

# Stadt Schleswig Am Holmer Noor Städtebauförderungsprogramm Sanierung und Entwicklung



Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung
Juli 2021



# Stadt Schleswig Am Holmer Noor Städtebauförderungsprogramm Sanierung und Entwicklung

# Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung

Auftraggeberin:

Stadt Schleswig Der Bürgermeister Rathausmarkt 1 24837 Schleswig

Unterstützt durch den Sanierungsträger

BIG Städtebau GmbH - ein Unternehmen der DSK-BIG Eckernförder Straße 212 24119 Kronshagen

Auftragnehmerin:

Cappel + Kranzhoff Stadtentwicklung und Planung GmbH Palmaille 96, 22767 Hamburg Tel. 040/ 380 375 670 mail@ck-stadtplanung.de

Bearbeitung: Peter Kranzhoff, Ulrike Marggraf, Kristina Lutterbeck

Die abgebildeten Fotos wurden, sofern nicht anders gekennzeichnet, von der BIG Städtebau GmbH zur Verfügung gestellt.

Gefördert durch:

**SCHLESWIG** 

cappel + kranzhoff

stadtentwicklung und planung gmbh







# Inhalt

1	Vorbemerkungen	5
2	Abgrenzung des Rahmenplangebiets	7
3	Ausgangslage	8
3.1 3.2 3.3 3.3.1	Lage und Anbindung des Rahmenplangebiets "Am Holmer Noor"  Die Vorgeschichte des Wohngebiets "Am Holmer Noor"  Konzeptionelle Grundlagen der Rahmenplanung  Vorbereitende Untersuchungen	8 9
3.3.2	Realisierungswettbewerb	15
3.3.3	Wohnraumversorgungskonzept 2006	16
3.3.4	ISEK 2010	17
3.4 3.4.1	PlanungsrechtFlächennutzungsplan	
3.4.2	Bebauungsplan	20
3.5 3.5.1	Städtebauliche Sanierungsmaßnahme – Stand der Umsetzung Bebauung und Freiflächen	
3.5.2	Nutzungen	31
3.5.3	Verkehr und Erschließung	35
3.6	Fazit: Stand der Entwicklung und Fortschreibungsnotwendigkeit der Planung	43
4	Gestaltungskonzept	45
4.1 4.2 4.3 4.3.1	Ziele Erschließungsstraße "Auf der Freiheit" Straßenräume in den Wohnstraßen Quartiersstraßen "Kleine Breite" und "Zur Alten Fähre"	45 46
4.3.2	Ringstraßen "Zum Netzetrockenplatz" und "Schleibogen"	53
4.3.3	Am Fabrikhof	53
4.4 4.5	Grünfläche am Mühlenbach	
5	Maßnahmenkonzept	57
5.1 5.2	Maßnahmen  Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen	
6		63

# 1 Vorbemerkungen

Mit der vorliegenden städtebaulichen Rahmenplanung soll die Konversion der Kaserne "Auf der Freiheit" in die abschließende Phase ihrer Umsetzung geleitet werden. Die Fortschreibung der vorliegenden Rahmenplanung bezieht sich nicht auf das gesamte Sanierungsgebiet, sondern lediglich auf den Bereich des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs von 2006. Dieser Realisierungswettbewerb stellte die Rahmenplanung für den südlichen Teil des Sanierungsgebiets dar. Für den nördlichen Teil lag seinerzeit bereits eine abgestimmte Planung vor, die inzwischen umgesetzt ist. Folglich ist die Umsetzung der Sanierung im nördlichen Teil des Gebiets abgeschlossen und bedarf keiner Planungsfortschreibung.

Basierend auf den Ergebnissen der vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2003 sowie dem ersten Preis des oben genannten Realisierungswettbewerbes wurden mit Hilfe der Städtebauförderung bereits weite Teile des neuen Wohngebiets "Am Holmer Noor" fertiggestellt und bezogen. Die Grundlage für die Umsetzung und die Durchführung im Städtebauförderungsprogramm "Sanierung und Entwicklung" bildete bisher ein Bebauungsplan, in dem die städtebauliche Planung aus dem Wettbewerbsergebnis weiterentwickelt worden war.

In Teilbereichen des Gebiets können die in der bisherigen Planung dargelegten Entwicklungsziele nicht erreicht werden. Dies betrifft insbesondere den Bereich des ehemaligen Fabrikhofs. Aufgrund des schlechten Gebäudezustands konnte der Altbestand entgegen der Planung nicht erhalten bleiben und musste abgerissen werden, mit der Folge, dass eine städtebauliche Neuordnung der Fläche erforderlich wurde. Auch die in der Planung vorgesehene Brücke über den Mühlenbach kann aufgrund eigentumsrechtlicher Bedingungen nicht realisiert werden. Somit ist für die Fortsetzung des Uferwegs am Regattaplatz eine neue Lösung erforderlich. Zudem bedarf es für die Erfüllung des Ziels, verkehrsberuhigte Wohnbereiche zu schaffen, ergänzender Maßnahmen im Bereich der Verkehrsführung.

Aus diesem Anlass soll das gesamte Projekt den heutigen Städtebauförderrichtlinien entsprechend resümiert und in einen städtebaulichen Rahmenplan überführt werden. Dieser bildet die förderrechtliche Grundlage der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme und damit für den Einsatz von Städtebaufördermitteln.

In diesem Bericht werden die bisherigen Planungen und der Stand der Umsetzung erläutert. Zudem werden noch ausstehende Handlungserfordernisse und entsprechende Maßnahmen hergeleitet und in einem Gestaltungs- und Maßnahmenkonzept zusammengefasst.

Über die erforderlichen Maßnahmen im Verkehrs- und im Grünbereich hinaus stehen noch private Baumaßnahmen aus, die das Wohngebiet komplettieren werden. Auch diese sind im Konzept dargestellt.

Neben Plandarstellungen und textlichen Beschreibungen des Konzepts enthält der Bericht eine Erläuterung der Maßnahmen.

Die Planung wurde im öffentlichen Teil des Bauausschusses am 23.06.2020 vorgestellt. Für Interessierte wurden die Unterlagen zur Information auf der Internetseite der Stadt veröffentlicht mit der Möglichkeit der persönlichen Einsichtnahme und Erläuterungen bei der Stadt Schleswig. Anwohner\*innen wurden zusätzlich per Postwurfsendung über das Beteiligungsverfahren informiert.

Die Träger öffentlicher Belange wurden um Stellungnahme zum Rahmenplan gebeten. Ihre Anmerkungen und Hinweise wurden in den Bericht eingearbeitet.

# 2 Abgrenzung des Rahmenplangebiets

Die folgende Darstellung zeigt die Grenze des Sanierungsgebiets (schwarz) und die darüber gelegte Kennzeichnung des Rahmenplangebiets (rot). Das Rahmenplangebiet umfasst den südlich des Holmer Noors gelegenen Bereich des Sanierungsgebiets ohne die ehemalige Hafenanlage.

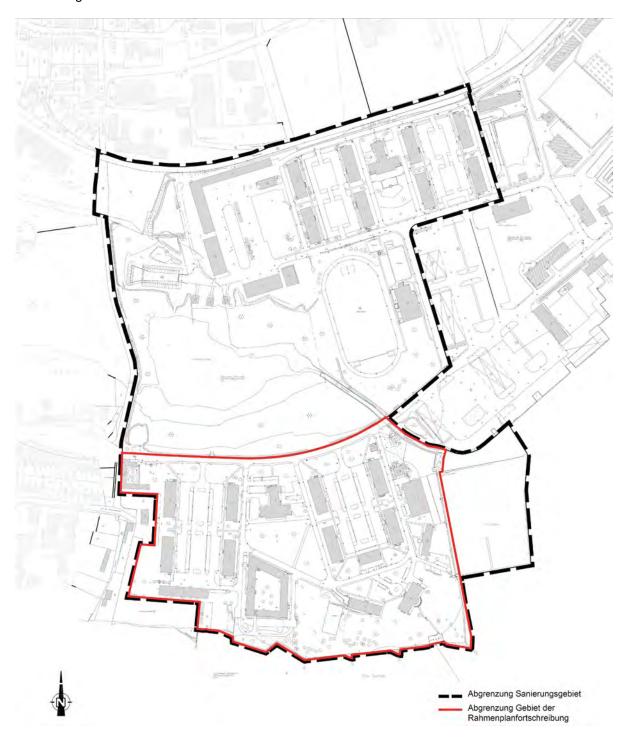


Abbildung 1: Abgrenzung des Sanierungs- und Rahmenplangebiets (Quelle: Stadt Schleswig, eigene Darstellung)

# 3 Ausgangslage

# 3.1 Lage und Anbindung des Rahmenplangebiets "Am Holmer Noor"

Das Sanierungsgebiet "Am Holmer Noor" befindet sich ca. 1 km östlich des Schleswiger Stadtzentrums und grenzt unmittelbar an das Schleiufer an. Es ist nicht direkt an die überörtlichen Verkehrswege angeschlossen. Die Hauptanbindung erfolgt über die Knud-Laward-Straße und Auf der Freiheit.

Über die Haltestelle Auf der Freiheit, die westlich des Sanierungsgebiets liegt, ist das Wohngebiet an das Busliniennetz angeschlossen. Jedoch verkehren die Busse selbst an Wochentagen nur maximal einmal in der Stunde, so dass die Bewohner\*innen auf das Fahrrad oder das Auto angewiesen sind.

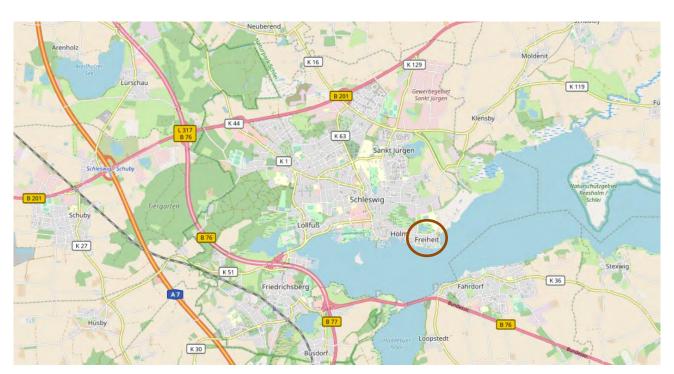


Abbildung 2: Lage und Verkehrsanbindung (Quelle: https://www.openstreetmap.de/karte.html, 17.04.2020)

# 3.2 Die Vorgeschichte des Wohngebiets "Am Holmer Noor"

Vom Militärstandort zum Wohngebiet

Bis zum Jahr 2004 wurde das Gelände durch die Kaserne "Auf der Freiheit" mit einem Standortübungsplatz militärisch genutzt. Anlässlich der Standortaufgabe durch die Bundeswehr sollte das Areal einer zivilen Nutzung zugeführt werden. Im Anschluss an die im Zeitraum 2002/2003 durchgeführten vorbereitenden Untersuchungen wurde der westliche Teil des Untersuchungsgebiets in Verbindung mit einem städtebaulichen Vertrag zwischen Bund und Stadt als Sanierungsgebiet festgelegt. Im nördlich des Holmer Noors gelegenen Bereich des Sanierungsgebiets war für einen dänischen Träger ein neuer Standort für ein

Gymnasium mit ca. 650 Schüler\*innen vorgesehen. Dieses wurde inzwischen realisiert. Südlich des Holmer Noors sollte ein Wohngebiet entstehen, das inzwischen ebenfalls größtenteils fertiggestellt ist. Im Zuge der weiteren Planung wurde mit der Änderung des Flächennutzungsplans und der Aufstellung des Bebauungsplans begonnen.

Nach einem Bieterverfahren mit Investoren im Jahr 2005 ist die Gesamtfläche 2006 vom Bund in das Eigentum der Entwicklungsgesellschaft Team Vivendi übergegangen. Ebenfalls im Jahr 2006 lobte die Stadt Schleswig in Zusammenarbeit mit Team Vivendi einen Realisierungswettbewerb für den südlich des Holmer Noors gelegenen Bereich des Sanierungsgebiets aus, um für das geplante neue Wohngebiet ein vielfältiges Angebot an qualitativ hochwertigen Wohnformen zu erreichen. Der erste Preis für die Arbeit des Architekturbüros BKSP (Hannover/Magdeburg) wurde vom Preisgericht einstimmig als Grundlage für die weitere Entwicklung empfohlen und bildete die Basis für den heute (mit 2. Vereinfachter Änderung) geltenden Bebauungsplan Nr. 83B.

Mit der Erschließung des Baugebiets wurde Anfang 2009 begonnen. Geplant war die Errichtung von rund 250 Wohneinheiten. Inzwischen ist ein Wohngebiet mit bisher rund 130 fertiggestellten Wohneinheiten (hauptsächlich in Ein- und Zweifamilienhäusern) und mehreren Gewerbeeinheiten (Hotel/Restaurant Strandleben, mehrere Arztpraxen und ein Café im Fliegergebäude) entstanden. Bei den Baumaßnahmen handelt es sich ausschließlich um private Vorhaben. Die ersten Wohnungen wurden im Jahr 2010 bezogen. Mit der Fertigstellung der Wohnbebauung am ehemaligen Fabrikhof werden weitere 100 Wohneinheiten dazu kommen. Unter Einbeziehung aller geplanten Baumaßnahmen ist nach Fertigstellung eine Anzahl von insgesamt ca. 300 Wohneinheiten im Gebiet möglich. Dies hängt jedoch auch davon ab, wie viele Gewerbeeinheiten die Bebauung am Regattaplatz, für die noch keine genaue Planung vorliegt, beinhalten wird.

Insgesamt ist das Wohngebiet vornehmlich auf Eigentumswohnraum ausgerichtet. Angestrebt wurde und wird eine altersgemischte und generationenübergreifende Bewohnerstruktur. Entsprechend wurde der Dreiecksplatz mit Spiel- und Sportgeräten für Kinder und Erwachsene/Senior\*innen ausgestattet.

# 3.3 Konzeptionelle Grundlagen der Rahmenplanung

# 3.3.1 Vorbereitende Untersuchungen

#### Städtebauliche Missstände

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen wurden den vorhandenen Gebäuden des ehemaligen Kasernengeländes teilweise substanzielle bauliche Mängel sowie nur eine begrenzte Eignung zur zivilen Nutzung bescheinigt. Darüber hinaus wurden Mängel hinsichtlich der Erschließung der Grundstücke nördlich des Holmer Noors sowie eine Überdimensionierung vorhandener Straßen und eine ungünstige Verkehrsführung festgestellt, so dass die vorhandenen Verkehrsanlagen für eine zivile Nutzung ebenfalls nicht geeignet schienen. Zudem fehlte eine Anbindung an die Schleswiger Altstadt. Weitere Mängel bestanden in der bestätigten Kontamination der im nordwestlichen Bereich des Sanierungsgebiets liegenden Fläche der ehemaligen Lederfabrik und weiterer Verdachtsflächen sowie in einem hohen Versiegelungsgrad und einem Defizit an naturnahen, nutzbaren Freiflächen.

Realisierungswettbewerb

Beginn der Erschließung 2009

Generationenübergreifendes Wohnen

#### Ziele

Infolge der festgestellten Missstände wurden Ziele formuliert, deren Erreichung der Stadt Schleswig im Sinne der Stadtentwicklung dienlich sein sollte. Mit der Konversion des Kasernengeländes sollten hochwertige Nutzungen etabliert werden, die neue Standortqualitäten für die Stadt befördern, entfallene Arbeitsplätze kompensieren und darüber hinaus Impulse für die gesamte Stadtentwicklung geben sollten.

Für das Gebiet wurden folgende allgemeine Zielsetzungen formuliert:

- "Entwicklung einer Mischnutzung mit dem Schwerpunkt Sport und Freizeit an und auf dem Wasser.
- Optimierung der Verkehrsverhältnisse auf der Liegenschaft (Aufwertung der Anlagen, Verbesserung der Zugänglichkeit) bei weitestgehendem Erhalt der vorhandenen Erschließung.
- Verbesserung der äußeren Erreichbarkeit und Zugänglichkeit für Bereiche der Liegenschaft (Neuordnung der Verkehrsführung, Ausbildung klarer Wegebeziehungen für den Radund fußläufigen Verkehr).

# Entwicklungsbereiche

Die Umsetzung sollte in Abschnitten entwickelt werden. Zu diesem Zweck wurde das Gebiet in drei räumliche und funktionale Entwicklungsabschnitte eingeteilt (s. Abbildung 3 und folgende Erläuterungen):

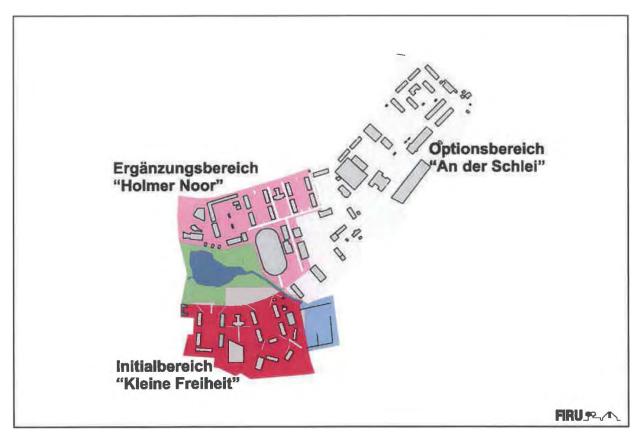


Abbildung 3: "Abgrenzung der Teilbereiche des Untersuchungsgebietes zur abschnittsweisen Gebietsentwicklung" (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2003)

- Initialbereich "Kleine Freiheit" und Ergänzungsbereich "Holmer Noor" für die Schaffung einer neuen attraktiven stadträumlichlandschaftlichen Verknüpfung, für die Einbindung von Holmer Noor und Schleiufer als identitätsbildende Elemente und für die Ausprägung einer neuen Nutzungsstruktur mit den Schwerpunkten Sport und Freizeit, Wohnen, Dienstleistungen und Bildung. Für diesen Bereich wurde 2005 das Sanierungsgebiet "Kaserne 'Auf der Freiheit" / westliches Teilgebiet 'Am Holmer Noor" förmlich festgelegt. Gegenstand der vorliegenden Rahmenplanfortschreibung ist lediglich der Initialbereich "Kleine Freiheit".
- Optionsbereich "An der Schlei", in dem die damals geplante Landesgartenschau als Übergangsnutzung mit gesamtstädtischer Bedeutung und positiver Wirkung für die zukünftige Mitte des Gebiets genutzt werden sollte, um vorhandene, teilweise bereits erschlossene Brachflächen zügig für Gewerbe zu aktivieren. Dieser Bereich wurde nicht mit in das Sanierungsgebiet aufgenommen.

# Vorzugsvariante für die städtebauliche Entwicklung

Für die städtebauliche Entwicklung wurden im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen mehrere Nutzungsalternativen und Strukturkonzeptvarianten durchgespielt.

Die in Abbildung 4 auf der Folgeseite dargestellte Vorzugsvariante bildete die Grundlage für die Festlegung des Sanierungsgebiets und die Auslobung des Realisierungswettbewerbs für den südlich des Holmer Noors gelegenen Bereich des Sanierungsgebiets. In den folgenden Abschnitten werden die für die Fortschreibung der Rahmenplanung relevanten Inhalte des Konzepts erläutert. Dabei wird auf die Nutzung, die Umstrukturierungsbereiche sowie die Grün- und Freiflächen des heutigen Rahmenplangebiets Bezug genommen.



Abbildung 4 "Vorzugsvariante der städtebaulichen Entwicklung für das Sanierungsgebiet" (Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2003)

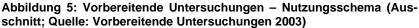
#### Nutzungen

Abbildung 5 auf der Folgeseite zeigt die in der ursprünglichen Planung vorgesehenen Nutzungsarten im Gebiet. Diese Planung wurde jedoch in weiteren Planungsschritten weiterentwickelt und bildet nicht den Stand der heutigen Umsetzung ab.

Für den westlichen Bereich im heutigen Rahmenplangebiet war in der Vorzugsvariante der vorbereitenden Untersuchungen eine Wohn- und Mischnutzung in Kombination mit je einer Sonder- bzw. Gewerbenutzung westlich und östlich im Norden vorgesehen. Im später folgenden Bebauungsplan wurde für den gesamten Bereich mit Ausnahme des Fliegergebäudes und der südlich angrenzenden Grünfläche Allgemeines Wohnen festgesetzt.

Im östlichen Bereich des Sanierungsgebiets sollten hingegen Sonderbzw. Gewerbenutzungen entwickelt werden. Für den östlich des Schleibogens gelegenen Bereich wurden Sport- und Vereinsnutzungen vorgesehen. Dieser Bereich ist im Bebauungsplan größtenteils ebenfalls als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen worden. Ein Teil des östlichen Gebietsrands sowie die Fläche des ehemaligen Offizierskasinos wurden als Mischgebiete festgesetzt. Die an den Mühlenbach angrenzende Fläche ist als Fläche zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft ausgewiesen.







#### Umstrukturierungsschwerpunkte

Abbildung 6 auf der Folgeseite zeigt, dass im Bereich des Schleibogens eine Gebäudebestandsentwicklung vorgesehen war. Diese Planung wurde jedoch weiterentwickelt. Lediglich das ehemalige Offizierskasino blieb erhalten und wurde umgenutzt.

Der westliche, für erhebliche Umstrukturierungen gekennzeichnete Bereich wurde komplett freigelegt und größtenteils bereits neu bebaut. Das Fliegergebäude, für den ein Abriss in Erwägung gezogen wurde, blieb erhalten und wurde umgenutzt.

Die Erschließung orientiert sich an der ursprünglichen Straßenführung und gibt der neuen Siedlung die Struktur vor.



Abbildung 6: Vorbereitende Untersuchungen – Umstrukturierungsschwerpunkte (Ausschnitt, Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2003)

# Grün- und Freiflächenentwicklung

Ziel der Grün- und Freiflächenentwicklung war es, den umfangreichen Baumbestand auf den Baufeldern zwischen Noor und Schleiufer so weit wie möglich zu erhalten (s. Abbildung 7). Entlang des Schleiufers sollte der Baumbestand in einen Schleiuferweg eingebunden werden. Dieser sollte durch einen 39-50 m breiten öffentlich zugänglichen Uferstreifen vom ehemaligen Netzetrockenplatz bis in das Marinagelände eingebettet werden. Ein Teil des Baumbestands wurde in die Gestaltung des Schleiuferwegs integriert.

Der ebenfalls in der Abbildung dargestellte, in Nord-Süd-Richtung verlaufende "Grünkeil" sollte als Puffer zwischen der vorgesehenen Einfamilienhausbebauung im Westen und dem östlich vorgesehenen Büround Hotelbereich fungieren. Da die Nutzungstrennung in dieser Form nicht umgesetzt wurde, war eine "Grünzäsur" in diesem Sinne nicht erforderlich. Ein Teil des Baumbestands wurde jedoch in die naturnahe Gestaltung der zu einem Park umgenutzten Dreiecksfläche südlich des "Fliegergebäudes" einbezogen.

Neben dem Uferwanderweg wurde eine Wegeverbindung quer durch das Wohngebiet (Achse Holm – St.-Johannis-Kloster – Sportboothafen/Marina) vorgeschlagen. Diese wurde als Direktverbindung für touristische Zwecke nicht hergestellt, da die Wohnquartiere einen geschlossenen Charakter aufweisen und lediglich mit Querverbindungen für das Wohngebiet ausgestattet sein sollen.



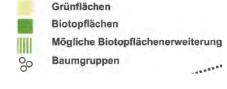


Abbildung 7: Vorbereitende Untersuchungen – Grün- und Freiflächenentwicklung (Ausschnitt, Quelle: Vorbereitende Untersuchungen 2003)

### Verkehr

Die Haupterschließung des Gebiets über die Verlängerung der Knud-Laward-Straße wurde beibehalten. Der empfohlene Bau eines Fußund Radwegs am Schleiufer ist am südlichen Gebietsrand und im Osten, fortgeführt über den Regattaplatz, mittlerweile umgesetzt worden.

Wie in Abbildung 4 auf S. 12 dargestellt, sollte die Erschließung der Baufelder für den motorisierten Verkehr, ausgehend von der Straße Auf der Freiheit, durch Stiche in Nord-Süd-Richtung erfolgen. In West-Ost-Richtung sollte eine Fußwegverbindung durch die Quartiere führen. In der Umsetzung ist die Grundstruktur noch erkennbar, jedoch wurde die Erschließung für den motorisierten Verkehr in zwei eigenständige Ringerschließungssysteme, die über eine aus der ursprünglichen Erschließungsstruktur übernommene Diagonale miteinander verbundenen sind, abgewandelt.

# 3.3.2 Realisierungswettbewerb

Anfang des Jahres 2006 wurde für den südlich des Holmer Noors gelegenen Bereich des Sanierungsgebiets, das dem Gebiet der vorliegenden Rahmenplanung entspricht, ein begrenzt offener, einstufiger städtebaulicher Realisierungswettbewerb durchgeführt. Dieser hatte zum Ziel den südlichen Teil des Sanierungsgebiets überwiegend als Wohngebiet zu entwickeln. Für die Teilnahme wurden fünf Büros gesetzt und zehn aus dem vorgeschalteten Bewerbungsverfahren ausgewählt.

Ziel des Wettbewerbs war die Erarbeitung eines vielfältigen Angebots an Wohnformen für eine Bewohnerschaft mit einer gut durchmischten Altersstruktur. Dabei sollten 40 % der Wohneinheiten auf Einfamilienhäuser und 60 % auf verdichteten Geschosswohnungsbau entfallen. Zudem gab es Vorgaben zu Größe, Ausstattung und Lage der Wohnungen, zu Art und Maß der baulichen Nutzung, zur Nutzungsverteilung und zum Umgang mit Natur und Landschaft. Aufgabe war es darüber hinaus, Nachnutzungsvorschläge für zwei Bestandsgebäude zu erarbeiten, die möglicherweise zusätzlich erhalten und in das Gesamtkonzept eingebunden werden sollten.

Den ersten Preis erhielt das Büro BSKP Thomas Obermann (Hannover/Magdeburg) in Zusammenarbeit mit den Landschaftsarchitekten Irene Lohaus und Peter Carl (Hannover). Abbildung 8 zeigt den Lageplan des Siegerentwurfs. Die mit dem ersten Preis ausgezeichnete Arbeit bildete die Grundlage für die weitere Entwicklung des Wohngebiets und die Aufstellung der entsprechend erforderlichen Bauleitplanung. Angepasst wurde das Wettbewerbsergebnis durch eine leichte Verschiebung der Baufelder nach Süden, um den vollständigen Erhalt des Baumbestands an der nördlichen Erschließungsstraße zu ermöglichen. Darüber hinaus wurde vom Siegerentwurf abweichend vorgesehen, das Wirtschaftsgebäude Nr. 33 ("Flieger") zu erhalten und hinsichtlich einer adäquaten Nachnutzung zu untersuchen.



Abbildung 8: Siegerentwurf des städtebaulichen Wettbewerbs (Quelle: Städtebaulicher Realisierungswettbewerb Wohngebiet "Auf der Freiheit" in Schleswig, Wettbewerbsdokumentation, September 2006)

# 3.3.3 Wohnraumversorgungskonzept 2006

Im Wohnraumversorgungskonzept, das 2006 von GEWOS erstellt wurde, wird die Konversion des Kasernengeländes als das seinerzeit "größte und für die Stadtentwicklung wohl entscheidendste Projekt" dargestellt. Die Dänische Schule, ein Gymnasium für mehr als 600 Schüler\*innen aus ganz Schleswig-Holstein, befand sich zum Zeitpunkt der Konzepterstellung bereits in der Realisierung und wurde 2008

fertiggestellt. Sie liegt im Nordteil des Sanierungsgebiets, jedoch außerhalb des Rahmenplangebiets.

Bei der Beschreibung der Planungen für das neue Wohngebiet wird auf das Ergebnis des Realisierungswettbewerbs Bezug genommen (Planung von 110 Wohneinheiten in Einfamilien- und Reihenhäusern sowie rund 140 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern, Punkthochhäusern und Loftwohnungen).

Die Datenlage, die dem Wohnraumversorgungskonzept zugrunde lag, wurde im ebenfalls von GEWOS erstellten ISEK 2010 aktualisiert.

#### 3.3.4 ISEK 2010

Das Konversionsgelände "Auf der Freiheit" ist im integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Stadt Schleswig aus dem Jahr 2010 als Fläche mit Entwicklungspotenzial genannt. Seine Weiterentwicklung ist bei den Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen mit Priorität 1 gekennzeichnet.

Folgende Inhalte aus dem integrierten Stadtentwicklungskonzept sind im Zusammenhang mit der Entwicklung des Wohngebiets "Am Holmer Noor" relevant:

- Durch die Konversion des ehemaligen Kasernengeländes "Auf der Freiheit" konnte Bauland erschlossen werden. Insgesamt waren für das Gebiet 600 bis 800 hochwertige Wohneinheiten und 80 Ferienwohnungen vorgesehen. Damit wurde ein erheblicher Beitrag zum Aufwärtstrend der Baulandentwicklung in der Stadt Schleswig geleistet. Ca. 250 dieser Wohneinheiten sollten auf das Rahmenplangebiet (südlich Holmer Noor) entfallen, davon wiederum rund 180 Wohneinheiten im Einfamilienhausbau (B-Plan Nr. 83 B). Basierend auf der bisherigen Entwicklung ist für das Rahmenplangebiet davon auszugehen, dass die Zielsetzung zumindest erreicht, wenn nicht sogar übertroffen werden kann.
- Es wurden Synergieeffekte im Zusammenhang mit dem neuen Wohnraumangebot angenommen, die eine Erhöhung der Einwohner- und Haushaltszahlen nach sich ziehen würden. In der Bilanz zeigen sich heute bereits positive Effekte für die Stadtentwicklung. Die moderne Bauweise kann als vorbildlich für die Entwicklung neuer Wohngebiete und die Nachnutzung von Brachflächen angesehen werden. Zudem wird nun auch die Entwicklung des östlich an das Rahmenplangebiet anschließenden Bereichs des ehemaligen Militärstandorts vorangetrieben.
- Die Potenziale hinsichtlich einer positiven Wirtschaftsentwicklung werden insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung des ehemaligen Kasernengeländes gesehen. Die Entwicklungsmöglichkeiten werden besonders in einer stärkeren Verknüpfung von Einzelhandel, Kultur, Gesundheit und Tourismus angenommen.

Für das Themenfeld "Umwelt, Klimaschutz, Gesundheit und Erholung" sieht das ISEK als Maßnahme u.a. die kurzfristige Erstellung eines Entwicklungskonzepts für das Holmer Noor vor. Die Entwicklung des Holmer Noors ist eine Schlüsselmaßnahme, um die Besonderheiten der Frei- und Grünraumstruktur der Stadt noch besser erlebbar zu machen (ISEK S. 144). Dieses Projekt ist im Zusammenhang mit der

Entwicklung des Wohngebiets "Am Holmer Noor" von Bedeutung, da es sich in unmittelbarer Nachbarschaft zum Rahmenplangebiet befindet und als wohnortnahes Erholungsgebiet dem Quartier zugutekommt.

Im Themenfeld "Tourismus" wird als Ziel die Verbesserung der Verkehrsanbindung touristischer Ziele genannt. Als Entwicklungspotenzial wird hier die Schaffung touristischer Attraktionen "Auf der Freiheit" angeführt (ISEK S. 65, Tab. 8). Auf dem Gelände des Rahmenplangebiets "Am Holmer Noor" ist im alten Kasino-Gebäude ein Hotel mit einem Restaurant und Tagungsräumen eingerichtet worden. Zudem ist hier ein öffentlich zugänglicher an der Schlei entlangführender Uferweg entstanden, der in touristischer Hinsicht eine Bereicherung für die Gesamtstadt darstellt.

Im Themenfeld "Verkehr" wird als Maßnahme die Erstellung eines Radwegekonzepts vorgeschlagen. Ziel ist die Förderung des Umweltverbunds zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs, einschließlich des bedarfsgerechten Ausbaus des ÖPNV-Angebots. Insbesondere bei der Ausweisung neuer Wohnbauflächen soll der Aspekt einer guten Anbindung der Gebiete an das Stadtzentrum berücksichtigt werden (ISEK S. 148). Aus heutiger Sicht besitzen die Maßnahmen weiterhin Gültigkeit, da es im Gebiet Probleme insbesondere mit dem ruhenden Autoverkehr gibt und eine Minimierung bzw. Reduzierung des Autoverkehrs angestrebt werden soll. Eine ausreichende Busanbindung ist bisher nicht gegeben.

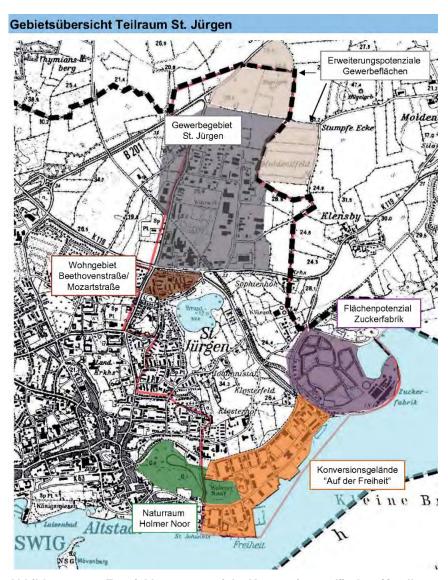


Abbildung 9: Entwicklungspotenzial Konversionsgelände (Quelle: ISEK 2010, Ausschnitt aus Anhang S. 1)

# 3.4 Planungsrecht

# 3.4.1 Flächennutzungsplan

Der Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1995 wurde im Jahr 2014 anlässlich der Planungen für das Wohngebiet "Am Holmer Noor" geändert und ist seit 2015 wirksam (s Abbildung 10).

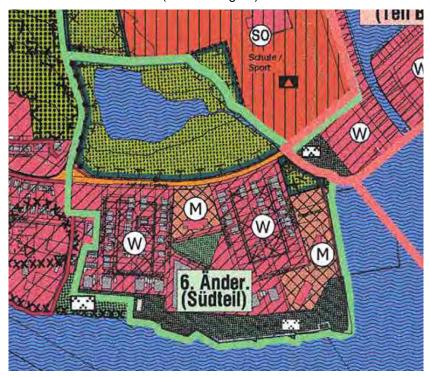


Abbildung 10: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan

## 3.4.2 Bebauungsplan

Der "Bebauungsplan Nr. 83B – Südteil – Gebiet zwischen St. Johanniskloster, Holmer-Noor-Weg, A.P.Møller Skolen und Schleiufer" wurde aus dem Ergebnis des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs entwickelt. Er trat 2014 in Kraft und erhielt 2015 eine erste und 2018 eine zweite vereinfachte Änderung. Die zweite vereinfachte Änderung beinhaltete lediglich eine textliche Anpassung (Ausschluss von Ferienwohnungen, Tankstellen etc.). Der Bebauungsplan gilt für den Südteil des Sanierungsgebiets und bildet die Planungsgrundlage für das Wohngebiet Am Holmer Noor.

Das Plangebiet ist in acht Baufelder für das Allgemeine Wohnen unterteilt und durch ein ringförmig angeordnetes Wohnstraßennetz erschlossen. Ergänzt wird das Wohngebiet durch vier gemischte Bauflächen – MI2 (Fliegergebäude), MI5 (ehemaliges Offizierskasino, heute Hotel), MI3 nördlich und MI4 südlich Regattaplatz – sowie zwei öffentliche Grünflächen (Dreiecksfläche und Schleiufer), einen Fußgängerbereich (Promenade "Regattaplatz") und eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft. An letztere, im Nordosten des Gebiets gelegene Fläche, schließt zudem eine Fläche für ein Abwasserpumpwerk an. Für die Querung des hier verlaufenden Mühlenbachs ist in Verlängerung einer Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fußgängerbereich (Promenade

"Regattaplatz") eine Fußgängerbrücke vorgesehen. Diese kann nach derzeitigem Stand jedoch aufgrund von eigentumsrechtlich bedingten Anschlussschwierigkeiten jenseits des Mühlenbachs nicht realisiert werden.

Neben den Bestimmungen für die (bauliche) Nutzung der Flächen enthält der Bebauungsplan u.a. Vorschriften für Maß und Höhe der Bebauung, ihre Anordnung sowie die materielle Fassadengestaltung. Das ehemalige Offizierskasino ist als Kulturdenkmal festgesetzt. Zusätzlich enthält der Bebauungsplan planungsrechtliche Festsetzungen für die Ausgestaltung der Grün- und Freiflächen inklusive einer Pflanzliste.

Die im Bebauungsplan festgesetzten Planungsinhalte sind im Rahmen der Städtebauförderung mittlerweile größtenteils realisiert worden. Noch nicht fertiggestellt ist die Planung für den an der Schlei gelegenen Bereich der östlichen Gebietskante (gemischte Bebauung, MI3 und MI4). Auch einzelne Grundstücke in der Planstraße H (Zur Alten Fähre) sind noch unbebaut. Alle weiteren Bauflächen sind entweder bereits bebaut oder befinden sich in bzw. kurz vor der Umsetzung (s. Bestandsbeschreibung in Abschnitt 3.5).



Abbildung 11: Ausschnitt aus der 1. Vereinfachten Änderung Bebauungsplan Nr. 83 (B) (Quelle: Stadt Schleswig)

Fliegergebäude

# 3.5 Städtebauliche Sanierungsmaßnahme – Stand der Umsetzung

# 3.5.1 Bebauung und Freiflächen

Zu den folgenden Ausführungen siehe auch die grafische Darstellung im Plan "Bebauung und Flächen (Bestand)" auf S. 29.

### Bebauungsstruktur

Die Bebauungsstruktur im Wohngebiet "Am Holmer Noor" ist durch die Erschließung und die Anordnung unterschiedlicher Gebäudeformen klar gegliedert.

Den Mittelpunkt der Siedlung bilden das "Fliegergebäude" in Form eines Flugzeugs, das aus dem Altbestand des ehemaligen Kasernengeländes erhalten, umgenutzt und baulich ergänzt wurde, und die sich südlich anschließende öffentliche Grünfläche.



Abbildung 12: Fliegergebäude

Einfamilien- und Doppelhaushausquartiere

Zu beiden Seiten dieses Mittelteils sind symmetrisch zwei strukturell gleiche, in ihrer Ausführung jedoch unterschiedlich angelegte Quartiere angeordnet. Sie werden jeweils von einer die Bebauung umgebenden Ringstraße und einer durch ihre Mitte führenden Wohnstraße erschlossen. Durch diese Form der Erschließung entsteht in der Mitte jeweils ein ruhiger Wohnbereich, dessen Charakter durch die kleinteilig wirkende Architektur der Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser geprägt ist. Diese Bebauung setzt sich durch ihre Giebeldächer und das sandfarbene Mauerwerk von den außen liegenden Flachdachhäusern ab. Im westlichen Quartier sind die Fassaden und die Materialien jeweils einheitlicher gehalten als im östlichen Quartier. Während die Bebauung in der Ringstraße Zum Netzetrockenplatz fast ausschließlich in Weiß gehalten ist, finden sich insbesondere auf der östlichen Seite des Schleibogens Mauerwerke in unterschiedlichen Farbtönen und nur wenige weiße Gebäudefassaden. Auch variieren die giebelständigen Fassaden in der Wohnstraße Zur Alten Fähre stärker im Farbton des Mauersteins und in der Gestaltung ihrer Frontansicht.

Eine Durchlässigkeit der innerhalb der Ringstraßen liegenden Wohnbereiche ist durch eine rechtwinklig zur Mittelachse angeordnete Fußwegverbindung gegeben.



Abbildung 13: Zur Alten Fähre



Abbildung 14: Schleibogen, Richtung Süden, östlich Fliegergebäude

Zur Schlei hin schließt sich Geschosswohnungsbau in Form von Punkthäusern, der sich nochmals stilistisch von den anderen Bauformen absetzt, an die Quartiere an. Im östlichen Quartier liegt ein Teil der Mehrfamilienhausbebauung auch innerhalb der Ringerschließung.

Mehrfamilienhäuser



Abbildung 15: Punkthäuser, Blickrichtung vom Schleiuferweg

Wohnbebauung Am Fabrikhof

Umgenutzter Altbestand

Im Realisierungswettbewerb war vorgesehen, das vorhandene Gebäude-Carrée auf dem ehemaligen Fabrikhof weitgehend zu erhalten und umzunutzen. Der südliche Teil sollte abgebrochen werden. Der verbleibende u-förmige Altbestand sollte instandgesetzt und durch einen östlich angrenzenden Neubau ergänzt werden (s. Darstellung im Bebauungsplan). Diese Planung konnte nicht umgesetzt werden, da sich herausstellte, dass der Gebäudebestand in einem unerwartet schlechten Zustand war. Die Altbebauung wurde deshalb abgerissen und es musste eine Umplanung erfolgen. Diese ist in Abschnitt 4.5 dargestellt.

Neben dem Fliegergebäude ist auch das ehemalige Offizierskasino prägend. Das Gebäude in roter Backsteinarchitektur, wurde ebenfalls erhalten, und nach seiner Sanierung zu einem Hotel und Restaurant mit Tagungsräumen umgenutzt. Es liegt im Südosten des Gebiets diagonal zur orthogonal angeordneten Gebäudeausrichtung der Wohnbebauung. Das für das Gebäude definierte Sanierungsziel wurde mit der Modernisierung und Instandsetzung erreicht.



Abbildung 16: Hotel, ehemaliges Offizierskasino

Am westlichen Eingang zum Gebiet (Auf der Freiheit/Am St. Johanniskloster) ist die Errichtung eines viergeschossigen Stadthauses mit Tiefgarage vorgesehen. Das Sanierungsziel für dieses Baufeld ist zwar noch nicht erreicht, die Maßnahme ist aber in der Entwicklung.

Die Grundstücke auf den Baufeldern nördlich und südlich des Regattaplatzes wurden bereits veräußert. Die Bebauung befindet sich entsprechend den Vorgaben des Bebauungsplans in der Planungsphase. Eine Neuplanung bzw. Änderung des Sanierungsziels ist somit nicht erforderlich.

Bebauung der ehemaligen Wache

Bebauung nördlich und südlich des Regattaplatzes

## Grün- und Freiflächen

Die südlich des Fliegergebäudes gelegene Dreiecksfläche wurde im Zuge der Städtebauförderung gestaltet. Ihr fällt aufgrund ihrer zentralen Lage eine besondere Bedeutung zu. Sie wurde unter der Beteiligung von Kindern und Senior\*innen als Spielplatzfläche konzipiert und in der Umsetzung mit Spiel- und Sportgeräten für alle Altersgruppen ausgestattet.

Die Planung von LOHAUS + CARL GmbH Landschaftsarchitekten + Stadtplaner zielte auf die Förderung sozialer Kontakte in der Nachbarschaft und einer naturnahen Gestaltung des Spielplatzes unter Einbeziehung des Baumbestands ab. Für die Gestaltung der Spiel- und Ausstattungsgegenstände und der Landschaft wurden natürliche Materialien und Elemente wie Baumstümpfe und Findlinge verwendet.

Dreiecksfläche



#### Abbildung 17: Dreiecksfläche

Am Schleiufer wurde ein durchgehender öffentlicher Uferweg gestaltet. Ziel war es, eine durchgehende Fuß- und Radwegverbindung von der Altstadt bis zum ehemaligen Marinehafen zu schaffen. Dabei sollten Eingriffe in die Uferlinie vermieden werden. Vorhandener Baumbestand und Vegetation wurden in die Gestaltung einbezogen. In Verlängerung der nordsüdlich verlaufenden Straßen führen gepflasterte Fußwege zum Schleiuferweg, so dass auch die nördlichen Wohnquartiere im Gebiet von hier aus erschlossen werden können.

Die mäandrierende Wegeführung des Schleiuferwegs orientiert sich an der Topografie sowie besonderen Ausblicken auf die Landschaft und das Wasser und mündet am Ostufer in die gepflasterte Promenade, die zum Regattaplatz führt. Die barrierefreie Ausgestaltung des Wegs entspricht den Ausbaustandards für das ehemalige Landesgartenschaugelände Königswiesen und weist durchgehend zwei nebeneinanderherlaufende Oberflächengestaltungen auf. Die eine Seite ist mit einer wassergebundenen Wegedecke mit Muschelkalk angelegt, während die andere mit Betonplatten belegt ist.

Der landschaftliche Uferbereich ist mit Aufenthaltsgelegenheiten in Form von Sitz- und Liegegelegenheiten unterschiedlicher Art und mit einer Riesenschaukel ausgestattet. Hierbei wurden auch Wünsche aus der Seniorenbeteiligung berücksichtigt, insbesondere die Erstellung eines Unterstands, um sich wettergeschützt aufhalten zu können. An der südöstlichen Ecke des Gebiets beim Kasino befindet sich eine Badestelle.

Schleiufer



Abbildung 18: Weggestaltung am Schleiufer

An der östlichen Uferkante des Gebiets wurde eine breite, mit gelben Klinkersteinen gepflasterte Promenade angelegt, die in einen Platz mündet. An der Promenade befinden sich Sitzgelegenheiten und in die Pflasterung eingelassene Kleinbäume. Die Uferkante ist auf ihrer gesamten Länge mit breiten Betonstufen befestigt, die mit dafür vorgesehenen Sitzflächen und Geländern ausgestattet sind. Die rechteckige Platzfläche erstreckt sich zwischen den Baufeldern von der Uferkante bis zur Straße Schleibogen. Sie besteht aus einer Rasenfläche, die durch gepflasterte Wegflächen mit Laternenbeleuchtung und integrierter Kleinbaumpflanzung gerahmt ist. Die Materialität der Platz- und Straßenpflasterung sind aufeinander abgestimmt. Platz und Straße sind durch Poller und einen Kopfsteinpflasterstreifen optisch voneinander abgesetzt.

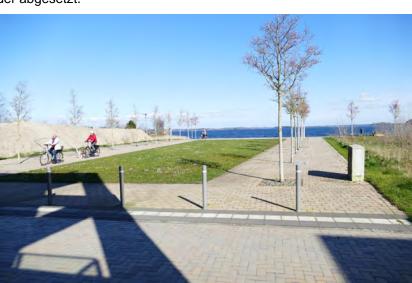


Abbildung 19: Regattaplatz

Im Bebauungsplan ist eine Wegführung vom Regattaplatz dem Schleiufer folgend mit einer Brücke über den Mühlenbach vorgesehen, welche die Anbindung an die östlich anschließenden Flächen herstellen

Regattaplatz

Wegeführung und Brücke über den Mühlenbach soll. Die vorgesehene Brücke konnte jedoch nicht realisiert werden, da die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen auf der Fläche östlich des Mühlenbachs nicht geschaffen werden konnten. Es ist deshalb zu prüfen, ob das Sanierungsziel einer Anbindung des Gebiets an die östlich anschließenden Entwicklungsflächen anderweitig erreicht werden kann.

Grünfläche und Renaturierung Mühlenbachufer

Nördlich an den Regattaplatz angrenzend, zwischen Mühlenbach, Auf der Freiheit und Schleibogen befindet sich eine ungestaltete Grünfläche. Diese ist im Bebauungsplan als Fläche zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft ausgewiesen. Der Bebauungsplan enthält zudem Festsetzungen für die Art der Bepflanzung der Fläche. Der Mühlenbach ist in diesem Bereich zu renaturieren.



Abbildung 20: Uferkante Regattaplatz Richtung Norden mit Mühlenbach und Trampelpfad in die Grünfläche (Foto: C+K)



Abbildung 21: Promenade Regattaplatz Richtung Süden



# 3.5.2 Nutzungen

Die Ausführungen zu den Nutzungen sind im Plan "Nutzungen (Bestand)" auf S. 33 grafisch dargestellt.

Die Flächennutzung setzt sich aus Flächen für das Allgemeine Wohnen, öffentliche Grün- und Platzflächen und gemischte Nutzungen zusammen.

Auf den Wohnflächen befinden sich Einfamilien-, Doppel-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser mit unterschiedlichen Geschossigkeiten.

Ausschließlich gewerblich genutzt werden derzeit das Fliegergebäude und das ehemalige Offizierskasino. Im Fliegergebäude befindet sich ein Gesundheitszentrum (Gelenkzentrum, Tagespflege, Sanitätshaus). Durch Anbau neu geschaffene Räumlichkeiten sind dort derzeit noch unvermietet. Im ehemaligen Kasino wird ein Hotel mit Restaurant und Tagungsräumen betrieben.

Abbildung 22: Gewerberäume im Fliegergebäude

Für zwei Mischgebietsflächen ist die Planung noch nicht abgeschlossen, so dass über die Anteile von Wohn- und Gewerbenutzung noch keine Aussage getroffen werden kann.

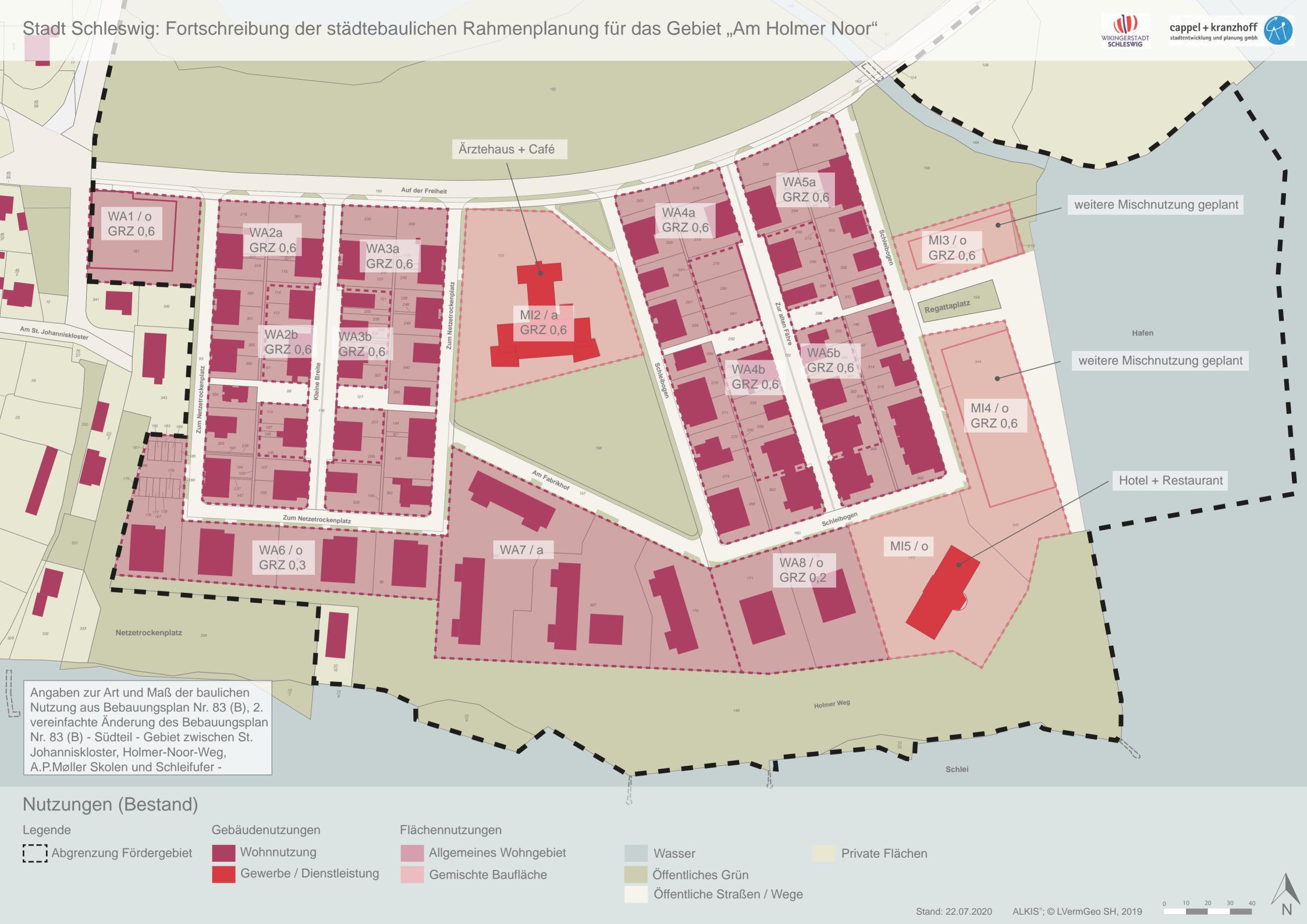
Mit der Dreiecksfläche und dem Schleiufer sind zwei öffentlich nutzbare, mit Spielgeräten und Aufenthaltsmobiliar gestaltete Grünflächen für Erholungs- und Freizeitzwecke vorhanden. Auch die mit Sitzgelegenheiten mit Blick auf das Wasser ausgestattete Promenade und der Regattaplatz dienen dem Aufenthalt. Die Gestaltung der öffentlichen Grünfläche am Mühlenbach steht noch aus. Die Entwicklung und Nutzbarkeit der Fläche unterliegt jedoch naturschutzrechtlichen Einschränkungen und wird deshalb auch nach ihrer Fertigstellung nur eingeschränkt begehbar und nicht intensiv nutzbar sein.

Wohnen

Gewerbliche Nutzungen

Mischnutzung

Erholung und Freizeit



# 3.5.3 Verkehr und Erschließung

Der Plan "Verkehr (Bestand)" zu den folgenden Ausführungen befindet sich am Ende dieses Abschnitts auf S. 41.

Die äußere Erschließung des Wohngebiets "Am Holmer Noor" erfolgt über die Straße Auf der Freiheit. Von hier aus leiten die Ringstraßen Zum Netzetrockenplatz und Schleibogen den Kfz-Verkehr in das Wohngebiet. Die Zuwegung ist auch über die Quartiersstraßen Kleine Breite und Zur Alten Fähre möglich. Jedoch sind diese Straßen so gestaltet, dass sie optisch eher den Anschein verkehrsberuhigter Innenbereiche erwecken. Verkehrsrechtlich ist dies jedoch nicht geregelt.

Im Rahmenplangebiet ist nur die Erschließungsstraße Auf der Freiheit asphaltiert. Die Straßen innerhalb des Quartiers sind durchgehend mit gelben Klinkersteinen gepflastert, ergänzt durch graues Kopfsteinpflaster, das an Parkplätzen und vor Gebäuden als ein den Straßenraum strukturierendes Gestaltungselement eingesetzt wurde. In den mittleren Quartiersstraßen Kleine Breite und Zur Alten Fähre wurde der Materialwechsel zusätzlich zur baulichen Aufweitung zu einem Platzraum als optisch raumbildendes Element eingesetzt.



Abbildung 23: Kopfsteinpflaster als raumgestaltendes Element (Kleine Breite)

Ein straßenbegleitender Fußweg existiert lediglich Auf der Freiheit. Dieser ebenfalls gelb gepflasterte Weg ist durch einen Rasenstreifen mit integrierten Vierer-Parkbuchten von der Fahrbahn getrennt. Die Straßen innerhalb des Wohngebiets kommen ohne eigene Gehwegflächen im Straßenraum aus. Entlang der Ringstraßen und der diagonal verlaufenden Straße werden einseitig in Grünstreifen eingelassene Rigolen für die Ableitung von Oberflächenwasser geführt.

Erschließung

Gestaltung des Straßenraums



Abbildung 24: Auf der Freiheit



Abbildung 25: Gelbklinker und Randstreifen mit Kopfsteinpflaster (nicht zum Parken gedacht)

Quer durch die beiden ringerschlossenen Wohngebiete verläuft in Ost-West-Richtung ein eigenständiger Fuß- und Radweg. Jeweils drei Verbindungen von der Straße Zum Netzetrockenplatz und Schleibogen führen orthogonal zur Straße ausgerichtet zum oben bereits beschriebenen Schleiuferweg (S. 26). Diese Stichwege sind einheitlich in einem gelben Farbton gepflastert. Die Wegeführung auf der Dreiecksfläche ist entsprechend der naturnahen Gestaltung der Grünfläche mit einer wassergebundenen Oberfläche umgesetzt worden. Sie dient auch als Verbindung zwischen den beiden Wohnquartieren Zum Netzetrockenplatz und Schleibogen.

Fuß- und Radwege



Abbildung 26: Querverbindung für Fuß- und Radverkehr



Abbildung 27: Stichweg zum Schleiuferweg (Blick Richtung Norden)

Parkplätze im öffentlichen Raum befinden sich jeweils auf einer Straßenseite angeordnet an der Straße Auf der Freiheit, an den südlichen Abschnitten der Straßen Zum Netzetrockenplatz und Schleibogen sowie an ihrer diagonalen Verbindung Am Fabrikhof. Sie sind einheitlich mit granitfarbenem Kopfsteinpflaster gestaltet und so optisch von der Fahrbahn abgehoben. Die Kopfsteinpflasterflächen sind relativ schmal gehalten, werden jedoch auch ohne gesonderte Hinweisschilder als Parkplätze wahrgenommen und genutzt.

Parkplätze



Abbildung 28: Durch Kopfsteinpflaster definierter Parkstreifen (Schleibogen, Südseite)

Darüber hinaus sind auf dem Gelände des "Fliegergebäudes" zahlreiche Stellplätze für die Besucher\*innen der dortigen Einrichtungen vorhanden. Auch das Hotel / Restaurant hat eigene Besucherstellplätze.



Abbildung 29: Parken am Fliegergebäude (Foto: C+K)

Für die Bewohner\*innen wurden entsprechend der gültigen Stellplatzsatzung Schleswig-Holsteins (die Stadt Schleswig hatte zum Zeitpunkt der Planung noch keine eigene Stellplatzsatzung beschlossen) je 1 Stellplatz pro Einfamilienhaus und 0,7 Stellplätze je Wohneinheit im Mehrfamilienhaus auf den privaten Grundstücken untergebracht. Im Bereich der Mehrfamilienhäuser sind u.a. Tiefgaragen vorhanden bzw. im Zuge der Neubautätigkeiten geplant.

#### **Probleme**

Anwohner\*innen der Straßen Zum Netzetrockenplatz, Kleine Breite, Schleibogen und Zur Alten Fähre beklagen bereits seit 2014 eine unzureichende verkehrsrechtliche Regelung bezüglich des ruhenden Verkehrs. Dieser ist derzeit nur nach den Vorschriften des § 12 Straßenverkehrsordnung geregelt. So werden Fahrzeuge teilweise direkt vor den Fenstern oder Haueingängen geparkt. Dieses Problem besteht ebenfalls in den nord-südlich verlaufenden Bereichen der Ringstraßen.

Darüber hinaus wird in den genannten Straßen sowie in der Erschließungsstraße Auf der Freiheit eine zu hohe Geschwindigkeit durchfahrender Kfz moniert. Derzeit gilt hier flächendeckend Tempo 30.

Ungeordnetes Parken

Zu hohe Fahrgeschwindigkeiten



Abbildung 30: Ungeordnetes Parken in der Wohnstraße Kleine Breite



# 3.6 Fazit: Stand der Entwicklung und Fortschreibungsnotwendigkeit der Planung

Die Entwicklung des Wohngebiets Am Holmer Noor ist in Teilen abgeschlossen. Die Konzeption der städtebaulichen Struktur, der Gebäudeformen, der Straßenraumgestaltung, der Promenadengestaltung mit dem Regattaplatz und den Grünflächen konnte soweit in sich konsistent umgesetzt werden.

# Bauprojekte in der Entwicklung

In Teilbereichen fehlt es noch an der Umsetzung privater Baumaßnahmen, deren Zielsetzung und Entwicklung jedoch weiterverfolgt wird. Betroffen sind die Baufelder an der ehemaligen Hauptwache, nördlich und südlich des Regattaplatzes sowie die noch freien Einfamilienhausgrundstücke in der Straße Zur Alten Fähre.

Für die Bebauung an der ehemaligen Hauptwache ist entsprechend der ursprünglichen Zielsetzung eine viergeschossige Wohnbebauung in der Entwicklung. Für die Baufelder am Schleibogen – nördlich und südlich des Regattaplatzes - steht eine konkrete Projektentwicklung noch aus. Die Entwicklungsziele bleiben jedoch erhalten: Hier soll entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans eine drei- bzw. im nördlichen Uferbereich punktuell bis siebengeschossige Bebauung für gemischte Nutzungen entstehen. Die Einfamilienhausgrundstücke wurden bereits an Einzeleigentümer\*innen verkauft und sind nach den Gestaltungsvorgaben des Bebauungsplans zu bebauen.

# Erforderliche Änderungen der Planung für den ehemaligen Fabrikhof und die Grünfläche nördlich des Regattaplatzes

Zwei Maßnahmen konnten nicht, wie ursprünglich geplant, umgesetzt werden:

Dabei handelt es sich zum einen um den weitgehenden Erhalt der Bebauung am ehemaligen Fabrikhof. Vorgesehen war die bauliche Öffnung des Gebäudekarrees durch Abbruch der südlichen Kante und die Modernisierung und Instandsetzung des u-förmigen Restbestands für die Umnutzung zu Wohnzwecken. Aufgrund großer Schäden an der Bausubstanz konnte die Bebauung jedoch nicht erhalten bleiben und musste abgerissen werden. Da das Entwicklungsziel, hier ein verdichtetes Wohnungsangebot bereitzustellen, nach wie vor Bestand hat, wurde eine Neubauplanung erforderlich.

Die zweite Maßnahme sah die Weiterführung des Uferwegs vom Regattaplatz über eine den Mühlenbach querende Brücke am Schleiufer vor. Diese Maßnahme kann in der ursprünglich geplanten Form nicht umgesetzt werden, da die eigentumsrechtlichen Voraussetzungen östlich des Mühlenbachs nicht mehr gegeben sind. Vor diesem Hintergrund ist eine Neuplanung für die Weiterführung des Uferwegs in Richtung Norden erforderlich.

Eine Folge dessen ist auch eine geringfügige Anpassung der noch ausstehenden Gestaltungsmaßnahme für die Grünfläche nördlich des Regattaplatzes, da hier eine Begehbarkeit als Alternative zur Weiterführung des Uferwegs entlang der Straße angeboten werden soll. Die Zielsetzung der Renaturierung unter naturnahen Gestaltungsprinzipien bleibt dabei bestehen.

Komplettierung der Bebauung

Ehemaliger Fabrikhof

Fortführung Uferweg nach Norden

Renaturierung der Grünfläche nördlich Regattaplatz

## Ergänzungen im Bereich Verkehr

Bei einem Teil der umgesetzten Verkehrsmaßnahmen konnten die Planungsziele nicht vollständig erreicht werden:

Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und Ordnung des ruhenden Verkehrs (Auf der Freiheit, Wohnstraßen) Die Straße Auf der Freiheit wurde entsprechend ihrer Planung gebaut, jedoch wird die ausgewiesene Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h häufig überschritten. Auch in den ebenfalls planmäßig hergestellten Wohnstraßen Zum Netzetrockenplatz, Kleine Breite, Schleibogen und Zur Alten Fähre wird zu schnell gefahren. Zudem wird hier der ungeordnete ruhende Verkehr beklagt. Aufgrund fehlender Regelungen werden Autos vor Fenstern und Hauseingängen abgestellt, was zu Beschwerden in der Nachbarschaft führt. Die Aufenthaltsqualität wird in den ansprechend gestalteten Wohnstraßen im Inneren der Einfamilienhausquartiere durch die ungeordnet abgestellten Fahrzeuge und das schnelle Durchfahren beeinträchtigt. Folglich sind ergänzende Maßnahmen erforderlich, um die in der Zielsetzung angestrebte Wirkung der Wohnstraßen als ruhige Innenbereiche mit Aufenthaltsqualität zu erreichen.

Zufahrten Am Fabrikhof

Am Fabrikhof wird aufgrund der erforderlich gewordenen Neubebauung eine Anpassung der im Straßenraum vorhandenen Stellplätze an die künftigen Zufahrten notwendig.

Anpassung der Mulde für die Oberflächenentwässerung an Erschließungserfordernisse Weiterhin wurde bei der Planung der Straße Zum Netzetrockenplatz die Erschließung der Grundstücke der ehemaligen Hauptwache und des Fliegergebäudes nur unzureichend berücksichtigt. Daher ist eine Anpassung der Mulde für die Oberflächenentwässerung an die Zufahrten erforderlich.

# 4 Gestaltungskonzept

Entsprechend der im Folgenden erläuterten Zielsetzungen für das Rahmenplangebiet werden in den folgenden Abschnitten die Maßnahmen hergeleitet und erläutert. Eine grafische Darstellung findet sich im Plan zum Gestaltungskonzept auf S. 55.

## 4.1 Ziele

Für die Fertigstellung des Wohngebiets Am Holmer Noor werden folgende Ziele formuliert, die mit öffentlich durchzuführenden gestalterischen Maßnahmen erreicht werden sollen:

#### Ziele für den Bereich Städtebau

- Entwicklung und Fertigstellung einer qualitätvollen Bebauung der Flächen am ehemaligen Fabrikhof, an der ehemaligen Hauptwache und am Regattaplatz sowie Gestaltung der funktionsgerechten Erschließung bzw. Zufahrten der jeweiligen Grundstücke
- Ergänzung der noch fehlenden Einfamilienhausbebauung in der Straße Zur Alten Fähre

#### Ziele für den Bereich Verkehr

- 3. Beibehaltung der Tempo-30-Zone in der Erschließungsstraße "Auf der Freiheit"
- Bereinigung der konfliktträchtigen Verkehrssituation hinsichtlich des Parkverkehrs und der Durchfahrtsgeschwindigkeit in den Quartieren

# Ziele für den Bereich Grün- und Freiflächen / Fußwegeverbindungen

- Anbindung des Regattaplatzes an die Straßen Schleibogen und/oder Auf der Freiheit im Norden
- Fertigstellung der Grünfläche am Mühlenbach mit bedeutsamer Funktion für Flora, Fauna und Klimaschutz

# 4.2 Erschließungsstraße "Auf der Freiheit"

Um zu gewährleisten, dass die derzeit in der Erschließungsstraße Auf der Freiheit geltende zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h zukünftig eingehalten wird und um die Parkplatzsituation innerhalb der Wohnquartiere zu entlasten, soll das bestehende Parkplatzangebot am südlichen Straßenrand durch weitere öffentliche Parkplätze auf der gegenüberliegenden Straßenseite ergänzt werden.

Zu diesem Zweck sollen auf der nördlichen Straßenseite, den vorhandenen Parkbuchten mit jeweils vier Stellplätzen gegenüberliegend, ebenfalls je vier Parkplätze angeordnet werden. Dies ermöglicht einerseits optisch den autofreien Durchblick vom Wohnquartier in die freie Landschaft des Holmer Noors und trägt andererseits zur Verengung der

Fahrbahnbreite und damit zu einer Geschwindigkeitsreduzierung bei. Diese ist auch erforderlich, um die Sicherheit der Parkenden bei der Querung der Straße zu erhöhen. Zusätzlich sollen gegenüber dem Fliegergebäude ebenfalls vier Parkplätze angeordnet werden.

Vorgesehen ist eine bauliche Einfassung der Parkplatzgruppen durch abgeschrägte Bordsteine mit Baken, Bepflanzung o.ä. Die Definition und Abgrenzung der Parkplätze kann durch farbliche Fahrbahnmarkierungen oder analog zur Parkplatzgestaltung in den Wohnquartieren mit sich absetzenden Bodenbelägen (Kopfsteinpflaster) oder dem Einsatz von Bodennägeln erfolgen.

Ein Teilbereich des Gehwegs konnte während der Baumaßnahmen der Verkehrsflächen nicht umgesetzt werden, da der Abbruch der ehemaligen Hauptwache noch nicht abgeschlossen war und diese die benötigten Flächen überlagert hat.

Zur Fertigstellung der Baumaßnahmen an der Erschließungsstraße "Auf der Freiheit" ist eine Arrondierung des Gehwegs inklusive der Anpassung an die angrenzenden Bereiche durchzuführen.

# 4.3 Straßenräume in den Wohnstraßen

Alle Straßen des Wohngebiets – mit Ausnahme der Erschließungsstraße "Auf der Freiheit" – sollen als verkehrsberuhigter Bereich mit dem Zeichen 325 ausgewiesen werden. Dies bedeutet, dass im gesamten Wohngebiet nur in Schrittgeschwindigkeit (4-7 km/h) gefahren werden darf. Innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereichs ist zudem das Parken nur auf besonders gekennzeichneten Flächen zulässig. Das Halten ist lediglich zum Ein- und Aussteigen oder zum Be- und Entladen erlaubt.

Diese Maßnahme ist den übrigen gestalterischen Maßnahmen übergeordnet und bildet die Voraussetzung für die Funktionssicherung der Quartiersstraßen mit Aufenthaltsqualität. Zugleich macht sie die Ausweisung von Parkplätzen erforderlich, da andernfalls in diesem Bereich nicht geparkt werden dürfte.

# Überlegungen zur Problembehebung

- Die Anzahl auszuweisender Parkflächen muss bedarfsgerecht
  sein
- Insbesondere in den Straßen Kleine Breite und Zur Alten Fähre ist die Ausweisung einer (geringen) Anzahl von Parkplätzen erforderlich, da die Breite des Straßenraums zum bisher ungeordneten Parken einlädt. Parkplätze könnten hier durch den Einbau von Bodennägeln oder durch Verkehrszeichen markiert werden. Verkehrszeichen würden nicht ausreichen, um das Parken auf den barrierefreien gelben Klinkerflächen zu verhindern. Entsprechend angeordnet würden Parkplätze jedoch zu einer erwünschten Verminderung der Durchfahrtsgeschwindigkeit beitragen. In der Mitte angeordnet, könnten sie den Eindruck einer Sackgasse vermitteln.
- Weiterer Parkraum an der Straße Auf der Freiheit würde ebenfalls die Verkehrsberuhigung in den Quartiersstraßen unterstützen.

Die Schaffung von Engstellen (z.B. mit Pollern oder Bordsteinen mit Grünflächen) in den Straßen Kleine Breite und Zur Alten Fähre und eine so erreichte Reduzierung der Durchfahrtsbreite auf 3,50 m würde für optische Barrieren sorgen und den Verkehr beruhigen. Bordsteine und Grünflächen würden jedoch einen starken Eingriff in das ursprüngliche Gestaltungskonzept der Straßenzüge bedeuten.

# 4.3.1 Quartiersstraßen "Kleine Breite" und "Zur Alten Fähre"

Die Straßenräume in den Quartiersstraßen Kleine Breite und Zur Alten Fähre wurden gestalterisch als gemeinschaftlich nutzbare Vorbereiche der privaten Wohngebäude und Grundstücke angelegt. Durch die Gliederung der Flächen mittels der Oberflächengestaltung (Definition von Bereichen durch die Materialien Gelbklinker und Kopfsteinpflaster) wird der Charakter eines autoarmen, halböffentlichen Aufenthaltsbereichs mit Spielmöglichkeiten für Kinder und barrierefreier Wegeführung entlang der Bebauung unterstrichen. Durch gestalterische Maßnahmen soll motorisierter Verkehr verlangsamt und ungeordnetes Parken vermieden werden. Folgende gestalterische Maßnahmen sind vorgesehen:

### Definition, Anordnung und Gestaltung von Parkplätzen

Das Maßnahmenkonzept sieht in beiden Straßenzügen die Ausweisung von jeweils acht bzw. zehn Parkplätzen vor. Je nach Form ihrer Anordnung wirken sie sich unterschiedlich auf das Raumbild aus.

Die Abgrenzung der Parkplätze soll sich in das Gestaltungskonzept einfügen. Da die Pflasterung Teil dieses Konzepts ist, soll sie möglichst wenig verändert werden. Für eine neutrale Gestaltung wird der Einsatz von Bodennägeln vorgeschlagen. Vorstellbar wären jedoch auch farbliche Bodenmarkierungen.

Im Folgenden werden mehrere Varianten für die Anordnung von Parkplätzen in den beiden Straßen vorgestellt.

## Kleine Breite

#### Variante 1:

Jeweils fünf Parkplätze werden nördlich und südlich des Quartiersmittelpunkts mit der Querverbindung für den Fuß- und Radverkehr angeordnet. So sollen der Platzcharakter und die Durchlässigkeit des Quartiers erhalten bleiben und betont werden. Für von Norden und Süden kommende Passant\*innen und Autofahrer\*innen entsteht der Eindruck einer Sackgasse. Die Aufweitung des Straßenraums als Platzfläche ist weiterhin wahrnehmbar, da die Eingangsbereiche in die Quartiersmitte von Autos freigehalten werden und sich der Raum für den Blick öffnet. Denkbar ist die zusätzliche Einfassung der Parkplätze durch kleine bauliche Elemente, (z.B. niedrige Mauern, steinerne Pflanzkübel etc.). Dabei ist jedoch darauf zu achten, dass diese dem gestalterischen Gesamtkonzept gerecht werden.

Als nachteilig könnte die Aufteilung des Platzraums in einen Nord- und einen Südbereich empfunden werden. Es wäre zu prüfen, ob der seitlich verbleibende Platz für das Vorbeifahren von Rettungs- und Müllfahrzeugen ausreichen würde, bzw. inwieweit das dichte Vorbeifahren von Fahrzeugen an den Gebäuden die Wohnqualität beeinträchtigen würde.

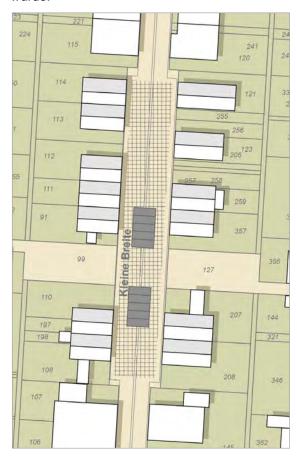


Abbildung 31: Parkplatzanordnung Kleine Breite, Variante 1

#### Variante 2:

In dieser Variante werden jeweils fünf Parkplätze am nördlichen und am südlichen Beginn der Flächenaufweitung angeordnet. Dies hat gegenüber der Variante 1 den Vorteil, dass ein möglichst großer Bereich der Platzfläche zusammenhängend genutzt werden kann. Dabei ist zu beachten, dass dieser weiterhin befahrbar sein wird.

Als nachteilig wird bewertet, dass die Blickbeziehung an den Quartierseingängen gestört ist und die Wahrnehmung der städtebaulichen Besonderheit der Straße in ihrer Gesamtheit stärker als in Variante 1 beeinträchtigt wird. Zudem wäre auch hier zu prüfen, ob die Seitenräume für vorbeifahrende Fahrzeuge ausreichen würden.

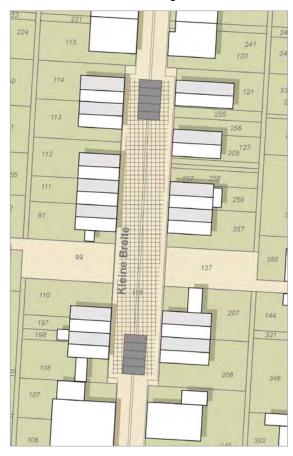


Abbildung 32: Parkplatzanordnung Kleine Breite, Variante 2

# Variante 3 (Vorzugsvariante):

In der Variante 3 werden jeweils fünf Längsparkplätze vor den Häusern vorgesehen. Dies entspricht am meisten dem derzeit praktizierten Parken. Die Längsparkplätze in den Randbereichen lassen sich jedoch nicht gebündelt anordnen, da die Lage von privaten Einfahrten, Hauseingängen und Fenstern berücksichtigt werden muss, so dass sich ein ungeordnetes Bild ergibt. Zudem wird der Platzcharakter des Straßenraums gestört, da eine optische Einengung des nutzbaren Raums entsteht. Der Vorteil dieser Variante besteht jedoch in der Möglichkeit, durch Regelung der Zulässigkeit von Parken mit geringem Aufwand geordnete Verhältnisse zu schaffen, "Zuparken" zu vermeiden und so weiteren Konflikten entgegen zu wirken. Bei der Anordnung der Parkplätze wäre die Freihaltung des barrierefrei gestalteten Pflasters durch einen Mindestabstand von 1 m der Parkplatzflächen von den Gebäuden sicherzustellen. Das Konfliktpotenzial, das sich daraus ergibt, dass die Parkplätze nicht den einzelnen Häusern zugeordnet werden können und somit "fremd" vor der eigenen Haustür geparkt werden könnte, wäre sorgfältig abzuwägen. Die dargestellte Lage der Parkplätze ist nicht verbindlich und wäre mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.

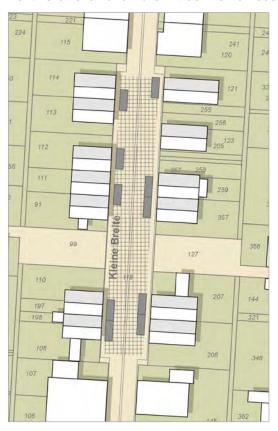


Abbildung 33: Parkplatzanordnung Kleine Breite, Variante 3

#### Variante 4:

Geprüft wurde auch eine vierte Variante, bei der wie in der Variante 1 für die Straße Zur Alten Fähre Längsparkplätze in der Mitte des Straßenraums angeordnet wurden. Diese Variante wurde aufgrund der Kürze des Straßenabschnitts und der starken Einschränkung der Platzqualität des Straßenraums hier als ungünstig bewertet und deshalb nicht weiterverfolgt.

#### Zur Alten Fähre

Die Alte Fähre unterscheidet sich von der Kleinen Breite durch ihre größere Längsausdehnung, teilweise breitere Grundstücke, eine andere Fassadenaufteilung und zwei größere Gebäudekomplexe mit mehreren Wohnungen. Dies wirkt sich trotz gleicher Gestaltungsprinzipien und gleicher Straßenbreite auf die Raumwirkung aus. So erscheint die Idee des Querparkens, wie den Varianten 1 und 2 für die Kleine Breite dargestellt, nicht sinnvoll, da in dieser Straße eine Längsorientierung im Raum vorherrscht. Aus diesem Grund werden hier zwei Varianten für das Längsparken vorgeschlagen:

#### Variante 1:

Entsprechend der Längsausrichtung der aufgeweiteten Fläche werden in dieser Variante Längsparkplätze in der Mitte des Straßenraums angeordnet. Dabei wird der Bereich der Querverbindung für den Fuß- und Radverkehr freigehalten, um die Durchlässigkeit zu gewähren und die Attraktivität der Wegebeziehung zu erhalten. Da sich die Stellplätze in der Mitte der Straße befinden, behindern sie nicht die Sicht aus einzelnen Erdgeschossfenstern der angrenzenden Bebauung. Mit einer höheren Anzahl der Parkplätze, die räumlich möglich wäre, würde jedoch auch hier die Wirkung der besonderen Straßenraumgestaltung stark beeinträchtigt.

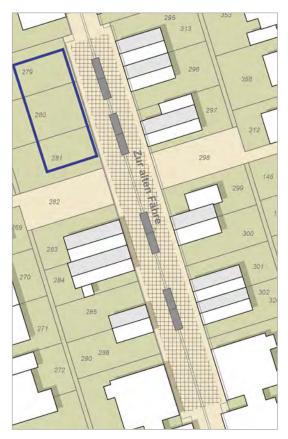


Abbildung 34: Parkplatzanordnung Zur Alten Fähre, Variante 1

## Variante 2 (Vorzugsvariante):

Variante 2 zeigt die Anordnung von Längsparkplätzen vor den Gebäuden. Hier ist auf die gleiche Problematik hinzuweisen, die auch für die Variante 3 in der Kleinen Breite dargestellt ist: Unregelmäßig angeordnete Parkplätze stören das mit der besonderen Pflasterung erzeugte Erscheinungsbild einer Straßenaufweitung mit Einladung zur halböffentlichen Nutzung. Auch hier ist von Konfliktpotenzial auszugehen, das aus der räumlich bedingten ungleichmäßigen Verteilung von Parkplätzen vor den Häusern hervorgehen kann. Hier könnte sich zusätzlich konfliktverstärkend auswirken, dass die Anzahl möglicher Parkplätze weitaus geringer als die der Grundstücke bzw. Haushalte ist. Der Vorteil dieser Variante besteht jedoch wie in der kleinen Breite auch hier in der Möglichkeit, durch Regelung der Zulässigkeit des Parkens, in Anlehnung an das derzeitige Parkverhalten, mit geringem Aufwand geordnete Verhältnisse zu schaffen, "Zuparken" zu vermeiden und somit weiteren Konflikten entgegen zu wirken. Wie in der Variante 3 für die Kleine Breite wäre bei der Längsanordnung der Parkplätze vor den Gebäuden auch hier die Freihaltung des barrierefrei gestalteten Pflasters durch einen Mindestabstand von 1 m zwischen Parkraum und Gebäuden sicherzustellen und das Konfliktpotenzial abzuwägen. Die dargestellte Lage der Parkplätze ist nicht verbindlich und wäre mit der Verkehrsbehörde abzustimmen.

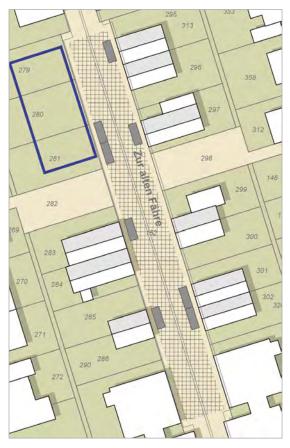


Abbildung 35: Parkplatzanordnung Zur Alten Fähre, Variante 2

# 4.3.2 Ringstraßen "Zum Netzetrockenplatz" und "Schleibogen"

In den beiden Ringstraßen Zum Netzetrockenplatz und Schleibogen wird im Zuge der für das gesamte Wohngebiet vorgesehenen Ausweisung als verkehrsberuhigter Bereich Parken ebenfalls nur auf gekennzeichneten Parkplätzen zulässig sein. Die bereits vorhandenen Parkplätze in den südlichen Bereichen sollen erhalten bleiben. In den nordsüdlich verlaufenden Straßenabschnitten soll das Parken unterbunden und die Freihaltung der Flächen, falls erforderlich, durch Kontrollen sichergestellt werden.

# 4.3.3 Am Fabrikhof

Die an der südlichen Straßenseite der Straße Am Fabrikhof vorhandenen Parkplätze sollen erhalten bleiben. Hier besteht aufgrund der Zufahrt der geplanten Tiefgarage des in der Entwicklung befindlichen Geschosswohnungsbauquartiers Anpassungsbedarf. Hierbei sollen zwölf Parkplätze wiedererrichtet und die Materialien wiederverwendet werden. Zudem ist eine Aufstellfläche für Müllfahrzeuge vorgesehen. Sie soll ebenfalls mit vorhandenen Materialien gestaltet und durch eine Beschilderung als Aufstellfläche gekennzeichnet werden.

### 4.4 Grünfläche am Mühlenbach

Im rechtskräftigen Bebauungsplan ist die Weiterführung des Schleiuferwegs über eine den Mühlenbach querende Brücke vorgesehen. Diese kann aufgrund der privaten Nutzung des gegenüberliegenden Grundstücks nicht realisiert werden. Insgesamt ist die Grünfläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (nach § 9 Abs. 1 Nr. 20 und Abs. 6 BauGB) bestimmt. Eine öffentliche Wegeführung ist nach geltendem Planungsrecht nicht vorgesehen.

Um den Schleiuferweg über die Promenade am Regattaplatz jedoch fortzusetzen, soll eine unbefestigte, naturverträgliche Wegeführung über die Grünfläche angeboten werden. Dies kann durch Mähen einer Wegschneise oder eine Befestigung mit wasserdurchlässigen, natürlichen Materialien umgesetzt werden.

Insgesamt soll die Grünfläche am Mühlenbach entsprechend der textlichen Erläuterungen zu den planungsrechtlichen Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 83 (B) gestaltet werden:

"Innerhalb der Fläche "M4", Renaturierung Mühlenbach, sind die naturfernen Bachabschnitte des Mühlenbachs unter Berücksichtigung naturnaher Gestaltungsprinzipien zu renaturieren. Die einheimischen, standortgerechten Gehölze der Fläche sind zu erhalten. Eingriffe, die diese einheimischen, standortegerechten Gehölze gefährden, sind unzulässig. Innerhalb der Maßnamenfläche sind mindestens 70 % der nicht mit Gehölzen bestandenen Fläche als geschlossene Gehölzpflanzung aus Bäumen und Sträuchern aus einheimischen, standortgerechten Arten der Pflanzliste anzulegen und dauerhaft zu erhalten. Es sind 1 Baum und 40 Sträucher pro angefangene 100 m² Pflanzfläche zu pflanzen. Versiegelungen innerhalb der Maßnahmenfläche sind zu entfernen. Entlang der Planstraße G [Schleibogen (Anm. c+k)] sind Bäume (Hochstämme, Stammumfang 18-20 cm) alleeartig zu pflanzen. Der Pflanzabstand beträgt 10,00 m."

Die Gestaltungsmaßnahme beinhaltet die behutsame Rodung des vorhandenen Wildwuchses und die Neupflanzung von Bäumen und Gehölzen aus der Pflanzliste entsprechend der naturschutzfachlichen

Vorgaben sowie die Anlage eines Fußwegs ohne bzw. mit minimaler, wasserdurchlässiger Befestigung.

## 4.5 Private Baumaßnahmen

Für die Komplettierung des Wohngebiets Am Holmer Noor sind noch folgende private Baumaßnahmen umzusetzen:

- Bebauung des Grundstücks der ehemaligen Hauptwache: Für diese Maßnahme am nordwestlichen Gebietseingang ist eine Projektentwicklung bereits in der Umsetzung.
- Bebauung des Grundstücks am ehemaligen Fabrikhof: Für das Grundstück am ehemaligen Fabrikhof sind anstelle der ursprünglich vorgesehenen Umnutzung des Altbestands, der aufgrund erheblicher Mängel an der Bausubstanz nicht erhalten werden konnte, vier dreigeschossige Mehrfamilienhäuser mit zusätzlichem Staffelgeschoss und jeweils zwei Hauseingängen sowie ein siebengeschossiges Punkthaus geplant. Der erste Bauabschnitt umfasst die beiden Gebäude im Westen mit jeweils 22 Wohnungen von 54 m² bis 97 m². Die restlichen Gebäude sollen im zweiten Bauabschnitt folgen. Durch eine gemeinsame Tiefgarage sind alle Häuser miteinander verbunden. Die Erschließung erfolgt über einen Stich von der Straße Am Fabrikhof. Öffentliche Parkplätze sind in den Seitenraum der Straße Am Fabrikhof integriert. Aufgrund der geplanten Zufahrt der Tiefgarage sowie der Erschließung der im Süden liegenden Gebäude, ist hier eine Neuordnung der an der Straße vorhandenen Parkplätze erforderlich. Darüber hinaus ist neben der Tiefgarageneinfahrt eine Stellplatzfläche für Müllfahrzeuge vorgesehen.
- Schließung der Baulücken in der Wohnstraße Zur Alten Fähre: Umsetzung nach den vorliegenden Gestaltungsvorgaben (mehrere nebeneinanderliegende Grundstücke, zweigeschossig).
- Bebauung des Grundstücks nördlich des Regattaplatzes: Vorgesehen ist eine drei- bzw. siebengeschossige Bebauung für Wohnen und Gewerbe
- Bebauung des Grundstücks südlich des Regattaplatzes: Vorgesehen ist eine dreigeschossige Bebauung für Wohnen und Gewerbe.
- Erweiterungsbau ehemaliges Kasinogebäude: Vorgesehen ist der Bau eines separaten Gebäudes zur Erweiterung der Gewerbenutzung (Hotel) im ehemaligen Kasinogebäude.



# 5 Maßnahmenkonzept

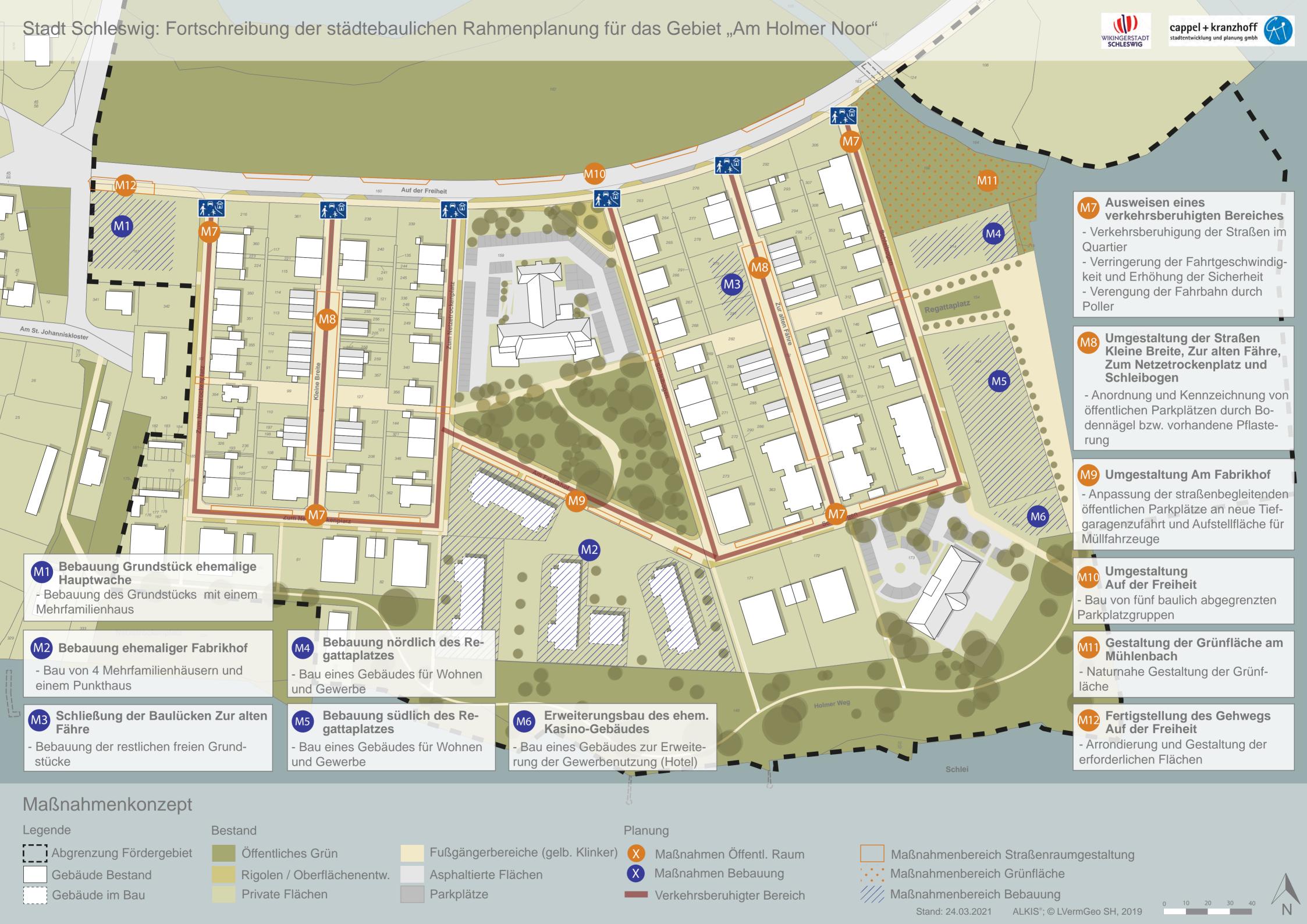
Im Folgenden werden die im vorangegangenen Kapitel erläuterten Maßnahmen tabellarisch zusammengefasst und im Plan auf S. 59 grafisch dargestellt. In der Tabelle enthalten sind auch die geschätzten Kosten sowie die Trägerschaft der Maßnahmen. Darüber hinaus enthält dieses Kapitel eine Darstellung umwelt- und klimarelevanter Aspekte der vorgesehenen Maßnahmen.

## 5.1 Maßnahmen

Die folgende Tabelle zeigt die Maßnahmen, die im Rahmenplangebiet umgesetzt werden sollen. Maßnahmen, deren Trägerschaft bei der Stadt Schleswig liegt, können mit Städtebaufördermitteln gefördert werden. Die Durchführung der Baumaßnahmen liegt in privater Hand und ist nicht Gegenstand der Städtebauförderung.

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Träger*in
	Baumaßnahmen		
M1	Bebauung Grund- stück ehemalige Hauptwache	Bebauung des Grundstücks am nordwestlichen Gebietseingangs mit einem Mehrfamilienhaus	Privat, nicht för- derfähig
M2	Bebauung ehemali- ger Fabrikhof	Bau von 4 Mehrfamilienhäusern und einem Punkthochhaus	Privat, nicht för- derfähig
M3	Schließung der Bau- lücken Zur alten Fähre	Bebauung der restlichen freien Grundstücke	Privat, nicht för- derfähig
M4	Bebauung nördlich Regattaplatz	Bau eines Gebäudes für Wohnen und Gewerbe	Privat, nicht för- derfähig
M5	Bebauung südlich Regattaplatz	Bau eines Gebäudes für Wohnen und Gewerbe	Privat, nicht förderfähig
M6	Erweiterungsbau ehemaliges Kasino- gebäude	Bau eines Gebäudes zur Erweite- rung der Gewerbenutzung (Hotel)	Privat, nicht för- derfähig
	Verkehrsmaßnah- men		
M7	Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereichs	<ul><li>Beschilderung</li><li>Fahrbahnverengung an den Ring- straßen durch Poller</li></ul>	Stadt Schleswig
M8	Umgestaltung der Straßen Kleine Breite, Zur alten Fähre, Zum	Anordnung und Kennzeichnung von öffentlichen Stellplätzen durch Bo- dennägel bzw. vorhandene Pflaste- rung	Stadt Schleswig

Nr.	Maßnahme	Beschreibung	Träger*in
	Netzetrockenplatz und Schleibogen (Planstraße D, E, G und H), Ausweisung Parkplätze	Beschilderung	
M9	Umgestaltung Am Fabrikhof (Plan- straße F)	<ul> <li>Anpassung der straßenbegleitenden öffentlichen Parkplätze an neue Tiefgaragenzufahrt</li> <li>Pflasterarbeiten</li> <li>Beschilderung</li> </ul>	Stadt Schleswig
M10	Umgestaltung Auf der Freiheit	<ul> <li>Einbau von fünf baulich abgegrenzten Parkplatzgruppen mit je vier Stellplätzen</li> <li>Bauliche Begrenzung durch Bordsteine, Baken, Pflanzkübel o.ä.</li> <li>Fahrbahnmarkierungen</li> <li>Beschilderung</li> </ul>	Stadt Schleswig
	Grünflächengestal- tung		
M11	Gestaltung der Grün- fläche am Mühlen- bach	<ul> <li>Rodung</li> <li>Bepflanzung mit Bäumen und Gehölzen</li> <li>Anlage eines naturnahen Wegs</li> <li>Pflege</li> </ul>	Stadt Schleswig
M12	Fertigstellung des Gehwegs Auf der Freiheit	Arrondierung und Gestaltung der erforderlichen Flächen	Stadt Schleswig



# 5.2 Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen

Mit dem sich vollziehenden Klimawandel ist auch in Norddeutschland ein Ansteigen der durchschnittlichen Jahrestemperatur sowie zumindest im Winter eine Erhöhung der Niederschlagsmenge und -häufigkeit bereits erkennbar<sup>1</sup>. Vor diesem Hintergrund ist die Ausrichtung von Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit für den Klimaschutz und die Anpassung der Wohngebiete an die klimatischen Herausforderungen von steigender Bedeutung. Den im Rahmenplangebiet bereits durchgeführten und noch vorgesehenen Maßnahmen können teilweise positive Auswirkungen auf die Temperaturentwicklung im Gebiet und den Bodenwasserhaushalt und damit auf die Pflanzen- und Tierwelt zugeschrieben werden.

Positiv ist beispielsweise die flächendeckende Anlage der offenen Oberflächenentwässerung durch ein Rigolensystem und Versickerungsflächen für Regenwasser zu nennen. Hierdurch kann die zunehmende Niederschlagsmenge teilweise aufgenommen werden. Zudem wird die Evapotranspiration (die Summe von Verdunstungsprozessen), die in Hitzeperioden zur Kühlung der Umgebungstemperatur führen kann, gefördert.

Sofern das Fugen- und Bettungsmaterial versickerungsfähig ist, ist auch die Pflasterung der Straßen- und Fußwegoberflächen gegenüber einer geschlossenen Asphaltdecke ein Vorteil für die Regenwasserversickerung. Die teilweise wassergebundenen Wegoberflächen am Schleiuferweg und auf der Dreiecksfläche haben darüber hinaus den Effekt, dass sie sich in Hitzeperioden nicht so stark aufheizen, wie beispielsweise asphaltierte Flächen.

Die Grünanlagen Schleiufer und Dreiecksfläche sowie die privaten Gärten weisen insgesamt einen hohen Anteil an unversiegelten Grünflächen auf. Grünflächen von bereits einem Hektar Größe können durch Gestaltung mit dichtem Gehölz, wie es auf den vorhandenen Grünflächen teilweise gegeben ist, die Erwärmung der bodennahen Luftschichten am Tag reduzieren und so zum thermischen Komfort des Menschen beitragen. Der Baumbestand kann sowohl durch die Verschattung als auch durch die Verdunstung zur Kühlung der Lufttemperatur beitragen (siehe hierzu auch Henninger 2011). Als positiv ist hier der Erhalt von Teilen des alten Baumbestands zu erwähnen.

Insbesondere mit der noch ausstehenden Maßnahme M9 (Gestaltung der öffentlichen Grünfläche am Mühlenbach) wird das Wohngebiet Am Holmer Noor ökologisch bedeutsam aufgewertet. Die vorgesehene Bepflanzung mit heimischen Bäumen und Gehölzen sowie der Schutz vor einer Intensivnutzung der Fläche sollen die Ansiedlung von heimischen Pflanzen und Tieren fördern. Darüber hinaus wird hier über den Mühlenbach die Verbindung zwischen den Ökosystemen Schlei und Holmer Noor gestärkt. Hier sorgen die Wasserflächen Schlei, Mühlenbach und Holmer Noor für eine hohe Verdunstungsrate im Gebiet und wirken sich somit als Temperaturregulatoren positiv auf ihre Umgebung aus. Der Verdunstungsprozess wird durch die vegetationsreiche Ufergestaltung zusätzlich unterstützt.

Durch die Anordnung eines verkehrsberuhigten Bereichs für das gesamte Wohngebiet Am Holmer Noor wird ein kleiner Beitrag zur

https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/klimafolgen-anpassung/folgen-des-klimawandels/klimafolgen-deutschland/regionale-klimafolgen-in-schleswig-holstein#bereits-aufgetretene-klimaanderungen

Reduzierung des verkehrsbedingten Schadstoffausstoßes und der Lärmbelastung geleistet. Es werden nur wenige Parkplätze ausgewiesen und die Durchfahrt ist nur noch in Schrittgeschwindigkeit erlaubt. Darüber hinaus wird Tempo 30 Auf der Freiheit erhalten und sichergestellt. Um die klimaschonende Reduzierung des Kfz-Verkehrs insgesamt zu befördern, wäre darüber hinaus die ÖPNV-Anbindung des Wohngebiets an die Innenstadt und den Bahnhof weiterzuentwickeln.

Ein weiterer Schritt zur klimagerechten Stadtentwicklung ist im Bereich der Baumaßnahmen möglich. Hier sollte auf eine ökologisch sinnvolle Bauweise hinsichtlich der Materialwahl, der Energieversorgung (Herstellung, Effizienz und Nutzung) sowie der Wiederverwendbarkeit von Materialien (Recycling) geachtet werden.

# 6 Literatur

Henninger, Sacha (2011): Stadtökologie. Bausteine eines Ökosys-

tems Stadt.

Stadt Schleswig (2003): Kaserne "Auf der Freiheit", Vorbereitende

Untersuchungen und Entwicklungskonzept (FIRU Forschungs- und Informations-Gesellschaft für Fach- und Rechtsfragen der

Raum- und Umweltplanung mbH).

Stadt Schleswig (2006): Schleswig, Wohnraumversorgungskonzept

(GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und

Wohnforschung GmbH).

Stadt Schleswig (2006b): Städtebaulicher Realisierungswettbewerb,

Wohngebiet "Auf der Freiheit" in Schleswig.

Wettbewerbsdokumentation.

Stadt Schleswig (2010): ISEK Schleswig, Integriertes Stadtentwick-

lungskonzept (GEWOS Institut für Stadt-, Regional- und Wohnforschung GmbH).