

Planungswettbewerb

## **INNENSTADT SCHLESWIG |**

### **NEUGESTALTUNG DER ERSCHLIESSUNGSANLAGEN IM SANIERUNGSGEBIET**

Im Rahmen des begonnenen Stadtumbaus ergibt sich die Chance, die Innenstadt Schleswigs als regionales Versorgungs- und Einzelhandelszentrum zu stärken und attraktiver zu gestalten. Dies trägt in der Folge zu einem attraktiveren Wohnumfeld und hoher Lebensqualität bei, was Kaufkraft bindet und Abwanderung entgegenwirkt. Die zentralen Straße und Plätze werden zeitgemäß gestalterisch und funktional aufgewertet und ein neues Entrée in die Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen. Grundlage der Umgestaltung bilden die bereits durchgeführten städtebaulichen Rahmenplanungen, die viele beteiligte Akteure im Diskurs mit der Stadtgesellschaft bereits miteinander erarbeitet haben.

#### **Raumkonzeption | Städtebau**

Im Bestand fokussiert sich das Geschäftsleben insbesondere auf den Stadtweg, der als lineares Element und historische Wegeverbindung in Ost-West-Richtung die Innenstadt prägt. Daneben fehlen größere zusammenhängende Platzflächen, die ein typisches Orts-Zentrum markieren. Durch den Abriss des bestehenden Parkhauses am ZOB und die bauliche Neuordnung werden Flächen frei, die für die Herausbildung einer neuen Platzabfolge und als zentraler Ankunftsort in der Innenstadt genutzt werden. Das Zentrum von Schleswig erhält ein ganz neues Gesicht für Bewohner und Gäste.

Der neue großzügige Platzraum am Bürgerforum leitet über in den Capitolplatz und fungiert als Scharnier zur Anbindung in Nord-Süd- und Ost-West-Richtung. Zukünftig kann der Stadtweg in direkter Verbindung vom ZOB aus erreicht werden. Gleichzeitig gewinnt der Schwarze Weg als parallel zum Stadtweg verlaufende Ost-West-Verbindung an Bedeutung. Der Hinterhofcharakter wird beseitigt. Der Lornsenpark wird stärker in das Freiraumnetz und wichtige Grünstruktur im Zentrum eingebunden.

Die Anfangs- und Endpunkte der Fußgängerzone Stadtweg werden ebenfalls durch neue Plätze betont und somit klar erkennbare Entreés von allen Seiten in die Innenstadt geschaffen.

#### **Freiraumplanerischer Entwurf**

Zentrales Gestaltungselement der Fußgängerräume ist ein einheitlicher Belag, der alle Bereiche optisch miteinander verbindet und so eine Großzügigkeit vermittelt, bei der die funktionalen Anforderungen visuell zurücktreten. Hierbei wird eine Differenzierung in Material- und Verlegart zwischen der Fußgängerzone Stadtweg, dem Schwarzen Weg und

den Platzflächen vorgenommen um hier den inhaltlichen Unterschied sichtbar zu machen, jedoch gleichzeitig einen starken Zusammenhang zu wahren.

Die historische Fussgängerzone Stadtweg wird durchgängig einheitlich für eine starke Adressbildung gestaltet und erhält eine Gliederung durch eine mittige Baumreihe mit Entwässerungs- und Leitelement sowie notwendiger Ausstattung und Verweilmöglichkeiten. Der neue Platz am Bürgerforum und ZOB wird ganz neu geschaffen und spannt sich niveaugleich zwischen den Randbebauungen auf. Im Norden wird der Platz gefasst durch einen kleinen Baumhain im Süden sorgen lockere Pflanzelemente für eine Fassung. Das Zentrum des Platzes wird durch ein großzügiges Wasserspiel belebt und sorgt für Abkühlung an heißen Sommertagen. Eine klare Zonierung zwischen Platzfläche zum Aufenthalt und der schnellen Wegeanbindung vom ZOB über den Capitolplatz zum Stadtweg vermeidet Konflikte zwischen den Fußgängerbewegungen.

Der Capitolplatz bleibt in seinen bestehenden Raumkanten erhalten wird jedoch durch eine einheitlichere Ausbildung der Beläge großzügiger und zusammenhängender gestaltet. Dabei wird der Straßenraum der Plessenstraße soweit möglich und zulässig in den Platzraum integriert. Ebenso wird der Haltestellenbereich soweit möglich materialgleich in die Platzfläche mit einbezogen. Durch die optische Zurücknahme der Funktionen entsteht mehr Großzügigkeit bei gesteigerter Aufenthaltsqualität. Die bestehenden Trompetenbäume werden soweit möglich in die Neugestaltung einbezogen. Als Pendant wird am nördlichen Ende ein Pflanzobjekt mit Baum positioniert. Dazwischen sorgt ein belagsbündiges Wasserspiel für akustische Auflockerung.

Der neue Kulturplatz an der ehemaligen Hertiefläche wird als neuer westlicher Zugangsplatz mit analogen Gestaltungselementen wie Capitolplatz und Platz am Bürgerforum herausgearbeitet. Der starke Höhenunterschied an der Moltkestraße wird durch eine großzügige Sitzstufenanlage abgefangen, die Bühne und Zuschauerraum zugleich bildet. Direkt an der Gebäudefassade sorgt eine funktionale Laufftreppe für die Überwindung des Höhenunterschiedes um hier eine möglichst niveaugleiche Fassadenanbindung an die Platzfläche zu ermöglichen.

Am Kornmarkt wird die Aufweitung im Duktus der umgebenden Fussgängerzonen-Gestaltung weitergeführt.

Am Gallberg wird ebenfalls ein Platzbereich angedeutet, der jedoch erst richtig zum Leben erwachen kann, wenn hier weiterer Verkehr entnommen wird.

## **Verkehre und Infrastrukturen**

Die Abwicklung der Verkehre folgt den neuen Konzepten für den ZOB, die Poststraße und

den Schwarzen Weg sowie die Lange Straße/ Gallberg.

Der neue ZOB als zentraler Ankunfts- und Abfahrtsort des ÖPNV verbleibt an bestehender Stelle und wird in der Positionierung etwas angepasst. Ein- und Ausfahrt erfolgen über die König- und Plessenstraße. Die Zufahrt des neuen Parkhauses am ZOB erfolgt zukünftig nur noch über die Königstraße, damit werden der Schwarze Weg/Capitolplatz frei von Parkhausverkehren und stehen zukünftig dem Fußgänger und Radfahrer zur Verfügung. Der Schwarze Weg wird als temporeduzierte Fahrradstraße ausgebaut und steht diesen in erster Linie zur Verfügung. Gleichzeitig werden die Gehwegbereiche maximal erweitert. Der MIV muss sich in diesem Bereich unterordnen. Hier entsteht eine zügige Radwegeverbindung, die Radverkehre konzentriert und die damit Konflikte in den übrigen Wegebeziehungen reduziert.

Im Bereich der Langen Straße wird ein Shared Space ohne ablesbare Zonierung für die Verkehrsteilnehmer umgesetzt. Am Gallberg ist ein Gegenverkehr nur bis zur Einmündung in den Stadtweg möglich.

Fahrradständer werden dezentral verteilt an allen Zugängen angeboten, wo gewünscht auch mit Elektro-Ladeinfrastruktur. Direkt am ZOB entsteht eine überdachte zentrale Fahrradabstellanlage ebenfalls mit E-Lade-Infrastruktur.

Die neuen ÖPNV-Haltestellen am ZOB werden zurückhaltend in die neue Platzfläche integriert ohne eine optische Trennwirkung zu entfalten. Die notwendigen Beläge für die Busfahrflächen werden optisch stark an die umgebenden Platzbeläge angenähert.

Die Passagen entlang der Fassaden bleiben frei von Einbauten und stehen der Durchfahrt für Feuerwehr und sonstigen Liefer-, Ver- und Entsorgungsverkehren zur Verfügung.

Wo möglich wird in Nebenflächen Grünraum zur offenen Versickerung und Rückstau von Oberflächenwasser geschaffen.

### **Oberflächengestaltung | Materialitäten**

In allen fußläufigen Bereichen und in den Platzflächen kommen regional typische Klinker-Beläge in unterschiedlichen Formaten und Verlegeverbänden zum Einsatz um den historischen Bezug im Zentrum zu stärken. Ebene Oberflächen und kleine Fugen erhöhen den Laufkomfort. Begrenzende Einfassungen und Sitzaufkantungen werden analog aus farbabgestimmtem Beton- oder Naturstein-Material gefertigt. Unterhalb der Bäume wird der Belag in wassergebundener Decke und Kies farbgleich und offen ausgeführt.

Fahrbahnbereiche werden wo möglich und zulässig mit farbabgestimmten Betonpflasterbelägen in optischer Annäherung an die Klinkerbeläge ausgebildet.

Die Fahrflächen des ZOB werden in Ortbeton ausgeführt, der farblich gut angepasst werden

kann.

### **Vegetation | Grünstrukturen**

Im Hinblick auf den Klimawandel und sommerliche Hitzeereignisse werden gesunde Bäume erhalten und in die Planung integriert. Sie spenden Schatten an heißen Sommertagen. Wo notwendig werden Baumsanierungsmaßnahmen durchgeführt.

Entlang der Straßen werden Reihen mittel- bis großkroniger Bäume aufgepflanzt.

In den Fußgängerzonen kommt ein klein- bis mittelkroniger Baum aus klimatoleranter Artenliste zum Einsatz, der ausreichend aufgeastet werden kann, dabei ausreichend Schatten spendet und die Fassaden nicht zu sehr verstellt. Jahreszeitliche Blühaspekte wie bei Kirschen oder Äpfeln bereichern das Bild. Eine besondere Laubfarbe z.B. rotlaubig sorgt im Stadtweg für eine Alleinstellung und Wiedererkennung.

### **Ausstattung**

Insgesamt wird mit zusätzlicher Ausstattung im Hinblick auf Unterhalt und Vandalismus sowie Kriminalprävention zurückhaltend umgegangen. Sitzangebote werden möglichst in bauliche Elemente (Sitzaufkantungen) integriert. Hier bieten neue Groß-Bänke auf den Plätzen sowie mittig in den Fußgängerzonen ein hohes Verweilangebot. Abfalleimer und Fahrradbügel werden in kleinen Gruppen an den Zugängen angeboten. Wo notwendig werden Poller angeordnet um die Zufahrt auf die Platzfläche zu regulieren. Unterhalt und Pflege stehen durch die Einfachheit und Robustheit im angemessenen Verhältnis.

Für optische und akustische Effekte, sowie Abkühlung an heißen Sommertagen sorgen Wasserspiele.

Eine einheitliche Ausstattungsfamilie kann zu einer stärkeren Identität in der Innenstadt beitragen.

### **Barrierefreiheit**

Alle Bereiche werden barrierefrei und möglichst stufenlos oder über Rampen zugänglich für Mobilitätseingeschränkte gestaltet. Borde werden wo möglich niedrig, z.B. mit 3 cm Höhe ausgeführt, so dass an jeder beliebigen Stelle gequert werden kann. Notwendige Stufen werden ausreichend kontrastreich hergestellt. Sinnvolle Leitlinien aus taktilen Elementen werden z.B. an Übergängen eingebaut. Als Leitlinien werden sonstige andere Gestaltungselemente auf dem Platz wie z.B. Entwässerungsrinnen oder Belagswechsel wo möglich mit genutzt. Notwendige Haltesteige der Busse werden fließend mit kontrastreicher Kante in den Flächenbelag integriert.

## **Technische Infrastruktur**

Alle notwendigen Versorgungen für Veranstaltungen auf den Plätzen wie Strom, Wasser und Abwasser werden bei Bedarf als überfahrbare Unterflurverteiler in der Fläche verteilt angeboten.

## **Beleuchtung**

Die schnellen Wegebeziehungen der umlaufenden Ränder und die Vorfahrtbereiche werden mit niedrigen Mastleuchten ausgeleuchtet. An den Straßen werden die Leuchten fahrbahnbegleitend als Mastleuchte verortet. Alle Hauptwegebeziehungen und Fahrbahnflächen werden normgerecht und sicher ausgeleuchtet. Punktuell kann inszenierende Beleuchtung zum Einsatz kommen. Im weiteren folgt die Lichtintensität und Farbgebung dem übergeordneten Lichtkonzept.

## **Nachhaltigkeit**

Dem Schutz und der Bewahrung bestehender Ökosysteme, von Tieren und Pflanzen schon während der Planung und in der baulichen Umsetzung kommt höchste Bedeutung zu. Die Vermeidung von Eingriffen in hoch sensiblen Bereichen, der schonende Geräteeinsatz, die Reduktion von Emissionen und die Einhaltung von Schonzeiten tragen dazu bei. Zum Einsatz kommen nur nachhaltige Baustoffe aus ressourcenschonender Herstellung und nicht ausbeuterischer Arbeit. Wo möglich werden auch Materialien wieder verwendet oder Gebrauchtmaterial aus anderen Regionen verbaut. Ein aktives Bodenmanagement und eine Bodenaufbereitung vor Ort soll zu möglichst wenig Ab- und Anfuhr von Material führen. Wo zulässig und möglich sollen Recyclingbaustoffe zum Einsatz kommen oder vor Ort aufbereitet werden. Auch eine aktive Niederschlagswasserbewirtschaftung kann Folgekosten reduzieren und sollte in Zeiten des Klimawandels oberstes Gebot sein. Die Leuchtentechnik wird auf den aktuellen energiereduzierten Standard (LED) modernisiert. Ziel ist die Reduktion eingesetzter Energie bei der Herstellung, ein möglichst geringer Materialverbrauch sowie niedrige Folgekosten im Sinne des Unterhalts und der Pflege im angesetzten Lebenszyklus.