

Innenstadt Schleswig

Vorbereitende Untersuchungen



Auftraggeber:

Stadt Schleswig
Fachbereich III - Bau



Auftragnehmer:

BIG-STÄDTEBAU GmbH
Eckernförder Straße 212
24119 Kronshagen

Tel.: 0431 – 54 68 210

Fax: 0431 – 54 68 263

Projektleitung: Dipl.-Ing. Gesa Haan

Projektbearbeitung: Dipl.-Ing. Florian Hultsch

Oktober 2012

Inhaltsverzeichnis

1. Vorbemerkungen.....	4
1.1 Aufgabenstellung	4
1.2 Anlass, Ziele und Methodik der Untersuchung.....	7
2. Städtebauliche und planerische Rahmenbedingungen.....	9
2.1 Gesamtstädtische Bedingungen	9
2.2 Vorgaben der übergeordneten Planungen	11
2.3 Städtische Planungen	12
2.4 Kulturelle Bedeutung und Tourismuskonzept der Stadt Schleswig	15
2.5 Wohnraumversorgung.....	18
3. Bestandsanalyse.....	20
3.1 Stadtgeschichte und Denkmalschutz	20
3.2 Bebauungs- und Nutzungsstruktur	22
3.3 Eigentumsverhältnisse	24
3.4 Gebäudezustand.....	25
3.5 Frei- und Landschaftsräume	27
3.6 Verkehrsinfrastruktur und Erschließung	28
3.7 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur.....	31
3.8 Einzelhandelssituation	33
4. Gesamtbewertung / Problem- und Potenzialanalyse	35
4.1 Mängel und Konflikte.....	35
4.2 Chancen und Potenziale	38
5. Allgemeine Ziele der Sanierung.....	41
5.1 Leitbild.....	41
5.2 Maßnahmenkonzept	43

6. Verfahrensrechtliche Abwägung	46
6.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB.....	46
6.2 Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen	48
6.3 Sanierungsrechtliche Verfahrensbedingungen.....	50
6.4 Abwägung zur Abgrenzung eines Fördergebietes	55
6.5 Abwägung zum Sanierungsverfahren und verfahrensr. Empfehlung	57
6.6 Fazit zur verfahrensrechtlichen Empfehlung	60
7. Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	61
7.1 Erläuterungen zur Kosten- und Finanzierungsübersicht	61
7.2 Kostenübersicht	62
7.3 Finanzierungsübersicht	64
Planverzeichnis	65
Anhang.....	66

Vorbereitende Untersuchungen gem. § 141 BauGB für das Gebiet „Innenstadt“, Stadt Schleswig

1. Vorbemerkungen

1.1 Aufgabenstellung

Die vorliegende Untersuchung analysiert die städtebauliche und bauliche Situation im Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ der Stadt Schleswig mit dem Ziel, die Art und den Umfang der städtebaulichen Missstände im Gebiet aufzuzeigen. Basierend auf diesen Erkenntnissen werden anschließend Maßnahmen dargelegt, mit deren Hilfe diese Missstände behoben werden können.

Aus diesem Grund wurde am 8. November 2010 von der Ratsversammlung der Stadt Schleswig die Erarbeitung von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB beschlossen. Dieser Beschluss wurde am 29. Dezember 2010 bekanntgemacht.

Dem vorliegenden Bericht liegen das Einzelhandelskonzept für die Innenstadt Schlesiws von Dr. Lademann und Partner, das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Stadt Schleswig von GEWOS und das Tourismuskonzept der Stadt Schleswig von Projekt M zugrunde.

Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Schleswig

Im Februar wurde das integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) als Leitfaden und informelle Planungsgrundlage für die künftige Stadtentwicklung der Stadt Schleswig beschlossen.

Das ISEK für die Stadt Schleswig definiert die folgenden Leitziele und Handlungsschwerpunkte für die zukünftige Entwicklung der Stadt:

Leitziele aus dem ISEK der Stadt Schleswig

- Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung
- Enge Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden zur bestmöglichen Nutzung gemeinsamer Entwicklungspotenziale
- Förderung der Gleichstellung der Geschlechter und Stärkung der Position der Frauen
- Teilhabe der Kinder und Jugendlichen an der Stadtentwicklung
- Förderung und Würdigung des ehrenamtlichen Engagements

Handlungsempfehlungen aus dem ISEK der Stadt Schleswig

- Wirtschaft, Arbeit, Gewerbe und Einzelhandel
- Tourismus, Kultur und Marketing
- Wohnen und Wohnumfeld
- Sozial- und Bildungsinfrastruktur
- Umwelt, Freizeit, Gesundheit und Erholung
- Technische Infrastruktur und Verkehr
- Energie und Klimaschutz

Für den Bereich der Innenstadt wird der Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen oberste Priorität eingeräumt. Anlass hierfür sind die im ISEK festgestellte schlechte Verbindung zwischen der Schlei und dem Stadtweg (Fußgängerzone der Innenstadt) sowie ein erhöhter Instandsetzungs- und Modernisierungsbedarf im Bereich des Lollfußes. Des Weiteren wurden im Abschlußbericht des ISEK eine hohe Fluktuation der Einzelhandelsbetriebe und verstärkte Leerstände von Ladenflächen im oberen Bereich des Stadtweges festgestellt.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ liegt am südlichen Rand der Stadt Schleswig. Es setzt sich aus den Flächen der Schleswiger Fußgängerzone inklusive der angrenzenden Innenstadtbebauung sowie des dort ansässigen Einzelhandels zusammen. Das gesamte Untersuchungsgebiet umfasst eine Fläche von 34 Hektar.

Im Norden umschließt das Untersuchungsgebiet die nördlich des Lollfuß gelegenen Grundstücke und zieht sich entlang der Michaelisallee bis zur Höhe Moltkestraße, die der Grenze weiter nach Norden bis zur Lutherstraße folgt. Hier verläuft die Grenze bis zur Bismarckstraße, deren beidseitige Bebauung vom Untersuchungsgebiet 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 Baumhofsgang begrenzt. Die östliche Grenze führt entlang der Straßen Kleiner Baumhofsgang, Am Lornsenpark und Kälberstraße bis zur Plessenstraße. Diese mündet in die Wiesenstraße, die das Gebiet nach Süden abgrenzt.

Die Südgrenze knickt auf Höhe der Grünanlage nach Norden ab und führt entlang der Königstraße und des Domziegelhofs bis zur Schleistraße.

Im Westen verläuft die Grenze des Untersuchungsgebietes entlang der Gutenbergstraße, wobei das Gelände der Katholischen Kirche und der angrenzende Parkplatz eingeschlossen werden.

Das Untersuchungsgebiet umschließt die Schleswiger Innenstadt samt der Fußgängerzone (Stadtweg), so dass es weitgehend durch innerstädtischen Einzelhandel geprägt ist. Teile des Gebietes (Lollfuß, Mönchenbrückstraße) weisen eine überwiegend kleinteilige Bebauung mit Hinterhofstruktur auf. In dem Gebiet zwischen Schwarzer Weg und Königstraße befinden sich zudem das Einkaufszentrum „Schlei-Center“, das dazugehörige Parkhaus sowie der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB). In unmittelbarer Nähe sind auch die Königswiesen, das ehemalige Gelände der Landesgartenschau, gelegen.

Plan 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

1.2 Anlass, Ziele und Methodik der Untersuchung

Anlass für die Untersuchung

Der Anlass für die Durchführung dieser Untersuchung sind die städtebaulichen Missstände im Bereich der Schleswiger Innenstadt. Hier sind zunächst die mangelhafte Gestaltung einiger öffentlicher Räume sowie die hohen Leerstände des Zentrums zu nennen. Darüber hinaus werden im gesamten Untersuchungsgebiet erhebliche bauliche Mängel an relativ vielen Gebäuden vermutet. Nicht zuletzt deshalb ist zukünftig zusätzlich von erheblichen Leerständen auszugehen.

Deshalb wird im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Schleswig eine Erarbeitung von Vorbereitenden Untersuchungen für den Zentrumsbereich empfohlen.

Ziele der Untersuchung

Die Untersuchung soll überprüfen:

- ob und wenn durch welche Maßnahmen die Attraktivität und Funktionalität der Innenstadt weiterentwickelt und gestärkt werden kann;
- ob und wie eine städtebauliche Erneuerung unter Anwendung des Besonderen Städtebaurechts durchgeführt werden kann;
- ob die Voraussetzungen für die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet bestehen, in welchen Grenzen diese erfolgen und mit welchem Verfahren diese durchgeführt werden kann;
- welche ungefähren Kosten zu erwarten sind;
- wie die Mitwirkungsbereitschaft der von der Sanierung Betroffenen einzuschätzen ist.

Methodik der Untersuchung

Grundlage der Bestandsaufnahme ist die Erhebung der Grundstücks- und Gebäudedaten. Der Gebäudebestand im Untersuchungsgebiet wurde anhand festgelegter Kriterien wie z.B. der Nutzungsart des Gebäudes erfasst. Der Bauzustand ist für jedes Gebäude anhand des Zustandes der Fassade, der Fenster und des Daches bewertet worden. Auch die Straßen und Freiflächen des Gebietes wurden nach einheitlichen Erhebungs- und Bewertungskriterien erfasst.

Die durch die Bestandsaufnahme vor Ort gewonnenen Erkenntnisse sowie die von den zuständigen Fachämtern und Behörden vorgelegten Daten wurden ausgewertet und im vorliegenden Bericht dokumentiert.

Zu prüfen ist, ob das betreffende Gebiet städtebauliche Missstände gemäß Baugesetzbuch aufweist und inwieweit diese durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden können. Im Folgenden werden die bestehenden Funktionsschwächen dargelegt und mögliche Lösungswege anhand der vorhandenen Potenziale aufgezeigt.

Die 1. Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde im Juni 2011 abgeschlossen.

2. Städtebauliche und planerische Rahmenbedingungen

Das folgende Kapitel enthält Beschreibungen über die Lage der Stadt Schleswig sowie eine Auflistung der Planungen und Planungsvorgaben, die das Untersuchungsgebiet direkt oder indirekt betreffen.

2.1 Gesamtstädtische Bedingungen

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, der zusammen mit dem Kreis Nordfriesland und der Stadt Flensburg die Grenzregion zu Dänemark bildet.

Das Mittelzentrum Schleswig ist mit rund 24.000 Einwohnern 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. Schleswig ist Sitz der Kreisverwaltung und Standort für bedeutende Kultur- und Verwaltungseinrichtungen wie das Landesmuseum, das Landesverfassungsgericht oder das Schloss Gottorf. 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.

2.2 Vorgaben der übergeordneten Planungen

Bei der Umsetzung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme ist sowohl den planungsrechtlichen Vorgaben auf Landes- und Stadtebene, als auch den sich aus dem Baugesetzbuch ergebenden Vorgaben Rechnung zu tragen.

Das Landesplanungsgesetz Schleswig-Holstein schreibt für den Bereich der Stadt Schleswig die planerischen Ziele der Raumordnung und Landesplanung im Landesraumordnungsplan fest.

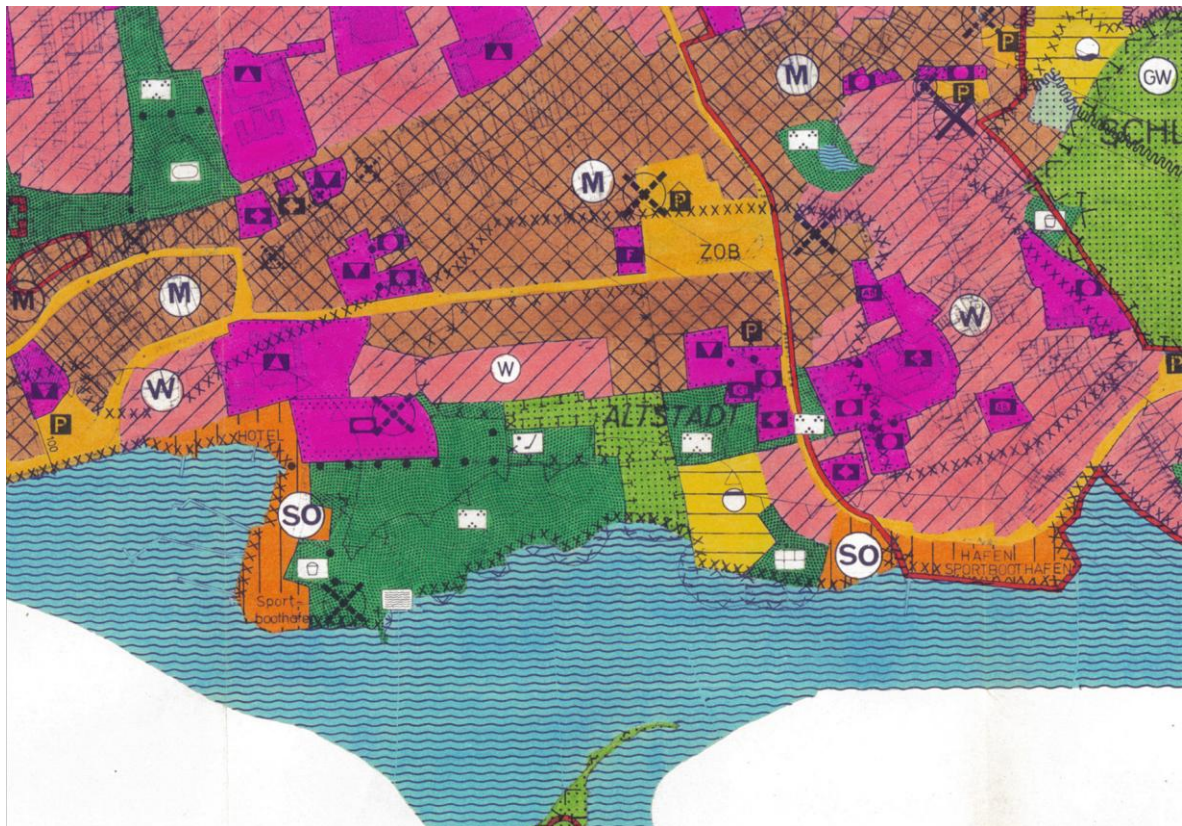
Folgende übergeordnete Planungen gelten für die Stadt Schleswig:

- Raumordnungsbericht (ROG) des Landes Schleswig-Holstein, 2003
- Landesraumordnungsplan (LROPI) des Landes Schleswig-Holstein, 1998
- Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Schleswig-Holstein, 2010
- Regionalplan für den Planungsraum V – Schleswig-Holstein Nord –, Neufassung 2002, Innenministerium Schleswig-Holstein, Landesbehörde
- Landschaftsrahmenplan (LRP) für den Planungsraum V

2.3 Städtische Planungen

Flächennutzungsplan

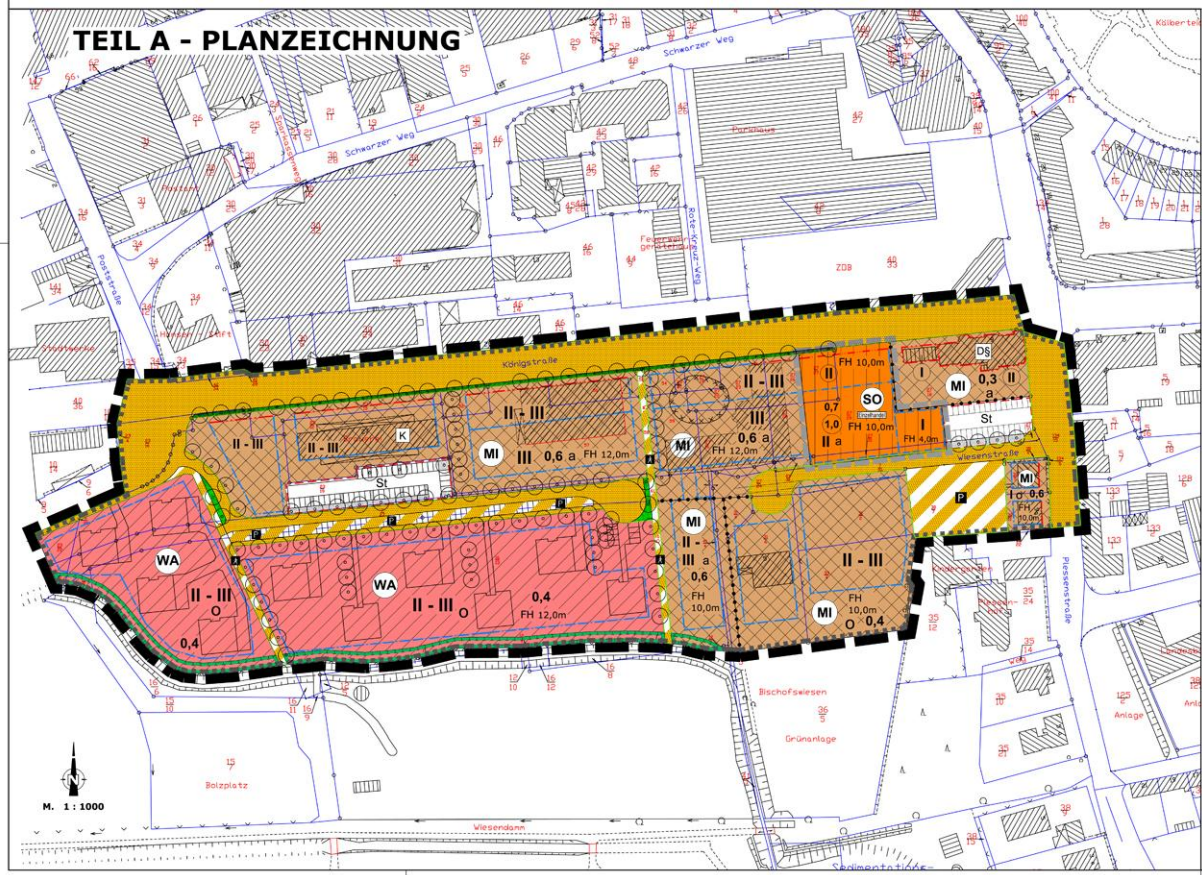
Im Flächennutzungsplan (F-Plan) der Stadt Schleswig wird das Untersuchungsgebiet überwiegend als gemischte Baufläche gekennzeichnet.



Plan 2: Ausschnitt F-Plan Schleswig

Bebauungsplan Nr. 20 A

Gebiet nördlich des Wiesendamms zwischen Strandweg, Königstraße und Plessenstraße



PLANZEICHENERKLÄRUNG

FESTSETZUNGEN

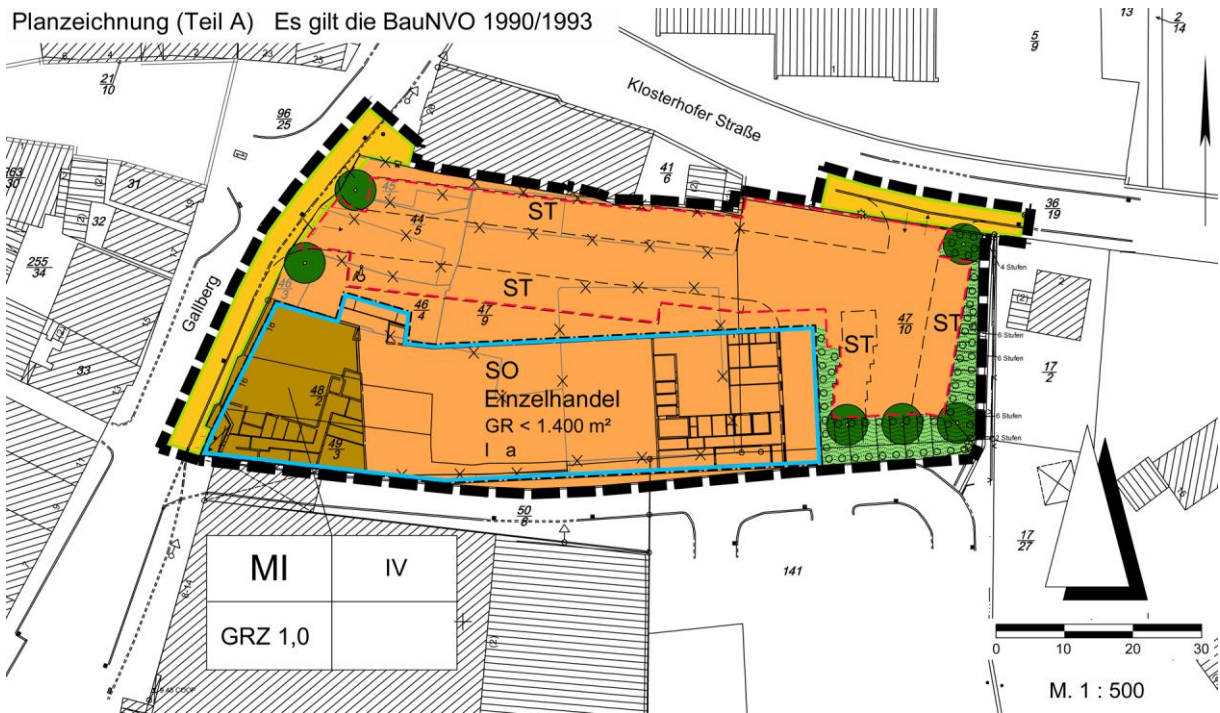
ART DER BAULICHEN NUTZUNG		§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB	
	Allgemeines Wohngebiet	§ 4 BauNVO	
	Mischgebiet	§ 6 BauNVO	
	Sonstiges Sondergebiet hier: Einzelhandel	§ 11 BauNVO	
Maß der baulichen Nutzung		§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BauGB	
II	Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß	§ 16 Abs. 2 Nr. 3 BauNVO	
II - III	Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß		
II	Zahl der Vollgeschosse, zwingend		
0,7	Grundflächenzahl § 16 Abs. 2 Nr. 1 BauNVO	1,0 Geschoßflächenzahl § 16 Abs. 2 Nr. 2 BauNVO	
FH 10,0m	Höhe der baulichen Anlagen als Höchstmaß, hier: 10m über Grund	§ 16 Abs. 2 Nr. 4 BauNVO	
Bauweise, Baulinien, Baugrenzen		§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BauGB	
a	abweichende Bauweise	§ 22 Abs. 4 BauNVO	
O	offene Bauweise	§ 22 Abs. 2 BauNVO	
—	Baulinie	§ 23 Abs. 1 u. 2 BauNVO	
—	Baugrenze	§ 23 Abs. 1 u. 3 BauNVO	
Verkehrsflächen		§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB	
	Straßenverkehrsfläche		
	Straßenbegrenzungslinie		Fußgängerbereich
	Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung		Öffentliche Parkplätze
Planungen, Nutzungsregelungen, Maßnahmen und Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft		§ 9 Abs. 1 Nr. 20, 25 BauGB	
	Erhalt des Bewuchses		

	Anpflanzen von Bäumen		vorhandene Bäume
Nachrichtliche Übernahmen			
	Einzelanlagen, die dem Denkmalschutz unterliegen		Kulturdenkmale, die dem Denkmalschutz unterliegen
Sonstige Planzeichen			
	Umgrenzung von Flächen für Nebenanlagen, Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen		Stellplätze
	Umgrenzung der Flächen, bei deren Bebauung besondere bauliche Vorkehrungen gegen äußere Einwirkungen oder bei denen besondere bauliche Sicherheitsmaßnahmen gegen Naturgewalten erforderlich sind		Umgrenzung von Flächen deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind
	Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes Nr. 20 C		Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes
	Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung		Anpflanzung von Bäumen und Sträuchern
DARSTELLUNGEN OHNE NORMCHARAKTER			
	vorhandene Flurstücksgrenze		fortfallende Flurstücksgrenze
	Flurstücksbezeichnung		vorhandene Gebäude

Plan 3: B-Plan Nr. 20 A

Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6

Sondergebiet „Einzelhandel“ an Gallberg und Klosterhofer Straße



PLANZEICHENERKLÄRUNG

Planzeichen	Erläuterung	Rechtsgrundlagen BauGB
I. Festsetzungen		
1. Art der baulichen Nutzung		
SO	Sondergebiet - Einzelhandel	§ 9 (1) 1 BauGB § 11 (3) BauNVO
MI	Mischgebiet	§ 6 BauNVO
2. Maß der baulichen Nutzung		
GR 1.400 m²	max. zulässige Grundfläche	§ 9 (1) 1 BauGB § 16, 17, 19 BauNVO
I	Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß	§ 16, 18 BauNVO
3. Bauweise, Baugrenze		
a	abweichende Bauweise	§ 9 (1) 2 BauGB § 22 (4) BauNVO
—	Baugrenze	§ 23 (3) BauNVO
5. Verkehrsflächen		
—	Straßenverkehrsfläche	§ 9 (1) 11 BauGB
—	Straßenbegrenzungslinie	
9. Grünflächen		
—	Schutzgrün - privat	§ 9 (1) 15 BauGB
13. Planungen, Nutzungsregelungen und Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft		
—	Umgrenzung von Flächen zum Anpflanzen von Bäumen, Sträuchern und sonstigen Bepflanzungen	§ 9 (1) 20, 25 BauGB
—	Anpflanzung von Bäumen	
15. Sonstige Planzeichen		
—	Umgrenzung von Flächen für Stellplätze - ST -	§ 9 (1) 4 u. 22 BauGB
—	Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes	§ 9 (7) BauGB

Plan 4: Vorhabenbezogener B-Plan Nr. 6

2.4 Kulturelle Bedeutung und Tourismuskonzept der Stadt Schleswig

Kulturelle Einrichtungen und deren Bedeutung

Im Zuge der Gründung des Landes Schleswig-Holstein setzte sich Kiel gegenüber Schleswig als Landeshauptstadt durch. Zum Ausgleich für den Verlust der politischen und administrativen Funktionen wurde Schleswig zum Sitz des Oberlandesgerichts, des Landesarchivs, des Landestheaters und der Landesmuseen für Kunst und Kulturgeschichte und der Archäologie. Damit ist die Stadt heute Kultur- und Justizzentrum des Bundeslandes Schleswig-Holstein.

Stärken und Schwächen von Schleswig im Tourismus-Sektor

Die wirtschaftliche Bedeutung des Tourismus in Schleswig beträgt aktuell ca. 88 Mio. Euro Umsatz pro Jahr bzw. rund 2.500 Arbeitsplätze. 86% der Wertschöpfung stammen dabei aus dem Tagestourismus.

Die Stärken der Stadt liegen dabei in den Vorzügen der Natur (Ostsee, Schlei-Fjord), dem Hafen mit maritimem Flair sowie einer kleinstrukturierten und damit individuellen Infrastruktur. Die Lage an der Schlei ist für Schleswig positionierungsrelevantes Merkmal und zugleich die Voraussetzung für wasserbezogene Aktivitäten wie Segeln oder Baden. Der nicht ausreichende Zugang zur Schlei ist ein entscheidendes Hemmnis für den Tourismus, insofern bedarf es einer touristischen Inwertsetzung der Wasserkante.

Die Rahmenbedingungen der touristischen Marktentwicklung für Schleswig sind generell positiv, denn der Städtetourismus, insbesondere verbunden mit dem ReisetHEMA „Kultur“, ist weiterhin ein Wachstumsmarkt. Die Stadt kann bereits heute mit einem großen Angebot im kulturellen Bereich punkten. Besonderer Beliebtheit erfreuen sich das Schloss Gottorf mit den angrenzenden Gartenanlagen und das Wikingermuseum Haithabu. Beide Einrichtungen sind kulturelle Highlights der Region und weit über die Grenzen Schleswig-Holsteins bekannt. Ein hohes touristisches Potenzial bieten die Planungen für die Konversionsfläche „Auf der Freiheit“ sowie die Nachnutzungsmöglichkeiten auf den Königswiesen. Die Landesgartenschau 2008 hat als positiv aktivierendes Ereignis für die Einwohner und die relevanten Institutionen in Schleswig zu einem gestiegenen Engagement geführt.

Dem stehen jedoch deutlich zu wenige, qualitativ hochwertige Beherbergungskapazitäten und ergänzende Freizeiteinrichtungen entgegen. Das Unterkunftsangebot insgesamt entwickelt sich negativ, vor allem die zunehmende Kleinstrukturiertheit der Unterkünfte erschwert die Übernachtungsmöglichkeiten etwa bei Gruppenreisen. Die Klassifizierungsquote im gewerblichen Bereich bedarf insgesamt einer deutlichen Verbesserung, im Bereich der Privatvermietung ist sie dagegen sehr gut. Hinzu kommt, dass die Gäste mit wesentlichen Leistungsparametern, wie sie diese von anderen Destinationen gewohnt sind, nicht hinreichend zufrieden sind. Im Vergleich zu anderen Wettbewerbern verfügt Schleswig demnach noch über unausgeschöpftes Potenzial bei städtetouristischen Zielgruppen.

Eine weitere Schwäche des Wirtschaftssektors Tourismus ist der Bereich der so genannten Schlechtwetter- oder Indoor-Angebote (außerhalb des Themenfeldes Museen und Ausstellungen).

Touristische Ausrichtung und Zielgruppen

Die aktuellen Hauptzielgruppen in Schleswig sind die so genannten „Best Ager“ und die „Anspruchsvollen Genießer“ sowie Familien mit Kindern. Die „Best Ager“ wollen vor allem Natur und Kultur erleben. Sie interessieren sich besonders für Angebote in den Bereichen Kultur und Bildung sowie Gesundheit und Wellness. Die „Anspruchsvollen Genießer“ wollen im Urlaub vorrangig entspannen und Abstand vom Alltag gewinnen. Sie suchen Erholung und aktive Abwechslung gleichermaßen - etwa beim Golfen, Segeln oder Shoppen. Dabei legen sie besonderen Wert auf eine hohe Qualität der Angebote.

Familien suchen im Urlaub dagegen vorrangig Gelegenheit zum gemeinsamen Spielen und Toben sowie den Kontakt zu anderen Familien mit Kindern. Das Fehlen ergänzender Freizeitgestaltungsmöglichkeiten für diese Kernzielgruppen ist eines der wesentlichen Hemmnisse für die touristische Entwicklung Schleswigs.

Touristische Infrastruktur im Untersuchungsgebiet

Die positiven Aussichten für die Entwicklung einer touristischen Infrastruktur verdankt das Untersuchungsgebiet vorrangig seiner reizvollen naturräumlichen Lage. Aufgrund dieser bestehen für Schleswig erhebliche Entwicklungspotenziale. Es gilt, vorhandene Stärken auszubauen: die Stadt verfügt über ein attraktives Museums- und Ausstellungsangebot. Ergänzend sollten gezielte Verbesserungen in den Bereichen Konzert & Theater, Veranstaltungen/Events sowie Führungen erfolgen. Durch eine stärkere Erlebnisausrichtung sollte insbesondere die Kinder-eignung erhöht werden (Zielgruppe: Familien mit Kindern). Sämtliche Angebote sollten außerdem künftig besser vernetzt werden, um Synergieeffekte zu erzielen.

Schleswig ist als Sightseeing-Ziel mit attraktivem Weichbild und authentischem Stadtbild („Charme der kleinen Stadt“) im Bereich Städteerlebnis gut aufgestellt. Verbesserungen müssen hier vorrangig in den Bereichen Hotellerie, Gastronomie und Shopping angestrebt werden. Um Schleswig weiter als Tagesausflugsziel für Übernachtungsgäste aus der Region und als Teil der Urlaubsregion Ostseefjord Schlei zu etablieren, sollten eine Qualitätsoffensive und ein Ausbau der Gruppenkapazitäten erfolgen.

Aufgrund der weitläufigen Lage der wesentlichen Sehenswürdigkeiten sollte eine stadtweit einheitliche Hinweis-Beschilderung für die touristischen Belange erstellt werden, mittels derer die Besucher besser gelenkt werden können. Auch ein innerstädtisches Mobilitätskonzept wäre sowohl aus Einwohner- als auch aus touristischer Sicht wünschenswert, um die relativ langen Wege zwischen den Hauptattraktionen Haithabu, Schloss Gottorf und Dom zu verkürzen.

2.5 Wohnraumversorgung

Im Jahr 2007 gab es in Schleswig rund 13.650 Wohnungen. Hiervon liegen rund 60% in Mehrfamilienhäusern und rund 40% in Ein- und Zweifamilienhäusern.

Rund 40% der Wohnungen in Schleswig sind privat genutztes Wohneigentum. Die rund 5.400 Einheiten liegen überwiegend im Ein- und Zweifamilienhausbestand. Der Anteil der Haushalte, die zur Miete wohnen, liegt bei rund 60%. Die Eigentümerstruktur in diesem Segment ist sehr vielfältig und überwiegend durch private Eigentümer geprägt. Nur die GEWOBA-Nord und die Pirelli RE (ehemalige Bestände der WOBAU) verfügen über jeweils mehr als 1000 Wohneinheiten.

Die aktuelle Wohnungsmarktlage in Schleswig ist als entspannt zu beurteilen. Im Jahr 2007 stand 12.700 Haushalten ein wohnungsmarktrelevantes Angebot von 13.650 Wohnungen gegenüber. Die hohen Überhänge resultieren aus den durch Kasernenschließungen und Abwanderungen hervorgerufenen Bevölkerungsverlusten in den 1990er Jahren.

Versorgungslücken bestehen nur im Segment des barrierefreien Wohnraums. Insbesondere Altbaubestände und der kleinteilige Wohnungsbau in der Innenstadt sind in der Regel nicht barrierefrei gestaltet. Da es zu einem Anstieg der Bevölkerungsgruppe 65+ kommen wird, ist in der Zukunft mit einer gesteigerten Nachfrage nach barrierefreiem Wohnraum zu rechnen.

Des Weiteren wurde im ISEK der Stadt Schleswig ein zukünftiger Nachfrageüberhang an Ein- und Zweifamilienhäusern ermittelt. Dem ist die Stadt Schleswig mit der Ausweisung von neuen Baulandflächen im Bereich der ehemaligen Kaserne „Auf der Freiheit“ und im Bereich „Berender Redder“ entgegengetreten. In diesen Bereichen soll überwiegend Wohnraum im Ein- und Zweifamilienhaussegment entstehen. Außerdem besteht Planungsrecht für rund 180 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern im Bereich der Königswiesen.

Der Wohnungsbestand im Untersuchungsgebiet ist überwiegend in Gebäuden mit einer Mischnutzung von Einzelhandel/Gewerbe und Wohnen angesiedelt. Diese konzentrieren sich auf die Straßen Stadtweg, Gallberg, Poststraße und Plessenstraße. In den Bereichen Domziegelhof, Lollfuß und Lutherstraße sind auch vermehrt Wohnungsbestände im Segment Ein- und Zweifamilienhaus vorhanden. Leerstehende Wohnungen finden sich im Untersuchungsgebiet nur sehr vereinzelt in Gebäuden mit einem erhöhten Sanierungsbedarf.

3. Bestandsanalyse

3.1 Stadtgeschichte und Denkmalschutz

Stadtgeschichtliche Entwicklung von Schleswig

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 („Wikingturm“) und Volksfeste („Wikinger Tage“) an diese ruhmreiche Vergangenheit. Unweit der Stadt in Haithabu (Gemeinde Fahrdorf) finden sich dagegen noch Siedlungsreste aus der kulturhistorisch bedeutenden Wikinger-Zeit.

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

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 kombinierten Stadt „Schleswig“ zusammengeschlossen. Der Lollfuß verbindet heute die Innenstadt von Schleswig mit Schloss Gottorf. 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. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlegte man den Sitz der schleswig-holsteinischen Regierung nach Kiel. Im Austausch erhielt Schleswig die Obergerichte des Landes, das Schleswig-Holsteinische Landesmuseum sowie das Landesarchiv.

Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet in der Schleswiger Innenstadt liegen 55 Kulturdenkmale, von denen 17 von besonderer Bedeutung gemäß § 5 Denkmalschutzgesetz (DSchG) ins Denkmalsbuch eingetragen sind. Bei neun weiteren Kulturdenkmälern ist die Eintragung vorgesehen. Zu den besonderen Kulturdenkmälern zählen etwa der Domziegelhof, der ehemalige Kreisbahnhof samt Güterschuppen, der frühere Geltinghof, das Hansen-Stift oder das Präsidentenkloster.

Dem Denkmalschutzamt zufolge ist eine anlassbezogene Aktualisierung der zum Teil überholten Einstufungen und Beurteilungen erforderlich.

Das Untersuchungsgebiet befindet sich größtenteils auf dem Altstadtgebiet der Stadt Schleswig aus dem 13. bis 17. Jahrhundert. Betroffen sind die Gebiete nördlich und südlich entlang der Straßen Lollfuß, Stadtweg, Capitolplatz, Am Lornsenpark, Plessenstraße sowie Kornmarkt. Im Untergrund dieses Altstadtbereichs ist daher mit dem Fund archäologischer Denkmäler zu rechnen. Sollten in diesen Bereichen in den Boden eingreifende Maßnahmen stattfinden, müssen laut Oberer Denkmalschutzbehörde archäologische Untersuchungen zur Dokumentation und Bergung möglicher Denkmäler einkalkuliert werden.

Plan 5: Denkmalschutz

3.2 Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Die Bebauungsstruktur der Schleswiger Innenstadt gliedert sich in mehrere Teilbereiche von unterschiedlichem Charakter.

Bereich Stadtweg

Ein markanter Bereich im Untersuchungsgebiet ist der Stadtweg. Diese historische Hauptstraße Schleswigs zieht sich quer durch die heutige Innenstadt und hat sich zur Haupteinkaufsmeile entwickelt. Entlang des Stadtweges sind überwiegend historische Gebäude erhalten, die größtenteils drei bis vier Geschosse hoch, dabei aber von sehr unterschiedlicher Größe sind. Die meisten Häuser stehen giebelständig und sind in geschlossener Bauweise realisiert.

Die Erdgeschosse der Gebäude am Stadtweg sind ausschließlich einer geschäftlichen Nutzung, überwiegend im Bereich Einzelhandel, vorbehalten. In den Obergeschossen sind sowohl Dienstleistungs- als auch Wohnnutzung anzutreffen, vereinzelt ist auch das erste Obergeschoss noch für den Einzelhandel reserviert.

Die zumeist tiefen „Handtuchgrundstücke“ südlich des Stadtweges sind geprägt durch funktionale, dem Einzelhandel dienende Nutzungen wie etwa Anlieferzonen, Stellplätze und Nebengebäude (Lager). Im Bereich des östlichen Stadtweges und im Bereich des ehemaligen „Hertie“-Kaufhauses gibt es Einzelhandels-Leerstände. Im zentralen Bereich des Stadtweges (zwischen Poststraße und Plessenstraße) gibt es dagegen kaum leerstehende Ladenlokale. Die Grundstücke nördlich des Stadtweges sind von der Rückseite nicht erschlossen und werden daher überwiegend als Gärten oder Hinterhöfe genutzt.

Bereich Gallberg

Die historische Straßenaufweitung des Gallbergs ähnelt einem Dorfanger. Diesen Bereich prägen überwiegend historische, zwei- bis viergeschossige Häuser von stark variierender Größe. Der Großteil der Gebäude steht giebelständig und ist in geschlossener Bauweise realisiert. Der Gallberg bildet den östlichen Abschluss der Haupteinkaufsstraße (Stadtweg) und zugleich den Übergang von der Innenstadt zur Altstadt. In den Erdgeschossen findet sich hier überwiegend gewerbliche Nutzung, während in den Obergeschossen Wohnnutzung vorherrscht. In den für ge-

werbliche Nutzung bzw. Einzelhandel vorgesehenen Erdgeschosszonen bestehen zum Teil erhebliche Leerstände.

Bereich Lollfuß

Der Bereich Lollfuß weist in weiten Teilen eine homogene städtebauliche Struktur auf, die sich durch sehr kleine und schmale Gebäude in der Stadtstruktur abbildet. Das Areal ist durch die kleinteilige Bebauung mit überwiegend ein- bis zweigeschossigen, historischen Häusern geprägt. Die Gebäude stehen sowohl giebel- als auch traufständig und sind überwiegend in geschlossener Bauweise realisiert.

Im Bereich Lollfuß herrscht Wohnnutzung vor. Die Erdgeschoßzonen sind vor allem durch kleinere gewerbliche Einheiten und Geschäfte geprägt. Die Innenhöfe südlich des Lollfußes sind mit zumeist kleinteiliger gewerblicher Nutzung belegt.

Von essentieller Bedeutung für den Bereich ist das Landestheater, für das südlich des Gebäudes ein größerer Parkplatz angelegt wurde. Rund um den Lollfuß gibt es vereinzelte Leerstände sowohl im Bereich der gewerblichen Nutzung (Erdgeschosszonen) als auch im Bereich der Wohnnutzung.

Bereich Königstraße, Schwarzer Weg

Das Gebiet um die Königstraße und den Schwarzen Weg zeichnet sich durch eine heterogene städtebauliche Struktur aus. Vorwiegend großmaßstäbliche Gebäude erstrecken sich dort auf zu weilen zwei bis fünf Geschossen, die häufig in offener Bauweise errichtet wurden. Die meisten Häuser stammen aus den 1980er sowie aus den 2000er Jahren. Die Nutzungsstruktur in diesem Bereich ist ebenfalls heterogen. Neben großflächigem Einzelhandel (z.B. „Schlei-Center“) finden sich dort Dienstleistungsnutzungen (z.B. Volksbank), Gemeinbedarfseinrichtungen (z.B. Feuerwehr) sowie Gastronomie. Darüber hinaus verfügt das Areal über ein großes öffentliches und gebührenfreies Parkhaus, vor dem sich mit dem Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) einer der Verkehrsknotenpunkte der Stadt befindet. Weitere Parkplätze bestehen auf dem Dach des Einkaufszentrums „Schlei-Center“, das mit einigen Leerständen bei Einzelhandelsflächen zu kämpfen hat. Der ebenfalls im Bereich liegende historische Bahnhof (Ecke Königstraße – Plessenstraße) beherbergt heute ein Hotel.

Plan 6: Nutzungsstruktur

3.3 Eigentumsverhältnisse

Die Eigentümerstruktur im Untersuchungsgebiet kann aus dem Plan Eigentumsverhältnisse entnommen werden. Der Großteil der Grundstücke im Untersuchungsgebiet ist in städtischem oder privatem Besitz. Im Eigentum der Stadt Schleswig befinden sich die öffentlichen Freiflächen und Flächen der verkehrstechnischen Infrastruktur sowie die Flächen im Bereich des Landestheaters.

Plan 7: Eigentumsstruktur

3.4 Gebäudezustand

Für jedes Hauptgebäude wurde eine Bewertung des äußeren Zustandes anhand äußerer Inaugenscheinnahme der sichtbaren Gebäudeteile (Dacheindeckung, Fassade, Fenster, Traufen und Sockelbereich) vorgenommen. Diese Bewertung dient zur Beurteilung des städtischen Erscheinungsbildes sowie zur Einschätzung der städtebaulichen Gesamtsituation im Untersuchungsgebiet. Unbedeutende Nebengebäude wurden nicht bewertet.

Eine detaillierte Analyse der Gebäude unter Berücksichtigung des bautechnischen Zustandes der Innenräume, der Statik, der Gebäudetechnik etc. war nicht Bestandteil des Untersuchungsauftrages. Im Falle einer Festlegung als Fördergebiet ist für jedes Gebäude, das mit Zuschüssen aus der Städtebauförderung saniert werden soll, eine objektbezogene Bauzustandsuntersuchung vorzunehmen.

Anhand der Beurteilung des äußeren Zustandes der Gebäude ergeben sich folgende Ergebnisse:

- ca. 37% der Gebäude weisen kaum bauliche Mängel an den sichtbaren Bauteilen auf,
- ca. 21% der Gebäude weisen leichte Mängel an einigen sichtbaren Bauteilen auf,
- ca. 28% der Gebäude weisen bauliche Mängel an vielen sichtbaren Bauteilen auf und
- ca. 14% der Gebäude weisen starke bauliche Mängel an nahezu allen sichtbaren Bauteilen auf.

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 Dacheindeckung, schadhafte Traufe/Fallrohre und stärkere Schäden.

Somit befinden sich nach einer äußeren Inaugenscheinnahme über 40% der Gebäude im Untersuchungsgebiet in einem bautechnisch schlechten Zustand. Eine Häufung der Gebäude mit baulichen Mängeln wurde im Domziegelhof, im Gallberg sowie in den Randbereichen des Stadtweges festgestellt.

Insbesondere der Zustand des Landestheaters, der Stadtbibliothek und des ehemaligen „Hertie“-Kaufhauses fallen aufgrund ihrer Größe und Lage besonders negativ auf.

Plan 8: Gebäudezustand

3.5 Frei- und Landschaftsräume

Im Untersuchungsgebiet in der Schleswiger Innenstadt gibt es kaum nennenswerte öffentliche Grünräume. In der unmittelbaren Umgebung des Areals gibt es jedoch eine Vielzahl verschiedener Frei- und Grünflächen.

Die Grundstücke an den Nordseiten des Lollfußes und des Stadtweges verfügen größtenteils über Gärten. Die Grundstücke an den Südseiten des Lollfußes und des Stadtweges (Abschnitt Domziegelhof - Poststraße) bilden dagegen häufig Hinterhöfe zusammen mit den Grundstücken nördlich der Schleistraße/des Domziegelhofs.

Öffentliche Grünflächen im Umfeld des Untersuchungsgebietes befinden sich am Jahnplatz (angrenzend an die Lornsenschule), östlich der Plessenstraße (Lornsenpark mit Kälberteich) sowie südlich der Königstraße (Königswiesen). Diese öffentlichen Grünräume befinden sich überwiegend in einem gepflegten Zustand.

Sport- und Freizeitflächen fehlen dagegen im Untersuchungsgebiet völlig. Allerdings befinden sich Sportanlagen im Bereich der Königswiesen und auf der Schlei besteht die Möglichkeit zum Wassersport.

Straßenbegleitende Grünstrukturen wie Bäume oder Alleen kommen im Untersuchungsgebiet kaum vor. Lediglich die Michaelisallee, ein Fußweg am Schleihang, weist eine Alleebepflanzung mit altem Baumbestand auf. Im gesamten Untersuchungsgebiet verstreut finden sich gelegentlich Straßenbäume: als Einzelbäume, lose Gruppen oder kurze Reihen. Weitere Baumbestände finden sich in Gärten auf privaten Grundstücken. In der näheren Umgebung des Untersuchungsgebietes sind insbesondere die Gartenanlagen von Schloss Gottorf als attraktive Grünflächen zu benennen.

Plan 9: Freiflächen

3.6 Verkehrsinfrastruktur und Erschließung

Erschließung und Verkehrsbelastung

Das Untersuchungsgebiet ist über die Schleistraße/Königstraße an das überörtliche Straßennetz angebunden. Die Hauptzugangsstraßen zur Innenstadt bilden die Königstraße und die Plessenstraße, auf denen infolgedessen ein relativ hohes Verkehrsaufkommen herrscht. Fast alle übrigen Straßen im Untersuchungsgebiet sind Nebenstraßen mit einer geringeren Verkehrsbelastung. Als Fußwege führen die Michaelisallee und der Rote-Kreuz-Weg sowie kleine Stichwege (abgehend vom Lollfuß und vom Stadtweg) durch das Gebiet.

Verkehrswege und Plätze

Die Königstraße weist aufgrund fehlender Raumkanten, fehlender Straßenraumgliederung und geringer Baumbepflanzung erhebliche Gestaltungsdefizite auf und ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung zudem für Fußgänger nur schwer zu queren. Aufgrund der überdimensionierten Breite wirkt sie fast als Barriere zwischen der Schleswiger Innenstadt und dem (touristischen) Anziehungspunkt Königswiesen/Schlei. Bestehende Fußwegeverbindungen von der Innenstadt zur Schlei werden daher nur wenig genutzt und sind zudem wenig gestaltet. Auch die Plessenstraße wirkt trennend für die Fußgängerzone (Stadtweg) und unterbricht ungehindert den Strom der Einkäufer.

Die Haupteinkaufsstraße Stadtweg ist größtenteils als Fußgängerzone gestaltet und durchgehend gepflastert. Mit dem Capitolplatz liegt auch der Hauptplatz der Innenstadt im Untersuchungsgebiet. Außerdem gibt es noch platzartige Aufweitungen im Stadtweg und vor dem Landestheater.

Die Straße Lollfuß ist aufgrund des geringen Straßenquerschnittes als Einbahnstraße festgelegt. Teile des Domziegelhofs und Teile des Gallbergs sowie der Lollfuß sind in Kopfsteinpflaster ausgebildet. Die restlichen Fahrstraßen im Gebiet sind asphaltiert. Lediglich der kleine Fußweg Michaelisallee ist unbefestigt.

Omnibusbahnhof

Der Zentrale Omnibusbahnhof liegt an der Ecke Königstraße/Plessenstraße: In räumlicher Nähe, jedoch ohne Blickbeziehung zur Fußgängerzone. Der ZOB sichert die Anbindung des Untersuchungsgebietes an den regionalen und überregionalen Busverkehr. Der Schleswiger Bahnhof liegt in ca. drei Kilometer Entfernung von der Innenstadt, im Stadtteil Friedrichsberg. Dort verläuft die Bahnstrecke Hamburg-Flensburg.

Nachteilig wirkt sich hier vor allem die fehlende räumliche Verbindung zwischen ZOB und Bahnhof aus. Der ZOB ist zudem nach Auskunft der Verkehrsbetriebe in den Stoßzeiten zu klein für den bestehenden Bedarf. Auch liegen erhebliche Gestaltungsdefizite vor bezüglich der Überdachungen der Haltestellenbereiche, der räumlichen Gliederung der Haltestellen- und Wartebereiche und des umgebenden Areals (insbesondere unmaßstäbliche Fassadengliederung des Parkhauses und fehlende Raumkanten).

Pkw-Parkplätze

Parkplätze sind im Untersuchungsgebiet in ausreichendem Maße vorhanden. Eine Ausnahme bilden lediglich die Parkplätze am Landestheater, die dem Bedarf bei Veranstaltungen und Vorstellungen bei weitem nicht genügen.

Öffentliche Parkplätze finden sich im gebührenfreien Parkhaus hinter dem ZOB, hinter dem Landestheater und entlang der meisten befahrbaren Straßen. Größere private Stellplatzanlagen der Einzelhandelseinrichtungen gibt es auf dem Dach des "Schlei-Centers", auf Grundstücken der Gewerbe- und Dienstleistungseinrichtungen südlich der Königstraße, auf den südlichen Grundstücken der Einzelhandelseinrichtungen im Stadtweg sowie bei der Volkshochschule.

Während sich die öffentlichen Parkplätze vorwiegend in einem schlechteren Zustand befinden (insbesondere Gestaltungsdefizite beim Parkhaus durch Unmaßstäblichkeit des Baukörpers und Fassaden in Bezug zur umgebenden Bebauung), sind die privaten Stellplätze von Einzelhandelseinrichtungen zum Teil in einem guten Zustand.

Zustand der Verkehrswege und Plätze

Einige Straßen im Untersuchungsgebiet befinden sich in einem sehr schlechten Zustand. Der Gallberg, der Domziegelhof und die Theaterstraße weisen gravierende Schäden am Belag und vermutlich auch am Straßenunterbau auf. Weitere Straßen in schlechtem Zustand mit sichtbaren Schäden sind Lollfuß, Gutenbergstraße, Poststraße, Schwarzer Weg und Plessenstraße.

Anhand der Beurteilung des äußeren Zustandes der Verkehrswege und Plätze ergeben sich folgende Bewertungen:

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 10: Zustand der Verkehrswege

3.7 Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

Die Bevölkerungszahl der Stadt Schleswig ist in den vergangenen Jahren deutlich zurückgegangen. Von 26.600 Personen im Jahr 1995 ist sie bis 2007 um rund 9,7 Prozent auf rund 24.000 Einwohner gesunken. Besonders stark war der Bevölkerungsverlust in den Jahren 1997 bis 2001, was auf den Abzug der Bundeswehr sowie die Schließung/Abwanderung wichtiger Betriebe zurückzuführen ist. Seit 2002 hat sich der Rückgang abgeschwächt, in den letzten Jahren war die Bevölkerungszahl nahezu stabil.

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Schleswig unterscheidet sich damit signifikant von der Entwicklung im Landkreis Schleswig-Flensburg, der im selben Zeitraum einen Einwohnerzuwachs von rund sechs Prozent verzeichnen konnte. In Schleswig liegt die Sterberate seit 1995 kontinuierlich über der Geburtenrate, was zu einem negativen Bevölkerungssaldo führt.

Verstärkt wurde die negative natürliche Bevölkerungsentwicklung durch einen negativen Wanderungssaldo in den Jahren von 1997 bis 2002. In diesem Zeitraum verzeichnete die Stadt deutlich mehr Fort- als Zuzüge und verlor zwischen 100 bis 400 Einwohner/-innen jährlich. 2006 und 2007 war erstmals wieder ein leicht positiver Wanderungssaldo zu verzeichnen. Insgesamt bleibt festzuhalten, dass vor allem die 25- bis 30-Jährigen aus Schleswig abwandern, vorrangig in die größeren Städte im Umkreis wie Flensburg, Kiel und Hamburg. Grund hierfür ist das dortige größere Arbeitsplatz- und Ausbildungsangebot.

In Hinblick auf die Altersstruktur ist der hohe Anteil älterer Bevölkerungsgruppen auffällig: 2007 war knapp ein Viertel (24%) der Schleswiger über 65 Jahre und damit im Rentenalter. Dazu kommt mit 20 Prozent ein hoher Anteil von 50- bis 65-Jährigen.

Die Gruppe der 25- bis 30-Jährigen schrumpfte zwischen 1995 und 2007 um 41 Prozent. Der Rückgang in der Altersgruppe der unter 18-Jährigen ist mit rund 20 Prozent ebenfalls deutlich. Diese Entwicklung ist neben den abnehmenden Geburtenzahlen auch auf die Abwanderung junger Familien mit Kindern insbesondere in die Umlandgemeinden zurückzuführen.

Die Bevölkerung in Schleswig wird bis zum Jahr 2020 um elf Prozent auf 21.500 Einwohner zurückgehen. Der Anteil älterer Menschen wird dabei weiter ansteigen: Die Belange der älteren Generationen und das Bereitstellen einer seniorengeeigneten Infrastruktur werden demzufolge eine zentrale Bedeutung für die zukünftige Stadtentwicklungspolitik von Schleswig gewinnen.

Der Wirtschaftsstandort Schleswig hat seit 2001 einen tiefgreifenden ökonomischen Wandel durchlebt, der zu rückläufigen Bevölkerungs- und Beschäftigtenzahlen führte. Insbesondere die Schließung des Bundeswehrstandortes „Auf der Freiheit“ im Jahr 2001 mit rund 1300 Bundeswehr-Dienstposten hat zu einem Bevölkerungsrückgang und zu einem Rückgang der Beschäftigtenzahlen geführt. Die Arbeitslosenzahl stieg von 1.200 Personen im Jahr 2001 auf rund 2.000 in 2007. Das entspricht einer Zunahme um fast 65 Prozent, der Anteil an Empfängern von Arbeitslosengeld liegt bei 19,2%. Die Stadt Schleswig weist damit eine deutlich negativere Entwicklung auf als etwa der Landkreis Schleswig-Flensburg oder das Land Schleswig-Holstein. Seit Ende 2005 steigen die Beschäftigtenzahlen leicht an, was als Indiz für eine erste Erholung von dem Strukturwandel gewertet werden kann.

Die Zahl der Beschäftigten am Arbeitsort ist ein wichtiger Ausgangspunkt zur Einschätzung der wirtschaftlichen Grundlage eines Gebiets. Im Zeitraum von 2001 bis 2007 hatten nur rund 2.500 Einwohner ihren Arbeitsplatz außerhalb des Stadtgebietes, im Gegensatz dazu kamen rund 7.500 Personen zum Arbeiten nach Schleswig. Damit kann von einer besonderen Attraktivität für Berufspendler/-innen ausgegangen werden. Der Ausländeranteil in der Stadt ist mit gut 6% vergleichsweise gering.

3.8 Einzelhandelssituation

Das Einzelhandelsangebot in der Schleswiger Innenstadt konzentriert sich vor allem am Stadtweg zwischen dem Bereich Moltkestraße/Poststraße und Plessenstraße/Capitolplatz. Daneben muss auch der Bereich rund um das "Schlei-Center", trotz des aktuell hohen Leerstands, zum Haupteinkaufsbereich gerechnet werden.

Die sehr lange Fußgängerzone durchläuft einen Großteil des Untersuchungsgebietes. Für die Besucher stehen ausreichend kostenlose Parkplätze (Parkhaus am ZOB, Parkdeck "Schlei-Center") in unmittelbarer Nähe zum Haupteinkaufsbereich zur Verfügung. Das Einkaufszentrum "Schlei-Center" ist jedoch unzureichend an die Innenstadt angebunden.

Die Innenstadt verfügt nach Schätzungen über knapp 20.000 qm aktiv betriebene Verkaufsflächen. Allerdings stehen geschätzt weitere 7.000 qm bis 10.000 qm potentielle Ladenfläche derzeit leer. Das entspricht einer Leerstandsquote von über 30 Prozent.

Der jährliche Bruttoumsatz aller Einzelhandelsbetriebe beträgt nach Schätzung der Gutachter rund 63 Millionen Euro. Das entspricht einer durchschnittlichen Flächenleistung von 3.200 Euro/qm Verkaufsfläche.

Grundsätzlich verfügt Schleswig über ein für ein Mittelzentrum quantitativ umfangreiches Einzelhandelsangebot. 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 „Elektro“ sowie „Hausrat/Glas/Porzellan/Keramik“ fehlen dagegen leistungsfähige Anbieter.

Die Innenstadt verfügt nur über wenige wirklich ausstrahlungsstarke Magnetbetriebe. Dem Einzelhandelsgutachten von Dr. Lademann & Partner zufolge ist einzig das Kaufhaus ID Sievers als besonders leistungsfähiger Anziehungspunkt hervorzuheben. Ein Großteil der Betriebe weist Attraktivitäts- und Modernisierungsdefizite auf, etwa bei der Gestaltung der Schaufenster und der Warenpräsentation.

Außerdem gibt es nur wenig höherwertige Angebote, rund 80 Prozent der Betriebe sind dem unteren bis mittleren Angebotsniveau zuzuordnen. Auch von außen ist in Hinblick auf die Sanierung an einigen Gebäuden ein gewisser Investitionsstau zu beobachten.

Auffällig ist die hohe Konzentration von großflächigen, leer stehenden Geschäften in der City, die früher als Magnetbetriebe fungierten. Hierzu zählen etwa die ehemalige Hertie-Immobilie sowie Flächen im "Schlei-Center" und im Bereich Gallberg. Diese Leerstände wirken sich negativ auf das Erscheinungsbild der Stadt und damit womöglich auch auf die Investitionsbereitschaft aus. Längerfristig droht dem Gebiet somit ein Trading-Down-Effekt.

Problematisch ist auch die sehr lange Ausdehnung der gesamten Innenstadt, die erfahrungsgemäß in einer Stadt dieser Größe nicht durchgehend mit attraktiven Einzelhandelsnutzungen bespielt werden kann. Darüberhinaus wird der zentrale Versorgungsbereich von der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Bismarckstraße/Plessenstraße durchschnitten, die eine trennende Wirkung entfaltet.

Zusätzliche Kaufkraft könnte über die zahlreichen Touristen und Besucher der Stadt Schleswig generiert werden, dieses Potential wird aber bislang nicht ausgeschöpft. Hierzu trägt auch die unzureichende Anbindung der City an die Schlei bei.

Plan 11: Einzelhandelsbestand (erstellt durch Dr. Lademann & Partner)

4. Gesamtbewertung / Problem- und Potenzialanalyse

Im Folgenden werden die Erkenntnisse zu den Mängeln und Konflikten sowie den Chancen und Potenzialen innerhalb des Untersuchungsgebietes zusammengefasst.

4.1 Mängel und Konflikte

Zustand des Gebäudebestandes

In einigen Teilen des Untersuchungsgebietes besteht ein erheblicher Sanierungsbedarf an den Gebäuden. Über 40% sind sanierungsbedürftig, bei 14% der Gebäude besteht sogar erheblicher Sanierungsbedarf. Gebäude mit Sanierungsbedarf befinden sich insbesondere im Bereich der ehemaligen „Hertie“-Immobilie, im Bereich Gallberg, in den Randbereichen des Stadtweges (Abschnitte Domziegelhof – Moltkestraße und Plessenstraße – Gallberg), im Bereich des Landestheaters sowie im Domziegelhof.

Besonders schwerwiegend ist, dass sich vorrangig die großen und wichtigen Gebäude in einem baulich schlechten Zustand befinden. Zu nennen sind hier etwa das Landestheater, die Stadtbibliothek, das städtische Parkhaus und das ehemalige „Hertie“-Kaufhaus.

Städtebauliche Defizite

Im Untersuchungsgebiet liegen gleich mehrere städtebaulich ungeordnete Bereiche. Insbesondere die südlich des Stadtweges gelegenen Ergänzungsflächen der Einzelhandelseinrichtungen sowie die Block-Innenbereiche südlich des Lollfußes weisen größtenteils städtebauliche Mängel und deutlich erkennbare Defizite in der Gestaltung auf.

Der Bereich zwischen Schwarzer Weg und Königstraße lässt keine städtebauliche Struktur erkennen. Hierzu trägt auch die funktional sehr heterogene Mischung aus ZOB, Feuerwehr, Einkaufszentrum, Wohnen, Gewerbe und Dienstleistung bei. Hinzu kommt die schlechte Anbindung des Areals an die Innenstadt (Stadtweg), die sich besonders für das „Schlei-Center“ negativ auswirkt. Das Einkaufszentrum

ist nur über einen schmalen Durchgang an den Stadtweg bzw. die Fußgängerzone angebunden. Da es keine attraktiven Durchwegungen des Bereiches gibt, wirkt dieser fast wie eine Barriere zwischen der Innenstadt und der Königstraße/Schlei.

Die Königstraße wiederum hat aufgrund ihrer Gestaltung eine trennende Wirkung zwischen der Innenstadt und den Königswiesen/Schlei. Entlang der Straße existiert zudem kein gefasster Straßenraum, was zu einem unattraktiven Erscheinungsbild des Areals und einer fehlenden Aufenthaltsqualität führt. Eine Vernetzung des touristischen Anziehungspunktes Schlei mit der Innenstadt ist somit nicht gegeben.

Problematik des Einzelhandelsstandortes Innenstadt

Als Einzelhandelsstandort hat die Schleswiger Innenstadt in mehreren Bereichen sowohl mit funktionalen, als auch mit gestalterischen Mängeln zu kämpfen. Dies gilt insbesondere für die Haupteinkaufsstraße Stadtweg. Ihre Gestaltung wird der Bedeutung als innerstädtische Einzelhandelszone mit Einzelhandelsgeschäften nicht gerecht.

Die Innenstadt leidet unter einem hohen Leerstand im Bereich des Einzelhandels. Fast ein Drittel der dortigen Ladenflächen steht leer. Es besteht die Gefahr eines Trading-Down-Effektes, bei dem sich Leerstand und sinkende Anziehungskraft auf potentielle Käufer gegenseitig bedingen und vorantreiben. Ein anhaltendes Negativsignal setzt hier insbesondere der langfristige Leerstand des einstigen Magnetbetriebes „Hertie“. Aktuell gibt es nur sehr wenige ausstrahlungsstarke Magnetbetriebe in Schleswig, dazu zählt zurzeit nur das Bekleidungshaus ID Sievers. Als problematisch erweist sich die sehr lange Ausdehnung der Innenstadt, aufgrund derer es kaum möglich ist, den gesamten Bereich mit attraktiven Einzelhandelsnutzungen zu besetzen. Am westlichen und östlichen Ende der Fußgängerzone (Stadtweg) sind folglich auch zunehmende Leerstände zu verzeichnen.

Die Innenstadt weist auch funktionale Defizite im Branchen-Mix auf: So fehlen etwa leistungsstarke Anbieter in den Bereichen Hausrat, Glas, Porzellan und Keramik. Negativ wirkt sich auch die unzureichende Anbindung der Innenstadt an die Schlei aus, in deren Folge sich das touristische Kaufkraftpotential nicht ausschöpfen lässt. Hinzu kommt die schlechte Anbindung des „Schlei-Centers“ an die Fußgän-

gerzone, die die Kunden nicht in das zentrale Shopping-Center zieht. Die Durchschneidung der Fußgängerzone durch die Plessenstraße stellt eine weitere Barriere für einen ungehinderten Strom der einkaufenden Kunden dar.

Defizite der verkehrstechnischen Infrastruktur

Die verkehrstechnische Infrastruktur des Untersuchungsgebietes bedarf in Hinblick auf verschiedene Aspekte einer Sanierung. So weisen die Fahrbahnbeläge bzw. die Beschaffenheit der Straßen Gallberg, Plessenstraße, Schwarzer Weg, Poststraße, Domziegelhof, Lollfuß und Gutenbergstraße deutliche Schäden auf. Über die zentrale Königstraße gibt es keine ausreichenden Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

Auch der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) leidet unter gestalterischen Defiziten. Von den Verkehrsbetrieben wird der ZOB als nicht ausreichend leistungsfähig beschrieben. Aufgrund der verkehrsgünstigen Lage des ZOB in unmittelbarer Nähe zur Innenstadt soll der Standort aber erhalten bleiben. Eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit des ZOB kann ggf. durch eine Umgestaltung und einer damit einhergehenden Verbesserung der Verkehrsabwicklung erreicht werden. Das städtische Parkhaus am ZOB weist Gestaltungsdefizite auf. Rund um Theater liegen ebenfalls teilweise ungestaltete Parkplätze, die das Stadtbild beeinträchtigen.

Plan 12: Mängel und Konflikte

4.2 Chancen und Potenziale

Aufwertung der Innenstadt

Für eine Ausschöpfung der vorhandenen Potenziale des Untersuchungsgebietes bedarf es einer städtebaulichen Neuordnung des Stadtweges, der als zentraler Einzelhandelsstandort besonderes Potenzial für Schleswig birgt. Das aktuelle Erscheinungsbild der Fußgängerzone entspricht jedoch nicht der Bedeutung des Einzelhandelsknotenpunktes. Insbesondere die räumlichen Eingangssituationen zum zentralen Einzelhandelsbereich des Stadtweges – der Capitolplatz und der Bereich um das ehemalige „Hertie“-Kaufhaus – sind nicht ansprechend und ihrer zentralen Bedeutung gemäß gestaltet.

Eine Aufwertung der Fußgängerzone und insbesondere der Eingangssituationen kann folglich erheblich zur Stabilisierung und Steigerung des gesamten Einzelhandelsstandortes Schleswig beitragen. Eine Einkaufsstraße mit zwei Polen (etwa in Form von attraktiven Stadtplätzen oder Magnetbetrieben) ermöglicht eine gute Lenkung von Besucherströmen. Eine solche Verteilung ist im Schleswiger Zentrum derzeit jedoch nicht gegeben.

Ein großes Entwicklungspotenzial bietet auch der Bereich des ehemaligen „Hertie“-Kaufhauses, da hier hohe Leerstände vorhanden sind und erhebliche Sanierungsbedarfe vorliegen. Auch der Capitolplatz bietet ein hohes Potenzial durch eine ansprechende Umgestaltung. Die Plessenstraße sollte dabei so gestaltet werden, dass sie in den Platz integriert wird. Dann könnte der zentrale große Platz besser für künftige städtische Aktivitäten genutzt werden.

Die Möglichkeit der Konzentration des Einzelhandels zwischen den Polen und den angrenzenden Bereichen sollte unbedingt genutzt werden, um ein Down-Trading der Innenstadt durch anhaltenden Leerstand zu vermeiden.

Verknüpfung der Innenstadt mit der Schlei

Ein wesentlicher Pluspunkt der Innenstadt ist die Nähe zu den Königswiesen und zur Schlei. Bisher ist die Innenstadt jedoch von der Schlei abgeschottet.

Eine Verknüpfung des Naturraums Schlei mit der Innenstadt sowie mit den umliegenden Grünflächen könnte zusätzliche belebende Impulse setzen. Voraussetzung hierfür sind die Schaffung attraktiver Wegeverbindungen zwischen diesen Arealen und die Aufwertung der Stadtstruktur im Bereich der Wege. Dies könnte auch zur Konzentration der Einzelhandelseinrichtungen auf den Bereich zentraler Stadtweg/Königstraße beitragen.

Städtebauliche Aufwertung/Neuordnung

Verbesserungspotenzial bieten auch die Innenhöfe südlich des Lollfußes durch eine Aufwertung und ggf. Neuordnung der Bereiche. Dabei müssen sowohl funktionale als auch gestalterische Probleme behoben werden.

Die Grundstücke im Bereich Schwarzer Weg/Königstraße bieten ebenfalls Potenzial zur Aufwertung und Neuordnung durch die Verlagerung der Feuerwehr, die Umgestaltung des ZOB, die Aufwertung der Wegeverbindungen zwischen der Innenstadt und der Schlei sowie durch die Aufwertung des Parkhauses.

Dadurch kann eine Konzentration der Innenstadt auf einen zentralen Bereich zwischen Stadtweg und Schlei bewirkt werden, zudem eine bessere Anbindung und Einbindung der Einzelhandelseinrichtungen an der Königstraße (etwa des "Schlei-Centers") an die Fußgängerzone sowie eine optimierte Verbindung zwischen ZOB und Fußgängerzone.

Sonstige Potenziale

Das Zentrum der 24.000 Einwohner-Stadt Schleswig verfügt noch über weitere, bislang nicht oder nur unzureichend genutzte Potenziale. So birgt die Nähe zur städtebaulich attraktiven, historischen Altstadt für das Untersuchungsgebiet Möglichkeiten zur touristischen Entwicklung. Des Weiteren kann Schleswig als eine der ältesten norddeutschen Städte mit einer ganzen Reihe von denkmalgeschützten Gebäuden aufwarten.

Der innenstadtnahe ZOB ermöglicht dabei eine gute Anbindung an den öffentlichen Nah- und Fernverkehr. Des Weiteren verfügt die Schleswiger Innenstadt über zahlreiche, gebührenfreie Parkplätze für sightseeing- und shoppinginteressierte Besucher.

Außerdem gibt es verschiedene Einrichtungen mit touristischem Potenzial (Museum Schloss Gottorf, Wikingermuseum Haithabu, etc.) die zur Stärkung der Innenstadt beitragen können. In unmittelbarer Nachbarschaft der Innenstadt liegen zudem mehrere große Grünflächen. Hier ist insbesondere das Gelände der Königswiesen zu nennen, das zahlreiche Perspektiven zur Erholung in einem stadtnahen Grünraum bietet.

Plan 13: Chancen und Potenziale

5. Allgemeine Ziele der Sanierung

Ziel der Sanierung ist die Behebung der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet. Die im nachfolgenden Text dargestellten Entwicklungsansätze sind aus den Mängeln und Konflikten in dem Gebiet abgeleitet.

5.1 Leitbild

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 Einzelhandelsstandortes Schleswig. Hierzu wird zurzeit 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 der Bürger mit ihrer Stadt

Die mit Einzelhandelseinrichtungen besetzte Zone ist für eine Stadt mit der Größe Schleswigs 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.

Plan 14: Leitbild

5.2 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept enthält eine Reihe von Schritten, die zur Erreichung der Sanierungsziele „Schleswig an die Schlei“ und „Stärkung der Innenstadt“ erforderlich sind.

Zur Aufwertung des Einzelhandelsstandortes Stadtweg muss zunächst die Umgestaltung der Fußgängerzone (Stadtweg) und des Capitolplatzes inklusive des platzbegleitenden Abschnittes der Plessenstraße erfolgen. Dies trägt zur Stärkung der Versorgungsfunktion der zentralen Innenstadt ebenso wie zur Steigerung der Attraktivität durch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität bei. Seit Ende 2011 setzen sich einige Schleswiger Grundeigentümer mit dem Gedanken auseinander, ein PACT in der Schleswiger Innenstadt (Bereich Stadtweg zwischen Poststraße und Plessenstraße) zu installieren. Es gibt zurzeit erste Ideen und Vorstellungen. Im Rahmen einer Informationsveranstaltung wurden diese Ideen einem breiteren Publikum vorgestellt.

Des Weiteren müssen die vorhandenen Einzelhandelsleerstände beseitigt werden, dies gilt insbesondere für den ehemaligen Magnetbetrieb „Hertie“. Die Leerstandsbekämpfung ist von grundlegender Bedeutung für die Aufwertung des Untersuchungsgebietes, einem Trading-Down-Effekt ist frühestmöglich entgegenzuwirken. Hierzu sind vor allem Teile des Stadtweges entsprechend ihrer Bedeutung als innerstädtische Einzelhandelszone umzugestalten, um die vorhandenen Potenziale (viele inhabergeführte Geschäfte, enge Kundenkontakte) zu nutzen. Als weitere Maßnahme gilt es, die Grundstücke im Bereich des ehemaligen „Hertie“-Kaufhauses/Stadtbibliothek umzugestalten und gegebenenfalls neu zu ordnen. Dazu zählen etwa die Ansiedlung eines Magnetbetriebes oder eine Immobilienentwicklung inklusive Freiraumgestaltung/Stadtplatz für einen Magnetbetrieb zur Stärkung der Innenstadt.

Auch eine Umgestaltung der Königstraße und des Schwarzen Weges ist anzustreben. Neben der Pflanzung von Straßenbäumen und baulichen Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit sind auch Maßnahmen zur Reduzie-

rung der Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs zu ergreifen. Die Königstraße ist als Bindeglied zwischen der Schleswiger Innenstadt und der Schlei von essentieller Bedeutung für die Verkehrsinfrastruktur. In den letzten Jahren hat sie sich zudem immer mehr zu einem Bereich mit Einzelhandelsbesatz entwickelt, was sie auch unter wirtschaftlichen Aspekten interessant macht.

Vorgesehen ist des Weiteren die Aufwertung von Wegeverbindungen zwischen Stadtweg und Königswiesen sowie zwischen Lollfuß und Schlei. Dies bezieht sich sowohl auf die Gestaltung inklusive des Stadtgrüns, als auch auf den Besatz mit attraktiven Einzelhandelseinrichtungen im zentralen Bereich zwischen Stadtweg und Königstraße.

Die städtebaulich unstrukturierten Bereiche nördlich der Königstraße bedürfen ebenfalls einer Umgestaltung bzw. Neuordnung. Dazu zählen etwa die Verlagerung der Feuerwehr, inklusive des Abbruchs und der Neubebauung des Grundstücks, sowie die Umgestaltung des ZOB. Die Königstraße sollte weitestgehend baulich eingefasst werden.

Zur allgemeinen Aufwertung des Einzelhandelsstandorts im Schleswiger Zentrum kann auch die Umgestaltung des "Schlei-Centers" und des städtischen Parkhauses beitragen. Die Anbindung des "Schlei-Centers" an den Stadtweg und die Königstraße sollte durch die Schaffung einer gestalteten Einkaufspassage mit attraktivem Einzelhandelsbesatz vom Stadtweg zur Königstraße verbessert werden. Dazu gilt es, die Passage im "Schlei-Center" umzugestalten sowie eine neue Passage vom Stadtweg zum "Schlei-Center" zu entwickeln.

Daneben liegt das Augenmerk vor allem auf der Entwicklung von untergenutzten Flächen, gegebenenfalls bedeutet das auch den Abbruch bestehender, nicht mehr zu nutzender Gebäudeteile. Diesbezüglich besteht erheblicher Handlungsbedarf im Bereich des baufälligen Landestheaters. Erforderlich ist eine umfassende Neuentwicklung dieser Fläche. Hinzu kommt die notwendige Sanierung von Gebäuden zur Stärkung der Funktionen Wohnen und Einzelhandel im Untersuchungsgebiet.

In verkehrstechnischer Hinsicht steht die Instandsetzung der Straßen Lollfuß, Plessenstraße und Gallberg inklusive Maßnahmen zur Aufwertung des Straßenraumes im Vordergrund. Ziel ist neben einer Steigerung der Funktionalität eine Attraktivitätssteigerung, die etwa Wohnungssuchende und kleine Spezialgeschäfte anziehen soll.

Plan 15: Maßnahmenkonzept

6. Verfahrensrechtliche Abwägung

6.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB

Bei der Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit wird das Erfordernis der Anwendung des Besonderen Städtebaurechts überprüft. Die Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit erfolgt hierbei anhand der in § 136 BauGB aufgeführten Kriterien des „Städtebaulichen Missstandes“ des Gebietes. Die festgestellten Mängel und Konflikte sind unter Punkt 4: „Gesamtbewertung/Problem- und Potenzialanalyse“ der vorliegenden Untersuchung dargestellt worden.

Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet

Die Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Untersuchungsgebiet weisen sowohl in Bezug auf das städtebauliche Umfeld, als auch auf den baulichen Zustand zum Teil erhebliche Missstände auf. Etwa ein Drittel der Gebäude im Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch einen Sanierungsbedarf im Sinne des § 136 Abs. 3 Satz 1b BauGB aus. Insbesondere im westlichen und östlichen Abschnitt des Stadtweges, im Gallberg und im Domziegelhof ist eine erhebliche Anzahl der Gebäude sanierungsbedürftig. Vor allem in Hinblick auf die energetische Sanierung kann nach äußerer Inaugenscheinnahme auf einen erhöhten Handlungsbedarf geschlossen werden.

Darüber hinaus führen die vorhandenen Gestaltungsdefizite im öffentlichen Raum zu erheblichen Nutzungseinschränkungen für die Anwohner (§ 136 Abs. 3 Satz 1e BauGB). Hier ist insbesondere der Bereich um das ehemalige „Hertie“-Kaufhaus sowie dessen Leestand zu nennen.

Funktionsfähigkeit des Gebietes

Die Funktionsfähigkeit des Gebietes ist in mehrfacher Hinsicht gem. § 136 Abs. 3 Satz 2 BauGB beeinträchtigt. Die sehr große Ausdehnung der Einzelhandelszone führt zu funktionalen Problemen wie Leerständen von Einzelhandelsflächen und einer geringen Qualität der ansässigen Geschäfte, da ein durchgehender Besatz mit attraktiven Einzelhandelseinrichtungen nicht gewährleistet werden kann. Des Weiteren erfüllt der Stadtweg seine Funktion als zentrale Einkaufsstraße nur sehr

unzureichend, da hier die Aufenthaltsqualität aufgrund von Gestaltungsdefiziten erheblich eingeschränkt ist. Auch in einigen Nebenlagen des Stadtweges herrscht eine hohe Fluktuation bei Gewerbebetrieben, die ebenfalls mit einem vermehrten Leerstand einhergeht. Diese Problematik wirkt sich negativ auf die gesamte weitere Entwicklung des Standortes aus (§ 136 Abs. 3 Satz 2b BauGB).

Von den attraktiven, identitätsstiftenden Bereichen Königswiesen/Schlei besteht keine entsprechende räumliche Verknüpfung zur Innenstadt. Würde die Anbindung der Königswiesen/Schlei an die Innenstadt/Stadtweg optimiert und zugleich attraktiver gestaltet, so würde dies eine erhebliche Verbesserung der Funktionsfähigkeit der gesamten Innenstadt nach sich ziehen.

Auch der ZOB kann in seinem derzeitigen Zustand seinen Funktionen nicht mehr vollständig gerecht werden. Laut Auskunft der Verkehrsbetriebe besitzt der ZOB in Stoßzeiten zu geringe Kapazitäten. Des Weiteren sind in diesem Bereich erhebliche Gestaltungsdefizite festzustellen.

In Bezug auf den fließenden und ruhenden Verkehr ist vor allem der schlechte bauliche Zustand zahlreicher Straßen im Untersuchungsgebiet zu nennen. Insbesondere der Gallberg und der Domziegelhof weisen erhebliche Schäden im Sinne des § 136 Abs. 3 Satz 2a BauGB auf. Des Weiteren weisen zentrale Straßen in der Innenstadt erhebliche Gestaltungsdefizite auf. Im Lollfuß erschwert zusätzlich der sehr enge Straßenraum die Raumaufteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern erheblich.

6.2 Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen

Die Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Schleswig erfolgte unter langfristiger, intensiver Beteiligung der Verwaltung und zahlreichen lokalen AkteurlInnen bis 2010. Das ISEK formuliert bereits Haupthandlungsfelder, die in der Vorbereitenden Untersuchung aufgenommen wurden.

Im Rahmen der Erstellung des Wohnraumversorgungskonzeptes und des ISEKs erfolgte darüber hinaus die Einbindung von lokalen Akteuren im Rahmen von Arbeitsgruppen. Auch diese Ergebnisse fließen in die Handlungsvorschläge der VU ein.

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte im Frühjahr 2011. Dabei wurden keine gravierenden Einwände der TÖB festgestellt (siehe Anlage). Beteiligt wurde darüber hinaus die IG ProLollfuß, die IG Ladenstraße, die IHK und die WIREG sowie dem ISEK Beirat der Stadt Schleswig. Alle Beteiligten begrüßen die im Maßnahmenkonzept dargestellten Entwicklungsziele.

Des Weiteren erfolgte im Februar 2012 eine Initialveranstaltung zur Festsetzung eines PACT Gebietes für den Bereich Stadtweg. Die Gründung eines PACT ist noch nicht erfolgt.

Verfahrensbedingungen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes (nach dem Besonderen Städtebaurecht)

Gemäß § 142 Abs. 1 BauGB ist das Sanierungsgebiet so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Ergänzend hierzu verlangen die Bestimmungen des § 136 BauGB eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme. An die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung der Sanierungsmaßnahme werden folgende Bedingungen geknüpft:

- Nachweis des Vorhandenseins städtebaulicher Missstände,
- Darlegung der städtebaulichen Zielsetzung,
- Finanzierbarkeit der Maßnahmen,
- Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen.

Die städtebaulichen Missstände des Untersuchungsgebietes sind in Kapitel 3 beschrieben und in Kapitel 4 zusammengefasst. Die städtebaulichen Zielsetzungen für das Untersuchungsgebiet sind in Kapitel 5 aufgeführt und im Maßnahmenkonzept zeichnerisch dargestellt. Die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen wurde, wie in Kapitel 6.2 erläutert, festgestellt. Die Finanzierbarkeit der Maßnahmen wird in Kapitel 7 anhand einer Kosten- und Finanzierungsübersicht überprüft.

6.3 Sanierungsrechtliche Verfahrensbedingungen

Mit der förmlichen Festlegung als Sanierungsgebiet finden besondere bodenrechtliche Bestimmungen Anwendung, wobei der Kommune nach Maßgabe des § 142 Abs. 4 BauGB zur Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen das Sanierungsverfahren unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB („**umfassendes Verfahren**“) oder das „**vereinfachte Sanierungsverfahren**“ unter Ausschluss dieser Vorschriften zur Verfügung stehen.

Die Entscheidung, welches Verfahren für ein Sanierungsgebiet jeweils zu wählen ist – d.h. ob die Sanierung im „umfassenden Verfahren“ oder im „vereinfachten Verfahren“ durchzuführen ist – liegt nicht im freien Ermessen der Kommune. Sie muss vielmehr aufgrund der Beurteilung der vorgefundenen städtebaulichen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes getroffen werden.

Maßstab für die Entscheidung der Kommune ist die Erforderlichkeit der „besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften“ (§§ 152 bis 156a BauGB). Liegen die Voraussetzungen zum Ausschluss der §§ 152 bis 156a BauGB vor, ist die Kommune gemäß § 142 Abs. 4 BauGB zur Anwendung des „vereinfachten Verfahrens“ verpflichtet.

Neben den allgemeinen städtebaulichen Vorschriften kommen sowohl im „vereinfachten Verfahren“ als auch im „umfassenden Verfahren“ folgende sanierungsrechtliche Vorschriften zur Anwendung:

- § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB über das allgemeine Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet,
- § 27 a Abs. 1, Satz 2 BauGB über die Ausübung des Vorkaufsrechtes zugunsten eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 87 Abs. 3, Satz 3 über die Zulässigkeit der Enteignung zugunsten eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers,
- § 88 Satz 2 BauGB über die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen,

- § 89 über die Veräußerungspflicht der Gemeinde von Grundstücken, die sie durch Vorkauf oder Enteignung erworben hat,
- §§ 144 und 145 BauGB über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen, wobei zu beachten ist, dass im „vereinfachten“ Verfahren die Anwendung dieser Vorschriften ganz oder teilweise, je nach Erfordernis für die Durchführung der Sanierung, auszuschließen ist,
- §§ 164 a und 164 b über den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln,
- §§ 180 und 181 BauGB über den Sozialplan und den Härteausgleich,
- §§ 182 bis 186 BauGB über die Aufhebung / Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen.

Sanierungsmaßnahmen unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB sind dadurch gekennzeichnet, dass neben der Anwendung der vorgenannten sanierungsrechtlichen Vorschriften ein Erfordernis für die Anwendung der „besonderen“ sanierungsrechtlichen Vorschriften besteht (§ 142 Abs. 4 BauGB). Diese Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB werden als so genannte „bodenpolitische Konzeption des Sanierungsrechtes“ bezeichnet und sollen bewirken, dass Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet, die durch die Aussicht auf die Sanierung, ihre Vorbereitung oder Durchführung entstehen, zur Finanzierung der Sanierungskosten herangezogen werden. Zudem soll erreicht werden, dass die dem Sanierungsträger entstehenden Erwerbskosten bei Grunderwerbserfordernissen zur Verwirklichung der Ziele und Zwecke der Sanierung auf die sanierungsunbeeinflussten Verkehrswerte begrenzt sind.

Diese Regelungen bezwecken:

- die Nichtberücksichtigung sanierungsbedingter Grundstückswerterhöhungen bei der Bemessung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen (§ 153 Abs. 1 BauGB),
- die Preisprüfung, d.h. keine Genehmigung eines Kaufvertrages (§ 14 BauGB), wenn der Kaufpreis über den sanierungsunbeeinflussten Verkehrswert der Sanierung hinausgeht (§ 153 Abs. 2 BauGB),
- die Vorschrift, dass die Gemeinde beim Erwerb eines Grundstücks nur zum „sanierungsunbeeinflussten“ Verkehrswert kaufen darf (§ 153 Abs. 3 BauGB),

- die Vorschrift, dass die Gemeinde beim Verkauf eines Grundstückes nur zum Neuordnungswert veräußern darf (§ 153 Abs. 4 BauGB),
- die Bemessung der Einwurfs- und Zuteilungswerte in der Sanierungsumlegung (§ 153 Abs. 5 BauGB),
- die Erhebung von Ausgleichsbeträgen beim Abschluss der Sanierung gemäß § 154 ff. BauGB – dafür entfällt die Beitragsverpflichtung nach § 127 BauGB (Erschließungsbeitrag) und / oder für Ausbaubeiträge nach Kommunalabgabengesetz,
- die so genannte „Bagatell-Klausel“ für die Festsetzung von Ausgleichsbeträgen (§ 155 Abs. 3 BauGB),
- die Vorschrift, dass, falls nach Durchführung der Sanierungsmaßnahme die erzielten Einnahmen über den getätigten Ausgaben liegen und ein Überschuss entsteht, dieser auf die Eigentümer der im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücke zu verteilen ist (§ 156a BauGB).

Ist für die zügige Durchführung der geplanten Sanierung die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB nicht erforderlich und wird die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert, ist die Sanierung gemäß § 142 Abs. 4 BauGB im „vereinfachten Verfahren“ durchzuführen.

Das heißt, es erfolgt:

- keine Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwerterhöhungen. Dafür gilt stattdessen üblicherweise das allgemeine Erschließungsbeitragsrecht gemäß § 127 ff. BauGB für erstmalig hergestellte Erschließungsanlagen bzw. das Ausbaubeitragsrecht nach Kommunalabgabengesetz für Verbesserungs-, Um- und Ausbaumaßnahmen an vorhandenen Erschließungsanlagen,
- keine Limitierung von Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen auf sanierungsunbeeinflusste Verkehrswerte,
- keine Kaufpreisprüfung im Rahmen der sanierungsrechtlichen Genehmigung nach § 144 BauGB.

Ist die Sanierung im „vereinfachten Verfahren“ durchzuführen, so muss über die Anwendung der Verfügungs- und Veränderungssperre nach § 144 BauGB entschieden werden.

- Variante 1: Anwendung des § 144 Abs. 1 und 2
(mit Eintragung des Sanierungsvermerks)
- Variante 2: Anwendung des § 144 Abs. 1, Ausschluss von § 144 Abs. 2
(ohne Eintragung des Sanierungsvermerks)
- Variante 3: Anwendung des § 144 Abs. 2, Ausschluss von § 144 Abs. 1
(mit Eintragung des Sanierungsvermerks)
- Variante 4: Ausschluss der Anwendung des § 144 Abs. 1 und 2
(ohne Eintragung des Sanierungsvermerks).

Um die diesbezüglich gebotene, zweckmäßige und praktikable Entscheidung für die Durchführung des Sanierungsverfahrens treffen zu können, müssen folgende Rechtswirkungen des § 144 BauGB in die Abwägung einfließen:

Die Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 1 (Veränderungssperre) erstreckt sich auf:

- die Durchführung von Vorhaben nach § 29 BauGB. Dies sind Vorhaben, welche die Errichtung, Änderung und Nutzungsänderung zum Inhalt haben. Solche Vorhaben sind also nicht nur baurechtlich, sondern auch sanierungsrechtlich genehmigungspflichtig;
- die Beseitigung baulicher Anlagen (Abbruch);
- die Vornahme erheblicher und wesentlich wertsteigernder Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderung baurechtlich nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig ist. Veränderungen sind Maßnahmen tatsächlicher Art, nicht dagegen Veränderungen rechtlicher Art;
- der Abschluss oder die Verlängerung schuldrechtlicher Vereinbarungen über den Gebrauch oder die Nutzung eines Grundstücks, eines Gebäudes oder eines Gebäudeteils auf bestimmte Dauer von mehr als einem Jahr.

Die Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 2 (Verfügungssperre) betrifft:

- die rechtsgeschäftliche Veräußerung eines Grundstücks,
- die Bestellung und Veräußerung eines Erbbaurechts,
- die Bestellung eines das Grundstück belastenden Rechts,
- den Abschluss eines schuldrechtlichen Vertrages, durch den eine Verpflichtung zu einem der vorgenannten Rechtsgeschäfte begründet wird,
- die Begründung, Änderung oder Aufhebung einer Baulast,
- die Teilung eines Grundstücks.

Nur bei Anwendung der Genehmigungspflicht nach § 144 Abs. 2 BauGB hat ein Eintrag im Grundbuch eines jeden im Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zu erfolgen, dass eine Sanierung stattfindet – sog. „Sanierungsvermerk“. Auch im „vereinfachten Verfahren“ hat die Gemeinde daher ein auf die durchführungsorientierten Anforderungen abgestuftes Instrumentarium zur Verfügung, für das sie je nach Bestandssituation im Sanierungsgebiet und umzusetzenden Zielen und Zwecken der Sanierung eine sachgerechte und insoweit gebundene Entscheidung zu treffen hat.

6.4 Abwägung zur Abgrenzung eines Fördergebietes

Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchung haben städtebauliche und strukturelle Mängel ergeben, die den dringenden Handlungsbedarf nachhaltig belegen. Die städtebauliche Zielsetzung wurde dargelegt und die Darstellungen in der Kosten- und Finanzierungsübersicht lassen die Finanzierbarkeit der Maßnahme erwarten. Die allgemeine Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen wurde festgestellt. Zur Finanzierung und Behebung der festgestellten Mängel bedarf es der Wahl eines funktionalen Förderinstrumentes sowie der Festlegung eines Fördergebietes.

Abwägung zur Festlegung zum Sanierungsgebiet

In den zentralen Bereichen (Poststraße bis Plessenstraße) des Untersuchungsgebietes gibt es umfassende und vielschichtige städtebauliche Missstände (siehe Kapitel 6.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit).

Die Durchführung der zentralen Maßnahmen, die für eine städtebauliche Entwicklung notwendig sind - wie die Erneuerung des Stadtweges und die Entwicklung der Bereiche um das ehemalige „Hertie“-Kaufhaus sowie die Beseitigung der Funktionsmängel im öffentlichen Bereich zwischen Stadtweg und Königstraße - sind nur mit öffentlichen Fördermitteln umsetzbar. Bei den durchgeführten Beteiligungsverfahren erfolgte eine breite Zustimmung zu den beabsichtigten Maßnahmen. Diese wurden als sinnvoll und notwendig angesehen.

Für den Erwerb der für Bodenordnungs- und Entwicklungsmaßnahmen benötigten Flächen werden die besonderen sanierungsrechtlichen Instrumente benötigt. Hier sind insbesondere die Bereiche ehemaliges „Hertie“-Kaufhaus, Durchgang vom Stadtweg zum „Schlei-Center“, ungeordnete Bereiche nördlich der Königstraße sowie die Blockinnenbereiche südlich des Lollfußes zu nennen. Zur Umsetzung von Maßnahmen auf Flächen der Stadt Schleswig u.a. im Bereich des ZOB kann es ggf. erforderlich werden, anliegende Grundstücke privater Eigentümer in eine zukünftige Planung mit einzubeziehen.

Die Festlegung des Sanierungsgebietes wird auf die Maßnahmen begrenzt, die zur Erreichung der im Leitbild formulierten Ziele erforderlich sind. Darüber hinaus wird die Zielsetzung verfolgt, die beschränkten Finanzmittel gezielt in Einzelmaßnahmen einzusetzen, die weitreichende strukturelle Auswirkungen auf die Gesamtmaßnahme haben.

Es hat sich gezeigt, dass alle untersuchten Bereiche (Lollfuß, Poststraße - Plessenstraße, Gallberg) erhebliche städtebauliche Missstände aufweisen. In dem Bereich der Poststraße - Plessenstraße bis einschließlich Gallberg liegen zudem schwerwiegende funktionale Mängel vor, die mit den strukturellen Veränderungen des Einzelhandels einhergehen. Von daher ist auch unter Berücksichtigung der finanziellen und logistischen Kapazitäten dieser Bereich als Schwerpunkt zu sehen. Die Behebung dieser funktionalen Mängel ist Voraussetzung für eine Veränderung der innerstädtischen Einzelhandelsposition.

6.5 Abwägung zum Sanierungsverfahren und verfahrensrechtliche Empfehlung

Wie unter Punkt 6.3: „Verfahrensbedingungen zur Festlegung eines Sanierungsgebietes“ dargelegt, muss die Entscheidung, ob die Sanierung im „vereinfachten“ oder im „umfassenden“ Verfahren durchzuführen ist, aufgrund der Beurteilung der vorgefundenen, städtebaulichen Situation und des sich abzeichnenden Sanierungskonzeptes getroffen werden. Die Verfahrensentscheidung hängt dabei insbesondere auch von der Einschätzung ab, ob wesentliche sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen aufgrund der angestrebten städtebaulichen Verbesserungen zu erwarten sind.

Es ist dabei zum einen zu prüfen, ob die Gefahr besteht, dass bereits durch die Sanierungsabsicht Bodenwertsteigerungen ausgelöst werden, die dann insbesondere den erforderlichen gemeindlichen Grunderwerb für die geplanten Neuordnungsmaßnahmen beeinträchtigen könnten. Zum anderen ist die Anwendung der §§ 152 –156a BauGB im Hinblick auf die Erhebung von Ausgleichsbeträgen zur Mitfinanzierung der Sanierung zu beurteilen.

- Prüfung: Bodenwertsteigerungen als Erschwernis des Grunderwerbs

Im Bereich um das ehemalige „Hertie“-Kaufhaus sowie in den Bereichen nördlich der Königstraße beabsichtigt die Stadt eine umfassende Neuordnung, die u.a. eine Neuzuschneidung der einzelnen Grundstücke sowie die Neuanlage verschiedener Infrastruktureinrichtungen beinhaltet. Voraussichtlich werden hierzu private Bauflächen von der Stadt erworben werden müssen. Das gleiche gilt für Grundstücke im Bereich des Verbindungsweges zwischen Stadtweg und „Schlei-Center“, wo eine Verlagerung der vorhandenen Einzelhandelseinrichtungen und ein Umbau/Abbruch der Gebäude auf den Grundstücken angestrebt werden.

Aus diesem Grund wird die Notwendigkeit für die Anwendung des besonderen bodenpolitischen Instrumentariums des Baugesetzbuches gesehen (§ 153 Abs. 1 u. 3 BauGB: Erwerb zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert).

- Prüfung: Abschöpfung sanierungsbedingter Bodenwertsteigerung

Durch die Umsetzung der angestrebten Sanierungsmaßnahmen sind Bodenwertsteigerungen im gesamten Sanierungsgebiet zu erwarten. Diese sind insbesondere durch eine verbesserte Ausnutzung der Bebaubarkeit, durch eine Verbesserung der Erschließung sowie durch eine Aufwertung des Umfeldes und Verbesserung des Images zu erwarten. Von einer sanierungsbedingten Bodenwertsteigerung kann daher ausgegangen werden.

Aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse und der angestrebten Sanierungsziele sowie nach Abwägung gemäß den Kriterien des BauGB sind die nachfolgend beschriebenen Bereiche des Gebietes der Vorbereitenden Untersuchungen als Sanierungsgebiet förmlich festzulegen.

Abgrenzung Sanierungsgebiet

Das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ verläuft nördlich der Grundstücke zwischen Stadtweg und Michaelisallee und weiter an der nördlichen Grundstücksgrenze der Grundstücke am Stadtweg, Kornmarkt und Mönchenbrückstraße zwischen Moltkestraße und Gallberg. Die Ostgrenze des Sanierungsgebietes zieht sich entlang der östlichen Grundstücke am Gallberg bis zu den südlichen Grundstücken der Mönchenbrückstraße. Im Süden wird die Königstraße in das Sanierungsgebiet eingeschlossen. Die Grenze verläuft weiter entlang der Poststraße (beide Straßenseiten) bis zum Stadtweg.

Das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ umfasst eine Fläche von etwa 17,4 Hektar.

Aufgrund der wirtschaftlichen und zeitlichen Durchführbarkeit wird eine sanierungsrechtliche Festlegung des Gebietes Lollfuß in Abstimmung mit dem Beirat ISEK und der Stadt zum jetzigen Zeitpunkt nicht befürwortet.

Plan 16: Grenze Sanierungsgebiet

6.6 Fazit zur verfahrensrechtlichen Empfehlung

Unter Abwägung dieser Gesichtspunkte sind die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152-156 BauGB für die Sanierungsdurchführung im Sanierungsgebiet „Innenstadt“ erforderlich. Es wird daher empfohlen, die Sanierung unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften durchzuführen.

7. Kosten- und Finanzierungsübersicht

7.1 Erläuterungen zur Kosten- und Finanzierungsübersicht

Im Rahmen der Kosten- und Finanzierungsübersicht werden die voraussichtlichen Ausgaben aufgelistet und den zu erwartenden Einnahmen gegenübergestellt.

Die Ausgaben ergeben sich aus den dargestellten Maßnahmen (Plan Maßnahmenkonzept), die sich innerhalb der Grenzen des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes befinden. Die Kosten der einzelnen Maßnahmen sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die Kosten für die einzelnen Maßnahmen beruhen auf groben Schätzungen. Der Übersichtlichkeit halber wurden die Kosten gerundet. Im Zuge einer weiterführenden Planung können sich Änderungen in diesem Bereich ergeben.

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgt sowohl durch die Stadt Schleswig und Private, als auch durch die Mitfinanzierung der Anlieger in Form von Ausgleichszahlungen.

Zur Umsetzung der wichtigsten Maßnahmen ist eine Förderung durch das Land Schleswig-Holstein erforderlich.

Allerdings kann eine Sanierung/Neubau des Landestheaters mit Mittel der Städtebauförderung nicht gefördert werden. Die Kosten für einen Neubau eines Theaters inkl. Rückbau des bestehenden Landestheaters und der Durchführung eines städtebaulichen/hochbaulichen Wettbewerbes belaufen sich nach derzeitigen Schätzungen auf rund 21,5 Mio. Euro.

7.2 Kostenübersicht

Nr.	Maßnahmen	Berechnung		Gesamtkosten brutto
		Anzahl	Kosten brutto	
1.	Vorbereitungsmaßnahmen			
1.1.1	Vorbereitende Untersuchungen		50.000 €	
1.1.2- 1.1.6	Verkehrskonzept		10.000 €	
	Rahmenplanfortschreibung		20.000 €	
	F-Plan Änderung		20.000 €	
1.2.2	Vergütung von Sanierungstreuhändern		900.000 €	
	Summe: Vorbereitungsmaßnahmen			1.000.000 €
2.	Ordnungsmaßnahmen			
2.3	Ankauf ehemaliger Hertiestandort für öffentliche Nutzung	ca. 3400 m ²	2.000.000 €	
	Ankauf Grundstück Stadtweg 43 (Grundstück am Durchgang zum Schleier-Center)	ca. 400 m ²	80.000 €	
	Ankauf Schwarzer Weg 13 (eingeschossiger Anbau)	ca. 100 m ²	20.000 €	
	Freilegung / Rückbau Stadtweg 66 (ehemaliger Hertiestandort)	ca. 6000 m ²	300.000 €	
	Freilegung / Rückbau Stadtweg 68	ca. 700 m ²	60.000 €	
	Freilegung / Rückbau Stadtweg 70	ca. 700 m ²	60.000 €	
	Freilegung / Rückbau Stadtweg 43 (Haus am Durchgang zum Schleier-Center)	ca. 400 m ²	50.000 €	
	Freilegung / Rückbau Königstr 16 (derzeitige Feuerwache)	ca. 2000 m ²	100.000 €	
	Freilegung / Rückbau Schwarzer Weg 13 (eingeschossiger Anbau)	ca. 100 m ²	10.000 €	
	Freilegung / Teilrückbau Parkhaus Schwarzer Weg	ca. 3000 m ²	100.000 €	

2.4	Umgestaltung des ZOB	ca. 5000 m ²	750.000 €	
	Neugestaltung der Fläche am ehem. Hertiegebäude zum Stadtplatz	ca. 1500 m ²	250.000 €	
	Neugestaltung Durchgang zum Schlei-Center	ca. 400 m ²	100.000 €	
	Umgestaltung Teilabschnitt mittlerer Stadtweg (Fußgängerzone)	ca. 5000 m ²	750.000 €	
	Umgestaltung Teilabschnitt östlicher Stadtweg (Fußgängerzone)	ca. 3200 m ²	480.000 €	
	Umgestaltung Capitolplatz	ca. 1200 m ²	500.000 €	
	Umgestaltung Teilabschnitt mittlere Königstr.	ca. 7500 m ²	500.000 €	
	Umgestaltung Schwarzer Weg	ca. 4800 m ²	720.000 €	
	Umgestaltung Teilabschnitt Gallberg	ca. 2600 m ²	390.000 €	
	Umgestaltung Teilabschnitt nördl. Plessenstr.	ca. 5500 m ²	820.000 €	
	Erneuerung Straßen und Wegverbindung vom Stadtweg in Richtung Schlei	ca. 800 lfm	600.000 €	
				8.640.000 €
3.	Baumaßnahmen			
	Modernisierung von Gebäuden die sich in einem sehr schlechten Zustand befinden	ca. 10 Gebäude	2.000.000 €	
	Modernisierung von Gebäuden die sich in einem schlechten Zustand befinden	ca. 40 Gebäude	6.000.000 €	
	Summe: Baumaßnahmen			8.000.000 €
	Gesamtsumme der Kosten			17.640.000 €

7.3 Finanzierungsübersicht

Nr.	Einnahmearten	Berechnung		Gesamteinnahmen
		Anzahl	Einnahmen	
1.	Zweckgebundene Einnahmen			
1.1	Ausgleichsbeträge nach § 154 Bau GB	ca. 100.000 m ² mit 5% Wertsteigerung	450.000 €	
1.2	Mittel Dritter für Modernisierungsmaßnahmen	70% Eigenanteil	5.600.000 €	
	Summe der zweckgebundene Einnahmen			6.050.000 €
2.	Eigenmittel und Zuwendungen			
2.1	Eigenmittel der Gemeinde		3.663.333 €	
2.2	Zusätzliche Eigenmittel der Gemeinde	Erschließungsmittel	600.000 €	
2.3	Zuwendungen des Landes		7.326.667 €	
2.4	Zuwendungen der EU			
	Summe der Finanzmittel			11.590.000 €
	Summe der Finanzmittel und zweckgebundene Einnahmen			17.640.000 €

Planverzeichnis

- Plan 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
- Plan 2: Ausschnitt Flächennutzungsplan Stadt Schleswig
- Plan 3: Bebauungsplan Nr. 20A
- Plan 4: Vorhabenbezogener Bebauungsplan Nr. 6
- Plan 5: Denkmalschutz
- Plan 6: Nutzungsstruktur
- Plan 7: Eigentumsstruktur
- Plan 8: Gebäudezustand
- Plan 9: Freiflächen
- Plan 10: Verkehrsflächenzustand
- Plan 11: Einzelhandelsbestand (erarbeitet durch Dr. Lademann & Partner)
- Plan 12: Mängel und Konflikte
- Plan 13: Chancen und Potenziale
- Plan 14: Leitbild
- Plan 15: Maßnahmenkonzept
- Plan 16: Grenze Sanierungsgebiet

Anhang

1. Abwägung der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Firmenname	Abteilung	Bemerkung	Abwägung
1 Schleswig-Holstein Netz AG	Herr Petersen	Keine Bedenken gegen die Durchführung der vorgesehenen Planungen, da im Planungsbereich keine Versorgungsleitungen der Schleswig-Holstein Netz AG vorhanden sind.	Keine Einwände
2 Forstbehörde Nord des Landes Schleswig-Holstein	Herr Schneider	Von der unteren Forstbehörde wahrzunehmende öffentliche Belange der Forstwirtschaft sind nicht betroffen.	Keine Einwände
3 Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein	Herr Jessen	Die Belange des Küsten- und Hochwasserschutzes sind lediglich in Teilbereichen südlich der Königsstraße betroffen. Folgende Grundsätze müssen eingehalten werden: – Räume mit Wohnnutzung auf mind. NN +3,50m – Räume mit gewerblicher Nutzung auf mind. NN +3,00 m – Lagerung wassergefährdeter Stoffe auf mind. NN +3,50m – Erosionssichere Gründung gegen Unterspülung – Vorkehrungen zur Sicherung gegen Auftrieb bei Lagerbehältern, Bauwerken etc. Die geplante Bauleitplanung darf die Durchführbarkeit von zukünftig anstehenden Küstenschutzmaßnahmen und Maßnahmen zur Erhaltung bzw. Verbesserung des Hochwasser- und Küstenschutzes nicht verhindern. Für den Einzelfall muss ggf. die erforderliche küstenschutz-rechtliche Genehmigung eingeholt werden. Nutzungen auf Küstenschutzanlagen sind verboten. Die Änderung von Küstenschutzanlagen ist genehmigungspflichtig.	ggf. weitere Beteiligung
4 Amt Arensharde	Gemeinde Lürschau, Herr Münch	Keine Interessen und Absichten.	Keine Einwände
5 Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein	Herr Schmidt	Überörtliche Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege werden nicht betroffen.	Keine Einwände
6 Gebäudemanagement Schleswig-Holstein	Frau Schnack	Landesliegenschaften sind durch die Planung nicht betroffen	Keine Einwände
7 Amt Arensharde	Gemeinde Hüsby, Herr Münch	Keine Interessen und Absichten.	Keine Einwände
8 Eisenbahn-Bundesamt	Frau Schulz	Innerhalb des Untersuchungsgebietes befindet sich die 1992 stillgelegte Strecke der Güterbahn Schleswig. Absichten zur Wiederaufnahme des Bahnbetriebs sind nicht bekannt. Ggf. Stellungnahme der DB AG prüfen.	Keine Einwände
9 Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-	Herr Friedrichsen	Keine Bedenken. Für die Teilstrecke der K63 ist die Stadt Schleswig selbst Träger.	Keine Einwände
10 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	Herr Remmer	Im Untersuchungsgebiet sind seitens der Telekom zurzeit keine Maßnahmen beabsichtigt oder eingeleitet worden, die für die Sanierung bedeutsam sein könnten.	Keine Einwände
11 Schleswiger Stadwerke	Herr Behrendt	Bei einem Ausbau bzw. Erneuerung der Oberflächen in der Ladenstraße ist aus Sicht der Stadwerke davon auszugehen, dass ein kompletter Austausch aller Ver- und Versorgungsleitungen vom Domziegelhof bis zum Galberg erfolgen muss. In anliegenden Straßen, wie z. B. im Schwarzen Weg, ist in naher Zukunft ein Austausch von diversen Leitungen Beabsichtigte Maßnahme wird ausdrücklich begrüßt. Einstufung und Beurteilung der Kulturdenkmale im Untersuchungsgebiet soll im Zuge der Untersuchungen aktualisiert werden.	Keine Einwände
12 Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein	Herr Dr. Schulze	In die weitere Planung einbeziehen	In die weitere Planung einbeziehen

Firmenname	Abteilung	Bemerkung	Abwägung
13 Landwirtschaftskammer Schleswig-Holstein	Herr Augustin	Zu der Planung bestehen aus agrarstruktureller Sicht keine Anregungen.	Keine Einwände
14 ASF Abfallwirtschaft Schleswig-Flensburg GmbH	Frau Eysell	Keine Betroffenheit der Belange.	Keine Einwände
15 Wasser- und Schifffahrtsamt Lübeck	Frau Metzner	Die Belange der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sind nicht betroffen.	Keine Einwände
16 Landesamt für Landwirtschaft Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-	Außenstelle Husum, Frau Schmidt	Aus den Abteilungen Landwirtschaft und Bodenordnung gibt es im Hinblick auf die Planung keine Auskünfte, welche berücksichtigt werden müssen.	Keine Einwände
17 Wehrbereichsverwaltung Nord	Außenstelle Kiel Herr Haders	Das Untersuchungsgebietes liegt innerhalb des Zuständigkeitsbereiches des Flugplatzes Jagel.	Bauhöhenbegrenzung einhalten
18 Kreis Schleswig-Flensburg	Kreisentwicklung Bau- und Umweltverwaltung, Herr Wenner	Aus Sicht der Abfallentsorgungsbehörde bestehen keine Bedenken. Im Untersuchungsgebiet befinden sich ca. 50 altlastenverdächtige Flächen bzw. Altlasten, die sich überwiegend noch in Bearbeitung befinden. Die Daten zu den altlastenverdächtigen Flächen und Altlasten werden so bald wie möglich nachgereicht.	Keine Einwände
19 IHK Flensburg	Herr Wesemann	Die Vorbereitenden Untersuchungen sind für das Untersuchungsgebiet aus Sicht der IHK absolut notwendig.	Die Einbeziehung der Gewerbetreibenden und der Eigentümer im Untersuchungsgebiet wird empfohlen
20 Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein	Obere Denkmalschutzbehörde, Frau Schiller	Im Altstadtbereich ist mit dem Vorkommen von archäologischen Denkmälern zu rechnen. Sollten Baumaßnahmen geplant sein, die in den Boden eingreifen, ist damit zu rechnen, dass archäologische Untersuchungen erfolgen müssen. Genaue Angaben in welchem Umfeld dieses durchzuführen ist, können erst mit genauen Bauplänen, also im späteren Planverfahren gemacht werden.	In die weitere Planung einbeziehen
21 Amt Haddeby	Gemeinde Fährdorf, Dannewerk und Busdorf, Herr Kandler	Keine Anregungen und Bedenken.	Keine Einwände
22 Handwerkskammer Flensburg	Herr Pudschun	Zum jetzigen Zeitpunkt werden Anregungen und Bedenken nicht vorgebracht.	Keine Einwände
23 Amt Arensharde	Gemeinde Schuby, Herr Münch	Vorgelegte Planung wird zur Kenntnis genommen.	Keine Einwände
24 Verkehrsbetriebe Schleswig-Flensburg GmbH	Herr Möser	Die Kapazität des ZOB an der Königstraße ist vor allem zu Stoßzeiten nicht mehr ausreichend.	In die weitere Planung einbeziehen
25 Landesamt für Landwirtschaft Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-	Untere Forstbehörde, Herr Schneider	Von der unteren Forstbehörde wahrzunehmende öffentliche Belange der Fortswirtschaft sind nicht betroffen.	Keine Einwände

2. 2 Abwägung der Stellungnahmen der Behörden und Träger öffentlicher Belange

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 139 BauGB i. V. m. § 4 BauGB

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 14. November 2012 zur Abgabe ihrer Stellungnahme bis zum 14. Dezember 2012 gebeten

Idf. Nr.	Name / Anschrift	Stellungnahme vom:	Bedenken/ Anregungen	Abwägungsvorschlag / Anmerkung
1	Landrat des Kreises Schleswig-Flensburg Flensburger Straße 7 24837 Schleswig	10.12.2012	nein	In der weiteren Durchführung sind die Belange des Denkmalschutzes zu berücksichtigen.
2	Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein Niederlassung Flensburg Postfach 2753 24917 Flensburg			keine Stellungnahme abgegeben
3	Landesamt für Denkmalpflege des Landes Schleswig-Holstein Wall 47/51 24103 Kiel			keine Stellungnahme abgegeben
4	Deutsche Telekom AG Niederlassung Heide Postfach 1509 25735 Heide	22.11.2012	nein	
5	Industrie- und Handelskammer zu Flensburg Postfach 1942 24909 Flensburg			keine Stellungnahme abgegeben
6	Handwerkskammer Flensburg Postfach 1738 24907 Flensburg	13.12.2012	nein	
7	Archäologisches Landesamt Schleswig-Holstein Schloss Annettenhöf Brockdorff-Rantzau-Straße 7c 24837 Schleswig	06.12.2012	ja	Verweis auf die Stellungnahme vom 21. Januar 2011 mit der Bitte um Beachtung.
8	Finanzamt Schleswig Bewertungsstelle Suadicanistraße 26 24837 Schleswig			keine Stellungnahme abgegeben
9	Ev.-Luth. Kirchenkreis Schleswig Kirchenkreisamt Norderdomstraße 15 24837 Schleswig			keine Stellungnahme abgegeben
10	Kath. Kirchengemeinde St. Ansgar Lollfuß 61 24837 Schleswig			keine Stellungnahme abgegeben
11	Schleswiger Stadtwerke Poststraße 8 24837 Schleswig	10.12.2012	ja	Verweis auf die Stellungnahme vom 19. Januar 2011 mit der Bitte um Beachtung.
12	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein Abt. IV 9 Landesplanung Postfach 7125 24171 Kiel	19.11.2012	nein	Ggf. sind in der Durchführung der Maßnahme, insbesondere im Hinblick auf Bauleitplanungen, weitere Abstimmungen erforderlich.
13	Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein Abt. IV 6 Ortsplanung Postfach 7125 24171 Kiel			keine Stellungnahme abgegeben
14	Stadt Schleswig Fachbereich Bürgerservice - FD Ordnung Rathausmarkt 1 24837 Schleswig			keine Stellungnahme abgegeben
15	Stadt Schleswig Fachbereich Bau - FD Liegenschaftsmanagement/ Tiefbau Gallberg 3 24837 Schleswig			keine Stellungnahme abgegeben
16	ASF Lollfuß 67 24837 Schleswig			keine Stellungnahme abgegeben
17	VSF GmbH St. Jürgen Straße 57 24837 Schleswig			keine Stellungnahme abgegeben
18	Schleswig Holstein Netz AG Netzcenter Schuby Husumer Straße 5 24850 Schuby			keine Stellungnahme abgegeben
19	Schleswig-Holsteinische Landestheater und Sinfonieorchester GmbH Lollfuß 49-53 24387 Schleswig			keine Stellungnahme abgegeben
20	Stiftung Schleswig-Holsteinische Landesmuseen Schloss Gottorf Schloßinsel 1 24837 Schleswig			keine Stellungnahme abgegeben

3. Protokoll der Öffentlichkeitsbeteiligung vom 14.11.2012

Datum: 14.11.2012

Ort: Rathaus Schleswig,
Ratssaal

1. Betroffene gemäß Einladung
2. Herr Dahl, BGM
3. Herr Bosholm, Vorsitzender Bau- und Umweltausschuss
4. Frau Tomczak, Stadt
5. Frau Siegel, Stadtmarketing
6. Herr Wesemann, IHK
7. Frau Haan, BIG
8. Frau Dietrich, BIG

1. Frau Mahrt, Stadt

Pkt.	Inhalt
1.	Maßnahme / Objekt
	Vorbereitende Untersuchungen Schleswig Innenstadt
2.	Anlass
	Informationsveranstaltung gemäß § 137 BauGB
3.	Inhalt
	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Begrüßung durch den Bürgermeister Herrn Dahl ▪ allgemeine thematische Einführung durch Frau Tomczak ▪ Vorstellung der Vorbereitenden Untersuchungen durch die BIG-STÄDTEBAU GmbH ▪ Vorstellung der PACT-Initiative durch Frau Siegel und Herrn Wesemann ▪ Vorstellung des Beratungsstandes ISEK-Beirat durch Herrn Bosholm <p>Nach der Vorstellung wurde den Teilnehmern die Möglichkeit gegeben, Fragen zu stellen und Anregungen vorzubringen:</p> <p>1. Ein Anwohner schildert die Problematik der unebenen Pflasterbeläge im Stadtweg bei Regen. Stadt: Die Anmerkung wird aufgenommen.</p> <p>2. Es wird nachgefragt, welche Prioritäten bei den vorgeschlagenen Maßnahmen gesetzt werden. Stadt/BIG: Die Maßnahmen sind bislang ohne Gewichtung. Die zeitliche Abfolge ist Gegenstand des Maßnahmenplans der nach Zustimmung zum Fördermitteleinsatz durch das IM regelmäßig fortgeschrieben wird. Der Maßnahmenplan enthält eine Prioritätenliste und wird durch die politischen Gremien beschlossen.</p> <p>3. Es wird angeregt, die Stadtbegrünung hinsichtlich der Zweckmäßigkeit und des Wertes zu prüfen, ggf. müssen Bäume u.a. im Stadtweg auch umgepflanzt werden um die dargestellten Ziele zu erreichen.</p>

Pkt.	Inhalt
	<p>4. Kann die Stadt die Eigenmittel für die Maßnahmen aufbringen? Es besteht die Befürchtung, dass weitere wichtige städtische Projekte vorerst zurückgestellt werden. Stadt: Die gemäß Kostenschätzung vorgesehenen Eigenmittel zur Umsetzung würden bei Realisierung in einem Zeitraum von 10-15 Jahren notwendig werden. Dies wird in der Haushaltsplanung berücksichtigt und im Verhältnis zu weiteren städtischen Maßnahmen außerhalb des Sanierungsgebietes betrachtet.</p> <p>5. Es wird angeregt, bei der Umstrukturierung des ZOB-Geländes den Abriss des ZOB-Gebäudes in Erwägung zu ziehen. Die vorhandene Nutzungen könnten in das EG des Parkhauses umgesiedelt werden. Stadt/BIG: Ein Abbruch des Gebäudes ist bislang nicht berücksichtigt.</p> <p>6. Es wird angeregt, verstärkt die touristischen Angebote zu stärken. Hierzu gehören neben einem Informationssystem auch die bauliche Verbesserung von wichtigen Wegeverbindungen wie der Langen Straße oder der Verbindung der Innenstadt zum Schloss Gottorf.</p> <p>7. Es wird angeregt, die Bemühungen der Stadt sich als überregionaler Gesundheitsstandort aufzustellen, weiter zu verfolgen. Des Weiteren soll die Stadt auch die Schaffung von Wohnmodellen für jung/alt in der Innenstadt im Auge behalten.</p> <p>8. Es wird mehrfach die Frage geäußert, warum das Landestheater nicht im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet liegt. Stadt: Die Sanierung des Landestheaters ist nur mit einem hohen finanziellen Mittelaufwand umzusetzen, die derzeit nicht gesichert sind. Die Ziele der Sanierung sehen die Stärkung der Innenstadt durch die Verbesserung des Einzelhandels, der Verbesserung der Wegeverbindungen für Besucher und Touristen sowie der Modernisierung der Gebäudesubstanz zwischen Poststraße und Gallberg vor. Da die Stadt nur über ein begrenztes Finanzvolumen verfügt, wird der Schwerpunkt zunächst auf den Bereich Stadtweg zwischen Poststraße und Gallberg gesetzt.</p> <p>9. Die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen zeigen ausschließlich die Defizite und „schlechten“ Seiten. BIG: Inhalt der Vorbereitenden Untersuchungen ist eine Erfassung von städtebaulichen Missständen, der Darstellung von Potentialen und möglichen Maßnahmen. Mängel können gleichwohl als „Chance“ gesehen werden, die Innenstadt zielorientiert zu entwickeln.</p> <p>10. Es wird angeregt, Verweilpunkte/Aufenthaltsqualitäten zu stärken, insbesondere in den Bereichen vom Stadtweg zum Gallberg, Capitolplatz, ehem. Hertie und Amalienplatz. Gleichwohl können diese Orte als „touristische Punkte“ ausgebaut und mit weiteren wie dem Museum zu einem Rundgang verknüpft werden. BIG: Die Anregung wird aufgenommen. Der Aufbau eines touristischen Leitsystems bzw. die Verknüpfung mit Punkten außerhalb des Untersuchungsgebietes ist nicht Bestandteil der VU.</p> <p>11. Es wird nachgefragt, wie hoch die Unterstützung der Eigentümer bei einer Modernisierung sein kann und ob diese durch die Stadt zu einer Modernisierung verpflichtet werden können. BIG: Mit Feststellung eines Modernisierungsbedarfes in den Vorbereitenden Untersuchungen (orangefarbene und rotfarbene Eintragung im Plan „Mängel und Konflikte“)</p>

Pkt.	Inhalt
	<p>gibt es für den Eigentümer die Möglichkeit, nach geltender Förderrichtlinie bis zu 30% Förderung der zuwendungsfähigen Kosten als Zuschuss zu erhalten. Der Eigentümer ist verpflichtet sein Objekt instand zu halten und den geltenden Standards anzupassen. Für die Stadt besteht nach dem BauGB die Möglichkeit bei Unterlassung von Instandsetzungs- oder Modernisierungspflichten des Eigentümers, diesem hierzu ein Gebot auszusprechen.</p> <p>12. Wie wird mit dem Standort ehem. Hertie von Seiten der Stadt weiter verfahren? Stadt: Das Objekt soll Ende November zwangsversteigert werden, ein Kaufinteresse der Stadt wird derzeit geprüft. Es ist wesentlich, mit Bekanntwerden des neuen Eigentümers eine entsprechende Entwicklung im Sinne der Stadtentwicklung und den Zielen der Vorbereitenden Untersuchungen zu forcieren.</p> <p>13. Welche Möglichkeiten hat die Stadt steuernd bei der Entwicklung des Standortes „Nootbaar“ einzuwirken, das Gebäude würde sich gut als Markthalle eignen. Stadt: Derzeit hat die Stadt nur geringe Möglichkeiten die Entwicklung zu steuern. Jedoch will man ähnlich wie bei Hertie mit dem neuen Eigentümer das Gespräch hinsichtlich der innerstädtischen Entwicklung führen. Eine attraktive öffentliche Nutzung wird unterstützt.</p>