



Städtebaulicher Rahmenplan Schleswig Innenstadt

Bericht: 13. Januar 2017

Gefördert durch Bund und Land



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz,
Bau und Reaktorsicherheit



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres und
Bundesangelegenheiten

Inhalt

1	Vorwort des Bürgermeisters	4
2	Anlass und Zielsetzung des Städtebaulichen Rahmenplanes	6
2.1	<i>Ausgangssituation.....</i>	6
2.2	<i>Anlass und Zielsetzung.....</i>	6
2.3	<i>Planungsinstrument Rahmenplan.....</i>	6
3	Verfahren.....	7
3.1	<i>Vorliegende Planungsgrundlagen und Konzepte</i>	7
3.2	<i>Planerische Vorgehensweise.....</i>	7
3.3	<i>Beteiligungsverfahren</i>	8
4	Rahmenbedingungen	10
4.1	<i>Gesamtstädtische Rahmenbedingungen.....</i>	10
4.2	<i>Rechtlich beachtliche Tatbestände/ Planerische Rahmenbedingungen.....</i>	14
4.3	<i>Weitere planerisch beachtliche Belange</i>	17
5	Analyse des Planungsraumes	19
5.1	<i>Abgrenzung des Rahmenplan- bzw. Sanierungsgebietes.....</i>	19
5.2	<i>Historische Entwicklung und Denkmalschutz</i>	20
5.3	<i>Bebauungs- und Nutzungsstruktur, Städtebau</i>	24
5.4	<i>Gebäudezustand und erhaltenswerte Bausubstanz.....</i>	27
5.5	<i>Versorgungs- und Infrastruktur.....</i>	30
5.6	<i>Einzelhandelsstruktur</i>	30
5.7	<i>Geltendes Planrecht</i>	32
5.8	<i>Eigentumsverhältnisse</i>	32
5.9	<i>Grün- und Freiraum</i>	32
5.10	<i>Verkehrsinfrastruktur und Erschließung.....</i>	37
5.11	<i>Immissionen und Umwelteinwirkungen</i>	40
5.12	<i>Gesamtbewertung/ Problem- und Potenzialanalyse.....</i>	41
6	Leitziele für die zentrale Innenstadt	46
7	Handlungsschwerpunkte und integriertes Entwicklungskonzept	50
8	Maßnahmen und Gestaltungsvorgaben für die Handlungsschwerpunkte	56
8.1	<i>Ehemalige „Hertie“-Fläche</i>	56
8.2	<i>Ladenstraße (Stadtweg/ Kornmarkt/ Mönchenbrückstraße)</i>	60
8.3	<i>Schwarzer Weg</i>	62
8.4	<i>„Schlei-Center“</i>	63
8.5	<i>Parkhaushausquartier</i>	64
8.6	<i>Capitolplatz</i>	66
8.7	<i>Gallberg</i>	67
8.8	<i>Hotelneubau.....</i>	68
8.9	<i>Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur</i>	68
8.10	<i>Zusammenfassende Maßnahmentabelle.....</i>	70
9	Klimaschutz	79

10	Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Belange	81
11	Entwicklungsplan	83
12	Nutzungen	83
13	Kosten- und Finanzierungsübersicht	83
14	Notwendige Bauleitplanverfahren	84
15	Planübersicht.....	85
16	Impressum	86
17	Anhang	87

1 Vorwort des Bürgermeisters

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

in der wechselvollen Geschichte der Stadt Schleswig haben die Jahrhunderte das Stadtbild auf verschiedene Art und Weise geprägt. Bis in die Gegenwart scheint der Geist des Mittelalters in den engen Straßen der Altstadt spürbar zu sein. Feudaler Glanz aus der Zeit der Fürstenresidenz ist im Stadtteil Friedrichsberg und im Lollfuß zu finden. Das preußische Bürgertum baute sich seine repräsentativen Häuser und öffentlichen Gebäude an wichtigen Verkehrswegen und -plätzen. Eine große Wachstumsphase setzte nach dem zweiten Weltkrieg ein, als Wohnraum knapp war, aber rasch für viele Menschen geschaffen werden musste.



Als Lebens- und Verbindungsachse für all dies entwickelte sich der Stadtweg, der Altstadt, Lollfuß, Schloss und Friedrichsberg wie ein Rückgrat verband und verbindet.

Diese historisch gewachsenen Strukturen passen sich nicht immer zwangsläufig modernen Anforderungen an. Daher bedarf es der sorgfältigen und nachhaltigen Steuerung, um die Innenstadt für unsere Bürgerinnen und Bürger als Anziehungspunkt und Lebensnerv attraktiv zu erhalten. Die Entstehung von Einkaufsflächen am Stadtrand, ein geändertes Kaufverhalten und ein hoher Sanierungsstau sind einige der Gründe, warum die Innenstadt einer „Verjüngungskur“ bedarf. Der Weg dorthin liegt uns nun als Planwerk vor. Der Rahmenplan Schleswig Innenstadt ist das Ergebnis einer jahrelangen Vorbereitung. Zunächst wurde der Istzustand erhoben und ausgewertet. In weiteren Schritten wurden das Notwendige, das Mögliche und das Wünschenswerte ausgearbeitet und gegeneinander abgewogen. Daraus hervorgegangen sind klare Ziele sowie Maßnahmen. Zu den Zielen gehören zum Beispiel die Verbesserung bestehender bzw. Schaffung neuer Wegeverbindungen in Richtung Schlei und zwischen den Gebäuden, die Neuordnung der Bereiche Capitolplatz und Stadtbücherei/Hertie, die Schaffung einer gestalteten Einkaufspassage oder die Verbesserung der Verkehrsführung. Auf dem Weg dorthin waren die Gewerbetreibenden, die Anwohnerinnen und Anwohner und alle Bürgerinnen und Bürger der Stadt aufgefordert, sich mit ihren Ideen und Anregungen innerhalb von Planungswerkstätten und Projektgruppen einzubringen. Dieser Aufforderung sind viele Schleswigerinnen und Schleswiger nachgekommen. Als Ergebnis

haben wir ein Planwerk zur Entwicklung der Innenstadt für die nächsten 15-20 Jahre, das breit mitgetragen wird.

In den kommenden Jahren gilt es, die im Rahmenplan dargestellten Maßnahmen weiter zu konkretisieren und umzusetzen und so Schritt für Schritt zu einem guten und überzeugenden Ergebnis zu kommen.

Wir haben unsere Ziele erreicht, wenn wir am Ende des Prozesses sagen können, dass das Projekt zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsqualität geführt hat, dass unsere Innenstadt ein lebendiger und attraktiver Wohn- und Arbeitsstandort geworden ist und dass Leerstand und Sanierungsstau gewichen sind.

Es darf nicht unerwähnt bleiben, dass das auf 15 Jahre angelegte Projekt nur über die Förderung mit Bundes- und Landesmitteln aus dem Programm "Stadtumbau West" der Städtebauförderung vom Ministerium für Inneres und Bundesangelegenheiten umgesetzt werden kann.

Schleswig, Januar 2017

Dr. Arthur Christiansen (Bürgermeister)

2 Anlass und Zielsetzung des Städtebaulichen Rahmenplanes

2.1 Ausgangssituation

Für die Schleswiger Innenstadt wurde als Grundlage für die Sanierung unter Verwendung von Städtebauförderungsmitteln der „Städtebaulicher Rahmenplan Innenstadt Schleswig“ erarbeitet.

Vorangegangen sind bereits Untersuchungen wie das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK), die Potenzialanalyse und Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes Schleswig sowie das Verkehrskonzept für die Stadt Schleswig, die dabei auch den Innenstadtbereich mitbetrachtet haben. Mit der 2012 durchgeführten Vorbereitenden Untersuchung (VU) fand eine Untersuchung des unmittelbaren Innenstadtbereiches statt. Die Ergebnisse bilden die Grundlage für den Rahmenplan und sind bezüglich der Handlungsfelder Stadtbild, Grün- und Freiraum, Einzelhandel, Verkehr, Kultur und Tourismus, aktualisiert und konkretisiert worden.

2.2 Anlass und Zielsetzung

Anlass für die Erarbeitung des Rahmenplanes sind die unter anderem im ISEK, der VU und in der Potenzialanalyse und Fortschreibung des Einzelhandels- und Zentrenkonzeptes festgestellten hohen Fluktuationen der Einzelhandelsbetriebe und die verstärkten Leerstände von Ladenflächen, der erhöhte Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf von zum Teil großmaßstäblichen Gebäudestrukturen, die mangelhafte Gestaltung einiger wichtiger öffentlicher Räume, die schlechte Verbindung zwischen der Schlei und der Innenstadt sowie Defizite der verkehrstechnischen Infrastruktur und der Verkehrsführung.

Ziel des Städtebaulichen Rahmenplanes ist es daher konkrete Maßnahmen aufzuzeigen, die insgesamt zu einer Stärkung des Einzelhandelsstandortes (vor dem Hintergrund der allgemeinen schwierigen Situation für den Einzelhandel in kleinen und mittleren Städten) sowie zu einer besseren Anbindung der Innenstadt an den touristischen Anziehungspunkt Schlei und damit auch zur Stärkung der Innenstadt als Ort der Identifikation für Bürger mit Ihrer Stadt und für den Tourismus und damit zu einer Aufwertung der Innenstadt führen.

2.3 Planungsinstrument Rahmenplan

Der erarbeitete Städtebauliche Rahmenplan für die Innenstadt Schleswig stellt ein informelles fachübergreifendes Planungsinstrument für die Stadt dar, um die Entwicklungspotenziale der Innenstadt auszuloten und Per-

spektiven sowie langfristige Entwicklungsmöglichkeiten für deren zukünftige Nutzung in groben Zügen aufzeigen.

Er dient als Leitfaden für zukünftige Planungen im Bereich der Innenstadt, als Grundlage für weitere Planungsschritte wie Gutachten oder Wettbewerbe und als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die Öffentlichkeit, private und institutionelle Akteure sowie politische Gremien.

Ziel des Rahmenplanes ist es, durch die Formulierung städtebaulicher, freiraumplanerischer und verkehrlicher Ziele viele verschiedene öffentliche und private Einzelmaßnahmen mit unterschiedlichen Realisierungszeiträumen so zu steuern, dass sie sich in einen gesamtstädtischen Rahmen einfügen.

3 Verfahren

3.1 Vorliegende Planungsgrundlagen und Konzepte

Dem vorliegenden Rahmenplan lagen folgende Untersuchungen und Konzepte zugrunde, die bei der Erstellung des Rahmenplanes berücksichtigt wurden:

- Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Stadt Schleswig von GEWOS, Februar 2010
- Vorbereitenden Untersuchungen (VU) für die Innenstadt Schleswig von der BIG-STÄDTEBAU GmbH, November 2012
- Potenzialanalyse und Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept Schleswig von Dr. Lademann & Partner, September 2015
- Tourismuskonzept für die Stadt Schleswig von Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH (N.I.T.) und PROJECT M GmbH, Dezember 2008
- Verkehrslenkungs-, Parkraum- und Radwegkonzept der Stadt Schleswig vom Planungsbüro Verkehr, Technik Telematik, Juli 2015 (VTT)

3.2 Planerische Vorgehensweise

Da die zugrundeliegende Vorbereitende Untersuchung (VU) bereits 2012 erarbeitet wurde, erfolgten durch das interdisziplinäre Planungsteam eine Überprüfung bezüglich der Aktualität der Plangrundlagen sowie eine kurze Ortsbegehung.

Daran anschließend wurden die Analyseergebnisse der VU zu den Aspekten Planungsrecht, bestehende Planungen, Städtebau, Architektur, Nutzung, Freiraumplanung, Verkehr und Einzelhandel noch einmal zusammengefasst, aktualisiert und ergänzt.

Als Ergebnis davon erfolgte die Herausstellung der Stärken/ Potenziale und Schwächen/ Konflikte für das Sanierungsgebiet sowie das Aufzeigen räumlicher Handlungsschwerpunkte, die mit den Ergebnissen der VU abgeglichen wurden.

Als weiterer Schritt erfolgte die Konkretisierung der in der VU formulierten wesentlichen städtebaulichen, freiräumlichen funktionalen und verkehrlichen Ziele für den Innenstadtbereich sowie die Entwicklung von drei Szenarien.

Nach einer ersten Vorstellung und Diskussion der Ergebnisse vor lokalen Akteuren, der Politik und der Stadtteilöffentlichkeit wurde daraus ableitend ein integriertes Entwicklungskonzept weiterentwickelt und konkrete Maßnahmenempfehlungen zeichnerisch und textlich ausformuliert. Für die vorher formulierten Schwerpunktbereiche wurden ferner skizzenhafte Konzeptvorschläge erarbeitet. Dabei stellte sich heraus, dass zur Verbesserung der verkehrlichen Missstände innerhalb des Sanierungsgebietes auch Maßnahmen *außerhalb* der festgelegten Gebietsgrenzen notwendig sind. (Vgl. hierzu Kap. 8.9 Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur)

In einem letzten Schritt erfolgte für das Sanierungsgebiet die Erarbeitung von Zielplänen zum Thema Nutzung, Gestaltung und Verkehr sowie ein zusammenfassender Maßnahmenkonzeptplan und die Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht aus der VU sowie die abschließende Zusammenfassung in einer Rahmenplanbroschüre.

3.3 Beteiligungsverfahren

Um ein transparentes Planungsverfahren zu gewährleisten, wurde die Erarbeitung des Rahmenplanes durch eine intensive und frühzeitige Beteiligung lokaler Akteure (Projektgruppen), Mitglieder der Politik (Lenkungsgruppe) und der Stadtteilöffentlichkeit begleitet. Aus diesem Grund wurden in den Prozessablauf mehrere entsprechende Bausteine eingebunden.

Die Projektgruppen waren mit Vertretern der Bereiche Gewerbe, Einzelhandel, Gastronomie, Verkehr, ÖPNV, Entwässerung, Tourismus, Kultur, Öffentlicher Raum, Stadtbild besetzt. In den Lenkungsgruppen waren Mitglieder sämtlicher politischer Fraktionen vertreten.

Das Ergebnis dieser gemeinsamen Arbeit wurde mit den Bürgern im Rahmen einer zweiten Einwohnerversammlung diskutiert und den Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange zur Stellungnahme vorgelegt.

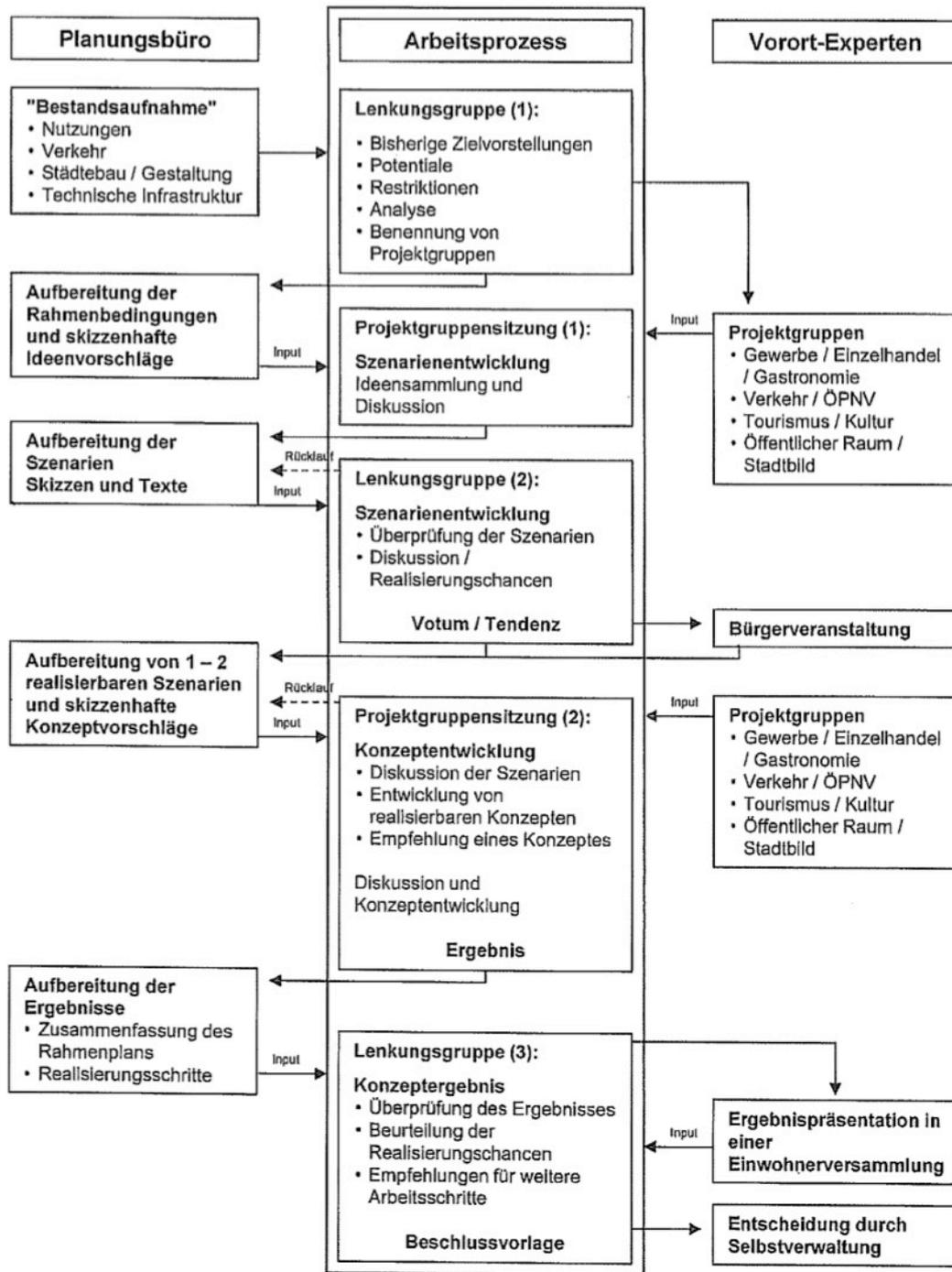


Abb. 1: Ablaufplan

4 Rahmenbedingungen

4.1 Gesamtstädtische Rahmenbedingungen

Die Stadt Schleswig liegt an der Schlei, der einzigen fjordartigen Vertiefung an der deutschen Ostseeküste. Die Entfernung zur Ostsee entlang der Schlei beträgt etwa 35 Kilometer, zur Nordsee sind es etwa 40 Kilometer. Schleswig gehört zum Kreis Schleswig-Flensburg, welcher zusammen mit dem Kreis Nordfriesland und der Stadt Flensburg die Grenzregion zu Dänemark bildet.

Das Mittelzentrum Schleswig ist mit 25.227 Einwohnern (Stand: Dez. 2016) die größte Stadt des Landkreises Schleswig-Flensburg. Sie übernimmt aufgrund ihrer Größe und Lage eine besondere Versorgungsfunktion für einen Verflechtungsraum von nahezu 100.000 Einwohnern. Das Mittelzentrum Schleswig wird dem Versorgungsanspruch der Landesplanung mit vielfältigen Einrichtungen zum Beispiel für Bildung, Freizeit, Sport sowie medizinischen Einrichtungen gerecht. Als Kreisstadt beherbergt Schleswig neben der Kreisverwaltung ein Behördenzentrum, Oberste Gerichte, sämtliche allgemein bildenden Schularten, ein dänisches Schulzentrum, Landestheater und Stadtmuseum, das Landesmuseum Schloss Gottorf, den Schleswiger Dom, die Fischersiedlung Holm, den Schlei-Hafen bzw. mehrere Sportboothäfen, Klinikeinrichtungen, Anstalten sowie das Gewerbe- und Industrieareal an der B 201. Durch diese Vielzahl von Kultur- und Verwaltungseinrichtungen von hoher Zentralität reicht der räumliche Bedeutungs- bzw. Wirkungsbereich weit über den Verflechtungsbereich hinaus.

Die nächstgelegenen größeren Städte sind Flensburg (34 km), Rendsburg (35 km) sowie die schleswig-holsteinische Landeshauptstadt Kiel (55 km). Die etwa 40 Kilometer entfernte Staatsgrenze zu Dänemark ist in rund 30 Autominuten zu erreichen.

Die überregionale Verkehrsanbindung Schleswigs erfolgt per Pkw über die A7. Die Pkw-Fahrtzeit in die Hamburger Innenstadt beträgt ca. 90 Minuten, die Pkw-Fahrtzeiten in die Flensburger Innenstadt ca. 30 Minuten. Mit der Bahn ist Hamburg in ca. 100 Minuten und Flensburg in ca. 30 Minuten über die Bahnlinie Flensburg-Hamburg zu erreichen. Die Bahn verkehrt zu den Kernzeiten im Stunden-Takt nach Hamburg und Flensburg, zu den Stoßzeiten auch etwas häufiger.

Die Stadt Schleswig besteht aus zwei räumlich getrennten Siedlungskernen, von denen sich der eine nördlich, der andere südlich der Schlei befindet. Der nördliche Siedlungsraum hat sich rund um die historische Altstadt entwickelt. Der südlich der Schlei gelegene Stadtteil Friedrichsberg erstreckt sich dagegen um den Bahnhof. Beide Stadtkerne sind lediglich durch eine Brücke

(„Gottorfer Damm“) miteinander verbunden, die eine räumliche Zäsur für die Siedlungsstruktur darstellt.

Das Stadtbild wird beherrscht vom Dom St. Petri, dem weithin sichtbaren Wahrzeichen Schleswigs. Im Übrigen ist die Stadt weitgehend von einer kleinteiligen, historischen Baustruktur geprägt.

Historisch bedingt ist die Wirtschaftsstruktur der Stadt Schleswig vor allem vom Dienstleistungssektor geprägt. Schleswig ist traditioneller Sitz der Kreisverwaltung Schleswig-Flensburg. Zudem sind hier die wichtigsten zentralen Justizbehörden des Landes Schleswig-Holstein sowie eine Vielzahl korrespondierender Dienstleister (u.a. Rechtsanwälte, Notare) angesiedelt. Darüber hinaus spielt das Gesundheitswesen eine bedeutende Rolle für die Stadt. So sind z.B. die Helios-Kliniken, die mehrere Kliniken unter dem Namen „Schlei Klinikum“ betreiben, mit ca. 1.800 Mitarbeiter/-innen der größte Arbeitgeber in Schleswig.

Schleswig verfügt ferner über eine Reihe von Einrichtungen mit überregionaler, kulturhistorischer Bedeutung, die sowohl als bedeutende Arbeitgeber als auch als Anziehungspunkte für den Tourismus herausragende Bedeutung für die Wirtschaftsentwicklung besitzen.

Die Landwirtschaft sowie das verarbeitende und produzierende Gewerbe sind gegenüber dem Dienstleistungssektor unterrepräsentiert. Der Betriebsbesatz in diesem Sektor ist jedoch weiterhin ein wichtiges Standbein für die Wirtschaftsstruktur der Stadt. Ende 2013 kann Schleswig einen Anteil von 88,4 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Dienstleistungssektor verzeichnen und weist damit den höchsten Wert im Kreis Schleswig-Flensburg auf. Die Land-, Forstwirtschaft und Fischerei weist lediglich noch einen Anteil von 1,5 % und das produzierende Gewerbe von 10,1 % auf.

Die durchschnittlichen Jahresbruttolöhne in Schleswig betragen im Jahr 2013 bei den Frauen 19.043 Euro und bei den Männern bei 26.324 Euro, wobei das Durchschnittseinkommen der Frauen deutlich über den Einkommen der übrigen, dem Kreis zugehörigen Gemeinden liegt.

Der Wirtschaftsstandort Schleswig hat seit 2001 einen tief greifenden ökonomischen Wandel durchlebt, der zu einem Rückgang der Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen führte. So war der Wirtschaftsstandort Schleswig, aufgrund der landwirtschaftlichen Prägung des Umlandes, zum einen in hohem Maße durch die Nahrungsmittelindustrie geprägt. Durch die Schließung von Betrieben, die im internationalen Wettbewerb nicht bestehen konnten (u.a. NORDfleisch und NORDzucker), verlor Schleswig seit Ende der 1990er Jahre in diesem Bereich Arbeits- und Ausbildungsplätze. Zum anderen wurden nach dem Entschluss über die Standortschließung der Kaserne „Auf der Freiheit“ im Jahre 2001 rund 1.300 Bundeswehr-Dienstposten abgezogen.

Seit Mitte der neunziger Jahre hat die Einwohnerzahl bis 2007 um rund 10 % auf rund 24.000 Einwohner abgenommen. Besonders stark war der Bevölkerungsrückgang in den Jahren von 1997 bis 2001. Der Einwohnerverlust lag bei circa 400 pro Jahr. Der Bevölkerungsrückgang in diesem Zeitraum ist auf den Abzug der Bundeswehr sowie die Schließungen und Abwanderungen von bedeutenden Betrieben (u.a. NORDZucker, NORDFleisch, NORDMilch) zurückzuführen. Seit 2002 hat sich der Bevölkerungsrückgang abgeschwächt, so dass in den vergangenen Jahren die Bevölkerungsentwicklung nahezu stabil war. Aktuell wächst die Bevölkerung der Stadt Schleswig, zwischen 2014 und 2015 ist sie um 1,4% auf 24.422 gestiegen. Aktuell (Dezember 2016) liegt die Bevölkerungszahl bereits bei 25.227. (Der Ausländeranteil beträgt dabei knapp 9%.) Damit liegt die Einwohnerzahl bereits heute deutlich über der prognostizierten Bevölkerungszahl von rund 23.640 im Jahr 2025. Mit über 12 % der Einwohner des Kreises ist Schleswig dabei die bevölkerungsreichste Stadt.

Es bestehen jedoch rückläufige Geburtenraten und die Alterung der Einwohner - der Anteil der unter 18 - Jährigen liegt bei knapp 16 % (3.994 EW - Stand 09/2016); knapp ein Viertel der Bevölkerung ist derzeit über 66 Jahre alt (5.815 EW).

Mit einem Jahressaldo aus Geburten und Sterbefällen im Jahr 2013 von - 0,68 % lag die Stadt deutlich über dem Kreisdurchschnitt (- 0,37 %).

Die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung in Schleswig wurde durch einen negativen Wanderungssaldo verstärkt.

In der Stadt Schleswig wurde der negative Wanderungssaldo maßgeblich durch den Abzug der Bundeswehr sowie den Wegfall von Arbeitsplätzen im produktiven Sektor verursacht. Seit 2002 hat sich die Anzahl der Fort- und Zuzüge angenähert. Seit Mitte der 2000'er Jahre konnte in Schleswig ein leicht positiver Wanderungssaldo verzeichnet werden. Neben der nach wie vor negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung sorgt vor allem der positive Saldo aus Zu- und Fortzügen für das Bevölkerungswachstum. Im Jahr 2014 lag dieser bei 502 und im Jahr 2015 bereits bei 524.

Trotz der starken Präsenz der öffentlichen Verwaltung sowie Neuansiedlungen des Kredit- und Versicherungsgewerbes konnte der vorgenannte geschilderte Arbeitsplatzabbau in der Vergangenheit nicht kompensiert werden. Die Arbeitslosenzahlen haben sich vielmehr in den letzten Jahren stark erhöht. Seit 2001 hat die Zahl der Arbeitslosen von rund 1.200 auf rund 2.000 im Jahr 2007 zugenommen. Dies entspricht einer Zunahme um knapp 65 %. Vom Aufschwung der deutschen Wirtschaft profitierte auch die Stadt Schleswig. Mit 1.737 Arbeitslosen im Jahr 2015 konnte ihre Zahl stabilisiert werden.

Ferner betrug im Jahr 2014 die Zahl der geringfügig Beschäftigten 2.158 und betrug damit 14,2% der arbeitsfähigen Bevölkerung. Mit einem Anteil

von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 48,9 % im Jahr 2014 lag Schleswig jedoch wie auch bei den geringfügig Beschäftigten unter dem Durchschnitt des Kreises (50,7 %).

Die Stadt Schleswig ist das Verkehrs-, Verwaltungs-, Arbeits- und Wirtschaftszentrum des Landkreises Schleswig - Flensburg und als solches eng mit der Wirtschafts- und Arbeitsmarktregion verflochten. Eine Unternehmensbefragung im Rahmen des ISEK's ergab, dass in der Stadt Schleswig ein eher positives Wirtschaftsklima vorherrscht. Rund ein Viertel der befragten Unternehmen plant aktiv Unternehmensexpansionen in der Stadt.

Daher hat die Stadt eine besondere Anziehungskraft für Berufspendler/-innen, da ein großes und vielfältiges Arbeitsplatzangebot vorhanden ist. Von den in Schleswig vorhandenen sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen profitieren rund 9.450 Einpendler. Demgegenüber stehen rund 3.150 Auspendler, die ihren Arbeitsort nicht in Schleswig haben (bezogen auf die Pendlersaldi von 2014). Schleswig verfügt daher über ein deutliches positives Pendlersaldo von rund 6.300 Personen. Die Pendlerverflechtungen der Stadt reichen dabei im Norden bis zum Oberzentrum Flensburg, im Osten bis nach Kappeln und Eckernförde, im Süden bis an den Kreis Dithmarschen und im Westen bis nach Husum. Die höchste Pendlerintensität ist in einem Radius von circa 30 km festzustellen. Dieser nähräumliche Verflechtungsraum wird im Norden von den Gemeinden Havetoft, Uelsby, im Osten von Ulsnis, Goltoft, im Süden von Kropp, Börm und im Westen von Treia, Hollingstedt begrenzt.

Für die zukünftige Entwicklung Schlesiws werden gemäß ISEK Entwicklungspotenziale vornehmlich im Bereich Tourismus gesehen. Die Entwicklung läuft seit 2012 positiv, so konnten steigende Zahlen bezüglich der Übernachtungszahlen (6 % pro Jahr) sowie Anzahl von Gästeankünften (2 % pro Jahr) verzeichnet werden. Hier werden Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere in einer stärkeren Verknüpfung von Einzelhandel, Kultur, Gesundheit und Tourismus gesehen. Die Stärken Schlesiws in diesen dienstleistungsbezogenen Wirtschaftsbereichen sollten zukünftig besser genutzt und ausgebaut werden. Räumlich konzentrieren sich die Entwicklungspotenziale v.a. in der Entwicklung eines neuen Stadtteils auf dem ehemaligen Kasernengelände „Auf der Freiheit“.

4.2 Rechtlich beachtliche Tatbestände/ Planerische Rahmenbedingungen

Der **Landesentwicklungsplan (LEP) Schleswig-Holstein 2010** gibt die Ziele und Grundsätze der Raumordnung vor und ist Grundlage für die räumliche Entwicklung des Landes bis zum Jahr 2025.

Die Stadt Schleswig wird im LEP als Mittelzentrum eingeordnet. Das Gebiet der Schleswiger Innenstadt und darüber hinaus wird als Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum sowie als Entwicklungsraum für Tourismus und Erholung dargestellt. Es handelt sich somit um einen Raum, der sich aufgrund der naturräumlichen und landschaftlichen Voraussetzungen und Potenziale sowie der Infrastruktur besonders für Tourismus und Erholung eignet. Gemäß LEP soll eine gezielte regionale Weiterentwicklung der Möglichkeiten für Tourismus und Erholung angestrebt werden. Hinsichtlich der touristischen Nutzung soll dabei vorrangig auf den vorhandenen (mittelständischen) Strukturen aufgebaut werden.

Für mögliche tourismusbezogene Bauvorhaben mit Kapazitäten von mehr als 150 Betten oder 100 Zimmern muss eine raumordnerische Abstimmung durchgeführt werden. Dies gilt auch für Erweiterungen vorhandener Einrichtungen in diese Größenordnung hinein.

- Vorhaben dieser Größe sollen vorrangig innerhalb der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung realisiert werden und siedlungsstrukturell eingebunden werden, um die Funktionsfähigkeit dieser Räume nicht zu beeinträchtigen.
- Sie müssen außerdem im Anschluss an vorhandene oder geplante (gegebenenfalls auch touristisch geprägte) Bauflächen vorgesehen werden, um eine Zersiedelung der Landschaft sowie eine Beeinträchtigung des Landschaftsbildes zu vermeiden.

Zur Ansiedlung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen formuliert der Landesentwicklungsplan Grundsätze und Ziele der Raumordnung.

- Einer dieser Grundsätze ist es, durch ein breites Spektrum von Einrichtungen unterschiedlicher Größen, Betriebsarten und Angebotsformen eine ausgewogene Handels- und Dienstleistungsstruktur zur Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft im Land zu gewährleisten. Darüber hinaus soll in allen Gemeinden auf eine ausreichende, wohnortnahe Einzelhandelseinrichtungen zur Deckung des täglichen Bedarfs, insbesondere an Lebensmitteln (Nahversorgung), hingewirkt werden, wobei die Verkaufsfläche der Einzelhandelseinrichtungen zur Nahversorgung am örtlichen Bedarf auszurichten sind.
- Als eines der Ziele der Raumordnung müssen Art und Umfang von Einzelhandelseinrichtungen dem Grad der zentralörtlichen Bedeutung der Standortgemeinde entsprechen. So muss dem Kongruenzgebot zufolge die Gesamtstruktur des Einzelhandels der Bevölke-

rungszahl und der sortimentsspezifischen Kaufkraft im Nah- bzw. Verflechtungsbereich angemessen sein. Als Mittelzentrum mit bis zu 50.000 Einwohnerinnen und Einwohnern sind der Stadt Schleswig einzelne Einzelhandelseinrichtungen des aperiodischen, gehobenen, längerfristigen Bedarfs (Kaufhäuser, Fachgeschäfte oder Fachmärkte) mit bis zu 8.000 Quadratmetern Verkaufsfläche je Einzelvorhaben sowie Einkaufszentren und sonstige Einzelhandelsagglomerationen (zum Beispiel Fachmarktzentren) mit bis zu 10.000 Quadratmetern Gesamtverkaufsfläche je Standort vorbehalten.

- Bei der Ansiedlung von großflächigen Einzelhandelseinrichtungen ist dem Beeinträchtigungsgebot entsprechend eine wesentliche Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit bestehender oder geplanter Versorgungszentren insbesondere an integrierten Versorgungsstandorten, innerhalb der Standortgemeinde sowie benachbarter Zentraler Orte zu vermeiden.
- Großflächige Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungszentren sind gemäß dem Zentralitätsgebot darüber hinaus wegen ihrer besonderen Bedeutung für die Zentralität nur in den Zentralen Orten vorzusehen. Gleiches gilt für mehrere kleinere Ladeneinheiten im räumlich-funktionalen Verbund, deren Gesamtgröße die Großflächigkeit erreicht und die örtliche Versorgungsfunktion überschreitet sowie die Erweiterung vorhandener Betriebe in die Großflächigkeit hinein.
- In Hinblick auf das Integrationsgebot sind großflächige Einzelhandelseinrichtungen mit nahversorgungsrelevanten Sortimenten nur im baulich zusammenhängenden Siedlungsgebiet sowie nur an städtebaulich integrierten Standorten im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den zentralen Versorgungsbereichen der Standortgemeinde zulässig.

Ferner wird Schleswig als Teil einer Entwicklungsachse dargestellt, die vom Nordwesten Hamburgs entlang der Autobahn A7 über Neumünster, Rendsburg und Schleswig bis nach Flensburg reicht.

Das Gebiet der Schleswiger Innenstadt ist zudem Teil des Naturparks Schlei, der sich von Schleswig bis zur Schleimündung an der Ostsee bei Kappeln erstreckt.

Der **Regionalplan für den Planungsraum V Schleswig-Holstein Nord**, in der Neufassung von 2002, trifft neben symbolhaften auch flächenhafte und quantitative Festlegungen. Die Stadt Schleswig ist nach der Gliederung der regionalen Planungsräume dem Planungsraum V als Stadt des Kreises Schleswig-Flensburg zugeordnet. Der Planungsraum V umfasst neben dem Landkreis Schleswig-Flensburg auch den Kreis Nordfriesland und die kreisfreie Stadt Flensburg.

Der Regionalplan ordnet die Stadt Schleswig als Mittelzentrum ein und stellt für das Gebiet der Schleswiger Innenstadt und darüber hinaus einen Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum sowie ein baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dar. In der Funktion eines Mittelzentrums soll die Stadt differenzierte Versorgungsmöglichkeiten zur Deckung des gehobenen, längerfristigen Bedarfs der Stadtbevölkerung sowie der Einwohner/- innen des sogenannten räumlichen Verflechtungsbereiches bieten und über ein breitgefächertes Ausbildungs- und Arbeitsplatzangebot verfügen.

In Hinblick auf die regionale Freiraumstruktur ist das Gebiet Teil von Gebieten mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung sowie für den Gewässerschutz.

Schleswig gilt als Konversionsstandort. Einzelne Stadtteile Schleswigs sind als Erholungsorte anerkannt.

Schleswig ist neben dem Oberzentrum Flensburg und dem Mittelzentrum Husum einer von nur drei größeren Arbeitsplatzschwerpunkten im Landesteil Schleswig. Dies hat eine hohe Pendlertätigkeit in einem entfernungs-mäßig dünn besiedelten Raum zur Folge. Dahingehend ist es erforderlich, dass die Tragfähigkeit des Zusammenspiels von Öffentlichem Personennahverkehr (OPNV) und motorisiertem Individualverkehr (IV) darauf eingestellt wird.

Den Orientierungsrahmen für Nahbereiche zentraler Orte ergänzend nennt der Regionalplan Erfordernisse und Hinweise zu strukturbestimmenden Einrichtungen in Städten und Gemeinden. Die Themenfelder Einzelhandel und Tourismus vertiefend werden im Regionalplan folgende Hinweise zur Stadt Schleswig genannt:

- *Das Geschäftsgebiet im Stadtzentrum von Schleswig einschließlich des Schlei-(Einkaufs-)Centers ist im Sinne einer städtebaulichen Neuordnung weiter auszugestalten.*
- *Auf Grund seiner historischen Bedeutung und der landschaftlich hervorragenden Lage an der Schlei ist die Stadt Schleswig ein wesentlicher Bezugspunkt des Tourismus. Die Stadt soll diese Stellung auch im Hinblick auf ihr kulturelles Angebot und die vorhandenen differenzierten Erholungsmöglichkeiten stärken.*
- *Der Pflege der Baustruktur der Stadt als ehemaligem Fürsten- und Regierungssitz mit Dom und Schloss und der alten Fischersiedlung „Holm“ sowie der sinnvollen Umnutzung vorhandener Altstandorte von öffentlichen Einrichtungen kommt große Bedeutung zu.*

Im Handlungsfeld Regionale Wirtschaft und Infrastruktur trifft der Regionalplan folgende u.a. Aussagen zum Thema Dienstleistungen und Tourismus:

- *Durch Attraktivitätssteigerungen können die Innenstädte von Flensburg, Husum und Schleswig als wohnortnahe wie auch als überregio-*

nale Einkaufs- und Dienstleistungszentren sowie in ihrer touristischen Bedeutung gestärkt werden.

- *Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollen vorrangig in Flensburg und in den Mittelzentren Husum und Schleswig konzentriert werden. Dabei sollen die Auswirkungen sowohl auf den innerstädtischen Einzelhandel als auch auf andere zentrale Orte im Einzugsbereich besonders sorgfältig geprüft werden.*

Eine Stärkung des Tourismus soll u.a. durch „den Erhalt regionstypischer Orts- und Landschaftsbilder, historischer Stadtbilder samt Hafenumgebung und den Ausbau der Naturerlebnismöglichkeiten“ erreicht werden.

Sanierungsgebiet

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse und Sanierungsziele sowie nach Abwägung gemäß den Kriterien des BauGB ist der Bereich zwischen der Michaeliallee und der Königstraße (*genaue Abgrenzung siehe Kap. 5.1*) mit Beschluss der Ratsversammlung der Stadt Schleswig vom 27. April 2015 als **Sanierungsgebiet „Innenstadt“** gemäß § 142 BauGB förmlich festgelegt worden. Die Sanierung wird im umfassenden Verfahren unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB durchgeführt. Die Sanierung soll innerhalb von 15 Jahren abgeschlossen werden.

4.3 Weitere planerisch beachtliche Belange

Naturschutzrechtliche Vorgaben greifen auch bei der Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen oder anderen Bauvorhaben im innerstädtischen Bereich. Beim Abriss oder der Sanierung von Gebäuden, der Neugestaltung von Freiräumen, der Sanierung sowie dem Um- oder Neubau von Verkehrsstrassen kann es zu Betroffenheiten von Gehölzen oder von geschützten Tierarten kommen. Um dem Vermeidungs- und Verminderungsgebot des BNatSchG zu folgen, sind deshalb sowohl von öffentlichen als auch von privaten Bauherren rechtzeitig Abstimmungen mit der Naturschutzbehörde des Kreises zu führen bzw. artenschutzrechtliche Fachgutachten erstellen zu lassen. Durch die geeignete Zeitplanung bei Bauvorhaben lassen sich die meisten Eingriffe bezüglich des Artenschutzes vermeiden. Gegebenenfalls sind vorbereitende Maßnahmen oder rechtzeitig Kompensationsmaßnahmen zu ergreifen.

Bei den weiteren Überlegungen zur Altstadtumfahrung auf der ehemaligen Kreisbahntrasse ist das nach Europarecht ausgewiesene NATURA-2000-Gebiet „Schlei incl. Schleimünde und vorgelagerter Flachgründe“ (DE 1423-394) mit zu betrachten.

In der Rahmenplanung sind auch die **Belange des Klimaschutzes** sowie der Klimafolgenanpassung zu berücksichtigen. Auf gesamtstädtischer Ebene werden im ISEK Schleswig (2010) die Leitziele:

- Reduzierung der CO₂-Emissionen
- Steigerung der Energieeffizienz
- Sensibilisierung der Bevölkerung

für den „Handlungsschwerpunkt „Energie und Klimaschutz“ formuliert, die unter Berücksichtigung der gebietsbezogenen Rahmenbedingungen auch auf das Sanierungsgebiet zu übertragen sind. Ein aktuelles bzw. zeitgemäßes Klimaschutzkonzept der Stadt Schleswig liegt derzeit nicht vor.

Ferner sind bei der Rahmenplanung und der Vorbereitung und Durchführung der Maßnahmen, insbesondere bei der Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen auch **zielgruppenspezifische Belange** von Menschen mit Behinderung, von Kindern und Jugendlichen sowie von Familien besonders zu berücksichtigen. Dabei ist auch die Verwirklichung der Geschlechtergerechtigkeit zu berücksichtigen.

5 Analyse des Planungsraumes

5.1 Abgrenzung des Rahmenplan- bzw. Sanierungsgebietes

Das Planungsgebiet des Rahmenplanes „Schleswig Innenstadt“ bzw. das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ befindet sich im nördlichen Siedlungskern des Mittelzentrums Schleswig (25.000 Einwohner), nordwestlich der historischen Altstadt.

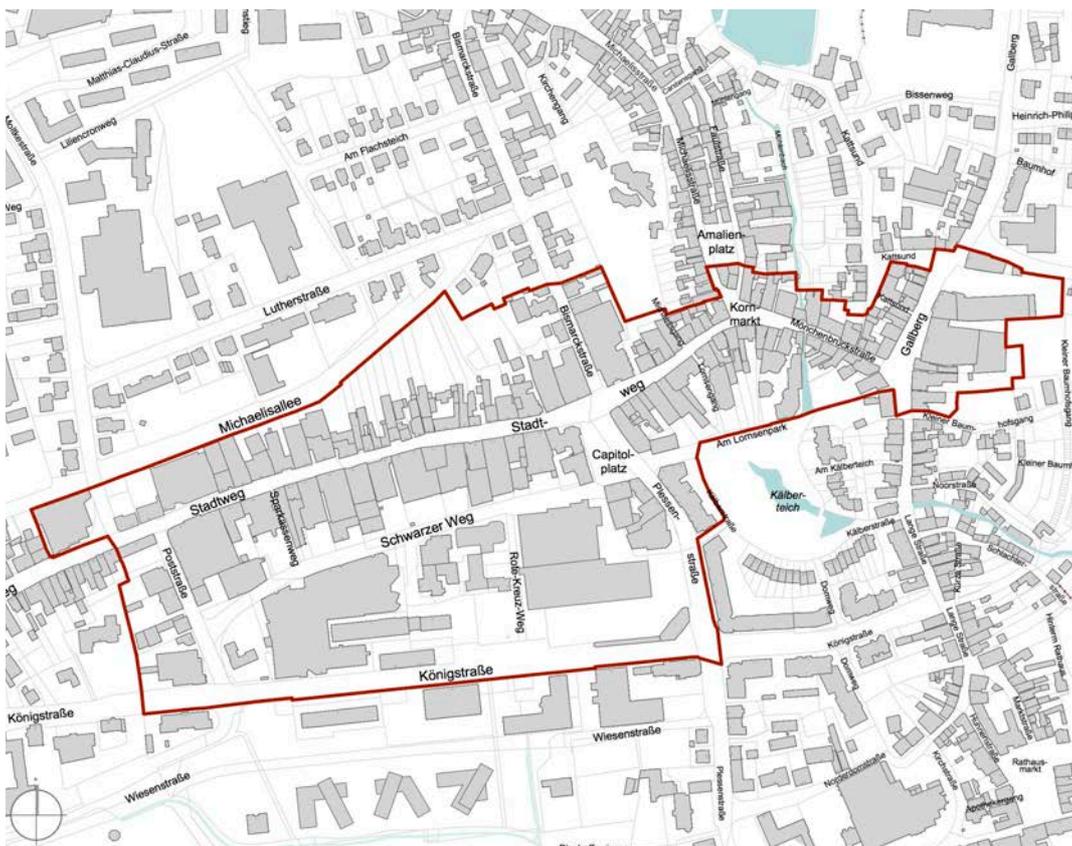


Abb. 2: Abgrenzung Sanierungsgebiet „Innenstadt“

Im Norden umschließt das Sanierungsgebiet die nördlich des Stadtweges und östlich der Moltkestraße gelegenen Grundstücke bis zur Bismarckstraße, deren beidseitige Bebauung bis zu den Hausnummern 1, 3, 3a, 4, 6 vom Sanierungsgebiet eingeschlossen wird. Im Folgenden umfasst das Gebiet auch die flankierende Bebauung der Straßen Kornmarkt, Mönchenbrückstraße und Gallberg.

Im Osten wird das Gebiet von den beiden Parkplätzen am Kleinen Baumhofgang begrenzt. Die östliche Grenze führt entlang der Straßen Kleiner Baumhofgang, Am Lornsenpark und Kälberstraße bis zur Plessenstraße. Diese mündet in die Königstraße, welche das Gebiet nach Süden abgrenzt. Im Westen wird das Gebiet schließlich durch die westliche Bebauung der Poststraße sowie durch das Grundstück der Stadtbücherei (Stadtweg 72-76) begrenzt.

Das gesamte Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 17,5 ha.

Das Gebiet umschließt die Schleswiger Innenstadt samt der Fußgängerzone (Stadtweg/ Kornmarkt/ Mönchenbrückstraße), so dass es weitgehend durch innerstädtischen Einzelhandel geprägt ist. Vor allem der nordöstliche bzw. östliche Teil weist eine überwiegend kleinteilige Bebauung mit Hinterhofstruktur auf. In dem Bereich zwischen Schwarzer Weg und Königsstraße befindet sich zudem das Einkaufszentrum „Schlei-Center“, ein Parkhaus sowie der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB). In unmittelbarer Nähe ist in Richtung Süden die Parkanlage der Königswiesen gelegen.

Die Abgrenzung des Sanierungsgebietes erfolgte auf Grundlage der Vorbereitenden Untersuchungen. Diese umfassten zusätzlich zu den vorgenannten Bereichen auch den Bereich Lollfuß sowie Grundstücke südlich der Königstraße und nördlich der Michaelisallee.

Aufgrund der Untersuchungsergebnisse und der Sanierungsziele sowie nach Abwägung gemäß den Kriterien des BauGB sind die oben beschriebenen Bereiche im Anschluss der Vorbereitenden Untersuchungen als **Sanierungsgebiet „Innenstadt“** förmlich festgelegt worden.

Plan 01: Städtebauliche Einordnung/ Lage im Raum

5.2 Historische Entwicklung und Denkmalschutz

Stadtgeschichtliche Entwicklung von Schleswig und dem heutigen Innenstadtbereich

Schleswig ist die älteste Stadt im Bundesland Schleswig-Holstein. Erstmals erwähnt wird die Stadt als „Sliasthorp“ im Jahr 804. Skandinavische Quellen berichten von einem Handelsplatz namens „Hedeby“ (deutsch: Haithabu) an gleicher Stelle. Die südlich der Schlei gelegene Siedlung war im neunten Jahrhundert ein florierender Wikinger-Handelsplatz und gilt als Siedlungsursprung der heutigen Stadt Schleswig.

Diese Wikingersiedlung entwickelte sich bis zum 10. Jahrhundert zum zentralen Handelsplatz in Nordeuropa. In der zweiten Hälfte des 11. Jahrhunderts wurde die südliche Siedlung zerstört und anschließend die vermutlich bereits vorhandene Besiedlung am nördlichen Flussufer ausgebaut. Dort liegt heute der Siedlungsschwerpunkt Schleswigs.

In der Stadt selbst erinnern heute nur noch Namensgebungen („Wikingerturm“) und Volksfeste („Wikinger Tage“) an diese ruhmreiche Vergangenheit. Unweit der Stadt in Haithabu (Gemeinde Fahrdorf) finden sich dagegen noch Siedlungsreste aus der kulturhistorisch bedeutenden Wikingerzeit.

Im 13. Jahrhundert endete Schlesiwiigs Blütezeit als bedeutender Fernhandelsplatz. Die Stadt entwickelte sich in der Folge zunehmend zu einem wichtigen politischen Zentrum der Schlesiwiiger Herzöge. In dieser Zeit begründete sich auch die bis heute bestehende enge Verbindung Schlesiwiigs zu Dänemark.



Abb. 3: 1641



Abb. 4: 1761

Mitte des 16. Jahrhunderts wurde das außerhalb der Stadt gelegene Schloss Gottorf zu einer großen Residenz erweitert. 1711 wurden die bis dato selbständigen Siedlungen Friedrichsberg, Lollfuß, Hesterberg und Hühnerhäuser zur Stadt „Schleswig“ zusammengeschlossen.

Im historischen Plan von 1641 ist die Siedlungsentwicklung aus östlicher Richtung deutlich ablesbar. Die sich heute im Plangebiet befindende Straße Stadtweg diente dabei zusammen mit der Straße Lollfuß als historische Hauptstraße zwischen den Siedlungen und dem Schloss Gottorf.

Trotz des Baus der Eisenbahnverbindung und weiterer wichtiger Erschließungsstraßen wie der Königsstraße Anfang 19. Jahrhundert stellen die beiden Straßen auch heute noch eine wichtige Verbindung zwischen dem Schloss und der Innenstadt dar, an welcher sich das Plangebiet immer weiter verdichtete.

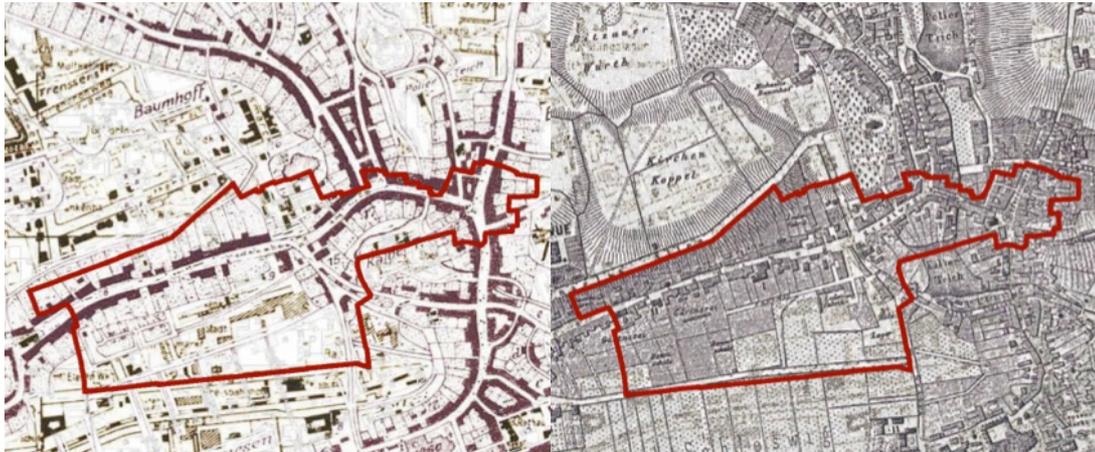


Abb. 5: 1828

Abb. 6: 1871

1867 wurde Schleswig-Holstein preußische Provinz und Schleswig zum Sitz der Provinzialregierung ernannt.

1935 wurde der Holm, eine Fischer-Insel in der Schlei, fest mit der Stadt Schleswig verbunden.

Mit der von 1946 an von der britischen Militärregierung betriebenen Umwandlung Schleswig-Holsteins von einer preußischen Provinz zum eigenen deutschen Bundesland verlor Schleswig seine bisherige herausragende Rolle unter den Städten Schleswig-Holsteins und Kiel wurde Landeshauptstadt. Im Austausch erhielt Schleswig die Obergerichte des Landes, das Schleswig-Holsteinische Landesmuseum sowie das Landesarchiv.

Nach dem Krieg fand im Plangebiet vor allem eine Verdichtung der rückwärtigen Bereiche zwischen Stadtweg und Königstraße statt. In der zweiten Hälfte der 50'er Jahre wurde im südöstlichen Plangebiet der heute noch existierende Omnibusbahnhof errichtet. Seit den 70'er Jahren entstanden das Schlei-Center, das Parkhaus sowie großflächige Einzelhandelsunternehmen entlang des westlichen Stadtweges.

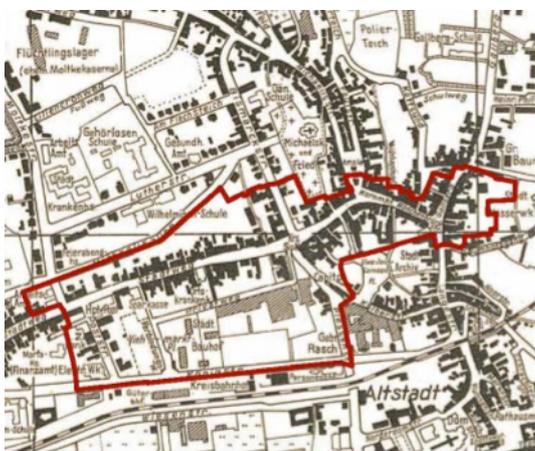


Abb. 7: 1960'er

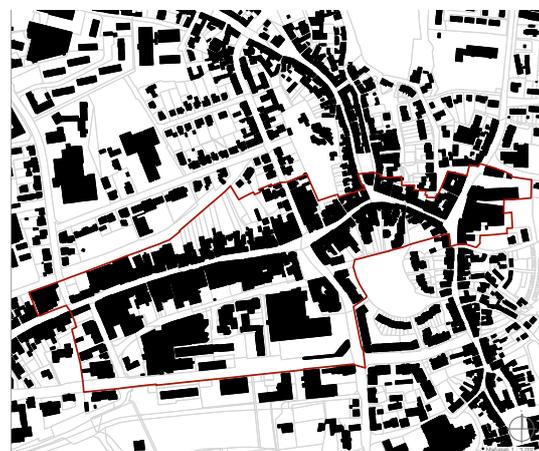


Abb. 8: heute

Denkmalschutz

Im Sanierungsgebiet befinden sich neun **besondere Kulturdenkmale** gemäß Denkmalschutzgesetz (DSchG). Bei einem weiteren Einzelgebäude ist die Kontrolle bzgl. der Eintragung in die Denkmalliste vorgesehen.

Bei acht Gebäuden ist eine Eintragung im Rahmen einer „Mehrheit von baulichen Anlagen“ (Ensemble Stadtweg-Kornmarkt) in die Denkmalliste vorgesehen. Weitere vier Gebäude sollen bezüglich einer Eintragung im Rahmen einer „Mehrheit von baulichen Anlagen“ kontrolliert werden.

Bei weiteren fünf soll ferner eine mögliche Eintragung im Rahmen einer Sachgesamtheit (Ensemble Poststraße) überprüft werden.

Weiterhin ist zu erwähnen, dass sich das Sanierungsgebiet größtenteils innerhalb des Altstadtgebietes der Stadt Schleswig aus dem 13. bis 17. Jahrhundert und sich daher in einem **archäologischen Interessensgebiet** befindet. 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.

Plan 02: Bestandsplan Denkmalschutz

5.3 Bebauungs- und Nutzungsstruktur, Städtebau

Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Die historische Entwicklung der Innenstadt lässt sich auch heute noch deutlich an ihrer Bebauungsstruktur bzw. an der Gebäudetypologie ablesen.

Der Stadtweg - die historische Hauptstraße Schleswigs – hat sich zusammen mit dem Kornmarkt und der Mönchbrückenstraße zu einer Haupteinkaufstraße bzw. Fußgängerzone entwickelt. In diesem Bereich sind auf den zum Teil tiefen „Handtuchgrundstücken“ die historischen Gebäude größtenteils 2 bis 4-geschossig (in der östlichen Ladenstraße 1 bis 2-geschossig), von ganz unterschiedlicher Größe, überwiegend erhalten geblieben. Die meisten Häuser stehen giebelständig und sind in geschlossener Bauweise errichtet.

In diesem Bereich des Sanierungsgebietes ist eine vielfältige Nutzungsstruktur aufzufinden. In den Erdgeschosszonen befinden sich neben einem überwiegenden Anteil an Einzelhandelsangeboten auch zahlreiche Dienstleister (Finanzinstitute, Versicherungen), gastronomische Einrichtungen sowie öffentliche Nutzungen (Bibliothek).

Die oberen Geschosse sind neben weiteren Nutzungen durch den Einzelhandel auch durch Dienstleistungs- und Wohnnutzungen geprägt.

An den Randbereichen des Stadtweges - im Bereich des ehemaligen „Hertie“-Kaufhauses sowie im Bereich des östlichen Stadtweges sind einige Einzelhandelsleerstände aufzufinden. Im zentralen Bereich der Ladenstraße (zwischen Poststraße und Plessenstraße) gibt es dagegen kaum Leerstände. Die nördlichen Grundstücksteile des Stadtweges sind nicht von der Rückseite zu erschließen und werden daher überwiegend als Garten und Hinterhöfe genutzt.

Die südlichen Grundstücke des Stadtweges schließen direkt an den Schwarzen Weg an. Hier befinden sich vor allem funktionale, dem Einzelhandel dienende Nutzungen wie beispielsweise Stellplätze, Anlieferzonen, Lagerflächen und Nebengebäude. Der südliche Bereich des Schwarzen Weges wurde vor allem in den 80'er bzw. 2000'er Jahren zwei- bis fünfgeschossig errichtet bzw. verdichtet. Hier herrschen ebenfalls eine heterogene Nutzungsstruktur sowie eine offene Bauweise. Neben großflächigem Einzelhandel (z.B. „Schlei-Center“) befinden sich hier auch Dienstleister (z.B. Bank), gastronomische Einrichtungen sowie eine Feuerwache. Letztere soll in naher Zukunft in einen anderen Teil der Stadt verlegt werden, wodurch die Fläche zukünftig für andere Nutzungen zur Verfügung stehen kann. Ferner befindet sich zwischen dem Schwarzen Weg und der Königsstraße ein zentrales öffentliches Parkhaus, welches aufgrund von Sanierungsbedarf nur noch teilweise genutzt werden kann. Weitere Parkplätze bestehen auf dem Dach des „Schlei-Centers“, welches mit einigen Leerständen in den Einzel-

handelsflächen zu kämpfen hat. Direkt neben dem Parkhaus schließt der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) der Stadt Schleswig an.

Die Platzsituation rund um die Straße Gallberg ist durch überwiegend historische, zwei- bis viergeschossige Gebäude von stark variierender Größe bestimmt. Der Großteil der Gebäude ist giebelständig und in geschlossener Bauweise errichtet worden. Der Gallberg bildet den östlichen Abschluss der Fußgängerzone und zugleich den Übergang von der Innenstadt in die Altstadt. Die Erdgeschosszonen sind neben der öffentlichen Nutzung (Teile der Stadtverwaltung) überwiegend gewerblich genutzt; in den oberen Geschossen überwiegt die Wohnnutzung. In den für gewerbliche Nutzung bzw. Einzelhandel vorgesehenen Erdgeschosszonen bestehen zum Teil erhebliche Leerstände.

Städtebau

Insgesamt wird das Stadtbild durch die unterschiedlichen Charaktere der Nutzungs- und Bebauungsstruktur innerhalb des Gebietes geprägt.

Während entlang der Fußgängerzone und des Gallberges die historische Bebauung mit einer gemischten, aber vorrangig auf den Einzelhandel orientierten Nutzung dominiert, weist das südliche Sanierungsgebiet (südlich des Stadtweges) eine heterogene Nutzungs- und Bebauungsstruktur mit zum Teil ungeordneten rückwärtigen Bereichen auf, was sich auch in der Gestaltung und damit im Stadtbild negativ widerspiegelt.

Auch die nördlichen Grundstücksteile des Stadtweges weisen aufgrund ihrer einseitigen Erschließung untergeordnete Bereiche und unattraktive Rückseiten auf.

Hinzu kommt die mangelnde Anbindung des Bereiches Schwarzer Weg an den Stadtweg/ Fußgängerzone und in Richtung Königstraße sowie weiterführend in Richtung Königswiesen, was sich besonders auf das „Schlei-Center“ negativ auswirkt. Die wenigen vorhandenen Durchgänge sind wenig attraktiv oder verlaufen durch ein Geschäft, was für Ortsunkundige schwer nachzuvollziehen ist.

Ferner gibt es eine Vielzahl von sanierungsbedürftigen (*vgl. auch Kap. 5.4 Gebäudezustand und erhaltenswerte Bausubstanz*) und leerstehenden Geschäften und Gebäuden.

Beispielbilder Bebauungsstruktur:



Abb. 9: historische Altstadtbebauung (Stadtweg)



Abb. 10: Geschosswohnungsbau (Gallberg)



Abb. 11: großmaßstäbliche Nachkriegsbauten (Königstraße)



Abb. 12: Hinterhofbebauung (Rückseite Stadtweg)

Beispielbilder Nutzung:



Abb. 13: reine Wohnnutzung (Gallberg)



Abb. 14: Stadtbücherei (Stadtweg)



Abb. 15: gemischte Nutzung (Stadtweg)



Abb. 16: Leerstand (Stadtweg)

Plan 03: Bestandsplan Schwarzplan

Plan 04: Bestandsplan Nutzungsstruktur

Plan 05: Bestandsplan Gebäudetypologien

5.4 Gebäudezustand und erhaltenswerte Bausubstanz

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung wurde im Oktober 2012 anhand einer äußeren Inaugenscheinnahme der sichtbaren Gebäudeteile (Fassade, Fenster, Traufen, Sockelbereiche und Fenstereindeckungen) eine Beurteilung des äußeren Zustandes für die Hauptgebäude des Sanierungsgebietes durchgeführt.

Die Ergebnisse sind im Zuge der weiterführenden Rahmenplananalyse durch die Ermittlung der seitdem erfolgten Gebäudesanierungen aktualisiert und um die Beurteilung der rückwärtigen Gebäudeteile bzw. der Nebengebäude vervollständigt worden.

Die Beurteilung des äußeren Zustandes dient der Bewertung des städtischen Erscheinungsbildes sowie der Einschätzung der städtebaulichen Gesamtsituation innerhalb des Sanierungsgebietes.

Die Einteilung der **Gebäudezustände** erfolgte unter folgenden Gesichtspunkten:

guter baulicher Zustand

Fassade: Mauerwerk, Anstrich und Putz ohne Schäden

Fenster: intakte Kastenfenster, Isolierverglasung

Dach: keine Schäden an der Dacheindeckung

relativ guter baulicher Zustand

Fassade: leichte Fugenschäden, leichte Putzschäden

Fenster: Gebrauchsspuren an Kastenfenster, intakte Einfachverglasung

Dach: leicht verwitterte Dacheindeckung

schlechter baulicher Zustand

Fassade: leichte Schäden am Mauerwerk , Putzschäden

Fenster: schadhafte Kastenfenster, intakte Einfachverglasung

Dach: verwitterte Dacheindeckung

sehr schlechter baulicher Zustand

Fassade: Schäden am Mauerwerk, großflächige Putzschäden, stärkere Schäden

Fenster: Einfachverglasung, schadhafte Rahmen und stärkere Schäden

Dach: schadhafte Dacheindeckungen, schadhafte Traufe/ Fallrohre und stärkere Schäden

Anhand dieser Beurteilung wurden

- ca. 26% der Gebäude mit einem guten baulichen Zustand bewertet. Diese Gebäude weisen kaum bauliche Mängel an den sichtbaren Bauteilen auf.
- ca. 36% der Gebäude mit einem relativ guten baulichen Zustand beurteilt. Sie weisen lediglich leichte bauliche Mängel an einigen sichtbaren Bauteilen auf.
- ca. 34% der Gebäude mit einem schlechten Zustand ermittelt. Hier wurden an vielen sichtbaren Bauteilen bauliche Mängel erfasst.
- ca. 4% der Gebäude innerhalb des Untersuchungsbereiches mit einem sehr schlechten Zustand bewertet. Diese Gebäude weisen starke bauliche Mängel an nahezu allen sichtbaren Bauteilen auf.

Somit befinden sich nach einer ersten Inaugenscheinnahme knapp 40% der Gebäude innerhalb des Sanierungsgebietes in einem bautechnisch schlechten Zustand, wobei sich der überwiegende Teil in den Randbereichen der Fußgängerzone befindet. Aufgrund der Lage und Größe fallen die Zustände der Hertie-Immobilie und des Parkhauses besonders negativ auf.

Aufgrund der visuellen Einschätzung der Gebäudezustände und der stetig steigenden Anforderungen der Energieeinsparverordnung (EnEV) ist anzunehmen, dass sämtliche Gebäude, die in relativ gutem, in schlechtem oder sehr schlechtem Zustand sind, den Anforderungen an die aktuelle EnEV nicht mehr in Gänze genügen. Im Zuge der Sanierungen sind bei diesen Gebäuden Verbesserungen insbesondere an der Gebäudehülle vorzunehmen (Dach, Fassade, Fenster). Diese energetischen Sanierungsmaßnahmen müssen mit dem Anspruch an die Erhaltung des Stadtbildes in Einklang gebracht werden.

Aus diesem Grund wurde im Zuge der Beurteilung des Gebäudezustandes auch eine Einschätzung bezüglich der Erhaltenswürdigkeit der Bausubstanz und der städtebaulichen Bedeutsamkeit der Gebäude vorgenommen.

Im Sanierungsgebiet befinden derzeit 8 Gebäude, welche vor allem aufgrund ihrer gut erhaltenen beziehungsweise nicht überformten historischen Fassade als **erhaltenswerte Bausubstanz** eingestuft werden können. Ferner wurden 19 Gebäude eingestuft, die aufgrund ihrer Lage (Eingangs- und Ecksituation), Kubatur, historischen Fassade, kleinteiligen baulichen Gestaltung, deutlich ablesbaren Bauepoche etc. als Einzelgebäude für die Innenstadt Schleswig als **stadtbildprägend bzw. städtebaulich bedeutsam** und daher durchaus erhaltenswert sind. Weitere 33 Gebäude wurden hinsichtlich ihrer **Ensemblewirkung** mit ihren gut erhaltenen historischen Fassaden ebenfalls als **städtebaulich bedeutsam** und damit **erhaltenswert** eingestuft.

Beispielbilder erhaltenswerte Bausubstanz/ Städtebauliche Bedeutsamkeit:



Abb. 17: erhaltenswerte Bausubstanz



Abb. 18: Städtebaulich bedeutsames Gebäude



Abb. 19: Städtebaulich bedeutsame Gebäude aufgrund einer Ensemblewirkung

Plan 06: Bestandsplan optischer Gebäudezustand
Plan 07: erhaltenswerte Bausubstanz/ Städtebauliche Bedeutsamkeit

5.5 Versorgungs- und Infrastruktur

In Norden und Westen an das Plangebiet angrenzend, befinden sich in fußläufiger Entfernung eine Vielzahl von sozialen Einrichtungen, wie Schulen, Kindergärten sowie Seniorenbetreuungseinrichtungen und Pflegeheime. Das Gebiet erscheint in diesem Zusammenhang als ausreichend versorgt. Ferner befinden sich im bzw. in direkter Umgebung des Plangebietes vier größere Lebensmitteleinzelhändler. Ebenfalls ist das Gebiet von einer ausreichend großen Anzahl von gastronomischen Einrichtungen geprägt, wobei der Schwerpunkt im preisgünstigeren Segment von Cafés und Bistros liegt.

Innerhalb des Sanierungsgebietes befinden sich einige wenige kulturelle Einrichtungen (z.B. Kino, Bücherei und Museum). Darüber hinaus grenzt jedoch die Altstadt mit zahlreichen historischen kulturellen Einrichtungen in fußläufiger Entfernung direkt an das Plangebiet.

Eine Unterversorgung für das Gebiet ist vor allem im Bereich der touristischen Unterkünfte bzw. Beherbergungen festzustellen. Innerhalb des Gebietes befinden sich keine; angrenzend an das Plangebiet einige wenige Unterkünfte, wobei hier der Schwerpunkt vor allem bei der Kategorie Ferienwohnungen liegt. Ein Bedarf für die Innenstadt besteht folglich für Unterkünfte mit einer höheren Bettenanzahl, d.h. vorwiegend Hotels und Gasthöfe.

Dieses ergibt auch die Analyse des Tourismuskonzeptes für die Stadt Schleswig, welches generell den Mangel an qualitativ hochwertigen Beherbergungskapazitäten für die Stadt aufzeigt. Indes können die bestehenden Beherbergungen aufgrund ihrer Nähe zum Sanierungsgebiet ebenso als Potenzial zur Stärkung der Innenstadt genutzt werden.

Plan 08: Bestandsplan vorhandene Infrastruktur

5.6 Einzelhandelsstruktur

Große Teile der Innenstadt (Stadtweg, Kornmarkt, Mönchenbrückstraße) sind als Fußgängerzone ausgebildet, was sich positiv auf die Einkaufsatmosphäre und die Aufenthaltsqualität auswirkt.

Die Einzelhandelsituation in dem Plangebiet ist jedoch zweigeteilt (*Vgl. Potenzialanalyse und Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept Schleswig Kap. 8.1. Schleswiger Innenstadt*): Der Bereich zwischen der Poststraße und der Plessenstraße/ Bismarckstraße bildet derzeit den sogenannten „Kernbereich“ bzw. die Haupteinkaufslage der Innenstadt. Hier befinden sich entlang des Stadtweges vor allem moderne Geschäftshäuser mit großen Verkaufsflächen und mehreren leistungsfähigen Magnetbetrieben sowie südlich des Schwarzen Weges das Einkaufszentrum „Schlei-Center“. Letzteres weist jedoch seit einiger Zeit einige leerstehende Ladenflächen

auf. Mit der Aufgabe des Warenhauses „Hertie“ im westlichen Eingangsbereich der Fußgängerzone ist zusätzlich ein wichtiger Magnetbetrieb verloren gegangen.

Der angrenzende Bereich (sog. Nebenlage), der östliche Abschnitt der Ladenstraße (östlich der Plessenstraße), ist sehr kleinteilig beschaffen und vielerorts durch kleine Plätze und Gassen und Hinterhöfe geprägt. Die Verkaufsflächen sind hier im Durchschnitt deutlich kleiner als im westlichen Abschnitt. Das Einzelhandelsangebot nimmt ab; der Bereich ist stärker durch konsumnahe Dienstleistungen geprägt. Mit zunehmender Entfernung zum Kernbereich weisen die Standortlagen einen lückenhaften Nutzungsbesatz und einen höheren Leerstandsanteil auf. In diesem Bereich sind keine Magnetbetriebe vorhanden.

Die gesamte Innenstadt verfügt nach Schätzungen über knapp 22.500 qm Verkaufsfläche, die sich auf insgesamt 125 Betriebe verteilt. Die durchschnittliche Ladengröße von 180 qm deutet auf einen kleinteiligen Einzelhandelsbesatz hin. Anfang 2015 standen allerdings ca. 7.600 qm potenzielle Ladenfläche leer. Dies entspricht einer Leerstandsquote von rund 25%. Die Gründe für Leerstände sind vor allem mit den kleinteiligen Strukturen, den Mietpreisvorstellungen, Modernitätsdefiziten, Altersnachfolgen etc. zu erklären. Strukturprägend wirkt sich dabei die leerstehende „Hertie“-Immobilie aus, die mehr als die Hälfte der inaktiven Verkaufsfläche auf sich vereint.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung (VU) aus dem Jahr 2012 wird das Einzelhandelsangebot für ein Mittelzentrum als quantitativ umfangreich beschrieben. Dies gilt insbesondere für die Segmente „Bekleidung“ und „Schuhe“, in diesen Bereichen wird das Mittelzentrum seiner Versorgungsfunktion gerecht, wobei etwa die Hälfte des geschätzten Jahresumsatzes im Gebiet auf diesen Bereich entfällt. In den Segmenten „Elektronik“ sowie „Hausrat/ Glas/ Porzellan/ Keramik“ fehlen dagegen leistungsfähige Anbieter.

Die 2015 durchgeführte Potenzialanalyse und Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Schleswig stellt den Branchenmix der Innenstadt als weitgehend ausgeglichen dar. Das Angebotsprofil ist durch seinen Schwerpunkt im mittleren Angebots- und Preisniveau gekennzeichnet. Ein Großteil der Anbieter ist nicht filialisiert. Die Angebotsbreite für einen innerstädtischen Einzelhandelsstandort ist jedoch aus Gutachter-sicht noch steigerbar. Anders als in der VU besteht gemäß der Potenzialanalyse insgesamt ein Defizit in Bezug auf „standardisierte/ konsumige“ aber auch qualitätsorientierte Angebote mit Magnetfunktion aus den Sortimentsbereichen Bekleidung/Schuhe und Sport. Da der tägliche Bedarf eine bedeutende Rolle für die Frequenzen einer Innenstadt einnimmt, ist die

Ausstattung mit Nahrungs- und Genussmitteln als unzureichend einzuordnen.

Ferner fehlt es derzeit an einer Ausdifferenzierung im mittleren Genre, um das innerstädtische Profil der Sortiments- und Nutzungsvielfalt qualitativ und quantitativ zu schärfen. Zur Weiterentwicklung der Innenstadt ist daher die Aktivierung von Potenzialflächen durch frequenzerzeugende Nutzungen erforderlich. Geeignete Potenzialflächen zum Verkaufsflächenausbau bis zu einer Verkaufsfläche von 5.000 qm (wie das Parkhausquartier oder die ehemalige „Hertie-Fläche“) sind laut Gutachten vorhanden.

5.7 Geltendes Planrecht

Flächennutzungsplan 1996

Im Flächennutzungsplan der Stadt Schleswig wird das Sanierungsgebiet überwiegend als gemischte Baufläche dargestellt. An den Gebietsgrenzen werden zudem einzelne Flächen für den Gemeinbedarf sowie die Straßenverkehrsflächen Königstraße, Plessenstraße, Bismarckstraße sowie der ZOB als Flächen für die örtlichen und überörtlichen Hauptverkehrszüge dargestellt.

Bebauungspläne

Die vorhandenen und sich in der Aufstellung befindlichen Bebauungspläne sowie der Geltungsbereich der geplanten Gestaltungssatzung für die Altstadt sind in dem Plan „Geltendes Planrecht“ dargestellt.

Plan 09: Geltender FNP (1996)

Plan 10: Geltendes Planrecht

5.8 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentumsverhältnisse der Stadt Schleswig innerhalb des Sanierungsgebietes können aus dem Plan „Städtisches Eigentum“ entnommen werden. Es wird ersichtlich, dass sich alle öffentlichen Frei- und Verkehrsflächen sowie einige wenige Gebäude in städtischem Eigentum befinden. Alle anderen Grundstücke sind in Privateigentum.

Plan 11: Bestandsplan Städtisches Eigentum

5.9 Grün- und Freiraum

Das Sanierungsgebiet liegt zentral im Siedlungsgebiet der Stadt Schleswig. Die mittig verlaufende Ost-West-Achse des „Stadtweges“ ist die historische Verbindung zwischen Schloss Gottorf im Westen und dem Dom im Osten.

Eine über das Sanierungsgebiet hinausweisende Freiraumbeziehung ist die parallel im Norden geführte Michaelisallee, eine Grünverbindung am Hang (Fuß- und Radweg) mit prägendem Großbaumbestand und Blickbeziehungen in die Stadt und in Richtung Schlei.

Im Süden am Ufer der Schlei befinden sich die Königswiesen. Die stark frequentierte Parkanlage, mit Sport, Spiel- und Erholungsangeboten, gestaltet den Übergang zwischen Stadt und freier Landschaft. Sie ist mit weiteren attraktiven Freiräumen am Schleiufer verbunden.

Das Mühlenbachtal ist eine Biotopstruktur (mit dem Polierteich und dem Kälberteich), die aus dem Norden kommend, das Stadtgebiet, Richtung Holmer Noor nach Süden quert. Nicht alle Streckenabschnitte des Mühlenbachs sind erlebbar. In der Ladenstraße ist sie nur für äußerst aufmerksame Besucher wahrnehmbar.

Aufgrund der innerstädtischen Lage und der straßenbegleitenden verdichteten Bauweise sind im direkten Sanierungsgebiet städtische, steinerne Freiflächen prägend. Zwischen Poststraße und Gallberg/Lange Straße ist der Stadtweg als Fußgängerzone ausgebildet. Ihr angegliedert sind die Plätze Capitolplatz, Kornmarkt und Gallberg.

Der Bodenbelag ist nicht in allen Abschnitten gehfreundlich und barrierearm. Baumscheiben, Beleuchtung, Vitрины und das Mobiliar sind sehr heterogen ausgebildet und z.T. stark abgenutzt oder defekt. Die Vielfalt an Werbung, Aufstellern und Dekorationselementen erzeugt ein äußerst unruhiges Bild und stellt für Besucher keine Orientierungshilfe, sondern eine optische Überforderung dar.



Abb. 20, 21, 22: Ausstattung Fußgängerzone

Die verkehrsreiche Bismarckstraße teilt die Fußgängerachse in einen belebteren Westteil und den weniger frequentierten Ostteil, der allerdings stark durch eine sehr kleinteilige Gebäude- und Nutzungsstruktur geprägt ist. Die Straße erschwert es, den Zusammenhang zwischen den beiden Teilen der Ladenstraße wahrzunehmen. Als natürliche Strukturen sind in der Fußgängerzone nur wenige Bäume vorhanden. Der Mühlenbach, der im Bereich Mönchenbrückstraße die Fußgängerzone quert, ist im Norden nur durch einen Gastronomiebetrieb erreichbar sowie durch einen „Balkon“ in Richtung Süden.



Abb. 23, 24: Mühlenbach

Der **Capitolplatz** grenzt direkt an die vielbefahrende Bismarckstraße an. Er wird für Veranstaltungen genutzt und weist Bäume mit Pflanzinseln auf. Er ist aus Richtung Parkhaus kommend, der Platz, den Besucher, die in Richtung Fußgängerzone und Einkaufsbereich möchten, betreten. Allerdings ist der Übergang zum ZOB und zum Parkhaus sehr eng und unübersichtlich. Zudem stellen querende Fahrzeuge ein zusätzliches Hindernis dar. Bodenbelag, Mobiliar und sonstige Ausstattung sind wie in der gesamten Fußgängerzone und auf allen Plätzen unzureichend und folgen keiner einheitlichen Leitlinie.



Abb. 25, 26: Capitolplatz

Der kleine Platz des **Kornmarkts** besitzt einen etwas ruhigeren Charakter und ist durch gastronomische Nutzung und drei Einzelbäume geprägt. Auch hier ist der Belag nicht mehr in einem guten Zustand.

Der **Gallberg** ist eine Verbindung zwischen der verkehrsberuhigten Lange Straße im Zentrum der Altstadt und dem Norden Schleswigs. Insofern stellt er einen sehr wichtigen Übergangsbereich zwischen Einkaufsbereich und historischer Altstadt dar. Im Übergang zur Fußgängerzone weitet sich die Straße zu einem langgestreckten Platz mit klaren Platzkanten und attraktiven historischen Gebäuden. Auch hier sind die Bodenbeläge in äußerst schlechtem Zustand und sind als Vorfeld der vorhandenen zum Teil sehr wertvollen historischen Gebäude nicht angemessen. Sitzmöglichkeiten und eine adäquate Beleuchtung fehlen hier völlig.



Abb. 27: Gallberg

Die Fußgängerzone ist weitgehend als geschlossener Raum zu erleben, der durch die Plätze rhythmisiert wird. Blickbeziehungen nach Norden oder Süden sind nur sehr eingeschränkt möglich.

Eine wichtige Blickachse ist die Poststraße. Ihre südliche Verlängerung reicht in die Königswiesen und endet in der Seebrücke der Schlei.

Zwischen Stadtweg und Schwarzer Weg sind fußläufige Verbindungen durch einen öffentlichen Durchgang in Richtung Schlei-Center sowie zwei weitere nicht öffentliche Passagen oder Geschäftshäuser vorhanden. Nach Norden zur Michaelisallee wurden möglicherweise ehemals vorhandene Verbindungen überbaut; hier ist nur noch eine Verbindung durch eine Bäckerei hindurch möglich.

Durch den Lornsen- und den Michaelisgang allerdings kann die Fußgängerzone gequert werden. Diese Gassen verbinden die südlich angrenzende Grünfläche am Kälberteich mit dem Grünraum um das Grundstück der Kirchengemeinde/ Jugendzentrum.

Entlang des Mühlenbachs ist nach Norden eine Wegebeziehung in Richtung kleiner Grünflächen möglich, nach Süden ist eine Verbindung zur Zeit nicht

vorhanden, aber auch hier verläuft das Gewässer in einem offenen Bachbett. Östlich benachbart sind hier Parkplätze, so dass im Moment eine gewässerparallele Fußwegeverbindung nicht möglich ist.

Eine Besonderheit stellen die kleinen Gassen zwischen Amalienplatz und Gallberg dar. Sie besitzen eine eigene räumliche Qualität, sind jedoch in einem desolaten Zustand.

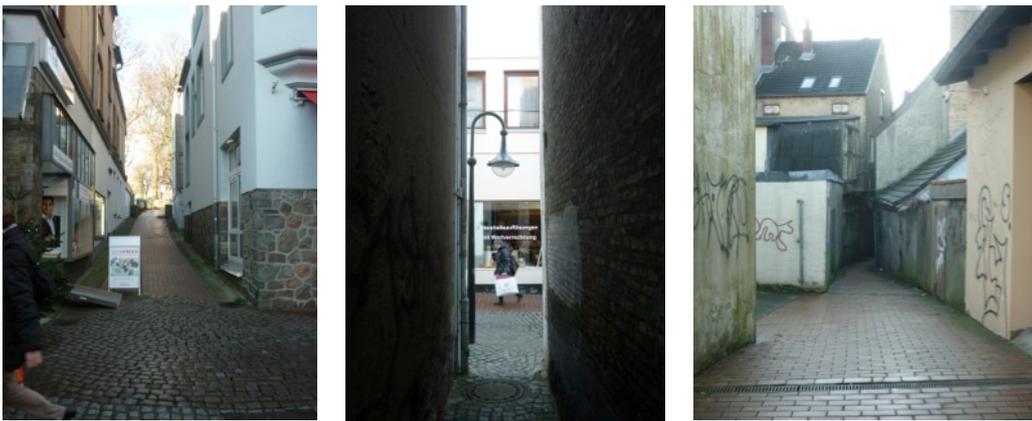


Abb. 28, 29, 30: Gassen und Durchgänge

Großgrün ist im Planungsraum in geringem Umfang vorhanden. Dies sind die ortsbildprägenden Linden der benachbarten Michaeliallee und der Baumbestand auf dem benachbarten Kirchengrundstück sowie am Kälberteich. Innerhalb des Gebietes stehen in geringem Umfang Bäume auf privaten Grünflächen und in der Fußgängerzone. Diese Bäume wirken jedoch wenig raumbildend und verengen durch die aufgemauerten Baumscheiben den engen Gehbereich zusätzlich. Die einseitige Allee in der Königsstraße ist ebenfalls prägend, besitzt aber keine Fortführung zur beidseitigen Allee in der Altstadt.

Aus Sicht des Freiraums stellt die mangelhafte Gestaltung und Ausstattung der Plätze einen zentralen Mangel dar. Andererseits ist hier aber auch ein großes Potenzial zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt vorhanden. Die Plätze rhythmisieren den Fußgängerbereich und sollten zum Aufenthalt einladen.

Außerdem beginnt der westliche Teil der Fußgängerzone sehr unvermittelt und könnte als Auftakt gestaltet werden.

Ortsspezifische Besonderheiten wie der Mühlenbach oder die kleinen Gassen um Gallberg und Amalienplatz werden zur Zeit nicht als Potenzial genutzt.

Für die von der Innenstadt anzusprechenden Zielgruppen, wie Touristen, Einwohner, Einkaufende und Flanierende fehlen Orientierung und Aufenthaltsmöglichkeiten; eine einladende Atmosphäre ist durch die mangelhafte Ausstattung, fehlende Sitzmöglichkeiten und Treffpunkte nicht vorhanden. Durch zahlreiche Werbetafeln und Aufsteller in der Fußgängerzone entsteht mit der Uneinheitlichkeit der sonstigen Materialien ein überladenes Straßenbild, das die Orientierung zusätzlich erschwert. Ältere Menschen, Menschen mit Gehbehinderungen oder Kinderwagen Schiebende sollten glatte, barrierearme Wege und Beläge vorfinden.

Aufenthaltsbereiche für die zahlreichen Jugendlichen und Schüler und Schülerinnen der Innenstadtschulen fehlen. Für Kinder finden sich keine Spielangebote.

Plan 12: Bestandsplan Grün- und Freiraum

5.10 Verkehrsinfrastruktur und Erschließung

Überörtliche Anbindung des Gebiets

Das Mittelzentrum Schleswig liegt zwischen den Städten Flensburg, Kiel, Rendsburg und Husum. Die Stadt ist überörtlich durch die B201 im Norden und der B76 im Westen und Süden an das Bundesstraßennetz angebunden. Mit der B77 ist die Stadt im Süden über die Anschlussstelle Schleswig Jagel an die BAB A7 angeschlossen. Die B201 bindet westlich die Stadt über die Anschlussstelle Schleswig Schuby ebenfalls an die A7 an.

Anbindung des Plangebietes

Das Sanierungsgebiet ist in Ost-West Richtung von den Straßen Königstraße, Schwarzer Weg, Stadtweg, Am Lornsenpark, Mönchenbrückstraße sowie knapp nördlich der Sanierungsgebietsgrenze der Michaelisstraße erschlossen. In Nord-Süd Richtung durchziehen die Straßen Moltkestraße, Poststraße, Bismarckstraße, Plessenstraße, Gallberg und die Lange Straße das Gebiet.

Zum Hauptstraßennetz gehören die Straßenzüge Bismarckstraße / Plessenstraße, die Königstraße sowie die Moltkestraße/ Poststraße.

Aufgrund der Einbahnstraßenregelungen in der Langen Straße in Nordrichtung gelangt der Verkehr aus Richtung Gallberg nur über die Bismarckstraße oder mit Umweg über den Holmer Noor Weg zur Königstraße. Die Einbahnstraße Lange Straße ist zudem als verkehrsberuhigter Bereich ausgeschildert.

Richtung Nord ist die Poststraße gesperrt, sodass hier der Weg über die Bismarckstraße gefahren werden muss

Der Schwarze Weg dient als Anbindung für die rückwärtige Anlieferung der Geschäftsrückseiten des Stadtwegs und gewährleistet die Zufahrten zum

Parkhaus Schwarzer Weg und des Parkdecks „Schlei-Center“. Eine Durchfahrt zur Plessenstraße aus Richtung Schwarzer Weg ist nicht möglich. Lediglich von der Plessenstraße kommend ist eine Durchfahrt möglich. Der Schwarze Weg ist als Tempo 20 Zone beschildert.

Zustand der Verkehrsflächen

Aus der Vorbereitenden Untersuchung (VU) der BIG Städtebau aus dem Oktober 2012 ergeben sich 4 Kategorien von Zuständen.

guter Zustand

Keine/kaum sichtbare Schäden an Fahrbahnbelägen, Beschilderung, Stadtmöblierung und Beleuchtung.

mittlerer Zustand

Leichte Risse der Fahrbahndecke. Größere Unebenheiten von Pflasterverbänden. Gebrauchsspuren an Beschilderung, Stadtmöblierung und Beleuchtung.

schlechter Zustand

Starke Risse der Fahrbahndecke. Sehr große Unebenheiten von Pflasterverbänden mit einhergehender Wölbung. Erhebliche Gebrauchsspuren an Beschilderung, Stadtmöblierung und Beleuchtung.

Sehr schlechter Zustand

Schlaglöcher in der Fahrbahndecke. Fehlende Pflasterung sowie sehr große Unebenheiten von Pflasterverbänden mit einhergehender Wölbung. Schäden an Beschilderung, Stadtmöblierung und Beleuchtung.

Plan 13: Bestandsplan Zustand Verkehrswege

Aufgrund des gleichen Alters der Fahrbahnen und deren Nebenflächen wird bei der Zustandsbeurteilung nicht weiter differenziert. Bei den Flächen mit schlechtem und sehr schlechtem Zustand gibt es außer Hochbordabsenkungen bei Einmündungen keine durchgehenden Leiteinrichtungen für Sehingeschränkte. Die Ausstattung und die Möblierung entsprechen dem Baujahr der Flächen und sind im Zuge einer Sanierung zu erneuern. Somit ergibt sich der höchste Sanierungsbedarf (sehr schlechter Zustand) für den Gallberg. In einem schlechten Zustand sind die Straßen Poststraße, Schwarzer Weg, Bismarkstraße und Am Lornsenpark.

Leistungsfähigkeit

Die Verkehrsbelastung ist im Rahmen des Verkehrskonzeptes (Büro VTT; 31.07.2015) an verschiedenen Orten ermittelt worden. Die höchsten Belas-

tungen ergeben sich in der Bismarckstraße mit einer maximalen stündlichen Verkehrsbelastung von 784 Kfz/h (16:00 Uhr) und der Königstraße 705 Kfz/h (7:00 Uhr). Die Erschließungsstraßen innerhalb des Sanierungsgebietes sind für die Verkehrsbelastungen ausreichend dimensioniert. Lediglich an den Knoten Poststr./Königstr. sowie Plessenstr./Königstr. ergeben sich gemäß dem Verkehrskonzept Optimierungsbedarfe hinsichtlich der Signalsteuerung.

Mit der Erweiterung der Helios-Klinik prognostiziert das Verkehrskonzept eine Zunahme des Verkehrs durch die Lange Straße von ca. 25% (ca. 160 Kfz/Tag). In Verbindung mit Einsatzfahrten von Rettungsfahrzeugen wäre der dortige verkehrsberuhigte Bereich nicht mehr aufrecht zu erhalten.

Ruhender Verkehr

Im Rahmen des Verkehrskonzeptes (Büro VTT; 31.07.2015) wurde eine Bestandsanalyse des Parkraumes durchgeführt. Das größte Angebot für Parkplätze bieten das öffentliche Parkhaus Schwarzer Weg sowie das Private Parkdeck „Schlei-Center“. Innerhalb des öffentlichen Parkhauses Schwarzer Weg sind aufgrund der baulichen Mängel derzeit von 825 Parkplätzen 220 gesperrt.

Die o.g. Bestandsanalyse ergab über alle Gebiete (Innenstadt, Zentrum und Domviertel) ein Überangebot an Parkplätzen (Erfassung 16.04.14; 1856 P belegt (60%); 1234 P frei (40%) sowie 7.8.14; 1659 P belegt (54%); 1394 P frei (46%) sowie eine Empfehlung für eine Parkraumbewirtschaftung. Das öffentliche Parkhaus Schwarzer Weg und das private Parkdeck „Schlei-Center“ sind für das Ziel des Stadtwegs gut zu erreichen und stellen nach Aussage des Verkehrskonzeptes mehr als ausreichend Parkraum (Reserve rund 22%) zur Verfügung.

Sollte der Neubau des Parkhauses Schwarzer Weg erwogen werden, wird durch das Verkehrskonzept eine Kapazität von 500 Parkplätzen empfohlen.

Plan 14: Bestandsplan Parkraum

Radwegeverbindung

Ein übergeordnetes Radwegenetz ist nicht vorhanden. Die Radfahrer werden innerhalb der Verkehrsflächen auf gesonderten Radwegen der Nebenf lächen oder auf der Straße zum Teil mit Radschutzstreifen geführt.

Innerhalb des o.g. Verkehrskonzeptes wurde ein Radverkehrskonzept untersucht und Maßnahmen hieraus vorgeschlagen. Teile von Maßnahmen (z.B. Radschutzstreifen auf den Fahrbahnen) wurden bereits umgesetzt.

Innerhalb der Fußgängerzone des Stadtwegs ist das Radfahren verboten.

Aus dem Verkehrskonzept ergeben sich einzelne Maßnahmen für eine gesicherte Radfahrerführung (Ergänzung Radschutzstreifen Plessenstraße, Op-

timierung Radfahrerführung Knoten Königstraße/ Plessenstraße, Radfahrerführung Am Lornsenpark/Schwarzer Weg sowie Poststraße).

Plan 15: Bestandsplan Radwege Schleswig

Fußgänger

Für die Fußgänger sind ausreichend Nebenflächen neben den Fahrbahnen vorhanden. Lediglich die Befestigungen entsprechenden teilweise nicht mehr dem heutigen Standard. Zwischen dem Stadtweg und Schwarzer Weg sind fußläufige Verbindungen durch einen öffentlichen Durchgang in Richtung „Schlei-Center“ sowie zwei weitere nicht öffentliche Passagen (nicht barrierefrei) oder Geschäftshäuser vorhanden. Nach Norden zur Michaelisallee wurden möglicherweise ehemals vorhandene Verbindungen überbaut; hier ist nur noch eine Verbindung durch eine Bäckerei hindurch möglich.

ÖPNV

Zentraler Punkt des ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) ist der zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) von hier aus durchziehen Buslinien die Stadt und verbinden die Innenstadt mit dem Bundesbahnhof in Friedrichsberg. Überlandlinien verknüpfen den ZOB mit den umliegenden Städten und Gemeinden u.a. Flensburg, Eckernförde, Süderbrarup, Husum und Kropp. Die Taktfrequenz richtet sich überwiegend nach dem Schüleraufkommen. In Zeiten außerhalb der Schulzeiten sind die Taktzeiten geringer (ca. 30% weniger). Nach Aussage der Verkehrsbetriebe ist der ZOB für den derzeitigen Betrieb zu klein. Unter Einbeziehung des Abrisses des alten Parkhauses und einer Neuerrichtung auf kleinerer Fläche ergeben sich Möglichkeiten den ZOB zu vergrößern.

5.11 Immissionen und Umwelteinwirkungen

Innerhalb des Sanierungsgebietes existieren keine signifikanten Gewerbebetriebe mit Lärmemissionen.

Die maßgebenden Lärmquellen entstehen aus dem Verkehrslärm aus ZOB, Parken, Verkehr und Feuerwehr.

Ein Grundstück im Gallberg sowie eine größere Fläche südlich des Schwarzen Weges sind im Flächennutzungsplan (1996) als „Flächen deren Böden erheblich mit umweltgefährdeten Stoffen belastet sind“ umgrenzt. Nach Aussagen des Kreises Schleswig-Flensburg (SG Regionalentwicklung) entspricht die Darstellung der Altlasten und altlastenverdächtigen Flächen jedoch nicht mehr dem derzeitigen Stand.

Dem Kreis Schleswig-Flensburg liegen aktuell insgesamt 20 altlastenverdächtige Flächen im Boden- und Altlastenkataster vor, die sich über das gesamte Sanierungsgebiet verteilen. Flächen, „deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind“, sind nach derzeitigen Kenntnisstand des Kreises im Gebiet nicht vorhanden.

Plan 16: Bestandsplan Lärmquelle

5.12 Gesamtbewertung/ Problem- und Potenzialanalyse

Stärken und Potenziale

Städtebau, Nutzung, Einzelhandel

Die Stärke des Sanierungsgebietes liegt in seiner zentralen Lage innerhalb der Innenstadt Schleswigs. Die historische Altstadt grenzt direkt an das Sanierungsgebiet an. Ebenso ist die Nähe zum Schloss Gottorf (ca. 1,7 km) sowie die fußläufige Entfernung zu dem ehemaligen Gartenschaugelände auf den Königswiesen und der Schleilandschaft zu erwähnen.

Ferner liegt eine Stärke in der Ausbildung großer Teile der Innenstadt zu einer Fußgängerzone und Einkaufsstraße. Es gibt einige wenige strukturprägende und leistungsfähige Magnetbetriebe, welche hauptsächlich im westlichen Fußgängerbereich angesiedelt sind. Ein Großteil der Filialisten ist dem mittleren Angebots- und Preisniveau/ Wertigkeit zuzuordnen (z.B. C&A, ID Sievers) und spricht damit eine breite Masse an. Der Branchenmix ist gemäß Potenzialanalyse und Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept als weitgehend ausgeglichen zu bewerten. Das Angebotsprofil ist durch seinen Schwerpunkt im mittleren Angebots- und Preisniveau gekennzeichnet. Die Angebotsbreite ist für einen innerstädtischen Einzelhandelsstandort jedoch noch steigerbar. Insbesondere in den Segmenten Bekleidung/Schuhe (knapp die Hälfte der innerstädtischen Verkaufsfläche) wird die Innenstadt ihrer Versorgungsfunktion als Mittelzentrum gerecht. Zur Weiterentwicklung der Innenstadt ist jedoch die Aktivierung von Potenzialflächen durch frequenzerzeugende Nutzungen erforderlich. Geeignete Potenzialflächen zum Verkaufsflächenausbau bis zu einer Verkaufsfläche von maximal 5.000 qm (wie das Parkhausquartier oder die ehemalige „Hertie-Fläche“) sind laut Gutachten vorhanden.

Aktuell sind auch Umbaumaßnahmen und Einzüge zu verzeichnen. So wird derzeit das leerstehende Ladengeschäft im Stadtweg 5 zu einem Spielzeugladen umgebaut.

Das Sanierungsgebiet ist zudem durch zahlreiche historisch bedeutsame Gebäude und denkmalgeschützte Gebäude geprägt. Diese sind vor allem noch in der östlichen Ladenstraße erhalten und prägen zusammen mit den unterschiedlichen Plätzen, Gassen und Höfen den kleinteiligen, historischen Charakter dieses Bereiches der Fußgängerzone.

Darüber hinaus gibt es einige kulturelle Einrichtungen (Kino, Museum, Bibliothek), welche das Gebiet für die Bewohner Schlesiwijs aber auch für die Touristen zusätzlich interessant machen.

Mit der leerstehenden Hertie-Immobilie, dem sanierungsbedürftigen Parkhaus und durch die Aufgabe der Feuerwache an der Königsstraße gibt es einige größere Flächen vor allem an den wichtigen Eingangsbereichen der Innenstadt, die Potenzial für eine Aufwertung und städtebaulichen Neuordnung bieten. Auch die rückwärtigen Bereiche des Stadtweges und des Schwarzen Weges bedürfen einer Attraktivierung und Aufwertung. Zusammen mit einer Aufwertung der Fußgängerzone kann die Aktivierung und Aufwertung der vorgenannten Flächen erheblich zur Stabilisierung und Steigerung des gesamten Innenstadtbereiches und Einzelhandelsstandortes beitragen.

Grün/ Freiraum

Die Stärke des Sanierungsgebietes liegt aus freiräumlicher Sicht in der Geschlossenheit der Fußgängerzone mit ihren angegliederten Platzräumen. Sie folgt dem Fuß entlang der stadtprägenden Hangkante und erleichtert so die Orientierung im Stadtraum. Ihr Charakter steht in starkem Kontrast zur Weite der Königswiesen und der Schleilandschaft.

Öffentliche Grünflächen sowie die historische Altstadt mit dem Dom befinden sich in fußläufiger Entfernung.

Verkehr

Eine Stärke des Sanierungsgebietes ist die ausreichende und dichte Erschließung über öffentlichen Straßen und Wege. Die Straßen sind für die Verkehrsstärken leistungsfähig und führen den Verkehr dicht an den Stadtweg heran.

Aufgrund der Nähe zum Zentrum und dem Stadtweg liegt das öffentliche Parkhaus optimal neben dem ebenfalls zentral gelegenen ZOB.

Auf diese Weise ist die zentrale Einkaufsstraße direkt an den ÖPNV sowie an Parkmöglichkeiten angeschlossen. In der unmittelbaren Umgebung zum Stadtweg sind mehr als ausreichend Parkplätze vorhanden.

Plan 17: Stärken und Potenziale: Städtebau, Nutzung, Einzelhandel und Freizeit

Plan 18: Stärken und Potenziale: Grün/ Freiraum & Verkehr

Schwächen und Defizite

Städtebau, Nutzung, Einzelhandel und Freizeit

Das Stadtbild des Sanierungsgebietes ist geprägt durch eine Vielzahl von sanierungsbedürftigen und auch leerstehenden Geschäften und Gebäuden. (Die Leerstandsquote betraf 2015 rund 25% der gesamten Verkaufsfläche). Fast 40% aller Gebäude weisen nach ihrer äußeren Beschaffenheit bauliche

Mängel und Missstände auf, wobei sich der überwiegende Teil in den Randbereichen der Fußgängerzone sowie insbesondere im Bereich der ehemaligen „Hertie-Immobilie“ befindet.

Ferner weist das Sanierungsgebiet einige städtebaulich ungeordnete Bereiche und unattraktive Rückseiten auf. Hier ist zum einen der Bereich nördlich und südlich des Schwarzen Weges zu nennen, welcher aufgrund seiner heterogenen Bebauungs- und Nutzungsstruktur (Ergänzungsflächen von Einzelhandelseinrichtungen, Parkflächen, ZOB, Parkhaus, Einkaufszentrum, Gewebe, Dienstleistung und Wohnen) keine städtebauliche einheitliche Struktur und zudem Defizite in der Gestaltung aufweist. Darüber hinaus kommt die mangelnde fußläufige Anbindung des Bereiches an den Stadtweg und in Richtung Königstraße und weiterführend in Richtung Königswiesen dazu, was sich besonders auf das „Schlei-Center“ negativ auswirkt. Das Einkaufszentrum ist nur durch einen schmalen Durchgang an den Stadtweg bzw. an die Fußgängerzone angebunden. Die wenigen vorhandenen Durchgänge sind wenig attraktiv oder verlaufen durch ein Geschäft, was für Ortsunkundige schwer nachzuvollziehen ist.

Zum anderen bilden die nördlichen Grundstücksteile des Stadtweges aufgrund ihrer einseitigen Erschließung untergeordnete Bereiche und unattraktive Rückseiten aus.

Aus Sicht des Einzelhandels lassen sich folgende Schwächen zusammenfassen: Zum einen verfügt die Innenstadt in einigen Sortimenten quantitativ über zu wenig Verkaufsfläche, als dass sie als Einzelhandelsstandort regional bedeutsame Ausstrahlungskraft erlangen kann. Es gibt keinen ausstrahlungsstarken Lebensmittelanbieter und nur wenige ausstrahlungsstarke Magnetbetriebe befinden sich innerhalb des Plangebietes. Zum anderen ist der Anteil von Einzelhandelsformaten mittleren Angebots- und Preisniveaus als noch ausbaufähig einzustufen. Vor allem im Bereich Bekleidung/ Schuhe, Sport/ Spielwaren fehlen ein bis zwei sogstarke, großflächige Anbieter. Ferner leidet das Plangebiet deutlich unter einem hohen Ladenleerstand. Fast ein Drittel der Flächen steht leer. Ferner verfügt ein Teil der Betriebe über Attraktivitäts- und Modernisierungsdefizite. Es besteht die Gefahr des Trading-Down-Effektes, bei dem sich Leerstand und sinkende Anziehungskraft auf potenzielle Käufer gegenseitig bedingen und vorantreiben. Ein andauerndes Negativsignal setzt der langfristige und andauernde Leerstand des einstigen Magnetbetriebes „Hertie“.

Ein weiteres Defizit ist die doch recht lange Ausdehnung der Fußgängerzone (diese bemisst rund 700 m) sowie die Barrierewirkung durch die kreuzende Plessenstraße/ Bismarckstraße, welche den Kundenstrom in Richtung Osten spürbar unterbricht und damit die Anbindung des östlichen Ladenstraßenbereiches erschwert. Darüber hinaus ist es aufgrund der Länge kaum möglich den gesamten Bereich der Fußgängerzone mit attraktiven Einzelhandelsnutzungen zu besetzen, was sich ebenfalls nachteilig v.a. für

die östliche Ladenstraße mit seinen kleineren Ladengrößen auswirkt. Magnetbetriebe sind in diesem Bereich nicht vorhanden. Die Leerstandsquote ist hier deutlich höher als im westlichen Bereich. Trotz ihrer langen Ausbildung ist die Fußgängerzone zu eng ausgebildet, um Marktstände in der Ladenstraße unterzubringen, weshalb Veranstaltungen und Märkte auf anderen Flächen und Plätzen stattfinden müssen. Ferner weist die Fußgängerzone Einschränkungen in ihre Übersichtlichkeit und Barrierefreiheit auf. Ebenfalls negativ wirkt sich die unzureichende Anbindung der Innenstadt an die Schlei aus, infolge dessen sich das touristische Kaufpotenzial nicht ausschöpfen lässt.

Grün/ Freiraum

Die Fußgängerzone als zentraler Raum des Sanierungsgebietes befindet sich in einem mangelhaften Zustand. Dies betrifft die Bodenbeläge und öffentlichen Ausstattungselemente, aber auch die übermäßige Verwendung von Aufstellern und Werbemitteln durch den Handel. Es erschwert die Orientierung, verstellt und überstrapaziert den Blick der Passanten und Flanierenden. Ein barrierefreies und komfortables Bewegen ist hier nicht möglich. Zusammen führt dies zu einem sehr heterogenen und unruhigen Bild, das der Bedeutung Schleswigs als älteste Stadt Schleswig-Holsteins und ihrer Bedeutung für den Tourismus nicht gerecht wird. Am östlichen Ende ist die Verbindung zwischen Ladenstraße und historischer Altstadt nicht attraktiv gestaltet und nachvollziehbar. Im Westen geht der Lollfuß unvermittelt in die Fußgängerzone über. Der Auftakt zur Fußgängerzone und Ladenstraße ist wenig attraktiv.

Die Erlebbarkeit der wichtigen städtischen Leitlinie des Mühlenbachs ist nicht ausreichend gegeben und die Querbezüge in Richtung Norden und Süden sind nicht klar ablesbar.

Die Besonderheit der kleinen Gassen und „versteckten“ Fußwege wird gestalterisch nicht angemessen behandelt. Es sind Rückseiten und Angsträume entstanden.

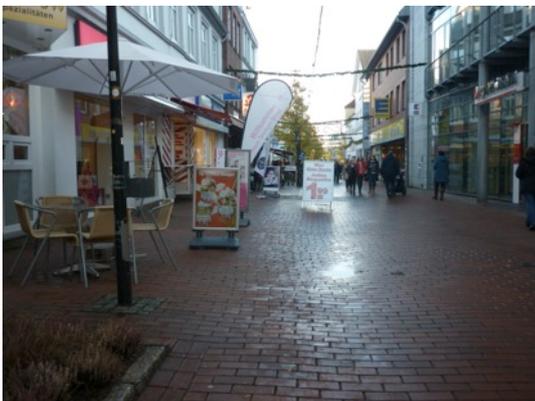


Abb. 31: westlicher Stadtweg

Die angegliederten Plätze sind nicht angemessen gestaltet und sollten hinsichtlich der Klarheit der Verkehrsführung, Raumgestaltung und der Aufenthaltsqualität verbessert werden.

Von der attraktiven Wegeverbindung der Michaelisallee geht der Blick vor allem im westlichen Teil des Plangebietes auf renovierungsbedürftige Hinterhofsituationen.

Die Straße Schwarzer Weg wird insgesamt als „Hinterhof“ wahrgenommen. Aus dem öffentlichen Raum fällt der Blick auf ungeordnete private Parkplätze und Anlieferflächen. Im Übergang zum vorhandenen Parkhaus und ZOB sind die Wegebeziehungen unklar und schwer ablesbar. Durch die vorhandene Bebauung und Verkehrsführung ist die Verbindung zwischen ZOB/Parkhaus und Ladenstraße über den Capitolplatz verengt und unklar. Der Omnibusbahnhof ist gestalterisch unbefriedigend und nicht barrierefrei. Auch in Richtung der Grünfläche am Kälberteich sind die Grundstücke nicht entsprechend der Attraktivität des Standortes genutzt. Stellplätze prägen das Stadtbild. Die Qualität der von hier aus in Richtung Gallberg führenden Wegeanbindung ist ebenfalls durch die Parkplätze gemindert.

Die fußläufige Durchlässigkeit ist für Ortsunkundige nicht erkennbar.

Ein klar ablesbares und ordnendes Grünkonzept ist nicht vorhanden. Die Anordnung und Auswahl von Bäumen oder kleinen Bepflanzungselementen erscheint beliebig.

Verkehr

Die Querung des Stadtwegs durch die verkehrsreiche Bismarckstraße/ Plessenstraße ist ein Hindernis für die Durchgängigkeit der Fußgängerzone.

Aufgrund der Einbahnstraßenregelungen in der Langen Straße in Nordrichtung gelangt der Verkehr aus Richtung Gallberg nur über die Bismarckstraße oder mit Umweg über den Holmer Noor Weg zur Königstraße. Hierdurch entstehen Fehlfahrten und Wendemanöver im Gallberg. Dazu wird der Verkehr Richtung Süden über das beidseits der Klosterhofer Straße gelegene Wohngebiet gezwungen, mit den einhergehenden Störungen durch Verkehrslärm und Emissionen. Für Ortsfremde ist die Fahrt vom Gallberg zur Königstraße irreführend.

Aufgrund der Sperrung des Stadtwegs für Radfahrer ist die Ost-West Verbindung nur über den Schwarzen Weg / Am Lornsen Park möglich.

Viele Straßenoberflächen innerhalb des Sanierungsgebiets sind in überwiegend schlechten Zustand und bedürfen einer Sanierung. (vgl. Kap. 5.10 Verkehrsinfrastruktur und Erschließung - Zustand der Verkehrsflächen)

Die fußläufige Anbindung des Parkhauses Schwarzer Weg an den Stadtweg wird nur über eine unkomfortable Querung des Schwarzen Wegs durch eine Gebäudeengstelle erreicht. Durch den unmittelbar vor dem Capitol querenden

den Schwarzen Weg ist eine weitere Entwicklung einer Platzsituation nicht möglich.

Aufgrund der Sperrung der Durchfahrt des Schwarzen Wegs in Richtung Plessenstraße werden die Kfz durch das Parkhaus hindurch in die Königstraße geleitet.

Das öffentliche Parkhaus Schwarzer Weg ist in einem schlechten Zustand. Der ZOB ist seitens der Verkehrsbetriebe als zu klein beurteilt worden.

Plan 19: Schwächen und Defizite: Städtebau, Nutzung, Einzelhandel und Freizeit

Plan 20: Schwächen und Defizite: Grün/ Freiraum & Verkehr

6 Leitziele für die zentrale Innenstadt

Das **Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK)** formuliert auf die Innenstadt bezogen folgende Leitbilder:

„Bei der Entwicklung des Einzelhandels liegt der Schwerpunkt auf der Innenstadt. Neuansiedlungen von Einzelhandelsbetrieben in anderen Stadtgebieten dienen allein der Verbesserung der Nahversorgung. Die Fußgängerzone ist attraktiv gestaltet und bietet ein vielfältiges Angebot an Waren und Dienstleistungen, auch für die Besucher/-innen unserer Stadt. Der Leerstand von Ladenflächen wird durch ein aktives Flächenmanagement weitgehend vermieden. Schleswig ist damit ein attraktiver Einkaufsort für seine Bürger/-innen, Gäste und die Bewohner/-innen der Region.“ (ISEK 2010, S. 101)

Schleswigs Position als regionales Wirtschaftszentrum soll gesichert und weiterentwickelt werden: „Schleswig ist das Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentrum der Schleiregion, in der rund 100.000 Einwohner/-innen leben. Die Vielzahl von Einrichtungen hoher Zentralität (u. a. Gerichte, Krankenhäuser, Museen) verdeutlicht die bedeutende Versorgungsfunktion der Stadt für das Umland. Zur Sicherung dieser bedeutenden Position Schleswigs und der gesamten Schleiregion sind verschiedene Maßnahmen notwendig, durch die die wirtschaftliche Entwicklung sowie die Einzelhandelsversorgung gestärkt werden.“ (ISEK 2010, S. 114)

Außerdem soll die Innenstadt aufgewertet werden, um die Bindung an das Versorgungszentrum zu stärken:

„Ziel ist es, die Innenstadt zu stärken und Einzelhandel an dezentralen Standorten nur soweit zuzulassen, wie es zur täglichen Versorgung der anliegenden Bevölkerung notwendig ist.

Die Schleswiger Innenstadt hat nicht nur für den Einzelhandel, sondern auch für die Außenwirkung Schleswigs eine besondere Bedeutung. Um diese Funktion zu sichern beziehungsweise weiter zu stärken, zeigt das ISEK folgende Maßnahmen auf:

- Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes in der Fußgängerzone (Städtebauliche Aufwertung und Neugestaltung der Freiflächen)
- Leerstandsmanagement
- Zusammenlegung von Verkaufsflächen
- Verringerung von Leerständen und Ansiedlung von zentrenrelevanten Sortimenten
- Ausweitung der Zusammenarbeit der Einzelhändler/-innen (Einheitliche Öffnungszeiten etc.)
- Verbesserung der Wegeführung und Beschilderung insbesondere für Fußgänger/-innen und Radfahrer/-innen (v.a. die Verbindungen „Königswiesen-Fußgängerzone“ sollten weiter aufgewertet werden, um vermehrt auch Touristinnen/Touristen von der Wasserkante in die Innenstadt zu ziehen)“

Ferner wird als Leitziel die „Verfolgung einer abgestimmten Verkehrsplanung“ genannt. „Die Stadt Schleswig berücksichtigt in ihrer Verkehrsplanung die Belange aller Verkehrsträger und stimmt die Planungen für neue Straßen-, Fahr- und Gehwege auf die Erreichung ökologischer, touristischer und wirtschaftlicher Ziele ab. Als besonders wichtiges Themenfeld stellt sich der Ausbau des Radwegenetzes in Schleswig dar.“

Im Rahmen der **Vorbereitenden Untersuchungen (VU)** wurden darüber hinaus folgende Leitbilder für die Sanierung des Bereichs der Innenstadt formuliert:

Schleswig an die Schlei :

Oberstes Ziel der Maßnahmen rund um den Stadtweg ist die bessere Anbindung der Innenstadt an den touristischen Anziehungspunkt Schlei und eine Stärkung des Einzelhandelstandortes Schleswig. Hierzu wird im Rahmen der VU als erste Maßnahme die bessere räumliche Vernetzung der Innenstadt mit den Königswiesen und somit mit dem Ostseefjord angestrebt. Der identitätsprägende Naturraum Schlei soll künftig als positiver Standortfaktor genutzt werden, um die Identität und Attraktivität der Innenstadt zu stärken. Hierfür soll insbesondere die touristische Attraktion Königswiesen/Schlei einbezogen werden. Der Landschaftsraum Schlei ist für Bürger wie Touristen ein Schwerpunkt für Naherholung. Vielfältige Freizeiteinrichtungen am Wasser sind für Schleswig daher wichtige Standortfaktoren, um Touristen anzulocken. Ein höheres Touristenaufkommen stärkt wiederum die Konsum-Nachfrage in der Innenstadt.

Stärkung der Innenstadt als Ort der Identifikation für Bürger mit Ihrer Stadt: Die mit Einzelhandelseinrichtungen besetzte Zone ist für eine Stadt mit der Größe Schlesi zu lang, um durchgehend attraktiv besetzt zu sein. Es bietet sich eine Verdichtung und Konzentration der wichtigen Einzelhandelseinrichtungen im zentralen Bereich der Innenstadt an.

Der zentrale Bereich sollte zwischen zwei Polen mit starken Ankernutzungen oder Stadträumen oder anderen zentrumsrelevanten Funktionen eingespannt und so auf eine gut beispielbare Fläche konzentriert werden. Damit könnte die Innenstadt sowohl eine funktionale Stärkung, als auch eine gestalterische Aufwertung erfahren.

Die weniger attraktiven Randbereiche der Innenstadt sollten stärker mit nicht nur innenstadtrelevanten Nutzungen wie Gastronomie oder kleinen Spezialgeschäften belegt werden. Des Weiteren sollte in diesen Bereichen eine Stärkung der Funktion Wohnen erfolgen. Außerdem sollten die vorhandenen städtebaulichen und kulturellen Attraktionen und die historische Bebauung genutzt werden, um die Identität und Attraktivität dieser Randbereiche zu stärken. Hierbei ist eine attraktive räumliche Vernetzung mit der Innenstadt anzustreben, um einer Isolation der Randbereiche entgegenzuwirken.

Ableitend nennt das Maßnahmenkonzept der VU folgende Maßnahmen, mit deren Hilfe die aufgezeigten Missstände behoben werden können:

- Umgestaltung der Fußgängerzone und des Capitolplatzes inkl. Abschnitt Plessenstraße
- Beseitigung der Einzelhandelsleerstände
- Umgestaltung der Grundstücke im Bereich der ehemaligen „Hertie“-Kaufhauses/ Stadtbibliothek und ggf. Neuordnung
- Umgestaltung Königstraße und Schwarzer Weg
- Aufwertung Wegeverbindungen zw. Stadtweg und Königswiesen sowie zwischen Lollfuß und Schlei
- Umgestaltung bzw. Neuordnung der städtebaulich unstrukturierten Bereiche nördlich der Königstraße (Feuerwehr, ZOB)
- Aufwertung des Einzelhandelsstandortes (Umgestaltung „Schlei-Center“ und Parkhaus)
- Anbindung „Schlei-Center“ an den Stadtweg und Königstraße (Schaffung einer gestalteten Einkaufspassage mit attraktiven Einzelhandelsbeatz)
- Entwicklung untergenutzter Flächen
- Gebäudesanierung
- Instandsetzung inkl. Aufwertung des Straßenraumes der Straßen Plessenstraße und Gallberg

Abgeleitet aus der ergänzenden, aktualisierten Analyse und Beurteilung des Gebietes sowie den vorgenannten Ergebnissen, Leitzielen und -bildern aus den vorangegangenen Untersuchungen werden für die Handlungsfelder Städtebau/ Einzelhandel, Grün- und Freiraum und Verkehr die folgenden **Leitziele** durch den Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Innenstadt formuliert :

Die Innenstadt muss aufgrund ihrer übergeordneten Versorgungsfunktion **als Einzelhandelsstandort gestärkt und attraktiver gestaltet** werden. Dabei gilt es die Eingangssituationen aufzuwerten, Gebäudeleerstände zu beseitigen und diese vorrangig mit attraktiven Einzelhandels- und Gewerbebetrieben mit Ankerfunktionen zu besetzen sowie vorhandene Sanierungs- und Modernisierungsmisstände, mit besonderem Schwerpunkt auf großflächige Gebäude (Parkhaus, Hertie), aufzuheben.

Ferner sollten ungeordnete/ rückwärtige Bereiche und Bereiche, welche für eine Neuentwicklung zur Verfügung stehen (Bereich der Feuerwache) neu geordnet und entsprechend ihrer Lage aufgewertet werden. So kann das Stadtbild aufgewertet und damit Synergien für weitere Einzelhandelsansiedlungen geschaffen werden sowie die Innenstadt **als Ort der Identifikation für Bürger mit Ihrer Stadt und für den Tourismus gestärkt** werden.

Darüber hinaus sollte eine **Verbesserung der Vernetzung im Stadtraum** erfolgen. Zum einen sollen die Eingänge in die Innenstadt räumlich gestärkt, die Anbindung an den Stadtweg attraktiver gestaltet sowie die Verbindungen an die touristischen Anziehungspunkte Schlei und Altstadt verbessert bzw. geschaffen werden.

Die Lage Schleswigs, als der Stadt an der Schlei, ist ein wesentliches Merkmal, das auch überregional und für den Tourismus Bedeutung hat. Ohne den Wasserweg der Schleiförde ist auch die Wikingerstadt Schleswig nicht denkbar.

Die Schlei ist der große Freiraum Schleswigs und sie legt mit der Parkanlage der Königswiesen in direkter Nachbarschaft zum Rahmenplangebiet. Das in der VU entwickelte Leitbild der besseren Anbindung der Innenstadt an die Schlei ist weiter zu verfolgen.

Die parallel zur Schlei verlaufenden Straßen des Sanierungsgebietes mit ihrer, geraden entlang des Stadtweges, nahezu geschlossenen Bebauung, erschweren die Sicht- und Wegebeziehungen zwischen Schlei und Innenstadt. Aus Sicht des Freiraumes tragen zu einer Qualitätsverbesserung klare Wege- und Sichtbeziehungen bei (Anbindung Königswiesen über Postachse und Achse zur Parkkloggia, Wegeverbindung parallel zum Mühlenbach sowie zur Michaelisallee, Fahrradachse Schwarzer Weg und seine Verlängerung Richtung Gallberg, Attraktivierung der Anbindung zwischen Ladenstraße und historischer Altstadt).

Die Aufenthaltsqualität in der Ladenstraße und auf den angegliederten Plätzen muss zudem verbessert werden. Dazu sollten die Plätze unterschiedliche Schwerpunkte haben (ruhiger Aufenthalt, Märkte und Veranstaltungen, Sehen und Gesehen werden, Angebote für Kinder, Treffpunkte). Die Ladenstraße soll einen westlichen Auftakt erhalten. Allen Zielgruppen gerechte Möblierung und Platzbeläge sollen zum Einsatz kommen.

Zu einer **Verbesserung der Gestaltqualität** trägt eine einheitliche Gestaltung und gezielte Materialverwendung bei. Elemente durchziehen als Leit-

linie die Ladenstraße und werden an besonderen Stellen und Plätzen ergänzt. Auch Einzelhandel und Gastronomie können zu einem attraktiveren Gesamtbild beitragen (Leitfaden Freiraum und Einzelhandel).

Ein zu entwickelndes Begrünungskonzept soll die unterschiedlichen Freiraumtypen betonen (städtische Ladenstraße, durch Großgrün betonte Plätze und wichtige Verbindungen wie Königstraße, Michaeliallee). Die Grünräume der Königswiesen, des Lornsenparks stehen im Gegensatz zur eng bebauten Innenstadt mit vielen historischen Gebäuden.

Im Rahmen der Aufwertung des Stadtbildes und Funktionsfähigkeit muss auch eine **Sanierung der Verkehrsflächen** mit schlechtem Zustand erfolgen. Ferner soll zur **Entlastung der Innenstadt** die Verkehrsanbindung Gallberg in Richtung Süden überprüft werden.

7 Handlungsschwerpunkte und integriertes Entwicklungskonzept

Anhand der vorangegangenen Analysen, der daraus abgeleiteten Leitziele sowie auf Grundlage der anschließend durchgeführten Diskussionen und Ergebnisse aus den Lenkungs- und Projektgruppensitzungen wurden die im folgenden aufgeführten Handlungsfelder formuliert und in drei Entwicklungsszenarien tiefergehend betrachtet.

Diese Szenarien unterscheiden sich im Groben lediglich im Umgang mit der Entwicklung des Schwarzen Weges; alle anderen Zielvorschläge sind in allen drei Szenarien weitgehend identisch und werden im Folgenden zusammenfassend erläutert. Alternative Entwicklungsmöglichkeiten waren aus fachplanerischer Sicht nicht in einem relevanten Maße möglich, da es sich hier um eine gewachsene und verdichtete Innenstadtstruktur handelt, die kaum Möglichkeiten für großflächige Veränderungen zulässt. Bebauungsalternativen wurden im Bereich des Parkhausquartiers und der Feuerwache untersucht, hatten jedoch keinen wesentlichen Auswirkungen auf angestrebte Gesamtentwicklung des Gebietes.

Während im Szenario 1 eine zurückhaltende Entwicklung und Aufwertung des Schwarzen Weges lediglich durch Grünmaßnahmen und einheitliche Fahrbahnbeläge dargestellt wird, wird in Szenario 2 und 3 die Entwicklung des Stadtweges durch eine Ergänzung bzw. Schließung der Blockränder durch gewerbliche Nutzungen aufgeführt. In Szenario 3 kommt darüber hinaus die Stärkung der Raumkanten entlang der Königstraße dazu.

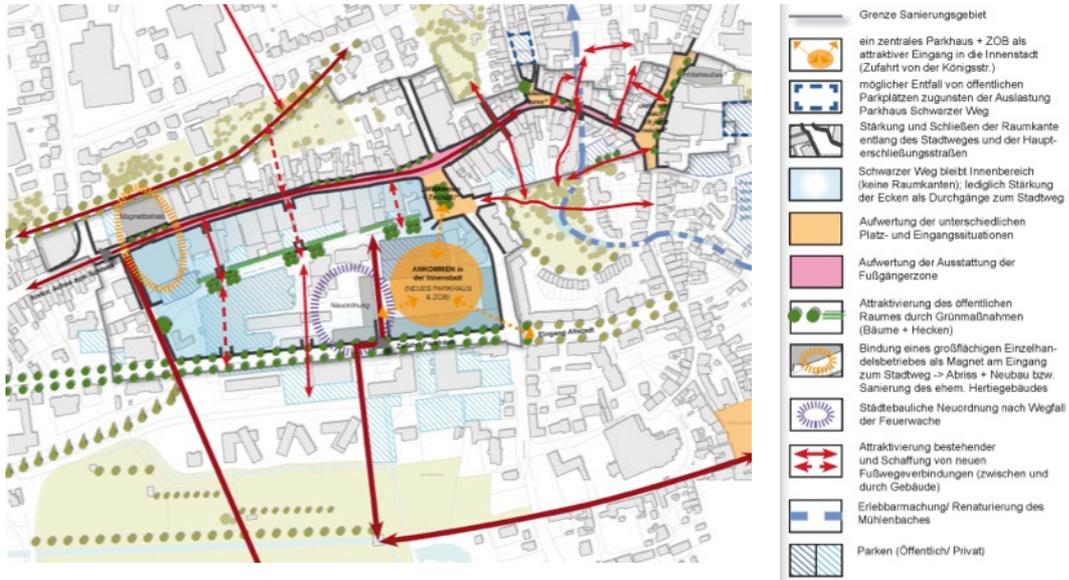


Abb. 32: Szenario 1 – Stärkung Stadtweg + Aufwertung Schwarzer Weg als „Rückseite“

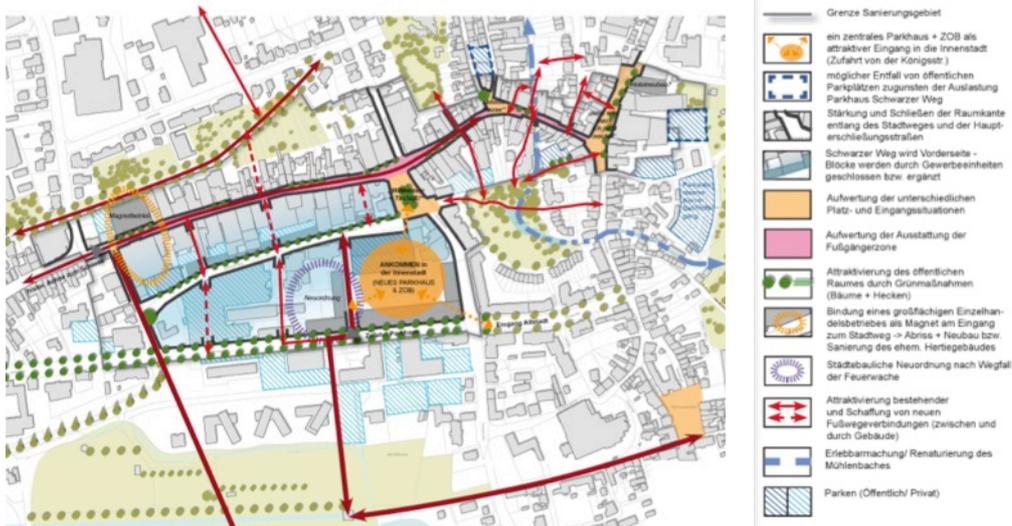


Abb. 33: Szenario 2 – Stärkung Stadtweg + Schwarzer Weg wird Vorderseite



Abb. 34: Szenario 3 - Stärkung Stadtweg und Königstraße + Schwarzer Weg wird Vorderseite

Nach ausführlichen Diskussionen innerhalb der Lenkungs- und Projektgruppen sowie mit der Bevölkerung wurde sich schließlich auf eine zurückhaltende Umgestaltung des Schwarzen Weges festgelegt und gegen eine gewerbliche Entwicklung entschieden, um keine Konkurrenz zum Einzelhandel im Stadtweg auszubilden.

Das Szenario 1 wurde daher im weiteren Verfahren zu einem integrierten Entwicklungskonzept weiterentwickelt. Konkrete Handlungsfelder, die sich daraus ableiten, werden im Folgenden näher erläutert.

Die Szenarien 2 und 3 wurden nicht weiter verfolgt.

Plan 21: Integriertes Entwicklungskonzept

Aufwertung und Stärkung der Verbindung der unterschiedlichen Platz- und Eingangssituationen

Aufgrund des schlechten Zustands des zentralen Parkhauses Schwarzer Weg empfiehlt sich ein Neubau um die Parkbedarfe zu decken. Parallel wird eine Vergrößerung des ZOB angestrebt. Durch den Neubau eines zentralen Parkhauses und die Umgestaltung des ZOB's wird der Eingang in die Innenstadt in diesem Bereich deutlich attraktiver gestaltet. Zusammen mit der Ausbildung und Gestaltung eines attraktiven Eingangsplatzes in diesem Bereich sollen so die Ankommenden in Richtung Capitolplatz gelenkt und dann weiter in Richtung Ladenstraße geführt werden.

Ferner soll der westliche Eingangsbereich durch Abriss und Neubebauung der bisher leerstehenden „Hertie“-Immobilie aktiviert werden. Durch die Bindung eines großflächigen Magnetbetriebes mit Ankerfunktion auf dem Grundstück (wobei hier auch eine räumliche Einheit mit mehreren Geschäften denkbar wäre, welche die notwendigen Sortimentsbereiche: Periodischer Bedarf, Mode und Sport/ Spielwaren abdecken) soll die Kaufkraft nach langjährigem Leerstand wieder in den westlichen Randbereich der Ladenstraße zurück geholt werden und so der westliche Eingangsbereich der Ladenstraße gestärkt und damit die Positionierung Schleswigs als Mittelzentrum verbessert werden. Unterstützend dazu soll im Bereich Stadtweg 70 die Ausbildung eines attraktiven Platzes die Aufenthaltsqualität an der Ecke Moltkestraße/ Poststraße/ Stadtweg deutlich erhöhen.

Durch eine zeitgemäße einheitliche Umgestaltung der Fußgängerzone und die Attraktivierung des öffentlichen Raumes werden die angrenzenden Plätze mit ihren unterschiedlichen Charakteren noch besser miteinander verknüpft. Über den Gallberg soll dadurch auch die Vernetzung der Innenstadt mit der historischen Altstadt gestärkt werden.

Die vorgeschlagene Verkehrsverbindung entlang der ehemaligen Kreisbahntrasse wird auch zur Entlastung des Verkehrs auf der Lange Straße führen. Durch die Umgestaltung in einen Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich kann die fußläufige Verbindung vom Gallberg in Richtung Rathaus-

markt in den Vordergrund rücken. Neue Wegeverbindungen z.B. aus Richtung Kälberteich sollen in Richtung Lange Straße führen und die Besucher so in Richtung Rathausmarkt lenken.

Aufwertung der Fußgängerzone

Eine zeitgemäße Umgestaltung der Fußgängerzone vor allem durch eine Aufwertung des Grüns, der Möblierung und der Materialien wird zu einer deutlichen Steigerung der Aufenthaltsfunktion innerhalb der Ladenstraße beitragen. Unterstützt soll dies durch die Aufwertung und Verbindung der unterschiedlichen Platz- und Eingangssituationen werden, was auch zur Belebung der östlichen Ladenstraße beitragen wird. Dabei muss eine einheitliche gestalterische Sprache gefunden werden, welche die verbindende Funktion bis in die Altstadt stützt. Die einheitliche Umgestaltung der Fußgängerzone einschließlich der angrenzenden und zu integrierenden Plätze mit einem gemeinsamen Leitthema muss über die Vorschaltung eines Wettbewerbes erfolgen. (Als eine Leitlinie könnte beispielsweise für Schleswig das Thema und Alleinstellungsmerkmal der Stadt der „Wikingerstadt an der Schlei“ gewählt werden. Neben der Gestaltung zum Beispiel der Möblierung mit Bezug zu den Wikingern, könnte auch das Thema „Wasser“ aufgegriffen werden. Als „kleine Schlei“ könnte dabei eine solche Spur Orientierung sein und eventuell durch kleine Aufweitungen oder Brunnenanlagen ergänzt werden. So kann das Element Wasser genutzt werden, um die Lage der alten Wikingerstadt an der Schlei zu betonen und könnte ein attraktives Angebot für Kinder auch in der schmalen Ladenstraße darstellen.)

Attraktivierung des Öffentlichen Raumes

Durch die Erneuerung beziehungsweise Neupflanzung von Grünstrukturen (Bäume und Hecken) an wichtigen Orten und Plätzen innerhalb der Innenstadt wird die Aufenthaltsqualität zusätzlich erhöht. Besonderes Augenmerk wird dabei auch auf den Schwarzen Weg gelegt, in welchem die Grünstrukturen eine Art Leitfunktion entlang der Durchgänge in Richtung Stadtweg und Königstraße übernehmen und Raumkanten geschaffen werden, um so den Blick auf die wenig attraktiven Rückseiten abzusichern.

Schwarzer Weg als Innenbereich erhalten

Um keine Konkurrenz zur Haupteinkaufsstraße Stadtweg auszubilden, wird darauf verzichtet, die rückwärtigen Bereiche des Schwarzen Weges durch zusätzliche gewerbliche Nutzungen zu verdichten, um dadurch etwa mögliche Raumkanten auszubilden. Vielmehr wird der Straßenraum durch die Anordnung von Baumgruppen zur Verbesserung der Orientierung an den Durchgängen und Wegeverbindungen zum Stadtweg, aufgewertet.

Die unansehnlichen Rückseiten, Hinterhöfe, Anlieferzonen und Stellplätze werden geordnet sowie durch Hecken oder Mauern auf den Privatgrundstücken verdeckt.

Attraktivierung bestehender und Schaffung neuer Fußwegeverbindungen

Im gesamten Plangebiet bestehen nur wenige und wenn dann wenig attraktive Fußwegeverbindungen vom Stadtweg, die nicht entlang der Kreuzungsbereiche verlaufen. Es fehlt an Verbindungen vor allem in Nord-Süd-Richtung, die zum Schlendern durch die Innenstadt auffordern und so zum längeren Verweilen und Entdecken einladen. Es gilt daher die vorhandenen Verbindungen durch Passagen (in Richtung Schwarzer Weg), Gassen und Gänge (östliche Ladenstraße) aufzuwerten und neue attraktive Fußwegeverbindungen z.B. in Richtung Kälberteich zu schaffen. Auch das „Schlei-Center“ wird dadurch besser angebunden werden und mehr „Laufkundschaft“ erhalten.

Die Anbindung der Innenstadt an den Tourismusmagnet der Parkanlage Königswiesen ist aufrechtzuerhalten und zu verbessern. Dies betrifft die Achse Poststraße sowie die Achse über den Schwarzen Weg und die Königstraße zur Parkloggia. Dazu muss die Führung der Fußgänger vom Capitolplatz über den Ankunftsplatz am ZOB in Richtung Königstraße attraktiver werden. Im Rahmen der Neuordnung der Fläche Parkhaus und Feuerwehr besteht hier die Möglichkeit die reine Wegeverbindung durch sogenannte grüne „Ruhegärten“ zu erweitern. Hier bestünde auch für die benachbarten Bürostandorte die Möglichkeit, nah an der Arbeitsstätte die Pausen zu verbringen. Anordnung und Ausdehnung sind bei der Überplanung dieses Quartieres zu bestimmen.

Erlebarmachung /Renaturierung des Mühlenbaches

Um die Attraktivität der östlichen Ladenstraße weiterhin zu erhöhen, soll der Mühlenbach in einigen Abschnitten wieder erlebbarer gemacht werden.

Stärkung der Wegeverbindungen in Richtung Schlei

Zur Stärkung des Plangebietes ist auch die Anbindung der touristischen Anziehungspunkte Schlei und Königswiesen an die Innenstadt zu verbessern. Der Landschaftsraum Schlei ist für Bürger wie Touristen ein Schwerpunkt für Naherholung. Kurze, attraktive Verbindungen werden mehr Touristen in die Innenstadt locken.

Eine bessere räumliche Vernetzung soll vor allem durch Wegeverbindungen entlang von attraktiv gestalteten Plätzen erfolgen.

Städtebauliche Neuordnung nach Wegfall der Feuerwache/ Fassung Königstraße

Die Königstraße ist eine der Haupteingänge in die Innenstadt/ Altstadt. Um dieser Funktion weiterhin gerecht zu werden, muss nach dem Wegfall der Feuerwache der Straßenraum durch Neubebauungen weiterhin baulich gefasst bzw. geschlossen werden. Ferner eignet sich der Bereich, um an dieser Stelle eine Umlenkung von Schwarzen Weg in Richtung Schlei auszubilden und so die Verbindung der Innenstadt mit dem touristischen Anziehungspunkt zu stärken. Ergänzend dazu wird die Baumallee auf beiden Seiten der Königstraße weitergeführt.

Umlenkung des Verkehrs entlang der ehemaligen Kreisbahntrasse

Durch die Einbahnstraßenregelung der Langen Straße ist eine Nord-Süd-Verbindung vom Gallberg kommend nur über den Umweg Holmer Noorweg möglich. Zudem wird eine Zunahme des Verkehrs durch die Helios Klinik prognostiziert (160 Kfz/Tag sowie Einsatzfahrten). Eine Öffnung der Langen Straße in beide Richtungen ist aufgrund des engen Verkehrsraumes nicht möglich. Um dennoch wieder eine Nord-Südrichtung herzustellen, ist die Einbahnstraßenrichtung der Langen Straße umzudrehen und die Süd-Nord Verbindung durch eine neue Straße (außerhalb der Sanierungsgebietsgrenzen) auf der ehemaligen Kreisbahntrasse und den Parkplatz kleiner Baumhofsgang bis zur Klosterhofer Straße herzustellen. Im Rahmen einer Vorplanung muss die Machbarkeit dieser neuen Straße untersucht werden. Insbesondere die Querung des Mühlenbachs sowie der Konflikt mit den dortigen bewohnten Gebäuden insbesondere Flur 43, 80, 31/3 ist zu untersuchen. Eventuell ist ein Gebäudeabriss erforderlich.

Aus den skizzierten thematischen Handlungsfeldern lassen sich folgende räumliche Handlungsschwerpunkte ableiten:

- Ehemalige „Hertie“-Fläche
- Ladenstraße (Stadtweg/ Kornmarkt/ Mönchenbrückstraße)
- Schwarzer Weg
- „Schlei-Center“
- Parkhaus, ZOB, Feuerwehr
- Gallberg

Als ein weiterer wichtiger Handlungsschwerpunkt ist die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur zu nennen. Diese lässt sich jedoch nicht auf ein räumliches Teilgebiet innerhalb des Sanierungsgebietes begrenzen und wird daher im folgenden Kapitel eigenständig erläutert.

Plan 22: räumliche Handlungsschwerpunkte

8 Maßnahmen und Gestaltungsvorgaben für die Handlungsschwerpunkte

Für die vorgenannten Handlungsschwerpunkte wurden im weiteren Verfahren gemeinsam mit allen Akteuren konkrete Maßnahmen und Gestaltungsvorgaben erarbeitet, die nachfolgend erläutert werden.

8.1 Ehemalige „Hertie“-Fläche

Der westliche Eingang der Ladenstraße wird derzeit wesentlich durch den anhaltenden Leerstand der großflächigen „Hertie“-Immobilie geprägt. Der Eingangsbereich wird durch die Entwicklung des ehemaligen „Hertie“-Grundstückes wieder räumlich gestärkt. Nachdem die Stadt das Grundstück erworben hat, gilt es nun, das Gebäude abzureißen und ein neues attraktiveres (Geschäfts-)Gebäude auf dem Grundstück zu errichten. Von einer Sanierung wird abgesehen, da durch den Abriss und Neubau auch eine höhere Flexibilität in der Grundstücksausnutzung und sich damit auch mehr Möglichkeiten für das Nutzungs- und Gestaltungsspektrum auf dem Grundstück ergeben.

Ziel ist, an dieser Stelle einen großflächigen Einzelhandelsbetrieb mit Ankerfunktion zu binden (gemäß Potenzialanalyse und Fortschreibung Einzelhandels- und Zentrenkonzept mit einer Verkaufsfläche von bis zu 4.500/5.000 qm), um den westlichen Eingangsbereich der Ladenstraße zu stärken und aus Einzelhandelsicht das mittelpreisige Profil der Innenstadt im Bereich Periodischer Bedarf, Mode sowie Sport/ Spielwaren auszubauen sowie in der Multifunktionalität zu stärken und damit Schleswig als starkes Mittelzentrum in einer sehr ländlich geprägten Region zu positionieren. Neben einem großflächigen Einzelhandelsbetrieb sind auch kleinteiligere Geschäfte in einer räumlichen Einheit, welche die vorgenannten Sortimentsbereiche ebenfalls abdecken können, möglich.

Ergänzend dazu sind auf der restlichen Fläche weitere gewerbliche Nutzungen und Dienstleister zur Stärkung der Innenstadt (z.B. Ärztehaus) oder auch Wohnnutzungen in den oberen Geschossen unterzubringen.

Dem Vorschlag aus der Bevölkerung viele kleine, bisher noch nicht vertretende Branchen unter einer Dachgesellschaft oder Räumlichkeiten für Freiberufler, Startups, Kreative auf dem Grundstück unterzubringen, wird nicht gefolgt, da laut Potenzialanalyse zur Stärkung der Mittelzentrumsfunktion ein Magnetbetrieb in der Innenstadt untergebracht werden sollte (bzw. wie oben genannt, kleinteiligere Geschäfte) und diese Fläche aufgrund seines Sanierungsbedarfes bzw. Leerstandes sowie der Grundstücksgröße neben dem Bereich des Parkhauses einzig dafür infrage kommt. Dabei müssen die vorgenannten kleinteiligen Nutzungen in anderen leerstehenden Ladenlokalen innerhalb der Fußgängerzone untergebracht werden, um so die At-

traktivität und Multifunktionalität der Innenstadt Schleswigs zusätzlich zu erhöhen und die bestehende Leerstände zu beseitigen.

Um die Aufenthaltsqualität des Eingangsbereiches weiterhin zu erhöhen, ist die Kreuzungssituation Stadtweg, Moltkestraße und Poststraße - zwischen der Bibliothek und dem ehemaligen Hertie-Gebäude - zu einem zusammenhängenden Platz zu gestalten.

Durch Abriss eines Gebäudes (Stadtweg 70) wird hier am westlichen Beginn der Fußgängerzone ein Platz entstehen, der Auftakt zum Bummeln und Treffpunkt sein wird. Hier begegnen sich die vielen Schüler und Schülerinnen der nahe gelegenen Schulen, Bibliotheks- und Museumsbesucher, Touristen und Einkaufende.

Die Anbindung an die attraktive grüne Wegeverbindung der an der Hangkante verlaufenden Michaeliallee wird hier wertsteigernd wirken.

Im nördlichen Bereich entsteht durch den Höhenunterschied auf dem Platz von insgesamt ca. 4 - 4,5 m östlich der Fahrbahn angrenzend an die Michaeliallee als Erweiterung eine Art Bastion, die Raum für Gastronomie sein wird und Ausblicke auf das Geschehen auf dem Platz bietet. Außerdem wird darunter die Zufahrt zu den Parkplätzen des neuen Magnetbetriebes sowie der daran angrenzenden neuen Ladenlokale, Praxen etc. geführt, so dass der Aufenthalt auf dem Platz nicht gestört wird.

Es entsteht so eine Platzsituation, die von Gebäude zu Gebäude über die Moltkestraße hinwegreicht. Eine Umlenkung des Verkehrs aus Richtung Poststraße bzw. Moltkestraße erfolgt durch die neue westliche Gebäudekante des Magnetbetriebes. Die Fahrbahn für die Fahrzeuge ist zudem eindeutig im Belag markiert. Zusätzlich bieten einzelne Großbäume Orientierung.

Es wurden zwei Platzvarianten entwickelt, die sich hinsichtlich ihrer Größe unterscheiden. In der Variante 1 wird der Platz bis zur östlichen Grundstücksgrenze des Stadtweges 70 ausgebildet und umfasst eine Fläche von ca. 1.900 qm. Hier erfolgt eine Umlenkung des Verkehrs aus Richtung Poststraße bzw. Moltkestraße durch die neue westliche Gebäudekante des Magnetbetriebes.



Abb. 35: Bibliotheks- oder Kulturplatz – Variante 1

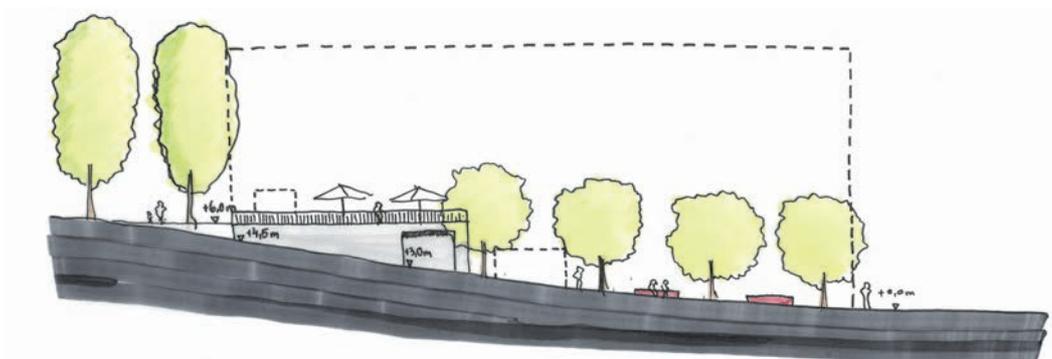


Abb. 36: Bibliotheks- oder Kulturplatz – Westansicht

In Variante 2 vergrößert sich die Platzfläche auf ca. 2.900 qm. Die Unterbringung eines Magnetbetriebes mit einer VKF von 5.000 qm ist immer noch auf den westlich angrenzenden Grundstücken möglich. Die Umlenkung der Verkehre wird jedoch nicht mehr durch eine bauliche Fassung sondern durch eine deutlichere Gestaltung der Fahrbahn auf der Platzfläche bzw. durch Baumsetzungen o.ä. erfolgen.



Abb. 37: Bibliotheks- oder Kulturplatz – Variante 2

Zur Gestaltung des Platzes muss im weiteren Verfahren untersucht werden, ob die am Hang vorhandenen Wasseraustritte beim Bau des Magnetbetriebes so gefasst werden können, dass das Wasser eine mögliche Brunnenanlage oder den Beginn einer für die Fußgängerzone angedachten Leitlinie als „Wasserspür“ speisen kann.

Zusammen mit für alle Generationen nutzbaren und attraktiven Sitzgelegenheiten sowie einer angemessenen Beleuchtung wird hier ein neuer Platz entstehen, der die Abfolge der entlang der Fußgängerzone vorhandenen Platzräume sinnvoll ergänzt.

Damit auch künftig eine sichere Nutzung sowohl der Fußgänger als auch der Kfz im Bereich des Eingangsbereiches möglich ist, muss der Platzbereich der Moltkestraße sowie die Poststraße bis zur Einmündung Schwarzer Weg als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit einer 20 km/h Zone ausgewiesen werden. Hierdurch werden die Geschwindigkeiten der Kfz reduziert und die Wahrnehmung von querenden Fußgängern erhöht. Gleichzeitig muss die Gestaltung der Fahrbahn in den Platz einbezogen werden, ohne dabei die Verkehrsführung zu vernachlässigen.

Mit entsprechender Querschnittsgestaltung ist auch eine Öffnung von Radverkehr gegen die Einbahnstraße zulässig. Gegenüber dem derzeitigen klassischen baulichen Trennprinzip von Kfz und Fußgänger entsteht hierdurch ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.

Da dieser Bereich einen wichtigen Eingang in die Innenstadt darstellt und daher mit einer hochwertigen gestalterischen Qualität aus freiräumlicher Sicht entwickelt werden muss, soll für den Platz zusammen mit der Fußgängerzone und ihren angrenzenden Plätzen ein freiraumplanerischer Wettbewerb durchgeführt werden.

Die Ausbildung des Platzes und die Errichtung eines neuen Geschäftshauses kann nur durch den vorhergehenden Abriss des ehem. Hertie-Gebäudes sowie der beiden westlich angrenzenden Bestandsgebäude auf den Grundstücken Stadtweg 68 und 70 erfolgen. Auch wenn die beiden Gebäude aufgrund ihrer noch nicht überformten historischen Fassade als erhaltenswerte Bausubstanz eingestuft wurden (*vgl. Kap. 5.4 Gebäudezustand und erhaltenswerte Bausubstanz und Plan 07: erhaltenswerte Bausubstanz/ Städtebauliche Bedeutsamkeit*), wurde im Planungsverfahren die Erhaltungswürdigkeit der derzeit leerstehenden Einzelgebäude gegenüber der zwingend erforderlichen städtebaulich und freiraumplanerischen Entwicklung der westlichen Eingangssituation des Stadtweges (und damit der gewünschten Initialwirkung für die Attraktivierung des Stadtweges) abgewogen und als weniger bedeutsam bewertet.

8.2 Ladenstraße (Stadtweg/ Kornmarkt/ Mönchenbrückstraße)

Der Bereich der Ladenstraße bzw. Fußgängerzone umfasst neben dem Stadtweg auch den Kornmarkt sowie die Mönchenbrückstraße. Der östliche Teil der Ladenstraße soll auch weiterhin Teil der Fußgängerzone bleiben, die es insgesamt zu stärken gilt. Der östliche Bereich stellt aufgrund seiner historischen Kleinteiligkeit und den denkmalgeschützten Gebäuden noch einmal einen Bereich der Ladenstraße dar, welcher seinen ganz eigenen Charme zusammen mit den angrenzenden Plätzen entwickelt hat. Aufgrund der Gesamtlänge der Fußgängerzone, der Durchtrennung durch die Plessenstraße und seiner verkehrlichen Anbindung/ Erreichbarkeit ist dieser Bereich jedoch immer ein wenig benachteiligt worden.

Für den westlichen Bereich zwischen Moltkestraße und dem Capitolplatz gilt es vorrangig die wichtigen Einzelhandelseinrichtungen zu stärken und zu verdichten. Der sich daran östlich anschließende Abschnitt der Ladenstraße soll hingegen mit nicht nur innenstadtrelevanten Nutzungen belegt werden. Eine Durchmischung von Einzelhandel, Gastronomie, Gewerbe (z.B. kleineren Spezialgeschäften) und Wohnnutzung sowie die Beseitigung der vorhandenen Einzelhandelsleerstände wird angestrebt, um so den östlichen Bereich wieder zu beleben und zu stärken.

Im Zuge der Sanierung erfolgt die Stärkung der Ladenstraße in erster Linie durch die Attraktivierung und Aufwertung des öffentlichen Raums. Dies beinhaltet auch, Gebäude mit einem schlechten bzw. sehr schlechten baulichen Zustand zu sanieren und so die Mängel und Missstände im Sinne des §

177 BauGB zu beheben und damit das „Stadtbild“ der Ladenstraße zu verbessern.

Die wichtigste Maßnahme zur Stärkung der Ladenstraße ist jedoch die zeitgemäße Umgestaltung der Fußgängerzone vom neuen „Kulturplatz“ bis zum Gallberg.

Dabei muss ein einheitlicher barrierefreier Belag in der Vielfalt der kleinteiligen Nutzung und Bebauung ein ruhiger Teppich für die städtische Vielfalt sein. Möblierung, Beleuchtung und Pflanzinseln setzen dabei Akzente und werden als Ruhezonen und Treffpunkte genutzt und Situationen wie Durchgänge zum Schwarzen Weg oder historische Gebäude werden betont. Für die Anordnung von Großbäumen erscheint das Raumprofil zu eng, daher muss Großgrün zur Betonung der Plätze verwendet werden. Die Anbindung der vorhandenen Plätze an die Fußgängerzone darf dabei nicht verstellt werden, damit sie als Erweiterung des langgestreckten schmalen Raumes erlebbar sind (Capitolplatz, Kornmarkt). Für die einzelnen Plätze müssen die besonderen Charakteristika und Funktionen deutlich herausgearbeitet und gestärkt werden (beispielsweise der Capitolplatz als Eingangsbereich in die Ladenstraße; der Kornmarkt als ruhiger Bereich für (Außen-) Gastronomie). Um darüber hinaus Besucher und Touristen anschließend weiter in die Ladenstraße zu locken, müssen die Plätze mit Veranstaltungen, wie regelmäßig bzw. saisonal stattfindende kulturelle und städtische Feierlichkeiten und Feste bespielt sowie für (Wochen-) Märkte genutzt werden. In diesem Zusammenhang ist die entsprechende technische Infrastruktur herzustellen.

Mit der Verbesserung der Querung Stadtweg/ Bismarckstraße (zum Beispiel durch die Einrichtung einer 30 km/h-Zone oder durch einen Materialienwechsel), wobei die Fußgänger eindeutig Vorrang besitzen muss, wird zudem die Trennung und Abgeschiedenheit der östlichen Ladenstraße aufgehoben. Dies erfolgt durch optische Signale und durch eine durchgehende einheitliche gestalterische Leitlinie und kann durch das zusätzliche Aufstellen von Hinweisschildern noch unterstützt werden.

Der östliche Teil der Fußgängerzone führt in einem Bogen über den Kornmarkt, quert den Mühlenbach und endet im langgestreckten Gallberg. Hier gibt es attraktive Verbindungen nach Norden (Lornsengang und entlang des Mühlenbachs) und über kleine „Handelshöfe“ (Lornsengang sowie ein weiterer) nach Süden zum Kälberteich. Außerdem schließt sich mit dem Kattund ein kleines Gänge- und Hofviertel an. Nach Süden über die Lange Straße sind die historische Altstadt und der Dom erreichbar.

Diese Besonderheiten machen die besondere Attraktivität dieses Teils der Fußgängerzone aus. Die zukünftige Gestaltung muss daher diese Besonderheiten stärker herausarbeiten. Dabei sind die historischen Charakteristika des östlichen Sanierungsgebietes mit seiner kleinteiligen historischen Bauungsstruktur, den Gassen und Gängen und die übergeordnete Leitstruk-

tur des Mühlenbachs zu beachten und herauszuarbeiten. Der historische Mühlenbach ist erlebbarer zu gestalten und die vorhandenen Gänge und Gassen sind zu sanieren bzw. durch neue Belege und Beleuchtung aufzuwerten. Durch die Schaffung einer zusätzlichen Wegeverbindung zwischen Mönchenbrückstraße und dem Kälberteich, wird der gesamte Bereich östlich der Bismarckstraße/ Plessenstraße für Besucher, Touristen und Kunden deutlich attraktiver.

Um die verbindende Funktion der Fußgängerzone bis hin zu Altstadt zu stärken, muss ein verbindendes Element bzw. als einheitliche gestalterische Leitlinie herausgearbeitet werden. Dies kann z.B. für Schleswig das Thema und Alleinstellungsmerkmal der Stadt als „Wikingerstadt an der Schlei“ sein, welches u.a. in der Auswahl der Materialitäten, der Gestaltung der Möblierung und Spielgeräte berücksichtigt werden kann. Es ist zu prüfen, inwieweit eine Berücksichtigung des Elementes Wasser (Brunnen, „Wasserspur“) bei den Spielangeboten der Fußgängerzone und angrenzenden Plätzen den Bezug zur Schlei und zum Thema der Handelsmetropole der Wikinger herstellen kann.

Aufgrund der Bedeutung für die Innenstadt und ihrer Größe wird für die Ladenstraße mit ihren angrenzenden Plätzen die Durchführung eines freiraumplanerischen Wettbewerbes empfohlen, um hier eine hohe gestalterische Qualität bei der Planung und Realisierung zu gewährleisten.



Abb. 38, 39: Referenzbilder zum Thema „Wasserspur“

8.3 Schwarzer Weg

Der Bereich des Schwarzen Weges wird heute stark durch seine heterogene Bebauungs- und Nutzungsstruktur sowie durch seine wenig attraktiven Rückseiten geprägt.

Ziel soll es nicht sein, die „Rückseiten“ durch die Neuansiedlung von zusätzlichen gewerblichen Nutzungen zu „Vorderseiten“ zu machen, da dadurch vermutlich ein Teil der Kaufkraft aus dem Stadtweg abgezogen werden könnte und die Leerstandssituation sich zusätzlich verschlechtern würde.

Aus diesem Grund müssen sich die Aufwertungsmaßnahmen, neben notwendigen Gebäudesanierungen für einige Gebäude, in erster Linie auf eine

einheitliche Neugestaltung des öffentlichen Raumes konzentrieren. Das bedeutet vor allem einheitliche Fahrbahn- und Gehwegbeläge sowie Grünmaßnahmen. Hier sind durchgehende Hecken entlang der Grundstücksgrenzen vorgesehen (private Maßnahme; keine StBauF-Mittel), um so Raumkanten zu schaffen und den Blick auf die wenig attraktiven Stellplatzflächen und Ladezonen zu verhindern. Desweiteren übernehmen Bäume an wichtigen Durchgängen in Richtung Stadtweg bzw. Königsstraße eine Leitfunktion.

Insgesamt sind die bereits vorhandenen Verbindungen (z.B. durch Passagen) in Nord-Süd-Richtung aufzuwerten und attraktiver sowie barrierearm zu gestalten und diese durch neue Verbindungen zu ergänzen.

Ferner ist der Schwarze Weg als wichtige Radwegeverbindung innerhalb der Innenstadt zu stärken und auszubauen. Bisher fehlt es an einer durchgehenden Verbindung vom Schloss in Richtung Innenstadt/ Altstadt. Durch einen Ausbau des Radweges in beide Richtungen und einer Weiterführung über „Am Lornsenpark“ bis hin zum Gallberg wird die Verbindung eine Alternative zum Stadtweg werden, auf welchem die Radfahrer bisher immer vom Rad absteigen und schieben mussten.

Zur Beruhigung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität auf dem Capitolplatz wird zukünftig der Schwarze Weg nicht mehr bis zur Bismarckstraße geführt.

Es ist im Rahmen eines Wettbewerbs Parkhaus/ZOB durch ein Verkehrsgutachten zu prüfen, in wieweit die Einrichtung einer Wendemöglichkeit im östlichen Bereich ausreicht oder ob die Notwendigkeit der Umlenkung des Anlieger- und Kundenverkehrs über den Rot-Kreuz-Weg besteht, um weiterhin die Anlieferung sowie den Kundenverkehr des Schwarzen Weges zu ermöglichen.

8.4 „Schlei-Center“

Für das „Schlei“-Center gilt es vorrangig den Einzelhandel zu stärken sowie den vorhandenen Einzelhandelsleerstand zu beseitigen. Unterstützt wird dies durch eine verbesserte Anbindung an den Stadtweg, um damit die Synergieeffekte durch die Anbindung an den gestärkten westlichen Eingangsbereich der Ladenstraße (vgl. Kap. 8.1 Ehemalige „Hertie“-Fläche und 8.2 Ladenstraße (Stadtweg/ Kornmarkt/ Mönchenbrückstraße) zu erhalten.

Ferner gilt es zum einen durch den Eigentümer/ Betreiber den privaten Außenraum des Centers zum Beispiel durch Bepflanzungen attraktiver zu gestalten sowie die öffentlichen Eingangsbereiche im Stadtweg bzw. entlang der Königstraße als Eingänge und Wegeverbindung in Richtung Innenstadt bzw. in Richtung Königswiesen zu stärken und als solche wahrnehmbar zu machen. Aus diesem Grund wird auch die Querungsstelle der Königstraße in Richtung Parkloggia auf den Königswiesen betont.

Im Rahmen des Verkehrsgutachtens (Büro VTT; 31.07.2015) wurden die Lichtsignalanlagen entlang der Königstraße untersucht. Als Ergebnis wurde eine Optimierung der Signalprogramme empfohlen. Aus diesem Grund ist eine entsprechende Verbesserung der Signalprogramme der Knoten Poststraße/Königstraße, Querung Schlei Center; Knoten Königstraße/ Plessenstraße durchzuführen.

Da die Königstraße eine der wichtigsten Haupteingänge in die Innenstadt/ Altstadt ist, ist diese Funktion durch die Weiterführung der Allee auf beiden Seiten der Straße zusätzlich zu unterstützen.

Zudem wird durch die Einrichtung eines Radschutzstreifens stadtauswärts die Umsetzung eines durchgehenden Fahrradwegenetzes für Schleswig vorangetrieben.

8.5 Parkhausquartier

Der Bereich rund um das Parkhaus, den ZOB und die Feuerwache bietet großes Potenzial für eine großflächige Umgestaltung und Neubebauung. Zum einen weist das öffentliche und gebührenfreie Parkhaus an der Königstraße einen hohen Sanierungsbedarf auf. Zum anderen leidet der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) derzeit unter gestalterischen Defiziten und wird zudem von den Verkehrsbetrieben als nicht ausreichend leistungsfähig beschrieben. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt soll der Standort für beide jedoch erhalten bleiben. Zusätzlich wird in naher Zukunft die Feuerwache in einen anderen Teil der Stadt verlegt.

Aus diesem Grund ist vorgesehen, den vorgenannten Bereich inklusive einer modernen Neubebauung und baulichen Neuausrichtung des Parkhauses neu zu ordnen bzw. auszurichten. Die Neuausrichtung in Nord-Süd-Richtung entlang des Rot-Kreuz-Weges und die Zufahrt von der Königstraße aus ermöglicht eine bessere Ausnutzung des ZOB's sowie die Umgestaltung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität des Vorbereiches.

Der Bereich ist zu einem „Ankunfts- und Eingangsplatz“ umzugestalten, welcher sich gestalterisch in die übrigen Plätze und Wege eingliedert. Hier muss die Gestaltung des öffentlichen Raumes die Besucher eindeutig in Richtung Capitolplatz und Fußgängerzone führen und für Wartende einen angenehmen Aufenthalt ermöglichen sowie einen Ort als Treffpunkt bilden. Ein gastronomisches Angebot, auch als Treffpunkt für die vielen ankommenden Schüler, wäre hier zusätzlich denkbar. Sitzgruppen, Großbäume und Pflanzinseln, die den Platz gliedern, bieten ihnen weitere Treffmöglichkeiten (ohne Verzehrzwang).

Das neue Parkhaus erhält einen neuen verringerten Grundriss, um für die Platzgestaltung Raum zu geben. Im Rahmen des Verkehrskonzeptes wird eine Kapazität von 500 Stellplätzen gegenüber dem Bestand von 825 vorge-

schlagen. Es wird empfohlen, den Bedarf bei einer Neuplanung des Parkhauses erneut zu prüfen, damit auch sich eventuell geänderte Parkplatzbedarfe aufgrund der Umsetzung der im Rahmenplan aufgeführten Maßnahmen berücksichtigt werden können. Mit dem dargestellten Grundriss können auf 4 Ebenen ca. 500 Stellplätze errichtet werden.

Im Erdgeschoss des Parkhauses ist auch die Unterbringung von zusätzlichen innenstadtverträglichen Einzelhandelsnutzungen (wie beispielsweise ein Bäcker, ein Kiosk oder auch bisher noch nicht vertretende Branchen) sowie Dienstleistungsunternehmen denkbar. Diese dürfen jedoch nicht in Konkurrenz zur Ladenstraße stehen bzw. die Kaufkraft aus dieser abziehen. Die Unterbringung eines zusätzlichen großflächigen Magnetbetriebes neben der Entwicklung auf dem „Hertie“-Grundstück mit Ankerfunktion wird daher nicht empfohlen bzw. dürfen die beiden Einzelhandelsflächen (Hertie + Parkhaus) zusammen die durch das Einzelhandelsgutachten empfohlen maximalen 5.000 qm potenzielle Verkaufsfläche nicht überschreiten.

Um den Anschluss an bzw. den Ausbau des Radwegenetzes zu verbessern, soll zusätzlich an bzw. im Zusammenhang mit dem Parkhaus eine zentrale Abstellmöglichkeit für Fahrräder eingerichtet werden.

Um auch hier eine qualitätsvolle Gestaltung, eine sinnvolle Dimensionierung der Platzflächen, eine Ausbildung einer ansprechenden städtebaulichen Figur sowie eine zusammenhängende Planung und Realisierung der Gebäude, Plätze, des öffentlichen Raumes sowie des ZOB's zu gewährleisten, ist auch hier die Durchführung eines städtebaulichen - freiraumplanerischen Wettbewerbes vorgesehen.

Neben dem im Rahmenplan dargestellten Parkhaus-Neubau werden von Seiten der Stadt Schleswig auch die Varianten Teilrückbau und Sanierung mit verschiedenen Betreiberkonzepten geprüft. Hier gilt es letztlich die wirtschaftlichen Belange einer Sanierung bzw. eines Teilrückbaus mit den durch einen Neubau gleichzeitig ermöglichten großflächigen freiraumplanerischen Aufwertungsmaßnahmen im nahen Umfeld (Ausbildung eines Eingangsplatzes, Vergrößerung ZOB etc.) abzuwägen.

Ferner ergibt sich durch den geplanten Wegzug der Feuerwehr aus dem Rote-Kreuz-Weg die Möglichkeit einer Neuordnung für den Bereich westlich des neugeplanten Parkhauses. Um auch weiterhin die wichtige Funktion der Königstraße als Eingangstraße in die Innenstadt/ Altstadt zu stärken, müssen die beiden Straßen sowie die Kreuzung Königstraße/ Plessenstraße durch Neubebauungen (orientierend an der umgebenden Bebauung) baulich gefasst werden.

Ergänzend zu den bereits vorhandenen Nutzungen, sollen hier Dienstleistungsbetriebe und Büronutzungen sowie kleinere Einzelhandelsbetriebe untergebracht werden.

Ergänzend soll - wie bereits unter *Punkt 8.4 „Schlei-Center“* erläutert - die Baumallee auf beiden Seiten der Königstraße weitergeführt werden. Darüber hinaus befindet sich in diesem Bereich eine wichtige Umlenkstelle in Richtung Königswiesen. Die neben der Poststraßenachse zweite wichtige Anbindung des Stadtparks und der Schlei an die Stadt verläuft über die Achse zur Parkloggia. Sie muss eindeutig auffindbar sein. Aus diesem Grund soll auch die Querung über die Königstraße an dieser Stelle erleichtert werden. Auch wenn derzeit keine konkrete Umzugsabsicht für die gewerbliche Nutzung und Gemeinbedarfseinrichtung (Plessenstraße 11) besteht, ist langfristig die vorhandene Nutzung umzusiedeln und das Gebäude abzureißen, um so zum einen eine höhere und damit deutlichere Gebäudekante entlang der Königsstraße auszubilden.

8.6 Capitolplatz

Der Capitolplatz, der zentral in der Einkaufszone, an Parkhaus und Zentralem Busbahnhof Schlesiws liegt, ist der Ankunftsplatz für viele Besucher. Er wird neugestaltet und im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Parkhausquartiers nach Süden erweitert. Damit kann er seiner Funktion als Treffpunkt und traditioneller Veranstaltungsplatz besser gerecht werden. Die Einfahrt in den Schwarzen Weg sowie die Bushaltestelle wird an dieser Stelle aufgegeben, um den Übergang zu Parkhaus und Busbahnhof zu verbessern. Der Erhalt oder die Neupflanzung von Großbäumen sind zu prüfen.



Abb. 40, 41, 42, 43: Referenzbilder zum Thema Möblierung, Grün und Bodenbelag

8.7 Gallberg

Auch der östliche Eingangsbereich in die Fußgängerzone bedarf einer Aufwertung des „Stadtbildes“ sowie einer Mischung aus Einzelhandel, Gewerbe und Wohnen. Dies soll zum einen durch die Sanierung von modernisierungsbedürftigen Gebäuden und zum anderen durch die Aufwertung und Attraktivierung des Öffentlichen Raumes inklusiver der Schaffung von Treffpunkten und durch eine Verkehrsentlastung erfolgen.

Vorrangig soll dabei die Platzsituation des Gallberges durch Grünmaßnahmen (v.a. Bäume), bequeme Möblierung sowie gehfreundliche Beläge zeitgemäß umgestaltet werden. Zudem wird der Platz als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgebildet. Der stark sanierungsbedürftige Belag ist in die zukünftige Materialsprache der Fußgängerzone einzugliedern, kann sich aber durch Ergänzungen auch davon abheben. Einseitig vor den großmaßstäblichen Gebäuden angeordnete Großbäume sowie Markierungen im Belag erleichtern die Verkehrsführung.

Für den Gallberg ist zu prüfen, ob hier ein geeigneter Standort für einen Marktbrunnen ist.

Um auch regelmäßig Touristen und Kunden in den östlichen Bereich der Ladenstraße zu locken, soll auch dieser Platz weiterhin für öffentliche Veranstaltungen, wie regelmäßig bzw. saisonal stattfindende kulturelle und städtische Feierlichkeiten und Feste sowie für (Wochen-) Märkte genutzt werden.

Der Gallberg steht außerdem in Verbindung mit dem aufzuwertenden Gasen und kleinen Plätzen um den Kattsund, die auch in Verbindung mit dem Mühlenbach aufgewertet werden.

Um die Verkehrssituation innerhalb des östlichen Plangebietes und somit auch im Bereich Gallberg zu verbessern, wird eine zweite Einbahnstraße entlang der alten Kreisbahntrasse eingerichtet. (Weitere Erläuterungen erfolgen unter *Kapitel 8.9* Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur)



Abb.44: Gallberg/ Übergang zu den kleinen Gassen und Plätzen/ Mühlenbach

8.8 Hotelneubau

Das Tourismuskonzept für Schleswig weist u.a. einen Mangel an qualitativ hochwertigen Beherbergungskapazitäten in Schleswig auf. Dies zeigt sich auch innerhalb des Sanierungsgebietes. Hier befinden sich keinerlei Unterkünfte wie Hotels, Jugendherbergen oder Ferienwohnungen.

Aus touristischer Sicht erscheint jedoch die Unterbringung direkt im Innenstadtbereich als sehr attraktiv. Um das Angebot an qualitativ hochwertigen Beherbergungskapazitäten in der Innenstadt zu erhöhen, soll im rückwärtigen Bereich der Ladenstraße am Lornsenpark, in direkter Nähe zum Kälberteich und damit mit Blick ins „Grüne“ ein Mittelklasse-Hotel errichtet werden. Die Zufahrt und Erschließung der notwendigen Stellplätze erfolgt über die bereits vorhandene Zufahrt Am Lornsenpark.

Auf der vorgesehenen Fläche können bei einer 3-Geschossigkeit und einer BGF von ca. 1.500 qm ein 3-Sterne-Superior-Hotel mit ca. 20-30 Zimmern bzw. ein 4-Sterne-Superior-Hotel mit ca. 18-25 Zimmern entstehen und damit eine Kapazitätenerweiterung sowie eine Qualitätssteigerung der Hotellerie in Schleswig herbeigeführt werden.

Bei dem Hotelneubau handelt es sich um eine private Maßnahme, für die ein Investor gefunden werden muss.

8.9 Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur

Zum Erhalt und zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem ISEK, der VU und dem Verkehrskon-

zept für den Rahmenplan noch einmal zusammengefasst und ergänzt. Diese lassen sich jedoch teilweise nicht auf einen einzelnen Teilbereich der Innenstadt räumlich verorten und sind daher an dieser Stelle noch einmal kurz zusammengefasst:

Eine Aufwertung der Verkehrsinfrastruktur soll zum einen durch die **Verbesserung des Radverkehrs** erfolgen. Zusätzliche Radschutzstreifen werden hierfür in der Plessenstraße und Königstraße eingerichtet sowie der Radverkehr zukünftig parallel zum Stadtweg über Am Lornsenpark, Schwarzer Weg und der Poststraße geführt.

Weiterhin sollen die Knotenpunkte Poststraße/ Königstraße und Plessenstraße/ Königstraße hinsichtlich einer **Koordinierung der Signalprogramme** untersucht werden.

Damit eine **attraktive Erreichbarkeit des Stadtwegs vom ZOB und Parkhaus** aus ermöglicht werden kann, soll der Schwarze Weg in diesem Bereich aufgehoben werden. Dadurch ist eine durchgehende Gestaltung des Capitolplatzes und des ZOB Bereiches möglich. Damit weiterhin die Erschließungsfunktion des Schwarzen Wegs erhalten bleibt, wird die Anordnung einer Kehre auch für LKW im Bereich des Parkhauses nötig. Als Variante ist die Ausfahrt über den Rote-Kreuz-Weg im weiteren Planverfahren zu prüfen. Das neue Parkhaus erhält eine Zu- und Abfahrt an der Königstraße.

Im Bereich der **Moltkestraße/Poststraße** soll der Platzbereich der Moltkestraße sowie die Poststraße bis zur Einmündung Schwarzer Weg als **verkehrsberuhigten Geschäftsbereich** mit einer 20 km/h Zone ausgewiesen werden. Hierdurch werden die Geschwindigkeiten der Kfz reduziert und die Wahrnehmung von querenden Fußgängern erhöht. Gleichzeitig soll die Gestaltung der Fahrbahn in den Platz einbezogen werden, ohne dabei die Verkehrsführung zu vernachlässigen. Mit entsprechender Querschnittsgestaltung ist auch eine Öffnung von Radverkehr gegen die Einbahnstraße zulässig. Gegenüber dem derzeitigen klassischen baulichen Trennprinzip von Kfz und Fußgänger entsteht hierdurch ein besseres Miteinander aller Verkehrsteilnehmer.

Derzeit ist durch die Einbahnstraßenregelung der Langen Straße eine Nord-Süd-Verbindung vom Gallberg kommend nur über den Umweg Holmer Noorweg möglich. Eine Öffnung der Langen Straße in beide Richtungen ist aufgrund des engen Verkehrsraumes nicht möglich. Um dennoch wieder eine Nord-Südrichtung herzustellen, muss die **Einbahnstraßenrichtung der Langen Straße umgedreht** und die Süd-Nord Verbindung durch eine **neue Straße auf der ehemaligen Kreisbahntrasse** und den Parkplatz kleiner Baumhofsgang bis zur Klosterhofer Straße hergestellt werden. Der **Gallberg** und die **Lange Straße** werden durch die zusätzliche **Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches** mit der Ausweisung einer 20 km/h Zone attraktiver gestaltet. Auch wenn die neu zu errichtende Straße auf der

ehem. Kleinbahntrasse sich außerhalb des Sanierungsgebietes Innenstadt befindet, trägt diese einen wichtigen Bestandteil zur Verbesserung der Verkehrssituation im Sanierungsgebiet und damit zur Attraktivitätssteigerung des Sanierungsgebiets und der Innenstadt insgesamt bei.

Die Durchschneidung des Stadtwegs durch die querende Bismarckstraße lässt sich aufgrund der wichtigen Verkehrsverbindung nicht verhindern. Es ist jedoch unter Einbeziehung der Fahrbahnen in eine Gesamtgestaltung des **Capitolplatzes** eine **deutliche Aufwertung** der Situation möglich. Die Ausweisung einer 30 km/h Zone im Bereich des Capitolplatzes im Zusammenhang mit entsprechenden Fahrbahnbelegen führt zu einer erhöhten Aufmerksamkeit der Kfz-Fahrer. Die gesicherte Querung der Fußgänger im Schutz einer Lichtsignalanlage ist aufgrund der Verkehrsstärke weiterhin nötig. Durch die Ergänzung der Signale mit z.B. der Angabe der Restwartezeiten wird die Akzeptanz verbessert.

Plan 23: Zielplan Verkehr und Erschließung

8.10 Zusammenfassende Maßnahmentabelle

In der nachfolgenden Maßnahmentabelle sind die vorgenannten zielführenden Maßnahmen noch einmal - unterteilt nach den jeweiligen Handlungsschwerpunkten - aufgelistet.

Orientierend an den StBauFR SH wird dabei nach Maßnahmen der Vorbereitung, Maßnahmen der Durchführung und Maßnahmen der Abwicklung unterschieden und die jeweiligen notwendigen Akteure aufgelistet.

Nr.	Bezeichnung	Anmerkungen / Beschreibung	Akteure / Federführung
Maßnahmen der Vorbereitung (B1)			
1.	Wettbewerbsverfahren Parkhausquartier + Feuerwache	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchführung eines städtebaulichen - freiraumplanerischen Wettbewerbes zur Vorbereitung des Neubaus eines zentralen Parkhauses mit Möglichkeit zusätzlicher innenstadtverträglicher Einzelhandelsnutzung + Umgestaltung der Raumsituation zur besseren Ausnutzung des ZOB und Aufwertung bzgl. höherer Aufenthaltsqualität der Freiflächen , um eine qualitätsvolle Gestaltung, eine sinnvolle Dimensionierung der Platzflächen, die Ausbildung einer ansprechenden städtebaulichen Figur sowie eine zusammenhängende Planung und Realisierung der Gebäude, Plätze, des öffentlichen Raumes sowie des ZOB's zu gewährleisten 	Stadt Schleswig
2.	Bauleitplanverfahren (BP 58)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung des B-Planes aufgrund der Neuplanung des Parkhauses und der Gebäude entlang der Königstraße sowie der Umgestaltung des dazugehörigen öffentlichen Raumes (inkl. Fachgutachten) 	Stadt Schleswig
3.	Bauleitplanverfahren (B 62) - Vereinfachte Änderung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Vereinfachte Änderung des B-Planes aufgrund des geplanten Hotelneubaus am Kälberteich 	Vorhabenträger/ Stadt Schleswig
4.	Bauleitplanverfahren (VEP 6 + BP 63+ BP 66) inkl. Fachgutachten für Bauleitplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung der B-Pläne aufgrund des geplanten Straßenneubaus entlang der Kreisbahntrasse 	Stadt Schleswig
5.	Neuaufstellung B-Plan (Bereich ehemals Hertie) inkl. Fachgutachten für Bauleitplanung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neuaufstellung eines B-Planes zur planungsrechtlichen Sicherung des Neubaus auf der ehem. Hertie-Fläche und der angrenzenden Platzfläche 	Stadt Schleswig

Maßnahmen der Durchführung (B2)			
1. Handlungsschwerpunkt: ehemals „Hertie“			
6.	Ankauf Grundstück Stadtweg 70	<ul style="list-style-type: none"> Voraussetzung für die Neugestaltung Hertieplatz/ Kulturplatz 	Stadt Schleswig
7.	Abriss und Freilegung Stadtweg 70	<ul style="list-style-type: none"> Voraussetzung für die Neugestaltung Hertieplatz/ Kulturplatz 	Stadt Schleswig
8.	Abriss und Freilegung des ehem. Hertie-Gebäudes (Stadtweg 66-68)	<ul style="list-style-type: none"> Als Voraussetzung für die Entwicklung der ehem. Hertie-Fläche 	Stadt Schleswig
9.	Wettbewerbsverfahren Fußgängerzone + Plätze (Teilbereich: Hertieplatz/ Kulturplatz)	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes , um eine hohe gestalterische Qualität bei der Planung und Realisierung der zeitgemäßen Umgestaltung der Fußgängerzone mit ihren angrenzenden Plätzen zu gewährleisten 	Stadt Schleswig
10.	Neugestaltung Hertieplatz/ Kulturplatz	<ul style="list-style-type: none"> Ausbildung einer Platzsituation zwischen dem ehem. Hertie-Gebäude und der Bibliothek und als Auftakt der Fußgängerzone; Raum für Aufenthalt, Treffpunkt (auch für Jugendliche/Bibliotheks-/Museumsbesucher) und Raum für Außengastronomie 	Stadt Schleswig
11.	Umgestaltung Moltkestraße, Straßenbereich Stadtweg, Poststraße	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs Moltkestraße/Poststraße Aufhebung der Einbahnstraßenregelung für Radfahrer Stärkung der Verbindung der Königstraße/ Königswiesen zum Stadtweg 	Stadt Schleswig
12.	Neubebauung Stadtweg 66-68	<ul style="list-style-type: none"> Entwicklung der ehem. Hertie-Fläche als Eingang in die Ladenstraße durch die Ansiedlung eines Magnetbetriebes (gemäß Potentialanalyse Innenstadt: = Einzelhandelsbetrieb(e) mit einem Umsatzschwerpunkt im periodischen Bedarf, Mode sowie Sport/ Spielwaren und einer max. Gesamt-VKF von bis zu 4.500/5.000 qm (ermitteltes Potenzial für den gesamten Innenstadtbereich) sowie ergänzend weitere gewerbliche Nutzungen und Dienstleister 	Privater Investor – nicht förderfähig

2. Handlungsschwerpunkt: Ladenstraße (Stadtweg/Kornmarkt/ Mönchenbrückstraße)			
13.	Wettbewerbsverfahren Fußgängerzone + Plätze (Teilbereich: <i>Stadtweg/Kornmarkt/ Mönchenbrückstraße; Capitolplatz</i>)	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes (vgl. Pkt. 9) 	Stadt Schleswig
14.	Neugestaltung, Änderung Ladenstraße / Fußgängerzone (Stadtweg, Kornmarkt, Mönchenbrückstraße)	<ul style="list-style-type: none"> Zeitgemäße Umgestaltung der Fußgängerzone durch Aufwertung des Grüns, Möblierung und Materialität (benutzerfreundlich, barrierefrei, unter Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Belange, energieeffiziente Beleuchtung) dabei Aufhebung der Trennung/ Abgeschiedenheit der östlichen Ladenstraße (ab Bismarckstraße), z.B. durch Hinweisschilder, optische Signale und eine durchgehende gestalterische Leitlinie sowie Verbesserung des Querungskonfliktes Stadtweg/ Bismarckstraße (z.B. durch Materialwechsel etc.), Einrichtung einer Zone 30km/h und Erhöhung der Erlebbarkeit des Mühlenbachs 	Stadt Schleswig
15.	Neugestaltung, Änderung des Kornmarkt- Platzes	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung/ Attraktivierung des Platzes und Herausarbeiten der besonderen Charakteristik und Funktionen (z.B. ruhiger Aufenthalt, Gastronomie,) durch Grün, Möblierung, Brunnen, Spielgeräte, etc. 	Stadt Schleswig
16.	Neugestaltung, Änderung des Capitolplatzes (inkl. Straßenbereich)	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung/ Attraktivierung des Platzes und Herausarbeiten der besonderen Charakteristik und Funktionen (z.B. Eingang in die Ladenstraße, Gastronomie, Veranstaltungen) durch Grün, Möblierung, Brunnen, Spielgeräte etc. Nutzbarmachung des Platzes für Veranstaltungen (u.a. Kultur und Märkte), inkl. Schaffung von techn. Infrastruktur z.B. Senkelektant für Strom und Frischwasser) 	Stadt Schleswig

17.	Aufwertung des Durchganges in Richtung Michaelisallee	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung und Attraktivierung des Durchganges, damit dieser auch durch nicht Ortskundige wahrgenommen und genutzt wird 	Private Eigentümer – nicht förderfähig
18.	Sanierung und Attraktivierung der kleinen öffentlichen Gassen und Gänge (Michaelisgang, Lornsengang)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung und Attraktivierung der Gassen und Gänge durch neue Beläge und Beleuchtung 	Stadt Schleswig
19.	Sanierung und Attraktivierung der kleinen privaten Gassen und Gänge (Mönchenbrückstraße in Richtung Norden)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufwertung und Attraktivierung der Gassen und Gänge durch neue Beläge und Beleuchtung 	Private Eigentümer – nicht förderfähig
20.	Schaffung einer Wegeverbindung zwischen Mönchenbrückstraße und Kälberteich	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Erlebbarkeit des Mühlenbachs erhöhen durch Schaffung einer Wegeverbindung zwischen Mönchenbrückstraße und Kälberteich 	Stadt Schleswig
21.	Private Gebäudesanierung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Beseitigung von Misständen und Mängel an Gebäuden; in diesem Zusammenhang Aufwertung des Stadtbildes durch Verbesserung insbesondere der Gebäudehüllen (Dach, Fassade, Fenster) ; energetische Sanierungsmaßnahmen müssen dabei mit dem Anspruch an die Erhaltung des Stadtbildes im Einklang gebracht werden 	Private Eigentümer
3. Handlungsschwerpunkt: Schwarzer Weg			
22.	Umgestaltung, Änderung Schwarzer Weg	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Neugestaltung des öffentlichen Raumes durch einheitliche Fahrbahnbelege und Grünmaßnahmen (Bäume + Hecken) dabei Sicherung bzw. Gewährleistung der Anlieferung und des Kundenverkehrs ▪ Stärkung der Radwegeverbindung <ul style="list-style-type: none"> - als Verbindung von Schloss in Richtung Innenstadt/ Altstadt - und Weiterführung des Radweges bis Gallberg über Am 	Stadt Schleswig

		Lornsenpark - und als Alternative zum Stadtweg, z.B. Radwege in beide Richtungen	Stadt Schleswig
23.	Attraktivierung/ Aufwertung bestehender Durchgänge zum Stadtweg (z.B. Sparkassenweg)	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Verbindung der Königstraße/ Königswiesen zum Stadtweg 	Stadt Schleswig
24.	Attraktivierung/ Aufwertung bestehender Durchgänge zum Stadtweg (private Gänge)	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Verbindung der Königstraße/ Königswiesen zum Stadtweg 	Private Eigentümer – nicht förderfähig
25.	Schaffung neuer Durchgänge zum Stadtweg	<ul style="list-style-type: none"> Stärkung der Verbindung der Königstraße/ Königswiesen zum Stadtweg 	Private Eigentümer – nicht förderfähig
26.	Private Gebäudesanierung	<ul style="list-style-type: none"> Beseitigung von Missständen und Mängel an Gebäuden; in diesem Zusammenhang Aufwertung des Stadtbildes durch Verbesserung insbesondere der Gebäudehüllen (Dach, Fassade, Fenster) ; energetische Sanierungsmaßnahmen müssen dabei mit dem Anspruch an die Erhaltung des Stadtbildes im Einklang gebracht werden 	Private Eigentümer
4. Handlungsschwerpunkt: „Schlei-Center“			
27.	Umgestaltung, Änderung der Königstraße	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung der Königstraße als zentrale Achse in Richtung Altstadt durch Weiterführung der Allee Betonung der Querungsstelle in Richtung Parkloggia auf den Königswiesen Optimierung der Lichtsignalanlagensteuerung (LSA-Steuerung) (Knoten Post-/Königstraße und Plessen-/Königstraße) Einrichtung Radschutzstreifen Königstraße stadtauswärts Aufwertung des Außenraumes; Steigerung der Attraktivität z.B. durch Begrünungsmaßnahmen etc. 	Stadt Schleswig, ggf. nicht-förderfähig
28.	Umgestaltung, Aufwertung Außenraum Schlei-Center		Private Eigentümer – nicht förderfähig

5. Handlungsschwerpunkt: Parkhaus, ZOB, Feuerwehr			
29.	Abriss und Freilegung des vorhandenen Parkhauses	Als Voraussetzung für Neuerrichtung eines zeitgemäßen Parkhauses bzw. die Neuentwicklung des Parkhausquartiers (inkl. Umgestaltung der ZOB-Fläche und angrenzender Platzfläche)	Stadt Schleswig, ggf. tlw. förderfähig
30.	Abriss und Freilegung des ZOB-Gebäudes entlang der Königstraße (Königstraße 6 / Plessenstraße 11)	<ul style="list-style-type: none"> Als Voraussetzung für die Neuentwicklung des Parkhausquartiers (inkl. Umgestaltung des ZOB-Fläche und angrenzender Platzfläche) 	Stadt Schleswig
31.	Abriss und Freilegung der Feuerwache (Königstraße 16)	<ul style="list-style-type: none"> Als Voraussetzung für die Neuordnung nach Wegzug der Feuerwehr 	Stadt Schleswig
32.	Neugestaltung eines „Ankunfts- und Eingangsplatzes“ am ZOB/Parkhaus und Umgestaltung ZOB-Bereich	<ul style="list-style-type: none"> Ausbildung eines Einganges in die Innenstadt (Übergang zum Capitolplatz) mit hoher Aufenthaltsqualität und Treffpunktmöglichkeiten (Bänke etc.) Umgestaltung zur besseren Ausnutzung des ZOB und Aufwertung bzgl. höherer Aufenthaltsqualität Schaffung von zusätzlichen Abstellmöglichkeiten für Räder (Fahradparkhaus) 	Stadt Schleswig
33.	Umgestaltung, Aufwertung Fußweg entlang des Rot-Kreuz-Weges	<ul style="list-style-type: none"> Erhalt bzw. Stärkung der Fußwege-Achse Stadtweg zur Parkloggia auf den Königswiesen mit Sichtachsen (im Zusammenhang mit Neugestaltung Schwarzer Weg + Neubebauung Feuerwache/ Parkhaus) 	Stadt Schleswig
34.	Umgestaltung Plessenstraße	<ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von Radschutzstreifen entlang der Plessenstraße beidseits 	Stadt Schleswig – nicht förderfähig
35.	Neubau eines zentralen Parkhaus	<ul style="list-style-type: none"> Ggf. mit zusätzlicher innenstadtverträglicher Einzelhandelsnutzung Ein- und Ausfahrt über die Königstraße Zusätzliche Abstellmöglichkeiten für Fahrräder 	Stadt Schleswig oder privater Investor – nicht förderfähig
36.	Neubebauung Grundstück Königstraße 6 / Plessenstraße 11	<ul style="list-style-type: none"> Räumliche Fassung der Königstraße bzw. des Kreuzungsbereichs Königstraße / Plessenstraße durch Neubauten (Dienstleistungsbetriebe, ZOB-Betrieb, 	Private Baumaßnahme – nicht förderfähig

		gastronomische Einrichtungen)	
37.	Neubauung Grundstück Königstraße 16	<ul style="list-style-type: none"> Räumliche Fassung der Königstraße durch Neubauten (Dienstleistungs-, kleinere Einzelhandelsbetriebe, Büronutzungen) 	Private Baumaßnahme – nicht förderfähig
6. Handlungsschwerpunkt: Gallberg			
38.	Ankauf Grundstück Lange Str.18	<ul style="list-style-type: none"> Erforderlich für die neue Umgehung am Baumhofgang / ehemalige Kreisbahntrasse – außerhalb des Sanierungsgebiets 	Stadt Schleswig
39.	Ankauf Grundstück Schlachterstr. 17		
40.	Ankauf Grundstück Noorstr. 9		
41.	Ankauf Teilgrundstück Sky-Markt (Teilflurstück 298)	<ul style="list-style-type: none"> Erforderlich für neue Umgehung am Baumhofgang / ehemalige Kreisbahntrasse 	Stadt Schleswig
42.	Freilegung / Rückbau Lange Str. 18	<ul style="list-style-type: none"> Erforderlich für die neue Umgehung am Baumhofgang / ehemalige Kreisbahntrasse – außerhalb des Sanierungsgebiets 	Stadt Schleswig
43.	Freilegung / Rückbau Schlachterstr. 17		
44.	Freilegung / Rückbau Noorstr. 9		
45.	Wettbewerbsverfahren Fußgängerzone + Plätze (Teilbereich: Gallberg)	<ul style="list-style-type: none"> Durchführung eines freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbes (vgl. Pkt. 9) 	Stadt Schleswig
46.	Umgestaltung Gallberg	<ul style="list-style-type: none"> Gestaltung eines attraktiven zeitgemäßen Platzraumes Aufwertung/ Attraktivierung des öffentlichen Raumes durch Grünmaßnahmen und (bequeme) Möblierung, Gestaltung von Treffpunkten; gehfreundliche Beläge Verkehrsruhiger Geschäftsbereich 	Stadt Schleswig
47.	Sanierung und Attraktivierung der Gassen zum Kattsund und in Richtung Parkplatz	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung und Attraktivierung der Gassen durch neue Beläge und Beleuchtung 	Stadt Schleswig
48.	Neubau Straße entlang ehem. Kreisbahntrasse	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Verkehrsführung und der verkehrlichen Anbindung des Bereichs Gallberg, durch Herstellung einer Erschließungsstraße entlang der alten Kreisbahntrasse 	Stadt Schleswig

49.	Umkehr der Einbahnstraßenregelung der Langen Straße	<ul style="list-style-type: none"> Verbesserung Verkehrsführung im Bereich Gallberg - außerhalb des Sanierungsgebiets 	Stadt Schleswig – nicht förderfähig
50.	Private Gebäudesanierung	<ul style="list-style-type: none"> Beseitigung von Missständen und Mängel an Gebäuden; in diesem Zusammenhang Aufwertung des Stadtbildes durch Verbesserung insbesondere der Gebäudehüllen (Dach, Fassade, Fenster) ; energetische Sanierungsmaßnahmen müssen dabei mit dem Anspruch an die Erhaltung des Stadtbildes im Einklang gebracht werden 	Private Eigentümer
7. Handlungsschwerpunkt : Am Lornsenpark			
51.	Umgestaltung Am Lornsenpark	<ul style="list-style-type: none"> Aufwertung des Bereichs am Kälberteich und Einrichtung eines Durchfahrtsverbots Am Lornsenpark (lediglich Fußgänger und Radfahrer, Anlieger der Grundstücke und der Stellplatzanlage) 	Stadt Schleswig
52.	Hotelneubau am Kälberteich	<ul style="list-style-type: none"> Erhöhung des Angebots an qualitativ hochwertigen Beherbergungskapazitäten durch Neubau eines Mittelklasse-Hotels direkt in der Innenstadt in attraktiver Lage 	Privater Investor – nicht förderfähig
Maßnahmen der Abwicklung (B3)			
53.	Sanierungsträger	<ul style="list-style-type: none"> Begleitung der Vorbereitung, der Durchführung und Abwicklung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme sowie des Fördermittelmanagements durch einen Sanierungsträger 	Stadt Schleswig
54.	Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit zur Dokumentation und zur Information über die Gesamtmaßnahme 	Stadt Schleswig

Plan 24: Maßnahmenplan (Verortung)

9 Klimaschutz

Die Belange des Umweltschutzes, insbesondere des Klimaschutzes sowie der Klimafolgenanpassung sind in die Planung miteingeflossen und berücksichtigt worden.

Abgeleitet aus den formulierten Leitzielen des ISEK's

- der Reduzierung der CO₂-Emissionen durch die stadtweite Verringerung des Energieverbrauches und den Ausbau alternativer regenerierbarer Energien sowie
- der Steigerung der Energieeffizienz durch eine effiziente Energienutzung und den Einsatz erneuerbarer und alternativer Energien
- Sensibilisierung der Bevölkerung durch Energieberatung privater Hauseigentümer

sowie unter Beachtung von Anforderungen im Bereich Klimafolgenanpassung lassen sich Vorgaben für das Sanierungsgebiet auf der Rahmenplanebene formulieren.

Klimafolgenanpassung:

Ziel ist es, im Sanierungsgebiet der Innenstadt grundsätzlich stadtklimatisch gesunde Aufenthalts- und Wohnqualitäten zu gestalten. Bedingt durch die innerstädtische Lage und die im Gebiet überwiegende straßenbegleitende verdichtete Bauweise erzeugen ein hoher Anteil versiegelter Flächen und vergleichsweise wenig Grün besondere klimatische Verhältnisse (Aufheizung und geringe Luftfeuchte). Die innerhalb des Sanierungsgebietes vorgesehenen wirksamen Maßnahmen zum Umgang mit diesen klimatischen Verhältnissen zur Reduzierung der Hitzeentwicklung beziehen sich vorrangig auf den Grünbestand als stadtklimatisch wirksame Größe, die Einfluss auf die gesunden Aufenthalts- und Wohnqualitäten hat, sowie auf bauliche Maßnahmen zur Entwicklung des Öffentlichen Raumes.

Im Zuge der geplanten Aufwertung und Umgestaltung von Straßen und Plätzen im Sanierungsgebiet sowie der Umgestaltung von Straßen im Sanierungsgebiet ist die Ergänzung des Großgrüns auf Plätzen (Kulturplatz, Gallberg, Bereich Omnibusbahnhof) und in Straßen (Königstraße, Schwarzer Weg) zur Beschattung und Kühlung befestigter Flächen sowie zur Staubminderung vorgesehen und als Maßgabe für die weiterführenden Planungen zu verfolgen. Eine weitere relevante Maßnahme in diesem Bereich ist die Aufwertung der Grünverbindung zwischen Kälberteich und Mühlenbach als Teil der das Sanierungsgebiet querenden Biotopstruktur Mühlenbachtal.

Positiv auf die klimatischen Verhältnisse im Sanierungsgebiet wirken sich die Nähe der Schlei, das Noor sowie die bereits vorhandenen Grünflächen (Königswiesen, Kälberteich) und Baumbestände (Königstraße, Michaeliallee), im bzw. in unmittelbarer Nähe des Sanierungsgebiets aus. Mit diesen klimarelevanten Landschafts- und Stadtelementen ist sorgsam umzugehen.

Ebenfalls im Rahmen der geplanten Änderungen von Erschließungsanlagen ist in Teilbereichen begleitend zu den Maßnahmen im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme eine Erneuerung der Abwasserleitungen vorgesehen. Bei den hierfür erforderlichen hydraulischen Berechnungen und der zukünftigen Dimensionierung der Leitungen ist eine Zunahme möglicher Starkregenereignisse angemessen zu berücksichtigen.

Nach derzeitigen Erkenntnissen sind gesonderte Maßnahmen des Hochwasserschutzes im Sanierungsgebiet nicht erforderlich.

Klimaschutz:

Zur Verbesserung der klimaschonenden Abwicklung der Verkehre im Sanierungsgebiet sowie zur Aufwertung des Umweltverbundes bzw. der „umweltverträglichen Verkehrsmittel“ ist eine Attraktivierung des ÖPNV durch Beibehaltung und Neuordnung des Busbahnhofs an zentraler Stelle im Stadtzentrum in Verbindung mit einer Aufwertung der Gestaltung des ZOBs sowie der angrenzenden Flächen zu einem attraktiven Treffpunkt und angenehmen Aufenthaltsort inklusive einer Verbesserung der Anbindung an die Ladenstraße geplant.

Es ist vorgesehen, den Standort (Parkhaus, ZOB) zu einer Mobilitätszentrale mit attraktiver Verknüpfung von ÖPNV, Individualverkehr und Fahrradverkehr (Radparkhaus angeschlossen am Parkhaus) auszubilden.

Die Attraktivität des Radverkehrs wird zudem durch die geplante Stärkung des Schwarzen Weges als Radwegeverbindung gesteigert.

Unabhängig von den Maßnahmen zur Veränderung des Modal Split wird der PKW-Verkehr weiterhin eine wichtige Rolle einnehmen. Das geplante Vorhalten eines attraktiven zentralen Parkhauses im Innenstadtbereich ist dazu geeignet, zusätzliche Parksuchverkehre zu reduzieren und zu einer Verminderung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Sanierungsgebiets beizutragen.

Von wesentlicher Bedeutung für die Umsetzung der im ISEK Schleswig formulierten und für das Sanierungsgebiet relevanten Leitziele zum Klimaschutz ist die Durchführung von energetischen Maßnahmen im Zuge der Sanierung privater Gebäude nach aktuellen Energiestandards, mit der Maßgabe die Energieeffizienz zu steigern und den CO₂-Ausstoß zu verringern. Bei der Durchführung von Modernisierungs- und Instandsetzungs-

maßnahmen ist die der geeignete Einsatz erneuerbarer Energien, der Einsatz von Dachbegrünung und vergleichbarer Maßnahmen im Einzelfall zu prüfen. Der Verlust der regionaltypischen Architektur ist dabei jedoch möglichst zu vermeiden.

Im Zuge der Umsetzung der Sanierung wird den privaten Eigentümern aktiv eine Beratung und Begleitung bei der Durchführung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen angeboten.

Die geplante Unterstützung der Sanierung privater Gebäude sowie die Durchführung der Innenstadtsanierung insgesamt führt des Weiteren zu einer Aufwertung und Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt und trägt so zu einer Verminderung der Zersiedlung des Umlands bzw. zur Umsetzung der Maßgabe Innenentwicklung vor Außenentwicklung bei.

Die Durchführung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an öffentlichen Gebäuden nimmt im Sanierungsgebiet nur eine untergeordnete Rolle ein.

Das Thema Energieeffizienz und Einsatz erneuerbarer Energien ist des Weiteren auch bei den erforderlichen Neubaumaßnahmen zu beachten und als Kriterium bei der Veräußerung von potenziellen Bauflächen in öffentlicher Hand zu prüfen.

Hinsichtlich der Wärmeversorgung im Sanierungsgebiet bieten die Stadtwerke Schleswig Fernwärme an, die aus Kraft-Wärme-Kopplung und erneuerbaren Energien gewonnen wird.

Bei der Durchführung von Erschließungsmaßnahmen ist der Einsatz einer energieeffizienten Beleuchtung in die weiteren Planungen mitaufzunehmen.

10 Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Belange

Grundsätzlich sind bei der Umsetzung der Sanierung bzw. bei der Durchführung von Einzelmaßnahmen die zielgruppenspezifischen Belange zu erfassen und in einem angemessenen Maße zu beachten. Ein wesentlicher Bestandteil des Maßnahmenkonzepts ist die Änderung, Aufwertung und Umgestaltung von Erschließungsanlagen. Aus diesem Grund wird als ein wichtiger Handlungsschwerpunkt die zeitgemäße, d.h. benutzerfreundliche und barrierefreie Gestaltung (für Kinder, Jugendliche, Familien und Senioren sowie mobilitätseingeschränkte und sensorisch eingeschränkte Personen) dieser Anlagen, u.a. der Fußgängerzone und der angrenzenden Plätze

(inkl. ZOB/ Parkhausquartier) sowie der angrenzenden Straßen herausgestellt.

Dabei ist bei der Herausstellung der besonderen Charakteristika dieser Räume die Schaffung von Treffpunkten, Ruhezeiten und (geschlechtergerechte) Spielmöglichkeiten in der weiterführenden (Wettbewerbs-)Planung und Ausgestaltung zu integrieren. Angsträume sind dabei unbedingt zu vermeiden. Ferner ist die barrierefreie Zugänglichkeit der angrenzenden Gebäude zu berücksichtigen.

Des Weiteren wird zur Wahrung der zielgruppenspezifischen Belange die benutzerfreundliche und barrierefreie Umgestaltung bestehender Wegeverbindungen innerhalb des Gebietes und die Schaffung von bisher fehlenden Verbindungen zur Schaffung von kurzen, attraktiven Wegeverbindungen formuliert. Bei der nachfolgenden Planung der Umgestaltung vor allem von kleinen Gassen ist auf die Vermeidung von Angsträumen, z.B. durch die Installation von ausreichender Beleuchtung zu achten.

Bei der Umgestaltung der vorhandenen Straßen (Schwarzer Weg, Poststraße, Am Lornsenpark) und dem Neubau der Straße entlang der ehemaligen Kreisbahntrasse sind barrierefreie Übergänge und Querungsstellen, z.B. getrennte Überquerungsstellen mit differenzierter Bordhöhe für mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Personen, zu berücksichtigen. Dies gilt insbesondere auch für die Querung Stadtweg / Bismarckstraße.

Ebenso ist bei der Gestaltung der zukünftigen Parkhauslösung im Schwarzen Weg auf eine angemessene Anzahl zielgruppenspezifischer Stellplätze sowie eine Vermeidung von Angsträumen zu achten.

Die Errichtung oder Sanierung öffentlicher Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen ist im Zuge der städtebaulichen Gesamtmaßnahme nicht vorgesehen.

Im Rahmen der im Anschluss folgenden vorgeschlagenen Wettbewerbsverfahren, der detaillierten Verkehrsplanungen sowie im Rahmen der Baugenehmigungsverfahren sind die zielgruppenspezifischen Belange unter Beachtung der einschlägigen DIN-Normen (u.a. DIN 18040-3:2014-12 Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) und technischen Regelwerke weiterführend herauszuarbeiten und zu berücksichtigen.

11 Entwicklungsplan

Die vorgenannten Maßnahmen- und Gestaltungsvorgaben wurden in einem Gesamt-Entwicklungsplan für das Sanierungsgebiet zusammengefasst dargestellt.

Plan 25: Entwicklungsplan

12 Nutzungen

Analog zu den im Laufe des Verfahrens formulierten Zielen für den Rahmenplan und den daraufhin festgelegten Handlungsschwerpunkten und Maßnahmen wurden die bestehende Bebauung der Innenstadt bzw. die geplanten Neubebauungen mit aus städtebaulicher Sicht sinnvollen Nutzungsausweisungen belegt und in einem Nutzungsplan zusammenfassend dargestellt. Die vorgesehenen Nutzungen orientieren sich an der bestehenden Nutzung, der Nutzung der umliegenden Bebauung sowie an der Lage der Gebäude.

Ziel ist, es die vorhandene multifunktionale Nutzungsstruktur der Innenstadt weiterhin zu erhalten und vorrangig den Einzelhandel in der Ladenstraße zu stärken.

Plan 26: Zielplan Nutzungsstruktur

13 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Im Folgenden werden die Gesamtkosten für die Realisierung der Städtebaulichen Gesamtmaßnahme zur Sanierung der Innenstadt in einer Kosten- und Finanzierungsübersicht (KoFi) gemäß § 149 BauGB aufgelistet.

Diese setzt sich aus Vorbereitenden Maßnahmen (wie Wettbewerbsverfahren, Planungskosten sowie Änderungen/ Neuaufstellung von Bebauungsplänen und des Flächennutzungsplanes, Übergeordnete Konzepte), Maßnahmen der Durchführung sowie aus Maßnahmen der Abwicklung zusammen. Dabei sind auch bereits angefallene Kosten sowie bereits erzielte Einnahmen und die Kosten der zur Verfügung gestellten Fördermittel angegeben. Neben den Ausgaben der städtebaulichen Gesamtmaßnahme sind auch die Kosten sonstiger privater Maßnahmen nachrichtlich aufgelistet.

Die dargestellten Maßnahmen der Durchführung sind überwiegend innerhalb des Sanierungsgebietes durchzuführen. Die Maßnahmen bzw. Kosten für die geplante Umfahrung entlang der ehemaligen Kreisbahntrasse sind ebenfalls mitaufgeführt, da diese als wichtige Maßnahmen zur Aufwertung des östlichen Sanierungsgebietes erforderlich sind.

Tabelle: Kosten- und Finanzierungsübersicht

Plan 27: Maßnahmenkonzept

14 Notwendige Bauleitplanverfahren

Gemäß § 140 BauGB müssen, um die Planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Durchführung der vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen (*vgl. Kap. 8*) zu schaffen, die Bebauungspläne B 58, VEP 6, B 62 B 63, B 66 geändert werden. Ferner muss für die zukünftige Entwicklung der ehemaligen „Her-tie“- Fläche ein Bebauungsplan neu aufgestellt werden.

Aufgrund des Entwicklungsgebotes nach § 8 BauGB erfordert die Realisierung einer (gewerblichen) Neubebauung auf der derzeitigen Fläche der Feuerwache auch die Änderung des Flächennutzungsplanes.

15 Planübersicht

- Plan 01: Städtebauliche Einordnung/ Lage im Raum
- Plan 02: Bestandsplan Denkmalschutz
- Plan 03: Bestandsplan Schwarzplan
- Plan 04: Bestandsplan Nutzungsstruktur
- Plan 05: Bestandsplan Gebäudetypologien
- Plan 06: Bestandsplan optischer Gebäudezustand
- Plan 07: Bestandsplan erhaltenswerte Bausubstanz/
Städtebauliche Bedeutsamkeit
- Plan 08: Bestandsplan vorhandene Infrastruktur
- Plan 09: Geltender FNP (1996)
- Plan 10: Geltendes Planrecht
- Plan 11: Bestandsplan Städtisches Eigentum
- Plan 12: Bestandsplan Grün- und Freiraum
- Plan 13: Bestandsplan Zustand Verkehrswege
- Plan 14: Bestandsplan Parkraum
- Plan 15: Bestandsplan Radwege Schleswig
- Plan 16: Bestandsplan Lärmquelle
- Plan 17: Stärken und Potenziale: Städtebau, Nutzung,
Einzelhandel und Freizeit
- Plan 18: Stärken und Potenziale: Grün/ Freiraum & Verkehr
- Plan 19: Schwächen und Defizite: Städtebau, Nutzung,
Einzelhandel und Freizeit
- Plan 20: Schwächen und Defizite: Grün/ Freiraum & Verkehr
- Plan 21: Integriertes Entwicklungskonzept
- Plan 22: räumliche Handlungsschwerpunkte
- Plan 23: Zielplan Verkehr und Erschließung
- Plan 24: Maßnahmenplan (Verortung)
- Plan 25: Entwicklungsplan
- Plan 26: Zielplan Nutzungsstruktur
- Plan 27: Maßnahmenkonzept

16 Impressum

Auftraggeberin:	Stadt Schleswig Der Bürgermeister Gallberg 3 und 4 24837 Schleswig
Sanierungsträger:	BIG-STÄDTEBAU GMBH Eckernförder Straße 212 24119 Kronshagen
Auftragnehmer/ Planungsteam: Städtebau:	petersen pörksen partner architekten + stadtplaner bda Kanalstraße 52 23552 Lübeck
Stadtplanung:	Evers & Küssner Stadtplaner Ferdinand-Beit-Straße 7 b 20099 Hamburg
Landschaftsarchitekten:	Trüper Gondesen Partner Landschaftsarchitekten BDLA An der Untertrave 17 23552 Lübeck
Verkehrsplaner:	Masuch und Olbrisch Gewerbering 2 22113 Oststeinbek

17 Anhang

Abwägung der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange