



# VERTIEFUNG DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANES SCHLESWIG INNENSTADT

Schleswig, den 26.09.2019

Gefördert durch Bund und Land:



Bundesministerium  
des Innern, für Bau  
und Heimat



Schleswig-Holstein  
Ministerium für Inneres,  
ländliche Räume  
und Integration

#### **Auftraggeber**



**Stadt Schleswig**  
**Der Bürgermeister**  
Rathausmarkt 1  
24837 Schleswig

#### **Auftragnehmer**



**IPP Ingenieurgesellschaft Possel u. Partner GmbH**  
Rendsburger Landstraße 196-198  
24113 Kiel  
Tel.: 0431 / 64959 - 0  
Fax: 0431 / 64959 - 59  
E-Mail: [info@ipp-kiel.de](mailto:info@ipp-kiel.de)  
[www.ipp-kiel.de](http://www.ipp-kiel.de)

Bearbeitung:  
M. A. Tobias Balzer  
Dipl.-Ing. Thomas Struckmeier  
Dipl.-Ing. Heike Von Den Bulk

## Inhalt

1. Einleitung .....	4
2. Bedeutung der Maßnahmen Parkhausquartier und Stadtweg 66-70 im Kontext des Rahmenplanes .....	8
3. Erläuterung der Funktionsabläufe: Parkhausquartier .....	10
3.1. Parkhaus .....	10
3.2. Anbau Parkhaus/Bürgerforum .....	12
3.2.1. Verlagerung der Stadtbücherei in das Parkhausquartier .....	13
3.3. Neubau Ecke Königstraße/Plessenstraße .....	15
3.4. Neubau Königstraße 16 .....	16
3.5. Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB) .....	16
3.6. Neugestaltung des öffentlichen Raumes .....	18
3.6.1. Zentraler ZOB-Platz .....	19
3.6.2. Schwarzer Weg .....	20
3.6.3. Capitolplatz .....	21
4. Erläuterung der Funktionsabläufe: Neuentwicklung Stadtweg 66 - 70 (ehemals Hertie) .....	22
5. Umweltspezifische Belange .....	26
6. Zielgruppenspezifische Belange .....	28
7. Archäologie .....	30
8. Altlastenverdacht im Parkhausquartier .....	31
9. Private Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen .....	31
10. Verfahren und Beteiligung .....	31
11. Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb .....	32
12. Zusammenfassende Maßnahmentabelle .....	33
13. Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht .....	33
14. Anhang .....	34

## 1. EINLEITUNG

Die Stadt Schleswig ist städtebaulich bis heute deutlich sichtbar durch mittelalterliche Strukturen gekennzeichnet. Gerade der Stadtweg als historisch gewachsene Struktur ist Indikator mittelalterlich geprägter Stadtentwicklung. Dieser Raum prägt als Ladenstraße die Innenstadt und ist zentraler Einzelhandelsstadort der Stadt Schleswig, aber in Verbindung mit den angrenzenden Plätzen auch ein Ort des kulturellen Austausches.

Im Kontext einer sich seit Jahrzehnten ändernden Einzelhandelsentwicklung, die neben Shopping Centern auf der grünen Wiese vor allem durch einen immer stärker werdenden E-Commerce gekennzeichnet ist, steht die Schleswiger Innenstadt als urbaner, lebendiger Raum vor der Herausforderung, neue Wege zu finden, für die Menschen als attraktiver Anziehungspunkt und Einzelhandelsstandort wahrgenommen zu werden.

4

### Planungsinstrument Rahmenplan

Der dieser Rahmenplanvertiefung zugrunde liegende städtebauliche Rahmenplan der Stadt Schleswig stellt ein informelles, fachübergreifendes Planungsinstrument für die Stadtentwicklung dar. Der Rahmenplan identifiziert Entwicklungspotenziale innerhalb des Plangebietes, zeigt Perspektiven für zukünftige Entwicklungen auf und definiert Ziele für städtebauliche, freiraumplanerische und verkehrliche Entwicklungen. Diese werden in groben Zügen in einem städtebaulichen Entwicklungskonzept dargestellt.

Die Aussagen des Rahmenplanes dienen der Stadt als Leitfaden für weiterführende und vertiefende Planungen innerhalb des Geltungsbereiches. Der Rahmenplan ist damit auch Grundlage für weitere Planungsschritte wie städtebauliche Wettbewerbe, Gutachten und die Umsetzung konkreter Maßnahmen. Er dient als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die Öffentlichkeit, private und institutionelle Akteure und politische Gremien. Mit Beschluss des Rahmenplanes durch die politischen Gremien entfaltet dieser eine selbstbindende Wirkung.

Ziel des Rahmenplanes ist es, durch die Formulierung der städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Ziele viele öffentlich und privat durchzuführende Einzelmaßnahmen mit unterschiedlichen Realisierungszeiträumen so zu koordinieren, dass diese sich in den gesamtstädtebaulichen Rahmen einfügen. Mit den Zielsetzungen des Rahmenplanes soll sichergestellt werden, dass eine zukünftige Entwicklung der Schleswiger Innenstadt zu einer Stärkung des Einzelhandelsstandortes sowie zu einer besseren Anbindung der Innenstadt an den touristischen Anziehungspunkt Schlei führt und damit auch eine Stärkung der Innenstadt als Identifikationsort für Bürger mit ihrer Stadt und für den Tourismus erzeugt wird.

Im Rahmen der Innenstadtsanierung bzw. der Umsetzung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme "Stadtumbau" der Stadt Schleswig stellt der Rahmenplan die maßgebliche städtebauliche Planung dar. Aus dem Rahmenplan ergeben sich die einzelnen Maßnahmen, die zur Umsetzung der Sanierungsziele durchgeführt werden sollen. Der Rahmenplan bildet des Weiteren

die Grundlage für die Abstimmung und die Entscheidung über den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln für die Innenstadtsanierung.

### Planungshistorie

Im Zuge der Auseinandersetzung der Stadt Schleswig mit den heterogenen Herausforderungen, mit denen sich die Innenstadt konfrontiert sieht, wurden im Jahr 2012 Vorbereitende Untersuchungen (VU) durchgeführt. Im Zuge dessen wurden mehrere zentrale städtebauliche Missstände identifiziert. Hier sind unter anderem ein erhöhter Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf bei den Immobilien, eine hohe Fluktuation von Einzelhandelsbetrieben und ein damit einhergehender hoher Anteil an Leerständen, eine schlechte Verbindung zwischen der Schlei, den Königswiesen und dem Stadtweg, eine mangelhafte, wenig attraktive Gestaltung und Funktionalität des öffentlichen Raumes sowie ungelöste Probleme im Bereich des ehemaligen Hertie-Standortes und dem Bereich des Parkhauses und dessen angrenzender Umgebung zu benennen. Als Ergebnis dieses Untersuchungsprozesses erfolgte im Jahr 2015 die Festlegung des Sanierungsgebietes „Innenstadt“. Im Anschluss daran wurde der städtebauliche Rahmenplan „Schleswig Innenstadt“ als maßgebliche städtebauliche Planung aufgestellt. Der im Januar 2017 veröffentlichte städtebauliche Rahmenplan benennt als zentrale Zielsetzung die deutliche Aufwertung der Aufenthaltsqualität, die Entwicklung der Schleswiger Innenstadt zu einem lebendigen und attraktiven Standort für die Funktionen Wohnen und Arbeiten und damit einhergehend einer erfolgreichen Bekämpfung der derzeitigen Leerstände im Bereich des stationären Einzelhandels sowie des aktuellen Sanierungsstaus.

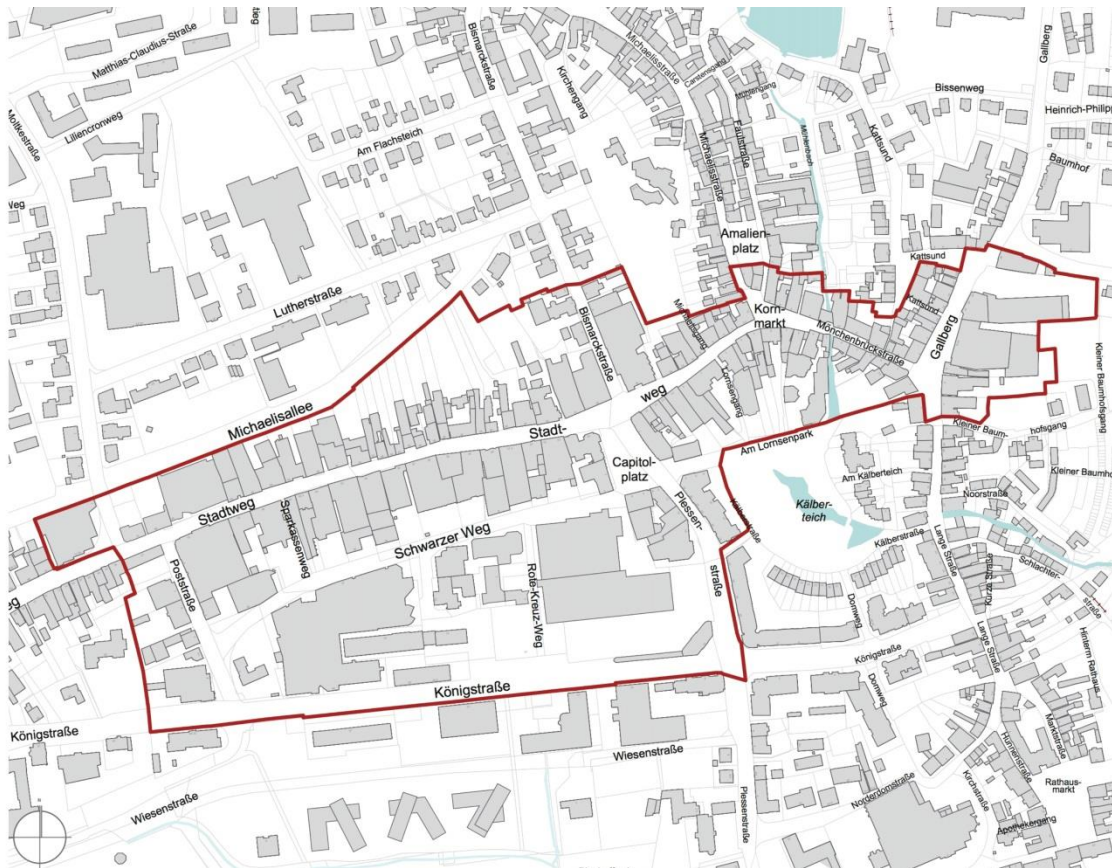


Abb. 1: Abgrenzung des Sanierungsgebietes "Innenstadt" und des Rahmenplanes

Anlass und Zweck der Rahmenplanvertiefung: Parkhausquartier und Stadtweg 66-70

Ein zentraler Bereich der Rahmenplanung zur Schleswiger Innenstadt ist das sogenannte Parkhausquartier rund um das Parkhaus, den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) und die Feuerwache. Diese Fläche bietet aufgrund dessen, dass sich alle betreffenden Grundstücke im Eigentum der Stadt befinden, ein großes Potenzial für eine weiträumige Umstrukturierung und Neubebauung. Gleichzeitig ergibt sich vor allem durch den städtebaulichen Missstand des in Teilen maroden Parkhauses ein akuter Handlungsbedarf. Neben der Neuentwicklung des Parkhausquartieres erfolgt zudem die Betrachtung der ehemaligen Hertie-Grundstücke am Stadtweg 66-68 sowie des angrenzenden Stadtwegs 70. Mit den in der Rahmenplanvertiefung erarbeiteten Planungen werden somit die Zielsetzungen des Rahmenplanes von 2017 für die beiden Haupteingangsbereiche der Schleswiger Innenstadt konkretisiert. Ziel dieser Rahmenplanvertiefung ist es, die Ziele des Rahmenplanes für die betreffenden Flächen zu vertiefen, um durch eine städtebauliche Aufwertung der Freiflächen, die Neuentwicklung zentraler Grundstücke und die Herstellung einer abgestimmten Verkehrsplanung Bedingungen zu schaffen, die Einzelhändlern und Gewerbetreibenden Anreize bieten, sich entlang des Stadtweges anzusiedeln. Durch eine Vielzahl von Aufwertungsmaßnahmen soll die Innenstadt belebt und der Einzelhandel gestärkt werden. Der vorliegende Erläuterungsbericht beschreibt die im Zuge der Rahmenplanvertiefung vorgesehenen Maßnahmen und die damit verbundenen Zielsetzungen. Das folgende Kapitel erläutert, aus welchen Gründen gerade die Eingangsbereiche der Innenstadt –

das Parkhausquartier im Südosten sowie die Fläche Stadtweg 66-70 im Westen – als die zentralen städtebaulichen Bausteine der Revitalisierung des Einzelhandelsstandortes Schleswig Innenstadt gesehen werden.

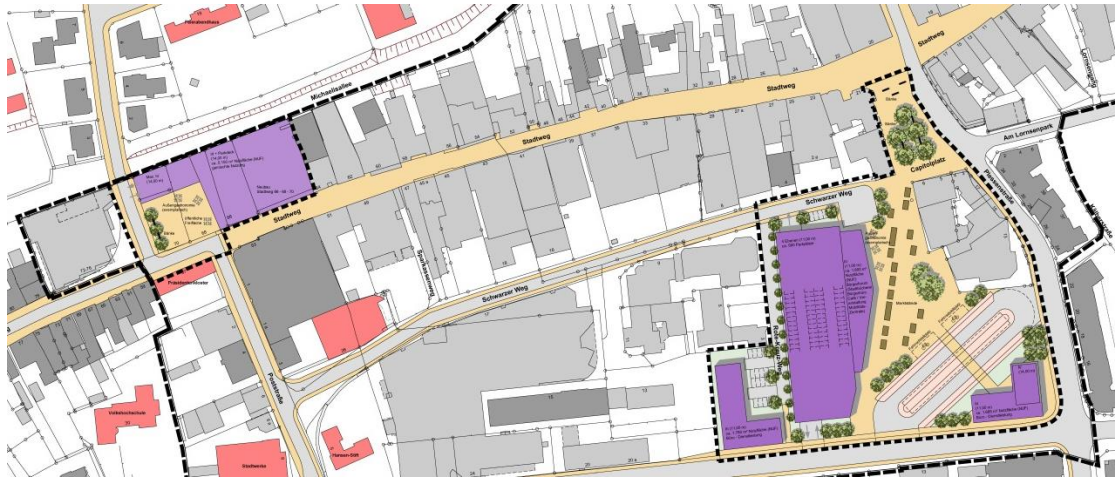


Abb. 2: Übersicht der Teilbereiche der Rahmenplanvertiefung

Mit der vorliegenden Planung erfolgt neben der Vertiefung und Konkretisierung der Zielsetzungen auch eine Überprüfung und Aktualisierung der aus den Zielen abzuleitenden Maßnahmen für die betrachteten Teilbereiche des Rahmenplangebiets. Ebenso werden die Kosten- und Finanzierungsansätze für die entsprechenden Maßnahmen fortgeschrieben. Für die nicht von der Rahmenplanvertiefung betroffenen Teilbereiche des Rahmenplangebiets gelten weiterhin die Aussagen des Rahmenplans. Ausnahmen bilden die Themen Archäologie und private Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, zu denen Aussagen getroffen werden, die Gültigkeit für das gesamte Rahmenplan- bzw. Sanierungsgebiet haben. Zur besseren Übersichtlichkeit werden die Ergebnisse der Rahmenplanvertiefung in den Entwicklungsplan, den Zielplan, und den Plan zum Maßnahmenkonzept des Rahmenplans integriert.

Die im Zuge der Rahmenplanvertiefung konkretisierten hochbaulichen Maßnahmen werden im Kartenmaterial plangraphisch visualisiert. Die dargestellten Kubaturen der einzelnen Baukörper umfassen dabei die für die jeweiligen Vorhaben vorgesehenen Grundflächen. Über die plangraphische Darstellung der einzelnen Maßnahmen werden keine abschließenden Aussagen in Hinblick auf die konkrete Architektur getätigt. Die Darstellungen stellen zudem keine abschließend definierten Baufelder für die Einzelmaßnahmen dar, sondern definieren räumliche Bedarfe und wesentliche Raumkanten. Die visuellen Darstellungen der neu entstehenden Baukörper sind in ihrer Räumlichkeit nicht abschließend verbindlich und bilden keine Architektur ab. Die städtebauliche und architektonische Ausdifferenzierung der einzelnen Gebäude und damit auch die finale Konkretisierung der Grundfläche erfolgt im Zusammenhang mit den eigentlichen Objektentwürfen und einem nach Abschluss der Rahmenplanvertiefung geplanten freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb.

## 2. BEDEUTUNG DER MAßNAHMEN PARKHAUSQUARTIER UND STADTWEG 66-70 IM KONTEXT DES RAHMENPLANES

Zielsetzung des städtebaulichen Rahmenplanes ist es, konkrete Maßnahmen aufzuzeigen, die zu einer Stärkung des Einzelhandelsstandortes und zu einer stärkeren Identifikation der Anwohner und Touristen mit der Innenstadt führen. Im städtebaulichen Rahmenplan werden Entwicklungspotenziale der Innenstadt aufgeführt und langfristige Entwicklungsmöglichkeiten aufgezeigt. Die Stärkung und Aufwertung des Einzelhandelsstandortes Schleswig Innenstadt soll dem Rahmenplan folgend auch über städtebauliche Maßnahmen in den Eingangsbereichen der Innenstadt erfolgen. In diesem Zusammenhang sollen sowohl hochbauliche Maßnahmen durchgeführt, als auch der öffentliche Raum attraktiver gestaltet werden. Im Zuge dieser Rahmenplanvertiefung werden daher die beiden Eingangsbereiche der Innenstadt, das Parkhausquartier im Südosten und die ehemalige Hertie-Fläche im Westen, betrachtet. Hierbei werden die in der Rahmenplanung formulierten städtebaulichen Ansätze konkretisiert und, wenn erforderlich, zum Teil auch von den Vorgaben des Rahmenplanes abweichend vertieft.

Die Rahmenplanvertiefung für die ehemaligen Hertie-Flächen erfolgt, da im Rahmenplan noch Varianten für die Entwicklung des Bereichs formuliert werden. Unter Berücksichtigung städtischer Beschlüsse zu Anforderungen an die Nachnutzung der Flächen erfolgt in der Rahmenplanvertiefung die Entwicklung eines Szenarios als Grundlage für die weitere Entwicklung der Flächen. Auch für die Gestaltung des Parkhausquartiers ist im Rahmenplan noch keine abschließende Festlegung getroffen worden. Dies betrifft insbesondere den Umgang mit dem dortigen Bestandsparkhaus. Für das Parkhausquartier werden in der Rahmenplanvertiefung nun Aussagen zur städtebaulichen Figur unter anderem als Rahmenbedingung für einen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb getroffen.

In seiner derzeitigen Gestaltung ist der im Zuge der Rahmenplanvertiefung zu überplanende Bereich des Parkhausquartiers im Wesentlichen durch zwei Nutzungen geprägt. Dies ist zum einen der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB), welcher Hauptknotenpunkt für alle Linien der städtischen Verkehrsbetriebe ist und Schleswig über Überlandlinien mit dem Umland verbindet. Der bestehende ZOB ist nach Aussage der Verkehrsbetriebe für den derzeitigen Betrieb zu klein. Zum anderen wird die Fläche durch das bestehende städtische Parkhaus dominiert, welches in Teilen marode und im derzeitigen Zustand bereits heute nicht mehr in vollem Maße nutzbar ist. Neben den beiden prägenden Nutzungen befindet sich im Bereich der Rahmenplanvertiefung zudem das im Südosten an den ZOB angrenzende Gebäude an der Ecke Königsstraße/Plessenstraße, welches unter anderem die Mobilitätszentrale der Schleswiger Verkehrsbetriebe, die Flüchtlingshilfe Schleswig-Haddeby, Einrichtungen der Kreisverwaltung und einen kleinen Gastronomiebetrieb beherbergt.

Funktional stellt das Areal um das Parkhaus und den ZOB den zentralen Ankunftsort für die Schleswiger Innenstadt dar. Dies ist zum einen im Bestand von 825 kostenfrei nutzbaren Stellplätzen im Parkhaus begründet, zum anderen in der Tatsache, dass über den ZOB alle die Stadt Schleswig sowie die Umlandgemeinden befahrenden Buslinien zentral angebunden sind. Durch die zentrale Lage von Parkhaus und ZOB ist die Einkaufsstraße an die wichtigsten verkehrsinf-



rastrukturellen Elemente angebunden. Der ZOB ist zudem gerade für die Abwicklung des Schülerverkehrs von Bedeutung.

Trotz ihrer Funktion als Ankunftsort für die Innenstadt ist die zu überplanende Fläche des Parkhausquartiers derzeit durch mehrere städtebauliche und funktionale Mängel gekennzeichnet. Hierbei sind unter anderem die oben beschriebenen Mängel des maroden und zukünftig zu ersetzenden Parkhauses sowie der nicht den aktuellen Anforderungen entsprechende ZOB zu nennen. Weitere zentrale Missstände bilden sich vor allem in der Gestaltung des öffentlichen Raumes zwischen dem Parkhaus, dem ZOB sowie dem „Ärztehaus“ östlich des Parkhauses ab. Die derzeitige städtebauliche Struktur des Ortes leitet ankommende Besucher der Innenstadt nicht intuitiv in Richtung des im Norden angrenzenden Capitolplatzes und des Stadtweges. Gleichzeitig lädt der Ort aufgrund mangelhafter Aufenthaltsqualität auf den nur eingeschränkt zur Verfügung stehenden Plätzen nicht zum Verweilen und zur Orientierung vor Ort ein.

Weiterer Bestandteil der Rahmenplanvertiefung ist das derzeit noch von der Feuerwehr genutzte Grundstück südwestlich des Rote-Kreuz-Weges. Nach der anstehenden Verlagerung der Feuerwache an den Kattenhunder Weg wird diese Fläche zukünftig im Zusammenhang mit den weiteren Planungen zur Neustrukturierung des Parkhausquartiers entwickelt.

Ziel des städtebaulichen Rahmenplanes und der Rahmenplanvertiefung zum Parkhausquartier ist es, in zentraler Lage einen Ankunfts- und Eingangsplatz zu schaffen, welcher die gestalterischen Defizite der existierenden Bestandsbebauung aufhebt, den zentralen Platz in die umliegenden Plätze und Wege eingliedert und damit eine Funktionalität schafft, die die Nutzer des öffentlichen Raumes eindeutig in Richtung Capitolplatz und Stadtweg führt. Gleichzeitig soll für Wartende eine möglichst angenehme Aufenthaltsatmosphäre erzeugt werden. Im Zusammenspiel mit weiter unten erläuterten angrenzenden Nutzungen soll der Ort zudem einen Treffpunkt für unterschiedliche Zielgruppen darstellen, der sowohl ein kleines gastronomisches Angebot als auch den Raum gliedernde Aufenthaltselemente wie Sitzgruppen und kleine Rückzugsorte bietet. Die Aufwertung des Parkhausquartiers zu einem Ankunfts- und Eingangsort der Innenstadt, der von den Besuchern als attraktiv wahrgenommen wird, soll zu einer Belebung der Innenstadt führen. Hierfür muss eine fußläufige Durchlässigkeit aus dem Parkhausquartier in die Ladenstraße auch für Ortsunkundige hergestellt werden, Wegebeziehungen müssen klar und ablesbar sein. Über eine einheitliche gestalterische Sprache sollen die verbindenden Räume aufgewertet und erlebbar gemacht werden und darüber eine intuitive Führung der Besucher in die Ladenstraße unterstützen.

Neben dem Parkhausquartier ist auch die Neuentwicklung der ehemaligen Hertie-Fläche zentraler Bestandteil dieser Rahmenplanvertiefung. Das seit einigen Jahren ungenutzte Grundstück, auf welchem derzeit die Abrissarbeiten der leerstehenden Bestandsbauten abgeschlossen werden, bildet den westlichen Eingang zur Ladenstraße. Damit kommt auch der an dieser Stelle geplanten Neuentwicklung eine zentrale städtebauliche Bedeutung für die zukünftige Funktionalität der Schleswiger Innenstadt zu. Analog zum Parkhausquartier wird auch der westliche Eingang der Innenstadt städtebaulich aufgewertet und erlebbar gestaltet.

Die im Zuge der Rahmenplanvertiefung konkretisierten Maßnahmen mit den Schwerpunkten Parkhausquartier und der ehemaligen Hertie-Fläche bieten die Chance zu einer integrierten städtebaulichen Neuausrichtung der beiden Haupteingangsbereiche der Schleswiger Innenstadt. Im Folgenden werden die einzelnen Maßnahmen zur Entwicklung der genannten Stadträume beschrieben und erläutert.

### **3. ERLÄUTERUNG DER FUNKTIONSABLÄUFE: PARKHAUSQUARTIER**

#### **3.1. Parkhaus**

Das bestehende Parkhaus nimmt in seiner jetzigen Form die größte Fläche des zu überplanenden Parkhausquartiers ein. Vor allem in seiner markanten West-Ost-Ausrichtung erzeugt es eine Barrierewirkung für die am ZOB ankommenden Besucher der Innenstadt und verhindert eine direkte Führung in Richtung des Stadtweges, indem eine fußläufige Anbindung von Parkhaus und ZOB an die Ladenstraße lediglich durch eine Gebäudeengstelle im Nordosten des Parkhauses möglich ist. Das Parkhaus weist einen Bestand an 825 Stellplätzen auf, von denen ca. 200 Stück wegen einer Teilspernung aufgrund der in weiten Teilen maroden Bausubstanz nicht genutzt werden können. Das Parkhaus ist zudem in einem so starken Maße sanierungsbedürftig, dass ein vollständiger Abbruch und ein Neubau vorgesehen sind. In der Rahmenplanung wurde der Neubau bereits als wünschenswerte Maßnahme benannt, aber auch die Prüfung der Sanierung des Bestandsobjektes wurde als Option nicht ausgeschlossen. Im Zuge des Prozesses der Rahmenplanvertiefung wurde dann durch die Stadt Schleswig die Grundsatzentscheidung zum Neubau des Parkhauses getroffen. Die vorgelegte Planung der Rahmenplanvertiefung ging aus einer Auswahl von unterschiedlichen Szenarien hervor und wurde von der Stadt als favorisierte Variante beschlossen.



Abb. 3: Handlungsschwerpunkt Parkhausquartier

Das Festhalten am aktuellen Standort des Parkhauses ist aufgrund der verkehrsgünstigen Lage in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt von zentraler Bedeutung für die Erreichbarkeit des Einzelhandelsstandortes Innenstadt. Das im Sommer 2015 veröffentlichte Verkehrskonzept zur Schleswiger Innenstadt schlägt eine Kapazität von 500 Stellplätzen als ausreichend vor, die Rahmenplanung zur Schleswiger Innenstadt empfiehlt, im Zuge der unmittelbaren Neuplanung des Parkhauses eine erneute Prüfung der Stellplatzbedarfe durchzuführen, um gegebenenfalls auf veränderte Anforderungen reagieren zu können. Im Frühjahr 2019 wurden im Zuge der Rahmenplanvertiefung die Ansätze und Ergebnisse des Verkehrskonzeptes von 2015 hinsichtlich ihrer Plausibilität überprüft und dabei in der Zwischenzeit angelaufene und zukünftige Bauvorhaben im Einzugsbereich des Parkhauses berücksichtigt. Das in dieser Rahmenplanvertiefung erarbeitete Konzept zum Parkhausneubau sieht dem Verkehrsgutachten von 2015 folgend eine Kapazität von 590 Stellplätzen vor und bildet damit die Möglichkeit steigender Stellplatzbedarfe als räumlich in das Vertiefungskonzept integrierbar ab. Die im Vergleich zum Be-

standsparkhaus niedrigere Kapazität ermöglicht es, den Neubau mit einem reduzierten Grundriss so zu verorten, dass westlich des Parkhauses ein neuer, öffentlich nutzbarer Raum entsteht. Das neue Parkhaus wird in Nord-Süd-Ausrichtung entlang des Rote-Kreuz-Weges ausgerichtet und vier Ebenen umfassen. Die Ein- und Ausfahrt wird über die Königstraße erfolgen, eine Zu- und Abfahrt über den Schwarzen Weg wird zukünftig im regulären Betrieb nicht mehr möglich sein. Dieser wird nordöstlich des Parkhauses abgehängt und nicht mehr als Straßenzug bis zur Plessenstraße geführt werden, um einen als öffentlichen Raum wahrnehmbaren und fußgängerfreundlichen Übergang zwischen dem Parkhausquartier und dem zum Stadtweg leitenden Capitolplatz zu schaffen. Auf diese Weise wird zwischen dem ZOB im Süden und der Ladenstraße im Norden eine Platzfolge entstehen, die einen intuitiv lesbaren und als Aufenthaltsort erlebbaren Stadtraum schafft. Im Nordwesten des Parkhauses wird eine Abfahrt geschaffen, die bei entsprechendem Bedarf freigegeben werden kann. Dies betrifft Tage, an denen Veranstaltungen im Einzugsbereich des Parkhauses stattfinden, die einen erhöhten Stellplatzbedarf erzeugen. Die Nutzung dieser Bedarfs-Abfahrt erfolgt über den nach Westen verlaufenden Schwarzen Weg. Sie wird nicht als dauerhaft nutzbare Lösung konzipiert.

Bei der Neuentwicklung des Parkhauses wird auch das Thema Elektromobilität aufgegriffen. Im Sinne einer zukunftsgerichteten und klimafreundlichen Verkehrsplanung sollen in angemessener Anzahl Stellplätze und Ladesäulen für Elektrofahrzeuge bereit gestellt werden.

Die östliche Gebäudekante des Parkhauses wird durch einen vorgelagerten Gebäudekörper visuell abgeschirmt und tritt in den Hintergrund. In diesem an das Parkhaus angegliederten Gebäude wird zukünftig ein Bürgerforum seinen Platz haben. Die Plausibilität dieser Planung und die hier vorgesehenen Nutzungen werden im folgenden Abschnitt erläutert.

### **3.2. Anbau Parkhaus/Bürgerforum**

Das neu entstehende Bürgerforum soll in Zukunft unterschiedliche gemeinnützige Einrichtungen vereinen und Bürgern und Besuchern niedrigschwellige Angebote zur Verfügung stellen. Ziel ist es, das Forum zu einem sogenannten Dritten Ort zu entwickeln. Kennzeichnend hierfür ist ein hoher Grad nichtkommerzieller und informeller Nutzungsmöglichkeiten, der Charakter als Informations- und Lernort und eine durch niedrige soziale Hierarchien gekennzeichnete, Inklusion fördernde Atmosphäre, die möglichst vielen Menschen ein Willkommens- und Zugehörigkeitsgefühl vermittelt. Als Ort, der generationenübergreifende Begegnungsräume und kulturelle Angebote bietet, wird die zukünftig im Parkhausquartier vorgesehene Stadtbücherei der zentrale Baustein des neuen Bürgerforums. Die Rahmenplanvertiefung weicht an diesem Punkt von den Planungen des städtebaulichen Rahmenplanes ab, in welchem ein Verbleib der Bücherei am derzeitigen Standort in der Moltkestraße vorgesehen war. Weiter ist es das Ziel, neben der Stadtbücherei den bisher am Rathausmarkt 1 gelegenen Bürgerservice in das neu entstehende Gebäude östlich des Parkhauses umzusiedeln. Dieser ist in seiner derzeitigen Lage nicht zeitgemäß und barrierefrei gestaltet, Um- und Ausbaumöglichkeiten sind u. a. aufgrund denkmalschutzrechtlicher Zwänge erheblich eingeschränkt und der Zugang zum Nahverkehr wird als unbefriedigend eingeschätzt. Zukünftig sollen gemeinsam nutzbare Aufenthaltsbereiche, Arbeitsräume und Veranstaltungsflächen die beiden Hauptnutzungen miteinander ver-

knüpfen und Synergieeffekte erzeugen, die sich sowohl aus der gebäudeinternen Nutzungsmischung als auch aus der Nähe zur unmittelbar angrenzenden Innenstadt ergeben. Zudem werden in dem Neubau auch weitere, bisher im ZOB-Gebäude angesiedelte Nutzungen untergebracht, wie die Mobilitätszentrale der Schleswiger Verkehrsbetriebe und ggf. die Flüchtlingshilfe Schleswig-Haddeby. Durch die Integration eines Cafés oder eines Restaurants wird es außerdem möglich, ein gastronomisches Angebot zu bieten, welches auch über einen Außenbereich verfügen kann. Dieser wird in den Planzeichnungen exemplarisch dargestellt. Eine konkrete Verortung erfolgt gegebenenfalls im Rahmen des durchzuführenden freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes.

Die Verlagerung der Stadtbücherei vom Standort in der Moltkestraße in das neue Parkhausquartier ist der zentrale Baustein des Unterfangens, mit dem Parkhausquartier einen multifunktionalen Ort mit dem Anspruch zu schaffen, möglichst vielen Besuchern vielfältige und attraktive Angebote bereitzustellen. Daneben ergeben sich auch aus den am derzeitigen Standort der Stadtbücherei existierenden Bedingungen Gründe, die für eine Verlagerung aus dem Gebäude in der Moltkestraße sprechen. Die Stadt Schleswig hat hierzu im Winter 2018 Funktionsschwächen dargelegt und Argumente für die Verlagerung in das Parkhausquartier formuliert. Diese werden im folgenden Kapitel aufgeführt.

### 3.2.1. Verlagerung der Stadtbücherei in das Parkhausquartier

Der gegenwärtige Standort der Stadtbücherei in der Moltkestraße ist durch unterschiedliche Funktionsschwächen gekennzeichnet, sodass die Verlagerung in das neu entstehende Gebäude östlich des neuen Parkhauses vorgesehen ist. Die wesentlichen von der Stadt Schleswig benannten Funktionsschwächen des derzeitigen Standortes werden im Folgenden aufgeführt:

- Das derzeitige Gebäude der Stadtbücherei wird sowohl von außen als auch von Innen als wenig attraktiv wahrgenommen, sodass eine gewisse Hemmschwelle besteht, das Gebäude zu betreten.
- Der Zugang ist lediglich eingeschränkt barrierefrei, die Anhöhe erschwert es mobilitätseingeschränkten Menschen, die Bücherei zu erreichen. Die Fluchtwege sind nicht barrierefrei gestaltet, eine Nachrüstung wäre nur mit erheblichem finanziellem Aufwand möglich.
- Die derzeitigen Öffnungszeiten sind begrenzt, eine „offene Bücherei“ (Darunter versteht man eine Bücherei, die ununterbrochen für registrierte Benutzer geöffnet hat; Außerhalb der regulären Geschäftszeiten ist kein Personal anwesend, alle Buchungsvorgänge lassen sich dann mit dem Büchereiausweis elektronisch abwickeln) wäre an dem derzeitigen Standort nicht denkbar. Die derzeitige Lage der Bibliothek wird hierfür als zu abgelegen erachtet. Zudem wird eine bauliche und technische Aufrüstung hierfür am gegebenen Standort als zu aufwendig bewertet.
- Weitere einer zeitgemäß organisierten Bücherei entsprechende Leistungen, z. B. die Durchführung größerer Veranstaltungen, die Verbesserung der Aufenthaltsqualität

durch ein Café und die angestrebte Weiterentwicklung zu einem „Dritten Ort“ lassen sich aufgrund beschränkter räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten nicht realisieren.

- Der bauliche Zustand der bestehenden Stadtbücherei ist durch unterschiedliche bauliche, energetische und arbeitsschutztechnische Mängel gekennzeichnet. Hier sind unter anderem gebäudeinterne Temperaturschwankungen, defekte technische Anlagen und eine in Teilen marode Bausubstanz zu nennen.
- Da sich das derzeit genutzte Gebäude nicht im Besitz der Stadt Schleswig befindet, fallen für die Räumlichkeiten der Stadtbücherei jährliche Mietzahlungen an. Die Stadt sieht sich hier durch die Höhe der Mietzahlungen übermäßig belastet.

Die im Zuge der Neuplanung des Parkhausquartiers vorgesehene Verlagerung der Stadtbücherei von der Moltkestraße in das neu entstehende Gebäude östlich des neuen Parkhauses impliziert hingegen eine Vielzahl positiver Faktoren. Diese wurden von der Stadt Schleswig formuliert und werden im Folgenden dargelegt:

- Der neue Standort bietet eine bessere Erreichbarkeit im Herzen der Innenstadt – auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Zudem ergeben sich attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten für Schüler und Erwachsene, die Wartezeit überbrücken müssen. Hier bietet die Verortung der Stadtbücherei im Parkhausquartier einen erleichterten Zugang.
- Durch die vorgesehene Verlagerung der Bücherei ergibt sich die Chance, im Parkhausquartier ein Service-Zentrum mit einer attraktiven, zeitgemäßen Bücherei zu schaffen.
- Im räumlichen Zusammenhang mit den im ZOB und dem neuen Parkhaus vorgesehenen Fahrradabstellanlagen wäre eine sichere und den erforderlichen Kapazitäten entsprechende Fahrradabstellmöglichkeit für Nutzer der Stadtbücherei innerhalb des Parkhausquartiers realisierbar.
- Die Barrierefreiheit wird im Zuge des Neubaus sichergestellt.
- Der Arbeitsschutz für die Mitarbeitenden wird im Rahmen der Neuentwicklung der Bücherei verbessert und den gegenwärtigen Anforderungen entsprechend angepasst.
- Durch die neue Lage inmitten des Hauptankunftsortes der Innenstadt können mehr Besucher auch spontan vom Büchereiangebot profitieren. Zudem ist davon auszugehen, dass durch die Verknüpfung mit dem Bürgerservice und die weiteren in unmittelbarer Nähe gelegenen Einrichtungen mehr Menschen durch sich ergebende Synergieeffekte erreicht werden können.
- Für die Angebote des Bürgerservices und die weiteren niedrigschwelligen Angebote des Bürgerforums ergeben sich durch die räumliche Zusammenführung Synergieeffekte. Die Zugänglichkeit und Attraktivität der niedrigschwelligen Angebote werden verbessert, eine größere Anzahl an Angeboten kann bereitgestellt werden.
- Die am neuen Standort realisierbare Konzeption als offene Bücherei ermöglicht flexiblere Besuchszeiten und erhöht damit die Attraktivität für die Besucher.

- Die Frontoffice-Bereiche des Bürgerservices können für Veranstaltungen der Bücherei mitgenutzt werden.
- Es entsteht ein nichtkommerzielles Begegnungszentrum für alle Generationen im Herzen der Stadt, ein sogenannter „Dritter Ort“.
- Eine Verlagerung der Bücherei in das neu zu schaffende, städtische Gebäude hat zur Folge, dass die derzeitigen Mietaufwendungen direkt in den Kapitaldienst für das neue Gebäude fließen könnten.

Die in dem neugeplanten Baukörper östlich des Parkhauses integrierten Nutzungen werden über drei Geschosse verteilt. Hierbei kommt der Stadtbücherei der größte Anteil zu. Die Einrichtungen des Bürgerservices und eine Gastronomie- und Veranstaltungsfläche sind weitere in dem neu entstehenden Gebäudekörper verortete Hauptnutzungen. Mit der Mobilitätszentrale der Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg, einem gastronomischen Betrieb sowie ggf. der Flüchtlingshilfe Schleswig-Haddeby werden weitere Nutzungen die Hauptnutzungen ergänzen. Je nach interner Gebäudeorganisation ergeben sich Möglichkeiten, Bedarfsanpassungen einzelner Nutzungen vorzunehmen beziehungsweise weitere kleinflächige Nutzungen in das Gebäude zu integrieren.

Die in den Planzeichnungen visualisierten Gebäudekubaturen repräsentieren die Anforderungen an die gesamtheitlichen Flächenbedarfe der hier zu integrierenden Nutzungen. Die in den Plänen dargestellten Gebäudekörper definieren keine expliziten Baufelder oder flächenscharfe Gebäudegrundrisse. Diese werden erst im Zuge der Objektarchitektur konkretisiert.

### **3.3. Neubau Ecke Königstraße/Plessenstraße**

Das sich im Südosten der Planfläche befindende ZOB-Gebäude an der Ecke Königstraße 6 / Plessenstraße 11 beherbergt derzeit u. a. die Mobilitätszentrale der Schleswiger Verkehrsbetriebe, einer Einrichtung der Kreisverwaltung (schulpsychologische Beratungsstelle des Kreises), das Büro für Flüchtlingshilfe Schleswig-Haddeby und einen Gastronomiebetrieb. Der städtebauliche Rahmenplan benennt für diese Fläche das Ziel, durch eine Neuentwicklung die Eingangssituation zur Schleswiger Innenstadt zu stärken. Das Konzept zur Rahmenplanvertiefung sieht den Zielen des Rahmenplanes folgend vor, das bestehende Gebäude abzurechen und an gleicher Stelle einen zeitgemäßen Neubau zu schaffen. Ziel ist es, die meisten der bisherigen Nutzungen in die neue Planung des Parkhausquartiers zu integrieren, oder in Abstimmung mit den Nutzern an andere Orte innerhalb des Sanierungsgebietes zu verlagern. Wie oben ausgeführt erfolgt dies z. B. durch eine Verortung der Mobilitätszentrale und ggf. der Flüchtlingshilfe in den an das Parkhaus angegliederten Gebäudekörper. Auch ein bisher hier vorzufindendes gastronomisches Angebot wird zukünftig grundsätzlich im Baukörper östlich des Parkhauses verortet werden.

Der Neubau des ZOB-Gebäudes wird sich, wie das Bestandsgebäude, südöstlich der ZOB-Fläche befinden, dort aber neu positioniert, indem die Straßenverläufe der Plessenstraße und der Königstraße aufgenommen werden und dort zukünftig markante Raumkanten ausbilden. Die Grundfläche des neu entstehenden Gebäudes wurde im Zuge der Rahmenplanvertiefung ge-

genüber den Darstellungen des Rahmenplanes verringert, um eine optimale Positionierung des ZOB zu ermöglichen. Das neue Gebäude wird bis zu drei Vollgeschosse sowie ein zurückgesetztes Dachgeschoss aufweisen, zukünftig wird hier Raum für Büro- und Dienstleistungsnutzungen entwickelt werden.

#### **3.4. Neubau Königstraße 16**

Im Zuge des geplanten Wegzuges der Feuerwehr aus der Königstraße 16 an den neuen Standort am Kattenhunder Weg ergibt sich die Möglichkeit einer Neuordnung für den Bereich im Westen des neu entstehenden Parkhauses. Der städtebauliche Rahmenplan sieht hier, analog zur Kreuzung Pessenstraße/Königstraße, eine Neuentwicklung westlich des Parkhauses vor, um die Funktion der Königstraße als Eingangsstraße in die Innenstadt zu stärken. Die Stadt Schleswig möchte das freiwerdende Grundstück in Zukunft einer privaten Büro- und Dienstleistungsnutzung zuführen. Es ist daher geplant, das Grundstück unter der Maßgabe zu veräußern, dass hier ein neues Gebäude geschaffen wird, welches modernen Anforderungen an die entsprechenden Nutzungen gerecht wird.

Der Neubau grenzt im Süden an die Königstraße. Er folgt damit der westlich anschließenden Bebauung sowie dem neu entstehenden ZOB-Gebäude im Osten und fasst die Königstraße baulich. Das neu entstehende Gebäude markiert den sich im Osten öffnenden Eingang in das Parkhausquartier und die Innenstadt. Dem Gebäudekörper liegt ein L-förmiger Grundriss zugrunde, welcher geringfügig kleiner ist, als in der Rahmenplanung dargestellt und welcher die westlichen und nördlichen Grundstücksflächen umfasst. Die geplanten Nutzungen werden in bis zu drei Vollgeschossen untergebracht, die Gebäudehöhe entspricht der des angrenzenden neu entstehenden Parkhauses. Das von den Darstellungen des Rahmenplanes abweichende Verspringen des nördlichen Gebäudekörpers nach Westen statt nach Osten schafft einerseits eine Abstandsfläche zum Parkhaus und ermöglicht somit ein ausreichendes Maß an Belichtung, Besonnung und Belüftung für die vorgesehenen Büronutzungen. Andererseits ergibt sich hierdurch eine dem Gebäude vorgelagerte, an den Rote-Kreuz-Weg angrenzende Fläche, auf welcher Mitarbeiter- und Besucherstellplätze vorgesehen sind. Die Zufahrt zu den Stellplätzen erfolgt gemäß einer Empfehlung eines durch die Stadt Schleswig beauftragten Verkehrsgutachtens über die nördliche Einfahrt in den Rote-Kreuz-Weg. Eine Zufahrt zum Rote-Kreuz-Weg von Süden aus der Königstraße wird zukünftig nicht mehr möglich sein.

#### **3.5. Zentraler Omnibusbahnhof (ZOB)**

Der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) ist der Knotenpunkt des ÖPNV der Stadt Schleswig, von dem aus die Stadt und die Umlandgemeinden über die verschiedenen Buslinien erschlossen werden. Die Taktung der An- und Abfahrten richtet sich hauptsächlich nach dem durch die Schulzeiten bestimmten Schüleraufkommen.

Der bestehende ZOB ist nach Aussage der Verkehrsbetriebe für die Anforderungen des aktuellen Betriebes unterdimensioniert. Im Zuge des Abrisses und Neubaus des Parkhauses auf verkleinerter Grundfläche bietet sich die Gelegenheit, Anpassungen vorzunehmen, die eine Neu-



ordnung des Betriebes auf ausreichender Fläche ermöglichen. Die Flächenbedarfe der Neuausrichtung des ZOB entsprechen den durch den Schleswig-Holsteinischen Nahverkehrsverbund NAH.SH geforderten Ansprüchen und sind grundsätzlich abgestimmt.

Der Verkehr im Bereich des Schleswiger ZOB wird zukünftig im sogenannten Rendezvous-System geführt. Das bedeutet, dass zweimal pro Stunde alle Linien des innerstädtischen Nahverkehrs zeitgleich den ZOB anfahren werden. Die überregionalen Linien fahren den ZOB zeitlich versetzt hierzu an. Vorgesehen ist, dass sich alle den ZOB anfahrenden Busse um den Mittelsteg herum gruppieren. Hierdurch wird ein komplikationsfreies, variables und sicheres Aus-/Ein- und Umsteigen der Fahrgäste ermöglicht.

Die Haltestellen werden um den Mittelsteg herum verortet, ein Halten soll im Bedarfsfall aber auch entlang der Außenkanten des ZOB ermöglicht werden. Dies ermöglicht einerseits einen geordneten Ablauf des zukünftig eingesetzten Rendezvous-Systems, andererseits bei einem möglichen temporär erhöhten Verkehrsaufkommen das Ausweichen von Bussen auf die an den Außenkanten angeordneten Halteflächen. Ähnlich wie bisher wird auch der neue ZOB über zwei Zu- und Ausfahrten an die Plessenstraße und die Königstraße angebunden. Die gewählte sogenannte Insellösung ermöglicht ein im innerstädtischen Verkehr oftmals erforderliches leichtes Wenden der Busse. Eine Überquerung der Fahrbahnen und der Zugang zur Mittelinsel wird orthogonal zu den Bussteigen ausgerichtet. Eine barrierefreie und sichere Erreichbarkeit aller Bussteige wird so gewährleistet.

Der neue ZOB wird zudem auch dahingehend neu geplant, als dass er nicht wie bisher an einer dem Verlauf der Königstraße folgenden West-Ost-Achse ausgerichtet wird, sondern entlang einer von Südwesten nach Nordosten ausgerichteten, diagonal zur Königstraße verlaufenden Achse. Daraus ergibt sich eine verlängerte Mittelinsel sowie längere Außenkanten. Anders als beim bestehenden ZOB können aufgrund der neu ausgerichteten Achse die Bussteige direkt angefahren werden, ohne dass hierfür eine Zuwegung, wie sie derzeit im Nordwesten der ZOB-Fläche existiert, genutzt werden muss. Damit weichen die Darstellungen der Rahmenplanvertiefung vom ursprünglichen städtebaulichen Rahmenplan ab. Hier war eine Ausrichtung der ZOB-Flächen parallel zur Königstraße und dem im Rahmenplan sehr nah am Bestandsgebäude orientierten Neubau des ZOB-Gebäudes vorgesehen. Eine zentrale Änderung betrifft zudem die Aufenthaltsflächen für wartende Fahrgäste. Während der derzeitige ZOB hierfür nur wenig Raum bietet, sind die zum Aufenthalt vorgesehenen Flächen aufgrund der reduzierten Grundfläche des neuen Parkhauses deutlich großzügiger bemessen, gehen in den angrenzenden zentralen ZOB-Platz über, sind barrierefrei gestaltet und ermöglichen zudem ein sicheres Ein-, Aus- und Umsteigen und Fortbewegen im Bereich des ZOB. Die konzentrierte Anordnung der Haltestellen und die direkte zentrale Wegführung bewirken eine kompakte Anlage des ZOB und damit insgesamt einen geringen Flächenverbrauch trotz des Flächenzuwachses im Bereich der in den zentralen ZOB-Platz übergehenden Aufenthaltsflächen.

Der neue ZOB gliedert sich in die ihn umgebenden und zum Großteil ebenfalls neu entstehenden baulichen und infrastrukturellen Zusammenhänge ein. Die bisher im westlichen ZOB-Gebäude untergebrachte Mobilitätszentrale der Schleswiger Verkehrsbetriebe wird auch im Zuge der Rahmenplanvertiefung in unmittelbarer Nähe zum ZOB verortet und weiterhin zentral für Fahrgäste zugänglich sein. Durch die Verlagerung des Bürgerservice-Büros in das neue

Gebäude östlich des Parkhauses wird dieses zukünftig in zentraler Lage an das Verkehrsnetz angeschlossen. Die Zugänglichkeit zu städtischen Dienstleistungen über die ÖPNV-Infrastruktur wird auf diese Weise erleichtert.

### **3.6. Neugestaltung des öffentlichen Raumes**

Die Neugestaltung des Parkhauses auf einem verringerten Grundriss hat zur Folge, dass zukünftig eine größere, im Parkhausquartier zentral gelegene Fläche zur Gestaltung eines öffentlich nutzbaren Raumes gegeben sein wird. Diese Fläche gliedert sich in den zentralen Platz zwischen dem neuen Parkhaus, dem ZOB und dem „Ärztehaus“, den Schwarzen Weg als Übergang zum Capitolplatz und den Capitolplatz selbst. Ein wesentliches städtebauliches Ziel der Neukonzeption des Parkhausquartiers ist es, eine attraktive Platzfolge zu schaffen, die Besucher von den Ankunftsorten Parkhaus und ZOB intuitiv in Richtung Ladenstraße nach Norden leitet. Neben der Leitfunktion sollen die neu entstehenden öffentlichen Räume eine hohe Aufenthaltsqualität bieten, die Besucher der Innenstadt und Wartende zum Verweilen einlädt.



Abb. 4: Platzfolge vom ZOB zum Stadtweg

### 3.6.1. Zentraler ZOB-Platz

Der Abriss und Neubau des Parkhauses im Westen des Plangebietes schafft im Zentrum nördlich des ZOB einen neuen, öffentlich nutzbaren Raum. Der neu entstehende Platz wird in Zukunft die zentrale Eingangssituation zur Schleswiger Innenstadt. Der Platz wird gefasst durch den ZOB im Süden, das Parkhaus und das angegliederte Bürgerforum im Westen und das „Ärztelhaus“ im Osten. Mit seiner Lage zwischen den beiden Verkehrsanknüpfungspunkten ZOB und Parkhaus ist es die Hauptfunktion des Platzes, die dort ankommenden Besucher in Richtung Norden zum Capitolplatz und zum Stadtweg zu führen. Die Überplanung des Parkhausquartiers ermöglicht es hier, großflächige freiraumplanerische Aufwertungsmaßnahmen durchzuführen, die die Aufenthaltsqualität für Besucher und Wartende deutlich erhöhen. Mit der Anlage großformatiger Bäume, von Pflanzinseln und durch Sitzgruppen werden Aufenthalts- und Rückzugsorte geschaffen, die dem jetzigen Durchgangsraum zukünftig den Charakter

ter eines Treffpunktes für Nutzer aller Generationen verleihen. Die Darstellung der Möblierung der öffentlichen Räume im Kartenmaterial ist exemplarisch, eine genaue Verortung erfolgt im Zuge des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes.

In Ergänzung zu einer qualitätvollen Gestaltung des öffentlichen Raumes ist für die Funktionalität des Platzes vor allem seine Einbettung in die angrenzenden Nutzungen von Bedeutung. Neben der räumlichen Nähe zum ZOB und dem Parkhaus spielt hier vor allem die direkte Nachbarschaft zum neu entstehenden, an das Parkhaus angegliederte Bürgerforum eine Rolle, welches vor allem nichtkommerzielle Nutzungen beherbergen soll. Ziel ist es, zwischen der Bibliothek als sogenanntem Dritten Ort, den weiteren niedrighschwelligigen Nutzungen und dem öffentlichen Raum eine Interaktion zu bewirken, die eine Anziehungswirkung auf Besucher der Innenstadt, Anwohner, aber auch die zahlreichen Schüler der umliegenden Schleswiger Schulen erzeugt.

Durch den an die östliche Fassade des Parkhauses angegliederten Gebäudekörper tritt dieses mit Blick von der zentralen Platzfläche visuell in den Hintergrund. Die im Parkhaus-Anbau geplante gastronomische Nutzung wird zudem über einen Außenbereich verfügen und damit ein gastronomisches Angebot in den angrenzenden, öffentlich nutzbaren Raum hineinragen und eine Ergänzung zu den nichtkommerziell genutzten Aufenthaltsorten darstellen. Der sich zwischen Parkhaus, ZOB und „Ärztehaus“ aufspannende Raum kann zusätzlich zum angrenzenden Capitolplatz für die Durchführung von Open Air-Veranstaltungen oder kleinere Märkte genutzt werden.

### 3.6.2. Schwarzer Weg

Der Rahmenplan der Stadt Schleswig legt für den Schwarzen Weg die Zielsetzung fest, zu verhindern, dass in diesem Bereich gewerbliche Vorderseiten entstehen. Es soll ausgeschlossen werden, dass der Schwarze Weg in eine Konkurrenz zur Ladenstraße tritt und damit potenziell Kaufkraft aus dieser abzieht, was eine Verschärfung der Leerstandssituation zur Folge hätte. Aufwertungsmaßnahmen sollen daher vor allem im Bereich des öffentlich nutzbaren Raumes durchgeführt werden. Nach den Zielsetzungen des Rahmenplanes wird der Schwarze Weg im Osten zukünftig nicht mehr als Durchgangstraße an die Plessenstraße angebunden sein, sondern nordöstlich des neu entstehenden Parkhauses abgehängt und als Wendehammer ausgebaut. Eine Zufahrt zum Parkhaus über den Schwarzen Weg wird zukünftig im regulären Betrieb nicht mehr möglich sein. Eine Bedarfs-Abfahrt wird im Nordosten des Parkhauses eingerichtet. Diese wird in Ausnahmefällen nutzbar sein. Dies betrifft Tage, an denen durch größere Veranstaltungen ein erhöhter Stellplatzbedarf im Einzugsgebiet des Parkhauses erzeugt wird. Durch das Abhängen des Schwarzen Weges entsteht zwischen dem zentralen Platz vor dem ZOB und dem Capitolplatz ein diese Plätze verbindender öffentlicher Raum, dessen wichtigste Funktion das Lenken der Besucher in Richtung des Stadtweges ist. Während die derzeitige Bestandssituation mit der Engstelle zwischen Parkhaus, „Ärztehaus“ und dem bestehenden Schwarzen Weg für Besucher eine abriegelnde und wenig leitende Wirkung entfaltet, weitet sich der neu entstehende Raum im Nordosten des Parkhauses durch seine platzartige Gestaltung auf. Die Neugestaltung des öffentlichen Raumes fokussiert hier darauf, die bisher geringe Aufenthaltsquali-

tät deutlich zu erhöhen. Dies geschieht vor allem durch den Wegfall des Schwarzen Weges als Durchfahrtsstraße für den motorisierten Individualverkehr. Gleichzeitig werden die Gehwegbeläge mit einheitlichen, zeitgemäßen Materialien ausgestattet und barrierearm in die angrenzenden Plätze eingefügt, sodass die Scharnierfunktion des Platzes zwischen der Ladenstraße und Parkhaus/ZOB seine Wirkung in größtmöglichem Maße entfalten kann.

### 3.6.3. Capitolplatz

Der Capitolplatz liegt zentral in der Innenstadt, südlich des Stadtweges und nördlich des Parkhausquartiers und wird wie bisher auch zukünftig Ankunftsplatz für Besucher der Innenstadt sein. Durch die Aufgabe der Anbindung des Schwarzen Weges an die Plessenstraße wird der Capitolplatz in Richtung Süden erweitert und in die Platzfolge vom Stadtweg bis zum neu entstehenden zentralen Platz zwischen ZOB und Parkhaus integriert. Mit dieser Maßnahme soll zum einen seine Funktion als in die Geschäftsstraße leitender Raum gestärkt werden, zum anderen soll durch gestalterische Aufwertungsmaßnahmen aber auch die Qualität als unmittelbar an die Ladenstraße angrenzender Treffpunkt und traditioneller Veranstaltungsplatz betont und optimiert werden. Den Zielsetzungen des städtebaulichen Rahmenplanes folgend werden Anpassungen vor allem im Bereich des Bodenbelages, aber auch durch die Neupflanzung von Großbäumen und die Installation zeitgemäßer Sitzmöglichkeiten vorgenommen. Hier sind den Zielsetzungen der Rahmenplanung entsprechend im Zuge des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes Möglichkeiten der Verortung neuer, aber auch der Erhalt bestehender Großbäume zu prüfen.



Abb. 5: Visualisierung der möglichen Baumassen im Parkhausquartier

#### 4. ERLÄUTERUNG DER FUNKTIONSABLÄUFE: NEUENTWICKLUNG STADTWEG 66 - 70 (EHMALS HERTIE)

Die ehemals von Hertie genutzte Fläche zwischen dem Stadtweg 66 und 70 befindet sich ganz im Westen des Stadtweges, nördlich der Poststraße und östlich der Moltkestraße. Die derzeit stattfindenden Abbrucharbeiten der Bestandsgebäude werden im Sommer 2019 abgeschlossen und die Fläche freigeräumt sein, sodass die Grundvoraussetzungen für eine umfassende Neuentwicklung der Grundstücke gegeben sind. Ziel der Neuentwicklung der Fläche ist es, den derzeit durch den Leerstand des ehemaligen Hertie-Gebäudes geprägten Eingangsbereich der Innenstadt wieder zu stärken und über städtebauliche Maßnahmen einen Ort zu formulieren, der von den Besuchern als attraktiver westlicher Eingang zur Innenstadt wahrgenommen wird. Die Planungen sehen dabei die Neuschaffung eines hauptsächlich gewerblich genutzten Gebäudes, eines nordwestlich angrenzenden und verbundenen, kleineren Baukörpers sowie eine sich aus dieser städtebaulichen Neuordnung ergebende Platzsituation im Westen des neuen Hauptbaukörpers vor.

Im Zuge der Aufstellung des städtebaulichen Rahmenplanes wurden für die Fläche zwei Varianten entwickelt, die sich hinsichtlich der Dimensionierung des Platzes und des neuen Baukör-

pers unterscheiden. Variante 1 greift hierbei die östliche Grundstücksgrenze des Stadtweges 70 auf. Westlich dieser Grenze wird der öffentliche Platz ausgebildet, im Osten der zukünftige Magnetbetrieb verortet. In Variante 2 bildet die östliche Grundstücksgrenze des Stadtweges 68 diese Trennung ab. Im Zuge der Rahmenplanvertiefung wurden diese Überlegungen dahingehend konkretisiert, dass der öffentliche Platz im Osten nun durch die verlängerte Flucht der Gebäudekante des Stadtweges 53 / der Poststraße 1 folgt und zudem im Norden des Platzes ein Baukörper vorgesehen ist. Für die Neuentwicklung des ehemaligen Hertie-Areals ergeben sich daher unterschiedliche bereits konkretisierte Anforderungen, die zum Teil auch mit Beschluss des Bau- und Umweltausschusses der Stadt Schleswig vom 07.03.2017 formalisiert sind. Diese werden im Folgenden dargestellt.

### Art der Nutzung

Es ist geplant, als Hauptnutzung einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb im Hauptgebäude zu integrieren, der als Ankerbetrieb und Frequenzbringer fungiert. Der Erdgeschossbereich wird zudem im Westen durch eine gastronomische Nutzung (Café, Restaurant o. ä.) ergänzt und so zur Belebung des westlich an das Hauptgebäude angrenzenden, neuen öffentlichen Platzes beitragen. Der Hauptzugang zum Einzelhandelsbetrieb erfolgt über den Stadtweg, sodass ein direkter Bezug zwischen dem Einzelhandel und dem Besucherverkehr entlang der Einkaufsstraße hergestellt wird. Neben der Unterbringung von Einzelhandel und Gastronomie ist es möglich, ergänzende Nutzungen aus dem Bereich Dienstleistungen sowie Wohnnutzungen im Gebäude unterzubringen. Zudem ist es vorgesehen, im Gebäude PKW-Stellplätze bereitzustellen. Als Nutzung ausgeschlossen werden sollen Anbieter des periodischen Bedarfs sowie Sonderpostenmärkte (sogenannte 1 €-Shops).

### Erschließung und Stellplätze

Die verkehrliche Erschließung wird über den rückwärtigen Bereich der Grundstücke erfolgen. Die Grundstücke werden über eine Zu- und Abfahrt über die Moltkestraße an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Die Zufahrt wird zukünftig unterhalb des im Nordwesten der Planfläche verorteten Nebenbaukörpers entlang der Michaelisallee erfolgen. Die auf dem Grundstück nachzuweisenden Stellplätze sollen in den oberen Geschossen verortet werden. Die Verortung der Stellplätze in einer Tiefgarage ist theoretisch möglich, wäre aufgrund der komplexen Baugrundbedingungen jedoch mit hohen Kosten verbunden.

### Bauweise

Die zukünftige Überbauung der Fläche erfolgt in der geschlossenen Bauweise gem. § 22 BauN-VO. Der Überbauungsgrad der Grundstücke orientiert sich am typischen Wert eines Kerngebietes. Die zukünftig vorgesehene Bebauung entspricht damit in ihrer Grundausrichtung im Wesentlichen dem bisherigen Hertie-Gebäude. Abweichend von der ehemaligen Bebauung zwischen Stadtweg 66-70 folgt die westliche Gebäudekante des neuen Hauptbaukörpers der Verlängerung der westlichen Gebäudekante des Stadtweges 53 bzw. der Poststraße 1. Damit wird zukünftig eine neue markante Gebäudekante erzeugt. Diese hat nicht nur zum Ziel, einen klaren Auftakt des Stadtweges zu markieren, sondern soll auch den neu entstehenden öffentlichen Platz definieren.

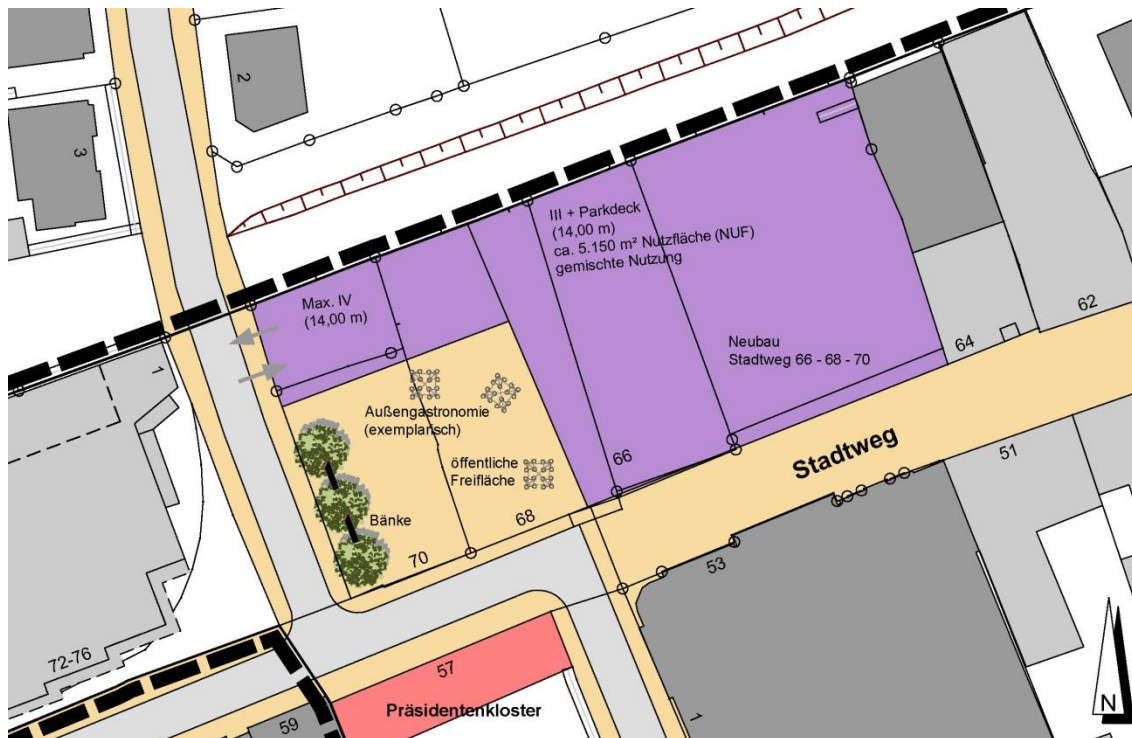


Abb. 6: Handlungsschwerpunkt Stadtweg 66-68-70

### Gestaltung

In diesem Zusammenhang ist vor allem das sich südlich der Grundstücke befindende und unter Denkmalschutz stehende Präsidentenkloster von Bedeutung. Bei der Fassadengestaltung des Gebäudes ist es daher zentral, dass ein sensibler Umgang mit der Umgebungsbebauung erfolgt. Die Gestaltung des Gebäudes soll sich zudem an der über einen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb zu bestimmenden Gestaltung des öffentlichen Raumes orientieren und dessen Sprache aufnehmen.

Neben den aufgeführten Nutzungsanforderungen an die Nachnutzung der Grundstücke Stadtweg 66-70 bestehen zudem weitere ausdifferenzierte städtebauliche Ansprüche an die neu entstehenden Gebäudekörper und die Freifläche. Diese Anforderungen werden nachfolgend dargestellt.

### Hauptgebäudekörper

Die südliche Gebäudekante des Gebäudekörpers verläuft direkt entlang des Stadtweges, die westliche Gebäudekante entspricht der Verlängerung der westlichen Gebäudekante des Stadtweges 53 / der Poststraße 1. Damit wird den Zielen des Rahmenplanes folgend die Sichtachse zwischen dem Stadtweg und der Schlei stärker definiert und mit der im Rahmenplan vorgesehenen Aufwertung und Umgestaltung der Poststraße eine zentrale Wegeverbindung zwischen dem neu entstehenden öffentlichen Platz und dem Landschaftsraum Schlei gestärkt. Die attraktive Anbindung der touristischen Anziehungspunkte Schlei und Königswie-



sen soll dazu beitragen, Anwohner und Touristen aus dem innenstadtnahen Naherholungsgebiet in den Stadtweg zu leiten. Dem Rahmenplan entsprechend soll dies besonders über die Einbindung der bedeutenden öffentlichen Plätze erfolgen. Die zukünftige Höhe des Gebäudes wird auf maximal 14 m über der Geländeoberkante des angrenzenden Stadtweges begrenzt.

#### Nordwestlicher Gebäudekörper

Nordwestlich des Hauptbaukörpers ist ein weiterer Gebäudekörper geplant, der sich bis zur Moltkestraße erstreckt. Der Gebäudekörper befindet sich auf dem Grundstück nach Norden zurückgesetzt und ist mit dem Hauptbaukörper verbunden. Die Gebäudehöhe beträgt wie beim Hauptbaukörper maximal 14 m über der Geländeoberkante des Stadtweges. Hierbei werden sich die maximalen Gebäudehöhen des Hauptbaukörpers und des Nebenubaukörpers auf den gleichen Bezugspunkt beziehen. Der Nebenubaukörper wird maximal vier Geschosse aufweisen.

Die in dem Kartenmaterial vorliegenden Darstellungen der beiden zusammenhängenden Gebäudekörper entwickeln einen großflächigen Charakter, welcher der Darstellung der zusammenhängend zu vermarktenden Grundflächen geschuldet ist. Die tatsächliche architektonische Gestaltung erfolgt jedoch erst im Zuge des Vermarktungsprozesses. Hierbei ist es das Ziel, behutsam mit der historischen Umgebungsbebauung (Präsidentenkloster, alte Post) umzugehen und eine kleinteilige Architektur zu entwickeln. Entsprechende Kriterien werden im Rahmen der Vermarktung des Grundstückes an die Entwurfsverfasser übermittelt.

#### neue öffentliche Freifläche

Die hochbaulichen Neuplanungen erzeugen westlich des neuen Hauptbaukörpers und südlich des Nebenubaukörpers eine öffentliche Freifläche von rund 1.000 m<sup>2</sup>. Mit ihrer Lage im Westen des Sanierungsgebietes soll die Fläche eine hohe Aufenthaltsqualität aufweisen, um von Besuchern der Innenstadt als attraktive und einladende Eingangssituation wahrgenommen zu werden. Über neu entstehende, angrenzende Gastronomie im Hauptbaukörper sowie ggf. auch im nordwestlichen Neubau werden Anreize zum Aufenthalt geschaffen. Gleichzeitig soll eine attraktive Gestaltung des neu entstehenden Platzes (auf Flächen der Grundstücke Stadtweg 68 und 70) einen Ort schaffen, der Auftakt zum Bummeln durch die Innenstadt und Treffpunkt sein wird. Dem Rahmenplan entsprechend ist vorgesehen, hier neben einer Begrünung durch Einzelbäume auch attraktive Sitzbereiche herzustellen, die alle Generationen zum Aufenthalt einladen und nicht mit einem Konsumzwang verbunden sind. Wie bereits im Rahmenplan ausgeführt, wird im Zuge des weiteren Verfahrens zudem geprüft, ob die Grundwasseraustritte aus der Hangkante im Norden der Fläche für die attraktive Gestaltung des Platzes in Form eines Wasserspiels oder Wasserlaufes genutzt werden können. Im Kontext des Rahmenplanes wurde die Qualität des zu schaffenden öffentlichen Platzes im Zusammenhang mit der angrenzend existierenden Stadtbücherei gesehen. In diesem Rahmen wurde für den Platz der Arbeitstitel *Kulturplatz* verwendet und in den Zusammenhang mit der angrenzenden Stadtbücherei gestellt. Durch die vorgesehene Verlagerung der Stadtbücherei in das Parkhausquartier wird diese semantische Verknüpfung nicht mehr genutzt. Von der Verwendung des Begriffes *Kulturplatz* als Arbeitstitel wird Abstand genommen. Gleichwohl ist die Entwicklung des öffentlichen Platzes als westlicher Eingang zur Innenstadt zentral für eine lebendige Innenstadt und

von alltagskultureller Bedeutung. Mit dem angrenzenden Präsidentenkloster und den hier angesiedelten Museen im Süden der Freifläche befindet sich zudem ein institutionalisierter Kulturort in unmittelbarer Nachbarschaft. Mit dem Wegfall der Bücherei wird die Funktion des Platzes als Auftaktsituation zum Bummeln und als Treffpunkt noch wichtiger, um den Besuchern Anreize zu bieten, sich entlang der gesamten Ladenstraße zwischen den beiden Eingangsbereichen Parkhausquartier im Südosten und dem westlichen, neu entstehenden öffentlichen Platz zu bewegen. Der Platz soll zudem ein hohes Maß an Aufenthaltsqualität bieten und gesellschaftliches Miteinander fördern. Eine qualitätvolle Gestaltung soll im Zuge des vorgesehenen freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes sichergestellt werden. Die in den Planzeichnungen dargestellten Bereiche für die Außengastronomie haben daher bezüglich ihrer konkreten Verortung einen vorläufigen Charakter.

Die Entwicklung der Freifläche erfordert zudem eine Neuplanung des Straßenbereiches zwischen der Moltkestraße, dem Stadtweg und der Poststraße. Dieser Bereich wird den Zielen des Rahmenplanes folgend zukünftig als ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen. Die Gestaltung der Fahrbahn wird im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes in die Gestaltung des öffentlichen Platzes mit einbezogen, ohne dabei eine geordnete Verkehrsführung zu vernachlässigen. Gleichzeitig soll eine Barrierewirkung für Fußgänger und andere Verkehrsteilnehmer vermieden und durch die Festsetzung als verkehrsberuhigte Fläche eine den Autoverkehr bevorzugende Hierarchisierung der Verkehrsteilnehmer aufgehoben werden. Damit soll erreicht werden, dass an diesem für die Aufenthaltsqualität der Innenstadt bedeutenden Ort eine Atmosphäre entsteht, die durch möglichst geringe Lärmemissionen geprägt ist und von allen Teilnehmern angst- und komplikationsfrei genutzt werden kann.

## 5. UMWELTSPEZIFISCHE BELANGE

Belange des Umwelt- und Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung sind in die Rahmenplanung sowie die in der Rahmenplanvertiefung erläuterten Maßnahmen zum Parkhausquartier und der Fläche Stadtweg 66-70 eingeflossen und berücksichtigt worden.

Grundsätzliches Ziel des Rahmenplanes und der Rahmenplanvertiefung ist es, im gesamten Sanierungsgebiet gesunde Aufenthalts- und Wohnqualitäten herzustellen. Die vorgesehenen klimawirksamen Maßnahmen beziehen sich aufgrund der hohen baulichen Dichte und des damit einhergehenden hohen Versiegelungsgrades im Gebiet der Rahmenplanvertiefung vor allem auf den Grünbestand sowie auf künftige bauliche Maßnahmen zur Entwicklung des öffentlichen Raumes. Im Rahmen der Neugestaltung und Aufwertung der öffentlichen Plätze im Plangebiet sind der Erhalt und die Ergänzung des Großgrüns zum Zwecke der Beschattung und Kühlung der befestigten Flächen und zur Staubminderung vorgesehen. Dies gilt vor allem für den neu entstehenden zentralen Platz zwischen dem Parkhaus und dem ZOB sowie den zukünftigen öffentlichen Platz auf der Fläche des Stadtweges 68-70. Neben dem Erhalt und der Ergänzung des Baumbestandes sind hier zeitgemäße Grüninseln als Gestaltungselemente und Maßnahme zur Verbesserung der lokalklimatischen Verhältnisse vorgesehen und im Zuge des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes konkret zu formulieren.

Neben dem Erhalt und der Schaffung städtischer Grünstrukturen im Gebiet der Rahmenplanvertiefung ist die klimaschonende Abwicklung der sich im Sanierungsgebiet ergebenden Verkehre von Bedeutung. Eine zentrale Rolle kommt hier dem Parkhausquartier als die unterschiedlichen Mobilitätsformen zusammenführender Ankunftsort zu. Diese Bündelung der Verkehre in zentrumsnaher Lage zielt darauf ab, den Standort zu einem zentralen Ort der Mobilität zu entwickeln, welcher sich durch eine attraktive Verknüpfung des ÖPNV, des motorisierten Individualverkehrs und des Radverkehrs auszeichnet. Die Stärkung des Radverkehrs erfolgt einerseits durch die Integration von Fahrradabstellanlagen im Erdgeschoss des neuen Parkhauses sowie auf zwei Flächen nordwestlich des neuen ZOB. Andererseits wird das Parkhausquartier und damit die Innenstadt den Zielen des städtebaulichen Rahmenplanes folgend über den Ausbau des Schwarzen Weges zu einer Fahrradstraße in das Radwegenetz der Stadt Schleswig eingebunden. Die mit der Neuausrichtung des Parkhausquartieres einhergehende Optimierung der ÖPNV-Organisation zielt zudem darauf ab, neue Anreize zur Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu schaffen.

Im Sinne der Optimierung eines klimafreundlichen Verkehrs wird bei der Neuentwicklung des Parkhauses das Thema Elektromobilität eine zentrale Rolle spielen. Hierbei werden in angemessener Anzahl Stellplätze und Ladesäulen für Elektrofahrzeuge bereit gestellt werden.

Mit der Optimierung des ÖPNV-Angebotes und der verbesserten Zugänglichkeit der Schleswiger Innenstadt durch neue Fahrradinfrastruktur geht die Bündelung weiterer städtischer Dienstleistungen zentral im Parkhausquartier einher. Durch diese räumliche Zusammenführung wesentlicher städtischer Dienstleistungen mit den Angeboten der privaten Gewerbetreibenden soll in Zukunft die Anzahl separat durchgeführter Fahrten zum Zwecke der Nutzung einzelner Angebote minimiert und die sich ergebenden Synergieeffekte der räumlichen Konzentration nutzbar gemacht werden. Im Ergebnis sollen die einzelnen Maßnahmen einen deutlich spürbaren Effekt auf die Frequenz der Einzelfahrten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs bewirken und damit einen Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit leisten. Gleichzeitig soll durch die Optimierung des ÖPNV und der Radwegeverbindungen in Verbindung mit den Aufwertungsmaßnahmen für die öffentlichen Räume die Attraktivität der Innenstadt in dem Maße gestärkt werden, dass Gewerbetreibende ausreichend Anreize für eine Ansiedlung im Bereich der Ladenstraße erkennen und so eine nachhaltige Revitalisierung der Innenstadt vorangetrieben wird.

Auch die Thematik des Hochwasser- und Küstenschutzes wird im Zuge der Rahmenplanvertiefung berücksichtigt. Im Rahmen der formellen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange wurde durch den Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein darauf hingewiesen, dass Mindesthöhen für Erdgeschosse eingehalten bzw. Sicherungsvorkehrungen gegen Hochwasser getroffen werden müssen. Für die betreffenden Grundstücke (Königstraße 16 und der südliche Bereich des Grundstückes des neu entstehenden Parkhauses) muss daher im Zuge der Objektplanung sichergestellt werden, dass die Mindesthöhen von 2,75 m über NHN für Räume zum dauerhaften Aufenthalt von Personen und 2,25 m über NHN für sonstige Nutzungen eingehalten werden.

Die Geländehöhe im südlichen Bereich des Grundstückes Königstraße 16 weist nach derzeitigem Stand eine Höhe von 2,10 m über NHN auf und steigt nach Norden auf 2,52 m über NHN

an. Das östlich angrenzende Grundstück des neu zu planenden Parkhauses weist im südlichen Bereich Geländehöhen zwischen 1,82 m und 2,08 m über NHN auf und steigt ebenfalls in Richtung Norden auf 2,35-2,70 m über NHN an (Alle Maße ergeben sich aus Schachtdeckelhöhen vorhandener Abwasserkanäle). Für beide betroffenen Bereiche gilt daher, dass im Zuge der weiterführenden Planungen Maßnahmen vorzunehmen sind, welche sicherstellen, dass für die neu entstehenden Gebäude ein angemessener Hochwasserschutz gewährleistet ist.

28



Abb. 7: Darstellung von Hochwasserrisiken mit niedriger (Hellblau), mittlerer (mittleres Blau) und hoher Wahrscheinlichkeit (Dunkelblau)

## 6. ZIELGRUPPENSPEZIFISCHE BELANGE

Bei der Neuplanung des Parkhausquartiers und des ehemaligen Hertie-Grundstückes am Stadtweg 66-70 sind bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen die Belange unterschiedlicher Zielgruppen zu berücksichtigen. Vor allem bei der Aufwertung der Erschließungsanlagen sind diese Belange von Bedeutung. Im Zentrum der Neuausrichtung der beiden Entwicklungsschwerpunkte Parkhausquartier und Stadtweg 66-70 steht daher eine benutzerfreundliche und barrierefreie Gestaltung, die sich vor allem an die Zielgruppen der Kinder und Jugendlichen,

Familien, Senioren sowie mobilitätseingeschränkte und sensorisch eingeschränkte Personen richtet. Als wesentliche Maßnahme wird das Schaffen kurzer, attraktiver und intuitiv erfassbarer Wegeverbindungen innerhalb des Gebietes erachtet. Ziel ist es hierbei, für die im Quartier angesiedelten Nutzungen eine benutzerfreundliche und barrierefreie Zugänglichkeit herzustellen. Das bedeutet, dass sowohl die Oberflächen der Erschließungsanlagen und Plätze weitestgehend barrierefrei zu gestalten sind, als auch die Zugänge zu den öffentlichen und privaten Nutzungen barrierefrei hergestellt werden sollen. Übergänge und Querungsstellen sind so auszubilden, dass sich mobilitäts- und sensorisch eingeschränkte Personen über differenzierte Bordhöhen barrierefrei und soweit möglich eigenständig im öffentlichen Raum und zwischen den einzelnen Nutzungen bewegen können. Dies gilt in besonderem Maße auch für die neu entstehende Verbindung zwischen dem ZOB-Platz und dem im Norden anschließenden Capitolplatz, also einem Ort, der bisher als Barriere nicht nur für mobilitätseingeschränkte Personen wahrgenommen wird.

Zentrale Aufgabe der Neuentwicklung ist es zudem, die Entstehung von Angsträumen sowohl im öffentlichen Raum als auch in den Eingangsbereichen zu Gebäuden zu vermeiden. Dies ist bisher vor allem bei den Aufgängen des bestehenden Parkhauses sowie teilweise in den rückwärtigen Bereichen nicht der Fall. Die Neukonzeption sieht vor, für alle Flächen Einsehbarkeit zu schaffen und enge Durchgangsräume nach Möglichkeit zu vermeiden. In Verbindung mit diesen Maßnahmen ist ein geeignetes Beleuchtungskonzept zu erarbeiten. Gleichzeitig sollen die öffentlichen Räume aber auch die Möglichkeit des Rückzuges bieten und als Treffpunkt und Ruhezone dienen sowie einen spielerischen Umgang mit dem öffentlichen Raum für Kinder und Jugendliche ermöglichen. Bei der Neuentwicklung des Parkhauses ist zu berücksichtigen, dass eine als angemessen erachtete Anzahl zielgruppenspezifischer und gut erreichbarer Stellplätze in entsprechender Lage bereitgestellt wird.

Ein zentrales Anliegen der Innenstadtsanierung ist es zudem, die Fahrradinfrastruktur zu optimieren. Dies erfolgt zum einen über die Verbesserung der Wegeverbindungen und die partielle Neuordnung der Verkehrshierarchien, zum anderen über die Schaffung großformatiger Fahrradabstellanlagen in einsehbaren und anderweitig gesicherten Bereichen wie dem Parkhaus und auf der Fläche des neu entstehenden ZOB-Platzes. In den erschließungstechnischen Übergangsbereichen entlang des neuen Kulturplatzes und im Bereich der neu entstehenden Verbindung von Capitolplatz und ZOB-Platz muss über verkehrstechnische Regelungen sichergestellt werden, dass ein störungsfreies Miteinander zwischen Radfahrern und Fußgängern gewährleistet wird. Dies erfolgt im Bereich der Neuentwicklung entlang des Stadtweges 66-70 über die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches. Für die im Zuge des Abhängens des Schwarzen Weges neu entstehende öffentliche Fläche zwischen dem Capitolplatz und dem ZOB kann alternativ zur Schaffung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches eine Erweiterung der Fußgängerzone erfolgen. Der in einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich grundsätzlich zulässige motorisierte Individualverkehr wird im Bereich östlich des Schwarzen Weges zukünftig nicht mehr zulässig sein, sodass faktisch eine Fußgängerzone entstehen wird. Durch die in diesem Fall gegebene Möglichkeit, das Fahrradfahren mit Schrittgeschwindigkeit zuzulassen, kann gewährleistet werden, dass der betreffende Bereich wie vorgesehen in das Radwegenetz integriert wird, der Radverkehr an dieser Stelle gegenüber Fußgängern jedoch

hierarchisch untergeordnet ist. Damit würde zudem verhindert, dass für Fußgänger eine Barrierewirkung durch den kreuzenden Fahrradverkehr entsteht.

Die Umsetzung der zielgruppenspezifischen Belange ist im Zuge der Einreichung der Beiträge im Rahmen des freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes zu konkretisieren und dem jeweiligen Konzept entsprechend differenziert auszuformulieren.

## 7. ARCHÄOLOGIE

Die im Zuge der Rahmenplanvertiefung zu überplanenden Flächen befinden sich innerhalb eines archäologischen Interessengebietes. Gemäß § 12 (2) 6 DSchG handelt es sich bei den überplanten Flächen um Stellen, von denen bekannt ist oder den Umständen nach zu vermuten ist, dass sich dort Kulturdenkmale befinden. (Archäologische Kulturdenkmale sind nicht nur Funde, sondern auch dingliche Zeugnisse wie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Beschaffenheit.) Erdarbeiten bedürfen demnach der Genehmigung des Archäologischen Landesamtes. Sollten in diesen Bereichen in den Boden eingreifende Maßnahmen stattfinden, müssen laut Oberer Denkmalschutzbehörde gemäß § 14 DSchG archäologische Untersuchungen zur Dokumentation und Bergung möglicher Denkmäler einkalkuliert werden.

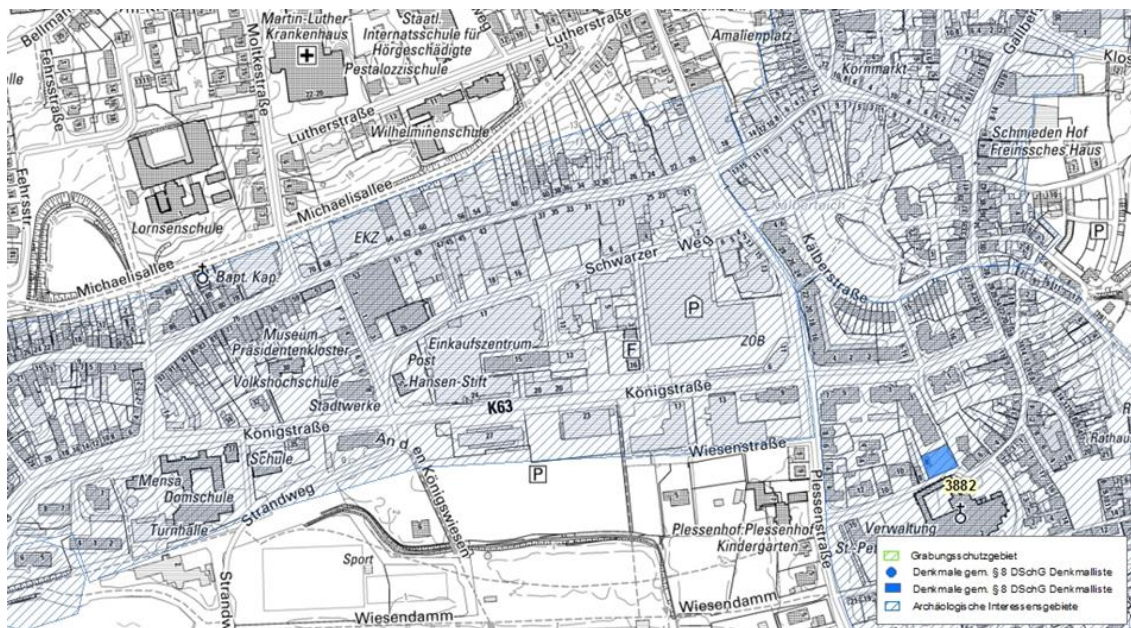


Abb. 8: archäologisches Interessensgebiet

Der räumliche Umgriff des in der Stellungnahme des archäologischen landesametes SH (formelle Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Zuge der Rahmenplanvertiefung) dargestellten archäologischen Interessengebiets weicht deutlich von der Stellungnahme zum städtebaulichen Rahmenplan aus 2017 und damit auch von der entsprechenden Kennzeichnung im Plan Nr. 2 Denkmalschutz des Rahmenplans aus 2017 ab. Hier ist nun mit dem gesamten Sanierungsgebiet ein wesentlich größerer Bereich als archäologisches Interessensgebiet gekennzeichnet. Aufgrund der Aktualisierung der räumlichen Ausdehnung des archäologischen Inte-

ressensgebietes ersetzt die Darstellung in diesem Kapitel (Abb. 8) die Kennzeichnung im Plan Nr. 2 *Denkmalschutz* des städtebaulichen Rahmenplanes aus 2017.

## **8. ALTLASTENVERDACHT IM PARKHAUSQUARTIER**

Durch den Kreis Schleswig-Flensburg wurde im Zuge der TöB-Beteiligung der Anfangsverdacht auf Altlasten im Bereich des Parkhausquartiers, hier vor allem für die Fläche des bestehenden Parkhauses, den ZOB und das Grundstück Königstraße 16, mitgeteilt. Auf Grundlage dieses geäußerten Anfangsverdacht sind zur Vorbereitung der vorgesehenen Baumaßnahmen historische Erkundungen und orientierende Untersuchungen zur Klärung des Altlastenverdacht durchzuführen.

31

## **9. PRIVATE MODERNISIERUNGS- UND INSTANDSETZUNGSMAßNAHMEN**

Die Durchführung privater Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zur Beseitigung von Mängeln und Mängeln an Gebäuden sowie zur Aufwertung des Stadtbildes gehört zu den im städtebaulichen Rahmenplan "Schleswig Innenstadt" vorgesehenen Maßnahmen der Innenstadtsanierung. Mit dem Ziel, die Durchführung entsprechender Maßnahmen zu befördern und die Handlungsmöglichkeiten der Stadt zu stärken, wird ergänzend folgende Formulierung in den Rahmenplan aufgenommen.

Die Durchführung der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen bleibt den Eigentümerinnen/Eigentümern überlassen. Sofern die zügige und zweckmäßige Durchführung durch einzelnen Eigentümerinnen/Eigentümern nicht gewährleistet ist, kann die Gemeinde die Maßnahmen selbst durchführen. Gegebenenfalls ist hierfür im Einzelfall der (Zwischen-)Erwerb des jeweiligen Grundstücks erforderlich.

## **10. VERFAHREN UND BETEILIGUNG**

In dem 2017 beschlossenen städtebaulichen Rahmenplan Schleswig Innenstadt werden die Leitziele, die Handlungsschwerpunkte und die Maßnahmen für die Innenstadtsanierung definiert. Bestandteil der Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans war ein umfangreicher Beteiligungsprozess, in den verschiedene lokale Akteure (Projektgruppen unter anderem mit Vertretern der Bereiche Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie, Verkehr, ÖPNV, Entwässerung, Tourismus, Kultur, Öffentlicher Raum, Stadtbild), Mitglieder der Politik (Lenkungsgruppe) und die Stadtteilöffentlichkeit (Workshops) frühzeitig und intensiv eingebunden wurden.

Die in dem städtebaulichen Rahmenplan formulierten Aussagen und Inhalte bilden auch den übergeordneten Rahmen für die Vertiefung und Konkretisierung der städtebaulichen Planung für die Bereiche Parkhausquartier und Stadtweg 66-70, sodass bei der Erstellung der Rahmen-

planvertiefung auf dem intensiven Beteiligungsprozess für den Rahmenplan aufgebaut werden konnte.

Bereits vor dem Beginn der Bearbeitung der Rahmenplanvertiefung hat die Stadt Schleswig im März 2017 nach öffentlicher Beratung einen politischen Beschluss zu den inhaltlichen Anforderungen an die Nachnutzung der ehemaligen Hertie-Grundstücke Stadtweg 66-68 getroffen, allerdings ohne abschließende Aussagen zur räumlichen Konkretisierung der zukünftigen Bau- und Platzflächen. Im Zuge der in 2018 begonnen Rahmenplanvertiefung wurden für das Parkhausumfeld zunächst mehrere Szenarien für die weitere Gestaltung des Areals erstellt und den politischen Gremien in öffentlicher Sitzung präsentiert. Im Juni 2018 erfolgten nach öffentlicher Beratung eine Grundsatzentscheidung zum Umgang mit dem Bestandsparkhaus und der politische Beschluss für eine Vorzugsvariante, die in der Folgezeit zu der vorgelegten Planung weiter ausgearbeitet wurde.

Im April 2019 hat die Stadt Schleswig nach öffentlicher Vorstellung und Beratung in den zuständigen Gremien zudem einen Beschluss zu den zukünftig angestrebten Nutzungen für die Gebäude im Parkhausquartier getroffen. Unter Berücksichtigung des Beschlussergebnisses konnte der Entwurf der Rahmenplanvertiefung letztlich ausgearbeitet werden. Des Weiteren wurden Zwischenstände der Rahmenplanvertiefung in der Entwurfsphase, z.B. die Aufteilung der Flächen im Bereich der Grundstücke Stadtweg 66-70, zu verschiedenen Zeitpunkten in den politischen Gremien öffentlich vorgestellt (z.B. im April 2018, im Januar 2019 und im Mai 2019).

Der Entwurf zur Rahmenplanvertiefung wurde im Juni 2019 im Rahmen einer öffentlichen Informations- und Beteiligungsveranstaltung mit den Bürgern und diskutiert und im Folgenden den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange mit der Aufforderung zur Stellungnahme vorgelegt. Des Weiteren hatte die Öffentlichkeit die Möglichkeit, den Entwurf der Rahmenplanvertiefung bis zum 09.08.2019 in den Räumlichkeiten der Verwaltung einzusehen und Stellungnahmen abzugeben. Die im Zuge der Beteiligung eingehenden Stellungnahmen wurden erfasst und hinsichtlich der Ziele des Vorhabens auf ihre Plausibilität geprüft und abgewogen. Je nach Ergebnis der Abwägung folgt eine Aufnahme in die Konzeption der Rahmenplanvertiefung.

## **11. FREIRAUMPLANERISCHER REALISIERUNGSWETTBEWERB**

Für die im Zuge dieser Rahmenplanvertiefung betrachteten und neu zu gestaltenden Freiflächen wird ein freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb durchgeführt. Dieses Verfahren schließt neben den beiden hier behandelten planerischen Schwerpunkten, dem Parkhausquartier und dem neu entstehenden Platz im Bereich der ehemaligen Hertie-Fläche, auch die Neugestaltung der Fußgängerzone mit den angrenzenden Plätzen und deren anschließenden Querverbindungen innerhalb des Sanierungsgebietes Innenstadt sowie des Schwarzen Weges und der Poststraße mit ein. Die im Zuge der Rahmenplanvertiefung formulierten Maßnahmen schaffen daher auf einer übergeordneten, konzeptionellen Ebene Vorgaben für die Entwicklung der einzelnen Schwerpunkte, welche in der freiraumplanerischen Konzeption in einem kleinteiligeren Maßstab weiter entwickelt werden sollen. Die Rahmenplanvertiefung schafft



Vorgaben, die dem durchzuführenden freiraumplanerischen Realisierungswettbewerb als Rahmen dienen, dabei aber Möglichkeiten für eine individuelle Ausgestaltung der Vorgaben offen lassen. Der Realisierungswettbewerb dient vor allem im Bereich der ehemaligen Hertie-Fläche auch der Findung einer einheitlichen Gestaltungssprache, die der Neuentwicklung des anliegenden, ebenfalls neu zu entwickelnden Hauptbaukörpers als Orientierung dienen soll.

## **12. ZUSAMMENFASSENDE MAßNAHMENTABELLE**

In der beiliegenden Maßnahmentabelle sind die in der Rahmenplanvertiefung erläuterten Maßnahmen dargestellt. Die Maßnahmen werden dabei nach den jeweiligen Handlungsschwerpunkten „ehemals Hertie“ und „Parkhausquartier“ aufgelistet. Die Nummerierung der Handlungsschwerpunkte folgt der Vorgabe des Rahmenplanes. Die Fortschreibung erfasst lediglich die aufgeführten Handlungsschwerpunkte. Für alle weiteren durchzuführenden Maßnahmen innerhalb des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ behalten die im Zuge der Aufstellung des Rahmenplanes getroffenen Aussagen ihre Gültigkeit.

33

## **13. FORTSCHREIBUNG DER KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT**

Der Rahmenplan für die Innenstadtsanierung enthält eine Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi) gemäß § 149 BauGB, in der die Gesamtkosten für die Realisierung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme zur Sanierung der Innenstadt dargestellt werden.

Diese setzen sich aus vorbereitenden Maßnahmen (wie Kosten für städtebauliche Planungen, für Änderungen und Neuaufstellungen von Bebauungsplänen und des Flächennutzungsplanes oder für übergeordnete Konzepte), Maßnahmen der Durchführung (Ordnungs- und Baumaßnahmen) sowie Maßnahmen der Abwicklung (wie Kosten für den Sanierungsträger oder für Öffentlichkeitsarbeit) zusammen. Dabei sind auch bereits angefallene Kosten sowie bereits erzielte und voraussichtliche Einnahmen berücksichtigt.

Im Zuge der Rahmenplanvertiefung wurden die Kostenansätze für die vorgesehenen Maßnahmen in den Bereichen des Parkhausquartiers und der Grundstücke Stadtweg 66-70 aktualisiert. Die Kosten beinhalten anfallende Freilegungs- und Rückbauarbeiten, die Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen und Verkehrsflächen sowie Baumaßnahmen.

Unter Berücksichtigung dieser aktualisierten Kostenansätze ist eine Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht gemäß § 149 BauGB für die komplette städtebauliche Gesamtmaßnahme erfolgt. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht für die Innenstadtsanierung ist als Anlage beigefügt.

Abweichend von der Systematik der Kosten- und Finanzierungsübersicht aus dem Rahmenplan aus 2017 enthält die aktuelle Kosten- und Finanzierungsübersicht auch privat durchzuführende Baumaßnahmen, da auch diese für die Umsetzung der Sanierungsziele relevant sind. Diese Maßnahmen waren hier bislang nur nachrichtlich aufgeführt.

## 14. ANHANG

- a) Maßnahmentabelle – Handlungsschwerpunkt: ehemals „Hertie“
- b) Maßnahmentabelle – Handlungsschwerpunkt Parkhausquartier (Parkhaus, ZOB, Feuerwehr)
- c) Fortschreibung Kosten- und Finanzierungsübersicht
- d) 3D-Visualisierung der möglichen Baumassen im Parkhausquartier – 3 Darstellungen
- e) Kartendokumente:
  - 1. Rahmenplanvertiefung Parkhausquartier und Stadtweg 66-68-70
  - 2. Rahmenplanvertiefung Parkhausquartier
  - 3. Rahmenplanvertiefung Stadtweg 66-68-70
  - 4. Städtebaulicher Rahmenplan: Fortschreibung Entwicklungsplan
  - 5. Städtebaulicher Rahmenplan: Fortschreibung Zielplan
  - 6. Städtebaulicher Rahmenplan: Fortschreibung Maßnahmenkonzept
- f) Abwägungstabelle zur formellen Öffentlichkeits- und TöB-Beteiligung

## Zusammenfassende Maßnahmentabelle für die Handlungsschwerpunkte ehemalige Hertie- Fläche und Parkhausquartier - Fortschreibung

Maßnahmen der Durchführung im Rahmenplan			
1. Handlungsschwerpunkt: ehemals „Hertie“			
Ankauf Grundstück Stadtweg 70	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voraussetzung für Neugestaltung des öffentlichen Platzes Stadtweg 68-70</li> </ul>	Stadt Schleswig (bereits erfolgt)	
Abriss und Freilegung Stadtweg 70	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voraussetzung für Neugestaltung des öffentlichen Platzes Stadtweg 68-70</li> </ul>	Stadt Schleswig (bereits erfolgt)	
Abriss und Freilegung des ehemaligen Hertie-Gebäudes	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Voraussetzung für die Entwicklung der ehemaligen Hertie-Fläche und Neugestaltung des öffentlichen Platzes</li> </ul>	Stadt Schleswig (bereits erfolgt)	
Wettbewerbsverfahren Erschließungsanlagen Sanierungsgebiet „Innenstadt“ (Teilbereich: öffentlicher Platz Stadtweg 68-70)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durchführung eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes, um eine hohe gestalterische Qualität bei der Planung und Realisierung der zeitgemäßen Umgestaltung der Erschließungsanlagen im Sanierungsgebiet „Innenstadt“ zu gewährleisten</li> </ul>	Stadt Schleswig	
Neugestaltung öffentlicher Platz Stadtweg 68-70	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausbildung einer Platzsituation zwischen dem Neubau auf der Fläche des ehemaligen Hertie-Gebäudes und dem bisherigen Büchereigebäude sowie dem westlichen Stadtweg</li> <li>▪ Nördliche Abgrenzung des Platzes durch neu zu errichtenden Nebenbaukörper</li> <li>▪ Gestaltung des Platzes als Auftakt der Fußgängerzone, Raum für Aufenthalt ohne Konsumzwang, Treffpunkt für alle Generationen (Anwohner, Touristen, Museumsbesucher etc.)</li> <li>▪ Raum für Außengastronomie</li> </ul>	Stadt Schleswig	
Umgestaltung Moltkestraße, Straßenbereich Stadtweg, Poststraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches für die Moltkestraße /Poststraße</li> <li>▪ Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für Radfahrer</li> <li>▪ Stärkung der Verbindung der Königstraße / Königswiesen zum Stadtweg durch Betonung der Sichtachse Stadtweg 68 - 70 - Poststraße - Schlei</li> </ul>	Stadt Schleswig	
Neubebauung Stadtweg 66-68-70	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Entwicklung der ehemaligen Hertie-Fläche als Eingang in die Ladenstraße durch die Ansiedlung eines Magnetbetriebes (gemäß Potenzialanalyse Innenstadt: Einzelhandelsbetrieb(e) mit einem Umsatzschwerpunkt im periodischen Bedarf, Mode sowie Sport/Spielwaren und einer maximalen VKF von bis zu 4.500/5000 m<sup>2</sup> (ermitteltes Potenzial für den gesamten Innenstadtbereich)</li> <li>▪ Ergänzende weitere gewerbliche Nutzungen, Dienstleistungen und ggf. Wohnen</li> <li>▪ Verortung der Stellplätze grundsätzlich auf dem Grundstück</li> <li>▪ Ausschluss von Sonderpostenmärkten</li> <li>▪ Bau eines nördlichen Nebenbaukörpers</li> </ul>	Privater Investor – nicht förderfähig	

Maßnahmen der Durchführung im Rahmenplan			
5. Handlungsschwerpunkt: Parkhausquartier (Parkhaus, ZOB, Feuerwehr)			
	Abriss und Freilegung des vorhandenen Parkhauses	<ul style="list-style-type: none"> <li>Als Voraussetzung für die Neuerrichtung eines zeitgemäßen Parkhauses und als Ausgangspunkt für die Neuentwicklung des Parkhausquartiers (inklusive der Umgestaltung der ZOB-Fläche und angrenzender Platzfläche)</li> </ul>	Stadt Schleswig
	Abriss und Freilegung des ZOB-Gebäudes entlang der Königstraße (Königstraße 6 / Plessenstraße 11)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Als Voraussetzung für die Neuentwicklung des Parkhausquartiers (inklusive der Umgestaltung der ZOB-Fläche und angrenzender Platzfläche)</li> </ul>	Stadt Schleswig
	Abriss und Freilegung der Feuerwache (Königstraße 16)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Als Voraussetzung für die Neuordnung nach Wegzug der Feuerwehr</li> </ul>	Stadt Schleswig
	Neugestaltung eines Ankunfts- und Eingangplatzes am ZOB/Parkhaus und Umgestaltung ZOB-Bereich	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ausbildung eines Eingangs in die Innenstadt (Übergang zum Capitolplatz) mit hoher Aufenthaltsqualität und Treffpunktmöglichkeiten (Bänke etc.)</li> <li>Umgestaltung zur besseren Ausnutzung des ZOB und Aufwertung bzgl. höherer Aufenthaltsqualität</li> <li>Schaffung von zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (ggf. Fahrradparkhaus)</li> </ul>	Stadt Schleswig
	Umgestaltung Capitolplatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erweiterung der öffentlichen Fläche nach Süden (jetziger Schwarzer Weg)</li> <li>Eingliederung in die Platzfolge Stadtweg – Capitolplatz – ZOB-Platz- Königstraße</li> <li>Aufwertung des Bodenbelages</li> <li>Aufwertung/Attraktivierung des Platzes und Herausarbeiten der besonderen Charakteristik und Funktionen (Eingang in die Ladenstraße, Gastronomie, Veranstaltungen) durch Grün, Möblierung, Brunnen, Spielgeräte etc.</li> <li>Erhalt bzw. evtl. Verortung neuer Großbäume</li> <li>Nutzbarmachung des Platzes für Veranstaltungen (u. a. Kultur und Märkte) inkl. Schaffung von technischer Infrastruktur wie z. B. Senkelektant für Strom und Frischwasser)</li> </ul>	Stadt Schleswig
	Umgestaltung Schwarzer Weg im Bereich Parkhausquartier	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abhängen des Schwarzen Weges im Osten, Aufhebung der Durchfahrt zur Plessenstraße</li> <li>Östlicher Bereich: Zukünftig Scharnierfunktion zwischen ZOB-Platz und Capitolplatz</li> <li>Aufwertung des Bodenbelages</li> <li>Bedarfs-Ausfahrt zum Parkhaus nach Westen</li> </ul>	Stadt Schleswig
	Umgestaltung, Aufwertung Fußweg entlang des Rot-Kreuz-Weges	<ul style="list-style-type: none"> <li>Erhalt bzw. Stärkung der Fußweg-Achse Stadtweg zur Parkloggia auf den Königswiesen mit Sichtachsen (Im Zusammenhang mit Neugestaltung Schwarzer Weg + Neubebauung Feuerwache / Parkhaus)</li> </ul>	Stadt Schleswig
	Umgestaltung Plessenstraße	<ul style="list-style-type: none"> <li>Einrichtung von Radschutzstreifen entlang der Plessenstraße beidseits</li> </ul>	Stadt Schleswig – nicht förderfähig
	Neubau eines zentralen Parkhauses	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reduzierter Grundriss, 590 Stellplätze</li> <li>Ein- und Ausfahrt über die Königstraße</li> <li>Bedarfs-Ausfahrt über den Schwarzen Weg nach Westen</li> <li>Zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder</li> <li>Angemessene Anzahl von Stellplätzen und Ladesäulen für Elektrofahrzeuge</li> </ul>	Stadt Schleswig oder privater Investor – nicht förderfähig
	Neubau eines Baukörpers östlich des neu entstehenden Parkhauses	<ul style="list-style-type: none"> <li>Schaffung eines Bürgerforums</li> <li>Hauptnutzungen: städtische Bücherei, Bürgerservice</li> <li>Weitere Ergänzungen möglich (z. B. Flüchtlingshilfe, Mobilitätszentrale, Veranstaltungsflächen und Gastronomie)</li> </ul>	Stadt Schleswig
	Neubebauung Grundstück Königstraße 6 / Plessenstraße 11	<ul style="list-style-type: none"> <li>Räumliche Fassung der Königstraße bzw. des Kreuzungsbereiches Königstraße / Plessenstraße durch Neubau (Dienstleistungs-/Büronutzung)</li> </ul>	Private Baumaßnahme – nicht förderfähig
	Neubebauung Grundstück Königstraße 16	<ul style="list-style-type: none"> <li>Räumliche Fassung der Königstraße durch Neubau (Dienstleistungs-/Büronutzung)</li> </ul>	Private Baumaßnahme – nicht förderfähig

Vertiefung städtebaulicher Rahmenplan Schleswig Innenstadt - Fortgeschriebene Kostenübersicht gemäß § 149 BauGB						
Gliederung gem. StBauFR 2015	Maßnahmen	Summen Kosten (brutto)	Annahme StBauFM	Annahme zusätzliche Eigenanteile Kommune	Annahme sonstige Mittel	Trägerschaft dieser Kosten
<b>B 1</b>	<b>Vorbereitende Maßnahmen</b>					
<b>B 1.1</b>	<b>Maßnahmen nach § 140 BauGB</b>					
B 1.1	Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt*					
B 1.1	Vorbereitende Untersuchungen Schleswig Süd*					
B 1.1	Rahmenplan Innenstadt*					
B 1.1	Vertiefung Rahmenplan Parkhausquartier und Hertie-Bereich*					
B 1.1	Bauleitplanverfahren (BP 58) inkl. Fachgutachten für Bauleitplanung					
B 1.1	Bauleitplanverfahren (B 62) - Vereinfachte Änderung					
B 1.1	Bauleitplanverfahren (VEP 6 + BP 63 + BP 66) inkl. Fachgutachten für Bauleitplanung***					
	<b>Kosten Maßnahmen nach § 140 BauGB</b>	ca. 490.000 €	ca. 390.000 €	ca. 100.000 €	0 €	
<b>B 1.2</b>	<b>Übergeordnete Konzepte</b>					
B 1.2	Integriertes Stadtentwicklungskonzept*					
B 1.2	Einzelhandelsentwicklungskonzept*					
B 1.2	Spilleitplanung*					
	<b>Kosten Übergeordnete Konzepte</b>	ca. 245.000 €	ca. 245.000 €	0 €	0 €	
	<b>Summe: vorbereitende Maßnahmen</b>	ca. 735.000 €	ca. 635.000 €	ca. 100.000 €	0 €	
<b>B 2</b>	<b>Maßnahmen der Durchführung</b>					
<b>B 2.1</b>	<b>Ordnungsmaßnahmen</b>					
<b>B 2.1.1</b>	<b>Erwerb von Grundstücken</b>					
B 2.1.1	Erwerb Grundstücke Stadtweg 66-68*					
B 2.1.1	Erwerb Grundstück Stadtweg 70*					
B 2.1.1	Erwerb Grundstück Lange Straße 18 (entlang neuer Umgehung am Baumhofsgang)***					
B 2.1.1	Erwerb Grundstück Schlachterstraße 17 (entlang neuer Umgehung am Baumhofsgang)***					
B 2.1.1	Erwerb Grundstück Noorstraße 9 (entlang neuer Umgehung am Baumhofsgang)***					
B 2.1.1	Erwerb Teilgrundstück Sky-Markt (Teilflurstück 298) (entlang neuer Umgehung am Baumhofsgang)***					
	<b>Kosten Grunderwerb:</b>	ca. 2.160.000 €	ca. 2.110.000 €	ca. 50.000 €	0 €	
<b>B 2.1.2</b>	<b>Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung</b>					
B 2.1.2	Vermarktungsverfahren Stadtweg 66-68					
	<b>Kosten sonstige Maßnahmen der Bodenordnung</b>	ca. 50.000 €	ca. 50.000 €	0 €	0 €	
<b>B 2.1.3</b>	<b>Umzug von Bewohnern und Betrieben</b>					
B 2.1.3	Königstraße 6 / Plessenstraße 11 (ehem. ZOB-Gebäude)					
B 2.1.3	Lange Straße 18***					
B 2.1.3	Schlachterstraße 17***					
B 2.1.3	Noorstraße 9***					
	<b>Kosten Umzug von Bewohnern und Betrieben</b>	ca. 50.000 €	ca. 20.000 €	ca. 30.000 €	0 €	
<b>B 2.1.4</b>	<b>Freilegung / Rückbau</b>					
B 2.1.4	Freilegung / Rückbau Stadtweg 66-68 (ehemals Hertie)*					
B 2.1.4	Freilegung / Rückbau Stadtweg 70*					
B 2.1.4	Freilegung / Rückbau Königstraße 16 (derzeitige Feuerwache)					anteilig Altlastenförderung für Altlastenuntersuchungen, 75% Förderung
B 2.1.4	Freilegung / Rückbau Königstraße 6 / Plessenstraße 11 (ehem. ZOB-Gebäude)					
B 2.1.4	Freilegung / Rückbau Parkhaus					
B 2.1.4	Freilegung / Rückbau Lange Straße 18 (entlang neuer Umgehung am Baumhofsgang)***					
B 2.1.4	Freilegung / Rückbau Schlachterstraße 17 (entlang neuer Umgehung am Baumhofsgang)***					
B 2.1.4	Freilegung / Rückbau Noorstraße 9 (entlang neuer Umgehung am Baumhofsgang)***					
	<b>Kosten Freilegung:</b>	ca. 3.210.000 €	ca. 3.110.000 €	ca. 70.000 €	ca. 30.000 €	

Gliederung gem. StBauFR 2015	Maßnahmen	Summen Kosten (brutto)	Annahme StBauFM (brutto)	Annahme zusätzliche Eigenanteile Kommune	Annahme sonstige Mittel	Trägerschaft dieser Kosten
<b>B 2.1.6</b>	<b>Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen</b>					
	<b>Plätze/ Fußgängerzone</b>					
B 2.1.6	Wettbewerbsverfahren: Erschließungsanlagen Sanierungsgebiet (Freiraum)					
B 2.1.6	Herstellung Platzfläche Stadtweg 70					
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung Stadtweg/Fußgängerzone					
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung Kornmarkt					
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung Capitolplatz					
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung Platz am ZOB					
B 2.1.6	Neu- und Umgestaltung/Änderung von öfftl. Wegeverbindungen (Gassen am Kattsund, Lornseingang, Michaelisgang, Sparkassenweg, östl. Gallberg, Am Lornsenpark)					
B 2.1.6	Neu- und Umgestaltung von Wegeverbindungen auf privatem Grund (am Mühlenbach, zw. Stadtweg und Schwarzer Weg, Richtung Michaelisallee)***					
	<b>Verkehrsflächen</b>					
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung ZOB					GVFG-Mittel, 60% Förderung
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung Gallberg					
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung Straßenbereich Capitolplatz					
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung Straßenbereich Ecke Stadtweg/Poststraße/Moltkestraße					
B 2.1.6	Änderung/ Umgestaltung Poststraße					
B 2.1.6	Änderung / Sanierung Am Lornsenpark***					
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung Schwarzer Weg					
B 2.1.6	Änderung / Umgestaltung Rote-Kreuz-Weg					
B 2.1.6	Einrichtung Radschutzstreifen Plessenstraße bis Königstraße***					
B 2.1.6	Knoten König-/Plessenstraße***					
B 2.1.6	Knoten Post-/Königstraße***					
B 2.1.6	Weiterführung der Bäume entlang der Königsstraße***					
B 2.1.6	Lange Straße (Umkehr Einbahnstraße/verkehrsberuhigter Geschäftsbereich)***					
B 2.1.6	Herstellung Straße Kreisbahntrasse***					
	<b>Sonstige Erschließungsmaßnahmen</b>					
B. 2.1.6	Neubau Parkhaus***					ggf. alternativ Umsetzung durch privaten Investor
	<b>Kosten Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen</b>	ca. 15.560.000 €	ca. 7.405.000 €	ca. 7.570.000 €	ca. 585.000 €	
	<b>Summe: Ordnungsmaßnahmen</b>	ca. 21.030.000 €	ca. 12.695.000 €	ca. 7.720.000 €	ca. 615.000 €	

Gliederung gem. StBauFR 2015	Maßnahmen	Summen Kosten (brutto)	Annahme StBauFM (brutto)	Annahme zusätzliche Eigenanteile Kommune	Annahme sonstige Mittel	Trägerschaft dieser Kosten
<b>B 2.2</b>	<b>Baumaßnahmen</b>					
<b>B 2.2.1</b>	<b>Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter</b>					
B 2.2.1	Modernisierung von Gebäuden in sehr schlechten Zustand****					
B 2.2.1	Modernisierung von Gebäuden in schlechten Zustand*****					
	<b>Kosten Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter</b>	ca. 4.205.000 €	ca. 4.205.000 €	0 €	0 €	
<b>B 2.2.5</b>	<b>Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und</b>					
B. 2.2.5	Neubau Anbau Parkhaus (Bürgerforum)					Soziale Integration im Quartier, 90 % Förderung
	<b>Kosten Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen</b>	ca. 3.355.000 €	0 €	ca. 335.000 €	ca. 3.020.000 €	
	<b>Sonstige Baumaßnahmen</b>					
	Aufwertung Außenraum Schlei-Center***					privater Investor
	Neubau Stadtweg 66-68***					privater Investor
	Neubau Stadtweg 68-70***					privater Investor
	Neubau Königstraße 16 (Bereich rund um ehem. Feuerwehr)***					privater Investor
	Neubau Plessenstraße 11 (ehem. ZOB-Gebäude)***					privater Investor
	Neubau Hotel***					privater Investor
	<b>Kosten Sonstige Baumaßnahmen</b>	ca. 21.415.000 €	0 €	0 €	ca. 21.415.000 €	
	<b>Summe: Baumaßnahmen</b>	ca. 28.975.000 €	ca. 4.205.000 €	ca. 335.000 €	ca. 24.435.000 €	
<b>B 2.3</b>	<b>Sonstige Maßnahmen der Durchführung</b>					
<b>B 2.3.3</b>	<b>Bewirtschaftung von Grundstücken</b>					
B 2.3.3	Bewirtschaftung Stadtweg 66-68**					
B 2.3.3	Bewirtschaftung Stadtweg 70**					
	<b>Kosten Bewirtschaftung von Grundstücken</b>	ca. 235.000 €	ca. 235.000 €	0 €	0 €	
<b>B 2.3.4</b>	<b>Verfügungsfonds</b>					
B 2.3.4	Verfügungsfonds					Dritte (z.B. Gewerbeverein)
	<b>Kosten Verfügungsfonds</b>	ca. 50.000 €	ca. 25.000 €	0 €	ca. 25.000 €	
	<b>Summe: Sonstige Maßnahmen der Durchführung</b>	ca. 285.000 €	ca. 260.000 €	0 €	ca. 25.000 €	
	<b>Summe: Maßnahmen der Durchführung</b>	ca. 50.290.000 €	ca. 17.160.000 €	ca. 8.055.000 €	ca. 25.075.000 €	
<b>B 3</b>	<b>Maßnahmen der Abwicklung</b>					
<b>B 3.1</b>	<b>Sanierungsträgerinnen und -träger</b>					
	Sanierungsträgerinnen und -träger**					
	<b>Kosten Sanierungsträgerinnen und -träger</b>	ca. 1.750.000 €	ca. 875.000 €	ca. 875.000 €		
<b>B 3.5</b>	<b>Öffentlichkeitsarbeit</b>					
	Ausgaben Öffentlichkeitsarbeit					
	<b>Kosten Öffentlichkeitsarbeit</b>	ca. 20.000 €	ca. 10.000 €	ca. 10.000 €		
	<b>Summe: Maßnahmen der Abwicklung</b>	ca. 1.770.000 €	ca. 885.000 €	ca. 885.000 €	0 €	
	<b>Gesamtsumme aller Kosten</b>	ca. 52.795.000 €	ca. 18.680.000 €	ca. 9.040.000 €	ca. 25.075.000 €	

Erläuterung:

- \* bereits erfolgt
  - \*\* in Umsetzung
  - \*\*\* voraussichtl. nicht zuwendungsfähig
  - \*\*\*\* nur Kostenerstattungsbetrag erfasst, Einzelfallprüfung notwendig; angenommene Realisierungsquote 50% der Gebäude, Kostenansatz: 45% der Kosten können über Mittel der StBauF gefördert werden
  - \*\*\*\*\* nur Kostenerstattungsbetrag erfasst, Einzelfallprüfung notwendig; angenommene Realisierungsquote 50% der Gebäude, Kostenansatz: 25% der Kosten können über Mittel der StBauF gefördert werden
- xxx liegt außerhalb des Sanierungsgebiets



Vertiefung städtebaulicher Rahmenplan Schleswig Innenstadt			
Fortgeschriebene Finanzierungsübersicht gem. § 149 BauGB			
Gliederung gem. StBauFR 2015	Einnahmeart	Einnahmen	Summe
<b>Maßnahmenbedingte Einnahmen und Mittel Dritter</b>			
A 6.2.5	Ausgleichsbeträge gemäß § 154 BauGB (Schätzwert)*	ca. 450.000 €	
	Erlöse aus Veräußerung von Grundstücken	ca. 1.320.000 €	
	Zinserträge städtebauliches Sondervermögen/Bewirtschaftung	ca. 20.000 €	
	Zuwendungen des Kreises, des Landes oder Dritter einschließlich der hierauf zu erbringenden gemeindlichen Eigenmittel**	ca. 4.375.000 €	
	Kosten Dritter für Baumaßnahmen und Verfügungsfonds***	ca. 21.440.000 €	
<b>Summe maßnahmenbedingte Einnahmen und Mittel Dritter</b>			<b>ca. 27.610.000 €</b>
<b>Eigenmittel und Zuwendungen</b>			
A 7.3	Eigenanteile Kommune für Maßnahmen der Abwicklung	ca. 885.000 €	
	Eigenanteile Kommune für voraussichtlich nicht-zuwendungsfähige Kosten****	ca. 7.415.000 €	
A 6.1	Zuwendungen des Bundes und des Landes	ca. 11.257.000 €	
A 6.2	Gemeindliche Eigenmittel	ca. 5.628.000 €	
<b>Summe Eigenmittel und Zuwendungen</b>			<b>ca. 25.185.000 €</b>
<b>Gesamt</b>			<b>ca. 52.795.000 €</b>

\* Angenommene Wertsteigerung der Grundstücke im Sanierungsgebiet rund 5%

\*\* GVFG-Mittel für Umgestaltung ZOB und Mittel "Soziale Integration im Quartier" für Bürgerforum, vorbehaltlich der Verlängerung der bestehenden Förderkulissen sowie Altlastenfördermittel für Untersuchungen im Parkhausquartier

\*\*\* Dient nur der vollständigen Darstellung der Finanzierung der Gesamtkosten. Mittel werden nicht auf das Treuhandkonto gezahlt.

\*\*\*\* Enthält u.a. Kosten für Neubau Parkhaus und Herstellung Straße Kreisbahntrasse, Abwicklung der Maßnahmen ggf. nicht über das Treuhandkonto

## 3D-Visualisierung der möglichen Baumassen im Parkhausquartier – 3 Darstellungen







