Flensburg
Südstadt Bahnhofsumfeld
Vorbereitende Untersuchungen nach §141 BauGB

IHR Sanierungsträger
Flensburger Gesellschaft für
Stadterneuerung mbH
Am Pferdewasser 14
24937 Flensburg

Dipl.-Ing. Stefanie Hagen
Dipl.-Ing. Andreas Gutschank

Im Auftrag der Stadt

Südstadt Bahnhofsumfeld

Vorbereitende Untersuchungen
nach §141 BauGB

Flensburg, den 21.12.2012

Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung ... 5
1.1 Anlass ... 5
1.2 Aufgabenstellung und Ziele ... 5
1.3 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ... 6
1.4 Verfahren zur Vorbereitung der Sanierung ... 8
1.5 Vorgehensweise und Inhalt der Untersuchung ... 11

2. Bestandsaufnahme und Analyse ... 12
2.1 Gliederung der Bestandsaufnahme ... 12
2.2 Stadtgeschichtliche Entwicklung ... 12
2.3 Geologie, Hydrologie, Boden, Altlasten ... 15
2.4 Geltendes Planungsrecht und sonstige Bindungen ... 16
2.5 Verkehr ... 18
2.6 Sozialstruktur ... 22
2.7 Räumliche Gliederung des Untersuchungsgebietes ... 27
2.8 Beschreibung und Bewertung der räumlichen Teilbereiche ... 28
2.8.1 Achter de Möhl ... 28
2.8.2 Carlisle Park / Feuerwehr / Hallenbad ... 34
2.8.3 Brauerei / Post ... 38
2.8.4 Bundesbahn ... 41
2.8.5 Ehemaliger Güterbahnhof / Sportplatz / ehemaliger Bauhof ... 44
2.8.6 Horn Tecalemit Werksgelände ... 55
2.8.7 Wald / Hangbereiche nordöstlich der Bahnstrecke / Freilandlabor ... 58
2.8.8 Ehemaliges Bahnbetriebswerk ... 60
2.8.9 Südwestlich der Bahn / Waldorfschule ... 61
2.9 Zusammenfassung der Bestandsanalyse, Beurteilung der Potentiale und Defizite ... 63

3. Prüfung der Sanierungsvoraussetzungen nach dem Baugesetzbuch ... 67

4. Leitlinien / Sanierungsziele ... 70
4.1 Leitlinien der Sanierung ... 70
4.2 Sanierungsziele ... 73
4.3 Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen ... 75

5. Sanierungsrechtliche Vorschriften, Instrumente des besonderen Städtebaurechts ... 78
5.1 Wahl des Verfahrens ... 78
5.2 Abgrenzung des Sanierungsgebietes ... 79
5.3 Umfang der Genehmigungspflichten ... 81
5.4 Besondere sanierungsrechtliche Vorschriften (§152-156) ... 81

6. Vorbereitung eines Rahmenplans ... 82

7. Durchführung der Sanierung ... 83
7.1 Weiteres Verfahren nach der förmlichen Festlegung ... 83
7.2 Maßnahmen- und Zeitplan ... 84
7.2.1 Maßnahmen der Vorbereitung ... 85
7.2.2 Ordnungsmaßnahmen ... 85
7.2.3 Baumaßnahmen ... 85
7.2.4 Abschnittsweise Realisierung ... 85
7.3 Kosten- und Finanzierungsübersicht ... 87

8. Anhang ... 91

Abbildungsverzeichnis

Plan Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtraum 7
Plan Räumliche Abgrenzung des Vorkaufsrechtes 10
Historisches Foto Flensburger Bahnhof 13
Abbildung: Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte 2010 19
Plan Darstellung der Gliederung des Untersuchungsgebietes 27
Luftbild Teilbereich 1 28
Ausschnitt aus dem Rahmenplan „Östliche Altstadt“ 29
Waitzstraße 24 und 26 Hofsituation 31
Dampf-Chokoladenfabrik Törsleff und Elley 31
Waitzstraße 20 / Helenenallee 7-13 32
Bahnhofsvorplatz, Eingangssituation Carlisle-Park 35
Hallenbad, Leerstand; Straßenraum Mühlendamm 36
Postgebäude in der Bahnhofstraße 40 / Brauerei Am Munketoft 39
Eckhaus der Wohnungsgenossenschaft 40
Repräsentative Fassade des Hauptbahnhofs mit Vorplatz 42
Repräsentative Empfangshalle / Carlisle-Park 42
Ehemalige Eilgut- und Gepäckabfertigung / Stellwerk Fo 43
Luftbild mit Zonierung 44
Brachfläche östlich ehem. Güterbahnhof 44
Sportplatz Willi-Merkl / Brachfläche mit Altlastverdacht 45
Brachflächen und Erschließung Am Bundesbahnhof 45
Erschließungsweg Am Mühlenteich / Lagerfläche 46
Brache Flurstück 82 48
Ehemaliger Bauhof 49
Kulturwerkstatt Kühlhaus 49
Tabelle Eigentümerstruktur in Teilbereich 5 52
Ehem. Güterbahnhof Mühlendamm 21 mit Büronutzung 52
Reichspostgebäude 53
Am Bundesbahnhof 3 / Zwischenbau und Am Bundesbahnhof 1 54
Ehem. Stall Am Bundesbahnhof / Ungenutzte Flächen Am Bundesbahnhof 54
Gleisbach Einlauf 56
Munketoft 42 57
Ehemaliges Gleistal mit Feuchtbereichen / Südhang mit Trockenrasen 59
Gleisbach naturnahe Abschnitte 59
Bestandsplan 1: Verkehrliche Mängel und Defizite 64
Bestandsplan 2: Bauliche Mängel und Defizite 64
Bestandsplan 3: Gesamtübersicht Mängel und Defizite 66
Leitbildplan 76
Plan Sanierungsgebietsabgrenzung 80
Rahmenplan (Vorentwurf) 82
Plan Zonierung zum Ausfalten ..... letzte Seite

1. Einleitung

1.1 Anlass

Das Güterbahnhofsareal mit anschließendem Güterbahnhofstal umfasst große Flächen, die seit Jahren sich selbst überlassen sind oder nur einer geringen Nutzung dienen. Seit der Aufgabe des Betriebs des Güterbahnhofs durch die Bahn Mitte der 90er Jahre des letzten Jahrhunderts und der Entfernung der Gleise sind nur geringe Aktivitäten erkennbar. Lediglich das „Kühlhaus“, eine freie Kultureinrichtung in den ehemaligen bahnbetrieblichen Lagerräumen, kann die Abgelegenheit sinnvoll für Konzert- und Disko-Veranstaltungen nutzen, ohne Nachbarn übermäßig zu stören.

Durch die Widmung für den Bahnbetrieb waren die überwiegenden Flächen dem planerischen Zugriff der Stadt Flensburg entzogen. Mit dem Verkauf von ca. 10 ha Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs durch die Aurelis Asset GmbH an eine Flensburger Projektgesellschaft und der anschließenden Entwidmung besteht erstmals die Möglichkeit, die Flächen mit dem Ziel der Schaffung von Baurecht oder anderer Nutzungen zu überplanen und sie öffentlich zu erschließen. Bei weiteren Flächen in Bahnhofsnähe verhandelt die Aurelis Asset GmbH noch mit verschiedenen Interessenten über den Erwerb. Auch hier wird eine Entwidmung in Aussicht gestellt.

Darüber hinaus steht das ehemalige Hallenbad an der Bahnhofstraße seit mehr als zwei Jahren leer. Die angrenzende Feuerwehr hat einen erheblichen Modernisierungs- bzw. Anpassungsbedarf und die öffentlichen Räume im Bahnhofsumfeld sind ebenfalls erneuerungsbedürftig. Die Achse Bahnhof – Innenstadt, als Visitenkarte einer Stadt nach der Ankunft am Bahnhof, wird dieser Funktion nicht gerecht. Insbesondere zwischen Munketoft und Helenenallee klafft ein städtebauliches Loch in der Blockrandbebauung.

Mit Beschluss vom 30.11.2010 hat der Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung und am 09.12.2010 die Ratsversammlung die Einleitung vorbereitender Untersuchungen gemäß § 144 BauGB beschlossen mit dem Ziel der Prüfung, ob Struktur- und Funktionsschwächen vorliegen und ob die Beseitigung der strukturellen Mängel und Substanzschwächen die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet erforderlich machen. Sollten die vorbereitenden Untersuchungen zu diesem Ergebnis kommen, dann wären Sanierungsziele aufzustellen und Eckpunkte eines städtebaulichen Rahmenplanes vor dem Hintergrund der innerstädtischen Lage und des erheblichen Entwicklungspotentials des Gebietes zu erarbeiten (vgl. RV 151/2010 im Anhang).

1.2 Aufgabenstellung und Ziele

Ziel vorbereitender Untersuchungen ist es, die Notwendigkeit eines Sanierungsgebietes, also die Anwendung des besonderen Städtebaurechts und das öffentliche Interesse an den Zielen der Sanierung zu prüfen und ggf. zu begründen. Vorbereitende Untersuchungen sind Voraussetzung für eine förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet, für die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen wie Ordnungs- und Baumaßnahmen und für den Einsatz von Städtebaufördermitteln. Im Rahmen einer vorbereitenden Untersuchung ist zu prüfen, ob die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung gewährleistet und die Finanzierung der Maßnahmen gesichert ist. Es sollen alle Beurteilungsgrundlagen für die Entscheidung über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse gewonnen werden.

Gegenstand der vorbereitenden Untersuchungen ist damit die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung. Im Vorfeld wird eine umfassende Bestandsaufnahme und Analyse des Untersuchungsgebietes durchgeführt. Schließlich gehört die Abgrenzung des tatsächlichen Sanierungsgebietes zu den Aufgaben der Vorbereitung.

Des Weiteren sollen Eckpunkte eines Rahmenplanes, entsprechende Maßnahmenpläne und eine grobe Kosten- und Finanzierungsübersicht erstellt werden.

1.3 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet liegt im Stadtteil „Sandberg“ (in den Bezirken Achter de Möhl und Adelbylund) und im Stadtteil „Südstadt“ (im Bezirk Martinsberg) und grenzt im Norden direkt an die Altstadt / Innenstadt (St. Nikolai). Eine Verbindung zur Innenstadt besteht über die Bahnhofstraße. Die Entfernung vom Bahnhof zum Südermarkt beträgt ca. 950 m.

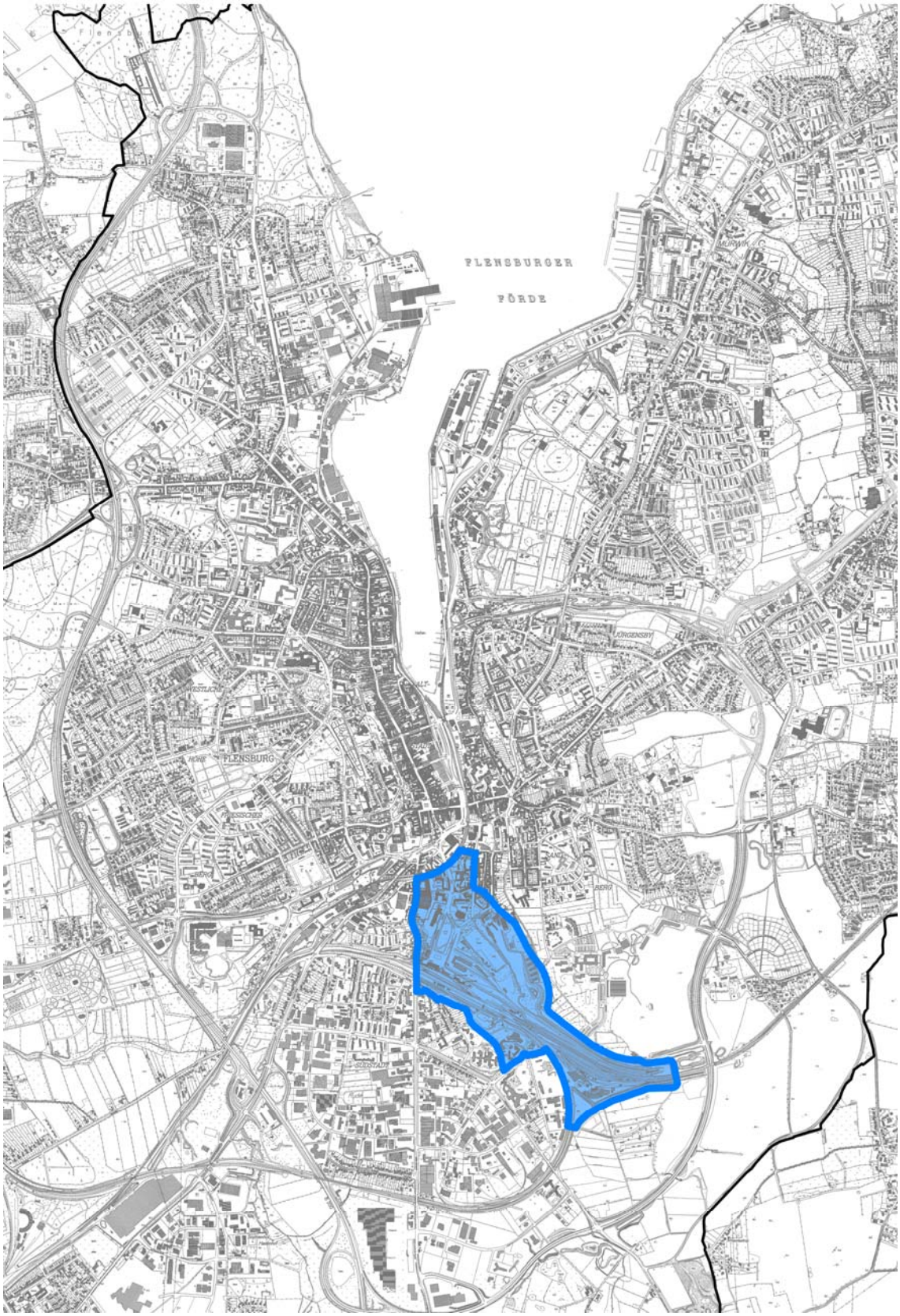
Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich vom Flensburger Bahnhof im Westen über den Carlisle-Park und das Brauereigelände bis an die Bahntrasse des Dammgleises Richtung Hafen südlich des Deutschen Hauses. Im Westen bildet die Schleswiger Straße und im Norden die wenig genutzte Bahntrasse die Gebietsgrenze. Im Osten bilden die Waitzstraße und die Straße Munketoft (K8) bis zur Peelwattbrücke die Gebietsgrenze. Damit sind die Bereiche um das ehemalige Hallenbad, die Sportplatzanlagen (genannt Willi-Merkl-Platz), die Produktionsstätte und der Unternehmenssitz des Pumpenherstellers Horn Tecalemit, der ehemalige städtische Bauhof, die Studentenwohnanlagen am Munketoft, das Freilandlabor der Universität, die Areale des ehemaligen Güterbahnhofs, das angrenzende Güterbahnhofstal und die Gleisanlagen Teile des Untersuchungsgebietes.

Die südlich angrenzende Dreiecksfläche zwischen den Gleisen nach Kiel und Padborg (Dänemark), auf der sich früher Lokschuppen und Serviceanlagen der Bahn befanden, gehört ebenfalls zum Untersuchungsgebiet. Die Straße Peelwatt, heute nur noch Geh- und Radweg, bildet die südöstliche Gebietsgrenze. In diesem Bereich bildet das Gleis nach Padborg (Dänemark) die südwestliche Gebietsgrenze.

Südlich des Bahnhofs und der Gleisanlagen gehört nur noch ein kleiner Bereich mit der Waldorfschule im Süden und dem Grünzug am Kockeschünegang bis zur Schleswiger Straße zum Untersuchungsgebiet.

Insgesamt umfasst das Untersuchungsgebiet ca. 72,6 ha Fläche unterschiedlicher Nutzungen, unterschiedlicher Nutzungsintensität und unterschiedlichen Gebietscharakters, so dass im folgenden Kapitel eine Gebietsgliederung und differenzierte Beschreibung der einzelnen Teilbereiche erfolgt.

Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtraum



1.4 Verfahren zur Vorbereitung der Sanierung

Bekanntmachung, Auftakt

Der Beschluss der Ratsversammlung der Stadt Flensburg zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen für das Gebiet „Südstadt, Bahnhofsumfeld“ wurde am 17.12.2010 im Flensburger Tageblatt, Flensborg Avis und der Internet-Seite der Stadt Flensburg entsprechend den Anforderungen des §141 (4) BauGB ortsüblich bekannt gemacht (siehe Anhang).

Mit dieser Bekanntmachung greift §15 BauGB, der für Anträge auf Durchführung eines Vorhabens oder Erteilung einer Teilungsgenehmigung im Sinne eines genehmigungspflichtigen Vorhabens, einer Grundstücksteilung oder Rechtsvorgängen gemäß §144 BauGB, die Zurückstellung von Baugesuchen für längstens zwölf Monate ermöglicht, wenn zu befürchten ist, dass das beabsichtigte Vorhaben die Durchführung der Sanierung unmöglich macht oder erheblich erschwert. Maßgeblich sind die Ziele der Sanierung bzw. die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen. Alle gebäude- oder grundstücksbezogenen Maßnahmen, die den Sanierungszielen entsprechen und einer Umsetzung der vorgesehenen Sanierungsplanungen nicht entgegenstehen, können vor, während oder nach den vorbereitenden Untersuchungen durchgeführt werden.

Weiterhin ist mit der Bekanntmachung auf die Pflicht der Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstige im Besitz oder zur Nutzung eines Grundstücks, Gebäudes oder Gebäudeteils Berechtigte sowie ihre Beauftragten gegenüber der Gemeinde hingewiesen worden, Auskunft über die Tatsachen zu erteilen, deren Kenntnis zur Beurteilung der Sanierungsbedürftigkeit des Gebietes oder zur Vorbereitung oder Durchführung der Sanierung erforderlich ist.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 07.02.2011 wurden von der Stadt Flensburg die Träger öffentlicher Belange im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung und Mitwirkung gemäß §139 Abs. 2 BauGB mit der Bitte um Stellungnahme angeschrieben. Das Anschreiben und die Liste der beteiligten Träger öffentlicher Belange mit der Abwägungstabelle sind im Anhang beigefügt.

Nach Fertigstellung des Entwurfes dieser vorbereitenden Untersuchungen wurde dieser den Trägern öffentlicher Belange von der Stadt Flensburg mit Schreiben vom 24.09.2012 im Rahmen der Beteiligung und Mitwirkung gemäß §139 Abs. 2 BauGB mit der Bitte um Stellungnahme übersandt. Die Stellungnahmen und die Abwägungen sind im Anhang ebenfalls beigefügt.

Workshop mit Eigentümern, Institutionen und Verwaltung am 1. April 2011

Am 1. April 2011 wurde unter Mitwirkung von rund 40 eingeladenen Teilnehmerinnen und Teilnehmern von der Stadt Flensburg und IHR Sanierungsträger FGS mbH unter Moderation von der Planungsgruppe Elbberg, Hamburg, ein Workshop zum Thema „Südstadt / Bahnhofsumfeld“ durchgeführt.

Der Workshop diente insbesondere dem Ziel der frühzeitigen Bürgerbeteiligung nach § 137 BauGB, in deren Rahmen die Sanierung mit den Eigentümern, Mietern, Pächtern, Nutzern und sonstigen Betroffenen möglichst frühzeitig erörtert werden sollte. Die Ergebnisse des Workshops, an dem neben den o.a. Teilnehmern auch Fachplaner (z.B. Wirtschaft, Verkehr, Stadtplanung, Umwelt- und Naturschutz) und Mitarbeiter aus Verwaltungsabteilungen teilnahmen, sollen im weiteren Prozess als Grundlage weiterführender Beratungen in den politischen Entscheidungsgremien dienen.

Zielsetzung des heterogen besetzten Workshops war weiterhin, die Rahmenbedingungen und Entwicklungsmöglichkeiten des Gebietes aus den verschiedenen Arbeitsbereichen und Sichtweisen der Teilnehmer zusammenzutragen. Ausgehend von einer ersten Einschätzung der Stärken und Schwächen des Gebietes, wurden erste Vorstellungen einer nutzungsstrukturellen und städtebaulichen Neuordnung diskutiert.

Alle Teilnehmer waren sich über die Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten des Untersuchungsgebietes einig; auch Verlagerungen wurden grundsätzlich für möglich gehalten. Vor dem Hintergrund, dass die eingeladenen Teilnehmer unterschiedliche Rollen, Funktionen und Interessen bei der anstehenden Thematik einnehmen, waren auch gegensätzliche Vorstellungen und Interessen für die Gebietsentwicklung wichtige Workshop-Ergebnisse, die in die weiteren Planungsdiskussionen Eingang finden sollen, um anhand frühzeitig ermittelter Zielkonflikte geeignete Lösungs- und Abwägungsmöglichkeiten zu entwickeln.

Eine ausführliche Dokumentation des Workshops wurde von der Planungsgruppe Elbberg erstellt (s. Quellenverzeichnis). Ideen der Teilnehmerinnen und Teilnehmern zur Entwicklung des Gebiets sind in Kapitel 2 und 4 eingeflossen.

Präsentation und Diskussion der Untersuchungsergebnisse Oktober 2012

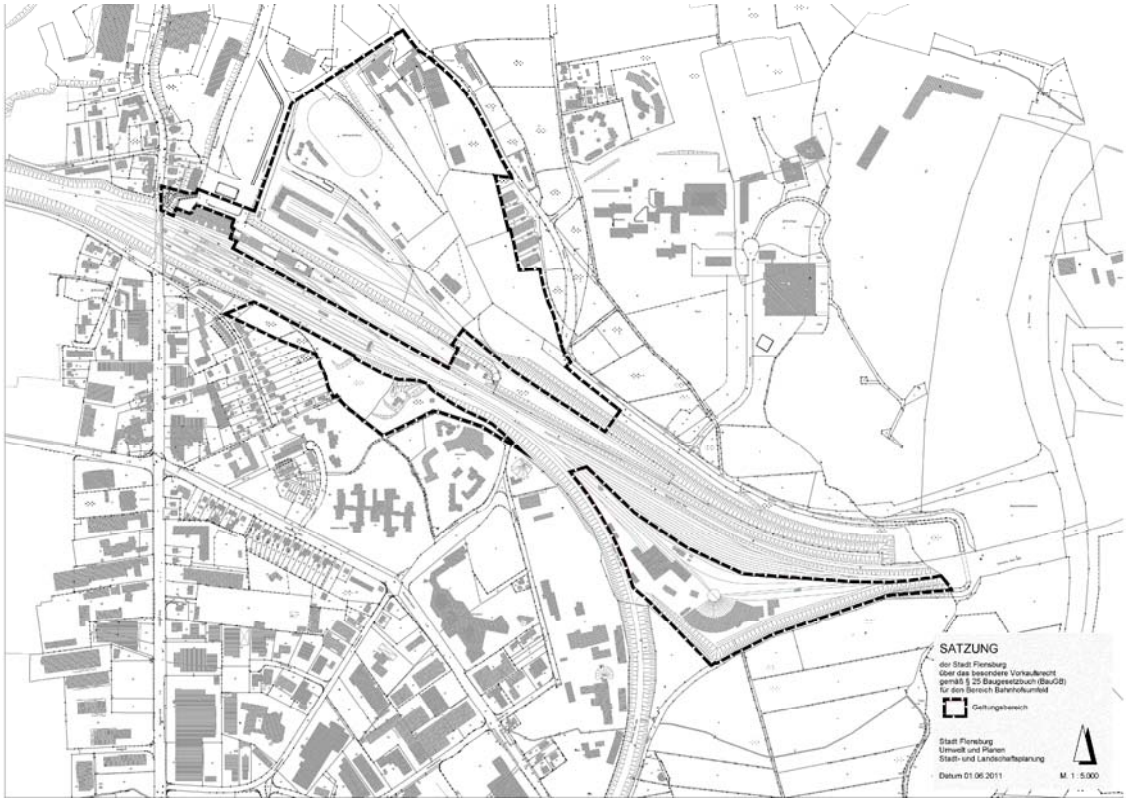
Zum Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen wurden die Ergebnisse mit den Teilnehmern des Workshops in zwei getrennten Informationsveranstaltungen am 01. Oktober (verwaltungsintern) und am 23. Oktober 2012 (mit den weiteren Teilnehmern) diskutiert. Die Veranstaltungen wurden protokolliert und die Ergebnisse erneut in die Untersuchung eingearbeitet.

Bürgerversammlung am 24. Oktober 2012

Mit Aushängen im Rathaus, über die lokale Presse und mit 1.500 im künftigen Sanierungsgebiet verteilten Hauswurfsendungen wurde zur Bürgerversammlung am 24. Oktober 2012 um 18:30 Uhr in das Paul-Ziegler Zimmer, Technisches Rathaus II, Schützenkuhle 26 in Flensburg eingeladen. Erschienen sind ca. 40 Bürgerinnen und Bürger sowie Mitglieder der Ratsversammlung und des Ausschusses für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung. Die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen wurden vorgestellt und die Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen und beantwortet. Das Protokoll der Sitzung findet sich im Anhang.

Satzung über das besondere Vorkaufsrecht

Der Beschluss, vorbereitende Untersuchungen einzuleiten, dokumentiert und definiert städtischen Handlungs- und Planungsbedarf. Um für diese Flächen eine gezielte städtebauliche Entwicklung einleiten zu können, bedarf es einer Neuordnung und Neuerschließung des Areals. Deshalb hat die Stadt Flensburg am 23. Juni 2011 eine Satzung über das besondere Vorkaufsrecht gemäß § 25 Abs. 1 Ziffer 2 BauGB beschlossen, die für Teilflächen des Untersuchungsgebiets gilt, denen eine grundlegende Bedeutung für die Frage der Erschließung und Entwicklung zukommt. Zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung, der städtebaulichen Neuordnung, der Umsetzung von Sanierungszielen sowie der Beseitigung städtebaulicher Missstände ist ein Zugriff auf nicht im Eigentum der Stadt Flensburg befindliche Flächen ein wesentliches Steuerungsinstrument.



Räumliche Abgrenzung des besonderen Vorkaufsrechtes

1.5 Vorgehensweise und Inhalt der Untersuchung

Die Einleitung umfasst die Darstellung von Anlass, Aufgabenstellung und Zielen der Untersuchung, die Beschreibung der Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes sowie der Verfahrensschritte bis zur förmlichen Festlegung. Im hiesigen Kapitel 1.5 Vorgehensweise ist die Vorgehensweise und Gliederung der Untersuchung dargestellt.

Kapitel 2 umfasst die Bestandsaufnahme und Analyse der örtlichen Gegebenheiten (zur Gliederung des Kapitels s. 2.1 Gliederung der Bestandsaufnahme). Auf Seite 27 und auf dem letzten Blatt (zum Ausfalten) ist die Zonierung in räumliche Einheiten dargestellt, die der Gliederung der Bestandsbeschreibung und Bewertung der Teilbereiche in Kapitel 2.8.1 bis 2.8.9 entspricht.

Kapitel 3 beurteilt, ob die Tatbestandsmerkmale des §136 Baugesetzbuch als notwendige Sanierungsvoraussetzungen erfüllt sind. Die vorgefundenen städtebaulichen Missstände werden zusammengefasst. Beurteilt wird auch, ob eine einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung gewährleistet werden kann.

Kapitel 4 bestimmt die Leitlinien und Entwicklungsziele einer möglichen Sanierungsmaßnahme und leitet hieraus die notwendigen Handlungsschwerpunkte und Einzelmaßnahmen der Sanierung ab.

Kapitel 5 trifft die notwendige Auswahl aus den sanierungsrechtlichen Vorschriften und den Instrumenten des besonderen Städtebaurechts. Neben der Wahl des Sanierungsverfahrens wird die Abgrenzung des Sanierungsgebiets vorgenommen, der Umfang der Genehmigungspflichten und sanierungsrechtlichen Vorschriften bestimmt.

Kapitel 6 fasst die im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen vorgeschlagenen Sanierungsziele in Form eines Vorentwurfes für einen Rahmenplan zusammen.

Kapitel 7 enthält Vorschläge für die weitere Durchführung und geht auf Verfahrensfragen ein. Hierzu gehört u.a. die Aufstellung eines groben Zeit- und Maßnahmenplanes sowie einer groben Kosten- und Finanzierungsübersicht.

Der Anhang in Kapitel 8 enthält das Quellenverzeichnis sowie für die Untersuchung wichtige Termine und ergänzende Unterlagen.

2. Bestandsaufnahme und Analyse

2.1 Gliederung der Bestandsaufnahme

Kapitel 2 umfasst die Bestandsaufnahme und Analyse. Zunächst werden einige übergeordnete Aspekte, die das gesamte Untersuchungsgebiet betreffen, in Kapitel 2.2 bis 2.6 beschrieben. Hierzu gehören die Aspekte stadtgeschichtliche Entwicklung, Geologie, Boden und Hydrologie, geltendes Planungsrecht, Verkehr und Sozialstruktur. Die anderen Aspekte werden in den Beschreibungen der Teilgebiete in Kapitel 2.8 aufgeführt, da sie das jeweilige Teilgebiet direkt betreffen.

Nach Einteilung des Untersuchungsgebietes in 9 Teilgebiete werden diese im Einzelnen in Bezug auf ihre Eigenarten untersucht. Diese betreffen die Nutzungen, den Gebäudebestand, das Stadtbild, die Erschließung, vorhandene Immissionen, die Grün- und Freiflächen und die Eigentümerstruktur auf der Grundlage vorliegender Pläne, Programme, Gutachten und Unterlagen sowie eigener Ortsbesichtigungen. Des Weiteren werden relevante Eigentums-, Miet-, Pachtverhältnisse, Bebauungs- und Freiraumstruktur, grundstücksbezogene Daten wie Nutzungs- und Bodenverhältnisse, Altlasten und Topographie dargestellt. Am Ende jeder Teilgebietsbeschreibung wird ein kurzes Fazit im Hinblick auf die Einordnung und Bewertung in den Gesamtzusammenhang der Untersuchung gezogen.

Die über die einzelnen Gebiete gewonnenen Erkenntnisse aus den vorbereitenden Untersuchungen werden in Kapitel 2.9 auf Stärken, Schwächen und städtebauliche Missstände in Bezug auf die Wohn-, Arbeits- und Lebensverhältnisse der Menschen und die Funktionsfähigkeit des Gebietes bewertet. Es werden Potentiale und Defizite in den Themenbereichen Verkehr, Erschließung, Flächenpotentiale, Gebäudeleerstand, Planungsrecht, Nahversorgung, Denkmalschutz, Umwelt, Freiraum und Altlasten genannt und im Hinblick auf Sanierungsziele bewertet.

2.2 Stadtgeschichtliche Entwicklung

Prägend für die geschichtliche Entwicklung des Untersuchungsgebiets Südstadt Bahnhofsumfeld waren der Mühlenteich und der Mühlenstrom, der in die Förde mündet. Um 1575 wurde ein Pfad von der Schleswiger Straße zum Amtsgrund der Franziskanermönche angelegt, der Munketoft hieß und dessen Damm den Mühlenteich seither in den Kleinen und Großen Mühlenteich teilte. War das Gebiet um die Mühlenteiche eher landschaftlich geprägt, veränderte sich das Bild 1906 mit der Verfüllung der beiden Teiche und der Kanalisierung des Mühlenstroms als Voraussetzung zum Bahnhofsbau wesentlich.

Die ersten Bauten aus der Zeit vor der Verfüllung des Mühlenteichs sind z.B. die einstige Königliche Navigationsschule von 1876/77 am Munketoftweg / heute Munketoft, die wie ein Renaissance-Palazzo aussah und eine prächtige Schauseite mit zwei Ecktürmen zum Großen Mühlenteich bot. 1888 wurde die Flensburger Exportbrauerei mit Sitz am Munketoft 12 gegründet. Um 1890 wurden entlang des Munketofts mehrere Wohnhäuser errichtet. 1895 wurde die Dampf-Chocoladen- und Zuckerwarenfabrik Törsleff und Elley am Munketoft 7 gegründet, welche nach zahlreichen Anbauten und Umnutzungen heute leer steht.

Das Gebäude Munketoft 42 wurde zunächst als Wohngebäude errichtet und dient heute der seit 1912 dort angestammten Firma Horn Tecalemit als Verwaltungsgebäude.

Historisches Foto Flensburger Bahnhof

Das Untersuchungsgebiet wurde vor allem in der Zeit der Bahnentwicklung mit Bau des heutigen Bahnhofs und den damit verbundenen Bautätigkeiten geprägt. Hintergrund für den Neubau war die Neustrukturierung der Flensburger Bahnhöfe: Personen-Betriebs- und Güterbahnhof sollten an den südlichen Stadtrand verlegt werden. 1914 wurden die Baumaßnahmen begonnen, die zunächst durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen wurden. Die Niederlage Deutschlands 1918 brachte Flensburg nicht nur den wirtschaftlichen Stillstand, sondern ließ in der Folge auch - mit dem Ausgang der 1920 durchgeführten Abstimmung mit der Zuordnung Nordschleswigs an Dänemark - Flensburg zur Grenzstadt werden.

Die Gleise machten eine Unterquerung der Schleswiger Straße notwendig. 1928 begann man, für die Strecke zum Hafen einen erhöhten Damm zu bauen. Der Bahndamm wurde von der Angelburger Straße in Richtung Hafen weiter nach Osten verschoben und Unterführungen gebaut. Die Anbindung des neuen Bahnhofs an die Innenstadt erfolgte über die parallel zur Schleswiger Straße angelegte Hindenburgstraße (seit 1947 in Bahnhofstraße umbenannt).

Das Bild des südlichen Stadtgebietes wandelte sich in der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen nur in Ansätzen. Der Bereich um die neuen Bahnanlagen wurde zu Beginn der 1930er Jahre mit öffentlichen Einrichtungen an dem nun vom Hauptbahnhof zum Munketoft führenden Mühlendamm versehen. Hier legte man 1933/34 den Reichsbahn-Sportplatz an, 1934 die ausgedehnte Grünfläche im Vorfeld des Bahnhofsgebäudes, der inzwischen Carlisle-Park genannt wird.

In rascher Folge wurden im Umfeld diverse öffentliche Einrichtungen errichtet. 1956 wurde das Arbeitsamt auf dem Grundstück Bahnhofstraße 38 gebaut, das bis zum Bau des neuen Arbeitsamtes in der Waldstraße als Arbeitsamt diente. Im Munketoft 16 errichtete 1957 die Stadt Flensburg das Feuerwachen-Hauptgebäude. Das Hallenbad wurde 1962/63 an der Bahnhofstraße 25 gebaut und bis März 2010 als Hallenbad genutzt.

Ebenfalls 1962 wurde durch den sechsspurigen Ausbau der Friedrich-Ebert-Straße und den Anschluss an den Straßenzug Süderhofenden die Bahnhofstraße, die vorher direkt in die Altstadt führte, getrennt in die heutige Bahnhofstraße und die Dr.-Todsen-Straße. Dies hatte die Folge, dass eine direkte Erreichbarkeit der Altstadt vom Bahnhof sowohl für Autoverkehr als auch für Fußgänger und Radfahrer unmöglich wurde, was auch die noch heute zu spürende fehlende Anbindung des Bahnhofs an das Stadtzentrum erklärt.

Die Waldorfschule an der Valentiner Allee wurde 1983 gegründet. Seit 1985 befindet sich auch der Waldorfkindergarten an dem Standort. 2010 wurde die neue Turnhalle errichtet.

1991/92 wurde am Munketoft gegenüber der Einmündung Kanzleistraße die Wohnanlage mit Eigentumswohnungen bestehend aus 5 Gebäuden gebaut.

An die 2000 begonnene und 2006 fertig gestellte Osttangente / Innenstadtentlastungsstraße Ost wurden das Stadtzentrum und Teile des Uni-Campus über den Munketoft / K8 angeschlossen.

Bis 2010 wurden die baulichen Anlagen des ehemaligen Bahnbetriebswerks von der Bahn auf einer Dreiecksfläche zwischen dem Kieler und dem Padborger (DK) Gleis am südöstlichen Ende des Untersuchungsgebietes abgeräumt.

2.3 Geologie, Hydrologie, Boden, Altlasten

Das Untersuchungsgebiet ist dem Naturraum „Schleswig-Holsteinisches Hügelland“ zuzuordnen, das in der Weichselkaltzeit (Periglazial bis vor ca. 11.700 Jahren zum Ende des Pleistozän) herausgebildet wurde. In einem Wechselspiel von Eisstauseen und Meeresvorstößen bildete sich in dieser Zeit über mehrere Stadien mit dem etappenweisen Rückzug des Eises nach Norden der baltische Eisstausee und mit ihm die heutige Ostsee. An Land wurden vielfältig gegliederte und gestaffelte Morphologien (wie z.B. Stauchmoränen, Senken, Seen) hinterlassen. Die Stauchung einzelner Endmoränen und nacheiszeitliche Umlagerungsprozesse hinterließen ein natürliches Entwässerungssystem, wie es sich auch im Untersuchungsgebiet mit einer Entwässerung zur Förde und dem ehemaligen Mühlenteich darstellt. Die Böden sind von Lockersedimenten, Sanden, Kiesen, Geschiebelehm und -mergel geprägt. Im oberen Horizont finden sich holozäne Torfe, Mudden und Flußablagerungen.

Die Sedimente im Untersuchungsgebiet sind überwiegend anthropogen geprägt. Für den Bau des Flensburger Bahnhofs in den 1920er Jahren wurden die Mühlenteiche verfüllt und der Torf-Boden der verlandeten Teichbereiche zum Teil ersetzt. Aufgefüllt bzw. ersetzt wurde mit Kies- und Sandboden, aber auch mit Bauschutt und anderen Stoffen. Nähere Angaben sind in Kapitel 2.8.5 Teilbereich 5 enthalten (vgl. Detailuntersuchung Standort 5032 Flensburg, Deutsche Bahn AG).

Im Untersuchungsgebiet befinden sich diverse altlastverdächtige Flächen, Altlasten und Flächen mit schädlichen Bodenveränderungen. Die meisten Funde und Verdachtsflächen liegen im Bereich der ehemaligen Mühlenteiche, die zwischen 1900 und 1920, in Teilbereichen auch später, bis zu einer Mächtigkeit von 10 m verfüllt worden sind. Diese Maßnahmen dienten der Vorbereitung des Bahnhofs- und Bahnanlagenbaus. Als Verfüllmaterial wurde Bodenaushub, Bauschutt und Hausmüll verwendet. Boden- und Grundwasseruntersuchungen wurden in einigen Bereichen abgestimmt auf die derzeitige Nutzung und die damit verbundenen potentiellen Gefährdungspfade durchgeführt. Die flächenbezogenen Informationen sind in den jeweiligen Teilbereichen in Kapitel 2.8 und im Plan „Altlasten / Bodenschutz“ im Anhang dargestellt.

Sobald konkretere Planungen für die jeweiligen Flächen vorliegen, erscheint eine differenzierte Betrachtung der Belastungssituation im Hinblick auf die Nutzungsabsichten sinnvoll. Zunächst sollten die bisher vorliegenden Kenntnisse über Schadstoffbelastungen auf den einzelnen Flächen zusammengefasst werden. Bei einer Überplanung der Fläche, einer geplanten Bebauung oder einer Umnutzung in Richtung sensibler Folgenutzung sind ggf. weitere Boden-, Bodenluft- oder Grundwasseruntersuchungen erforderlich. Auf Grundlage der dann vorliegenden Ergebnisse kann dargestellt werden, auf welchen Flächen welche Art von Nutzungen problemlos möglich sind und wo für bestimmte Nutzungen weitere Untersuchungs-, Sanierungs- oder Sicherungsmaßnahmen erforderlich wären oder bestimmte Nutzungsbeschränkungen ausgesprochen werden müssen.

Generell sollten bei der Überplanung von Flächen Konfliktbereiche vermieden werden, indem Nutzungen nur auf dafür geeigneten Flächen vorgesehen werden. Gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse müssen gewährleistet werden. Dies ist bei der Einhaltung oder Unterschreitung der Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung (BBodSchV) garantiert. Bei einer Überschreitung der Prüfwerte ist eine weitere Sachverhaltsermittlung erforderlich. In Problembereichen müssen die Voraussetzungen dargestellt werden, unter denen die vorgesehene Planung realisiert werden kann.

2.4 Geltendes Planungsrecht und sonstige Bindungen

Flächennutzungsplan
(vgl. Anhang: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan)

Im geltenden FNP (Stand: 38. Änderung vom 23.10.2010) sind folgende Inhalte bzgl. des Untersuchungsgebiets enthalten:

- Bahnanlagen (nachrichtlich übernommen) sowohl für die Gleisanlagen und das Bahnhofsgebäude inkl. Bahnhofsvorplatz als auch für den ehemaligen Güterbahnhof und das ehemalige Bahnbetriebswerk
- Gemeinbedarfsflächen:
  - Schule an der Waitzstraße (ehemalige Pestalozzischule)
  - Kindertagesstätte Schwedenheim in der Helenenallee
  - Gebäude der Fachhochschule am Munketoft 3 (ehem. kgl. Navigationsschule)
  - Öffentliche Verwaltung am Munketoft
  - Post an der Bahnhofstraße
  - Feuerwehr am Munketoft
  - Sportanlage Hallenbad an der Bahnhofstraße
  - Waldorfschule und -Kindertagesstätte Valentinerallee
- Wohngebiete:
  - Blöcke am Munketoft / Helenenallee / Waitzstraße
  - am Munketoft 68-150 (gegenüber Einfahrt Kanzleistraße)
  - an der Backensmühle (südlich der Bahngleise)
  - an der Schleswiger Straße (nördlich der Bahngleise)
- Mischgebiete:
  - Grundstück an der Backensmühle / Ecke Schleswiger Straße
  - Firma Horn Tecalemit am Mühlendamm / Munketoft 42
- Gewerbegebiete:
  - Brauerei am Munketoft / Schleswiger Straße
- Grünflächen:
  - Parkanlage Carlisle-Park an der Bahnhofstraße / Am Mühlenteich und Dreiecksfläche Mühlendamm/Waitzstraße
  - Schirm- und Begleitgrün entlang der Schleswiger Straße bis zur Bahnhofstraße (Hangbereich) und entlang der Straße Munketoft Richtung Osttangente
  - Sportplatz am Mühlendamm
  - Natur- und Ausgleichsflächen südlich Horn Tecalemit / nördlich der Bahngleise und nördlich Kockeschünegang / südlich der Bahngleise und südlich des ehemaligen Bahnbetriebswerks
  - private Hausgärten (Backensmühle) südlich der Bahngleise
- Wasserflächen:
  - Regenrückhaltebecken südlich der Bahn in der Natur- und Ausgleichsfläche
- Flächen für die Landwirtschaft und Wald:
  - Wald südlich der Wohnhäuser Munketoft 68-150 / nördlich der Bahngleise
- Planungen, etc. zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft:
  - Natur- und Ausgleichsfläche südlich des ehemaligen Bahnbetriebswerk
- Altlasten:
  - Altablagerung Nr. 40 südlich des Sportplatzes / nördlich des ehemaligen Güterbahnhofs (ehem. Mühlenteiche/Am Güterbahnhof, hohe Schadstoffanteile durch Schwermetalle)

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass der FNP im Untersuchungsgebiet größtenteils den Bestand darstellt, teilweise hat die Realität den Plan überholt, z.B. in

bereits entwidmeten Bahnflächen. Hier wäre eine Anpassung notwendig. Der FNP enthält im VU-Gebiet keine beabsichtigte städtebauliche Entwicklung, d.h. er müsste im Verlauf des jetzigen und zukünftigen Planungsverlaufs sukzessive weiterentwickelt werden, um die zukünftigen städtebaulichen Ziele darzustellen.

Bebauungspläne

Im Untersuchungsgebiet existieren folgende Bebauungspläne, bzw. sind in Aufstellung:

- Bebauungsplan A3. 6 „Östliche Altstadt / Achter de Möhl“ (Teilbereich 1)
- Bebauungsplan Nr. 144 „Hochschulgelände Sandberg“ (nur Straße Munketoft / K8) (Teilbereich 5, 6 und 7)
- Bebauungsplan Nr. 184 „Kleingärten Kanzleistraße“ (nur Straße Munketoft / K8)
- Bebauungsplan Nr. 179 „Peelwatt“ (Fläche südlich des ehemaligen Bahnbetriebswerks, Teilbereich 8)
- Bebauungsplan Nr. 89 „Steinfelder Weg“ (Waldorfschul-Sporthalle, Teilbereich 9)
- Bebauungsplan Nr. 84 „Valentiner Allee“ (Waldorfschule und -Kindergarten, Teilbereich 9)
- Vorhaben- und Erschließungsplan Nr. 38 „Wohnprojekt Freiland“ (Teilbereich 5)

Die Inhalte der Bebauungspläne für das VU-Gebiet sind in den Teilbereichen (Kapitel 2.8) beschrieben.

Baugestaltungssatzung Altstadt
(vgl. Anhang: Baugestaltungssatzung Altstadt)

Für Teile des Gebietes gilt die „Baugestaltungssatzung Altstadt“ vom 22.06.2000. Die Satzung regelt die Gestaltung der vom öffentlichen Raum einzusehenden Teile der baulichen Anlagen wie Fassaden, Fenster, Türen, Schaufenster, Anbauten, Beleuchtung, Material-, Farbgebung und Weiteres mehr. Für einzelne Türen und Fenster, die wesentlicher Bestandteil der erhaltenswerten historischen Architektur sind, werden zusätzliche Anforderungen an den Erhalt, die Erneuerung und das Erscheinungsbild gestellt.

Sonstige Planungen
<u>Stadtumbau West Gebiet Südstadt</u>
(vgl. Anhang: Plan Stadtumbau West Südstadt „Schleswiger Straße/Martinsberg“)

Das Städtebauförderungsprogramm zielt auf die Anpassung der Stadtstrukturen an die durch den wirtschaftsstrukturellen und demographischen Wandel veränderten Bedarfe und veränderte Zusammensetzung der Bevölkerung. Es dient der Herstellung nachhaltiger und bedarfsgerechter städtebaulicher Strukturen, der Verbesserung der Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie der Umwelt. Innerstädtische Bereiche sollen gestärkt werden, nicht mehr bedarfsgerechte bauliche Anlagen neuen Nutzungen zugeführt oder zurück gebaut werden. Freigelegte oder untergenutzte Flächen sollen einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden.

Gegenstand der Förderung ist die Erarbeitung und Fortschreibung städtebaulicher Entwicklungskonzepte, die Vorbereitung und Koordination der Gesamtmaßnahme sowie die Bürgerbeteiligung. Dabei werden Städtebaufördermittel eingesetzt für die städ-

tebauliche Neuordnung sowie die Reaktivierung von ehemaligen Bahn- und Betriebsflächen, die Herstellung und Verbesserung des öffentlichen Raumes, des Wohnumfeldes und (privater) Freiflächen, die Aufwertung und den Umbau des vorhandenen Gebäudebestandes. Dazu gehört die Erhaltung von Gebäuden mit baukultureller Bedeutung, wie auch die Instandsetzung und Modernisierung stadtbildprägender Gebäude oder dazugehöriger Infrastruktur.

„Dritter Regionaler Nahverkehrsplan“
Im Auftrag der Stadt Flensburg erstellte das Büro urbanus GbR aus Lübeck den „Dritten Regionalen Verkehrsentwicklungsplan Stadt Flensburg 2012-2016“, der im Entwurf von Juni 2012 vorliegt. Ziel ist die Förderung des ÖPNV. Hierzu sind im RNVP auch konkrete geplante Projekte und Maßnahmen dargestellt, die z.T. im Untersuchungsgebiet liegen. Da sind vor allem die Projekte im Bahnhofsumfeld zu nennen, wie z.B. die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes, die zur Kapazitätsoptimierung der Stellplätze (Fahrrad, Bus, Taxi, P+R/K+R), der Optimierung der Verkehrsverknüpfungen und der städtebaulichen Aufwertung dienen soll. Zur Verknüpfung der an der Schleswiger Straße auf der Bahnbrücke liegende Bushaltestelle Bahnhof-Serpentine mit dem Bahnhof ist eine Aufhebung der Einbahnregelung und ein direkter Zugang zu den Bahnsteigen geplant.

„Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung“
Im Dezember 2011 wurde nach einem knapp zweijährigen Prozess der Informationsbeschaffung, -aufbereitung und fachlichen Erörterung vom Ausschuss für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung der Stadt Flensburg das „Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung“ verabschiedet (SUPA-Vorlage Nr. 71/2011). Das Konzept wurde unter Berücksichtigung des im INTERREG 4A-Projekt „Radeln ohne Grenzen“ entwickelten Prozessplanes mit Begleitung vom „Arbeitskreis Radverkehr“ Flensburgs erstellt. Es soll als Grundlage für den 2012 zu entwickelnden „Fahrradhandlungsplan“ dienen.

Ziele sind, das Fahrradfahren für alle Altersgruppen attraktiver, sicherer und komfortabler zu gestalten, um ein Umsteigen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu erreichen, die Verkehrssicherheit und das Sicherheitsempfinden zu erhöhen, das Radwegenetz auszubauen, das Fahrradklima durch Informations- und Öffentlichkeitsarbeit zu verbessern und das Radwegenetz an sich wandelnden Anforderungen anzupassen. Des Weiteren ist für das Untersuchungsgebiet vor allem das Ziel der Verknüpfung von Radverkehr mit dem öffentlichen Nah- und Fernverkehr zu nennen. Dies beinhaltet sowohl Radwege als auch Abstellmöglichkeiten.

In der Übersicht zu Maßnahmen der Radverkehrsförderung sind u.a. die Bahnhofstraße und der Bahnhofsvorplatz sowie eine Abstellanlage am Bahnhof genannt.

2.5 Verkehr

Motorisierter Individualverkehr
Das Untersuchungsgebiet liegt im südöstlichen Stadtgebiet Flensburgs. Es erstreckt sich nördlich und östlich des Bahnhofs auf ca. 72 ha. Vom Mühlendamm über den Munketoft (K8) existiert eine sehr leistungsfähige Anbindung an die (B199) Osttangente (Glücksburg – B200) und von dort an die B200 Dänemark – Husum bzw. an die A7 Padborg (DK) – Hamburg.

Im Untersuchungsgebiet liegen 2 Kreisstraßen:

- die Schleswiger Straße (Kreisstraße 11) führt entlang der westlichen Grenze, von der südlichen Stadtgrenze ins Zentrum, ist im VU-Gebiet im Einrichtungsverkehr Richtung Nord ausgebildet und erschließt im VU-Gebiet die Schleswiger-Straßen-Grundstücke zwischen Serpentine und Brauerei, und
- der Straßenzug Bahnhofstraße - Am Mühlenteich - Mühlendamm - Munketoft (Kreisstraße 8) führt vom Zentrum der Stadt mit einem zunächst S-förmigem und dann geraden Verlauf in Richtung Südost bzw. Campus Universität/Fachhochschule / Innenstadtentlastungsstraße Ost (Osttangente).

Beide weisen mit ca. 7.000 (Schleswiger Straße) bzw. 8.600 (Bahnhofstraße) und 6.600 (Munketoft/K8) Kfz/24 h hohe Verkehrsmengen auf. Die Abschnitte Munketoft zwischen Schleswiger Straße und Mühlendamm und die beiden Straßen zum Bahnhof beidseitig des Carlisle-Parks (Bahnhofstraße ab Am Mühlenteich und Mühlendamm ab Am Mühlenteich sind mit 1.000 – 2.400 Kfz/24 h) nur relativ gering belastet. Durch eine reglementierende Verkehrsführung wird der Kfz-Verkehr weitgehend aus allen Wohnstraßen herausgehalten.

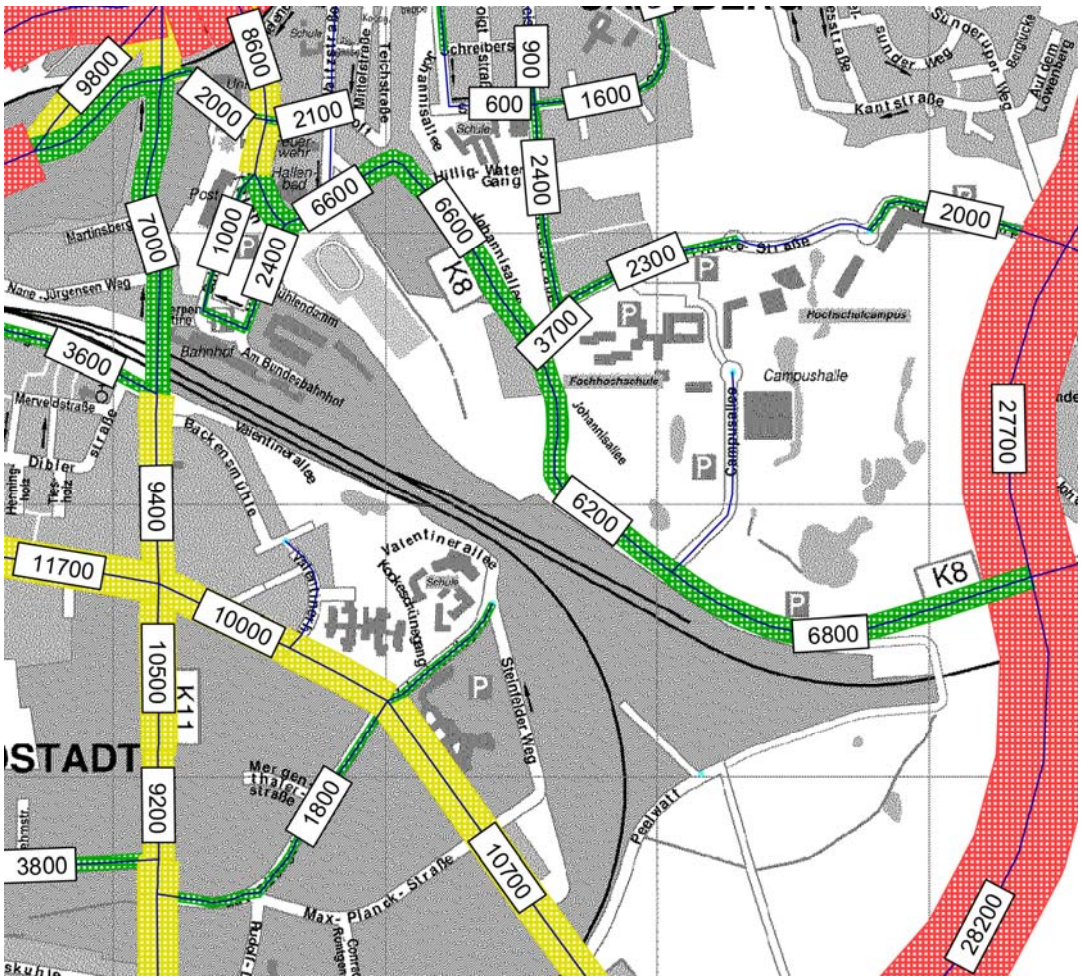


Abbildung: Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte 2010

Parkplatzsituation

Im Zuge der Überlegungen zur Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes der Stadt Flensburg wurde die Parksituation untersucht (s. Anhang „Lageplan Parkplätze von 2010“). Die vorhandenen Parkplätze dienen vor allem den Kunden des Bahnhofs, werden aber auch von Innenstadtbesuchern (und -arbeitnehmern) genutzt, dienen also auch der Entlastung des Stadtzentrums. Es wurden 15 Kurzparkplätze (7 für Post und 8 für Bahn) ermittelt, 151 Plätze ohne Zeitbeschränkung auf öffentlichem Grund und zusätzlich 52 Plätze auf dem Bundesbahngelände entlang der DB-Straße Am Bundesbahnhof, die zum Teil vermietet, zum Teil frei nutzbar sind.

Parkplätze sind in reglementierter Form entlang der Bahnhofstraße (Westseite, Parkscheinautomat), in der Helenenallee und in der Waitzstraße (Bewohnerparken bzw. Kurzparken mit Parkscheibe) vorhanden. Ohne Einschränkungen kann in der Waitzstraße zwischen Munketoft und Mühlendamm und in der Straße Am Mühlenteich auf der Nordseite (ehemalige Hallenbad-Bushaltestelle) geparkt werden. Die Parksituation ist zu manchen Tageszeiten angespannt. Sofern die weiter zu konkretisierende Rahmenplanung Änderungen im Bereich der öffentlichen Parkplatzflächen vorsehen sollte, ist eine Bestands- und Bedarfsermittlung durchzuführen.

Öffentlicher Fernverkehr

Im VU-Gebiet liegt der Bahnhof Flensburg, der Regional- als auch Überregional- / Intercity-Haltepunkt ist. Verbindungen bestehen nach Hamburg – Kopenhagen und Kiel. Haltestellen für die überörtlichen Busverbindungen nach Dänemark und zum Flughafen Hamburg sind nicht am Bahnhof, sondern am Zentralen Omnibusbahnhof platziert, was für die Attraktivität des Bahn-/Busverkehrs negativ ist.

Die Umsteigemöglichkeit Bahn – Bus ist auf dem Bahnhofsvorplatz geschaffen. Dieser entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen in Bezug auf Anzahl der Bussteige, Platz für Wartezeiten und Schienenersatzverkehr und Rad- und Fußgängerfreundlichkeit sowie Barrierefreiheit. In der von der Stadt beauftragten Entwurfsplanung der Landschaftsarchitekten Kessler Krämer, Flensburg, vom 22.11.2011 sowie im Verkehrsgutachten von Büro Masuch und Olbrisch, Hamburg vom 22.3.2011 wurde die Situation untersucht und eine Umgestaltung in mehreren Varianten vorgeschlagen.

Öffentlicher Nahverkehr

Insgesamt besteht eine sehr gute Versorgung mit örtlichen Busverbindungen. Die Linie 13 führt vom ZOB über den Sandberg und Adelby nach Tarup, die Linie 4 vom Norden Flensburgs über die Innenstadt bis zum Campus der Universität und Fachhochschule, die Linie 1 vom Bahnhof bis nach Dänemark (Krusau) und die Linie 5 von Fruerlund über die Innenstadt nach Sünderup. Der im Gebiet liegende Bahnhof wird von den Linien 1 und 5 angefahren. Für diese Linien sind die Haltestellen Bahnhof, Munketoft und Mühlendamm eingerichtet. Entlang der Schleswiger Straße fahren 3 Buslinien stadteinwärts (12, 14 und 15) mit den Haltestellen Serpentine/Bahnhof und Martinsberg.

Radverkehr

Radwege sind im Untersuchungsgebiet im überwiegenden Bereich ausreichend vorhanden.

Straßenbegleitend gibt es Radwege

- entlang der Schleswiger Straße einseitig Richtung Norden (bergab),
- entlang der Bahnhofstraße von der Bahnbrücke im Norden bis zur Einmündung Am Mühlenteich,
- beidseitig am Mühlendamm,
- entlang des Munketofts von der Einmündung Mühlendamm bis zur Osttangente,

wobei die ersten drei getrennte Rad- und Fußwege sind, und letzter ein gemeinsamer Fuß- und Radweg (aufgrund der geringen vorhandenen Breite).

In verkehrsberuhigten Straßen mit Tempo 30-Begrenzung sind keine Radwege auszuweisen, denn die Radfahrer fahren mit auf der Fahrbahn. Dies trifft zu auf:

- Helenenallee
- Waitzstraße
- Munketoft von Bahnhofstraße bis Mühlendamm

Die Fahrbahnen sind zum Teil in fahrradunfreundlichem Material wie z.B. Großsteinpflaster belegt. Bei einer möglichen Umgestaltung wäre zur Förderung der Fahrradfreundlichkeit eine glattere Oberfläche wie z.B. Asphalt zu erwägen.

Fehlende Radwege sind zu verzeichnen

- im Munketoft zwischen Schleswiger Straße und Bahnhofstraße
- in der Bahnhofstraße von Am Mühlenteich bis zum Bahnhof (derzeit ist der Fußweg für Radfahrer freigegeben) und

- am Mühlendamm vom Bahnhof bis Am Mühlenteich.

Im Munketoft-Abschnitt ist der Straßenquerschnitt zu gering für einen separaten Radweg und zudem wäre der bestehende als städtebauliche Qualität zu beurteilende Baumbestand durch eine Umgestaltung gefährdet. Entlang des Bahnhofstraßen-Abschnitts wäre ein separater Radweg möglich und sinnvoll in Bezug auf die Verkehrssicherheit und Förderung des Radverkehrs, vor allem zur Verknüpfung des Radverkehrs mit dem öffentlichen Verkehr (Bahnhof). Dieses Ziel sollte in die Sanierungsziele aufgenommen werden.

Fußgänger

Für den Fußgängerverkehr stehen im gesamten VU-Gebiet straßenbegleitende Gehwege zur Verfügung, die allerdings z.T. die Regelbreite von 2,50 m unterschreiten. Dies ist vor allem in den Wohnstraßen der Fall. Hier konkurrieren die Gehwegflächen mit dem Parkbedürfnis der Bewohner. Bei Straßenumgestaltungen wäre es für die Fußgänger sinnvoll und das Wohnumfeld förderlich, die Gehwege breiter zu gestalten, möglichst ohne die Anzahl der Parkplätze zu verringern. Im Munketoft-Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und Waitzstraße ist aufgrund der notwendigen enormen Breite der Feuerwehrzufahrt der südliche Fußweg nicht ausgewiesen, d.h. die Feuerwehrzufahrt ist bis zur Fahrbahn gepflastert. Dies erzeugt ein Unsicherheitsempfinden bei den Fußgängern. Hier wäre eine eindeutigere Gehwegpflasterung sinnvoll. Des Weiteren bestehen straßenunabhängige Fußwege durch den Carlisle-Park und in Form der „Serpentine“ von der Schleswiger Straße zum Bahnhofsvorplatz. Beide sind in sanierungswürdigem Zustand.

Eine direktere fußläufige Anbindung der Universität an den Bahnhof wird von verschiedenen Seiten gefordert, würde für beide eine Aufwertung bedeuten und würde sich bei der Entwicklung des Teilgebiets 5 auch realisieren lassen.

2.6 Sozialstruktur

Die Sozialstruktur des Untersuchungsgebiets (UG) wird anhand statistischer Zahlen analysiert. Hierzu wird die demografische und soziale Struktur anhand statistischer Daten der Statistikstelle Flensburg und des Sozialatlas der Stadt Flensburg aufbereitet und ausgewertet. Das UG liegt im Wesentlichen im Stadtteil Sandberg (08), in den Bezirken Achter de Möhl (81) und Adelbylund (82). Ein kleiner Flächenanteil des UG liegt im Stadtteil Südstadt (07) im Bezirk Martinsberg (71). Dort sind aber nur wenige Wohngebäude vorhanden (Schleswiger Straße 27-43, Bahnhofstraße 30-36, 50). Bei der Betrachtung auf Stadtteilebene kann dies vernachlässigt werden. Insofern werden die Einwohnerdaten im UG zum einen mit denen der Gesamtstadt und zum anderen mit denen des Stadtteils Sandberg verglichen. Einige Daten sind aufgrund der Kleinräumigkeit für das UG nicht ermittelbar. Deshalb werden in diesen Fällen die Zahlen des Stadtteils zu Rate gezogen.

Da der Selbsthilfebauverein (SBV) im UG der Eigentümer mit den meisten Wohngebäuden ist, wurde der SBV über die Bewohnerstruktur befragt. Hierbei wurde vom SBV bestätigt, dass die Bewohner überwiegend Studierende sind, die entweder in kleineren Wohnungen (Munketoft/Mühlendamm/Waitzstraße) alleine oder in größeren Wohnungen als Wohngemeinschaften zusammen wohnen (Bahnhofstraße / Munketoft). Dementsprechend ist eine hohe Fluktuation von ca. 20 % (Verhältnis der Kündigungen zur Gesamtzahl der Wohnungen), aber kein Leerstand (Wohnungsleerstand länger als 3 Monate) vorhanden.

Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Im UG wohnten zum Stichtag 31.12.2011 insgesamt 766 Einwohner mit ihrem Erstwohnsitz. Bezogen auf die Fläche von ca. 72 ha ergibt sich eine Dichte von ca. 10,6 Einwohnern pro Hektar. In der Gesamtstadt wohnen 89.532 Einwohner auf ca. 4.900,4 ha, was einer Einwohnerdichte von ca. 18,3 Einwohnern pro Hektar entspricht. Die relativ niedrige Einwohnerdichte trotz innenstadtnaher Lage erklärt sich aus der Vielzahl an unbebauten Flächen (Gleise, Brachflächen, Sportplatz etc.), die im UG liegen.

Die jeweiligen Altersgruppen sind sehr unterschiedlich vertreten. Im Vergleich zur Gesamtstadt fällt der sehr geringe Anteil an Kindern und Jugendlichen und der älteren Menschen im Stadtteil Sandberg auf, während die 18- bis unter 30-Jährigen außergewöhnlich stark vertreten sind (Nähe zur Universität und Fachhochschule als wahrscheinliche Ursache). Das Verhältnis ist im Untersuchungsgebiet noch deutlich ausgeprägter.

31.12.2011	**UG**	Sandberg	*Flensburg*
Anzahl der Einwohner	**766**	6.086	*88.961*
unter 18 (in %)	**5,9**	9,4	*15,0*
18-30	**53,8**	32,4	*20,0*
30-45	**18,5**	18,6	*19,4*
45-65	**15,4**	21,1	*25,8*
65-80	**4,8**	13,1	*14,7*
über 80	**1,6**	5,4	*5,1*

Im Sozialatlas 2011 wurde die Bevölkerungsentwicklung zwischen 2000 und 2010 dargestellt, des Weiteren liegen die Zahlen für 2011 von der Statistikstelle vor. Kleinräumliche Daten über die Bevölkerungsentwicklung im UG konnten nicht ermittelt werden, insofern werden hier die Stadtteildaten „Sandberg“ mit der Gesamtstadt verglichen.

	2000	2009	2010	2011	*Flensburg*	Trend
Anzahl der Einwohner	5.566	6.032	6.052	6.086	*88.961*	↑
unter 18 (in %)	12,5	9,8	9,5	9,4	*15,0*	↓
18-30	23,9	31,8	32,6	32,4	*20,0*	→
30-45	22,7	20,0	18,9	18,6	*19,4*	↓
45-65	23,3	19,7	20,6	21,1	*25,8*	↑
65-80	12,1	13,4	13,2	13,1	*14,7*	→
über 80	5,6	5,3	5,3	5,4	*5,1*	→

Fazit:

- Die Anzahl der Einwohner nimmt leicht zu.
- Sandberg und vor allem das UG hat einen sehr niedrigen und weiter abnehmenden Anteil an Kindern und Jugendlichen.
- Durch die Nähe zur Universität / Fachhochschule ist der Stadtteil sehr attraktiv für StudentInnen.
- Ältere Menschen sind unterrepräsentiert.

Geschlechterverteilung

Von den 766 Einwohnern im Untersuchungsgebiet sind 434 männlich und 332 weiblich. Der Anteil der weiblichen Bevölkerung beträgt 43,3 % und der männlichen 56,7 %. Dies weicht von der Gesamtstadt erheblich ab, wo eine Verteilung von 50,9 % weiblicher Einwohner und 49,1 % männlicher vorherrscht. Der Männerüberschuss im UG und auch – in abgeschwächter Form – im Stadtteil ist im Wesentlichen auf die Nähe zur Universität und Fachhochschule und dem damit verbundenen hohen Anteil an Studierenden zurückzuführen.

31.12.2011	Einwohner Gesamt	Männlich	Weiblich
Untersuchungsgebiet	766	434	332
In %	100	56,7	43,3
Stadtteil Sandberg (08) in %	100	51,2	48,8
Gesamtstadt In %	100	49,1	50,9

Fazit:

- Es wohnen überdurchschnittlich viele Männer im Untersuchungsgebiet.

Bevölkerung mit Migrationshintergrund

Die Anzahl an Bewohnern mit Migrationshintergrund ist sehr gering, was eine detaillierte Betrachtung nach Herkunft o.ä. entbehrlich macht.

31.12.2010	Einwohner mit Migrationshintergrund
im UG in %	11,2
Stadtteil Sandberg (08) in %	15,1
Gesamtstadt in %	21,8

Fazit:

- Es wohnen im Untersuchungsgebiet nur wenige Personen mit Migrationshintergrund.

Arbeitsmarkt und Beschäftigung / Soziale Sicherung

Kleinräumliche Daten konnten nicht ermittelt werden, insofern werden hier die Stadtteildaten „Sandberg“ mit der Gesamtstadt verglichen.

31.12.2010	Beschäftigungsquote	Arbeitslosenquote	LeistungsempfängerInnen nach SGB II, III und XII
Stadtteil Sandberg (08) in %	28,2 (Trend: ↑)	7,8 (Trend: ↓)	15,9 (Trend: ↓)
Gesamtstadt in %	28,3 (Trend: ↑)	9,1 (Trend: ↓)	18,5 (Trend: ↑)

Fazit:

- Es ist eine positive Entwicklung bei den Beschäftigten und Arbeitslosen zu verzeichnen.
- Entgegen des gesamtstädtisches Trends aktuell weniger BezieherInnen von Leistungen nach SGB II, III und XII.

Zusammenfassung

Als Ergebnis der Analyse kann folgendes zusammengefasst werden:

- Die Anzahl der Einwohner nimmt leicht zu.
- Sandberg und vor allem das UG hat einen sehr niedrigen und weiter abnehmenden Anteil an Kindern und Jugendlichen.
- Durch die Nähe zur Universität / Fachhochschule ist der Stadtteil sehr attraktiv für StudentInnen.
- Ältere Menschen sind unterrepräsentiert.
- Es wohnen überdurchschnittlich viele Männer im Untersuchungsgebiet.
- Es wohnen nur wenige Personen mit Migrationshintergrund im Untersuchungsgebiet.
- Es ist eine positive Entwicklung bei den Beschäftigten und Arbeitslosen zu verzeichnen.
- Entgegen des gesamtstädtisches Trends aktuell weniger BezieherInnen von Leistungen nach SGB II, III und XII.

Der Stadtteil ist durch eine hohe Anzahl an „Haushaltsgründern“ (18-30-Jährige) geprägt, aufgrund der Nähe zur Universität und Fachhochschule besteht ein hoher Studentenanteil, dementsprechend eine hohe Fluktuation. Aufgrund des geringen nutzbaren Freiflächenanteils in den Bestandsgebieten bietet sich das UG bisher nicht besonders für Familienwohnen an.

Soziale Infrastruktur

Kindergärten
Städtische Kindertagesstätte „Schwedenheim“, Helenenallee 17
Waldorfkindergarten, Valentiner Allee 1

Schulen
Waldorfschule, Valentiner Allee 1

Spielplätze
Waitzstraße / Mühlendamm (neben dem ehemaligen Hallenbad)

Jugend relevante Räume/Flächen
Keine

Einrichtungen mit Kinder- und jugendrelevanten Angeboten
Verein für Waldorfpädagogik, Valentiner Allee 1
Freilandlabor der Universität Flensburg (Institut für Biologie und Sachunterricht und ihre Didaktik), Munketoft
Verein Kulturwerkstatt Kühlhaus e.V., Mühlendamm 25

Senioreneinrichtungen
Keine

Sonstiges
Zentrum für kooperative Erziehungshilfe der Stadt Flensburg, Waitzstr. 16
Sportplatz des Eisenbahnersportvereins VfB Nordmark, Mühlendamm 11

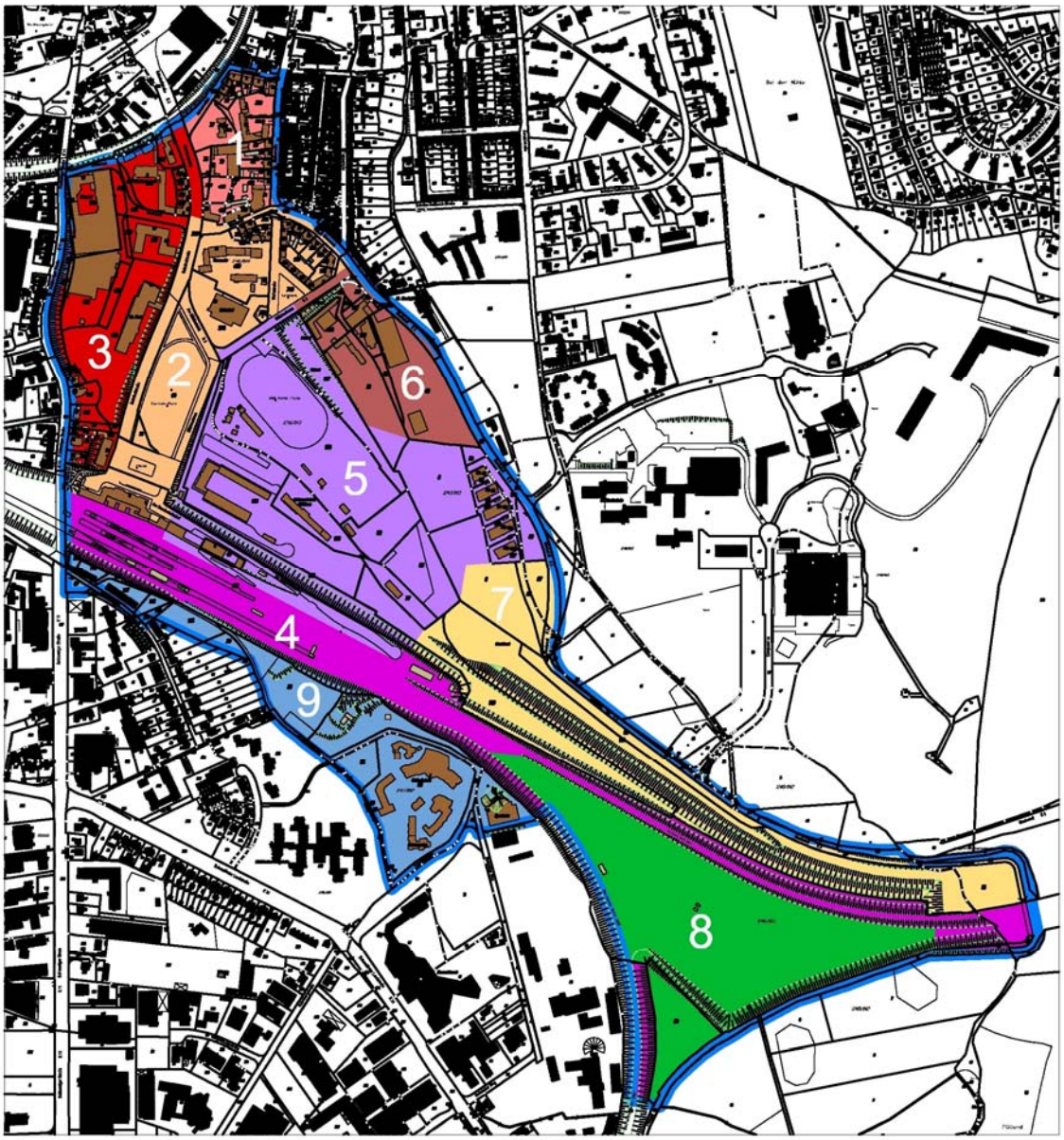
Auswertung

Die Einrichtungen sind zum einen stadtweit und nicht ausschließlich stadtteilbezogen relevant (Waldorfschule, -kindergarten, Zentrum für kooperative Erziehungshilfe, Sportverein, Freilandlabor, Kühlhaus) und zum anderen zwar stadtteilrelevant (z.B. Kindertagesstätte Schwedenheim), aber wenig relevant für die Bewohner des Untersuchungsgebiets, da es dort nur wenige Nutzer in der Altersgruppe gibt. Auch der Spielplatz ist für die (geringe) Anzahl an Nutzern noch ausreichend groß. Fehlende soziale Infrastruktur ist derzeit nicht festzustellen. Für die Zukunft stellt sich die Frage nach einer möglichen Ausweitung des sozialen Angebots durchaus, z.B. in Bezug auf Spielplätze und Jugendaktivitätsräume. Bereits heute befinden sich im Stadtteil Sandberg größere Bauvorhaben vor der Realisierung, die zu einer wesentlichen Zunahme der Bevölkerungszahl führen werden. Im Rahmen der weiteren Entwicklung des Untersuchungsgebiets ist dieser Umstand zu berücksichtigen. Insgesamt ist Sandberg ein junger Stadtteil ohne besondere soziale Problemlagen.

2.7 Räumliche Gliederung des Untersuchungsgebietes

Das sehr heterogene Untersuchungsgebiet wurde zur sinnvollen Abgrenzung und einfachen Handhabbarkeit und Beschreibbarkeit in 9 räumliche Teilbereiche aufgeteilt:

1. Achter de Möhl
2. Carlisle Park / Feuerwehr / Hallenbad
3. Brauerei / Post
4. Bundesbahn
5. Ehemaliger Güterbahnhof / Sportplatz / ehemaliger Bauhof
6. Horn Tecalemit Werksgelände
7. Wald / Hangbereiche nordöstlich der Bahnstrecke / Freilandlabor
8. Ehemaliges Bahnbetriebswerk
9. Südwestlich der Bahn / Waldorfschule

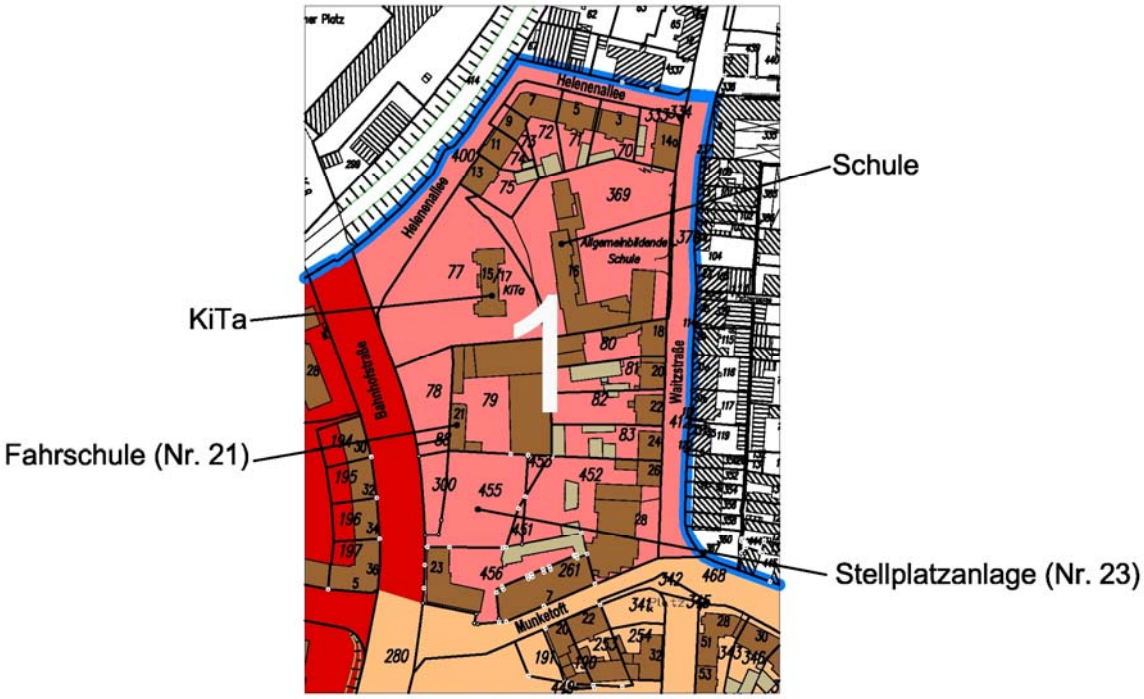


Darstellung der Gliederung des Untersuchungsgebietes

2.8 Beschreibung und Bewertung der räumlichen Teilbereiche

2.8.1 Achter de Möhl

Der Teilbereich umfasst 2,64 ha eines Blocks des ehemaligen Sanierungsgebiets „Achter de Möhl“, das von 1994 bis 2009 als Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren festgelegt war. Das Teilgebiet ist durch vier Straßen begrenzt (Helenenallee, Waitzstraße, Munketoft, Bahnhofstraße).



Luftbild Teilbereich 1

Nutzungen / Bebauung

Als prägende Nutzung dieses Blocks kann Wohnen im Geschosswohnungsbau angegeben werden, mit z.T. Dienstleistungen in den Erdgeschossen (Waitzstraße). Es handelt sich um 2-4-geschossige weitgehend denkmalgeschützte Straßenrandbebauung, entstanden um 1900 in Jugendstilbebauung.

Im Gebiet befinden sich zwei Gemeinbedarfseinrichtungen, deren Grundstücke im hinteren Bereich aneinander grenzen: die Kindertagesstätte Schwedenheim an der Helenenallee und die Pestalozzi-Schule an der Waitzstraße, die derzeit als Zentrum für kooperative Erziehungshilfe genutzt wird. Die Sporthalle wird zudem auch von Flensburger Vereinen belegt. Beide Grundstücke bzw. Gebäude sind kommunale Immobilien. Die Gebäude stehen abgerückt von der Straße mit großem Freiraum vor den Gebäuden, genutzt jeweils als Außenfläche: Schulhof, Sportfläche, Spielplatz und Stellplatzfläche.

Als Gewerbeeinheiten sind eine Fahrschule und eine Kfz-Werkstatt mit großem Freiflächenbereich vorhanden (Bahnhofstraße 21), die auch aufgrund ihrer Emissionen an dieser Stelle nicht optimal angesiedelt sind. Daneben besteht eine Stellplatzanlage (Bahnhofstraße 23), deren Nutzung befristet genehmigt ist (bis 31.12.2010). In diesem Bereich konnte das Sanierungsziel „Bebauung innenstadtnaher Grundstücke“ nicht realisiert werden. Eine städtebauliche Neuordnung einschließlich Bodenordnung würde hierzu erforderlich. Die vorhandenen Betriebe und die Kindertagesstätte müssten in diesem Zusammenhang verlagert werden.

Ausschnitt aus dem Rahmenplan „Östliche Altstadt“

Die Grundstücke Bahnhofstraße 21 und Munketoft 7 werden im Boden- und Altlastenkataster als Altlastenstandorte geführt.

Bis zur Beendigung der Sanierungsmaßnahme und Entlassung aus dem Sanierungsgebiet haben sich einige geplante städtebauliche Maßnahmen als nicht umsetzbar erwiesen. In der Hauptsache können die städtebauliche Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt und die lückenhafte Bebauung an der Bahnhofstraße genannt werden. Die vorhandene Bebauung zeigt stark zurückspringende Baukörper, einen uneinheitlichen Straßenraum und fehlende Raumkanten. Die vorhandenen Nutzungen dienen nicht einer Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt. Um diesem städtebaulichen Missstand entgegenzuwirken, wurde das Sanierungsziel „Neuordnung der Grundstücke Bahnhofstraße 21 und 23“ sowie „Neubau einer Straßenrandbebauung“ verfolgt, aber abgesehen von durchgeführten Abbrüchen und der Neugestaltung einer Stellplatzanlage nicht verwirklicht, da mit den betroffenen Eigentümer die Umsetzung der Rahmenplanziele nicht möglich war.

Bebauungsplan A 3.6 „Östliche Altstadt / Achter de Möhl“

Die Sanierungsziele sind langfristig durch den Bebauungsplan A 3.6 gesichert und werden weiter verfolgt. Hier sind neben dem Erhalt der Gebäude und der Sicherung der Wohnfunktion vor allem der Abriss der Gebäude Bahnhofstraße 21 (Fahrschule) und Helenenallee 17 (Kindergarten), deren zukünftige Nutzung als Mischgebiet und die Baulinie entlang Bahnhofstraße und Helenenallee auf den beiden Grundstücken zu nennen. Eine Neuordnung der Grundstücksverhältnisse wird erforderlich. Die Vergangenheit hat allerdings gezeigt, dass eine Verwirklichung der Ziele mit dem allgemeinen Städtebaurecht nicht zu erreichen war. Es fehlen hier die Möglichkeiten des besonderen Städtebaurechts, weshalb die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes empfohlen wird.

Stadtbildprägende Gebäude mit erheblichem Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden alle Gebäude auf Mängel und Missstände im Sinne des §177 BauGB untersucht. Die nachfolgend aufgeführten Gebäude weisen entsprechende Missstände auf, deren Beseitigung durch eine Modernisierungs- oder Instandsetzungsmaßnahme möglich ist und angestrebt wird.

Waitzstraße 24/26

Die Gebäude und Grundstücke Waitzstraße 24 und 26 stellen einen erheblichen städtebaulichen Misstand dar. Die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sind hier nicht gewahrt. Der Zustand der Gebäude, insbesondere einiger Nebengebäude, die Versiegelung des Grundstücks, Ablagerungen und die Vermüllung tragen zu diesen Missständen bei. Die Waitzstraße liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt. Es werden besondere Anforderungen an die Gestaltung der vom öffentlichen Raum einzusehenden Teile der baulichen Anlagen wie Fassaden, Fenster, Türen, Schaufenster, Anbauten, Beleuchtung, Material-, Farbgebung und Weiteres mehr gestellt.

Waitzstraße 24
Das Wohnhaus wurde 1891 erbaut. Das Gebäude ist inzwischen baulich so überformt worden, dass es nicht mehr unter Denkmalschutz steht. Es gelten erweiterte Anforderungen beim Austausch von Fenstern und Türen der Gestaltungssatzung Altstadt.

Waitzstraße 24 und 26 Hofsituation

Waitzstraße 26

Nachdem an selbiger Adresse die Essigfabrik Hummel stand, wurde nach einem Brand das 3-geschossige Wohnhaus 1974 wieder neu errichtet und im Erdgeschoss die Gaststätte „Hummels Eck“ eingerichtet.

Chokoladenfabrik, Munketoft 7 (Kulturdenkmal)

Dampf-Chokoladenfabrik Törsleff und Elley von 1895

Der Munketoft liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt. Es werden besondere Anforderungen an die Gestaltung der vom öffentlichen Raum einzusehenden Teile der baulichen Anlagen wie Fassaden, Fenster, Türen, Schaufenster, Anbauten, Beleuchtung, Material-, Farbgebung und Weiteres mehr gestellt. Für das Gebäude der Chokoladenfabrik am Munketoft 7 gelten folgende erweiterte Anforderungen der Anlage A: Können Fenster nicht im Original erhalten werden, so sind bei ihrer Erneuerung Material, Profilstärken, Anzahl und Aufteilung der Flügel sowie Sprosseneinteilungen des Originals zu übernehmen. Technische Änderungen dürfen das ursprüngliche Erscheinungsbild nicht wesentlich beeinträchtigen.
Die ehemalige Dampf-Chokoladen- und Zuckerwarenfabrik Törsleff und Elley wurde 1895 von Maurermeister H. Höft errichtet. Das an der Straße gelegene erste Fabrikgebäude wurde 1919 um einen Seitenflügel erweitert, an den 1921 von Karl Bernt mehre-

re Hofbauten, Remise, Pferdestall, Kesselhaus usw. angefügt wurden. Das schlichte zweigeschossige, mit Kniestock ausgeführte verputzte Vorderhaus wurde 1922 von den Gebr. Andersen zur Bahnhofstraße um einen dreigeschossigen Trakt verlängert. Dieser Anbau wurde mit Mansarddach ausgeführt und an der Schmalseite durch eine abgeschrägte Ecke und Zwerchhaus mit Dreieckgiebel betont. 1931/32 wurde es durch Auftrag von Regierungsrat Penners zum Arbeitsamt umgebaut und 1957 als Frauenfachschule und später als Institut für Umschulung und Fortbildung umgenutzt. Im Hof steht das dreigeschossige Lagerhaus mit turmartigem Abschluss an der westlichen Schmalseite. Die Gebäude stehen leer und haben einen sehr hohen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf.

Waitzstraße 18 (Kulturdenkmal)
Das viergeschossige Wohnhaus mit plastisch gegliederter Putzfassade wurde 1897 von Gebr. Jensen erbaut. Es hat ein rustiziertes Erdgeschoss mit geschossweise wechselnder Fensterrahmung, einer Tordurchfahrt und Gauben mit unterschiedlich gesetzten Giebeln. Es besteht erheblicher Modernisierungsbedarf an dem Kulturdenkmal. Das Gebäude liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt.

Waitzstraße 20 (Kulturdenkmal)
Das viergeschossige Wohn- und Geschäftshaus mit Jugendstilformen wurde 1908 vom Baugeschäft Schwark und Körner ausgeführt. Die Fassade bis zur halben Höhe des Obergeschosses ist in Sichtmauerwerk ausgeführt, darüber verputzt und in der Mitte durch polygonalen Erker und Balkone betont. Es hat geschweifte Zwerchgiebel und drei korbbogige Schaufenster mit Erkerkonsole in Form eines plastischen Hirschkopfes (in Anspielung auf den Bauherren Hirsch) in der Mitte. Dekorativ bereichert ist es durch Lisenen, gefeldertes Hauptgesims, stuckierte Festons am Erker und filigrane Balkongitter. Die Durchfahrt ist mit einem kunstvollen schmiedeeisernen Tor ausgestattet. Das Gebäude liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt, es ist stark modernisierungsbedürftig.

Waitzstraße 20

Helenenallee 7-13

Waitzstraße 22 (Kulturdenkmal)
Das zweigeschossige Wohnhaus wurde 1886 von Zimmermeister Fabian erbaut. Die spätklassizistische Putzfassade hat überhöhte von Walmdächern abgeschlossene Seitenrisalite. Das Gebäude liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt mit erweiterten Anforderungen der Anlage B an die Gestaltung von Türen und Fenstern, es ist stark modernisierungsbedürftig.

Helenenallee 3-5 (Kulturdenkmal)
Das Wohnhaus wurde 1891 gebaut. Es handelt sich um ein lang gestrecktes dreigeschossiges Doppelhaus mit Pultdach und symmetrisch gegliederter, durch den Wechsel von Putz und Backsteinsichtmauerwerk dekorativ belebter Fassade. Die Eingänge sind unter der risalitartig vorgezogenen Mittelachse angeordnet. Im Erdgeschoss befinden sich stichbogige Fenster. Es enthält horizontal durchlaufende Putzbänder ein detailreiches Hauptgesims und eine als Pilasterportal gestaltete Durchfahrt in der Mitte. Die Gebäude liegen im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt mit erweiterten Anforderungen der Anlage B an die Gestaltung von Türen und Fenstern.

Helenenallee 7 (Kulturdenkmal)
Es handelt sich um ein dreigeschossiges Wohnhaus in Ecklage von 1893, teilweise durch Umbauten verändert. Es hat eine Putzfassade mit zwei flachen Seitenrisaliten mit Zwerchgiebeln. Die Eingangsachse mit Freitreppe führt auf die Mitte des Gebäudes zu. Das Gebäude liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt mit erweiterten Anforderungen der Anlage B an die Gestaltung von Türen und Fenstern.

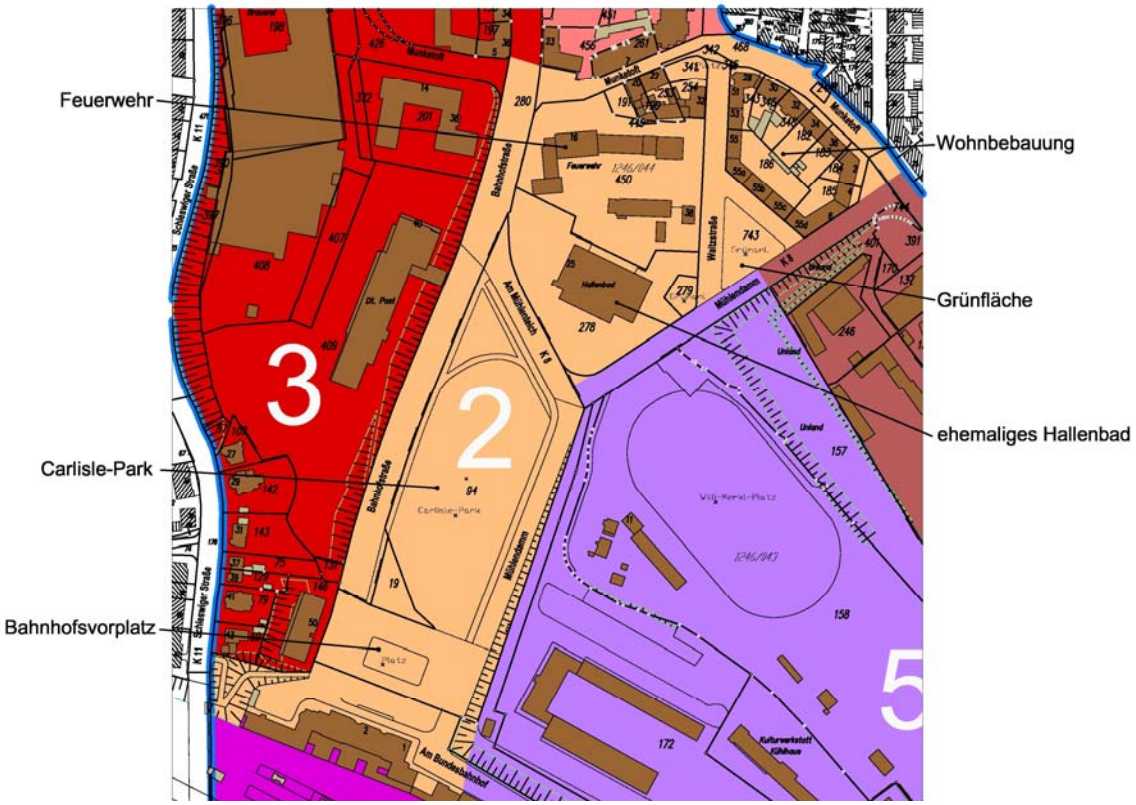
Helenenallee 9 (Kulturdenkmal)
Das dreigeschossige Wohnhaus mit ausgebautem Dach wurde 1895 errichtet. Es hat eine auffällig von den anderen Häusern abweichende plastischere Fassade mit auskragendem Konsolgesims. In den Obergeschossen ist ein leicht aus der Mitte verschobener dreieckiger Erker vorhanden. Es besteht eine Durchfahrt mit Sturz über Volutenkonsolen. Das Gebäude liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt mit erweiterten Anforderungen der Anlage B an die Gestaltung von Türen und Fenstern.

Helenenallee 11-13 (Kulturdenkmal)
Es handelt sich um dreigeschossige Wohnhäuser von 1898 und 1900. Die Fassaden bestehen aus Backstein und Putzziergliederungen, die Erdgeschosse sind verputzt. Haus Nr. 11 leicht hervortretende rechte Achse mit dreieckigem Zwerchgiebel abgeschlossen. Bei Haus Nr. 13 ist innerhalb der Fassade der risalitartig ausgestellte Mittelteil und die aufwendige Gaubengestaltung hervorzuheben. Beide Gebäude sind mit Lisenen in den Obergeschossen und unterschiedlichen Fensterrahmungen ausgestattet. Die Gebäude liegen im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt mit erweiterten Anforderungen der Anlage B an die Gestaltung von Türen und Fenstern.

Es wurden städtebauliche Missstände, bauliche Mängel und Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfe entsprechend §177 BauGB an stadtbildprägenden Gebäuden und Kulturdenkmälern vorgefunden. Zur Beseitigung der Missstände werden Bodenordnungs-, Ordnungs- und Baumaßnahmen erforderlich. Das ehemalige Sanierungsgebiet, das im vereinfachten Verfahren festgelegt war, sollte in das neue Sanierungsgebiet einbezogen werden, da eine große Chance gesehen wird, die bisher nicht verwirklichten Ziele im umfänglichen Sanierungsverfahren umsetzen zu können.

2.8.2 Carlisle Park / Feuerwehr / Hallenbad

Der Teilbereich 2 umfasst 6,84 ha und präsentiert sich beim Austritt aus dem Bahnhof als Stadteingang für den Bahnreisenden. Er beinhaltet daher für die Stadt Flensburg bedeutende öffentliche Frei- und Verkehrsflächen mit repräsentativem Charakter. Die Achse vom Bahnhof zur Innenstadt ist nicht entsprechend ihren Möglichkeiten entwickelt. Sie enthält nur wenige hochwertige, an das öffentliche Publikum gerichtete Funktionen oder Angebote wie die Post und einen Copy-Shop. Hier ist ein erhebliches Entwicklungspotential vorhanden. Daneben beinhaltet dieser Bereich Wohn-, und Grünfunktionen.



Carlisle Park

Seit 1989 wird der städtische „Carlisle-Park“ nach der britischen Partnerstadt Flensburgs benannt. Die erste Planung von 1934 mit umlaufendem doppelreihigem Baumkranz um die große Freifläche in der Mitte wurde nur zum Teil verwirklicht, da nach 1940 hier ein Barackenlager eingerichtet wurde. Ab 1959 wurde eine neue Planung durch Garten- und Friedhofsamtsleiter Beinert aufgestellt. Dabei wurden die offene Wiese und einfassende Baumreihen aus Ulmen und Linden beibehalten und Spazierwege, Ruheplätze und Schmuckbeete angelegt. Später wurden der Froschbrunnen aus Resten des ehemaligen, 1903 enthüllten Bismarck-Brunnens von Helmuth Schievelkamp vom Südermarkt, ein Gedenkstein für die Opfer der Gewaltherrschaft und der in den Rasen als Platte eingelegte Europastein aufgestellt.

Die ursprüngliche Gestaltung des denkmalgeschützten Parks und seines Umfelds ist im Laufe der Jahre stark überformt worden, es fehlt die gestalterisch einheitliche Linie, die Sichtachsen zwischen Bahnhof und Stadt sind unterbrochen bzw. nicht mehr erkennbar. Eine stärkere Einfassung durch Randbebauung sollte den Freiraum städtebaulich stärken und könnte attraktive Bebauungspotentiale eröffnen. Neben den erheblichen gestalterischen Defiziten ist die Funktionsfähigkeit in Bezug auf die Abwicklung des Fuß- und Radverkehrs in Frage gestellt. Die Aufwertung der repräsentativen öffentlichen Grünfläche „Carlisle-Park“ als Visitenkarte der Stadt nach dem Verlassen

des Bahnhofs ist wesentlicher Bestandteil des Sanierungskonzeptes, das eine Aufwertung der Achse Bahnhof-Innenstadt verfolgt. Als weiteres langfristiges Ziel wird die Aufwertung der angrenzenden Grundstücke durch eine repräsentative, den Park einrahmende Bebauung an der Bahnhofstraße und am Mühlendamm verfolgt.

Bahnhofsvorplatz, Hintergrund Zugang Carlisle-Park

Eingangssituation Carlisle-Park Richtung Stadt

Bahnhofsvorplatz

Der Flensburger Bahnhofsplatz wurde in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts zunehmend an die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs angepasst. Übersichtlichkeit und repräsentative Eigenschaften gingen hierbei verloren, sodass insbesondere Fußgänger keine klare Führung mehr erfahren. Künftig soll der Bahnhofsplatz neu strukturiert und gestaltet werden, so dass sowohl motorisierter als auch nichtmotorisierter Verkehr eine klare Führung und der denkmalgeschützte Vorplatz des historischen Bahnhofsgebäudes wieder einen repräsentativen Charakter erhält. Für den ÖPNV-Verkehr sind keine optimale Bedingungen und für Fußgänger keine Barrierefreiheit und Behindertengerechtigkeit gegeben und sollten hergestellt werden. Eine grundsätzliche Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes einschließlich der Zufahrtsstraßen entsprechend den heutigen Ansprüchen der einzelnen Verkehrsarten, insbesondere des ÖPNV, des Verkehrsträgerwechsels (Park and Ride, Bike and Ride) und die Unterbringung von PKW und Fahrrädern (auch Fahrradstation mit Reparaturangebot) ist geboten. Weitere wesentliche Missstände sind das Fehlen eines weiteren Bussteiges, vorhandene Barrieren und eine diffuse Fuß- und Radverkehrsführung. Radfahrer müssen die mit Kopfsteinpflaster belegten Straßen nutzen, weil Alternativrouten fehlen. Die Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist wie die Gestaltung des „Carlisle-Parks“ als „Visitenkarte“ beim Eintritt in die Stadt wesentlicher Bestandteil des Sanierungskonzeptes, das die Aufwertung der öffentlichen Räume in der Achse Bahnhof-Innenstadt verfolgt. (wie u.a. im Dritten Regionalen Nahverkehrsplan der Stadt Flensburg dargestellt).

Feuerwehr

Auf dem Grundstück Munketoft 16 ist die Hauptfeuerwache der Berufsfeuerwehr der Stadt Flensburg untergebracht. Der seit 1954 bestehende Standort ist in Bezug auf die Stadtmitte und damit die Erreichbarkeit sowohl auf der West- als auch auf der Ostseite - getrennt durch die Förde – optimal gewählt. Er beherbergt neben der Verwaltung auch die Aufenthaltsräume der Wachbesatzung, die Rettungsassistentenschule, fast den gesamten Fuhrpark der Berufsfeuerwehr und des Rettungsdienstes und die Werkstätten. Aufgrund der zusätzlichen Aufgaben, die inzwischen durch die Feuerwehr wahrgenommen werden, ist die Grundstücksfläche für heutige Ansprüche zu klein. Bei der vorgesehenen Ausweitung der Leistungen und dementsprechender Ausrüstung ist der Standort zukünftig nicht mehr ausreichend und muss umgebaut werden. Angestrebt wird eine Verlagerung in einen Neubau auf dem heutigen Hallenbadgrundstück im Rahmen einer Gemeinbedarfsmaßnahme gem. §148 (2) Nr. 3 BauGB.

Hallenbad
Die Nutzung des 1962/63 gebauten städtischen Hallenbads an der Bahnhofstraße 25 wurde nach Eröffnung des neuen Campus-Bads auf dem Uni-/FH-Gelände im März 2010 aufgegeben. Die Stadt Flensburg als Eigentümerin hat das ca. 6.700 m² große Grundstück zum Verkauf angeboten. Für die Fläche mit dem aufstehenden Objekt hat sich jedoch bisher kein Käufer gefunden, so dass es noch immer leer steht. Ziel ist daher, die vorhandene Bebauung abzureißen, um Platz für eine Folgenutzung mit ggf. angepasstem Grundstückszuschnitt zu schaffen. Interessant könnte hierbei eine Flächenerweiterung für die angrenzende Feuerwehr sein, die dann wieder in der Lage wäre, ihren Flächenbedarf den heutigen Ansprüchen genügend auf dem Grundstück zu decken. Für das angrenzende Feuerwehr-Grundstück ist die Vervollständigung der Blockrandbebauung durch Wohngebäude und den eventuellen Neubau einer Kindertagesstätte Sanierungsziel. Eine wohnliche Nutzung des Eckgrundstücks scheidet aufgrund der Lärmimmissionen aus.

Hallenbad, Leerstand (seit März 2010)

Straßenraum Mühlendamm

Öffentliche Straßenräume
Die öffentlichen Straßenräume, namentlich Bahnhofstraße, Mühlendamm, Am Mühlenteich, Waitzstraße und Munketoft, werden ihrer verkehrlichen Funktion und ihren repräsentativen Aufgaben nicht gerecht. Durch die geplante Entwicklung der öffentlichen Räume in der Achse Bahnhof-Innenstadt wird sich dieses Funktionsdefizit noch weiter verstärken. Daher sollen die genannten öffentlichen Straßenräume entsprechend ihren Funktionen umgestaltet werden. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes soll private Investitionen und eine Aufwertung der angrenzenden privaten Räume nach sich ziehen.

Wohnbebauung
Zwischen Mühlendamm und Waitzstraße entstand 1930/31 der Wohnblock mit einer vorgelagerten öffentlichen Grünfläche.

Ebenso wie in Teilbereich 1 liegt hier ein Defizit in Bezug auf die städtebauliche Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt und die lückenhafte Bebauung an der Bahnhofstraße vor. Es ist ein hoher Druck auf die vorhandenen öffentlichen Stellplätze zu verzeichnen.

Stadtbildprägende Gebäude mit erheblichem Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden alle Gebäude auf Mängel und Missstände im Sinne des §177 BauGB untersucht. Die nachfolgend aufgeführten Gebäude weisen entsprechende Missstände auf, deren Beseitigung durch eine Modernisierungs- oder Instandsetzungsmaßnahme möglich ist und angestrebt wird.

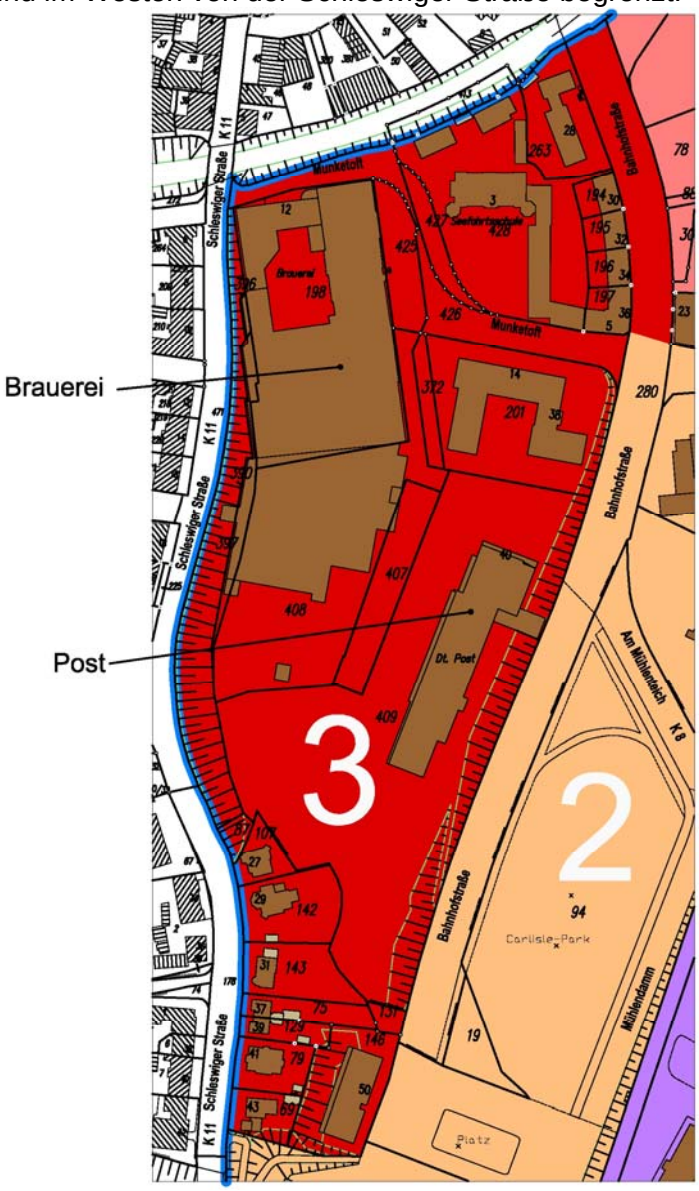
Munketoft 20 und 22 (Kulturdenkmäler)
Die zwei Wohnhäuser wurden 1890 von Maurermeister Bandholz errichtet. Die dreigeschossigen Putzbauten haben symmetrisch angelegte, unterschiedlich gestaltete Fassaden und ein von einem durchlaufenden Gesims abgeschlossenes genutetes Erdgeschoss. Die Gebäude haben ausladende Abschlussgesimse und aufwendige Fensterrahmungen in den Obergeschossen. Die Gebäude liegen im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt mit erweiterten Anforderungen der Anlage B an die Gestaltung von Türen und Fenstern.

Waitzstraße 51 – 55 d und Mühlendamm 4-6, Munketoft 28 (Kulturdenkmäler)
Die Blockbebauung besteht aus vier- und fünfgeschossigen Wohnhäusern, die in zwei Bauabschnitten ca. 1930/31 und 1950 von der Wohnungsbau Flensburg mbH errichtet wurde. Heute befinden sie sich im Eigentum des Selbsthilfe-Bauvereins und mehreren Privateigentümern, zwei Gebäude sind in Wohnungsteileigentum aufgegliedert. Die Gebäude liegen im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt mit folgenden erweiterten Anforderungen der Anlage A an die Gestaltung von Türen und Fenstern: Können Fenster nicht im Original erhalten werden, so sind bei ihrer Erneuerung Material, Profilstärken, Anzahl und Aufteilung der Flügel sowie Sprosseneinteilungen des Originals zu übernehmen. Technische Änderungen dürfen das ursprüngliche Erscheinungsbild nicht wesentlich beeinträchtigen.

Aufgrund der beschriebenen städtebaulichen Missstände, der notwendigen Bodenordnung, des erheblichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs an stadtbildprägenden Gebäuden und Kulturdenkmälern und des Gestaltungsdefizits öffentlicher Flächen sollte der Teilbereich in das Sanierungsgebiet einbezogen werden.

2.8.3 Brauerei / Post

Das Teilgebiet 3 umfasst eine Fläche von 6,97 ha und wird im Norden von der Bahnlinie (Dammgleis zum Hafen), im Osten von der Bahnhofstraße, im Süden vom Bahnhofsgelände und im Westen von der Schleswiger Straße begrenzt.



Es stellt sich als sehr heterogenes Gebiet dar, das hauptsächlich durch die Brauerei, die die größte Teilfläche einnimmt, gewerblich geprägt wird. Des Weiteren sind bestehende öffentliche Einrichtungen - die Post und ein Fachhochschul-Gebäude – und Nachnutzungen sowie in geringem Umfang Wohnnutzung vorzufinden.

Die Flensburger Brauerei – Flensburger Brauereien Emil Petersen & Co. KG - wurde 1888 gegründet, in gleichem Jahr wurde der Verwaltungsbau Munketoft 12 (Kulturdenkmal) fertig gestellt.

Postgebäude in der Bahnhofstraße 40

Brauerei Am Munketoft Blick über Bahnhofstraße

Dabei handelt es sich um einen zweigeschossigen gelben Backsteinbau entlang der Schleswiger Straße mit kubisch abgesetztem und durch Walmdach gegenüber dem übrigen Flachdach betontem Kopfteil zum Munketoft, dessen hoher Sockel wegen des abfallenden Geländes wie ein Vollgeschoss wirkt. In gleicher Gestaltung zeigten sich einst die Produktionsstätten, die allerdings inzwischen durch Neubauten ersetzt wurden.

Dem Untersuchungsgebiet ist nur ein Teil der Brauerei zuzuordnen. Der andere Teil befindet sich auf Grundstücken auf der anderen Seite der Schleswiger Straße, der durch unterirdische, innere Betriebswege mit dem anderen verbunden ist. Eine Erweiterung ist an diesem Standort nur bedingt möglich. Die Emissionen durch Verkehrslärm werden derzeit auf einem erträglichen Niveau gehalten. Das hiesige Sanierungsverfahren soll nicht durch die Einbeziehung des Brauereigeländes unnötig belastet werden. Hinzu kommt, dass betriebliche Abläufe durch die erforderlichen Genehmigungen im Sanierungsgebiet nicht behindert oder verzögert werden sollen. Die Frage einer Einbeziehung des Brauereigeländes in ein Sanierungsgebiet würde sich erst für den Fall einer Verlagerungsabsicht von Seiten der Brauerei ganz neu stellen. Für diesen Fall würden speziell für die zu erwartenden Auswirkungen vorbereitende Untersuchungen erforderlich, die hier weder geleistet werden können noch sollen.

Das Gebäude der Deutschen Post an der Bahnhofsstraße 40 beinhaltet die Hauptpost für die Stadt Flensburg. Im hinteren Gebäudeteil war zeitweise Leerstand zu beobachten. Dieser wurde durch Vermietung an ein Fortbildungsinstitut und den fortschreitenden Wachstum des expandierenden Frachtbereiches (DHL) fast vollständig beseitigt. Die vorhandenen Flächen dienen ggf. als Expansionsreserve für den Frachtbereich.

Das Gebäude Munketoft 3 wurde 1876/77 am ehemaligen Mühlenteich als Königliche Navigationsschule erbaut. Heute gehört das Kulturdenkmal zur Fachhochschule Flensburg mit gleicher Nutzung (Studienfächer Schiffstechnik und Seeverkehr, Nautik und Logistik).

Das Gebäude Bahnhofstraße 38 ist das ehemalige Arbeitsamt, das Kulturdenkmal beherbergt heute das Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume (LLUR). Das Gebäude wurde 1956 fertig gestellt. Es handelt sich um einen drei- bis fünfgeschossigen, mehrflügeligen Stahlbetonskelettbau in gleichmäßigem Raster mit Rotsteinverblendung und auskragenden, extrem flachen Walmdächern.

Die Nutzung Wohnen ist in dem Teilgebiet nur kleinflächig in Randbereichen zu finden: In der nördlichen Bahnhofstraße in Mehrfamilienhäusern aus den 1920er Jahren, in einem Appartementhaus am südlichen Ende der Bahnhofstraße in der unmittelbaren

Nähe des Bahnhofgebäudes (Wohnungseigentum) und in der Schleswiger Straße in einigen Einzel- und Doppelhäusern.

Topografie
Die Schleswiger Straße liegt wesentlich höher als die Grundstücke an der Bahnhofstraße und am Munketoft. Dies zeigt sich zum einen an der stetig ansteigende Bahnhofstraße von der Hauptpost bis zum Bahnhofsvorplatz und am deutlichsten in Form des Fußwegs „Serpentine“ (im Teilgebiet 4 gelegen), der den Bahnhof mit der Schleswiger Straße verbindet.

Verkehr
Die Bahnhofstraße gilt als Haupterschließung des Teilgebiets. Der Munketoft zwischen Schleswiger Straße und Bahnhofstraße ist erst in den 1960er Jahren entstanden. Die Schleswiger Straße erschließt die Wohngebäude nordwestlich des Bahnhofs. Die Brauerei hingegen hat ihre Haupterschließung rückwärtig am Munketoft.

Stadtbildprägende Gebäude mit erheblichem Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden alle Gebäude auf Mängel und Missstände im Sinne des §177 BauGB untersucht. Die nachfolgend aufgeführten Gebäude weisen entsprechende Missstände auf, deren Beseitigung durch eine Modernisierungs- oder Instandsetzungsmaßnahme möglich ist und angestrebt wird.

Munketoft 5, Bahnhofstraße 30-36 (Kulturdenkmäler)

Eckhaus der Wohnungsgenossenschaft, Baujahr 1929

Das städtebaulich prägnante dem Straßenverlauf folgende genossenschaftliche Eckwohngebäude wurde 1929 von Anton Meyer für die Wohnungsbau Flensburg mbH, heute SBV, errichtet. Es handelt sich um einen flachgedeckten Backsteinkomplex im Stil des Neuen Bauens. Das viergeschossige verbindende Eckgebäude wirkt durch seine besondere Gestaltung mit zurückspringender Kante und große vierteilige von horizontalen Backsteinbändern eingefasste Sprossenfenster. Der Eckbereich wird durch die Geschäftsnutzung mit Schaufensterbereich betont.

Städtebauliche Missstände wurden bei den Gebäuden Bahnhofstraße 30-36/ Munketoft 5 aufgrund des erheblichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs an stadtbildprägenden Gebäuden und Kulturdenkmälern vorgefunden. Darüber hinaus wurden erhebliche Gestaltungsdefizite im angrenzenden öffentlichen Raum insbesondere in der wichtigen Achse Bahnhof-Innenstadt erkannt, die die Einbeziehung dieser Teilbereiche in das Sanierungsgebiet nahe legen. Die weiteren Bereiche, insbesondere das Gelände der Brauerei, sollen nicht in das Sanierungsgebiet aufgenommen werden.

2.8.4 Bundesbahn

Der Teilbereich 4 umfasst die noch gewidmeten Bahnanlagen wie Bahngleise innerhalb des Untersuchungsgebietes und den Bahnhof mit zusammen 9,08 ha Fläche. Der Teilbereich wurde so geschnitten, dass derzeit noch gewidmete, aber bereits zum Verkauf stehende Flächen Am Bundesbahnhof ausgenommen und dem Teilgebiet 5 zugeschlagen wurden. Die Flächen des Teilbereichs 5 könnten im Rahmen einer künftigen Bauleitplanung einer baulichen Entwicklung zugeführt werden, während auf den bahnbetrieblich genutzten, gewidmeten Flächen des Teilbereiches 4 dauerhaft keine bauliche Entwicklung möglich ist.

Von dem Bau des Personenbahnhofs und des Güterbahnhofs in den 20er Jahren des letzten Jahrhunderts gingen wesentliche Impulse für die Umgestaltung des Gebietes und die wirtschaftliche Entwicklung der Gesamtstadt aus.

Bahnhof und südliche Stadterweiterung in 1920er Jahren

Durch die Verlegung und den Bau des Bahnhofes und der zugehörigen Bahnanlagen kam es 1924 – 27 mit der Verfüllung der Mühlenteiche zu erheblichen Veränderungen des Stadtbildes des südlich an die Altstadt angrenzenden Stadtbezirks Martinsberg. Mit der Inbetriebnahme des neuen Personenbahnhofes 1927 und des Güterbahnhofes wurde ein Stadterweiterungsgebiet von erheblicher Größe südlich der damaligen Fischerhofsiedlung im Südosten der Stadt erschlossen. Die neuen Gleise mussten u.a. die Schleswiger Straße unterqueren, wofür der Straßendamm durchbrochen und eine zweibogige Stahlbetonbrücke errichtet wurde. Nach Osten gruben sich die Gleisanlagen deutlich in den Fördehang und veränderten die Topografie des Tales. Abgetragenes Material wurde zur Verfüllung des Mühlenteiches verwendet.

Die für den Bahnbetrieb notwendigen Gebäude und umfangreichen Anlagen wurden durch die Deutsche Reichsbahn in den 1920er Jahren nach bereits vor dem ersten Weltkrieg aufgestellten Plänen in strenger Anordnung, einheitlicher Klinkerarchitektur und mit unterschiedlichen expressiven Formelementen in Anlehnung an die Heimatschutzarchitektur errichtet. Hierzu gehören neben dem Empfangsgebäude mit Bahnsteigen auch die Nebengebäude mit ehemaliger Eilgut- und Reisegepäckabfertigung, die Reichspost sowie die Stellwerke Fo, Fa und Fw.

Stadtbildprägende Gebäude mit erheblichem Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf

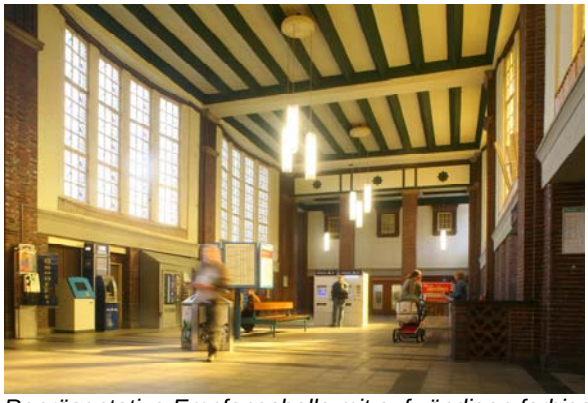
Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden alle Gebäude auf Mängel und Missstände im Sinne des §177 BauGB untersucht. Die nachfolgend aufgeführten Gebäude weisen entsprechende Missstände auf, deren Beseitigung durch eine Modernisierungs- oder Instandsetzungsmaßnahme möglich ist und angestrebt wird.

Hauptbahnhof mit Empfangsgebäude (Kulturdenkmal)

Repräsentative Fassade des Hauptbahnhofs mit Vorplatz, Baujahr 1926

Errichtet wurde der dreigliedrige Klinkerbreitbau mit Walmdach zwischen 1923-26 nach Plänen von Reichsbahnrat Friedrich Georg Arnold. Der zweigeschossige Hauptteil mit Seitenrisaliten trägt einen Uhrengeschmückten Belvedereturm über der Mitte. Die zur Stadt gewandte repräsentative Fassade ist durch vertikale in Nischen gefasste und kleinteilige Fenster gegliedert. Die Fassade ist oberhalb der Fenster an den Flügelgebäuden aufwendig mit Terrakottablattwerk und plastischen Köpfen von dem Hamburger Künstler Richard Kuöhl geschmückt. Die senkrechten farbigen Fensterbänder der Empfangshalle des Hauptgebäudes sind jeweils zu viert in drei Gruppen symmetrisch angeordnet.

Das Gebäude steht unter Denkmalschutz und soll erhalten bzw. vom Eigentümer modernisiert werden. Die für den Personenbahnhof notwendigen Flächen einschließlich repräsentativer Empfangshalle sollen weiter zu Bahnhofszwecken genutzt werden. Die angrenzenden, ungenutzten Räume sollen einer neuen Nutzung zugeführt werden.



Repräsentative Empfangshalle mit aufwändigen farbigen Fenstern im Bahnhof *Carlisle-Park*

Das monumentale Gebäude setzt sich über eine Treppenanlage in einem streng symmetrischen Vorplatz fort. Es entfaltet seine Wirkung erst durch den von Bebauung freigehaltenen Carlisle-Park. Dieser bietet ein grünes aber gleichermaßen streng an der zentralen Symmetrieachse ausgerichtetes Pendant zum Bahnhof.

Hauptbahnhof Nebengebäude, ehemalige Eilgut und Reisegepäckabfertigung, Stellwerk Fo (alle Kulturdenkmale)

ehemalige Eilgut- und Gepäckabfertigung

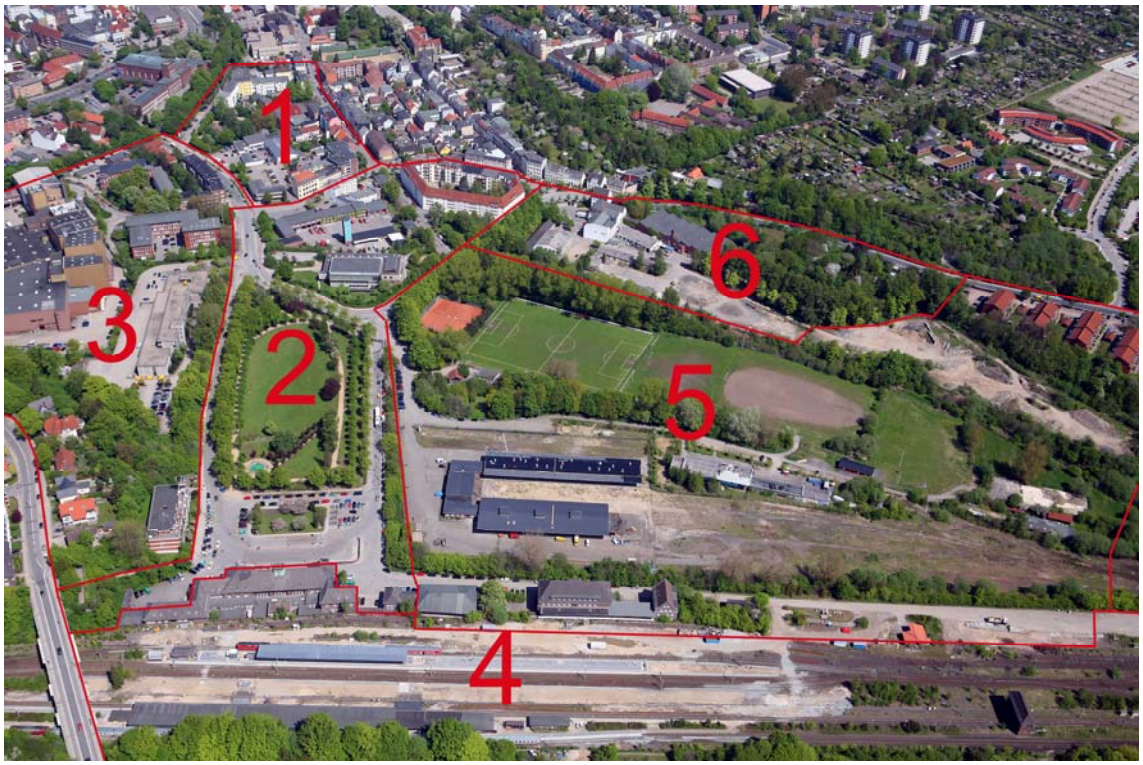
Stellwerk Fo, beide ca. 1926

Das denkmalgeschützte ehemalige Eilgut- und Reisegepäckabfertigungsgebäude ist mit eingeschossigem Verbindungsgang östlich an das Empfangsgebäude angebaut. Es wurde 1926/27 errichtet, ist zweigeschossig und wird dem Norddeutschen Klinkerexpressionismus zugeordnet. Es ist dreigeteilt in Büro, Mitteltrakt mit Haupteingang (gerundeter Standerker zum Gleis) und Gepäckhalle mit Laderampen, alle mit auskragenden Walmdächern unterschiedlicher Ausprägung und kleinteiligen Sprossenfenstern. Das Gebäude wird teilweise gewerblich genutzt. Es besteht erheblicher Leerstand und Modernisierungsbedarf.

Das Reiterstellwerk Fo ist denkmalgeschützt und wurde 1925/26 nach Plänen von Reichsbahnrat Eitner, Altona errichtet. Es handelt sich um einen lang gestreckten Klinkerbau auf zwei massiven Mauerpfeilern mit geschweiftem auskragendem Walmdach. Das Stellwerk enthält eine der ersten für die deutsche Reichsbahn geschaffenen elektromechanischen Stellanlagen (Pult mit Knebelschaltern) und galt als modernstes seiner Zeit in Norddeutschland. Es besteht Modernisierungs- bzw. Bedarf zur denkmalgerechten Instandhaltung.

Das künftige Sanierungsgebiet sollte alle zu entwickelnden Flächen, leer stehenden oder untergenutzten Gebäude und die modernisierungsbedürftigen stadtbildprägenden Gebäude und Denkmäler einbeziehen. Das Sanierungsgebiet umfasst dann den Teilbereich 4 ohne die Gleise im Osten entlang Teilbereich 8. Im Umfeld des Bahnhofes und der Straße Am Bundesbahnhof werden ggf. gewidmete Bahnanlagen in das Sanierungsgebiet einbezogen. Auf diesen Flächen dürfen Sanierungsziele und künftige Bauleitpläne nicht im Widerspruch zu den Zielen der Widmung stehen. (Zum Verhältnis Bahnbetriebszwecken gewidmeter Flächen zur Bauleitplanung vgl. Kap. 7.1 Seite 91)

2.8.5 Ehemaliger Güterbahnhof / Sportplatz / ehemaliger Bauhof



Luftbild mit Zonierung

Der Teilbereich 5 mit 15,79 ha bildet den Schwerpunkt des Untersuchungsgebietes, da er insbesondere die Flächen umfasst, die aufgrund ihres Brachliegens bzw. einer geringen Nutzungsintensität und sehr geringen Wertschöpfung in zentraler Lage die Stadt zur Einleitung vorbereitender Untersuchungen veranlasst hat. Zu diesen gering genutzten Flächen gehören insbesondere die Brachen, die sich östlich des Güterbahnhofs erstrecken, im Norden bis zu den Wohnanlagen am Munketoft reichen, dem Werksgelände des Pumpenherstellers Horn Tecalemit, angrenzend an die Sportplatzanlagen und sich in Verlängerung des Bahnhofes nach Südosten entlang der Straße „Am Bundesbahnhof“ erstrecken. Allein diese Brachen umfassen mehr als 10 ha städtebaulich unterentwickelter und ungenutzter innenstadtnaher Fläche in unmittelbarer Nähe des Flensburger Bahnhofs. Soweit Flächen aus der bahnbetrieblichen Widmung entlassen werden, ist ein sukzessiver Ankauf dieser Flächen vorgesehen.

Brachfläche östlich ehem. Güterbahnhof FS 172

Brachfläche mit Altlastverdacht FS 82 Blick Rtg. SW

Sportplatz Willi-Merkl FS 158 Blick Richtung Osten

Brachfläche mit Altlastverdacht FS 82

Brachflächen und Erschließung Am Bundesbahnhof FS 46

Das Gebiet ist stark durch seine topographische Lage mit einem anthropogen überformten (Endmoränensüd-) Hang am Munketoft, einem nach Osten auslaufenden Gleistal des ehemaligen Güterbahnhofs und die nach Süden eine starke Barriere bildenden Gleisanlagen des in Betrieb befindlichen Personenbahnhofs geprägt. Von diesen drei Seiten ist eine Erschließung nicht gegeben und auch nur mit erheblichem Aufwand herzustellen. Derzeit ist das Teilgebiet 5 lediglich in seiner Mitte durch Überwegungsrechte über ein Privatgrundstück vom Mühlendamm erschlossen. Es ist ein im Bereich des Carlisle-Parks abzweigender in süd-östlicher Richtung verlaufender befestigter Privatweg vorhanden, der in etwa einer ehemaligen Ladestraße der zurück gebauten Verladegleise folgt. Eine innere Erschließung ist dementsprechend nicht vorhanden. Die äußere Erschließung über die Bahnhofstraße in Richtung Innenstadt und über den Munketoft (K8) an die Osttangente und von dort über die B199 an die A7 ist als sehr leistungsfähig zu bezeichnen. Im Mühlendamm und der Verlängerung Munketoft wurden derzeit 6.500 Kfz/24 h gezählt, die Straßen sind nach ihrer Funktion und Ausprägung dafür geeignet, höhere Verkehrsmengen (bis ca. die doppelte Menge) aufnehmen zu können.

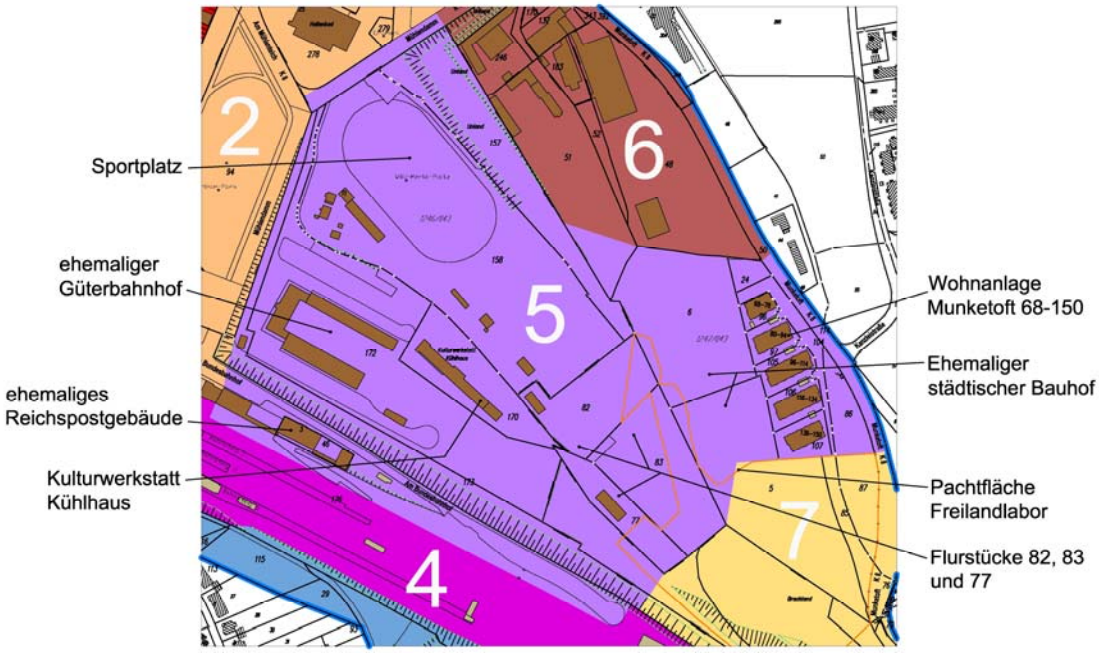
Der derzeit gültige Flächennutzungsplan Stand Oktober 2010 weist den Bahnhof und alle ehemals gewidmeten Bahnflächen noch als „Flächen für Bahnanlagen“ (nachrichtlich übernommen) aus. Hiervon sind insbesondere die Brachflächen des ehemaligen Güterbahnhofs betroffen. Nördlich angrenzend sind Grünflächen mit der Zweckbestimmung „sportlichen Zwecken dienende Einrichtungen“ und „Natur- und Ausgleichsflächen“ ausgewiesen. Im Bereich der Natur- und Ausgleichsflächen ist eine erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastete Fläche gekennzeichnet. Die Bereiche der Wohnanlage Munketoft 68-150 sind als „Wohnbauflächen Typ 2“ ausgewiesen. Südlich der Wohnanlage schließt sich ein Bereich mit Waldflächen an.

Erschließungsweg Am Mühlenteich FS 170

Lagerfläche FS 77

Bebauungspläne existieren für diesen Bereich (mit Ausnahme des VB 38, s.u.) nicht, so dass erhebliche Flächenanteile des Teilgebiets 5 planungsrechtlich als Außenbereich einzustufen sind. Im Zuge der Flächenentwicklung würden bei einer angestrebten Nutzungsänderung die Änderung des Flächennutzungsplanes und die Aufstellung von Bebauungsplänen erforderlich.

Die Stadt hat am 02.09.2010 für einen Teilbereich den Aufstellungsbeschluss für den **Vorhabenbezogenen Bebauungsplan Nr. 38** „Wohnprojekt Freiland“ gefasst, die Bekanntmachung ist am 08.10.2010 veröffentlicht worden. Parallel wurden hierfür die 53. Flächennutzungsplan- und die 33. Landschaftsplan-Änderung eingeleitet. Auf der Fläche des ehemaligen städtischen Bauhofs soll nach den Zielen des vorhabenbezogenen Bebauungsplans eine Wohnnutzung durch das Wohnprojekt „Freiland“ entwickelt werden. In der Planungskonzeption wird eine Größe von ca. 6.200 qm Wohn- und Nutzfläche genannt. Es sollen ca. 60 Wohneinheiten entstehen. Das Projekt soll auf genossenschaftlicher Basis erfolgen und ist als Mehrgenerationenprojekt konzipiert.



Zonierung mit Flurstücksnummern

Geologie, Boden, Hydrologie

Die im Folgenden angesprochene Bodenuntersuchung bezieht sich vorrangig auf die Flurstücke 158 (Sportplatz), 82 und 83 (vgl. Detailuntersuchung Standort 5032 Flensburg, Deutsche Bahn AG). Die Sedimente im Untersuchungsgebiet sind überwiegend anthropogen geprägt. Vor dem Bau des Flensburger Bahnhofs in den 1920er Jahren standen im Bereich der Untersuchungsfläche Torfe an. Die Torfe waren durch die Verlandung des ehemaligen Mühlenteiches entstanden. Für den Bau des Bahnhofs wurde aufgrund der geringen Tragfähigkeit des Torfs der Boden ausgetauscht. Der Boden wurde teilweise durch Abgrabungen der natürlichen Moränenlandschaft gewonnen. Im Bereich der Untersuchungsfläche wurde bis in die 1970er Jahre Auffüllmaterial eingebracht. Die geogenen Torfe werden unterlagert von Mudden (ehem. Teichboden), Geschiebelehm und Schmelzwassersanden. Das Auffüllmaterial besteht überwiegend aus Mittelsanden (z.T. steinig, kiesig, grobsandig, feinsandig, schluffig), die teilweise mit Ziegelresten, Bauschutt, Keramik- und Glasbruchstücken, Schlacken, Bahnschotter, Aschen, Holz, Stroh, Gummistücken, Metallsplittern, Draht- und Kabelresten, Stoffresten, Eternitstücken, Stahlseilen, Kohlenresten und Plastikfolie durchsetzt sind. Daneben wurden sandige Kiese (mit Schlacken, Bauschutt) und umgelagerter Geschiebelehm angetroffen. An mehreren Stellen wurden relevante Bodenverunreinigungen nachgewiesen. Grundsätzlich wurde eine Gefährdung der Schutzgüter Boden und Grundwasser im Untersuchungsbereich (Flurstücke 158, 82 und 83) nachgewiesen. Eine Gefährdung von Menschen wird vom Gutachter aufgrund der Überdeckung der Schadstoffe im untersuchten Bereich (FS 158 südlicher Bereich) bei der derzeitigen Nutzung nicht erwartet. Oberflächenproben zeigen nur geringfügig erhöhte PAK- (Polycyklische aromatische Kohlenwasserstoffe) Konzentrationen. Ebenso wird ein Austragen der Schadstoffe in den 2. Grundwasserleiter, der außerhalb des Gebietes zur Trinkwassergewinnung genutzt wird, aufgrund der günstigen geologischen Verhältnisse nicht erwartet.

Im Untersuchungsbereich ist die hydrogeologische Situation durch einen nicht abgedeckten Grundwasserleiter charakterisiert, der im Wesentlichen weichselkaltzeitliche Schmelzwassersande sowie Moränensande und -kiese umfasst. Dieser Grundwasserleiter weist gute Durchlässigkeiten auf und erreicht Mächtigkeiten von bis zu 40 Metern. Die Fließrichtung des Grundwassers ist auf die ca. 1.500 m nördlich liegende Flensburger Förde nach Nord bzw. Nord-Nord-Ost gerichtet.

Die Grundwasserflurabstände stellen sich kleinräumlich sehr unterschiedlich dar und lagen bei Messungen im Juli 2007 bei 0,83 m – 3,48 m. Das Untersuchungsgebiet wird von einem Vorfluter in offenem Graben von Süd-Ost nach Nord-West durchquert. Das Grundwasser steht mit der Vorflut in direkter Verbindung und entwässert dorthin. Ein regelmäßiges Grundwassermonitoring wird durchgeführt.

Bebauungs- und Nutzungsstruktur

Wohnanlage Munketoft 68-150

Im Osten des Teilgebietes 5 entlang des Munketoft wurde 1991/92 eine Wohnanlage mit Eigentumswohnungen bestehend aus 5 Gebäuden und entsprechenden Nebenanlagen mit Stellplätzen errichtet. Die insbesondere von Studenten gut nachgefragte Anlage liegt erhöht und ist vom Munketoft her erschlossen.

Südlich schließt der steil abfallende Hangbereich mit Baumbestand an, der an die Brachflächen des ehemaligen städtischen Bauhofes grenzt.

Am Mühlenteich (Flurstücke 82, 83, 77)

Brache Flurstück 82, im Hintergrund Giebel der Wohnanlage am Munketoft

Flurstücke 82 und 83

Die ca. 0,6 ha des Flurstücks 82 sind im Bereich des Erschließungsweges mit einem Leichtbaugebäude und einer Fertiggarage bebaut. Die Fläche ist vom Eigentümer, der Deutschen Bundesbahn, an einen Motorradclub verpachtet. Die weiteren Flächen auf dem Flurstück sind mit einer Wiese bestanden, werden jedoch kaum genutzt. Das benachbarte Flurstück 83 mit ca. 0,8 ha befindet sich in städtischem Eigentum und ist als Hundeübungsplatz verpachtet.

Boden, Altlasten

Im östlichen Teil des Teilbereichs 5 (Flurstück 82 und 83) befand sich ein sog. Schüttgleis der Bahn. Im Boden finden sich daher Auffüllungen mit einer Mächtigkeit bis zu 9 m aus Sanden, Lehmen und Bauschutt mit Glas, Schlacken, Kohlenresten und Beton. Bodenproben zeigen erhöhte bis hohe Schadstoffbelastungen (Arsen, PAK, MKW (Mineralölkohlenwasserstoffe)). Die Schadstoffe überschreiten stellenweise die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz-Verordnung (BBodSchV) für Wohnnutzungen und befinden sich in unterschiedlichen Tiefenlagen und ohne erkennbaren räumlichen Zusammenhang.

Für eine Entwicklung der Fläche müssten die Bodenbelastungen, ungünstige Baugrundverhältnisse und eine evtl. Methangasbelastung untersucht und berücksichtigt werden. Aus abfallrechtlicher Sicht ist zu beachten, dass belastete Böden Einschränkungen beim Wiedereinbau unterliegen bzw. einer entsprechenden Entsorgung zugeführt werden müssen.

Flurstück 77

Das Flurstück 77 mit ca. 0,3 ha befindet sich in Privateigentum und wird als Lagerfläche genutzt. Hier befanden sich zwischen 1947 und 1972 ein Handel mit chemisch-technischen Erzeugnissen und ein Betrieb zur Herstellung von Holzschutzmitteln.

Boden, Altlasten

Orientierende Boden- und Grundwasseruntersuchungen haben sehr kleinräumige Bodenbelastungen durch PAK, BTEX (arom. Kohlenwasserstoffe) und MKW festgestellt, die derzeit keine Gefährdung darstellen.

Für die Entwicklung sensiblerer Nutzungen muss örtlich begrenzt ggf. mit Bodenaustausch gerechnet werden.

Ehemaliger städtischer Bauhof (Flurstück 51, 6)

Ehemaliger Bauhof FS 51 Blick Rtg. Nord-West

FS 6 Blick Rtg. Nord-Ost, hinten Wohnanlage Munketoft

Das städtische Gelände wurde mehrere Jahre als städtischer Bauhof genutzt. Eine Teilfläche des ehemaligen Bauhofes ist als Erweiterungsfläche zum Verkauf an die Firma Horn Tecalemit vorgesehen. Eine Erschließung über das Betriebsgelände ist ohnehin gegeben. Für weitere Teilflächen prüft eine Wohnprojektgruppe derzeit die Möglichkeiten einer Wohnbebauung. Da das Wohngebiet nicht über das Betriebsgelände erschlossen werden kann und Alternativen mit z.T. erheblichen Eingriffen und Kosten verbunden sind, ist eine vertretbare Erschließung in dieser Hinsicht noch zu prüfen.

Boden, Altlasten
Bodenuntersuchungen haben Auffüllungen von mehreren Metern Mächtigkeit ergeben. In geringen Mengen wurden auch Bauschutt und Schlacken gefunden. Eine Wohnbebauung könnte bei Einhaltung von Auflagen realisiert werden. Grundwasser darf nicht zur Bewässerung oder für menschliche Nutzung gefördert werden. Im Bereich künftiger Nutzgärten sollten nach Endprofilierung des Geländes weitere Bodenuntersuchungen durchgeführt werden.

Kulturwerkstatt Kühlhaus (Flurstück 170) Mühlendamm 25

Kulturwerkstatt Kühlhaus FS 170 Blick von Osten

Rückseite von Süden FS 172

Östlich des Güterbahnhofs befindet sich das ehemalige Kühlhaus des Güterbahnhofs, das seit 17 Jahren durch den „Verein Kulturwerkstatt Kühlhaus e.V.“ als Kultureinrichtung betrieben wird. Der Verein soll das kulturelle Angebot in der Region erweitern. Er stellt Räume für Künstler zur Verfügung und veranstaltet Theater, Musik, Programmki-

no, Malerei, Bildhauerei und Fotografie. Das Kühlhaus ist als Veranstaltungsort mit Bühne und technischer Infrastruktur sowie als Forum der regionalen Kulturszene etabliert. Der Verein ist als Träger der freien Jugendhilfe anerkannt und wird von der Stadt Flensburg und vom Land Schleswig-Holstein gefördert.

Die überwiegende Arbeit wird von ehrenamtlichen Mitarbeitern geleistet, der Verein hat jedoch darüber hinaus einen Vorstand, Geschäftsführer, Angestellte, Auszubildende und ggf. Praktikanten. Der Verein ist Eigentümer des Grundstücks und des stark sanierungsbedürftigen Gebäudes, dessen Unterhaltung kaum noch wirtschaftlich getragen werden kann.

Durch regelmäßige nächtliche Musik- und Diskoveranstaltungen geht eine erhebliche Lärmbelästigung von der Einrichtung aus, die mit einer Gebietsentwicklung zu einem Wohn- /Bürostandort nicht vereinbar ist. Das Kühlhaus liegt ohne ausreichende Erschließung oder entsprechende Stellplätze in Mitten der zentralen, teilweise brach liegenden und durch die Stadtplanung zur Wohnungsbauentwicklung vorgesehenen Fläche. Es handelt sich um eine der wenigen innerstädtischen Flächen mit mittelfristiger Realisierungsmöglichkeit für den Wohnungsbau. Um den prognostizierten Wohnungsbedarf für die Stadt Flensburg (vgl. Kap. 4.1 Ziele der Sanierung, Sicherung der Wohnraumversorgung) decken zu können, ist die Erschließung dieses Flächenpotentials aus Sicht der Stadtentwicklung notwendig. Damit besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an der Flächenentwicklung und damit an einer Verlagerung der Kultureinrichtung. Dabei sollte die Kultureinrichtung alle notwendigen Unterstützungen zum Fortbestand an einem neuen verträglicheren Standort erhalten.

Boden, Altlasten
Auf den Flächen wurden orientierende Bodenuntersuchungen durchgeführt. Bodenverunreinigungen wurden in Form von PAK festgestellt, die vermutlich mit dem Auffüllmaterial des Mühlenteiches eingebracht wurden und bei Erdaushub einen erhöhten Aufwand für die Verwertung/Entsorgung bedeuten. Im gesamten Auffüllungsbereich des ehemaligen Mühlenteiches ist bei einer evtl. künftigen Bebauung mit erhöhtem Gründungsaufwand zu rechnen.

Sportplatz (Willi-Merkl-Platz) (Flurstück 158)

Der 1933/34 als Reichsbahnsportplatz angelegte und 1935 offiziell eingeweihte Fußballplatz mit kleiner Tribüne wird noch heute vom Eisenbahnersportverein VfB Nordmark genutzt.

Zu der insgesamt 3,6 ha umfassenden Anlage gehört neben dem Fußballplatz noch eine Trainingswiese, deren Boden unter Altlastenverdacht steht. Die Flächen des Flurstücks 158 gehören dem Bundeseisenbahnvermögen und wurden dem Eisenbahner-Sportverein solange unentgeltlich überlassen, wie mehr als 50% der Mitglieder Eisenbahner waren. Da der Anteil der Eisenbahner unter den Mitgliedern sinkt und inzwischen nur noch ca. 30% beträgt, muss der Verein in Zukunft mit steigenden Pachten rechnen, die er nach eigenen Angaben vor dem Hintergrund insgesamt sinkender Mitgliederzahlen kaum aufbringen kann.

Der VfB wurde 1921 gegründet, hat heute noch Fußballmannschaften, eine Tennisabteilung und eine Kegelabteilung. Zu den Anlagen gehören neben den zwei Fußballplätzen ein Tennisplatz, das Clubheim und eine Kegelbahn.

Die Fläche des Sportplatzes liegt im Auffüllungsbereich des ehemaligen Mühlenteiches, so dass mit entsprechenden Belastungen im Untergrund und erhöhtem Gründungsaufwand bei einer möglichen Bebauung zu rechnen ist.

Im östlichen Bereich (Trainingswiese) wurden nahezu flächenhaft relevante Schwermetall- und PAK-Kontaminationen in unterschiedlichen Tiefen im ungesättigten und grundwassergesättigten Bereich festgestellt (s. Detailuntersuchung Dr. Köhler & Dr. Pommerening, s. Quellenverzeichnis). Die Kontaminationen sind diffus verteilt und an das mehr als 8,60 m mächtige Auffüllmaterial gebunden. Einzelproben überschritten bei verschiedenen Untersuchungen die Z2-Werte der LAGA für Zink, Arsen und Quecksilber. Der jeweilige Prüfwert der BBodSchV für Park- und Freizeitflächen wurde ausschließlich für Arsen lokal in tieferen Horizonten überschritten.

Im Grenzbereich zwischen Flurstück 82 und 158 befindet sich auf einer ca. 1.000 m² umfassenden Fläche ein Belastungsschwerpunkt mit Mineralölkohlenwasserstoffe (MKW), wobei die relevanten Kontaminationen in einer Tiefe von ca. 3 - 3,5 m unter Geländeoberkante und ca. 1 m unterhalb des Grundwasserspiegels vorgefunden wurden. Die Kontamination ist auf den Auffüllungsbereich begrenzt. Im grundwasserungesättigten Bereich wurden keine relevanten MKW-Belastungen gefunden.

Im Bachsediment wurden im Bereich des Einlaufs erhöhte Schwermetallwerte und PAK nachgewiesen. Eine Gefährdung des Grundwassers durch den Schadstofftransport von PAK und Schwermetallen wurde nachgewiesen, aufgrund der nur geringfügigen Grenzwertüberschreitung jedoch kein akuter Handlungsbedarf gesehen.

Eine unmittelbare Gefährdung von Menschen durch die Bodenkontaminationen wird aus Sicht der Gutachter ausgeschlossen, eine Weiterführung des Monitorings und die Ermittlung der Schadstoffsituation im gesamten Auffüllbereich und eine abschließende Beurteilung mit Blick auf eine zukünftige Nutzung werden empfohlen. Die Verunreinigungen stehen in unmittelbarem Zusammenhang mit den zur Auffüllung verwendeten Materialien. Dies lässt vermuten, dass entsprechende Verunreinigungen nicht nur in den untersuchten Bereichen, sondern im gesamten Auffüllungsbereich des ehem. Mühlenteiches mehr oder weniger (je nach verwendetem Füllmaterial) vorzufinden sind.

Kleingartenanlage auf Bahnfläche (Flurstück 157)

Zwischen der Firma Horn und dem Sportplatz werden einige Flächen entlang des Entwässerungsgrabens als Kleingärten genutzt. Sie sind wie der Sportplatz verpachtet, befinden sich jedoch nicht im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens sondern im Eigentum der DB Netz AG.

Eigentümerstruktur

Das Teilgebiet 5 umfasst neben der Wohnanlage Munketoft 68-150 weitere 12 Flurstücke der Flur G 43 mit folgenden Eigentümern:

Nr.	Flurstück	Größe	Nutzung	Eigentümer
1	170	6.091m²	Kulturwerkstatt	Kühlhaus e.V.
2	172	26.054m²	Elektrohandel im Güterbahnhof	9. Projektgesellschaft
3	100	20.235m²	Grünland	10. Projektgesellschaft
4	173	12.188m²	Böschung	10. Projektgesellschaft
5	157	9.856 m²	Graben, Gewerbefläche	DB Netz AG
6	158	36.438m²	Sportplatzanlagen	Bundeseisenbahnvermögen
7	77	3.241m²	Lagerfläche	privat
9	82	6.069m²	Gebäude, Wiese	privat
10	83	8.204m²	Hundeplatz	Stadt Flensburg
11	6	11.486m²	Lagerfläche ehem. Bauhof	Stadt Flensburg
12	5	14.819m²	Freilandlabor	Stadt Flensburg
13	51	10.342m²	Lagerfläche ehem. Bauhof	Stadt Flensburg
14	46	1.159m²	Ehem. Bahnpostgebäude Leerstand	Investmentfonds
15	176teilw.		Bahnanlagen, Gleise	DB Netz AG
	Summe:	166.182m²		

Mit den jeweiligen Eigentümern wurde Kontakt aufgenommen, einige wurden zum Workshop am 01.04.11 eingeladen, mit anderen wurden Einzelgespräche geführt. Alle Eigentümer haben ihre grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung an einer Gebietsentwicklung oder der Veräußerung ihrer Flächen signalisiert.

Ehemaliger Güterbahnhof Mühlendamm 21 (Kulturdenkmal, Flurstück 172)

Mühlendamm 21 Kopfgebäude mit Haupteingang

Südlicher Seitenflügel mit Büronutzung

Die Gebäude und die Flächen des ehemaligen Güterbahnhofs wurden von einer Projektgesellschaft erworben, die mit den Eigentümern des nun ansässigen Elektrounternehmens im ehemaligen Güterbahnhof in Zusammenhang steht. Das etwas tiefer als der Bahnhof und der Mühlendamm liegende Güterbahnhofsareal erstreckt sich vom Mühlendamm über ca. 3 ha in Richtung Osten.

Die zwischen 1932 und 1934 auf u-förmigem Grundriss errichtete Güterabfertigung besteht aus einem Kopfbau mit Portalvorbau und kleiner Freitreppe im Westen und einem nördlichen und einem südlichen Flügelgebäude mit Laderampen und Schiebetoren. Das Kopfgebäude ragt mit seiner Eingangshalle über die zwei symmetrisch an-

geordneten Seitenflügel hinaus. Die ehemaligen Gleisanlagen waren als Sackbahnhof bestehend aus drei Ladegleisen angelegt. Die Gleise wurden nach Aufgabe der Bahnnutzung zurückgebaut.

Die denkmalgeschützten Gebäude wurden 2010 vorbildlich saniert und einer neuen Nutzung als Büros zugeführt.

Stadtbildprägende Gebäude mit erheblichem Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden alle Gebäude auf Mängel und Missstände im Sinne des §177 BauGB untersucht. Die nachfolgend aufgeführten Gebäude weisen entsprechende Missstände auf, deren Beseitigung durch eine Modernisierungs- oder Instandsetzungsmaßnahme möglich ist und angestrebt wird.

Ehemaliges Bahnpostgebäude Am Bundesbahnhof 1 (Kulturdenkmal)

Reichspostgebäude, 1928

Am Bundesbahnhof 1 ist das ehemalige Reichspostgebäude, das 1927/28 nach Plänen von Regierungsbaumeister Hagen errichtet worden ist. Es stellt sich als dreigeschossiger zu den Gleisen zweigeschossiger Klinkerbau mit Walmdach und Verbindungsteil dar und besitzt eine aufwendige expressionistische Klinkerfassade mit stilisiertem Adler, Mittelrisalit mit Stegrustika, Portal mit Würfelfriesgewände und darüber stehendem vertikalen Treppenhausfenster, über Gesims zurückspringendes Obergeschoss. Es handelt sich um ein Kulturdenkmal und stadtbildprägendes Gebäude, das erhebliche Missstände im Sinne des §177 BauGB aufweist. Das Gebäude steht heute leer und hat erheblichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf. Die Erschließung ist nicht gesichert, da sie noch über Bahngelände erfolgt. Die Herstellung der Erschließung durch Widmung und Umgestaltung der Straße am Bundesbahnhof und die Nutzung sowie Modernisierung sollten vorrangige Sanierungsziele sein.

Ehemaliges Übernachtungsgebäude für Eisenbahner Am Bundesbahnhof 3 (Kulturdenkmal)

Am Bundesbahnhof 3 ist ein giebelständiger, zur Straße vier- und zu den Gleisen dreigeschossiger Klinkerbau mit geschultertem Satteldach.

Am Bundesbahnhof 3 Straßenfassade

Zwischenbau u. Am Bundesbahnhof 1, unten Rückseite

Es handelt sich um ein Kulturdenkmal und stadtbildprägendes Gebäude, das erhebliche Missstände im Sinne des §177 BauGB aufweist. Das Gebäude hat erheblichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf. Die Erschließung ist nicht gesichert. Die Herstellung der Erschließung und die Nutzung sowie Modernisierung sollten vorrangige Sanierungsziele sein. Der Eigentümer prüft Möglichkeiten einer Sanierung zu Wohnzwecken. Die Zwischenbauten sollten zum Abbruch vorgesehen werden.

Ehemaliger Stall und Brachflächen Am Bundesbahnhof, ohne Hausnummer

Ehemaliger Stall Am Bundesbahnhof: Abbruch

Ungenutzte Flächen Am Bundesbahnhof

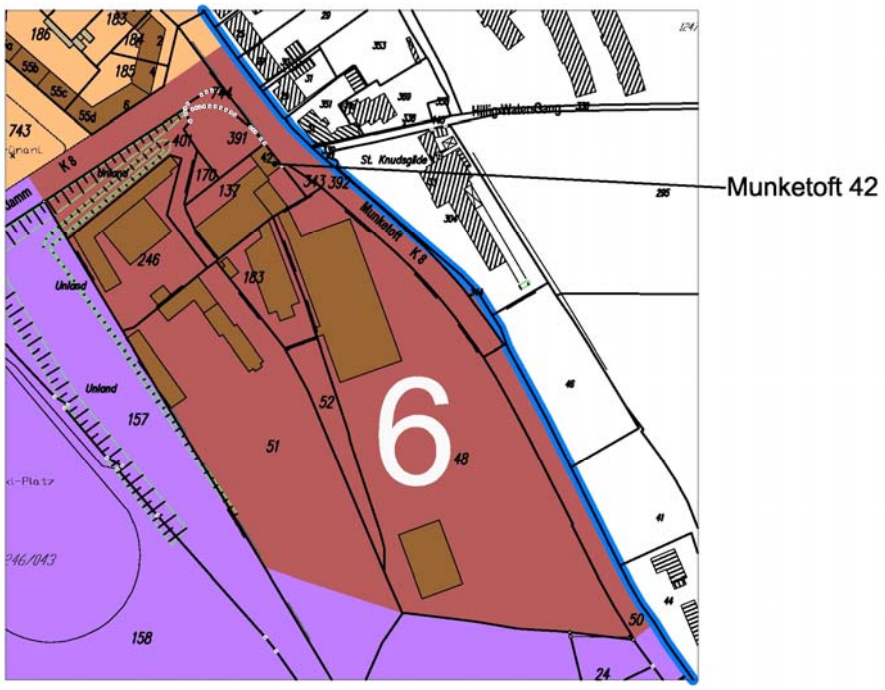
Das Gebäude war früher der Stall für das mit der Eisenbahn zu transportierende Vieh und wurde 1926/27 errichtet. Das Gebäude wurde aus dem Denkmalschutz entlassen und soll ggf. (ohne Einsatz von Städtebaufördermitteln) abgebrochen werden.

Bahnmeisterei Am Bundesbahnhof ohne Hausnummer (Kulturdenkmal)

Östlich des ehemaligen Stalls steht die denkmalgeschützte Bahnmeisterei mit Aufenthalts- und Werkstatträumen, die um 1930 errichtet wurde. Es handelt sich um einen schlichten lang gestreckten eingeschossigen Klinkerbau mit flachem Walmdach.
Das Gebäude liegt im Bahnbetriebszwecken gewidmeten Bereich und wird weiterhin zu Bahnzwecken genutzt.

Die Flächen im Teilbereich 5 sollten insgesamt in die Sanierung einbezogen werden, da sie einer Bodenordnung, einheitlichen Entwicklung und Erschließung bedürfen. Die Gebäude und Freiflächen am Bundesbahnhof 1-3 einschl. weiterer frei werdender Bahnflächen am Bundesbahnhof unterliegen planungsrechtlich Bundesrecht und sind derzeit nur über Bahngelände erschlossen. Daher sollte nach einer Entwidmung im Rahmen von Bauleitplan- und Bodenordnungsverfahren die zukünftige Nutzung und Erschließung geregelt werden. Auch die Sportplatzflächen bieten ein erhebliches Flächenpotential für eine Bebauung Am Mühlendamm. Zukünftige Entwicklungsflächen sollten sukzessive erworben werden. Mit dem Blick auf eine mögliche Wohnnutzung ist eine differenzierte Bewertung der Altlastensituation erforderlich.
Weiterhin bedürfen mehrere stadtbildprägende Gebäude und Denkmäler einer Modernisierung und Instandsetzung.

2.8.6 Horn Tecalemit Werksgelände



Das Werksgelände des Pumpenherstellers Horn Tecalemit (Horn Gmbh & Co. KG) am Munketoft 42 umfasst 3,86 ha. Der Hersteller von Pumpen und Betankungssystemen ist international tätig und wächst weiter an seinem seit 1912 angestammten Standort. In Kürze ist eine Erweiterung auf die zum Teilbereich 6 gehörenden Flächen des ehemaligen städtischen Bauhofes (FS 51) vorgesehen. Die Zufahrt zum Gelände des ehemaligen Bauhofes erfolgt noch immer ausschließlich über das Betriebsgelände.

Das Werksgelände ist mit einer verwinkelten und älteren Gebäudestruktur aus ca. 10 zum Teil miteinander verbundenen Gebäuden bebaut. Die Gebäude werden von dem Unternehmen in Ordnung gehalten, bieten lt. Aussage der Geschäftsführung aber nicht das gleiche wünschenswerte betriebswirtschaftliche Entwicklungspotential wie ein Neubau. Anhaltspunkte für Bodenverunreinigungen auf dem Betriebsgelände liegen durch Untersuchungen vor.

Grünflächen

Südwestlich an das Betriebsgelände schließt sich ein begrünter Graben mit Wasserlauf an, der vor der Straße Mühlendamm im rechten Winkel auf das Betriebsgelände abknickt und nach ca. 60 Metern unter dem Mühlendamm in Richtung Munketoft in einem Rohr verschwindet. Es handelt sich um den sogenannten „Gleisbach“, einen Entwässerungsgraben der Deutschen Bundesbahn, der u.a. auch aus der Regenentwässerung der Osttangente gespeist wird. Auf dem südlichen Abschnitt des Grundstücks entlang der Straße Munketoft sind einige kleingartenähnliche Parzellen mit Hütten und ähnlichen Bauwerken zu finden, die z.T. nicht mehr genutzt werden.

Gleisbach nach Abknicken auf dem Horn-Gelände

Einlauf unter dem Mühlendamm

Stadtbildprägende Gebäude mit erheblichem Modernisierungs-/Instandsetzungsbedarf

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden alle Gebäude auf Mängel und Missstände im Sinne des §177 BauGB untersucht. Die nachfolgend aufgeführten Gebäude weisen entsprechende Missstände auf, deren Beseitigung durch eine Modernisierungs- oder Instandsetzungsmaßnahme möglich ist und angestrebt wird.

Munketoft 42 (Kulturdenkmal)

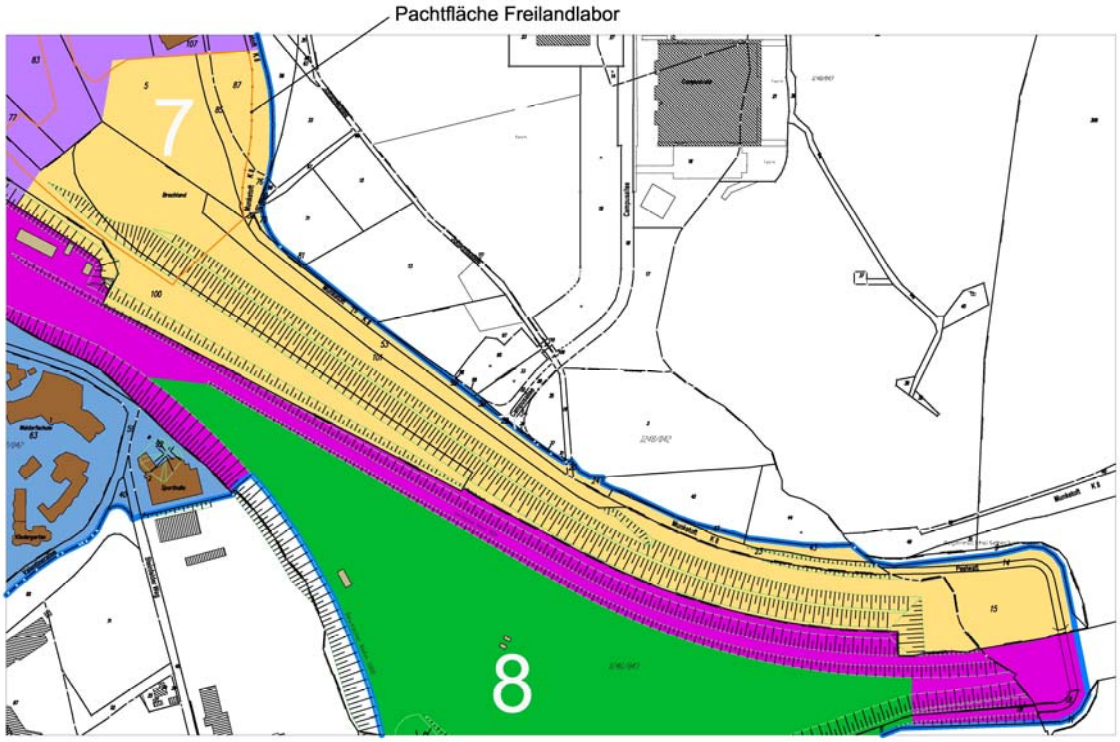
Der Munketoft liegt im Geltungsbereich der Gestaltungssatzung Altstadt. Es werden besondere Anforderungen an die Gestaltung der vom öffentlichen Raum einzusehenden Teile der baulichen Anlagen wie Fassaden, Fenster, Türen, Schaufenster, Anbauten, Beleuchtung, Material-, Farbgebung und Weiteres mehr gestellt. Für das Verwaltungsgebäude der Firma Horn Tecalemit am Munketoft 42 gelten folgende erweiterte Anforderungen der Anlage A: Können Fenster nicht im Original erhalten werden, so sind bei ihrer Erneuerung Material, Profilstärken, Anzahl und Aufteilung der Flügel sowie Sprosseneinteilungen des Originals zu übernehmen. Technische Änderungen dürfen das ursprüngliche Erscheinungsbild nicht wesentlich beeinträchtigen.

Munketoft 42, Baujahr 1912

Das 1911/12 errichtete ehemalige Wohngebäude am Munketoft 42 (ehemals Waitzstraße 66) dient seit 1953 als Verwaltungsgebäude. Es handelt sich um einen dreigeschossigen traufständigen Putzbau mit hohem schiefergedecktem Mansarddach. In der Mitte befindet sich ein flachrunder Erker an der horizontal betonten Fassade. Im Dach ist ein geschweifter Zwerchgiebel mit den Initialen JK des Bauherren (Johs Knutzen) zu finden. Die Brüstungen der Fenster im Hauptgeschoss sind mit ornamentierten Feldern, im Obergeschoss mit durchlaufendem breitem Band verziert. Das Gebäude ist trotz erfolgter Instandhaltungsmaßnahmen modernisierungsbedürftig.

Die Frage einer möglichen Betriebsverlagerung ist zu einem späteren Zeitpunkt weiter zu untersuchen. Eine Flächenentwicklung kommt nur im Fall einer freiwilligen Betriebsverlagerung in Betracht. Daher sollte das Gebiet unbedingt in die Sanierung einbezogen werden. Die weitere Entwicklung des Gewerbes sollte die beabsichtigte angrenzende Wohnbebauung nicht beeinträchtigen. Die Grünflächen um den Gleisbach sollten erhalten und entwickelt werden und könnten ggf. im Zuge von Ausgleichsmaßnahmen ökologisch aufgewertet und erweitert werden. Voraussichtlich kann die vorhandene Frischluftschneise über den bachbegleitenden Grünstreifen erhalten und gestärkt werden. Ein stadtbildprägendes Kulturdenkmal mit erheblichem Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf wurde vorgefunden.

2.8.7 Wald/Hangbereiche nordöstlich der Bahnstrecke/Freilandlabor



Zum Teilbereich 7 mit knapp 10 ha Fläche gehören im Norden das Freilandlabor der Universität Flensburg (Flurstück 5) und die südlich und östlich sich bis zur Peelwattbrücke erstreckende Landschaft des Güterbahnhofstals mit seinem ausgeprägten Südhang parallel zur Straße Munketoft. Im Talbereich fließt der Gleisbach von Süd-Ost nach Nord-West durch das Untersuchungsgebiet. Die Flächen des Freilandlabors und der nach Süden anschließende Bereich des FS 5 sind z.T. mit Wald bestanden. Das Freilandlabor ist eine Einrichtung der Universität und dient der praxisnahen Erprobung und Vermittlung von Naturerfahrung. Es werden zahlreiche Führungen nicht nur für Schulklassen angeboten. Es handelt sich um naturnahe Flächen, die die Stadt der Universität verpachtet hat. Ziel ist der Erhalt und die Entwicklung der Flächen für den Naturschutz.

Die sich nach Osten erstreckenden Flächen des ehemaligen Güterbahnhofstals und die nördlichen Hangbereiche zum Munketoft sind über Jahre kaum noch anthropogen genutzt und haben sich daher zu einem vielfältigen Lebensraum für Pflanzen und Tiere entwickelt. Dies hat bereits 2007 den damaligen Naturschutzbeauftragten zu einer Vegetationskartierung und dem Vorschlag veranlasst, Teile dieser Flächen als geschützten Landschaftsbestandteil auszuweisen. Zu einer Ausweisung ist es allerdings nicht gekommen (der Vorschlag wird nachrichtlich im Anhang in Text und Karte dargestellt).

Ehemaliges Gleistal mit Feuchtbereichen

Südhang mit Trockenrasen

Gleisbach am Hangfuß

Gleisbach im weiteren Verlauf

In dieser Kartierung „Vegetationskundliche Untersuchung, September 2007“ verweist Ulrich Heintze (ehemaliger Naturschutzbeauftragter) auf den kleinräumigen Wechsel von Flächen unterschiedlicher Böden und unterschiedlichen Reliefs. Neben dem Gleisbach in der Talsohle finden sich Schotterbänke ehemaliger Gleiskörper neben Gräben, die Hangwasser und Wasser aus dem östlichen Talbereich nach Westen Richtung Innenstadt/Förde führen. Der Talraum erfüllt darüber hinaus eine Funktion für den Luftaustausch als Frischluftschneise zur Innenstadt. Die naturräumlichen Funktionen sollen erhalten und entwickelt werden.

Die kleinräumig wechselnden Verhältnisse ziehen eine Vielzahl verschiedener Lebensräume auf engem Raum nach sich. Neben hangseitigen Trockenfluren mit Gebüschen finden sich Magerrasen auf Schotter und Sand, Einzelbäume und Gebüschzonen. In Wasser führenden Gräben haben sich fließgewässertypische Pflanzengesellschaften angesiedelt. Bei der o.g. vegetationskundlichen Kartierung wurden u.a. auch gefährdete Arten wie Wiesen-Goldhafer, Großer Odermenning, Deutsches Filzkraut und Gemeine Ochsenzunge gefunden. Es wurden unterschiedliche Sukzessionsstadien der Vegetation vorgefunden, woraus auf eine artenreiche Fauna geschlossen wurde.

Neben der beschriebenen vielfältigen Flora wird mit dem Vorkommen geschützter Vogelarten, Fledermausarten und Eidechsen resp. der Zauneidechse zu rechnen sein.

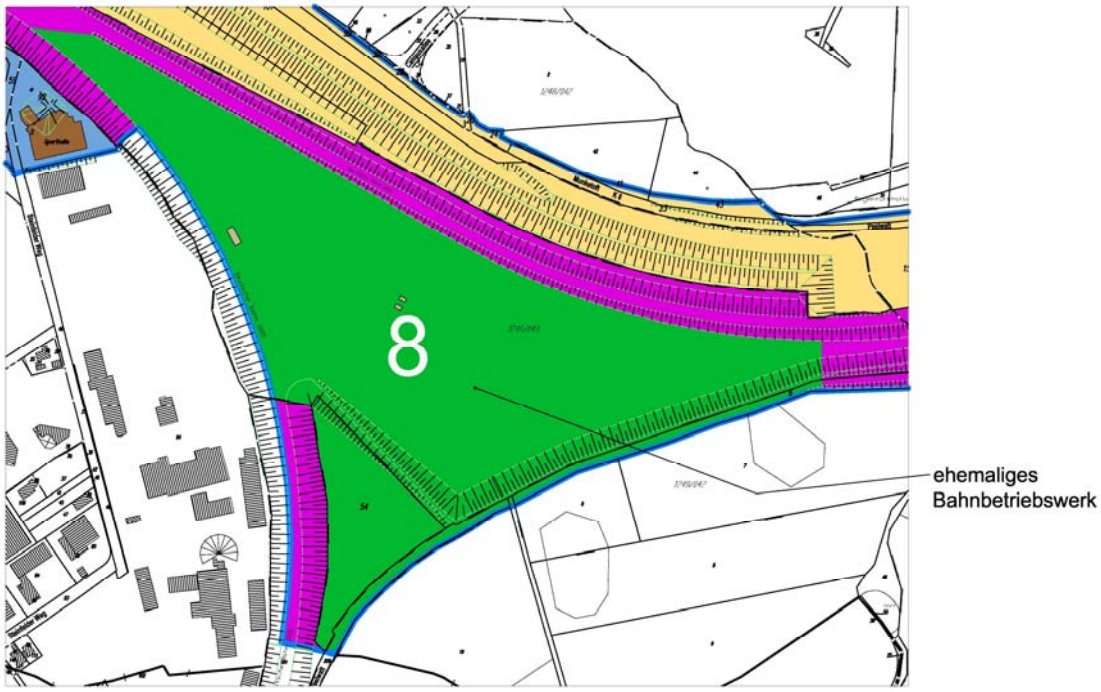
Am östlichen Rand des Untersuchungsgebietes befindet sich die Peelwattbrücke, die über die Eisenbahngleise führt und früher auch durch Autoverkehr genutzt wurde. Heute gilt sie als wichtige Rad- und Fußverbindung, die die südlich der Bahngleise liegenden Stadtteile mit dem östlichen Stadtgebiet, vor allem dem Campusgelände, verbindet. Sie ist augenscheinlich stark sanierungsbedürftig. Bei einer möglichen Umnutzung der Flächen (vor allem der Teilflächen 5 und 6) des zukünftigen Sanierungsgebiets

würde die vorhandene Fuß- und Radwegeverbindung stark an Bedeutung gewinnen, da sie die einzige Querung des ansonsten als Barriere wirkenden Bahngeländes ist. Die Brücke steht unter Denkmalschutz und sollte im Rahmen der Sanierung neu gestaltet bzw. wiederhergestellt werden.

Die Flächen am Munketoft, die dem Teilbereich 7 gegenüber liegen, sind z.T. kleingärtnerisch genutzt. Die Kolonie 117 (34 Parzellen) wird im Kleingartenentwicklungskonzept (in der Fassung des Ratsbeschlusses vom 07.05.2009, erstellt von Trüper - Gondesen - Partner aus Lübeck) als evtl. zukünftig strukturell fortfallend beurteilt, da sie zum einen eine ungünstige Altersstruktur (hauptsächlich über 60-jährige) und zum anderen durch die Lage zwischen Erschließungstrassen (Immissionsschutzrecht) ungünstig gelegen ist. Als langfristiges Ziel einer Folgenutzung wird dort die mögliche Erweiterung der Hochschul-/Campusfläche genannt. Die z.T. vorhandenen Fuß- und Radwegebeziehungen sollten bei einer Umnutzung berücksichtigt, d.h. entweder erhalten oder optimiert / verlegt werden und haben in Bezug auf dort evtl. weiterführende Wegeverbindungen Einfluss auf das Untersuchungsgebiet.

Die z.T. bereits heute hochwertigen naturnahen Flächen sollen erhalten und entwickelt werden. Flächen für Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen der Sanierung können diese Entwicklung auf angrenzenden Flächen fördern. Eine Fuß- und/oder Radwegeverbindung / Querung der Bahnflächen und Herstellung eines Rundweges sind ebenso wie die Wiederherstellung der Peelwattbrücke Ziel der Sanierung. Die Flächen sollten daher in das Sanierungsgebiet einbezogen werden.

2.8.8 Ehemaliges Bahnbetriebswerk



Die Flächen des ehemaligen Bahnbetriebswerks erstrecken sich über 9,9 ha auf einer Dreiecksfläche zwischen dem Kieler und dem Padborger (DK) Gleis am südöstlichen Ende des Untersuchungsgebietes. Die Fläche ist durch die Gleise so stark von der Stadt abgeschnitten, dass eine Wohnbebauung nicht in Frage kommt. Die Fläche soll als öffentliche Grün-/Ausgleichsfläche und gewerbliche Fläche genutzt werden. Dabei

ist allerdings darauf zu achten, dass gewerbliche Emissionen die geplante Wohnbebauung im Sanierungsgebiet nicht beeinträchtigen.
Nach dem Rückzug der Bahn aus der Fläche wurden die baulichen Anlagen bis 2010 abgeräumt. Die Erschließung der ebenen Fläche erfolgt über eine schmale steile Auffahrt zur Straße Peelwatt. Das notwendige Baurecht und eine Erschließung fehlen, so dass ein Bebauungsplan aufgestellt und die Erschließung entsprechend der beabsichtigten Nutzung hergestellt werden muss. Aus Bodenuntersuchungen liegen Hinweise auf umfangreiche Bodenverunreinigungen z.B. mit MKW vor.

Südlich der Straße Peelwatt wird z.Z. das neue Gewerbegebiet Peelwatt erschlossen. Hieraus können sich auch Synergien für die Entwicklung und Erschließung dieser Fläche ergeben. Aufgrund der langjährigen intensiven Bahnnutzung ist auf der Fläche mit Altlasten zu rechnen. Die Flächen befinden sich im Eigentum der DB Service und Immobilien und stehen zum Verkauf.

Sollte das Padborger Gleis z.B. durch einen zukünftigen Zughalt in Weiche überflüssig werden, könnte diese Fläche zur öffentlichen Grün- und Wegevernetzung in den geplanten Rundweg einbezogen werden. Die Dreiecksfläche (Flurstück 54) zwischen Rampe zu Gebiet 8 und Gleis soll als Ausgleichsfläche vorgesehen werden.

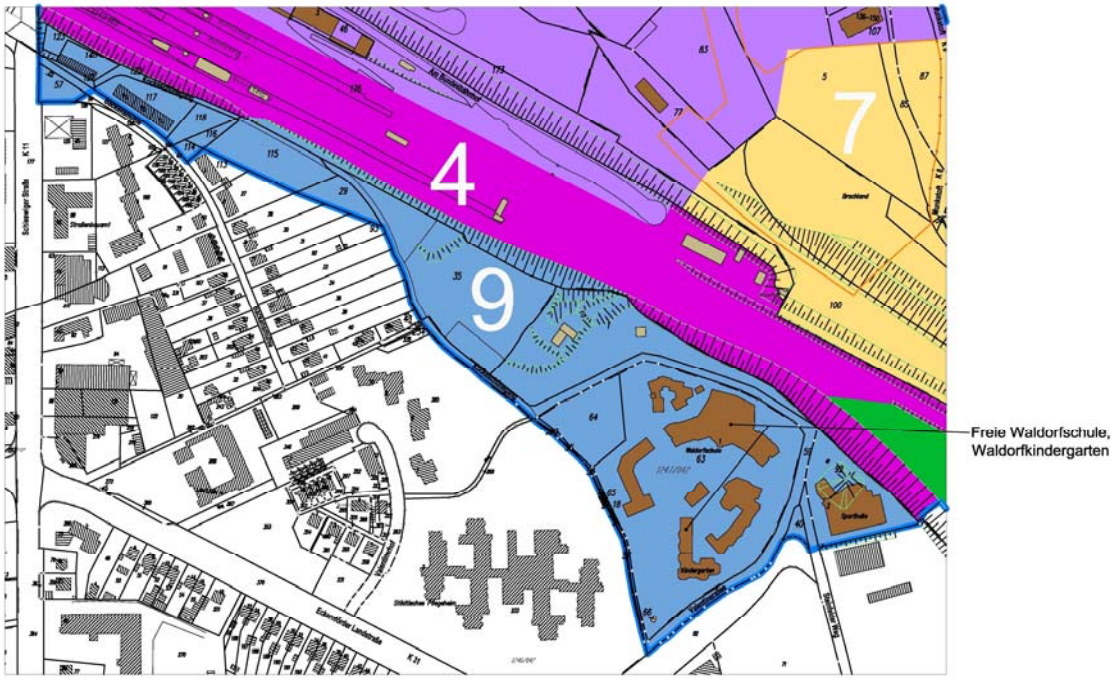
Bebauungsplan Nr. 179 „Peelwatt“

Der Bebauungsplan weist die Dreiecksfläche im Süden des Teilbereiches als Sukzessionsfläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft aus. Die Fläche soll für evtl. notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen des Gewerbegebiets Peelwatt dienen. Die im Süden und Südosten verlaufende Straße Peelwatt ist als Straßenverkehrsfläche festgelegt und dient der Erschließung des Gewerbegebiets.

Die Fläche könnte perspektivisch durch verschiedene Gewerbebetriebe und zur Herstellung einer öffentlichen Wegeverbindung mit Grünzug oder Ausgleichsflächen genutzt werden. Die Erschließung wäre aufgrund der bisherigen steilen Rampe schwierig und ggf. mit hohem Kostenaufwand verbunden. Es ist nicht erforderlich, den Bereich in das Sanierungsgebiet aufzunehmen, um ihn anschließend einer Nutzung zuzuführen. Der Bereich gehört weiterhin zum bestehenden Stadtumbaugebiet Schleswiger Straße/Martinsberg.

2.8.9 Südwestlich der Bahn / Waldorfschule

Das 6,8 ha umfassende Teilgebiet 9 südlich der Gleise ist durch unterschiedliche Nutzungen geprägt. Im Westen befindet sich eine Garagenanlage zwischen Backensmühle, Schleswiger Straße und den Gleisen. Östlich schließt sich Wohnnutzung mit einem Mehrfamilienhaus an. Es folgen Kleingärten und der Grünstreifen mit Bahnteich und Bahnwasserwerk. Diese Flächen haben einen großen ökologischen Wert und stehen z.T. unter Biotopschutz. Sie dienen auch der wohnungsnahen Erholung der Bevölkerung. Ganz im Osten gehört das Gelände der Waldorfschule einschließlich Kindertagesstätte zum Untersuchungsgebiet. In ihr werden ca. 490 Schülerinnen und Schüler der Klassen 1-13 in 22 Klassen unterrichtet.



Das Teilgebiet 9 ist vom sonstigen Untersuchungsgebiet durch die Gleise verkehrlich abgeschnitten. In der Vergangenheit kamen verschiedentlich Wünsche auf, die Barriere der Gleise (zumindest fußläufig und für Radfahrer) besser überwinden zu können. Ein Vorschlag bestand darin, den Bahnhofstunnel nach Süden unter den Gleisen hindurch zu verlängern, also einen südlichen Bahnhofseingang zu schaffen, um den Bahnhof aus der Südstadt / Rude heraus besser erreichen zu können und den Schulweg für auswärtige Schüler zur Waldorfschule zu verbessern. Ein weiterer Vorschlag sieht eine Verlängerung der Valentiner Allee Richtung Norden über die Gleise hinweg mit Anschluss an den Munketoft vor. Damit würde sich z.B. für Fußgänger und Radfahrer zwischen der Südstadt und der Universität / Sandberg eine deutliche Abkürzung gegenüber der heutigen Verbindung über die Brücke Peelwatt oder durch die Innenstadt / Munketoft (erhebliche Höhendifferenz) ergeben.

Bebauungsplan Nr. 84 „Valentiner Allee“ (Waldorfschule und -Kindergarten)

Für die Flächen des Bebauungsplanes, die im Bereich dieser vorbereitenden Untersuchung liegen, waren Mischgebiete festsetzt, so dass dort auch der Bau der Waldorfschule zulässig war.

Bebauungsplan Nr. 89 „Steinfelder Weg“ (Waldorfschul-Sporthalle)

Der Bebauungsplan setzt für den Bereich der VU, auf dem die Waldorfsporthalle steht, Gewerbeflächen fest und für die Valentiner Allee die Möglichkeit der Weiterführung in Richtung Bahngleise, was in der Konsequenz eine Brücke über die Bahngleise und Anbindung an den Munketoft bedeuten würde, dies allerdings außerhalb des Bebauungsplangebiets.

Da keine gravierenden städtebaulichen Missstände vorgefunden wurden, soll der Bereich nicht in das Sanierungsgebiet einbezogen werden. Der Bereich gehört weiterhin zum bestehenden Stadtumbaugebiet Schleswiger Straße/Martinsberg.

2.9 Zusammenfassung der Bestandsanalyse, Beurteilung der Potentiale und Defizite

Verkehr, Erschließung

Durch die Lage des Bahnhofs im Zentrum des Gebietes ist auch die öffentliche Fernverkehrsanbindung gut, der öffentliche Nahverkehr ist durch eine Busanbindung gewährleistet. Der öffentliche Personennahverkehr könnte insbesondere vor dem Hintergrund einer Gebietsentwicklung im Rahmen eines Gesamtkonzeptes verbessert werden.

Die Teilbereiche 1 - 4 und 9 sind angemessen erschlossen und weisen keine Erschließungsdefizite auf. Die K 8 / Munketoft ist für die Aufnahme wesentlicher Verkehre zwischen Innenstadt und Osttangente vorgesehen und hat einen Ausbauzustand, der die Aufnahme solcher Verkehre (bis mind. 12.000 Kfz/24 h) zulässt. Dies bedeutet, dass entsprechende Lärmemissionen bei einer heranrückenden Bebauung berücksichtigt werden müssen. Das Fehlen eines durchgehenden Radwegs auf der K 8, zwischen dem Betriebsgelände der Firma Horn Tecalemit und der Universität ist als Mangel zu bezeichnen.

Außer der Erschließung Am Bundesbahnhof und des ehemaligen Güterbahnhofs (Mühlendamm) existiert keine weitere innere Erschließung des Teilbereiches 5. Auch Kanäle und Fernwärme liegen nur im Mühlendamm, so dass keine angemessene innere Erschließung mit Ver- und Entsorgungsleitungen existiert. Die Gebietsentwässerung kommt bereits heute an ihre Kapazitätsgrenzen. Der Grund liegt in den vorhandenen Kanalquerschnitten und insbesondere im Engpass unter der Bahnbrücke (Bahnhofstraße), wo alles unterirdisch abgeleitete Oberflächenwasser des Untersuchungsgebiets (nördlich der Bahngleise) landet. Dort kommt es bei starken Regenfällen heute schon zu zeitweiligen Überschwemmungen. Im Falle einer weiteren baulichen Entwicklung muss eine entsprechende Entwässerungsplanung durchgeführt werden.

Im Teilbereich 6 (Betriebsgelände) ist die innere Erschließung aufgrund der überkommenen baulichen Strukturen nicht optimal, hierbei handelt es sich jedoch um einen innerbetrieblichen Belang des Unternehmens Horn Tecalemit. Anders stellt sich die Situation im Fall einer möglichen Betriebsverlagerung dar. Für diesen Fall muss die gesamte Gebietsstruktur einschließlich der Erschließung neu überdacht werden. Es würde sich eine innenstadtnahe Potentialfläche für die Entwicklung einer verdichteten Wohnbebauung des Quartiers Achter de Möhl (Sandberg) ergeben.

Im Teilbereich 7 handelt es sich überwiegend um Natur- und Grünbereiche mit Hanglagen. Eine Erschließung des Gebietes durch eine Straße von Osten kommt aufgrund der geschützten Bereiche und der mit dem Bau verbundenen Kosten (unwirtschaftlich) nicht in Frage. Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer sollten jedoch berücksichtigt werden.

Der Teilbereich 8 kann lediglich über die Straße Peelwatt erschlossen werden. Östlich ist ohnehin ein neues Gewerbegebiet mit entsprechender Erschließung vorgesehen.

Flächenpotentiale

In Teilbereich 1 ist in der Bahnhofstraße 21 und auf den benachbarten Grundstücken eine attraktive innenstadtnahe Entwicklungsfläche vorhanden, die bereits durch den Bebauungsplan A 3.6 als Mischgebiet gesichert wurde. Ziel ist die Schließung der Lücken in der Blockbebauung an der Bahnhofstraße. Die Flächen der beiden Gemeinbedarfsgrundstücke könnten aufgrund der Benachbarung zusammen eine große Fläche für eine Neunutzung und Neubebauung ergeben.

Das ehemalige Hallenbad-Grundstück wird von den Kommunalen Immobilien vermarktet. Die Vermarktung stellt sich aufgrund des aufstehenden speziellen Gebäudes für das ehemalige Hallenbad bzw. notwendiger Abbrucharbeiten und entsprechender Kosten als schwierig dar. Die Fläche sollte daher in ein Sanierungsgebiet einbezogen werden. Das Gebäude sollte, falls es einer sinnvollen Nachnutzung im Wege steht, zum Abbruch vorgesehen werden.

In den Teilbereichen 5-7 wurden erhebliche unerschlossene bzw. brach liegende Flächenpotentiale von mehr als 10 ha ermittelt, die einen nennenswerten Beitrag zur gesamtstädtischen Flächenvorsorge leisten können. Die Anzahl von nur acht Eigentümern kommt der Durchführung von Sanierungs- und Bodenordnungsmaßnahmen entgegen.

Das Flächenangebot (9,9 ha) in Teilbereich 8 sollte einer stadtbezogenen Entwicklung z.B. für Freizeit, Kultur oder Gewerbe und der Grünflächenvernetzung (Ausgleichsflächen) vorbehalten werden. Durch die abgeschiedene Lage eignet sich die Fläche eingeschränkt auch für emittierende Nutzungen (z.B. Veranstaltungslärm), da unmittelbare Nachbarn nicht existieren.

Planungsrecht / FNP / Bebauungspläne

Für den Teilbereich 1 liegt wie oben beschrieben ein Bebauungsplan vor. Für den Teilbereich 9 gilt im Bereich der Waldorfschule ebenfalls ein Bebauungsplan. Für die weiteren Teilbereiche liegen derzeit keine gültigen Bebauungspläne vor. Hieraus ergibt sich für die Teilbereiche 5, 6 und 7 aufgrund ihrer überwiegenden Lage im Außenbereich nur Baurecht gemäß § 35 BauGB (privilegierte Vorhaben). Für die bauliche Entwicklung der mehr als 10 ha großen Brachen ergibt sich die Notwendigkeit zur Aufstellung von Bebauungsplänen oder vorhabenbezogener Bebauungspläne und einer Änderung des Flächennutzungsplanes.

Energetischer Gebäudezustand

In den Teilbereichen 1 und 2 (nördlicher Bereich) liegt eine heterogene Blockbebauung mit Gebäuden unterschiedlicher Baujahre vor. Allen Gebäuden gemeinsam ist jedoch der an heutigen allgemeinen Ansprüchen gemessen schlechte energetische Zustand. Positiv ist der hohe Anschlussgrad an die Fernwärmeversorgung zu beurteilen. Fenster, Fassaden und Dächer befinden sich überwiegend in ihrem ursprünglichen Zustand. Modernisierungsmaßnahmen mit energetischer Zielsetzung sind nicht zu beobachten und wurden bisher kaum durchgeführt. Um diese Bestände an die Ziele einer nachhaltigen städtebaulichen Struktur vor dem Hintergrund aktueller Anforderungen des Klimaschutzes heranzuführen, sind erhebliche Sanierungsanstrengungen im Bestand erforderlich.

Gebäudeleerstand

Gebäudeleerstand im Sinne eines städtebaulichen Missstandes wurde in den Teilbereichen 1, 2, 4, 5 und 6 insbesondere Am Bundesbahnhof 1-5, beim ehemaligen Hallenbad und bei einer Reihe weiterer Gebäude (siehe Plan Mängel und Defizite) vorgefunden. Die Gebäude sollen entweder abgebrochen oder dauerhaft einer neuen Nutzung, bevorzugt Wohnnutzung, zugeführt werden.

Denkmalgeschützte Gebäude/ Ensembles

In der Beschreibung und Bewertung der Teilbereiche 1-9 (in Kapitel 2.8) wurde auf die in den jeweiligen Gebieten vorgefundenen stadtbildprägenden Gebäude, ggf. vorhandene Denkmalaspekte und den jeweiligen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf der Gebäude eingegangen. Es wurden eine Reihe erhaltenswerter Gebäude zum Teil mit erheblichem Handlungsbedarf vorgefunden. Die Erhaltung dieser Gebäude mit baukultureller Bedeutung sollte daher als Sanierungsziel festgeschrieben werden.

Nahversorgung

Das nächstgelegene Nahversorgungszentrum liegt ca. 600 m Luftlinie in Richtung Hafermarkt. Das Stadtteilzentrum 2. Ordnung soll mit einem Verbund aus einem Lebensmittel-Vollsortimenter und einem Lebensmittel-Discounter ausgebaut und umgestaltet werden. Der nächste Lebensmittelmarkt befindet sich in 500 m Entfernung (Luftlinie) in der Straße „Zur Bleiche“, ist jedoch mit dem PKW nur auf Umwegen zu erreichen. Die Versorgung des Untersuchungsgebietes erfolgt im Gebiet auch über die Märkte in der Innenstadt/Altstadt Flensburg-Galerie/Südermarkt (600 m) und Edeka/Penny in Adelbylund. Eine Verbesserung böte sich im Zusammenhang mit der Ansiedlung einer größeren Zahl von Einwohnern an. Im derzeitigen Einzelhandelskonzept (Quelle: BulwienGesa AG 2010) wird die Ansiedlung eines Vollsortimenters aufgrund der erwarteten Auswirkungen auf die empfohlene Entwicklung des Standortes Hafermarkt allerdings ausgeschlossen.

Umwelt, Freiraum, Grünflächen, Altlasten

Es bestehen keine besonderen Schutzgebiete wie Natur- oder Landschaftsschutz. An einigen Stellen ist Wald zu finden. Die bestehenden und z.T. wertvollen Biotopstrukturen, darunter auch nach §21 LNatSchG geschützte Biotope, sollten weitgehend erhalten und vernetzt werden. Insbesondere entlang des Gleisbaches sollten bestehende Strukturen erhalten und entwickelt werden. Die in Kapitel 2.2.7 beschriebene Biotoptypenkartierung hat eine Reihe erhaltens- und entwicklungswürdiger Bestände vorgefunden. Die nach erstem Eindruck vielfältige Fauna wird im Rahmen der Sanierung durch ein vertiefendes Fachgutachten untersucht werden, auch um ggf. notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festzusetzen. Ein Eingriff in den bewaldeten Hang sollte genau wie ein Eingriff in den Feuchtbereich des Gleistales östlich der Bahnmeisterei Am Bundesbahnhof unterbleiben. Der vorhandene Gleisbach mit seiner angrenzenden Grünzone kann im Rahmen von Ausgleichsmaßnahmen entwickelt werden. Die Funktion des Talraumes für den Luftaustausch als Frischluftschneise für die Innenstadt sollte erhalten werden. Im Falle einer Talbebauung sollten lange Querriegel, die den Luftaustausch unterbinden oder stark behindern, vermieden werden.

Der Carlisle-Park weist funktionale und gestalterische Mängel auf. Er könnte aufgrund seiner Lage, seines Denkmalstatus und seiner grundsätzlichen Ausprägung als Grünraums eine wichtige Funktion für die Sanierungsziele Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt und Förderung der Naherholung erfüllen. Des Weiteren könnten mithilfe neuer Rad- und Fußwege entlang des Parks diese Verkehrsarten gefördert werden.

Der Spielplatz am Mühlendamm/Munketoft (Hallenbadgrundstück) ist aufgrund der geringen Fläche gerade noch ausreichend für die bestehende Wohnbevölkerung, bei einer Erhöhung der Wohneinheiten und Änderung der Sozialstruktur durch Ansiedlung von Familien wäre eine Verlagerung und Neubau auf größerer Fläche notwendig. Es fehlt ein Jugendaktivitätsraum, bzw. eine Jugendaktivitätsfläche.

Die vorgefundenen Bodenauffüllungen in den Bereichen 2, 5 und 6 und die Altlastenbefunde in den Teilgebieten 1, 2, 5 und 6 stellen erhöhte Anforderungen an Untersuchung, Planung, Entwicklung und die Gründung von Bauwerken. Sobald konkrete Planungen für die jeweiligen Flächen vorliegen, erscheint eine differenzierte Betrachtung der Belastungssituation vor dem Hintergrund der beabsichtigten Nutzung sinnvoll. Bei beabsichtigten sensibleren Nutzungen auf vorbelasteten Flächen sind ggf. weitere Untersuchungen erforderlich. Sensible Nutzungen auf nicht geeigneten Flächen sollten wenn möglich bereits durch die Planung ausgeschlossen werden. Ggf. sind in Teilbereichen bei einer Überschreitung der relevanten Prüfwerte entsprechende Maßnahmen anzuordnen oder Nutzungsuntersagungen auszusprechen. Diese Problematik steht jedoch nach bisherigen Erkenntnissen einer Gesamtentwicklung des Gebietes nicht entgegen.

3. Prüfung der Sanierungsvoraussetzungen nach dem Baugesetzbuch (BauGB)

Vorbereitende Untersuchungen im Sinne des § 141 BauGB werden mit dem Ziel durchgeführt, hinreichende Beurteilungsgrundlagen zur Notwendigkeit einer städtebaulichen Sanierung zu gewinnen. Dies ist in Form von Ortsbegehungen, Plan- und Aktenauswertungen, durch (Fach-) Gespräche und einen Workshop im Rahmen der Bestandsaufnahme erfolgt.

Die anschließende Bestandsanalyse hat erhebliche Substanzschwächen nach § 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 festgestellt, die in der baulichen und sonstigen Beschaffenheit des Gebietes liegen.

Bei der Beurteilung, ob städtebauliche Missstände vorliegen, sind nach § 136 Abs. 3 Nr.1 BauGB unter anderem die Zugänglichkeit der Grundstücke, die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten, die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand, die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen und die vorhandene Erschließung zu berücksichtigen.

Die **Zugänglichkeit einiger Grundstücke** im Teilgebiet 1, 5, 6 und 7 ist aufgrund einer nicht ausreichenden Erschließung und ungeordneter Grundstücksverhältnisse mangelhaft. Einige Grundstücke sind gar nicht oder nur über Drittgrundstücke unzureichend erschlossen. Im Teilgebiet 5 existieren erhebliche Lärmkonflikte zwischen einer Büronutzung im sanierten Güterbahnhof und der angrenzenden Disko der Kultureinrichtung Kühlhaus, da die Disko bis in die frühen Morgenstunden der Büroöffnungszeiten reicht. Die Erschließung der Kultureinrichtung ist lediglich über das Grundstück des Güterbahnhofs möglich. Stellplätze sind nicht in ausreichender Zahl vorhanden. In den Teilbereichen 4, 5, 6, 7 existieren untergenutzte, zum Teil brachliegende Flächen in erheblichem Umfang. Ebenso wurde in den Teilbereichen 2, 4, 5, 6 ein erheblicher Gebäudeleerstand festgestellt. Einige Gebäude sind baufällig, einige haben keine Baugenehmigung und einige Gebäude stehen einer geordneten Gebietsentwicklung im Wege und müssen daher abgebrochen werden. Im Teilgebiet 1 und 5 wurden Bodenverunreinigungen vorgefunden bzw. es besteht Altlastenverdacht. In den Teilgebieten 2, 5 und 6 ist aufgrund der Auffüllungen des ehemaligen Mühlenteiches mit Bodenverunreinigungen und erhöhten Gründungsaufwendungen zu rechnen.

Die **einheitliche Vorbereitung** ist wesentliches Merkmal einer städtebaulichen Sanierung. Insbesondere durch die Genehmigungspflicht können völlig unterschiedliche Einzelmaßnahmen verschiedener Eigentümer oder Investoren untereinander und mit den Zielen der öffentlichen Hand abgestimmt und koordiniert werden. Es ist nicht ausgeschlossen, dass sich Sanierungsziele im Verlauf einer Maßnahme modifizieren, vor allem aber konkretisieren.

Eine **zügige Durchführung** der Sanierung ist geboten, weil die Anwendung des Sanierungsrechts zu Einschränkungen und Verpflichtungen der Betroffenen führt, die nicht länger andauern sollen, als dies zur Verwirklichung der Sanierungsziele erforderlich ist. Durch die Eingrenzung des Sanierungsgebietes (vgl. Kapitel 5.2, S. 82) auf die für die Umsetzung der Sanierungsziele erforderlichen Flächen und durch eine zügige Umsetzung wird eine unzumutbare Belastung der Betroffenen vermieden. Die hier vorgesehenen Maßnahmen könnten über einen Zeitraum von ca. 15 Jahren umgesetzt werden.

Die einheitliche Vorbereitung und die zügige Durchführung liegen genauso im öffentlichen Interesse wie die Umsetzung der Sanierungsziele. In Kapitel 4 sind nicht nur die Ziele der Sanierung beschrieben, sondern es wird auch auf Grundlage des gesamtstädtischen Stadtentwicklungskonzeptes das öffentliche Interesse an einer Umsetzung der Ziele dargelegt. An erster Stelle sind die Sicherung der Wohnraumversorgung und die Schaffung von Arbeitsplätzen zu nennen.

Es wurden **erhebliche Mängel** des Gebietes in Bezug auf die Erfüllung seiner Aufgaben, die ihm im Hinblick auf seine Lage zukommen bzw. zukommen könnten, sog. Funktionsschwächen, festgestellt (§ 136 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2).

Bei der Beurteilung, ob städtebauliche Missstände vorliegen, sind nach § 136 Abs. 3 Nr. 2 BauGB die Funktionsfähigkeit in Bezug auf den fließenden Verkehr, die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich, die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich zu berücksichtigen, sog. **Funktionsschwächen**.

In den Teilgebieten 5 und 7 ist trotz einer innenstadtnahen Lage und einer gut ausgebauten äußeren Erschließung, keine der Lage angemessene wirtschaftliche Situation oder Entwicklung von Arbeitsplätzen und Wohnungen zu beobachten. Dies ist auf die o.g. **Substanzschwächen** in diesem Bereich zurückzuführen.

Das Teilgebiet 5 eignet sich für die Entwicklung eines innenstadtnahen Wohn- und Mischgebiets zur Deckung des Bedarfs an Wohnungen und der Ansiedlung wohnungsnaher Arbeitsplätze im Bereich Büro, Dienstleistung, Handwerk und Gewerbe. Der Teilbereich 7 hat eine besondere Vorprägung und Potential für eine naturräumliche Entwicklung und Ausgleichsflächen. Vor diesem Hintergrund der Entwicklungsfähigkeit sind in den genannten Gebieten städtebauliche Missstände gemäß § 136 Abs. 3 Nr. 2 (b) BauGB im Hinblick darauf, dass wesentliche Potentiale vor dem Hintergrund der dargestellten gesamtstädtischen Bedarfe nicht ausgeschöpft werden, festzustellen.

Hinsichtlich des fließenden und ruhenden Verkehrs ist im Teilbereich 2 insbesondere in Bahnhofsnähe ein Defizit an öffentlichen Parkplätzen festzustellen, das vor dem Hintergrund des Ziels einer Förderung des öffentlichen schienengebundenen Verkehrs (nachhaltige Verkehrsabwicklung durch Modal-Split), beseitigt werden sollte.

Im Rahmen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes wurden strategische Gebietstypen gebildet, um die Handlungsnotwendigkeiten und die zentralen Handlungsfelder näher einzugrenzen und Leitlinien und Zielformulierungen für einheitliche Problemfelder formulieren zu können. Im Sinne dieser Kategorisierung handelt es sich bei dem Untersuchungsgebiet um ein **Umstrukturierungsgebiet mit besonderem Handlungsbedarf aufgrund erheblicher städtebaulicher Funktionsverluste**. Eine selbsttragende Entwicklung ist aufgrund der schwerwiegenden Probleme und der Notwendigkeit erheblicher Investitionen in die öffentliche Erschließung nicht möglich. Vor dem Hintergrund der Erfüllung notwendiger Funktionen des Gebietes im innerstädtischen Verflechtungsbereich besteht dringender Handlungsbedarf (vgl. Kap. 4.1 Sanierungsziele, Leitlinien, Sicherung der Wohnraumversorgung). Der Anschub einer selbsttragenden Entwicklung bedarf hoher vorlaufender Investitionen und einer zielgerichteten Steuerung und Koordination öffentlicher und privater Maßnahmen.

Die Ziele liegen im öffentlichen Interesse und können nur mit Hilfe des besonderen Städtebaurechts erreicht werden (s. auch Kap. 5 zu den §§ 144 u. 152-156).

Zusammenfassung städtebaulicher Missstände

Substanzschwächen

Verkehr, Erschließung:

- In TB 5 keine äußere und keine innere Erschließung vorhanden
- In TB 2, 5 Vermüllung, ungeordnete Grundstücksverhältnisse, baufällige Nebengebäude
- In TB 1, 6, 7 ist die Zugänglichkeit der Grundstücke/Gebäude erschwert
- In TB 5 fehlende Straßen-/Wegeverbindungen, z.B. zwischen Campus und Südstadt, im Bahnhofstal, zwischen Bahnhof und Campus, Radweg Munketoft
- In TB 2, 5 Substanzschwäche öffentlicher Räume, namentlich Bahnhofsvorplatz, Bahnhofstraße, Am Bundesbahnhof, Mühlendamm, Am Mühlenteich, Waitzstraße, Munketoft und Carlisle-Park, Peelwattbrücke

Gebäude, Nutzungsstruktur:

- In den TB 4, 5, 6, 7 in großem Umfang brach liegende Flächen
- In den TB 1, 2, 4, 5, 6 leer stehende, untergenutzte oder verfallende Gebäude,
- In den TB 1, 2, 4, 5 leer stehende und stark instandsetzungsbedürftige Gebäude
- in TB 7 stark instandsetzungsbedürftige (Peelwatt-) Brücke (Fuß- und Radwegeverbindung)
- In TB 1, 2, 4, 5, 6 Gebäude, die einer künftigen Nutzung, Erschließung im Weg sind und abgebrochen werden müssen
- Hoher energetischer Sanierungsbedarf

Umwelt, Boden:

- In TB 1, 2, 5, 6 Flächen mit Altlasten oder Altlastenverdacht
- Flächen mit starker Bodenversiegelung

Funktionsschwächen

- In TB 1, 4, 5 in großem Umfang brach liegende bzw. untergenutzte Flächen (Funktionsausfall, -verlust)
- In TB 2, 4, 5, 6, 7 leer stehende bzw. untergenutzte Gebäude (Funktionsausfall, -verlust)

Die angestrebte künftige Nutzungsstruktur des Gebietes kann in den Teilbereichen 1, 2, 4, 5, 6, 7 nur durch eine Bodenordnung und/oder die Herstellung einer öffentlichen Erschließung erreicht werden.

4. Leitlinien / Sanierungsziele

4.1 Leitlinien der Sanierung

Die Leitlinien und Zielformulierungen für das Untersuchungsgebiet ordnen sich in das gesamtstädtische Entwicklungskonzept der Stadt Flensburg ein. Daher gelten die übergeordneten Ziele der Stadtentwicklung und müssen gebietsbezogen konkretisiert werden.

Als übergeordnete Ziele formuliert das gesamtstädtische Entwicklungskonzept an erster Stelle Ziele des Wohnraumversorgungskonzeptes. Dazu gehört die Gestaltung positiver stadtökonomischer Rahmenbedingungen, d.h. Stärkung des Wirtschaftsstandortes Flensburg und Sicherung bzw. Schaffung von Arbeitsplätzen, Stabilisierung der Einwohnerzahl und Sicherung der Wohnraumversorgung aller relevanten Zielgruppen. Dabei ist immer auch eine nachhaltige Stadtentwicklung und die Verbesserung des Klimaschutzes übergeordnetes Ziel.

Sicherung der Wohnraumversorgung

Im Jahr 2008 wurde zuletzt eine „zielgruppenorientierte Wohnungsmarktanalyse“ durch das IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik auf Grundlage der 11. koordinierten Bevölkerungsvorausberechnung des statistischen Bundesamtes und der gemeinsamen Prognose der Landesplanung Schleswig-Holstein zur Entwicklung der Bevölkerung und der Haushalte sowie des Wohnungsbedarfs bis 2025 für die Stadt Flensburg erarbeitet. Inzwischen liegt die 12. KBV mit Stand von März 2011 vor. Die Koordinierte Vorausberechnung orientiert sich an der unteren Variante der „mittleren Bevölkerung„ und geht als eintrittswahrscheinlichste Variante in die Ziele der Landesplanung ein.

Nach dieser Prognose wächst die Einwohnerzahl Flensburgs bis 2025 mit 6,7% im Vergleich zu Schleswig-Holstein (-1,5%) überdurchschnittlich und soll eine Einwohnerzahl von 94.400 erreichen. Heute liegt die Einwohnerzahl Flensburgs bei 89.532 (Stichtag: 31.12.2011, Statistikstelle der Stadt Flensburg). Flensburg wird aufgrund von Wanderungsgewinnen wie die kreisfreien Städte Kiel und Lübeck und das Umland von Hamburg weniger der Alterung der Gesamtbevölkerung und weniger einer Alterung seines Arbeitskräftepotentials unterliegen. Gleichwohl wird die Zahl alter Menschen auch in Flensburg anwachsen. Die Bevölkerungszunahme ist auf Wanderungsgewinne zurück zu führen.

Die Anzahl der erwerbstätigen Personen wird leicht zunehmen und der Anteil der älteren Erwerbspersonen über 50 Jahren wird ansteigen. Die Zahl der Haushalte wird aufgrund der immer kleiner werdenden Haushalte besonders stark ansteigen. Der Wohnungsneubaubedarf wird hierdurch noch höher ausfallen als bisher angenommen.

Der Neubaubedarf ist – entsprechend der Haushaltsentwicklung - zu Beginn des Prognosezeitraums besonders hoch und nimmt anschließend ab. Bis 2015 müssten bereits mehr als 3.000 neue Wohnungen geschaffen werden. Der überwiegende Teil des Neubaubedarfs betrifft Wohnungen in Mehrfamilienhäusern. Der Anteil von 1-2 Familienhäusern am Neubaubedarf nimmt wegen der rückläufigen Zahl von größeren Haushalten bzw. Familien im Zeitverlauf von etwa einem Drittel auf etwa ein Sechstel ab. Um diesen Neubaubedarf decken zu können, ist die Mobilisierung weiterer Baulandreserven, insbesondere auch innerhalb der Stadtgrenzen und in Baulücken erforderlich. Aufgrund der vorhandenen Infrastrukturen und kürzeren Wege ist die Innenentwicklung die wirtschaftlichere und nachhaltigere Variante.

Der Wohnungsneubaubedarf, der sich aus dem Neubedarf (ca. 3.179 WE) der Veränderung der Zahl der Haushalte, dem Ersatzbedarf (ca. 2.139 WE) und der Mobilitätsreserve (ca. 462 WE) ergibt, wird für Flensburg zwischen 2010 und 2025 mit 5.780 Wohnungen angegeben. Der überwiegende Anteil dieses Bedarfs, nämlich ca. 74% oder 4.277 Einheiten entfallen auf Wohnungen in Mehrfamilienhäusern. Der weitaus geringere Teil, nämlich 26% oder 1.503 Einheiten entfallen auf Wohnungen in 1-2-Familienhäusern.

Die Verteilung der Wohnungsneubaubedarfe auf die Bauformen Mehrfamilienhäuser und Ein- bis Zweifamilienhäuser und auf verschiedene Zeithorizonte wurde in der zielgruppenorientierten Wohnungsmarktanalyse vorgenommen. Der Neubaubedarf liegt demnach insbesondere bei Mehrfamilienhäusern in den Jahren 2011 bis 2015 deutlich über den Zahlen der Neubautätigkeit. Da die realisierten Wohnungsbauvorhaben in den Jahren 2009 bis 2011 erheblich hinter den Bedarfen zurück blieben, hat sich ein Nachfrageüberhang entwickelt der erst im Laufe der Jahre mit abnehmendem Bedarf wieder abgebaut werden kann. Diese Entwicklung geht mit steigenden Preisen einher.

Dieser Trend und der sich hieraus ergebende Handlungsbedarf wurden bereits in der zielgruppenorientierten Wohnungsmarktanalyse 2008 erkannt. Um ein entsprechendes Wohnungsangebot bereithalten zu können und einem Ausweichen der Nachfrage in das Umland entgegen zu wirken, ist die Erschließung innerstädtischer Wohnraum- und Baulandpotentiale erforderlich.

Die Wohnungsbaupotentiale in Vorbereitung ergeben sich aus der städtischen Bauleitplanung, die mit Stand Juni 2011 1.069 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern und 913 Wohneinheiten in Ein- /Zweifamilienhäusern ausweist. Die Bauleitplanung sollte dabei der Marktentwicklung voraus sein, um einen Angebotspuffer für die künftige Nachfrage vorhalten zu können, der auch eine preisdämpfende Wirkung ausübt. Die vorliegenden Baulandpotentiale sind im Bereich der Mehrfamilienhäuser mit einem Puffer von weniger als vier Jahren eher knapp bemessen.

Vorrang der Innenentwicklung vor Außenentwicklung

Diese Leitlinie folgt dem Grundsatz, Flächeninanspruchnahmen im Außenbereich zu minimieren, indem möglichst weitgehend alle verfügbaren Flächenentwicklungspotentiale im Innenbereich ausgeschöpft werden. Diese Strategie folgt dem Gedanken der nachhaltigen Stadtentwicklung durch Verkehrsvermeidung und Minimierung des Flächenverbrauchs und Zersiedelung der Landschaft, Vorrang des Umwelt- und Naturschutzes im Außenbereich. Im Ergebnis wird Flächenreaktivierung mit dem Ziel der Reduzierung von Neuinanspruchnahme im Außenbereich Vorrang gegeben. Diese Zielsetzung ist eng verknüpft mit den Zielen nachhaltiger Stadtentwicklung und Klimaschutzzielen.

Stärkung vorhandener Potentiale und Beseitigung von Defiziten

Im Sinne eines effektiven Ressourceneinsatzes sollen vorhandene Potentiale und Qualitäten gefördert und gestärkt werden. D.h. Erhaltung und Entwicklung städtebaulicher und architektonischer Qualitäten, Förderung des Denkmalschutzes, der Bestandserhaltung und Pflege der Baukultur.

Nutzungsmischung

Die Festsetzung monostrukturierter Gebiete, wie reiner Wohntrabanten oder reiner Büro- oder Gewerbestandorte hat sich als Ursache einer Reihe von Problemen der Stadt- und Regionalentwicklung der vergangenen Jahre erwiesen. Daher ist das städtebauliche Ziel einer funktionierenden Nutzungsmischung eines der wichtigsten Ord-

nungsprinzipien nachhaltiger Stadtentwicklung. Dabei soll die Nachbarschaft von Wohnen, Arbeiten und sich versorgen gefördert und damit die Grundlage für eine Stadt der kurzen Wege gelegt werden. Die Nutzungsmischung ermöglicht urbanes Leben, indem sich zu jeder Tageszeit Menschen im Quartier aufhalten. Nutzungsmischung schafft die Grundlage zur Vermeidung unnötiger Verkehre, indem fußläufig Geschäfte zur Versorgung mit Dingen des täglichen Bedarfs erreichbar sind. Damit dient die Nutzungsmischung auch den Zielen des Klimaschutzes.

Sicherung und Stabilisierung der technischen und sozialen Infrastruktur

Aufgrund der demographischen Veränderungsprozesse sind sowohl die technische, wie auch die soziale Infrastrukturausstattung und auch die Bedürfnis-/ Nachfragestrukturen erheblichen strukturellen Veränderungen unterworfen. Aufgabe der Stadtentwicklungsplanung ist die nachhaltige, d.h. vorausschauende Anpassung der städtischen Infrastrukturen an die sich verändernden Bedingungen.

Ziel der eingeleiteten Stadtumbaumaßnahmen ist die sinnvolle Verknüpfung notwendiger Strategien zur Anpassung der städtebaulichen Strukturen mit städtebaulichen Strategien der Aufwertung und Revitalisierung.

Darüber hinaus gelten weitere städtebauliche Entwicklungsziele. Städtebaulichen Problemlagen und Funktionsstörungen soll entgegengewirkt werden. Fördermittel sollen auf prioritäre Handlungsfelder in räumlichen Schwerpunkten fokussiert werden. Anschubprojekte der Stadtentwicklung sollen initiiert werden.

Angestrebt wird eine größtmögliche Planungssicherheit für alle Beteiligten wie auch Investoren. Öffentlich-Private Kooperationen sollen gefördert/angestrebt werden.

Querschnittsorientierte Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Belange

Die Planungen und Maßnahmen dienen nicht allein der Erreichung übergeordneter Zielsetzungen, sondern sollen querschnittsorientiert insbesondere die Belange von Menschen mit Behinderungen, alter Menschen, von Kindern und Jugendlichen sowie Familien berücksichtigen, um diese Personengruppen zu fördern und besser zu integrieren. Die Integration von Migranten soll gefördert werden. Den Anforderungen an die Geschlechtergerechtigkeit soll entsprochen werden. Zugangsbarrieren sollen abgebaut werden. Neue Wohngebiete sollen für alle Generationen und barrierefrei geplant werden.

4.2 Sanierungsziele

Bereits im städtebaulichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2005 wird die Verbesserung der Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt und die Revitalisierung / Entwicklung der brachgefallenen Bahnflächen als zentrales städtebauliches Entwicklungsziel formuliert. Im Bahnhofsumfeld findet sich ein Teil der stadtentwicklungspolitisch notwendigen Flächen zur zukunftsgerichteten nachhaltigen Sicherung der städtischen Daseinsvorsorge. Ziel dieser Daseinsvorsorge ist die Anpassung der Siedlungsstruktur an die Erfordernisse des Umweltschutzes und der Bevölkerungsentwicklung.

Wohnen

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung hat die kurz- bis mittelfristige Mobilisierung von Wohnbauland eine hohe Priorität. Die für den kurzfristigen Zeithorizont bis 2015 ermittelten Bedarfe von 1.357 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern übersteigen die heute erkennbaren Baulandpotentiale (1.069 WE, vgl. Kap. 4.1 Sicherung der Wohnraumversorgung) bereits deutlich. Die darüber hinaus notwendige Zukunftsvorsorge fehlt indes völlig.

Die nachgewiesenen innenstadtnahen Flächenpotentiale im Untersuchungsgebiet können einen erheblichen Beitrag zur Sicherung der Flächen- und Daseinsvorsorge der Stadt Flensburg leisten. Allein auf den mehr als 10 ha umfassenden Brachflächen im Teilgebiet 5 lassen sich ca. 500 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern realisieren. Insgesamt lassen sich ca. 700 WE im künftigen Sanierungsgebiet realisieren. Damit stellt dieser Bereich das größte zusammenhängende innenstadtnahe Wohnbaulandpotential dar.

Für eine nachfragegerechte Angebotsentwicklung im Untersuchungsgebiet bieten sich aufgrund der sich abzeichnenden Nachfrageentwicklung folgende Zielgruppen für die Entwicklung einer Neubebauung und Baulückenschließung an:

- Stadthäuser für gehobenes innerstädtisches Wohnen mit wenigen Wohnungen pro Gebäude (max. 7) und Eigenheimqualitäten (zugeordnete Gärten / Hofbereiche / Carports oder Stellplätze, evtl. Tiefgarage) zur Miete und im Eigentum, vor allem für 45-65-jährige sowie Familien, die städtisches Wohnen bevorzugen.
- Geschosswohnungen mittlerer bis gehobener Qualität mit zwei bis vier Zimmern zur Miete für die wachsende Gruppe der Paare im Alter von 45-65 Jahren sowie kleine Familien (Alleinerziehende, Ein-Kind-Familien)
- Verschiedene Wohnformen für ältere Menschen (barrierefreies, betreutes Wohnen)
- In geringem Umfang könnten auch Eigenheime in verdichteter Bauweise (mit kleiner Wohnfläche) für Eigentumsbildner mit geringer Kaufkraft oder dem Ziel geringer Mobilitätskosten in Frage kommen

Der Wohnbevölkerungszahl entsprechend ist die soziale Infrastruktur ggf. anzupassen und zu ergänzen.

Verkehr
Durch die K8 ist eine leistungsfähige äußere Erschließung des Sanierungsgebietes gewährleistet. Um die Teilbereiche 5 und 6 entwickeln zu können, ist die Herstellung mehrerer öffentlicher Erschließungsstraßen erforderlich. Die Erschließung sollte möglichst sparsam erfolgen. Sie sollte hierarchisch so geordnet sein, dass die gewerblichen Bauflächen erreicht werden können, ohne die Wohnbereiche zu stark zu belasten. Die Wohnquartiere sollten verkehrsberuhigt, möglichst ohne Durchgangsverkehr angelegt werden.

Zwischen Bahnhof und Universitäts-Campus sollte eine Fuß-/Radwegeverbindung hergestellt werden. Ebenso sollte zwischen der Innenstadt/Bahnhofstraße und der Peelwattbrücke eine Fuß-/Radwegeverbindung als Alternativroute zur K8/Munketoft, die nur einen einseitigen und nicht durchgängigen Radweg hat, hergestellt werden. Die Peelwattbrücke muss saniert oder erneuert werden. Zur Herstellung einer übergeordneten Rad- Fußwegeverbindung zwischen der Rude und dem Campusgelände sollte eine Brücke von der Valentiner Allee (Waldorfschule) zum Munketoft hergestellt werden.

Eine Verbesserung und Aufwertung der Anbindung des Bahnhofes an die Innenstadt ist seit langem ein stadtentwicklungspolitisches Ziel der Stadt Flensburg. Die Verbindung soll auch für Ortsfremde sofort erkennbar werden und repräsentativen Charakter erhalten. Der Bahnhofsvorplatz sowie die Bahnhofstraße und der Mühlendamm sollen hierzu umgestaltet werden.

Im Bahnhofsumfeld ist schon heute das Angebot an öffentlichen Parkplätzen zu gering. Im Rahmen einer Entwicklung des Bahnhofsumfeldes sollte daher eine Erhöhung des Parkplatzangebotes eingeplant werden.

Es wird die Verbesserung der Verknüpfung der Verkehrsträger durch eine bessere Anbindung des Bahnhofs mit dem Nahverkehr/Busverkehr angestrebt. Hierzu werden die barrierefreie und ÖPNV-optimierte Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und Herstellung eines neuen Verknüpfungspunktes durch Anbindung der Gleise über einen Aufzug an die Schleswiger Straße angedacht.

Der Bahnhofsvorplatz, die Bahnhofstraße und der Mühlendamm sollen neu gestaltet werden.

Mischgebiet / Gewerbe

Ansiedlung von nicht wesentlich störendem Gewerbe wie Handwerksbetrieben, Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude sowie sonstige Gewerbebetriebe. Denkbar ist auch die Ansiedlung eines Hotels in Bahnhofsnähe.

Gebäude, Städtebauliche Gestalt und Denkmalschutz

Der in der Bestandsaufnahme vorgefundene Leerstand soll beseitigt werden. Die vorhandenen erhaltenswerten Gebäude sollen saniert und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Die zum Abbruch vorgesehenen Gebäude stehen den Sanierungs- bzw. Entwicklungszielen im Wege und sollen beseitigt werden. Erhaltenswerte Denkmäler sollen, sofern Missstände im Sinne des §177 BauGB vorliegen, wieder hergestellt, modernisiert und einer neuen Nutzung zugeführt werden.

Grün- und Freiraum

Ziel der Grün- und Freiraumplanung ist die möglichst weitgehende Erhaltung natürlicher Potentiale und für den Naturschutz besonders hochwertiger Flächen. Insbesondere durch den Vorrang der Innenentwicklung wird ein Beitrag zur Erreichung dieses Ziels geleistet. Darüber hinaus gilt es, im innerstädtischen Bereich Frischluftschneisen und wohnungsnahe Grün- und Erholungsflächen sowie Vernetzungen solcher Flächen zu erhalten und zu entwickeln. Die Verbesserung der Grünraumverbindung vom Bahnhofsvorplatz/Carlisle-Park zur Innenstadt stellt einen wichtigen Baustein für die Vernetzung städtischer Grün- und Aufenthaltsbereiche dar.

Insbesondere in Teilbereich 7 finden sich wie oben beschrieben wertvolle Biotopflächen, die erhalten und entwickelt werden sollen. Dabei müssen innenstadtnahe Grünflächen auch eine Erholungsfunktion erfüllen. Das Freilandlabor der Universität Flensburg soll erhalten bleiben.

Im Teilbereich 5 sollen teilweise Grünstreifen erhalten bleiben. Insbesondere parallel zum Verlauf des Gleisbaches sollen Grünelemente im Zuge einer möglichen Bebauung möglichst erhalten, entwickelt und vernetzt werden.

4.3 Handlungsschwerpunkte und Maßnahmen

Auf der Grundlage der in den vorangegangenen Kapiteln gewonnenen Erkenntnisse wurden Handlungsschwerpunkte für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme gebildet und ein Maßnahmenkonzept zur Behebung der vorgefundenen Missstände entwickelt. Das Konzept sieht folgende Maßnahmen in den Handlungsfeldern vor:

Städtebau:
Die Stadt wächst an den Bahnhof heran. Innenstadtnahe Stadterweiterung mit verdichteter Wohnbebauung. Nutzungsmischung, d.h. Büros und Geschäfte in den Erdgeschossen entlang der Hauptachse Bahnhof – Innenstadt. Schließung von Baulücken und Herstellung von Raumkanten, insbesondere in der Achse Bahnhof - Innenstadt. Repräsentative Umgestaltung der öffentlichen Räume Bahnhofsvorplatz, Carlisle-Park, Mühlendamm, Am Mühlenteich, Waitzstraße, Munketoft und Bahnhofstraße. Der Carlisle-Park soll auf der Ostseite (Mühlendamm) durch eine angemessene Bebauung städtebaulich gefasst werden. Vollständige städtebauliche Neuordnung des Blockes Hallenbad (Abbruch) und Feuerwehr (Neubau). Ergänzung durch Neubau einer Kindertagesstätte und Ergänzung der Blockrandbebauung insbesondere zur Bahnhofstraße und zum Munketoft für Wohnzwecke.

Neubau von Gemeinbedarfseinrichtungen wie der Feuerwehr und einer Kindertagesstätte. Verlagerung der Kultureinrichtung „Kühlhaus“ in ein angemessenes Gebäude durch Errichtung bzw. Änderung entsprechender Gebäude. Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden. Im Bestandsplan 2: „Bauliche Mängel und Defizite“ sowie im Rahmenplan (Vorentwurf) sind die Gebäude mit Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf gem. § 177 BauGB aufgeführt.

Minderung der Barrierenwirkung der Bahngleise durch Verbesserung der Querungsmöglichkeiten.

In Teilbereich 5: Flächenentwicklung durch Bodenordnung einschließlich des Erwerbs von Grundstücken, Abbruch von Gebäuden und Herstellung von Erschließungsanlagen. Entsiegelung von Grundstücken und Beseitigung von Altlasten (erfolgt ggf. durch den Eigentümer). Verlagerung der Kultureinrichtung „Kühlhaus“. Anschließend Schaffung von Baurecht für eine hochwertige verdichtete Wohnbebauung.

In Teilbereich 1 und 2: Beseitigung störender Hofbebauung und Entsiegelung. Schließung der Blockränder durch Wohnbebauung.

Erhalt und Entwicklung der Grünachse im Güterbahnhofstal mit Gleisbach und Frischluftschneise für die Innenstadt. Öffnung für die Naherholung.

Wohnen:
In Teilbereich 5:
Schaffung von Planungsrecht für ca. 300 Wohneinheiten in Mehrfamilienhäusern auf 5 ha in der Wohnbaufläche W1. Schaffung von weiteren ca. je 60-80 Wohneinheiten auf 1,5 ha in der Wohnbaufläche W2 und ggf. M1.

In Teilbereich 1 und 2:
Ergänzung der Blockrandbebauung für Wohnzwecke (ca. 120 WE). Ggf. Beseitigung vorhandener störender Hofbebauung, insbesondere Gewerbe. Beseitigung der beschriebenen städtebaulichen Missstände.

In Teilbereich 6:
Sollte sich der Teilbereich 6 einer Entwicklung öffnen, können hier langfristig weitere ca. 120 Wohneinheiten auf 2,4 ha entstehen. Dies würde Abbrüche und Erschließungsmaßnahmen in erheblichem Umfang notwendig machen. Diese Positionen sind in der Finanzierungsübersicht bisher nicht aufgeführt.

Soziale und kulturelle Infrastruktur:
Sicherstellung der Versorgung des Gebietes mit allen notwendigen öffentlichen Einrichtungen wie auch einer Kindertageseinrichtung. Die vorhandene Kindertagesstätte Schwedenheim (Bahnhofstraße 17) hat durch ihre eingeschossige zurückspringende Bebauung ungünstige Voraussetzungen, langfristig in die bauliche Entwicklung des Wohnblocks integriert zu werden. Daher sollte im Rahmen der beabsichtigten Baulückenschließung in der Bahnhofstraße eine Verlagerung der Kindertagesstätte in einen Neubau untersucht werden, um die städtebaulichen Ziele erreichen zu können.

Spielplatzgröße und -standort sind ggf. anzupassen, Jugendaktivitätsräume neu zu schaffen (Minimalfläche 1.500 qm, je nach zu schaffenden Wohneinheiten größere Fläche).

Die städtebauliche Gesamtmaßnahme macht eine Verlagerung der Kultureinrichtung „Kühlhaus“ an einen anderen Standort erforderlich, da am jetzigen Standort die beabsichtigte Wohnbebauung aufgrund der Lärmkonflikte nicht entwickelt werden kann. Das Gebäude ist daher im Rahmenplan zum Abbruch vorgesehen. Die Kultureinrichtung soll unbedingt erhalten bleiben und neue Entwicklungsimpulse erhalten. Sie stellt einen hohen kulturellen Wert für die Bewohner des Gebietes und der gesamten Stadt dar. Der Verein ist Eigentümer des Grundstücks/Gebäudes. Daher ist im Falle einer Verlagerung eine entsprechende Entschädigung und Übernahme des Grundstücks/Gebäudes durch die Gemeinde vorzusehen. Durch die geplante Wohnbebauung ergibt sich ein erhebliches Bevölkerungswachstum im Umfeld, das ein entsprechendes zusätzliches Nachfragepotential für die Kultureinrichtung mit sich bringt.

Verkehr:
Herstellung einer inneren und äußeren Erschließung für das Teilgebiet 5 und ggf. 6. Herstellung einer Rad-/ Fußwegverbindung zwischen der Innenstadt / Bahnhofstraße und der Peelwattbrücke / Munketoft sowie Herstellung einer Fuß-/Radverbindung zwischen Bahnhof und Universität zur Überwindung der Barrierewirkung der Gleise und Schulwegsicherung. Sicherung und Neugestaltung der Peelwattbrücke. Erhöhung des Angebotes an öffentlichen Parkplätzen im Bahnhofsumfeld bzw. Schaffung von Ersatz für entfallende Parkplätze. Herstellung einer Verkehrsverbindung für Fußgänger und Radfahrer durch eine Brücke von der Valentiner Allee (Waldorfschule) zum Munketoft (Campusgelände). Verbesserung der ÖPNV- Umsteigebeziehungen am Bahnhof (Vorplatz und Schleswiger Straße Zugang/Aufzug Gleise).

Gewerbe/ Büro:
Schaffung von Planungsrecht für die Ansiedlung von Handwerks- und nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben in der gemischten Baufläche M1 (ca. 1 ha zusätzlich). Schaffung von Planungsrecht für die Ansiedlung von Büro- und Geschäftsgebäuden, Wohnungen und nicht wesentlich störenden Gewerbebetrieben in der gemischten Baufläche M2 (ca. 1 ha zusätzlich). Schaffung von Planungsrecht für die Ansiedlung eines hochwertigen Beherbergungsbetriebes und Gastwirtschaften, Geschäfts- und Bürogebäude oder Wohngebäude in der gemischten Baufläche M3.

Grün-/ Freiraum/ Erholung:
Erhalt, Entwicklung und Vernetzung der vorhandenen wertvollen Biotopstrukturen. Erhalt der Frischluftschneise. Ausgleich möglicher Eingriffe und Renaturierung belasteter oder versiegelter Flächen. Herrichtung wohnungsnaher öffentlicher Grünanlagen und Spielplätze. Erhalt des Freilandlabors.

Energetische Gebäudesanierung im Bestand
Integrierte energetische Quartiersentwicklungskonzepte aufstellen. Maßnahmenplan und Förderkonzept aufstellen.

5. Sanierungsrechtliche Vorschriften, Instrumente des besonderen Städtebaurechts

Der Gemeinde steht im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet ein allgemeines Vorkaufsrecht nach § 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB zu. Das Vorkaufsrecht kann auch zugunsten eines Sanierungs- oder Entwicklungsträgers ausgeübt werden. Aus zwingenden städtebaulichen Gründen ist eine Enteignung (§ 88 BauGB) zugunsten der Gemeinde oder des Sanierungsträgers möglich, wenn sich die Gemeinde zuvor ernsthaft um den freihändigen Erwerb bemüht hat.

Nach § 89 BauGB besteht eine Veräußerungspflicht der Gemeinde von Grundstücken, die sie durch Vorkauf oder Enteignung erworben hat.

5.1 Wahl des Verfahrens

Hat die Gemeinde sich für die Anwendung des besonderen Städtebaurechts (Zweites Kapitel BauGB) entschieden, so ist weiter über die dort im ersten bis neunten Teil zur Verfügung gestellten Verfahren und Instrumente zu entscheiden. Im vorliegenden Fall existiert bereits eine Stadtumbaumaßnahme (Dritter Teil des zweiten Kapitels), die um eine städtebauliche Maßnahme zur Entwicklung des Bahnhofsumfelds und der Achse Bahnhof – Innenstadt ergänzt werden soll. In den vorangegangenen Kapiteln wurden bereits ausführlich die Verhältnisse untersucht und die Voraussetzungen für die Anwendung der Instrumente des besonderen Städtebaurechts (Sanierungsvoraussetzungen) geprüft. Für die Entscheidung, ob eine Sanierungs- oder Entwicklungsmaßnahme zur Anwendung kommen soll, ist zu klären, ob zur Erreichung der städtebaulichen Ziele, das Instrumentarium des Sanierungsrechts ausreicht oder das Entwicklungsrecht zwingend erforderlich ist. Das Entwicklungsrecht (Zweiter Teil des zweiten Kapitels) stellt der Gemeinde für die unmittelbare Umsetzung städtebaulicher Ziele in einem eng umgrenzten Gebiet nochmals verschärfte Instrumente zur Verfügung, knüpft hieran aber auch verschärfte Bedingungen.

Die Anwendung des Entwicklungsrechts (§ 165 – 171 BauGB) setzt einen qualifizierten städtebaulichen Handlungsbedarf voraus. Hierfür stellt der Gesetzgeber (§169 (3) BauGB) das Instrument der Enteignung auch ohne Bebauungsplan zur Verfügung. Die Gemeinde ist verpflichtet (§ 166 (3) BauGB), alle Grundstücke im städtebaulichen Entwicklungsbereich zu erwerben. Mit der Grunderwerbspflicht korrespondiert die Veräußerungspflicht (§ 169 (5-8) BauGB). Mit diesen rechtlichen Regelungen, für deren Anwendung zwingende Gründe im öffentlichen Interesse vorliegen müssen, ist der zentrale Einsatzzweck der Entwicklungsmaßnahme charakterisiert: die zügige Verwirklichung (insbesondere baulicher Maßnahmen) in einem eng umgrenzten, bisher nicht entwickelten Gebiet.

Im vorliegenden Fall wird die städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§ 136 – 164 BauGB) als ausreichend erachtet. Es ist nicht erforderlich, alle Grundstücke im Gebiet zu erwerben. Durch die Einbeziehung der Achse Bahnhof – Innenstadt liegen auch bewohnte und bebaute Quartiere mit den Merkmalen einer klassischen Sanierungsmaßnahme im Gebiet, für die eine Anwendung des Entwicklungsrechts nicht in Frage kommt. Abbrüche sind hier nur vereinzelt vorgesehen. Für die brach liegenden Flächen in Teilbereich 5 ist der städtebauliche Handlungsbedarf zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht ausreichend qualifiziert. Die weitere Ausarbeitung dieser Ziele soll im Rahmen des weiteren Verfahrens durch einen städtebaulichen Wettbewerb und entsprechende Bebauungspläne erfolgen.

Alle bisher geführten Gespräche haben eine ausreichende Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer erkennen lassen, so dass die Voraussetzungen des § 165 (3) Nr. 3 BauGB nach derzeitiger Einschätzung nicht vorliegen.

Mit dem Beschluss der Sanierungssatzung muss über die Anwendung der Verfahrensinstrumente und den Umfang der Genehmigungspflichten entschieden werden.

Vor dem Hintergrund der in der Bestandsaufnahme ermittelten städtebaulichen Situation ungeordneter Grundstücksverhältnisse, der Erforderlichkeit einer umfassenden Bodenordnung und der Tatsache, dass durch die beabsichtigten Sanierungsmaßnahmen erhebliche Bodenwertsteigerungen ausgelöst werden, wird die Anwendung des umfassenden Verfahrens erforderlich. Somit kommen die besonderen Vorschriften der §§ 152 – 156 und die Genehmigungsinstrumente des § 144 zur Anwendung.

Die Eigentümer und Betroffenen waren zunächst aufgeschlossen und haben die Bereitschaft zur Umsetzung bzw. Duldung der geplanten Maßnahmen erkennen lassen. Da jedoch in erheblichem Umfang Grunderwerb zur Herstellung einer Erschließung und eine grundlegende Neuordnung der Grundstücksverhältnisse erforderlich wird, erscheint die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften zur Durchsetzung der Maßnahmen geboten.

Die Erhebung von Ausgleichsbeträgen zur Finanzierung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme erscheint zwingend geboten, da ansonsten die Durchführung der Maßnahmen nicht gesichert erscheint.

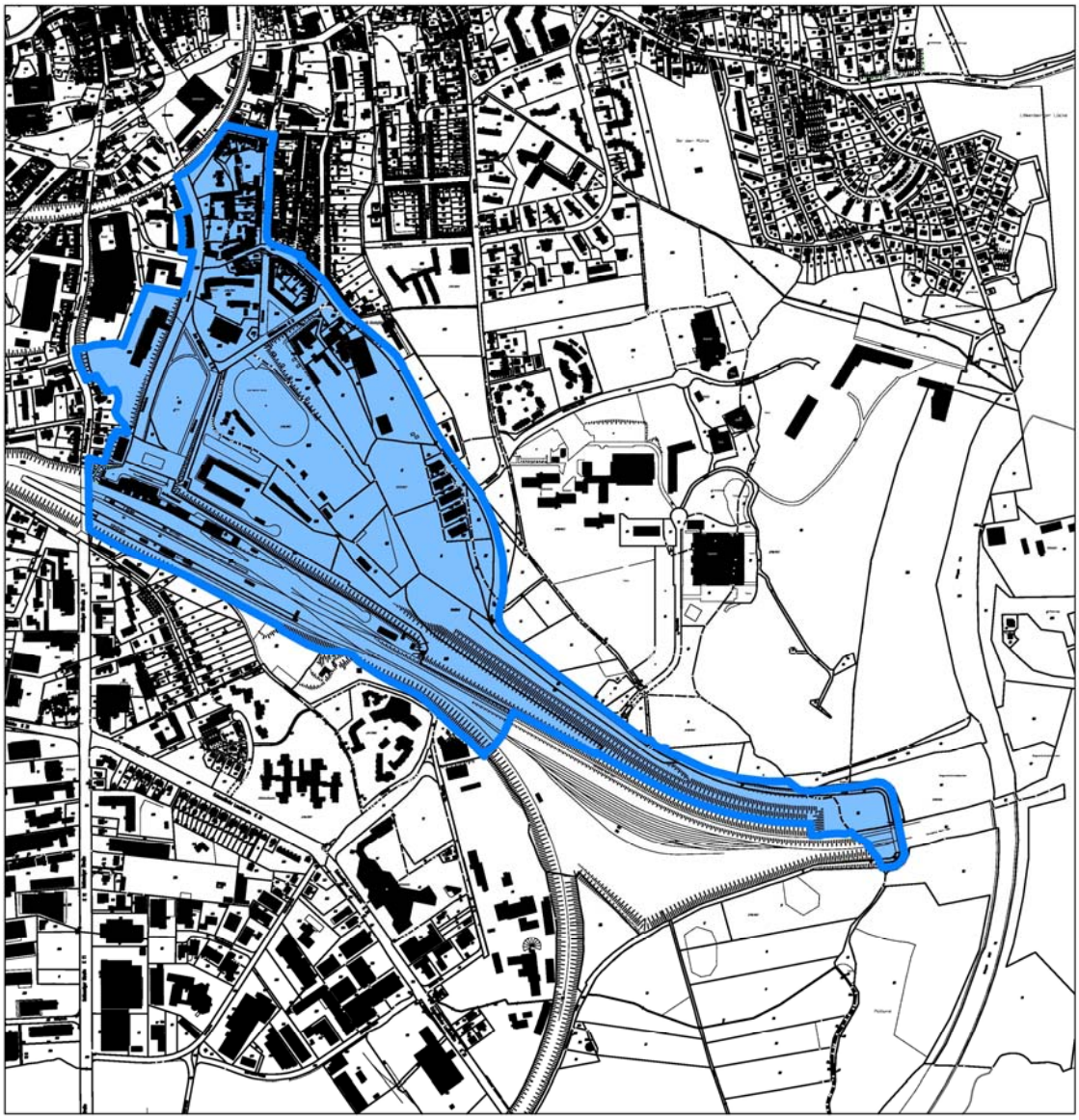
Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften können nicht ausgeschlossen werden, weil sie zur Durchführung der Sanierung erforderlich sind und ohne sie diese voraussichtlich zumindest erheblich erschwert würde.

5.2 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Das Sanierungsgebiet ist so abzugrenzen, dass sich die beabsichtigte städtebauliche Sanierungsmaßnahme als Ganzes zweckmäßig und zügig durchführen lässt. Den Maßstab bilden die in Kapitel 3 festgestellten städtebaulichen Missstände und die in Kapitel 4 formulierten Ziele der Sanierung.

Aufgrund der in der Bestandsanalyse gewonnenen Erkenntnisse über das Vorliegen städtebaulicher Missstände, Funktionsstörungen oder notwendiger Maßnahmen sollten die Teilbereiche 1, 2, 5, 6, und 7 vollständig in das künftige Sanierungsgebiet einbezogen werden. Aus dem Teilbereich 4 wurden einige (jetzig und auch in Zukunft) gewidmete Bahnflächen im östlichen Bereich aus Arrondierungsgründen ausgenommen. Der Teilbereich 8 lässt sich auch ohne besonderes Städtebaurecht für die geplanten Nutzungen entwickeln. Hierfür erscheint das allgemeine Städtebaurecht ausreichend. Für den Teilbereich 9 wurden keine gravierenden Missstände und insbesondere nicht die Notwendigkeit zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts festgestellt, die die Ausweisung als Sanierungsgebiet rechtfertigt, so dass dieser Bereich nicht in die Sanierung einbezogen werden soll. Der Bereich liegt im bestehenden Stadtumbaugebiet. Der Teilbereich 3 soll ohne die Brauerei, die Wohnbebauung an der Schleswiger Straße und einigen Gebäuden am westlichen Munketoft-Abschnitt einbezogen werden. Die Brauerei stellt eine besondere Situation dar, die nur im Falle einer Umstrukturierung oder Standortverlagerung, an die heute noch nicht gedacht wird, erhebliche Auswirkungen hätte. Das hiesige Verfahren soll daher nicht unnötig mit dieser Thematik be-

lastet werden. Die Abgrenzung des förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes ist im folgenden Lageplan dargestellt. Das Gebiet umfasst 48,98 ha.



Sanierungsgebietsabgrenzung

5.3 Umfang der Genehmigungspflichten

Zur Sicherung der Sanierungsziele steht mit dem besonderen Städtebaurecht eine Reihe von Wahlinstrumenten zur Verfügung. Innerhalb des umfassenden Verfahrens kommen diese Vorschriften aber zwingend zur Anwendung. Nach § 144 BauGB besteht in förmlich festgelegten Sanierungsgebieten ein Genehmigungsvorbehalt für bestimmte Vorhaben und Rechtsvorgänge.

Zurückstellung von Baugesuchen, Untersagung von Bauvorhaben und Beseitigung baulicher Anlagen, Teilungsgenehmigung

Die Genehmigungspflicht nach §144 Abs. 1 und 2 BauGB begründen eine Veränderungs- und Verfügungssperre, d.h. die Errichtung, Änderung, Nutzungsänderung oder Beseitigung von baulichen Anlagen bedürfen der Genehmigung. Der Abschluss von Miet- oder Pachtverträgen von mehr als einem Jahr und die Vornahme erheblicher oder wesentlich wertsteigernder Veränderungen bedürfen ebenfalls der sanierungsrechtlichen Genehmigung. Die rechtsgeschäftliche Veräußerung, die Bestellung oder Veräußerung eines Erbbaurechts, die Bestellung eines belastenden Rechts, die Begründung, Änderung oder Aufhebung einer Baulast bedürfen der Genehmigung. Die Teilung eines Grundstücks bedarf der Genehmigung.

Erschließungsbeiträge

Im umfassenden Verfahren werden für die Finanzierung von Erschließungsanlagen die Ausgleichsbeträge herangezogen, so dass für die Herstellung, Erweiterung oder Verbesserung von Erschließungsanlagen keine gesonderten Erschließungsbeiträge erhoben werden. Das Recht, Abgaben für sonstige Erschließungsanlagen (nach §127 Abs. 4 insbesondere für Abwasser, Wasser, Elektrizität, Gas, Wärme) nach dem KAG zu erheben, bleibt unberührt.

5.4 Besondere sanierungsrechtliche Vorschriften (§152-156)

In den besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften sind Instrumente der Kaufpreiskontrolle und die Entrichtung des Ausgleichsbetrages enthalten. Jeder Eigentümer eines Grundstücks im Sanierungsgebiet, bei dem eine sanierungsbedingte Bodenwertsteigerung ermittelt wurde, hat nach Abschluss der Sanierung einen Ausgleichsbetrag zu entrichten. Der Ausgleichsbetrag ist die durch die Sanierung bewirkte Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstücks, nicht die marktbedingte Bodenwertentwicklung.

Kaufpreisprüfung

Genehmigungspflichtig ist nach §153 BauGB in Verbindung mit §145 BauGB die Höhe der Kaufpreise bei dem zu prüfenden Grundstücksgeschäft. Der Kaufpreis darf den Verkehrswert nicht übersteigen, der ohne die Aussicht auf die Durchführung der Sanierung erzielt werden könnte (Anfangswert).

Bodenordnung, Umlegungsverfahren

Neben dem freihändigen Erwerb und dem Erwerb aufgrund der Ausübung des gemeindlichen Vorkaufsrechts kann die Gemeinde ein Umlegungsverfahren nach den Vorschriften der §§ 45 bis 79 BauGB in Verbindung mit §153 Abs. 5 Nr. 1 BauGB anordnen und durchführen. Eine vereinfachte Umlegung nach den §§ 80 bis 84 BauGB kommt nicht in Betracht.

Die Baulandumlegung ist ein gesetzlich geregeltes förmliches Grundstücksflächentauschverfahren, mit dem Ziel, die beteiligten Grundstücke so neu zuzuschneiden, dass sie anschließend nach Lage, Form und Größe für die beabsichtigte Bebauung geeignet sind. Die Umlegung wird von der Umlegungsstelle, dem Umlegungsausschuss der Gemeinde, angeordnet. Dies ist nur möglich wenn die gesetzlichen Voraussetzungen für das Verfahren erfüllt sind. Die Grundstücke müssen durch die Grenzveränderung die beabsichtigte Verbesserung in der möglichen Nutzung oder Bebauung erfahren. Herausgelöste Grundflächen für gemeinschaftliche und öffentliche Anlagen müssen zu gleichen Anteilen von allen Betroffenen aufgebracht werden (ggf. wertmäßig). Die Substanz des Grundeigentums darf durch die Umlegung nicht vermindert werden (ggf. wertmäßig). Die Umlegung muss außer dem öffentlichen Interesse auch im Interesse der Grundeigentümer erfolgen. Entsprechendes Planrecht für die beabsichtigte Bebauung muss vorliegen bzw. parallel geschaffen werden.

Die Voraussetzungen für eine Bodenordnung durch Anordnung eines Umlegungsverfahrens sind im vorliegenden Fall erfüllt bzw. können geschaffen werden.

6. Vorbereitung eines Rahmenplans

Um die bisher erarbeiteten Ziele darzustellen, wurde ein Vorentwurf für einen Rahmenplan erarbeitet, der die wesentlichen Entwicklungsziele (Nutzungsarten) darstellt, ohne eine detaillierte städtebauliche Bebauungsplanung im Einzelnen vorzugeben. Die Ausarbeitung eines städtebaulichen Entwurfes soll einem entsprechenden Wettbewerb unter Stadtplanungsbüros vorbehalten bleiben.

Der Vorentwurf des Rahmenplans sieht die Erschließung von zwei Baufeldern für Wohnen W1 und W2, drei Baufeldern für Mischgebiete M1-M3 und dem vorläufigen Erhalt des Gewerbes im Feld G(e), also mit der Einschränkung, angrenzende neu zu entwickelnde Wohnbebauung nicht zu stören, vor. Hinzu kommt die Bebauung der Blockränder in der Bahnhofstraße und im Munketoft. Auf dem Grundstück des ehemaligen Hallenbades und der angrenzenden Feuerwehr könnte durch Neuzuschnitt der Grundstücke ein zeitgemäßer Neubau der Feuerwehr entstehen. Die Umsetzung lässt sich abschnittsweise realisieren. Ca. 21 Haupt- und 32 Nebengebäude wurden zum Abbruch vorgesehen. Das Gebiet beinhaltet eine Reihe erhaltenswerter und stadtbildprägender Kulturdenkmäler, die für Modernisierungsmaßnahmen in Frage kommen. Im Baufeld G(e) sind bisher keine Abbrüche dargestellt, da die Entwicklung des Baufeldes in Abhängigkeit von der Verlagerung des dort ansässigen Betriebes gesehen wird. Erst wenn aus betrieblicher Sicht eine Verlagerung ansteht, würde ein Abbruch der Bebauung in Frage kommen.

7. Durchführung der Sanierung

7.1 Weiteres Verfahren nach der förmlichen Festlegung

Das Verhältnis Bahnbetriebszwecken gewidmeter Flächen zur Bauleitplanung

Das Verhältnis von Bahn und Kommune ist dadurch geprägt, dass die Stadt/Gemeinde zwar Trägerin der Bauleitplanung ist, zugleich aber den Vorrang von Eisenbahnbetriebsanlagen als Vorhaben der privilegierten Fachplanung wahren muss. Die gewidmeten Anlagen der Bahn sind durch die Planfeststellung der kommunalen Planungshoheit entzogen. Die Widmung bezieht sich zwar auf Grundstücke, betrifft in der Sache aber nur Anlagen der Bahn. Damit sind gewidmete Bahnflächen nicht generell einer Bauleitplanung oder einer Beurteilung nach §§34, 35 BauGB entzogen, sondern nur in dem Umfang, wie ein Widerspruch zur Widmung entstehen kann und dies der Schutz der Bahnanlagen erforderlich oder zweckmäßig erscheinen lässt (vgl. „Bahnflächen in der gemeindlichen Bauleitplanung“ von Prof. Dr. B. Stüer, Quellenverzeichnis).

§23 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) regelt das Verfahren zur Freistellung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn und den Übergang des bisherigen eisenbahnrechtlichen Sonderrechts in das allgemeine Bauplanungsrecht. Die zuständige Planfeststellungsbehörde – für Flächen bundeseigener Eisenbahnen das Eisenbahn-Bundesamt – stellt für Grundstücke, die Betriebsanlagen einer Eisenbahn sind oder auf denen sich Betriebsanlagen einer Eisenbahn befinden, auf Antrag die Freistellung von den Bahnbetriebszwecken fest, wenn kein Verkehrsbedürfnis mehr besteht und langfristig eine Nutzung der Infrastruktur im Rahmen der Zweckbestimmung nicht zu erwarten ist.

Der Antrag kann von dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, dem Grundstückseigentümer oder der Gemeinde gestellt werden. Der Antrag muss die begehrte Freistellung klar und bestimmt beschreiben. §23 (2) AEG weist den Verfahrensbeteiligten im Rahmen der Anhörung entsprechende Mitwirkungspflichten zu, wie sie auch aus der Behördenbeteiligung in der Bauleitplanung bekannt sind (§4 BauGB).

Ein Anspruch auf Freistellung besteht nicht, wohl aber ein Anspruch auf sachgerechte Entscheidung des Eisenbahnbundesamtes. Dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen steht ein fachlicher Entscheidungsspielraum bei der Formulierung seiner eisenbahnrechtlichen Erfordernisse zu.

Ergebnisse der Beteiligung und Mitwirkung

Im Zuge der vorbereitenden Untersuchungen wurden die Träger öffentlicher Belange frühzeitig mit Schreiben vom 07.02.2011 und nach Vorliegen der Dokumentation der Vorbereitenden Untersuchungen mit Schreiben vom 24.09.2012 um Stellungnahme gebeten. Es gingen viele fachspezifische Anregungen ein, die bei der Planung und Formulierung der Sanierungsziele Berücksichtigung fanden. Hinsichtlich der Anregungen im Einzelnen wird auf die Darstellung im Anhang verwiesen.

Am 24. Oktober 2012 wurde im Technischen Rathaus II eine Bürgerversammlung durchgeführt zu der ca. 40 Bürgerinnen und Bürger sowie Mitglieder der Ratsversammlung und des Ausschusses für Umwelt, Planung und Stadtentwicklung erschienen sind. Die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen wurden vorgestellt und die Fragen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger aufgenommen und beantwortet. Das Protokoll der Sitzung findet sich im Anhang.

Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer

Alle angesprochenen Eigentümer haben Mitwirkungsbereitschaft signalisiert, so dass von der Durchführbarkeit der Sanierungsmaßnahme ausgegangen wird.

Förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes

Auf der Grundlage der Vorbereitenden Untersuchungen und der Anregungen und Bedenken aus der Beteiligung und Mitwirkung beschließt die Gemeinde über die Festlegung des Gebietes und eine entsprechende Sanierungssatzung (§142 BauGB).

Städtebauliche Planung – Konkretisierung der Rahmenplanung

Im Laufe des Verfahrens sind die Ziele und Zwecke der Sanierung weiter zu konkretisieren. Genauso muss der Vorentwurf für einen Rahmenplan konkretisiert und ausgearbeitet werden. Die Ziele und Maßnahmen sind teilräumlich weiter zu differenzieren. Gemeindliche Planungsvorgaben sind in Bezug auf räumliche Teilbereiche zu formulieren. Soweit erforderlich sind Expertisen verschiedener Fachrichtungen wie z.B. des Naturschutzes, der Freiraumplanung, des Städtebaus, der Wohnungswirtschaft, der Erschließungsplanung, der Entwässerungsplanung, der leitungsgebundenen Infrastruktur usw. einzuholen, zu analysieren und abzustimmen. Für die vorgeschlagenen Bauflächen W1 und M3 wird die Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbs vorgeschlagen.

Schaffung von Baurecht durch Bauleitplanung

Die beabsichtigte Schaffung von Baurecht und die Neuerschließung des Gebiets erfordern die Änderung des Flächennutzungsplans und die Aufstellung eines oder mehrerer Bebauungspläne oder vorhabenbezogener Bebauungspläne. Die Gemeinde beabsichtigt, die entsprechende Bauleitplanung zügig in den kommenden Jahren zu betreiben.

7.2 Maßnahmen- und Zeitplan

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind Gesamtmaßnahmen, die für ein bestimmtes Gebiet aufeinander abgestimmte städtebauliche Einzelmaßnahmen über einen längeren Zeitraum vorbereiten, koordinieren und zügig durchführen. Dazu gehört auch die Koordination und Darstellung von Maßnahmen anderer Träger, insbesondere solcher öffentlicher Belange (vgl. §149 Abs. 2 BauGB).

Die folgende Darstellung der zu erwartenden Maßnahmen orientiert sich an der Gliederungsübersicht der Musterförderungsbestimmungen der ARGEBAU-Fachkommission Städtebauliche Erneuerung.

Einzelne Ordnungs- und Baumaßnahmen, insbesondere einzelne Grunderwerbe, müssen zur Absicherung eines geordneten und zügigen Ablaufs der Gesamtmaßnahme bereits vor dem Beschluss der förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes durchgeführt werden. Für solche vorgezogenen Maßnahmen wird eine gesonderte Zustimmung des Innenministeriums für die jeweilige Maßnahme eingeholt.

7.2.1 Maßnahmen der Vorbereitung

Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes
Konkretisierung der Ziele und Zwecke der Sanierung
Städtebauliche Planung / Wettbewerb / Bauleitplanung
Gutachten zum Ausgleich von Eingriffen in Natur- und Landschaft
Verkehrswertuntersuchungen
Vorgezogene Ordnungs- und Baumaßnahmen

7.2.2 Ordnungsmaßnahmen

Freihändiger Grundstückserwerb
Ausübung des Vorkaufsrechts
Grundstücksübernahme auf Verlangen des Eigentümers
Umlegungen
Umzug von Bewohnern und Betrieben

Freilegung von Grundstücken:
Beseitigung baulicher und sonstiger Anlagen
Maßnahmen der Sicherung und Zwischennutzung
Entschädigungen bei Beseitigung baulicher und sonstiger Anlagen Dritter
Abräumen von Lagerplätzen,
Beseitigung von (umweltgefährdenden) Stoffen (Altlasten)

Erschließungsanlagen:
Straßen, Wege, Plätze
Grünanlagen, Wasserläufe
Spielplätze

Sonstige Ordnungsmaßnahmen:
Bewirtschaftungsverluste
Erstattung nach §150 BauGB
Härteausgleich, Sozialplan
Ausgleichsmaßnahmen für Eingriffe in Natur- und Landschaft

7.2.3 Baumaßnahmen

Modernisierungen und Instandsetzungen
Neubebauungen und Ersatzbauten
Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
Verlagerung oder Änderung von Betrieben

7.2.4 Abschnittsweise Realisierung

Die im Rahmenplan dargestellten Ziele und die im Maßnahmenplan benannten Maßnahmen sind im Sinne einer zügigen Umsetzung, eines sparsamen Umgangs mit Mitteln und geringstmöglichen Beeinträchtigungen in eine sinnvolle zeitliche Reihenfolge zu bringen. Nicht alle Maßnahmen müssen zeitgleich beginnen und vorhandene Nutzungen müssen nicht unmittelbar verlagert werden. So können der Sportplatz und das

Kühlhaus noch eine Zeit genutzt werden, während an anderer Stelle bereits Maßnahmen begonnen werden.

Die Erschließungs- und Baumaßnahmen können abschnittsweise realisiert werden. Mit der Umsetzung von Modernisierungsmaßnahmen kann unmittelbar begonnen werden. Sobald das notwendige Baurecht geschaffen wurde, kann im Baufeld M1 mit der Modernisierung der Gebäude begonnen werden. Bereits erschlossene Grundstücke im Baufeld M1 und M2 können bebaut werden.

Wenn die Haupterschließung im Zentrum des Sanierungsgebietes hergestellt ist, kann mit der abschnittsweisen Realisierung der Bebauung im Baufeld W1 in Wohnstichstraßen begonnen werden. Erst nach Herstellung wesentlicher Teile der Erschließung und ggf. Bezug der ersten Wohnungen müssten das Kühlhaus und der Fußballplatz tatsächlich weichen. Parallel kann das Wohnprojekt „Freiland“ im Baufeld W2 realisiert werden.

Die Entwicklung des Baufeldes G(e) zu einem potentiellen Wohngebiet hängt von der freiwilligen Verlagerung des Pumpenproduzenten Horn Tecalemit ab und würde erst zu diesem Zeitpunkt zu einem Abbruch, Erschließung und Neubebauung dieses Abschnitts führen. Deshalb wurde die Entwicklung dieses Baufeldes als weitere Maßnahme mit langfristigem Realisierungsziel angesehen und nicht in die Kosten- und Finanzierungsplanung eingestellt.

7.3 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Kosten / Ausgaben	***insgesamt***	***17.730.000,- €***
1. Maßnahmen der Vorbereitung		
1.1 Vorbereitung nach §140 BauGB		**440.000,- €**
1.1.1 Vorbereitende Untersuchungen (Boden-, Artenschutz-, faunistische Untersuchungen, Schallgutachten, Vermessung)	230.000,- €	
1.1.2 Förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes		
1.1.3 Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung		
1.1.4 Städtebauliche Planung/ Wettbewerb/ B-Plan	180.000,- €	
1.1.5 Erörterung der beabsichtigten Sanierung	30.000,- €	
1.2 Sonstige Vorbereitungsmaßnahmen		**1.300.000,- €**
1.2.2 Vergütung von Beauftragten	1.300.000,- €	
1.2.4 Erhaltungssatzungen		
1.2.5 Örtliche Bauvorschriften über die Gestaltung		
1.2.6 Verkehrswertuntersuchungen		
2. Ordnungsmaßnahmen		**8.680.000,- €**
2.1.1 (Freihändiger) Grundstückserwerb	450.000,- €	
2.1.2 Ausübung des Vorkaufsrechts	250.000,- €	
2.1.3 Grundstücksübernahme auf Verlangen	320.000,- €	
2.1.4 Enteignung		
2.1.5 Überführung von Sanierungsträgergrundstücken		
2.1.6 Grunderwerb nach anderen Vorschriften		
2.1.7 Umlegungen	20.000,- €	
2.1.8 Grenzregelung		
2.2 Umzug von Bewohnern und Betrieben		
2.3 Freilegung von Grundstücken	1.100.000,- €	
2.3.1 Beseitigung baulicher Anlagen		
2.3.2 Beseitigung sonstiger Anlagen		
2.3.2 Maßnahmen der Sicherung und Zwischennutzung		
2.3.4 Abräumen von Lagerplätzen		
2.3.5 Beseitigung baulicher Anlagen Dritter		

2.4	Erschließungsanlagen	6.580.000,- €
2.4.1	Straßen, Wege, Plätze, Brücken	6.000.000,- €
2.4.2	Grünanlagen, Wasserläufe	250.000,- €
2.4.3	Spielplätze	150.000,- €
2.4.4	Parkplätze	
2.4.7	Abwasseranlagen: Regenrückhaltebecken	180.000,- €
2.5	Sonstige Ordnungsmaßnahmen	350.000,- €
2.5.1	Bewirtschaftungsverluste	
2.5.2	Erstattung nach §150 BauGB	
2.5.3	Härteausgleich und Sozialplan	
2.5.4	Erstattung an Eigentümer nach §147 (2) BauGB	
2.5.5	Sonstige Ausgaben	
2.6	Ausgleichsmaßn. für Eingriffe in Natur u. Landschaft	60.000,- €

3. Baumaßnahmen **6.560.000,- €**

3.1	Modernisierung und Instandsetzung	
3.1.1	Modernisierung und Instandsetzung	2.000.000,- €
3.1.2	Kostenerstattung nach §177 (4) Satz 2 BauGB	
3.1.3	Vertragliche Verpflichtung zur Gebotsvermeidung	
3.2	Neubebauung und Ersatzbauten	
3.2.1	Bau von Ersatzwohnungen und sonstiger Wohnungsneubau	
3.2.2	Sonstige Baumaßnahmen (§148 (1) Nr. 2 BauGB	
3.3	Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (Feuerwehr, Kultureinrichtung, Kindertagesstätte)	4.500.000,- €
3.3.1	in Trägerschaft der Gemeinde	
3.3.2	in Trägerschaft Dritter	
3.4	Verlagerung oder Änderung von Betrieben	
3.4.1	Verlagerung von Betrieben (Fahrschule Simonsen u.a.)	60.000,- €
3.4.2	Wesentliche Änderung von Betrieben	

4. Sonstige Maßnahmen **300.000,- €**

4.1	Vor- und Zwischenfinanzierung	
4.2	Geldbeschaffungskosten	
4.3	Abwicklung der Sanierung	300.000,- €

Finanzierung / Einnahmen ***insgesamt*** ***17.730.000,- €***

1. Zweckgebundene Einnahmen		**4.800.000,- €**
1.1 Ausgleichsbeträge nach §154 BauGB	1.800.000,- €	
1.2 Erschließungsbeiträge		
1.3 Ablösebeträge nach LBO		
1.4 Grundstückserlöse	3.000.000,- €	
1.5 Umlegungsüberschüsse		
1.6 Zinserträge		
2. Städtebauförderung	**12.930.000,- €**	
2.1 Eigenmittel der Gemeinde (1/3 zzgl. 10% bzw. 20%iger Eigenanteil bei B.2.4 und B.3.3)	5.930.000,- €	
2.2 Städtebauförderungsmittel Bund/Land	7.000.000,- €	
3. Vermögenswerte		
3.1 Wertsteigerung gemeindeeigener Grundstücke		
3.2 Wertausgleich zu Lasten der Gemeinde		

Wirtschaftlich verwertbare Grundstücke der Stadt sind in das Sondervermögen einzubringen.

Kosten, für die kein Ansatz vorliegt, wurden vorläufig geschätzt.

Die nach heutigen Preisen geschätzten Gesamtkosten der Maßnahme betragen bei einer Entwicklungs- bzw. Umsetzungsdauer von ca. 15 Jahren voraussichtlich ca. 18 Mio €. Für die Entwicklungsflächen in Teilbereich 5 von ca. 10,4 ha (W1/M1 ohne Ge(e)/M2) Nettobauland ergeben sich bei einem angenommenen Erschließungsflächenanteil von 36% Entwicklungskosten von ca. 80,- €/m² Nettobauland.

8. Anhang

Anlagen

- Ratsversammlungs-Vorlage und Beschluss 151/2010 vom 09.12.2010
- Amtliche Bekanntmachung vom 17.12.2010
- Anschreiben TÖB vom 07.02.2011 (frühzeitige Beteiligung)
- Tabelle Abwägung der frühzeitigen Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange
- Anschreiben TÖB vom 24.09.2012
- Tabelle Abwägung der Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange (TÖB)
- Protokoll der Bürgerversammlung vom 24.10.2012
- Baugestaltungssatzung Altstadt der Stadt Flensburg vom 22.06.2000
- Vorschlag für einen geschützten Landschaftsbestandteil „Güterbahnhofstal mit Freilandlabor“, Beirat für Naturschutz der Stadt Flensburg, Oktober 2010
- Karten und Tabellen: Potentiale im Ein-, Zwei- und Mehrfamilienhausbau
- Luftbilder, 3 Stk.
- Historische Karten und Bilder, 4 Stk.
- Plan Stadtumbau West Südstadt „Schleswiger Straße/Martinsberg“, Gebietsabgrenzung 2011
- Plan Bahnhofsumfeld, Südstadt: Planerische Grundlagen
- Lageplan Parkplätze, 2010
- Plan Altlasten / Bodenschutz
- Plan Altlastenuntersuchung: Einstufung der Kontaminationsfläche
- Plan Altlastenuntersuchung: Flächenbezogener Detaillageplan
- Ausschnitt FNP
- Plan Eigentümer, Stadt Flensburg
- Plan Zonierung zum Ausfalten

Termine

- Beschluss vorbereitende Untersuchungen 09.12.10
- Beteiligung Träger öffentlicher Belange 07.02.11 (frühzeitige)
- Workshop mit 40 Teilnehmern (Eigentümer, Institutionen, Verwaltung) 01.04.11
- DB Service und Immobilien, Herr Jacobs, Herr Karisch 01.04.11
- VfB Nordmark, Herr Sommerfeld am 11.04.11 / 08.10.12
- PM 9. und 10. Projektentwicklungsgesellschaft (Flächeneigentümer), 24.03.11 / 27.06.11
- Untere Bodenschutzbehörde, Frau Schwarz, 30.05.11 / 29.06.11
- BEV Bundeseisenbahnvermögen, Frau Langner-Heitmann, 13.07.11, 09.10.12
- DB Service und Immobilien, Herr Karisch, BEV, Frau Langner-Heitmann, Stadt Flensburg, Frau Takla-Zehrfeld, Herr Schroeders, Herr Delfs 09.08.12
- Informationsveranstaltung zu den Ergebnissen der VU 01.10.12
- Informationsveranstaltung mit externen Teilnehmern des Workshops 23.10.12
- Bürgerversammlung 24.10.12
- Beteiligung Träger öffentlicher Belange (Ergebnisse der VU) 24.10.12

Quellenverzeichnis

- „Dokumentation Workshop „Südstadt – Bahnhofsumfeld“ am 1. April 2011“ von Büro Elbberg, Hamburg, unterstützt durch ASK GmbH/ Büro Convent Hamburg, Mai 2011
- Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein, Band 2 Stadt Flensburg, Denkmaltopographie Bundesrepublik Deutschland, Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, Lutz Wilde 2001
- Annahmen und Ergebnisse der Bevölkerungsvorausberechnung 2010 bis 2025 für die Kreise und kreisfreien Städte in Schleswig-Holstein; Vorausberechnung des Statistikamtes Nord im Auftrag des Innenministeriums Schleswig-Holstein, März 2011
- Zielgruppenorientierte Wohnungsmarktanalyse für die Stadt Flensburg im Auftrag IHR Sanierungsträger – Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung, IfS Institut für Stadtforschung und Strukturpolitik GmbH, 30. Oktober 2008
- Städtebauliches Entwicklungskonzept der Stadt Flensburg, Gesamtstädtischer Teil, Der Oberbürgermeister, F+B Forschung und Beratung für Wohnen, Immobilien und Umwelt GmbH, Hamburg, September 2005
- Verkehrsmengenkarte der Stadt Flensburg
- Wohnraumversorgung und soziale Stadtentwicklung, Monitoring 2009, Stadt Flensburg, Fachbereich Umwelt und Planen
- Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein, StBauFR 2005
- Von der Sanierungssatzung zum Ausgleichsbetrag, Handbuch für die kommunale Praxis, vhw-Verlag 2009
- Zusammenfassung des Rechtsgutachtens „Bahnflächen in der gemeindlichen Bauleitplanung“ von Prof. Dr. B. Stüer in Baurecht auf Bahnflächen – bedingte Nutzung und Freistellung, 2006
- Detailuntersuchung, Standort 5032, Flensburg Bahnhof, VFB Nordmark am Mühlendamm, Dr. Köhler & Dr. Pommerening Ing.-Büro für Geotechnik, Hydrogeologie und Umwelt im Auftrag der DB Netz AG, Harsum 29.07.2005
- Kommunales Flächenmanagement in Schleswig-Holstein, Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Arbeitshilfe, Kiel, Oktober 2011
- „Entwurfsplanung Bahnhofsvorplatz – Carlislepark“ der Landschaftsarchitekten Kessler Krämer, Flensburg, vom 22.11.2011
- „Bahnhofsvorplatz Flensburg – Variantenuntersuchung“ von Büro Masuch und Olbrisch, Hamburg, vom 22.3.2011
- Dritter Regionaler Nahverkehrsplan Stadt Flensburg 2012-2016“ von Büro urbanus GbR, Lübeck, Entwurf von Juni 2012
- „Rahmenkonzept zur Radverkehrsförderung“, Stadt Flensburg, November 2011
- Vorschlag für einen geschützten Landschaftsbestandteil „Güterbahnhofstal mit Freilandlabor“, Beirat für Naturschutz der Stadt Flensburg, Oktober 2010
- Orientierende Bodenuntersuchung „Wohnprojekt Freiland“, ECOS Umwelt Nord GmbH, Kiel, 29.03.2011