STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT
VORBEREITENDE UNTERSUCHUNG

# FRIEDRICHSTADT-
# ALTSTADT

FORUM
www.forum-bremen.info

plan-werk Stadt
büro für stadtplanung & beratung

# STADT FRIEDRICHSTADT
## ALTSTADT

### VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN (VU) MIT INTEGRIERTEM STÄDTEBAULICHEN ENTWICKLUNGSKONZEPT (ISEK)

SOMMER 2019

| | |
|---|---|
| **Auftraggeber** | **Stadt Friedrichstadt**<br>**Bürgermeisterin Christiane Möller-von Lübcke**<br>**Am Markt 11**<br>**25840 Friedrichstadt**<br>**Tel.: +49 4881 990- 40**<br>**Bearbeitung: Sandra Rohde** |
| **Auftragnehmer** | **FORUM Huebner, Karsten & Partner**<br>**Schlachte 1 / Erste Schlachtpforte**<br>**28195 Bremen**<br>**Tel.: +49 421 696 777-16**<br>**team@forum-bremen.info**<br>**Bearbeitung: Klaus-Martin Hesse**<br>**Felix Matthes**<br>**Mitarbeit: Anton Maleike** |
| **und** | **plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**<br>**Schlachte 1 / Erste Schlachtpforte**<br>**28195 Bremen**<br>**Tel.: +49 421 506248**<br>**team@plan-werkstadt.de**<br>**Bearbeitung: Heike Wohltmann**<br>**Mitarbeit: Lisa Vierke**<br>**Felix Cordes**<br>**Karen Lehrknecht**<br>**Eva Hoßfeld** |

**Hinweis:**

**Für eine leichtere Lesbarkeit des Textes wurde von einer geschlechtsspezifischen Differenzierung von Worten und Formulierungen abgesehen; entsprechende Textstellen gelten gleichwertig für beide Geschlechter.**

**Alle Fotos (wenn nicht gesondert gekennzeichnet): FORUM / plan-werkStadt**

Titelbild: Blick über den Mittelburggraben auf den Markt

# INHALT


1 EINFÜHRUNG ..... 7

2 METHODISCHES VORGEHEN ..... 9

3 PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION ..... 13

3.1. FORMALE PLANUNG ..... 14

Landesentwicklungsplan Schleswig Holstein · Regionalplan · Flächennutzungsplan · Bebauungspläne

3.2. WEITERE PLANUNGEN UND KONZEPTE ..... 20

Ortsentwicklungskonzept · Einzelhandelsentwicklungskonzept · Parkplatz- und Verkehrslenkungskonzept · Parkraumkonzept Friedrichstadt · Förderprojekt „Zukunftsstadt Friedrichstadt“ · Masterplan Friedrichstadt-Tourismus 2025 · Integrierte Entwicklungsstrategie der Lokalen Aktionsgruppe AktivRegion Südliches Nordfriesland e.V. · Ortsgestaltungssatzung

4 BESTANDSANALYSE ..... 27

Untersuchungsgebiet Altstadt im Kontext der Gesamtstadt

4.1 LAGE IM RAUM UND ÜBERREGIONALE ANBINDUNG ..... 28

4.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG ..... 30

Stadtgründung und planmäßige Anlage der Stadt · Stagnation und Transformation ab Mitte des 17. Jahrhunderts · Zerstörung und Wiederaufbau im 19. Jahrhundert · Expansion und Sanierung im 20. Jahrhundert

4.3 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR UND DENKMALSCHUTZ ..... 34

Denkmalbereich „Historischer Stadtkern Friedrichstadt“ · Stadtgrundriss · Stadtansicht und Stadteingänge · Raumkanten und Sichtbezüge · Straßenräume und Plätze · Wasserflächen und Grünzüge · Gebäudetypologien · Weitere denkmalbezogene Aspekte

4.4 VERKEHR, ERSCHLIESSUNG UND MOBILITÄT ..... 52

Erschließung der Altstadt · Straßennetz in der Altstadt · Fußgänger und Radfahrerverbindungen · ÖPNV-Anbindung · Wasserstraßen

4.5 EIGENTÜMERSTRUKTUREN ..... 62

Wem gehört was in der Stadt?

4.6 GEBÄUDENUTZUNG UND -ZUSTAND ..... 64

Gebäudenutzung und Leerstand · Wohnnutzung, Nebenwohnsitze und „kalte Betten“· Gebäudezustand · Überformte Fassaden

4.7 GRÜN- UND FREIFLÄCHEN ..... 72

Grünräume und Gewässer · Qualitäten der Straßenräume

4.8 BEVÖLKERUNGS- UND SOZIALSTRUKTUR..... 78

Einwohnerentwicklung und -struktur in Friedrichstadt · Einwohnerentwicklung und -struktur im Untersuchungsgebiet · Sozialstruktur

4.9 WIRTSCHAFT UND BESCHÄFTIGUNG..... 84

Beschäftigte · Tourismus und Gastgewerbe · Entwicklungshemmnisse · Entwicklungspotenziale

4.10 BILDUNGS- KULTUR- UND FREIZEITINFRASTRUKTUR SOWIE GESUNDHEITSVERSORGUNG..... 88

Betreuungs- und Bildungseinrichtungen · Freizeitinfrastrukturen · Religionsgemeinschaften · Kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungen · Weitere städtische Infrastrukturen · Gesundheits- und Senioreninfrastruktur

4.11 UMWELT, KLIMASCHUTZ UND ENERGIE..... 96

5 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER MISSSTÄNDE..... 99

Städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet · Substanzschwächen · Funktionsschwächen · Defizite in Hinblick auf die Versorgungssituation

6 INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT.....105

6.1 LEITBILD UND ALLGEMEINE ENTWICKLUNGSZIELE..... 106

6.2 STÄDTEBAULICHES RAHMENENTWICKLUNGSKONZEPT..... 108

7 MASSNAHME-, KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT.....135

Städtebauliche Einzelmaßnahmen sollen zur Behebung der Missstände umgesetzt werden? · Welche Kosten fallen an? · Maßnahmenträger, Förderungen und Finanzierungen

8 VERFAHRENSRECHTLICHE ABWÄGUNG.....139

Erforderlichkeit der Sanierungs- bzw. städtebaulichen Gesamtmaßnahme · Sanierungsziele · Nachweis des öffentlichen Interesses · Mitwirkungsbereitschaft und Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange · Mitwirkungsbereitschaft der Sanierungsbetroffenen · Auswirkungen der Sanierung auf die unmittelbar Betroffenen · Abwägung der privaten und öffentlichen Belange · Abwägung der Verfahrenswahl · Durchführbarkeit · Vorschlag zur Gebietsabgrenzung und zum Zeitrahmen der Gesamtmaßnahme

9 MONITORING UND FORTSCHREIBUNG.....147

10 ANHANG.....151

APOTHEKE

# 1 EINFÜHRUNG

*Anlass und Aufgabenstellung · Rechtliche Grundlagen · Berichtsstruktur*

**Abbildung 1:** Bebauung an der Westseite des Marktes

Die im Jahr 1621 von Friedrich III. von Schleswig-Holstein-Gottorf gegründete Stadt Friedrichstadt weist durch ihre holländische Prägung, den kaum überformten Altstadtgrundriss und den beträchtlichen historischen Gebäudebestand einzigartige Strukturen auf. Als pittoreske „Holländerstadt“ gehört sie zu den beliebtesten Besucherzielen im Westen Schleswig-Holsteins. Im Jahr 2017 ist die Friedrichstädter Altstadt vom Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein zum Flächendenkmal erklärt worden.

Aufgrund erheblicher Sanierungsbedarfe sowohl im Gebäudebestand als auch im öffentlichen Raum hat sich die Stadt seit längerem darum bemüht, mit Unterstützung der Städtebauförderung von Bund und Ländern einen umfassenden Aufwertungsprozess der Altstadt einleiten zu können. Im Jahr 2018 erfolgte nunmehr die Aufnahme des Gebietes in das Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ durch das Schleswig-Holsteinische Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration.

Zur Vorbereitung der anstehenden Städtebaulichen Gesamtmaßnahme sind gem. § 141 BauGB zunächst Vorbereitende Untersuchungen (VU) durchzuführen und es ist ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) zu erstellen. Einen entsprechenden Einleitungsbeschluss zur Durchführung Vorbereitender Untersuchungen fasste die Friedrichstädter Stadtverordnetenversammlung in ihrer Sitzung am 8. März 2018.

VU und ISEK wurden zwischen Juni 2018 und Juni 2019 durch die Bremer Fachbüros FORUM Huebner Karsten & Partner und plan-werkStadt GbR erarbeitet. Der vorliegenden Bericht dokumentiert die Ergebnisse der Arbeit.

Die VU dienen der detaillierten Bestandsaufnahme der Ausgangssituation, indem die planungsrechtlichen Gegebenheiten (Kap. 3), Städtebau, baulicher Zustand, Eigentümerstrukturen, Infrastrukturausstattung etc. erfasst und die städtebaulichen Missstände und Funktionsstörungen bewertet werden (Kap. 4-5). Im ISEK (Kap. 6) werden aus einem übergreifenden Leitbild Entwicklungsziele abgeleitet und in ein Städtebauliches Rahmenkonzept überführt, aus dem wiederum ein Maßnahmenkonzept nebst Kosten- und Finanzierungsübersicht (Kap. 7) hervorgehen.

Abschließend sind verschiedene verfahrensrechtliche Abwägungen anzustellen und die Durchführbarkeit der Städtebauförderungsmaßnahme (Kap. 8) darzulegen. Um eine Nachhaltigkeit der Gesamtmaßnahme zu befördern, werden abschließend Kriterien und Verfahrensschritte für ein Monitoring und eine Fortschreibung der städtebaulichen Planung beschrieben (Kap. 9).

# 2 METHODISCHES VORGEHEN

## *Vorgehen und Verfahren bei der Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen und bei der Entwicklung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts*

**Abbildung 2:** Die Blaue Brücke in Richtung Bahnhof

Die Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen und des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes erforderte nicht nur umfassende qualitative und quantitative Erhebungen, sondern auch geeignete Formen der Einbindung und Beteiligung der Öffentlichkeit – von Bürgerinnen und Bürgern, über wichtige Akteure und „Multiplikatoren bis hin zu Trägern öffentlicher Belange. Im Einzelnen wurde dabei wie folgt verfahren:

### *Bestandsaufnahme*

Für die Bestandsaufnahme wurden zahlreiche Dokumente und Planungsgrundlagen gesichtet und zielgerichtet ausgewertet. Dabei handelte es sich um verschiedene Konzepte, Gutachten und Projektskizzen oder um den Abschlussbericht der zurückliegenden Sanierung, die entweder frei verfügbar sind oder von der Stadt Friedrichstadt bzw. vom Amt Nordsee-Treene zur Verfügung gestellt werden konnten. Zudem wurden planerische Grundlagen erhoben und Daten (insbesondere Einwohner- und Demografiedaten) zielgerichtet ausgewertet und aufbereitet, ebenso Geodaten des Landkreises Nordfriesland sowie Denkmaldaten des Landesamts für Denkmalpflege. Zur Erlangung spezifischer, vertiefender Informationen wurden gezielt relevante Akteure angesprochen. Besonders das Stadtarchiv war ein wichtiger Ansprechpartner – nicht nur im Hinblick auf die Auswertung und Darstellung von Informationen zur historischen Entwicklung und den baulichen Strukturen Friedrichstadts.

In mehreren umfassenden Begehungen wurde jedes einzelne Gebäude, alle Ensembles sowie sämtliche Frei- und Straßenräume und die Gewässer intensiv begutachtet und auch fotografisch dokumentiert. In Hinblick auf die Gebäudesubstanz wurden auf Basis dieser Inaugenscheinnahme Sanierungsbedarfe ermittelt. Um den Sanierungsbedarf der Gebäude über die durch Inaugenscheinnahme erkennbaren Schäden hinaus abzusichern, Details zu Nutzungsstruktur und ggf. zu Leerstand oder Unternutzungen zu erfahren und um die Investitionsbereitschaft zu ermitteln, sind alle Eigentümer im Winter 2018/19 schriftlich befragt worden. Mit ca. 70 % (bezogen auf die Gebäudezahl) wurde eine beachtliche Rücklaufquote erzielt.

Die städtebaulichen Aspekte – Missstände wie Potenziale – sind im Rahmen der Begehungen ebenfalls detailliert erhoben und ausgewertet worden.

## *Beteiligung*

Im Zuge des Erarbeitungsprozesses fanden kontinuierlich eingehende Abstimmungen und Rückkopplungen mit den Verantwortlichen aus der Stadtverwaltung bzw. vom Amt Nordsee-Treene statt. Zu fachlichen Fragen wurden – wie erwähnt – ausgewählte Akteure gezielt befragt

Die Öffentlichkeit – Anwohner, Eigentümer, Gewerbetreibende und weitere Interessierte – wurde im Rahmen zweier Beteiligungsveranstaltungen im September 2018 und im Januar 2019 in den Erarbeitungsprozess einbezogen:

- Die Abendveranstaltung am 18. September 2018 diente dazu, die Betroffenen im Sinne eines „Auftaktes“ über den Hintergrund, die Zielrichtung und den Erarbeitungsprozess der VU / des ISEK zu informieren und Einschätzungen zur Wahrnehmung der Qualitäten, Herausforderungen und Entwicklungsbedarfe zu erheben. An der Veranstaltung nahmen etwa 45 Interessierte teil.
- Die zweite öffentliche Veranstaltung fand an einem Samstag statt (am 12. Januar 2019) und ging von mittags bis zum späten Nachmittag. Sie begann mit einer geführten Begehung des Untersuchungsgebiets mit dem Ziel, wichtige Problemstellungen und Schlüsselstandorte der Altstadtentwicklung vor Ort gemeinsam zu erörtern und die fachplanerischen Ergebnisse „am Objekt“ zu vermitteln. An diesem Stadtspaziergang, nahmen etwa 50 Interessierte teil. Anschließend wurden in thematischen Workshops Eindrücke, Handlungsansätze und Maßnahmeideen in vier zentralen Themenfeldern erörtert und schließlich

**Abbildung 3:** Karte „Abgrenzung des Untersuchungsgebietes“

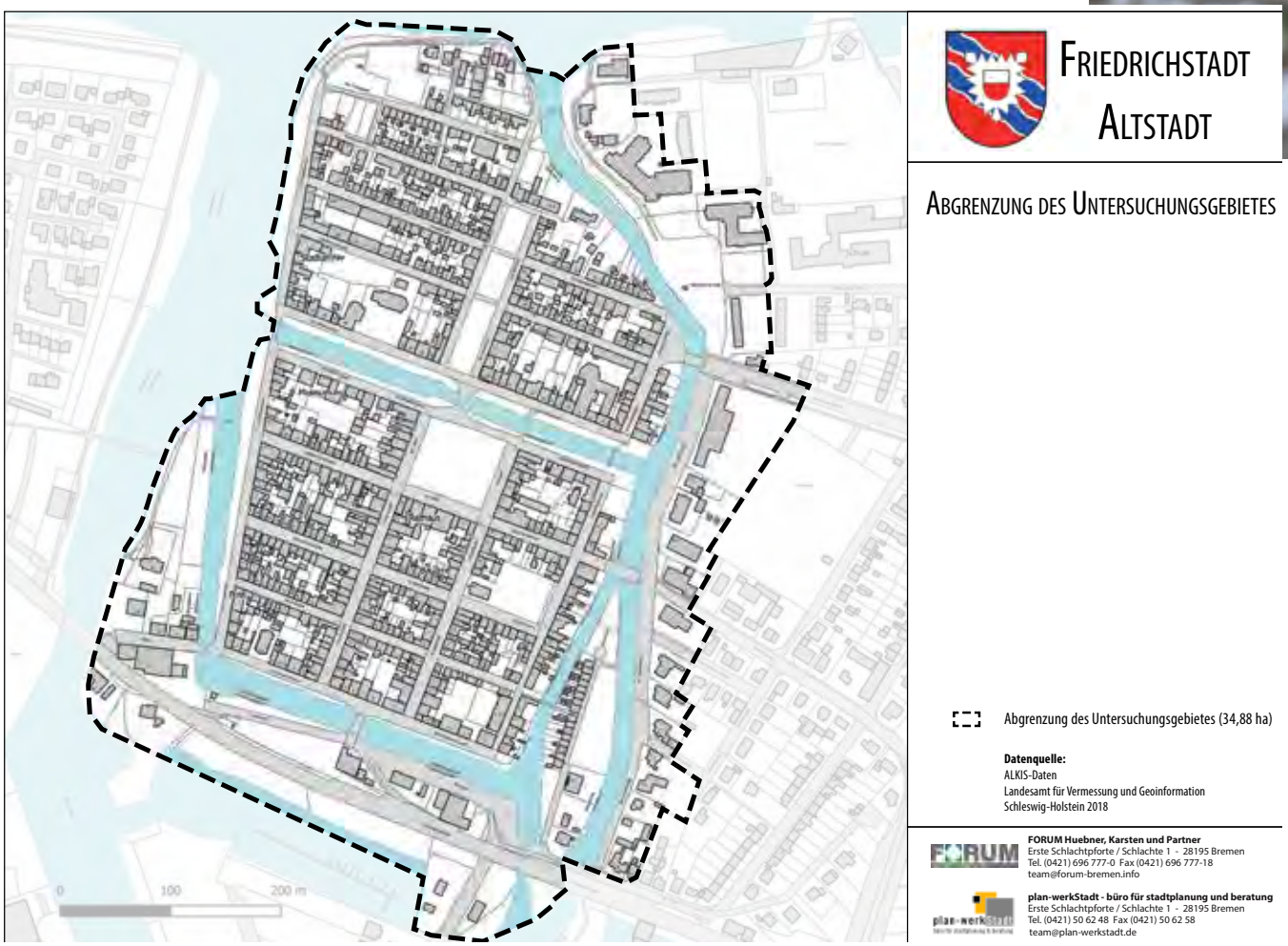


**Abbildung 4:** Ein Teilnehmer des öffentlichen Stadtspaziergangs im Januar 2019 hält eine Übersicht über die angelaufenen Stationen in der Hand

zusammengeführt. Zudem gab die Referatsleiterin Städtebauförderung, Besonderes Städtebaurecht, Baukultur im Landesministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration einen umfassenden Überblick über die formalen und rechtlichen Rahmenbedingungen der Städtebauförderung in Schleswig-Holstein, mit Fokus auf dem Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz".

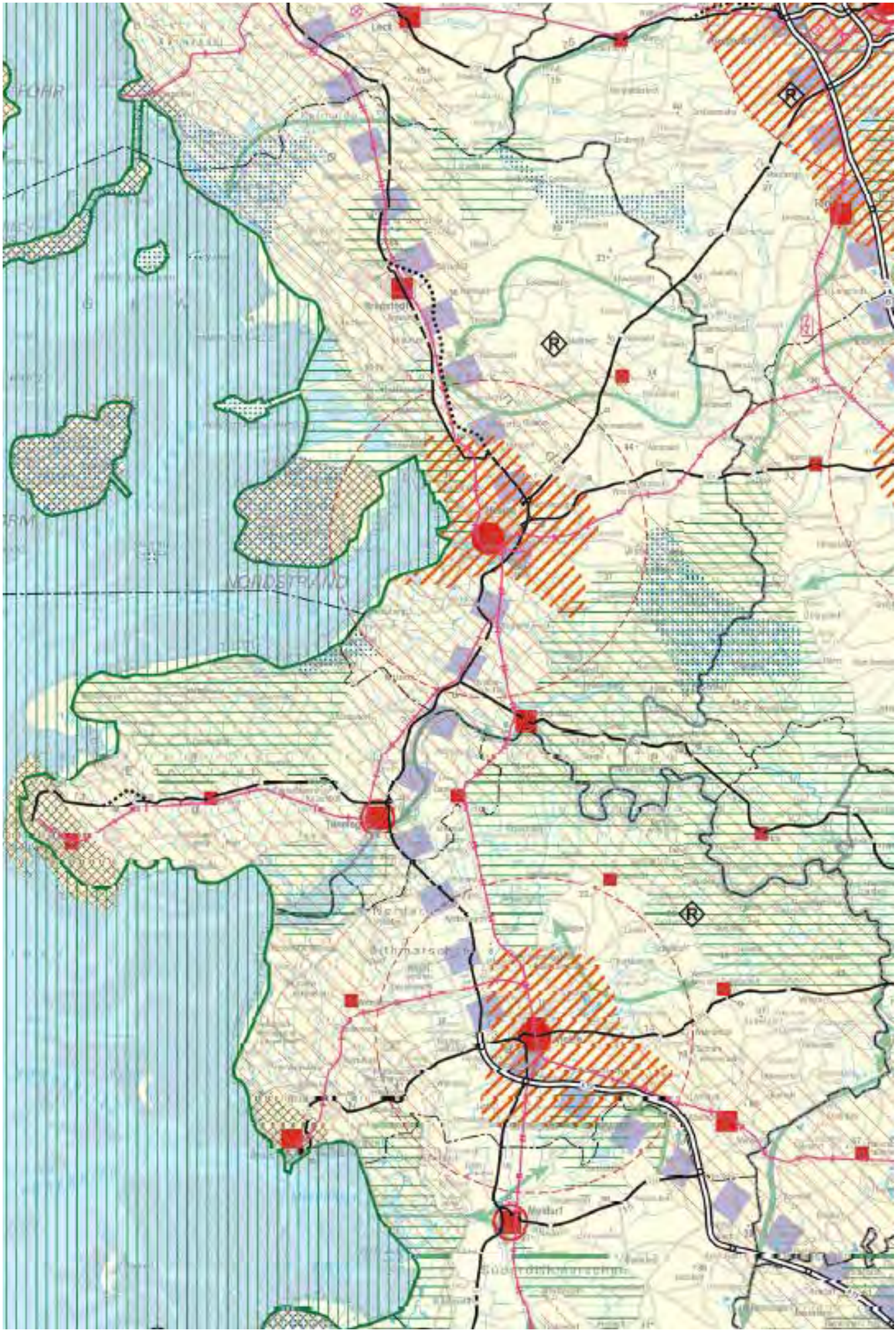
Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 139 BauGB wurden durch die beauftragte Arbeitsgemeinschaft im November 2018 insgesamt 39 Träger angeschrieben, von denen 22 (56%) die Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme genutzt haben. Zu diesen Stellungnahmen wurden Abwägungsvorschläge verfasst und sie wurden – soweit erforderlich - bei der Erarbeitung von VU und ISEK berücksichtigt.

## *Berichtslegung*

Die Erarbeitung des Abschlussberichts zu VU/ISEK erfolgte durch die beauftragten Büros in enger Abstimmung mit den Verantwortlichen der Stadt Friedrichstadt und des Amts Nordsee-Treene auf Basis der Befunde der Bestandserhebung, der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, und der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange im Laufe des Frühjahrs 2019.

Dabei wurden die Anforderungen des BauGB wie auch die in Ausschreibung und Angebot dargestellten Leistungsbausteine erfüllt.

Der Entwurf des Berichts wurde dem Stadtrat am 20. Juni 2019 im Rathaus Friedrichstadt vorgestellt, beraten und zur Kenntnis genommen.



# 3 PLANUNGSRECHTLICHE SITUATION

*Formelle Vorgaben der Regional- und Landesplanung · Status Quo in der Bauleitplanung · Informelle Konzepte und Gutachten · sonstige Satzungen und Planungsvorgaben*

**Abbildung 5:** Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan

Jede Planung und jede Stadterneuerungsmaßnahme unterliegt gewissen formellen Parametern und sollte abgestimmt sein auf bereits vorliegende, informelle Konzepte und Planungen. Die nachfolgenden Ausführungen geben daher einen Überblick über die formellen und informellen Rahmenbedingungen in Friedrichstadt.

Die formellen planerischen Vorgaben der Landes- und Regionalplanung verfolgen die Ziele einer nachhaltigen Raumentwicklung und fokussieren insbesondere auf die Herstellung und Sicherung des so genannten Nachhaltigkeitsdreiecks zwischen den Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Ökologie sowie auf die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen. In den daraus hervorgehenden kommunalen Bauleitplanungen (Flächennutzungs- und Bebauungspläne) werden diese Ziele konkretisiert. Als formelle Planungen bilden all diese Ebenen die planungsrechtlichen Eckpfeiler für die zukünftigen Entwicklungen der Stadt Friedrichstadt.

Wesentlich sind in diesem Kontext auch Aussagen über die zentralörtliche Einordnung Friedrichstadts, anhand derer eine Einschätzung erfolgen kann, ob die der Stadt zugedachten Versorgungsfunktionen erfüllt werden oder welche Maßnahmen geeignet sein könnten, um diese zukünftig (besser) erfüllen zu können.

Die örtliche Gestaltungssatzung, zurückliegende Konzepte, z.B. zum ruhenden Verkehr, oder der „Zukunftsstadt-Prozess“ bilden weitere Grundlagen, auf die die Vorberreitenden Untersuchungen und das Entwicklungskonzept aufzubauen sind. Ihre überblicksartige Vorstellung erfolgt daher ebenfalls in den nachfolgenden Ausführungen.

# 3.1 FORMELLE PLANUNG

## *Landesentwicklungsplan Schleswig Holstein*

Der Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Schleswig-Holstein ist im Jahr 2010 in Kraft getreten und ersetzt den Landesraumordnungsplan (LROP) aus dem Jahr 1998. Grundsätzlich dient der Landesentwicklungsplan als übergeordneter Planungsrahmen für die räumliche Entwicklung des Landes Schleswig-Holsteins bis zum Jahr 2025. Zudem dient der LEP als Grundlage für die Fortschreibung der Regionalpläne des Landes. Im Dezember 2016 hat die Landesplanungsbehörde einen Entwurf zur Teilfortschreibung des LEP 2010 veröffentlicht. Im November 2018 hat die Landesregierung dem ersten Entwurf der Planfortschreibung zugestimmt. Zwischen Dezember 2018 und Mai 2019 fand ein öffentliches Beteiligungsverfahren statt, in dem Änderungsvorschläge eingebracht werden konnten. Die Änderungsvorschläge werden aktuell ausgewertet und abgewogen. Die Fortschreibung des LEP soll nach Inkrafttreten wiederum 15 Jahre gültig bleiben.

Wesentliche Aspekte der aktuellen Fortschreibung sind u.a. neue Vorgaben im Hinblick auf Küsten- und Hochwasserschutz, die Erweiterung der Schwerpunkträume für Tourismus und Erholung, die Einführung eines Flächensparziels sowie die Aktualisierung des wohnbaulichen Entwicklungsrahmens.

Friedrichstadt liegt am Randes eines Vorbehaltsraumes für Natur und Landschaft sowie inmitten eines Entwicklungsraumes für Tourismus und Erholung.

Die Stadt Friedrichstadt ist im LEP als Unterzentrum im ländlichen Raum kategorisiert. Als solches obliegt es Friedrichstadt sowohl für die eigene Bevölkerung als auch für die Bevölkerung des Verflechtungs-

*„Als Unterzentrum soll in Friedrichstadt sowohl für die eigene Bevölkerung als auch für die Bevölkerung des Verflechtungsbereichs die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des Grundbedarfs sichergestellt sein“*

**Abbildung 6:** Die Stadt Friedrichstadt im Ausschnitt des Landesentwicklungsplans 2010

**Quelle:** Landesplanung Schleswig-Holstein im Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (eigene Hervorhebung)

bereichs die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs sicherzustellen.

Die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs wird indes von den benachbarten Mittelzentren Husum (in ca. 12 km Entfernung) und Heide (ca. 20 km) abgedeckt.

Durch die Bundesstraße 202 ist Friedrichstadt ebenso an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden wie durch den Bahnanschluss (vgl. Kap. 4.1). Des Weiteren verläuft fünf Kilometer westlich von Friedrichstadt die Bundestraße 5, eine der Landesentwicklungsachsen, über deren Weiterentwicklung Schleswig-Holstein als Wirtschaftsstandort gestärkt werden soll.

## *Regionalplan*

Die Regionalpläne sind dem Landesentwicklungsplan untergeordnet und dienen der Konkretisierung sowie der Umsetzung seiner Ziele und Grundsätze im jeweiligen Planungsraum. Für Friedrichstadt gilt bislang die Fassung des Regionalplans für den Planungsraum V von 2002 bis 2015, der auf Grundlage des Landesraumordnungsplans von 1998 erarbeitet wurde. Der Planungsraum V umfasst die kreisfreie Stadt Flensburg sowie die Kreise Nordfriesland und Schleswig-Flensburg. In Schleswig-Holstein werden derzeit alle Regionalpläne vollständig neu aufgestellt. Statt bislang fünf wird es zukünftig nur noch drei Planungsräume geben; der Zuschnitt des bisherigen Planungsraumes V bleibt allerdings derselbe, zukünftig aber als Planungsraum I benannt. Im Dezember 2016 hat die Landesplanungsbehörde bereits Entwürfe der Teilaufstellung der neuen Regionalpläne I, II und III veröffentlicht, die aber zunächst ausschließlich das Thema Windenergie betreffen.

Im Regionalplan ist Friedrichstadt ebenfalls als Unterzentrum im ländlichen Raum dargestellt. Die Stadt ist im Norden und im Süden von Gebieten mit besonderer Bedeutung für Natur und Landschaft umgeben. Das gesamte Stadtgebiet wird als baulich zusammenhängendes Siedlungsgebiet eines zentralen Ortes dargestellt, der über einen großen Sportboothafen verfügt.

Der Tourismus ist im Kreis Nordfriesland ein bedeutender Wirtschaftsfaktor, entsprechend liegt Friedrichstadt inmitten eines mit besonderer Bedeutung für Tourismus und Erholung gekennzeichneten großflächigen Raumes, innerhalb dessen die Stadt noch zusätzlich einen Schwerpunkt im Bereich Tourismus bildet. In Friedrichstadt ist der Tourismus „[...] sogar ein entscheidender oder ausschließlicher Wirtschaftsfaktor." (vgl. Regionalplan 2002, S. 63)

Im Erläuterungsbericht zum Regionalplan werden im Kapitel „Orientierungsrahmen für Städte und Gemeinden" für Friedrichstadt folgende Ziele bzw. Schwerpunktaufgaben formuliert:

- Wahrnehmung der qualifizierten Grundversorgung für den ländlich strukturierten Bereich als Unterzentrum
- Bedarfsgerechte Flächenerweiterung für Siedlungs- und Gewerbeflächen entlang der B 202 östlich und westlich der Stadt
- Behutsamer Ausbau von Einrichtungen für Tourismus und Naherholung
- Wegen des begrenzten Stadtgebietes können Flächenengpässe für die weitere Siedlungsentwicklung nicht ausgeschlossen werden. Eine planerische Abstimmung mit der Nachbargemeinde Koldenbüttel erscheint erforderlich – auch unter dem Aspekt, den Status des Unterzentrums durch eine ausreichende Bevölkerungszahl, ggf. in einem baulich zusammenhängendem Siedlungsgebiet zu erhalten.

Des Weiteren wird im Regionalplan angemerkt, dass „das historische Stadtbild der alten Holländersiedlung mit ihren Grachten [...] in Schleswig-Holstein einmalig und

in seiner Gesamtanlage sowohl von hohem denkmalpflegerischem Wert als auch ein touristischer Anziehungspunkt [ist]; hierauf ist bei allen Planungen und städtebaulichen Maßnahmen zu achten“. Außerdem wird die Eintragung als Stadtdenkmal empfohlen (die Ausweisung als Flächendenkmal erfolgte im Dezember 2017).

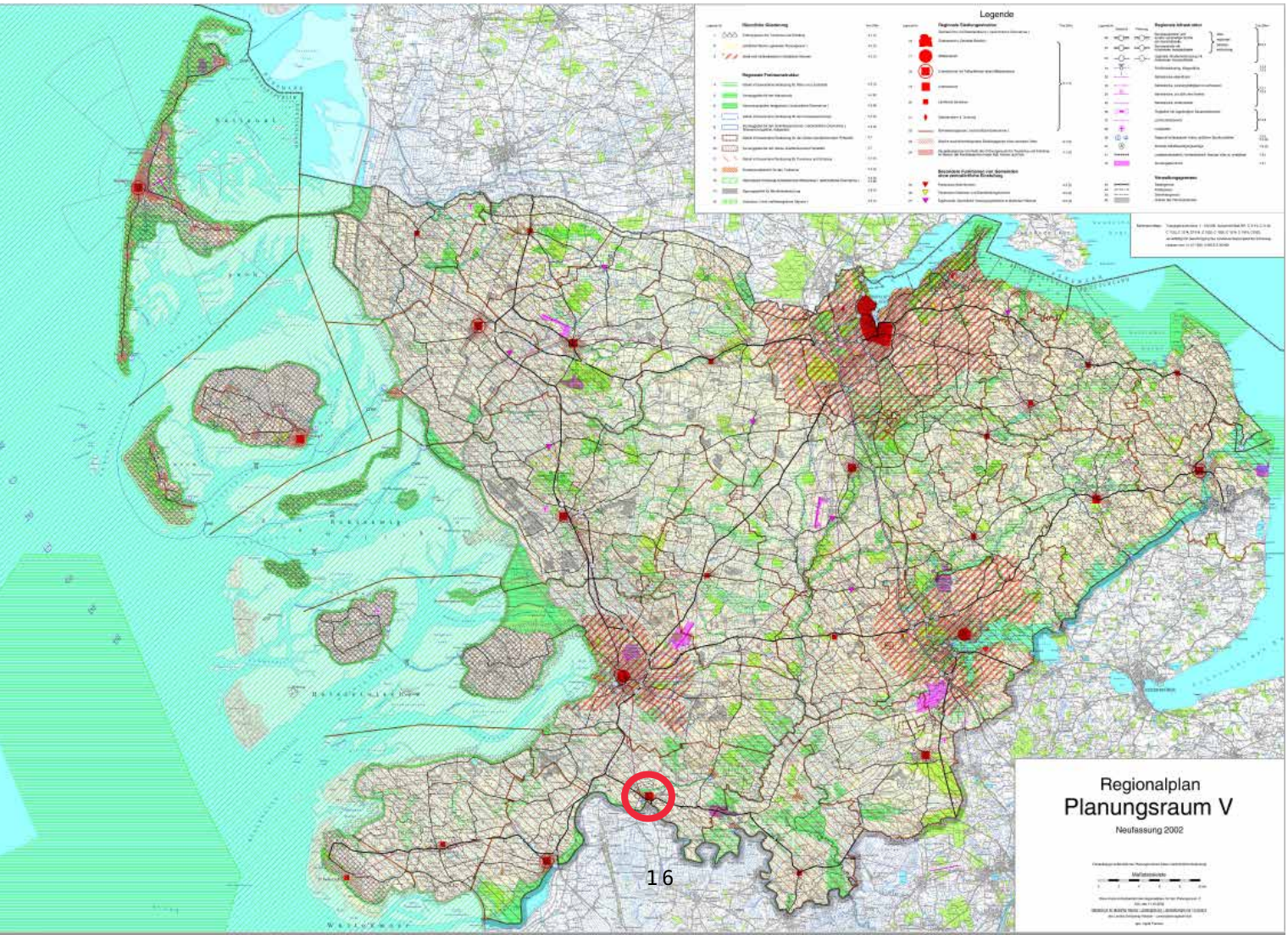
Für den gesamten Planungsraum V werden unter anderem folgende Entwicklungsziele formuliert:

Der demografische Wandel stellt bereits heute für den Planungsraum eine zentrale Herausforderung dar. Durch einen negativen natürlichen Bevölkerungssaldo und die Abwanderung junger Menschen aus dem ländlichen Raum verzeichnet der gesamte Planungsraum V einen Bevölkerungsrückgang. Um diesen Prozessen entgegenzuwirken, soll ein bedarfsgerechter Wohnungsbau sowie Angebote von Bauland in den Städten und Gemeinden geschaffen werden. Hierbei spielen auch der Ausbau der sozialen Infrastruktur und der Abbau der bei Verabschiedung des Plans 2002 herrschenden hohen (Jugend-)Arbeitslosigkeit eine wichtige Rolle. Aufgrund dessen soll das Arbeits- und Ausbildungsplatzangebot massiv ausgebaut und in seiner Qualität gesteigert werden. Dabei spielt u.a. auch die Schaffung eines Angebotes von saisonunabhängigen Arbeitsplätzen eine tragende Rolle.

*„In Friedrichstadt ist der Tourismus ein entscheidender bzw. ausschließlicher Wirtschaftsfaktor.“*

**Abbildung 7:** Die Stadt Friedrichstadt im Regionalplan des Planungsraum V von 2002

**Quelle:** Landesplanung Schleswig-Holstein im Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration (eigene Hervorhebung)



## *Flächennutzungsplan*

Als zentrales koordinierendes Instrument der Bauleitplanung regelt der Flächennutzungsplan (FNP) die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung für das gesamte Stadtgebiet.

Die 3. Änderung des Flächennutzungsplans der Stadt Friedrichstadt trat 1986 in Kraft. Sie umfasst die Altstadt sowie einen fast gleich großen, östlich daran angrenzenden Bereich. Für die Altstadt weist der FNP weit überwiegend Wohnbauflächen aus. Eine Ausnahme bildet ein als gemischte Baufläche ausgewiesener Bereich, der die Gebäude nördlich und südlich der Westermarktstraße einschließt. Ergänzt werden diese Flächen um Grünflächen (Parkanlagen, Friedhöfe) und Wasserflächen sowie Flächen für den ruhenden Verkehr. Die vor Ort vorzufindenden Infrastrukturen wie öffentliche Verwaltungen, Post, Kirchen und zu kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen sind ebenso gekennzeichnet wie Flächen für den Gemeinbedarf und Gebäudeensembles, die dem Denkmalschutz unterliegen. Zudem ist das seinerzeitige Sanierungsgebiet gekennzeichnet, das bis auf die Randbereiche nahezu deckungsgleich ist mit dem derzeitigen Untersuchungsgebiet.

Für das Eiland zwischen Binnenhafen und Westersielzug trat 1993 die 4. Änderung des Flächennutzungsplan in Kraft. Seither gilt die gesamte Fläche des Eilands als Sanierungsgebiet, das überwiegend geprägt ist durch Grünflächen in Form von Parkanlagen. Ergänzt wird die Nutzung durch zwei Wohnbauflächen und eine gemischte Baufläche sowie eine kleine Parkfläche im Südwesten des Eilands.

Im Norden des Untersuchungsgebiets, direkt an der Treene gelegen, ist gemäß 4. Änderung des FNP eine Sonderbaufläche ausgewiesen, auf der sich der 1963 gegründete „Segelclub Friedrichstadt e.V.“ befindet.

**Abbildung 8 (links):** Ausschnitt aus der 3.Änderung des FNP 1986
**Abbildung 9 (rechts):** Ausschnitt aus der 4.Änderung des FNP 1993
**Quelle:** Stadt Friedrichstadt

## *Bebauungspläne*

Die Übersicht über die Bebauungspläne der Stadt Friedrichstadt mit Stand vom 27.05.2015 weist vier rechtsverbindliche Bebauungspläne auf, die entweder vollständig (BPL Nr. 13) oder teilweise (BPL Nr. 7, 8, 21) im Untersuchungsgebiet Altstadt liegen (s. Übersichtskarte). Hinzu kommt ein weiterer Bebauungsplan (Nr. 17/) für das Treeneufer aus dem Jahr 2006.

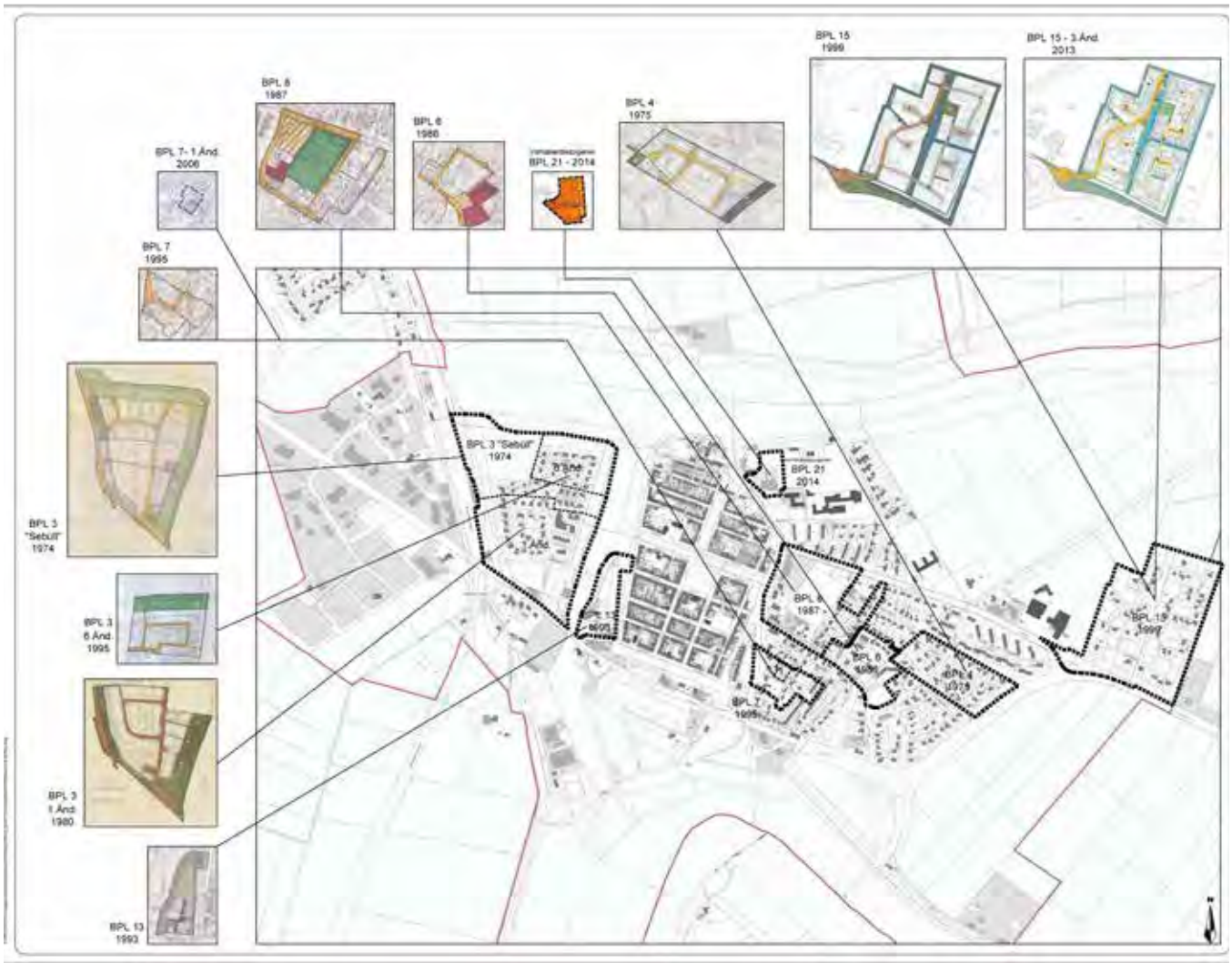



**Abbildung 10:** Übersichtskarte der Bebauungspläne in Friedrichstadt

**Quelle:** Stadt Friedrichstadt

Die für das Untersuchungsgebiet Altstadt relevanten Bebauungspläne und ihre inhaltlichen Festsetzungen werden im Folgenden tabellarisch skizziert.

| B-Plan-Nr. | Name | rechtsverbindlich seit | Ziele der Planung |
|---|---|---|---|
| 8 | Gebiet östlich der Straße Am Ostersielzug und nördlich der Brückenstraße | 1987<br>(3. Änderung für einen Teilbereich am 23.12.2017 in Kraft getreten) | Schaffung eines Parkplatzes, Anlegen einer Parkanlage mit der Einrichtung von Elektrizität sowie die Erschließung durch Verkehrsflächen. Zur Verfügung stellen einer Fläche für den Gemeinbedarf (Post).<br><br>3. Änderung für einen Teilbereich („Postgrundstück“): Änderung der ehemaligen Fläche für den Gemeinbedarf in ein allgemeines Wohngebiet mit maximal zwei Vollgeschossen in offener Bauweise. Vergrößerung des Grundrisses der ehemaligen Post. Bepflanzung der Wohnbaufläche. |
| 13 | Für den Bereich Eiland | 1993 | Im weitestgehend als Grünfläche ausgewiesenen Eiland wird im südlichen Bereich eine Fläche als Mischgebiet und drei Flächen als allgemeines Wohngebiet ausgewiesen. Dabei geht es um die Errichtung von neuen Wohngebäuden bzw. Veränderungen an Bestandsgebäuden sowie die Schaffung von Flächen für Stellplätze und Garagen der Anwohner.<br><br>Schaffung eines öffentlichen Parkplatzes im Südwesten des Eilands.<br><br>Der nördliche Teil des Eilands soll als öffentliche Grünfläche bzw. Parkanlage gestaltet werden. Auch entlang und zwischen den verschiedenen Baublöcken ist eine Begrünung der nicht überbaubaren Grundstücksflächen durch Bäume vorgesehen. |
| 7 | - | 1995 | Neuordnung der Verkehrsinfrastruktur im Bereich der Gartenstraße, Schanzenstraße und Am Ostersielzug. |
| 17 | Am Treeneufer | 2006 | Schaffung der Rahmenbedingungen für eine bauliche Erweiterung der bereits bestehenden Gebäude in den reinen bzw. allgemeinen Wohngebieten sowohl für bauliche Nebenanlagen innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen als auch von Nebenanlagen, die der Versorgung dienen.<br><br>Verbindung der Baublöcke durch Fuß- bzw. Wohnwege sowie die Anlage von Fußwegen entlang des Treeneufers. |
| 21 | - | 2014 | Der Bebauungsplan Nr. 21 ist ein vorhabenbezogener Bebauungsplan. Hier ist der Bau eines Seniorenpflegeheims mit Apartments für betreutes Seniorenwohnen sowie Ferienwohnungen im Nordosten des Untersuchungsgebietes (Treene/östliches Ufer Ostersielzug) festgelegt. |

**Tabelle 1:** Übersicht über die für die Innenstadt relevanten Bebauungspläne

# 3.2 WEITERE PLANUNGEN UND KONZEPTE

Demografische und (wirtschafts-) strukturelle Veränderungen führen zu immer neuen Herausforderungen, auf die Antworten gefunden werden müssen. Mittels verschiedener Fachgutachten, Diskussions- und Moderationsverfahren hat sich die Stadt Friedrichstadt in der Vergangenheit immer wieder mit Handlungsbedarfen, Perspektiven, Zielen, Strategien und Maßnahmen auseinandergesetzt. Im Folgenden werden einige daraus resultierende Planungen und Konzepte kurz skizziert:

## *Ortsentwicklungskonzept*

Das Ortsentwicklungskonzept von 2006 (Bearbeitung durch inspektour GmbH, Heide; AC Planergruppe, Itzehoe; Region Nord, Itzehoe) analysiert die Situation in den sechs Schwerpunktbereichen Tourismus, Kultur, Stadtplanung, Wohnen, Regionalplanung und Einzelhandelsentwicklung unter intensiver Einbindung lokaler und regionaler Akteure und interessierter Bürgerinnen und Bürger. Neben den umfassenden Analyseergebnissen werden übergeordnete Leitlinien der Stadtentwicklung formuliert, wie u.a. die, dass der Tourismus als Leitökonomie der gesamten Stadt zu berücksichtigen ist, dass die Wohnnutzung als förderungs- und entwicklungswerte Nutzung bewertet wird und dass der Erhalt der regionalen Versorgungsfunktion als lebendiges Unterzentrum sicherzustellen ist. Darüber hinaus soll die Kultur der Zusammenarbeit weiterentwickelt, die regionale Einbindung verbessert und das eigene Profil gestärkt werden. Als wichtige Handlungsfelder werden u.a. Tourismus und Kultur, Einzelhandel und Gewerbe. Wohnen oder regionale Einbindung herausgearbeitet und bis auf die Maßnahmenebene herunter gebrochen – z.B. wird im Maßnahmenbereich „Wohnen in der Altstadt zukunftsfähig machen“ als Maßnahme die Erarbeitung eines Park- und Verkehrslenkungskonzeptes Altstadt (s.u.) empfohlen.

## *Einzelhandelsentwicklungskonzept*

Für die Stadt Friedrichstadt liegt ein Einzelhandelsentwicklungskonzept mit integrierter Verträglichkeitsuntersuchung aus dem Jahr 2009 vor (Bearbeitung durch Dr. Lademann & Partner, Gesellschaft für Unternehmens- und Kommunalberatung mbH, Hamburg).

Das Konzept analysiert u.a. den Status Quo und die Potenziale Friedrichstadts als Unterzentrum in Hinblick auf die Versorgung der eigenen sowie der Bevölkerung im Verflechtungsbereich mit Gütern und Dienstleistungen des qualifizierten Grundbedarfs. Aus dem Konzept geht hervor, dass die sozioökonomischen Rahmenbedingungen der Stadt insgesamt als durchschnittlich einzustufen sind. Allerdings lassen die im regionalen Vergleich leicht unterdurchschnittliche einzelhandelsrelevante Kaufkraft und eine leicht rückläufige Bevölkerungszahl keine merklichen Impulse für den Einzelhandel erwarten. Dagegen profitiert der Handel durch den Tourismus. Friedrichstadt verzeichnet einen negativen Pendlersaldo. Die so genannte „Kopplungsbeziehung“ zwischen Arbeits- und Versorgungsweg führt zu weiterem Kaufkraftabfluss, da

RegionNord PLANERGRUPPE inspektour

Ortsentwicklungskonzept Friedrichstadt

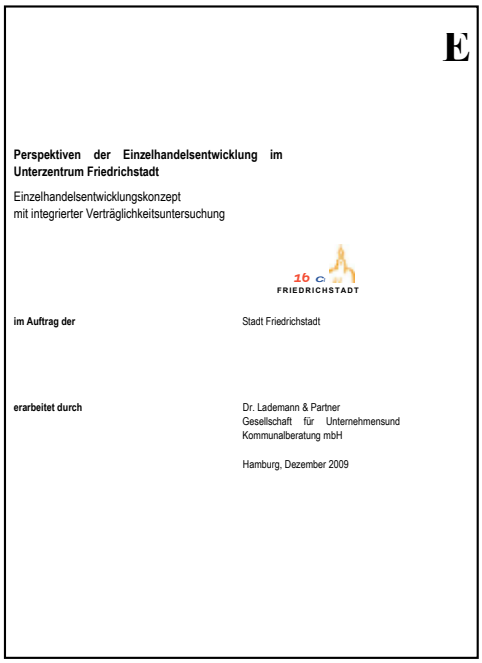
FRIEDRICHSTADT

Dezember 2006

inspektour GmbH
Meldorfer Straße 17
25746 Heide/Holstein

AC Planergruppe
Burg 7a
25524 Itzehoe

RegionNord
Talstraße 9
25524 Itzehoe


E

Perspektiven der Einzelhandelsentwicklung im Unterzentrum Friedrichstadt

Einzelhandelsentwicklungskonzept
mit integrierter Verträglichkeitsuntersuchung

FRIEDRICHSTADT

im Auftrag der

Stadt Friedrichstadt

erarbeitet durch

Dr. Lademann & Partner
Gesellschaft für Unternehmensund
Kommunalberatung mbH

Hamburg, Dezember 2009

**Abbildungen 11 und 12:** Titel des Ortsentwicklungskonzeptes und des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes

viele Auspendler am Arbeitsort einkaufen. Daher gilt es, die Nachfrage in Friedrichstadt durch ein entsprechendes Angebot zu binden und den Kaufkraftabfluss zugunsten der Arbeitsorte einzuschränken.

Eine telefonische Haushaltsbefragung der Verbraucher in Friedrichstadt und aus dem Umland ergab, dass am Einzelhandelsstandort Friedrichstadt in allen Bereichen, mit Ausnahme des periodischen Bedarfs, seltener eingekauft wird als in zurückliegenden Umfragen. Vor allem in den Sortimentsbereichen des aperodischen Bedarfs, wie Sport, Spiel, Hobby, Elektrowaren, Bekleidung und Schuhe verzeichnet Friedrichstadt starke Rückgänge aufgrund einer Verlagerung der Einkaufsorientierung zugunsten der nahegelegenen Mittelzentren Husum und Heide sowie den Onlineversandhandel. Dieses Ergebnis spiegelt sich auch bei der Frage nach der Einkaufszufriedenheit wider: Als besondere Stärke wird das gute Angebot im Lebensmittelbereich sowie die räumliche Nähe der Geschäfte genannt, als Schwäche eine fehlende Angebotsvielfalt sowie ein nicht ausreichendes Bekleidungsangebot. Die genannten Schwächen weisen auf Handlungsbedarf zur Stärkung und Attraktivierung des Einzelhandels in Friedrichstadt hin.

Die Verträglichkeitsprüfung bezieht sich auf die Frage der Ansiedlung eines weiteren Lebensmittelmarktes und eines Fachmarktes im 800m westlich der Altstadt gelegenen Gewerbegebiet auf deren Auswirkungen auf den bestehenden Einzelhandel. Die Untersuchung ergab, dass die Ansiedelung eines Verbrauchermarktes im Gewerbegebiet verträglich und die Innenstadt nur leicht u von dem Vorhaben betroffen wäre. Dagegen würde die Ansiedelung eines zusätzlichen Drogeriemarkts ein höheres Risiko für die Einzelhandelsentwicklung in der Innenstadt mit sich bringen und die Einkaufsorientierung der Verbraucher in Richtung des Gewerbegebietes verlagern. Deshalb sprechen sich die Gutachter gegen eine entsprechende Ansiedelung aus. Ähnlich kritisch wird die Ansiedlung eines Bekleidungs- oder Schuhfachmarktes gesehen: Ein solcher Markt würde zwar das örtliche Angebot abrunden, jedoch die Mittelzentrenten Husum und Heide treffen und zugleich der Friedrichstädter Innenstadt Entwicklungspotentiale nehmen. Hier wären vertiefende Abwägungen erforderlich. Als Alternative schlagen die Gutachter die Ansiedlung einer nicht-zentrenrelevante Nutzung der Verkaufsfläche vor, um das örtliche Angebot ohne Umverteilungsrisiken zu erweitern.

## *Parkplatz- und Verkehrslenkungskonzept*

Bereits 1994 entwickelte die Stadt Friedrichstadt ein Parkplatz- und Verkehrslenkungskonzept im Zuge der Erarbeitung eines städtebaulichen Rahmenplans. Dieses Konzept wurde im Jahr 2005 im Auftrag der Stadt aktualisiert, da Verkehrsuntersuchungen aufgezeigt hatten, dass die Auffangparkplätze außerhalb der Altstadt in der Hauptreisezeit nicht ausreichend von den Touristen angenommen werden. Ziel des Konzeptes war es, ein wirksames Park-Leit-System zu entwickeln.

## *Parkraumkonzept Friedrichstadt*

Im Parkraumkonzept aus dem Jahr 2014 wurden die Gedanken aus dem Parkplatz- und Verkehrslenkungskonzept aufgegriffen und unter dem Leitgedanken „Innen teuer – außen billig“ weiterentwickelt. D.h. es wird das Ziel verfolgt, das Parken in der historischen Altstadt teurer zu machen als am Stadtrand. Von der Umsetzung dieser Strategie erwartet man, den Parkdruck innerhalb der Altstadt zu verringern – besonders während der touristischen Hochsaison. Des Weiteren werden im Parkraumkonzept die Höhe der Parkgebühren, Regeln zur Zulässigkeit des Parkens und Haltens sowie entsprechende Berechtigungen festgelegt.

## *Förderprojekt „Zukunftsstadt Friedrichstadt“*

Der Städtewettbewerb „Zukunftsstadt“ des Bundesinnenministeriums für Bildung und Forschung ist Teil der Leitinitiative „Zukunftsstadt“ des Rahmenprogramms „Forschung für Nachhaltige Entwicklung“. Eine Teilnahme an diesem Wettbewerb erlaubt es den teilnehmenden Kommunen, Ideen und Visionen für die Zukunftsfähigkeit ihrer Kommune zu entwickeln und zu diskutieren – als Gemeinschaftsprojekt von Bürgerinnen und Bürgern der Stadt, Wissenschaft, der lokalen Politik sowie Wirtschaft und Verwaltung.

Der Wettbewerb gliedert sich in drei Phasen. Noch vor der ersten Phase haben sich insgesamt über 160 Kommunen auf eine Wettbewerbsteilnahme beworben. In Phase eins (2015) entwickelten 51 ausgewählte Kommunen ihre Vision 2030+. Friedrichstadt hat in dieser Phase über 100 Projektideen kreiert, die sich in ihrer zeitlichen Umsetzung, dem finanziellen Aufwand und in der Planungsdauer unterscheiden. Mit diesem Ideenkatalog qualifizierte sich Friedrichstadt neben 22 weiteren Kommunen für die zweite Phase (2016/2017), der Erarbeitung eines konkreten Konzeptes für die Umsetzung. Durch die Kommunikation und die inhaltliche Weiterentwicklung ausgewählter Ideen leitete die Stadt nachhaltige und ganzheitliche Projekte ab, die sich an den Wünschen und Bedürfnissen der Bürger orientierten. Ziele des Prozesses sind, die lokale Bevölkerung zu „ermächtigen“, die Kommune zu befähigen und „Selbermacher“ zu aktivieren, damit die Bürger ihre Stadt eigenständig in themenspezifischen Gruppen weiterentwickeln können. Zu den insgesamt 16 priorisierten Ideen in Friedrichstadt zählen unter anderem Behindertenangelplätze, Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, ein Ortsgemeinschaftshaus, sowie ein Tag der der Vereine und Wassertourismus. Im Juli 2018 fand die erfolgreiche Antragsstellung für die dritte und finale Phase (2018/2019) statt, die auf die praktische Umsetzung von innovativen Teilen des Konzeptes zielt. Dabei ist u.a. das Thema Barriereabbau ein wichtiges Projekt, bei dem inhaltlich und gestalterisch vereinbare Lösungen für die Anforderungen von Menschen mit Behinderungen und denkmalschutzrechtlichen Belangen und Vorgaben gefunden werden sollen

**Weitere Informationen zur Zukunftsstadt Friedrichstadt:**
https://zukunftsstadt-friedrichstadt.de/
https://www.wettbewerb-zukunftsstadt.de/

## *Masterplan Friedrichstadt-Tourismus 2025*

Seit Oktober 2017 hat Friedrichstadt ein neues Tourismuskonzept – den „Masterplan 2025“, der unter der Fragestellung „Was braucht Friedrichstadt, um sich touristisch und somit auch wirtschaftlich positiv weiter zu entwickeln?“ erarbeitet wurde (Bearbeitung: NIT Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa GmbH, Kiel; AC Planergruppe GmbH, Itzehoe). In den Masterplan mit einbezogen wurden bereits bestehende tourismusrelevante Konzepte, wie das Ortsentwicklungskonzept, Einzelhandelskonzept und der Wettbewerbsbeitrag Zukunftsstadt Friedrichstadt.

Aus der Bestandsanalyse geht hervor, dass in Friedrichstadt vor allem der Tagestourismus mit dem Urlauberlokalverkehr als größtem Nachfragesegment eine existenzielle wirtschaftliche Bedeutung für die Stadt hat. Dabei steht die historische Altstadt als „Holländerstadt“ im absoluten Vordergrund vieler Touristen.

Touristen, die über Nacht in Friedrichstadt bleiben, haben im Vergleich zu Reisegebieten an der Nordsee und im Binnenland ein deutlich höheres Durchschnittsalter (58 Jahre), verfügen über ein mittleres bis niedrigeres Einkommen und reisen überwiegend

*„Der Tagestourismus lokalverkehr hat als ment eine existen- Bedeutung für die historische Altstadt als absoluten Vordergrund*

*mit dem Urlauber- größtes Nachfragesegzielle wirtschaftliche Stadt. Dabei steht die „Holländerstadt“ im vieler Touristen.“*

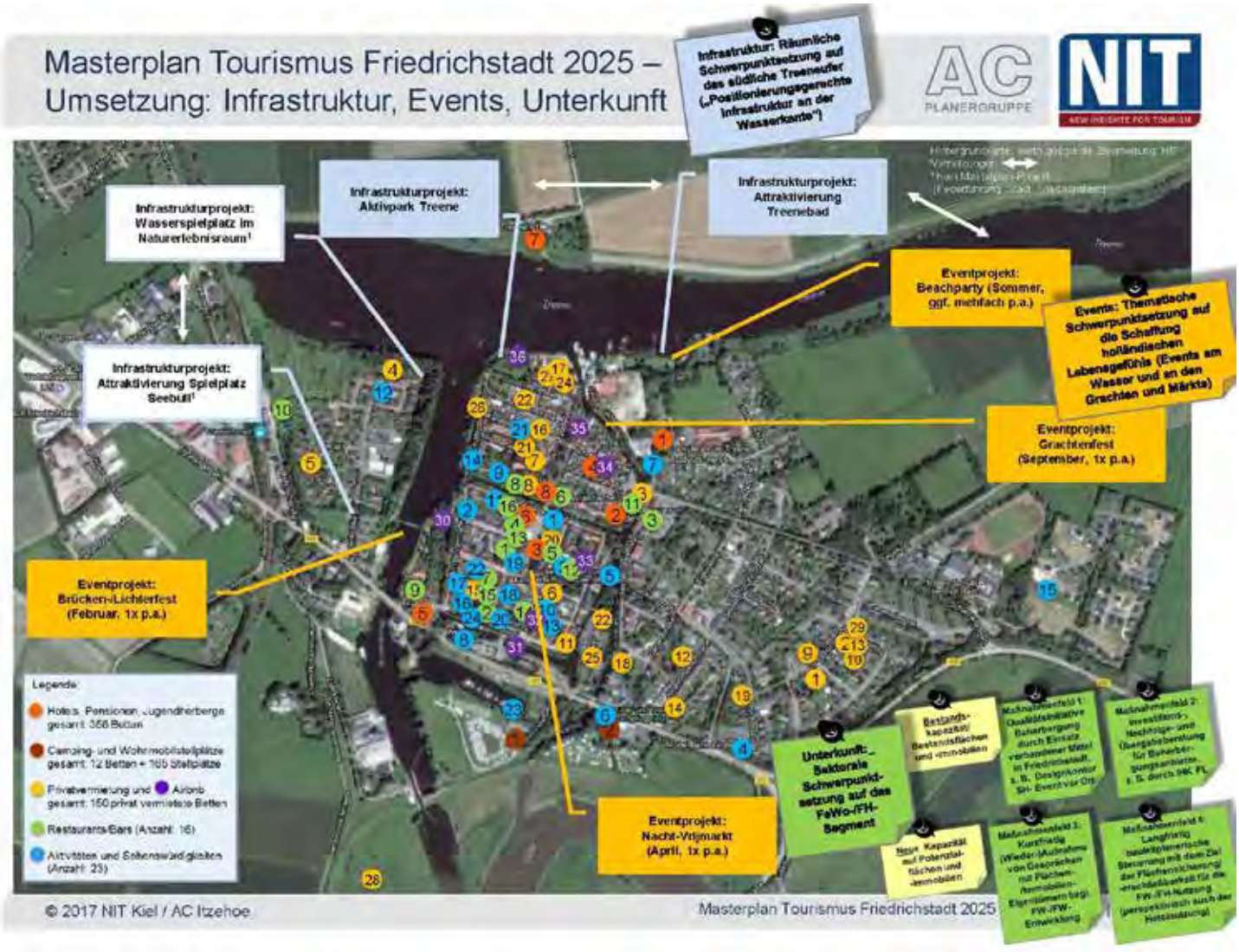
ohne Kinder. Auch wenn die Nachfrageentwicklung im Tourismus mit Übernachtung insgesamt als positiv bewertet wird, reicht diese Entwicklung nicht aus, um nachhaltige Entwicklungsimpulse für den Einzelhandel und die Gastronomie zu initiieren und Probleme wie Leerstände und zu geringe Umsätze in der Nebensaison zu beheben.

Ein zentrales Ziel des Masterplans 2025 ist es, den bisherigen Zielkatalog bereits bestehender Konzepte auf nur wenige zentrale Zielsetzungen zu reduzieren. Dazu gehören: Steigerung der touristischen Frequenz, des touristischen Umsatzes sowie der touristischen Erlebnisqualität (Attraktivität). Konkret soll durch den Ausbau des touristischen Angebotes der Umsatz bringende Tagestourismus weiter entwickelt und neue Zielgruppen, vor allem aktive Familien mit Kindern, angesprochen werden. Ebenso soll die Attraktivität für mögliche Hotelansiedelungen gesteigert, Potentialflächen zur touristischen Weiterentwicklung ausgewiesen und die naturräumlichen Qualitäten Friedrichstadts als Bestandteil der Eider-Treene-Sorge-Region näher in den Fokus gerückt werden.

Zur Operationalisierung dieser Ziele stellt der Masterplan ein konkretes Umsetzungskonzept für die Bereiche Infrastruktur, Events und Beherbergung vor, anhand derer Friedrichstadt „aus eigenen Kräften“ den Tourismus zielführend weiterentwickeln kann

**Abbildung 13:** Übersichtskarte der drei Umsetzungskonzepte des Masterplans 2025

**Quelle:** NIT Kiel / AC, Itzehoe



## *Integrierte Entwicklungsstrategie der Lokalen Aktionsgruppe AktivRegion Südliches Nordfriesland e.V.*

In Schleswig Holstein gibt es 22 sogenannte AktivRegionen, lokale Aktionsgruppen, in denen sich sowohl private als auch öffentliche Akteure über das europäische LEADER-Programm organisieren. Friedrichstadt ist Teil der AktivRegion Südliches Nordfriesland. Die Integrierte Entwicklungsstrategie (IES) für die AktivRegion Südliches Nordfriesland (Bearbeiter: Eider-Treene-Sorge GmbH, Erfde / Bargen sowie AktivRegion Südliches Nordfriesland, Mildstedt) bildet das Handlungskonzept und die Arbeitsgrundlage für die Förderperiode von 2015 bis 2023. Auf Grundlage der Bestandaufnahme werden die momentane Ausgangssituation sowie Kernthemen und strategische Ziele dargestellt. Ein darauf aufbauender Aktionsplan gibt der Integrierten Entwicklungsstrategie einen prozess- und projektbezogenen Rahmen, mit dem auch kurz- und mittelfristig Projekte schnell gestartet werden können.

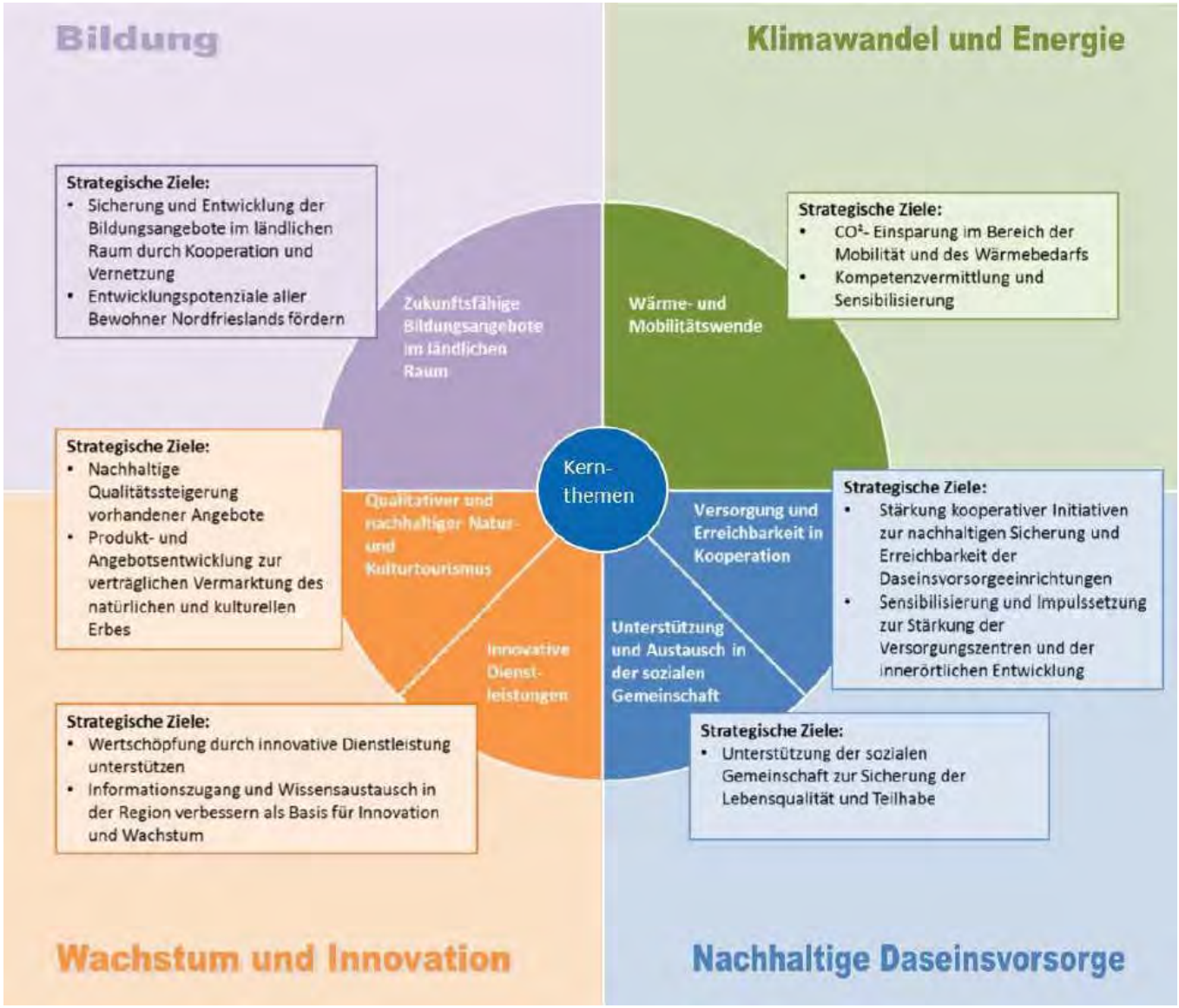
Seitens des Landes Schleswig-Holstein wurden den AktivRegionen folgende vier Förderschwerpunkte vorgegeben:

- Klimawandel und Energie
- Wachstum und Innovation
- Nachhaltige Daseinsvorsorge
- Bildung

Die AktivRegion Südliches Nordfriesland hat sich auf Grundlage dessen auf insgesamt sechs Kernthemen sowie elf dazugehörige Ziele fokussiert:

**Abbildung 14:** Kernthemen und Ziele der „AktivRegion Südliches Nordfriesland“ im Kontext der Förderschwerpunkte in schleswig-Holstein

**Quelle:** IES LAG AktivRegion Südliches Nordfriesland 2014



## *Ortsgestaltungssatzung der Stadt Friedrichstadt*

Seit 1980 gibt es eine Ortsgestaltungssatzung für die Friedrichstädter Altstadt, die im April 2010 als „Satzung zur Erhaltung und Gestaltung des historischen Stadtbildes“ durch die Stadtverordnetenversammlung neu erlassen wurde. Der Geltungsbereich der Ortsgestaltungssatzung befindet sich vollständig innerhalb des Untersuchungsgebietes Altstadt.

Als allgemeine Anforderungen sieht die Ortsgestaltungsatzung (auf Seite 5) vor, „[dass] alle baulichen Maßnahmen [...] insbesondere hinsichtlich Gebäudetyp, Gebäudeabfolge, Bauflucht, Fassadenbreite und Gebäudehöhe, Gliederung und Zonenbildung der Fassaden, Ausbildung der Öffnungen, Materialien und Farben der Oberflächen, Dachformen und Dachaufbauten, Werbeanlagen [sowie] Markisen [...] in der Weise ausgeführt werden [müssen], dass der Ensemblecharakter der Stadt sowie die geschichtliche, baukulturelle, künstlerische, architektonische und städtebauliche Eigenart und Bedeutung des Stadtbildes sowie einzelner Bauwerke gesichert, gefördert und fortentwickelt wird.“

Die Vorschriften der Gestaltungssatzung sind bei Neu-, An- und Umbauten sowie bei Gebäudesanierungen und der Erneuerung von Bauteilen (z.B. Fenstererneuerung) zu berücksichtigen.

In der aktualisierten Satzung wurde der Fokus vor allem auf die Anforderungen der heutigen Gesellschaft an die Häuser aus der Gründerzeit gelegt, wie z.B. die Nutzung der denkmalgeschützten Häuser als Wohnraum, insbesondere auch für mehrköpfige Familien, die energetische Versorgung der Häuser sowie die Nutzung moderner Informationstechnologien. Aktuell wird auf Grundlage eines von einer Arbeitsgruppe aus Politik und privaten Akteuren erarbeiteten Entwurfs eine Neufassung der Ortsgestaltungssatzung vorbereitet.

**Abbildung 15:** Als Gruppe geschützte Einzeldenkmäler entlang der Straße Am Binnenhafen

# 4 BESTANDSANALYSE

*Untersuchungsgebiet Altstadt*
*im Kontext der Gesamtstadt*

**Abbildung 16:** Mittelburggraben und angrenzende Bebauung

Dass Friedrichstadt mit seiner Altstadt ein ganz besonderes Kleinod darstellt, klang einleitend bereits an. Doch was genau zeichnet die Stadt aus? Wie hat sich die Stadt zu dem Ort entwickelt, der sie heute ist? Worin liegen die städtebaulichen und funktionalen Besonderheiten, auch im Kontext zur umgebenden Region? Wer lebt und arbeitet in Friedrichstadt und wie hat sich die Bevölkerung in den zurückliegenden Jahren entwickelt? Was kann Friedrichstadt seinen Bürgern und Gästen bieten und was auch nicht? Welche Rolle übernimmt die Altstadt für die Gesamtstadt, welche Funktionen und städtebaulichen Eigenschaften finden sich in der Altstadt, welche nicht? Wie ist der Zustand der Gebäude und wer nutzt sie in welcher Weise? Welche Stärken finden sich in der Altstadt und welche Aspekte fallen eher negativ ins Auge? Diesen und weiteren Fragen widmet sich das nun folgende Kapitel im Rahmen einer Bestandserhebung und -analyse.

Zunächst nähert sich die Untersuchung der Stadt Friedrichstadt über die Themen **Lage im Raum und überregionale Anbindung** an (Kap. 4.1), anschließend widmet sich der Text der **historischen Entwicklung** der Stadt (Kap. 4.2). Gegenstände des Kapitels 4.3 sind dann eine Betrachtung der **städtebaulichen Strukturen sowie eine städtebaulich-denkmalpflegerische Analyse**, anschließend werden Aspekte von V**erkehr und Mobilität** in Friedrichstadt betrachtet (Kap. 4.4). Kapitel 4.5 widmet sich den **Eigentümerstrukturen** in Hinblick auf Gebäude, Freiräume, Straßen- und Wasserflächen, ehe sich danach die Bestandsanalyse auf die Ebene der Einzelgebäude begibt und die jeweiligen **Gebäudenutzungen und baulichen Zustände** betrachtet (Kap. 4.6). Das für Friedrichstadt besonders prägende Thema **Grün-, Frei- und Wasserflächen** in der Altstadt wird im Kapitel 4.7 vertieft. Im Anschluss daran erfolgt eine Analyse der **Bevölkerungs- und Sozialstrukturen** (Kap. 4.8) sowie der **Wirtschafts- und Beschäftigungsstrukturen** (Kap. 4.9). Eine Erhebung der **Bildungs-, Kultur-, Freizeit- und der sozialen Infrastruktureinrichtungen** erfolgt in Kapitel 4.10, bevor zum Abschluss der Bestandsanalyse die Aspekte **Umwelt, Klima und Energie** beleuchtet werden (Kap. 4.11).

# 4.1 LAGE IM RAUM UND ÜBERREGIONALE ANBINDUNG

Friedrichstadt liegt im Westen Schleswig-Holsteins in einer flachen Marschenlandschaft am Unterlauf der Eider. In Friedrichstadt mündet die Treene in die Eider: Der ursprüngliche Verlauf der Treene wurde Ende des 16. Jahrhunderts infolge menschlicher Eingriffe geändert. Heute endet sie nördlich der Friedrichstädter Altstadt und fließt über zwei durch Siele kontrollierte Wasserläufe – den Westersielzug und den Ostersielzug – in die südlich der Altstadt verlaufende Eider ab. Auf ihrem Weg speisen die beiden Sielzüge ein System aus breiten Wassergräben, sogenannte Grachten, die der Stadt ihren besonderen Flair und den Beinamen „Holländerstadt“ verleihen.

Friedrichstadt gehört zum Landkreis Nordfriesland. Unmittelbar südlich, am anderen Eiderufer, grenzt der Landkreis Dithmarschen an. Die direkten Nachbargemeinden Friedrichstadts sind Koldenbüttel im Westen, Seeth im Norden, Drage im Osten sowie Sankt Annen im Süden. Westlich von Friedrichstadt beginnt die Halbinsel Eiderstedt mit der Stadt Tönning (gut 15 Straßenkilometer entfernt) und dem berühmten Seebad St. Peter-Ording (in knapp 40 km Entfernung). Im Osten Friedrichstadts erstreckt sich die historische Kulturlandschaft Stapelholm, eine Geestinsel in der ansonsten von Moor und Marschen geprägten Landschaft zwischen Eider und Treene.

Durch ihren Charme als Holländerstadt, die Prägung durch die vielen Gewässer sowie aufgrund der räumlichen Nähe zur Nordsee, den nordfriesischen Inseln und den Nationalpark Schleswig-Holsteinisches Wattenmeer ist Friedrichstadt ein beliebtes Ziel für Touristen. Die Lage Friedrichstadts ist jedoch innerhalb Deutschlands und auch innerhalb Schleswig-Holsteins eher peripher.

Die nächstgelegenen Mittelzentren von Friedrichstadt aus sind die Kreisstadt Husum (12 km nördlich), Heide (20 km südlich) sowie Schleswig und Rendsburg (34 bzw. 39 km in nord- bzw. südöstlicher Richtung). Die Landeshauptstadt Kiel liegt 80 km östlich von Friedrichstadt.

*Beliebtes Ausflugsziel für (Nordsee-)Touristen in vergleichsweise peripherer Lage*

Friedrichstadt ist durch die Bundesstraßen B 5 (in Nord-Süd-Richtung) und B 202 (in West-Ost-Richtung) an das Bundesfernstraßennetz angebunden, wobei die B 5 gut 3 km westlich am Stadtgebiet vorbeiführt. Richtung Norden verläuft die B 5 über die Kreisstadt Husum – mit Abzweigen nach Flensburg (B 200) und Schleswig (B 201) – über Niebüll (Autoverladung in Richtung Sylt) bis ins dänische Tønder (dort „Primærrute“ 11). Richtung Süden führt die B 5 nach Heide und geht dort in die Bundesautobahn BAB 23 nach Hamburg über. Die B 202 kommt aus Richtung Westen (St. Peter-Ording) und führt ab Tönning für ein paar Kilometer auf gemeinsamer Trasse mit der B 5 nach Norden bis auf Höhe der Gemeinde Witzwort und zweigt dann wieder von der B 5 in Richtung Friedrichstadt ab. Die B 202 führt unmittelbar südlich am Bahnhof Friedrichstadt und an der Altstadt vorbei und setzt ihren Weg nach Osten fort in Richtung Rendsburg. Ab dem Kreuz Rendsburg, wo sie die BAB 7 kreuzt, geht die B 202 in die BAB 210 über und führt weiter bis nach Kiel.

Friedrichstadt ist mit seinem westlich der Altstadt gelegenen Bahnhof an die so genannte Marschenbahn angebunden, auf der die Züge zwischen Hamburg und Westerland (Sylt) verkehren. Am Bahnhof Friedrichstadt (offiziell als „Haltepunkt“ eingestuft) hält je Richtung stündlich ein Regional-Express der Linie RE 7 von Hamburg-Altona nach Westerland. Die nächsten Fernverkehrsbahnhöfe sind Heide (20 Minuten Fahrzeit) und Husum (10 Minuten), wo auch der InterCity von Westerland nach Hamburg (und weiter) Halt macht. In Husum bestehen Anschlüsse an den Regionalverkehr Richtung Osten (RE 74 Husum - Schleswig - Rendsburg - Kiel) und auf die Halbinsel Eiderstedt (RB 64 Husum - Tönning - St.-Peter Ordíng). Durch den Umweg über Husum benötigt man mit der Bahn für die rund 10 km Luftlinie nach Tönning über eine halbe Stunde, was nicht unbedingt als attraktive Alternative zum PKW angesehen werden kann.

Zwischen 1905 und 1934 bestand mit der so genannten Schleswiger Kreisbahn eine weitere Bahnverbindung, die von Friedrichstadt durch die Landschaft Stapelholm bis nach Schleswig verlief. Die Kreisbahn

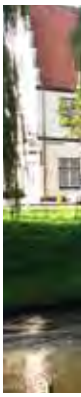


**Abbildung 17 (oben):** Großräumliche Lage Friedrichstadts;
**Quelle:** GeoBasis-DE/LVermGeoSH (BKG), eigene Hervorhebungen)

**Abbildung 18 (unten):** Touristen während einer Grachtenfahrt in Friedrichstadt

war nie an die Marschenbahn angebunden – zu kostspielig wäre die notwendige Überbrückung der Gewässer gewesen. Die Strecke endete daher unmittelbar östlich der Altstadt am Friedrichstädter Kreisbahnhof. Heute befindet sich im ehemaligen Bahnhofsgebäude Am Ostersielzug 8 ein Reisebüro.

In der Region um Friedrichstadt befinden sich vier Flugplätze in Büsum, Husum, St. Peter-Ording und in Schleswig. In der Regel werden von hier aus aber keine Linienflüge angeboten (Ausnahme sind Linienflüge von Büsum nach Helgoland) sondern nur Rundflüge, Privat- oder Geschäftsreisen. Der nächste größere Verkehrsflughafen ist der im Norden Hamburgs gelegene Flughafen Hamburg-Fuhlsbüttel.

| LAGE IM RAUM UND ÜBERREGIONALE ANBINDUNG | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Reizvolle Lage an mehreren Gewässern und in der Nähe zu touristischen Zielen an der Nordsee (Nordfriesische Inseln, St. Peter Ording, Büsum u.a.m.)<br>• Stündliche Bahnverbindungen nach Hamburg, Heide, Husum und Westerland<br>• Anbindung an zwei Bundesfernstraßen | • Periphere Lage innerhalb Deutschlands und Schleswig-Holsteins<br>• Keine direkte Autobahnanbindung<br>• Schlechte Bahnanbindung in Richtung Westen (Eiderstedt) |

# 4.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG

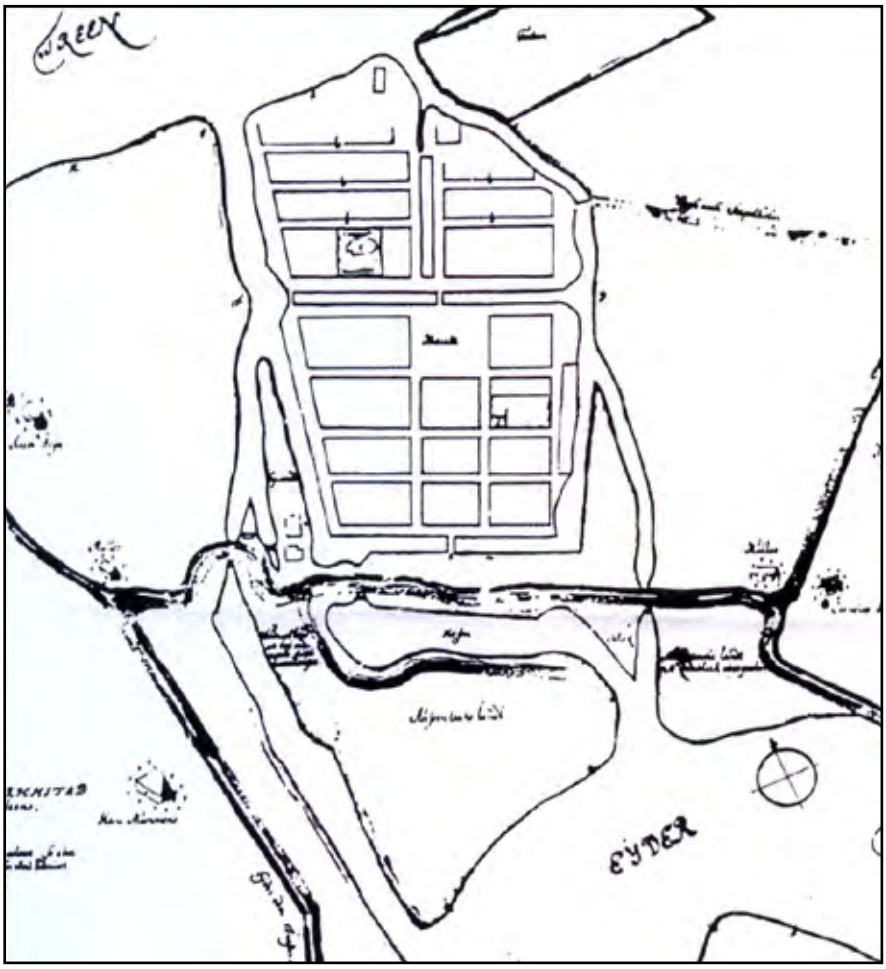
## *Stadtgründung und planmäßige Anlage der Stadt*

Friedrichstadt wurde im Jahr 1621 durch Herzog Friedrich III von Schleswig-Holstein-Gottorf gegründet. Er verfolgte mit der Stadtgründung das Ziel, einen neuen, unabhängigen Handelshafen zu etablieren und sich damit zusätzliche Einnahmequellen zu erschließen. Als Standort wählte er den strategisch günstig am Unterlauf der Eider leicht erhöht gelegenen Seebüll, der bereits 1570 durch die Abdämmung der Treene und die Anlage eines Schleusen- und Kanalsystems erschlossen worden war.

Prägend für die Stadtgründung war die Ansiedlung niederländischer Kaufleute, die aus Glaubensgründen aus ihrer Heimat vertrieben worden waren und denen Friedrich III – wie später auch anderen Religionsgemeinschaften – Religionsfreiheit garantierte. Neben weiteren Privilegien wie Zoll- und Steuerfreiheit für 20 Jahre und ein eigenes Markt- und Münzrecht wurde den Siedlern zugesichert, eine Stadt nach niederländischem Vorbild aufbauen zu können. Auch die Amtssprache war holländisch. Der republikanischen Selbstverwaltung nach Amsterdamer Vorbild stand ein Statthalter des Herzogs gegenüber.

Die Anlage der Stadt erfolgte nach einem durch den Holländer Reimer Reimers entwickelten rechtwinkligen Planschema, mit einem zentral gelegenen Marktplatz in der Größe eines Baublocks. Der nördlich des Marktplatzes verlaufende Mittelburggraben unterteilt die Stadt in einen südlichen Teil (Vorderstadt) und einen nördlichen Teil (Hinterstadt). Die Siedlungsentwicklung vollzog sich von Süd nach Nord, ausgehend von der Hafennähe der wirtschaftlich privilegierteren Vorderstadt. Innerhalb von nur fünf Jahren nach Grundsteinlegung des ersten Hauses im September 1621 waren die Hauptstraßen der Vorderstadt, der Markt und die Nordseite des Mittelburgwalls im Wesentlichen bebaut. In holländischer Tradition entstanden vorwiegend schmale

**Abbildung 19:** Plan zur Anlage der Stadt Friedrichstadt von 1673/74
**Quelle:** Stadtarchiv Friedrichstadt



Giebelhäuser mit vorgeneigten, verzierten Fronten sowie vielfach gemeinsamen Traufenwänden unter sparsamer Verwendung importierter Baustoffe.

Durch den zweiten herzöglichen Oktroi von 1620 wurden sechs verschiedene Grundstückgrößen im Stadtgebiet festgelegt, die die ständische Ordnung im städtebaulichen Gefüge abbilden sollten: Die kleinsten Grundstücke wurden den Bauarbeitern in der Lohgerberstraße im Osten der Stadt zugestanden, während sich die Handwerker zwischen Remonstrantenfriedhof und Markt und die Kaufleute unmittelbar am Markt ansiedeln sollten.

Das 1622/23 ausgehobene Grachtensystem bestand ursprünglich aus drei Burgwällen. Der Fürstenburgwall verläuft wie der Mittelburgwall in etwa in west-östlicher Richtung zwischen Westersielzug (bzw. heute Binnenhafen) und Ostersielzug. Der an die Treene angebundene, nördlich des Marktplatzes vom Mittelburgwall abzweigende Norderburggraben wurde bereits 1705 wieder zugeschüttet.

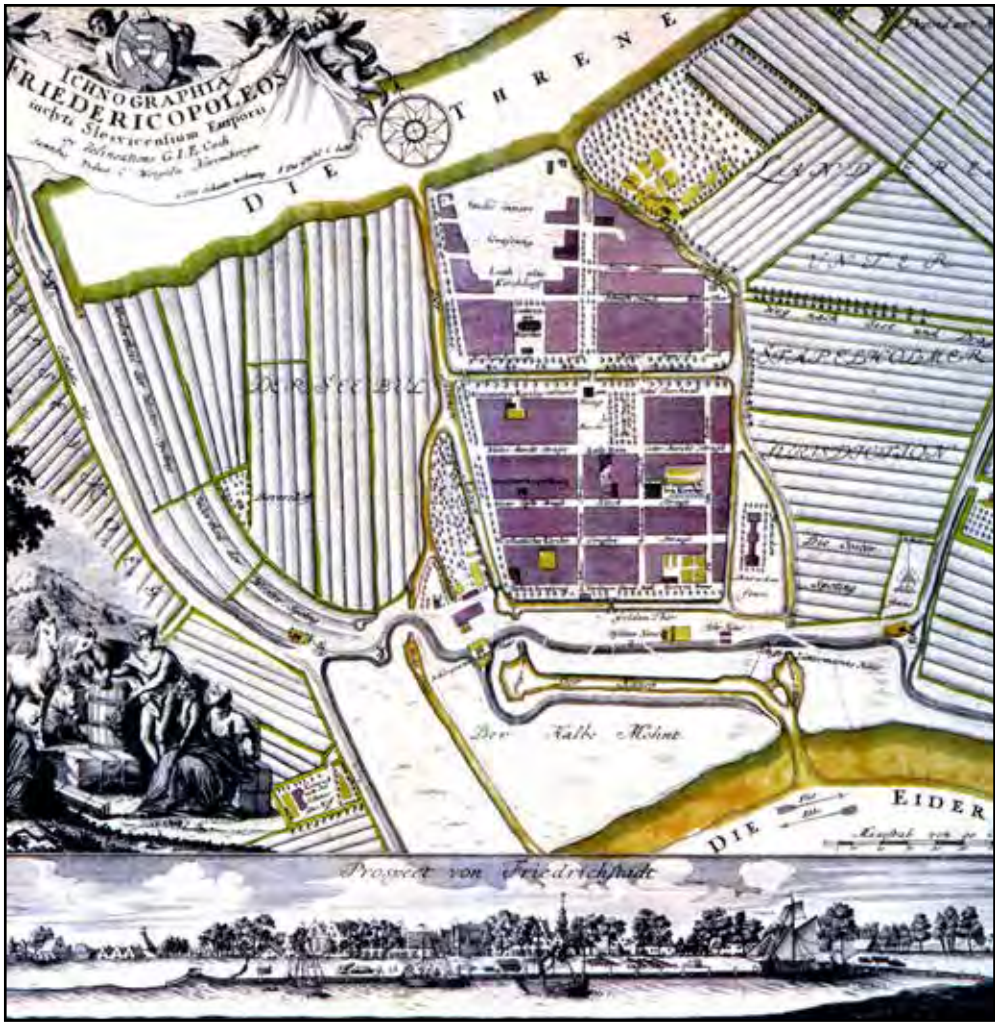
## *Stagnation und Transformation ab Mitte des 17. Jahrhunderts*

Weil die wirtschaftliche Entwicklung nach den ersten Jahren nicht die erhoffte Eigendynamik aufnahm und zusätzlich durch die anhaltenden kriegerischen Auseinandersetzungen in vielen Teilen Europas gelähmt wurde, stagnierte auch die bauliche Entwicklung recht bald. Der nordwestliche Teil der Hinterstadt blieb lange unbebaut und wurde als Gemeindeweide genutzt („Stadtbinnengräsung“).

Nach Einstellung der Remonstrantenverfolgung kehrten zudem einige kapitalkräftige Unternehmerfamilien in ihre Heimat zurück und es wurden zunehmend andere auswärtige Bevölkerungsgruppen angeworben, so z.B. süd- und mitteldeutsche Handwerker (z.B. Augsburger Barchentweber). Daraus resultierten auch veränderte Bautraditionen. So waren vor allem die nach 1700 in den verbliebenen Baulücken errichteten Gebäude oftmals deutlich bescheidener. Jetzt wurde vorwiegend traufständig gebaut, vielfach mit Zwerchhaus, verputzter und geweißter Fassade. Auch viele ursprünglich holländische Rotsteinbauten wurden weiß gekalkt.

Auf den langen Hinterstadt-Grundstücken, z.B. zwischen Mittelburgwall und Osterlilienstraße, entstanden im 18. Jahrhundert bevorzugt Produktionsstätten wie Ölmühlen, Brauereien, Lohgerbereien.

**Abbildung 20:** Stadtgrundriss und Stadtansicht von ca. 1725
**Quelle:** Stadtarchiv Friedrichstadt



## *Zerstörung und Wiederaufbau im 19. Jahrhundert*

Weitreichende und verheerende Folgen für die Stadt Friedrichstadt hatte der Verlauf der letzten Kampfhandlungen der sog. Schleswig-Holsteinischen Erhebung, bei der sich zwischen 1848 bis 1851 die deutsche Nationalbewegung in den zu Dänemark gehörenden Herzogtümern Schleswig und Holstein eine militärische Auseinandersetzung mit dem Königreich Dänemark lieferte. Die Kämpfe begannen, als eine provisorische schleswig-holsteinische Regierung in Kiel die Macht in den Herzogtümern an sich gerissen hatte. Nachdem die dänischen Truppen im Verlaufe der Kämpfe praktisch ganz Schleswig wieder unter ihrer Kontrolle gebracht hatten, versuchten die Schleswig-Holsteinischen Truppen im Herbst 1850 mit einem letzten Großangriff das dänisch besetzte Friedrichstadt zu befreien. Der Angriff endete in einem Desaster: Bei dem Beschuss im Oktober 1850 starben etwa 80 Personen und es wurde mehr als die Hälfte des Gebäudebestandes der Vorderstadt zerstört.

Die Baublöcke südlich des Straßenzuges Westerhafenstraße - Kirchenstraße sowie der Baublock südlich des Marktes samt Rathaus brannten nahezu vollständig nieder.

Der Wiederaufbau vollzog sich rasch und auf der ursprünglichen Parzellenstruktur, aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen Verhältnisse infolge der Zerstörungen aber in deutlich nüchternerer Form.

Infolge des Deutsch-Dänischen Krieges 1864 fiel Schleswig und damit auch Friedrichstadt an Preußen und gehörte ab 1871 zum neu gegründeten Deutschen Reich. Wie die meisten anderen Städte im damaligen Reich auch, erlebte Friedrichstadt in den folgenden Jahrzehnten einen wirtschaftlichen Aufschwung („Gründerzeit“), der vor allem durch die Anbindung an die verschiedenen Verkehrssysteme ausgelöst wurde (Anschluss an das überregionale Eisenbahnnetz 1887, Eiderbrücke 1916).

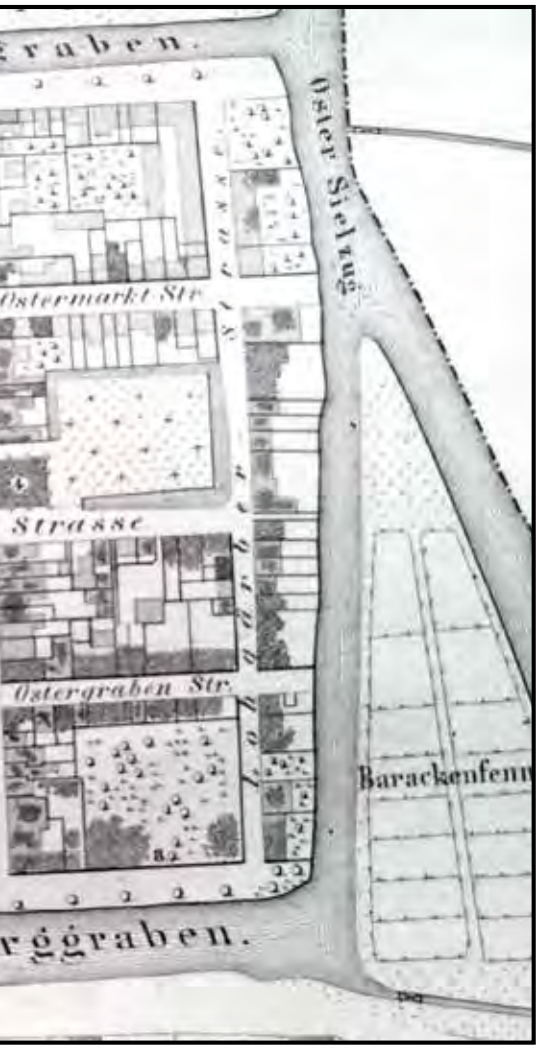
*„Im Herbst 1850 starben etwa 80 Personen und es wurde die Hälfte des Gebäudebestandes der Vorderstadt zerstört.“*

**Abbildung 21 (oben):** Ruinen in der Vorderstadt nach dem Beschuss im Herbst 1850 (dunkle Schraffuren)

**Abbildung 22 (rechts):** Der Marktplatz nach dem Beschuss durch schleswig- holsteinische Truppen im Herbst 1850: Die Südseite des Platzes sowie die vordere Prinzenstraße liegen in Trümmern (Lithografie du Ferrang)

**Quelle** (jeweils): Stadtarchiv Friedrichstadt)

## *Expansion und Sanierung im 20. Jahrhundert*



Die Reihenhausbebauung des östlichen Eilands erfolgte im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts. Nach dem ersten Weltkrieg wurden sukzessive auch die verbliebenen Flächen der Hinterstadt bebaut, vorwiegend mit Gewerbebauten und einfachen Arbeiterhäusern.

Nach dem zweiten Weltkrieg nahm die Einwohnerzahl Friedrichstadts infolge des massiven Zustroms von Flüchtlingen aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten nach Schleswig-Holstein sprunghaft um mehr als zwei Drittel zu. Erst jetzt setzte die sukzessive Besiedlung von Flächen außerhalb der Friedrichstädter Altstadt ein. Ab 1950 wurde ein Wohngebiet östlich der Altstadt angelegt, in den 1980er Jahren folgte die Besiedlung des Gebietes „Seebüll" zwischen Westersielzug und Bahnhof. Heute findet sich darüber hinaus westlich des Bahnhofs ein kleines Gewerbegebiet, in dem u.a. drei Lebensmittelmärkte angesiedelt sind.

Größere Veränderungen im Stadtbild ergaben sich zudem in den 1950er Jahren durch die Verlegung des Hafenauslaufes und die Entwicklung des neuen Hafens sowie die Führung der Bundesstraße auf dem alten Hafendeich.

Mit der Erarbeitung Vorbereitender Untersuchungen begann 1973/74 eine erste Phase der Altstadtsanierung, die formal erst im Juni 2017 mit der Aufhebung der Sanierungssatzung für das Sanierungsgebiet „Historische Innenstadt" ihren Abschluss fand. Im Zuge der Sanierung wurden, unterstützt durch Städtebauförderungsmittel sowie Finanzierungs- und Förderungsmittel aus anderen Fördertöpfen (Bündelungseffekt) u.a.,

- eine Vielzahl öffentlicher und kommunaler Gebäude saniert und modernisiert (z.B. Alte Münze, Rathaus, ehemalige Synagoge),
- die Straßenräume angelehnt an das historischen Vorbild umgestaltet und eine Fußgängerzone in der Prinzenstraße geschaffen,
- Auffangparkplätze zur Verkehrsentlastung des Altstadtkerns eingerichtet,
- Verbindungen und Wege für Fußgänger geschaffen (u.a. „Blaue Brücke" über den Westersielzug, Fußgängerbrücke über den Ostersielzug, Fußweg am Treeneufer) und
- Verlagerungen störender Gewerbebetriebe (u.a. Gaswerk am Treenefeld) durchgeführt.

# 4.3 STÄDTEBAULICHE STRUKTUR UND DENKMALSCHUTZ

## *Denkmalbereich „Historischer Stadtkern Friedrichstadt“*

Mit dem Ziel, den Charakter der planmäßig angelegten Stadt und deren Erscheinungsbild dauerhaft zu erhalten, hat das Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein den historischen Stadtkern von Friedrichstadt im Dezember 2017 als Schutzzone ausgewiesen.

*„Im Dezember 2017 wurde die Altstadt vom Landesamt für Denkmalpflege als Schutzzone ausgewiesen“*

Die Schutzzone umfasst die gesamte von Treene, Westersielzug und Ostersielzug eingefasste Altstadt einschließlich großer Teile des westlichen und östlichen Eilands und reicht im Süden bis zur Tönninger Straße. Sie ist somit etwas enger gefasst als das Untersuchungsgebiet. Als prägend und schützenswert werden die Silhouette, der Siedlungsgrundriss mit seiner Parzellenstruktur und das Erscheinungsbild aus Straßen, Wegen, Plätzen und Grünflächen, Grachten, Bau- und Gründenkmalen, wie auch die topographische Lage an der Treene und in der Marschlandschaft angesehen. Maßnahmen, die das Erscheinungsbild der bestehenden Strukturen partiell oder in ihrer Gesamtheit beeinträchtigen könnten, sind somit nach § 12 Abs. 2 Nr. 1 des Denkmalschutzgesetzes genehmigungspflichtig.

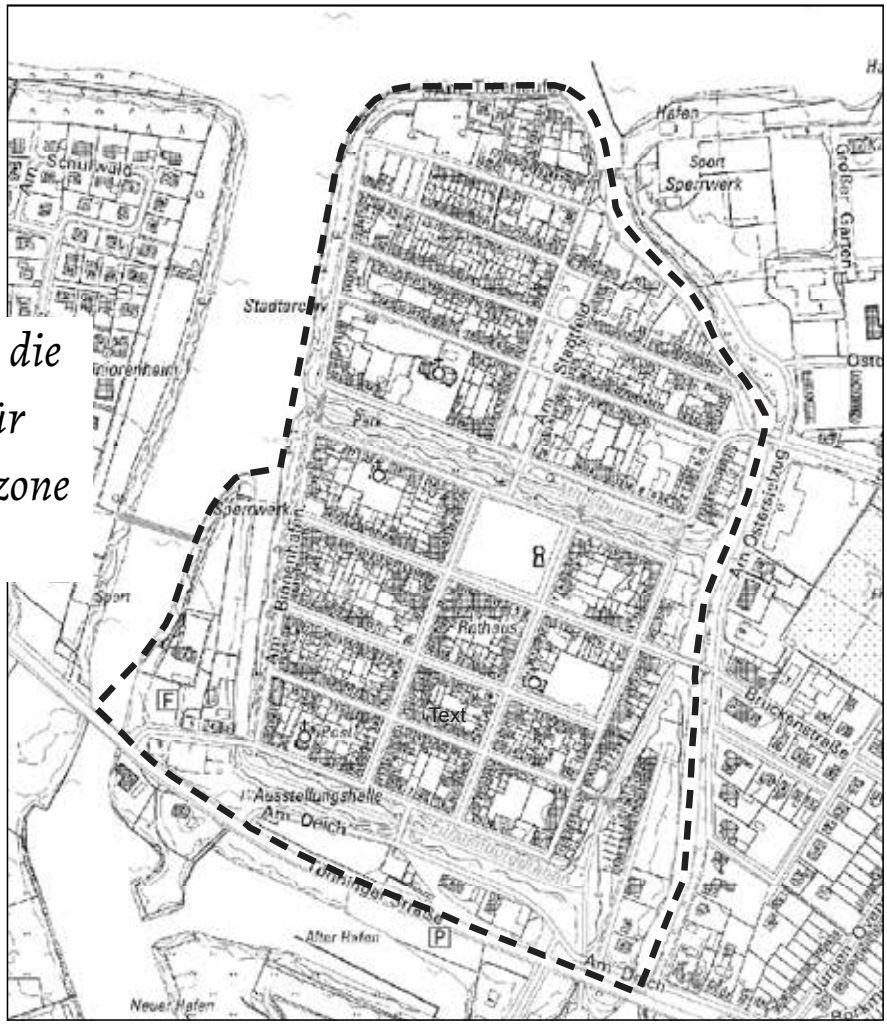



**Abbildung 23 (oben):** Denkmalbereich „Historischer Stadtkern Friedrichstadt“

**Quelle:** Landesamt für Denkmalpflege [Kartengrundlage: DTK5; © GeoBasis-DE/ LVermGeo SH]

**Abbildung 24 (rechts):** Luftbild der Friedrichstädter Altstadt

**Quelle:** DigitalerAtlasNord, GeoBasis-DE / LVermGeo SH BKG

## *Stadtgrundriss*

Wie das aktuelle Luftbild verdeutlicht, ist der historische, nach den Bedürfnissen der holländischen Siedler planmäßig angelegte Stadtrundriss Friedrichstadts aus dem 17. Jahrhundert bis heute im Wesentlichen erhalten geblieben. Die Stadt ist in einzigartiger Form umgeben und durchzogen von Wasserzügen.

Das in seinem Westteil leicht trapezförmige, ansonsten rechtwinklige Raster aus Straßen und Grachten mit dem zentral gelegenen Marktplatz hat Bestand und ist lediglich im Bereich der einstigen Stadtbinnengräsung, im Nordwesten der Hinterstadt, ergänzt worden. Auch das ursprüngliche kleinteilige städtebauliche Gefüge aus sechs unterschiedlichen Parzellengrößen, die einst die ständische Ordnung abbilden sollten, ist weiterhin ablesbar. Infolgedessen ist Friedrichstadts Altstadt noch heute vornehmlich durch kleine Grundstücke charakterisiert. Vor allem die Straßenzüge Neue Straße - Mittelgrabenstraße – Ostergrabenstraße und Westerhafenstraße - Kirchenstraße in der Vorderstadt sowie die Baublöcke zwischen Am Treenefeld, Flachsblumenstraße und Kaneelstraße in der Hinterstadt weisen zu großen Teilen Grundstücke von weniger als 100 qm auf.

In der Stadtbildplanung im Zuge der zurückliegenden Sanierung ist das „große Stadtgrundrisskreuz“ – bestehend aus einem sich am Marktplatz zusammenfügenden „Straßen-T“ (Prinzenstraße / Westermarktstraße / Ostermarktstraße) und einem „Grünen T“ (Stadtfeld / Mittelburggraben) als prägendes Strukturmerkmal der Altstadt identifiziert und weiterentwickelt worden. Diese Bereiche besitzen unverändert eine hohe Strahlkraft und prägen besonders für die Besucher Friedrichstadts das Bild der Stadt. Gleichwohl ist das Stadtgrundrisskreuz auch in besonderem Maße von funktionalen und städtebaulichen Problemen bzw. Handlungsbedarfen betroffen.

Auffällig ist, dass die beiden historischen Stadteingänge (s. u.) – das Holmer Tor zur Landschaft Stapelholm im Osten, und das Goldene Tor zum alten Hafen im Süden – jeweils nicht unmittelbar an zentralen Schnittstellen des Erschließungssystems angelegt wurden, sondern etwas versetzt.

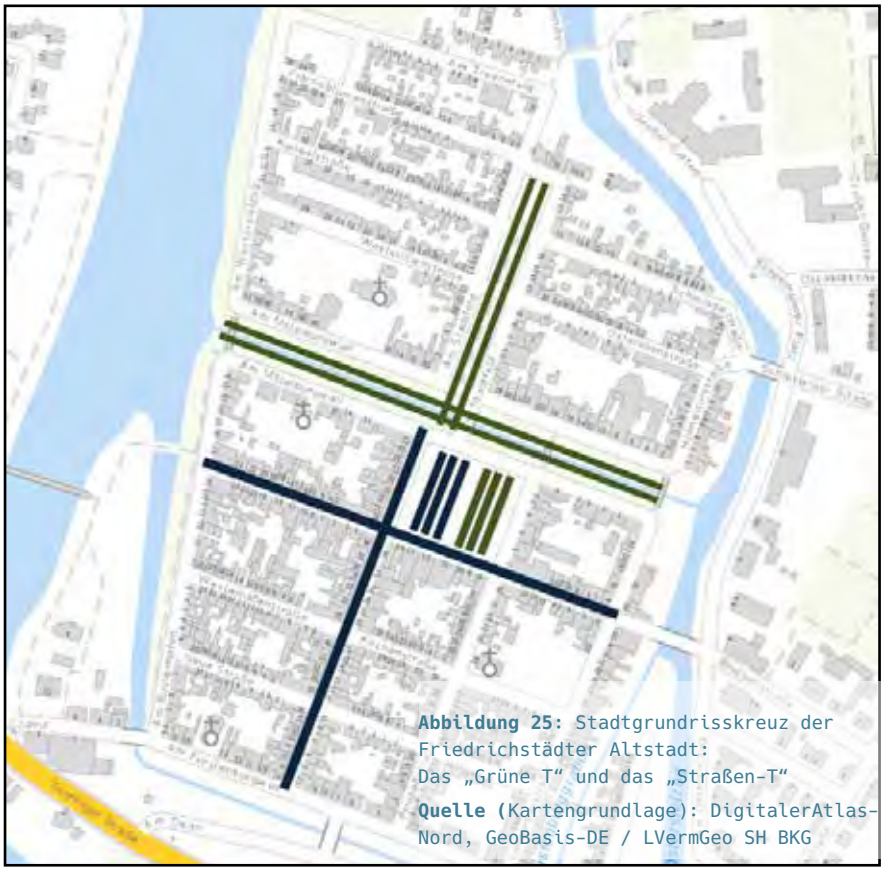


**Abbildung 25:** Stadtgrundrisskreuz der Friedrichstädter Altstadt: Das „Grüne T“ und das „Straßen-T“

**Quelle** (Kartengrundlage): DigitalerAtlas-Nord, GeoBasis-DE / LVermGeo SH BKG

*„Das ‚Straßen-T‘ und das ‚Grüne T‘ sind prägende Strukturmerkmal der Altstadt“*

Friedrichstadts Prägung als Stadt der religiösen Toleranz, in der verschiedene Religionsgemeinschaften weitgehend gleichberechtigt nebeneinander existieren, spiegelt sich auch im Stadtgrundriss wider. Alle Sakralbauten ordnen sich dem Planschema des Stadtgrundrisses unter beanspruchen keine herausragenden städtebauliche Stellung. Die Gebäude sind über das gesamte Gebiet verteilt, keines am zentralen Marktplatz errichtet worden.

Durch eine relativ großzügige Anlage der Baublöcke mit großen Innenbereichen bot Friedrichstadt seinen Bürgern die Möglichkeit, kleine rückwärtige Gärten anzulegen. Diese wurden teilweise zur Selbstversorgung genutzt und trugen zu einer – im Vergleich zu vielen anderen, dichter bebauten Städten – hohen Wohnqualität in Friedrichstadt bei. Noch heute bieten die Blockinnenbereiche für Bewohner wichtige Flächenpotenziale für Privatheit und individuelle Selbstentfaltung. Allerdings sind die Flächen mittlerweile zu großen Teilen und teils ungeordnet mit Nebengebäuden oder Erweiterungsbauten überformt worden. Auch Gewerbebetriebe nutzen die rückwärtigen Bereiche intensiv. Das Maß der baulichen Inanspruchnahme der Innenbereiche unterscheidet sich von Baublock zu Baublock, wobei im Westen der Vorderstadt tendenziell eine besonders hohe Verdichtung festzustellen ist. Ein im Zuge der zurückliegenden Sanierungsphase unternommener Versuch, die Blockin-

**Abbildung 26:** Intensive bauliche Nutzung der Blockinnenbereiche in der Vorderstadt

**Quelle:** DigitalerAtlasNord, GeoBasis-DE / LVermGeo SH BKG

nenbereiche in Teilen neu zu strukturieren und insbesondere „Schubkarrengänge“ für die Durchwegung durch die Anlieger zu erschließen, ließ sich mangels Unterstützung durch die Eigentümer nicht umsetzen. Größere Freiräume sind vor allem auf den Grundstücken der Glaubensgemeinschaften, vielfach historischen Friedhöfen, verblieben, die neben den öffentlichen Grünflächen und den Gewässerböschungen grüne Inseln in der dicht bebauten Stadt darstellen.

| STADTGRUNDRISS | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Einzigartiger Stadtgrundriss in Anlehnung an holländische Grachtenstädte aus Gründungsphase weitgehend erhalten<br>• Blöcke mit ursprünglich recht großzügigen Innenbereichen als Rückzugsräume und Flächenreserven<br>• Noch heute prägende Achsen des Stadtgrundrisskreuzes<br>• Kirchhöfe als grüne Inseln<br>• Umgeben und durchzogen von Wasserzügen<br>• Stadt der religiösen Toleranz lässt sich auch im Stadtgrundriss ablesen | • Kleine Parzellen mit Einschränkungen der Nutzbarkeit angesichts heutiger Flächenbedarfe<br>• Hohe bauliche Verdichtung der meisten Blockinnenbereiche |

## *Stadtansicht und Stadteingänge*

Annähernd der gesamte historische Stadtkern Friedrichstadts wird heute durch eine hochstämmige Baumreihe umgeben, die vor allem im Westen von recht dichten Büschen und Sträuchern durchzogen ist. Ältere Stadtansichten (vor der Beschießung 1850) zeigen, dass vor allem nach Süden und Norden nicht immer ein durchgehender Baumkranz zu finden war, und sich die Baumreihen zudem transparenter zeigten als heute. Im Westen und Süden wird die Stadtsilhouette traditionell durch eine harte Gebäudekante geprägt, während sich nach Osten und Norden damals wie heute eine aufgelockerte Bebauung mit Höfen, Gärten und Gebäuderückseiten zeigt. Aus allen Himmelsrichtungen prägen seit jeher die markanten Türme der lutherischen Kirche (Turmneubau zur Mitte des 18. Jahrhunderts) und der Remonstrantenkirche (neu errichtet nach Zerstörung 1850) die ansonsten in der Höhe recht einheitliche Bebauung der Stadt.

Die heutigen Eingänge zur Altstadt werden der herausragenden kulturhistorischen und denkmalpflegerischen Bedeutung der Stadt nur teilweise gerecht. Dies trifft insbesondere auf die beiden historischen Stadteingänge („Goldenes Tor“ und „Holmer Tor“, s. o.) zu.

- Durch das „Goldene Tor“ sollte einst vom Hafen her Wohlstand und Reichtum in die Stadt gebracht werden. Für Besucher, die mit dem PKW anreisen sowie für Nutzer des Wohnmobilstellplatzes ist das Goldene Tor heute der wichtigste Zugang aus Richtung der Bundesstraße 5. Dafür präsentiert sich der Bereich ernüchternd und ungeordnet, ohne spezifische Aufenthaltsqualität. Vor allem im mittleren und östlichen Teil der Straße „Am Deich“ dominieren leerstehende oder untergenutzte, teils baufällige oder erheblich sanierungsbedürftige Gebäude, darunter das ortsbildprägende alte Zollhaus. Der Straßenraum weist erhebliche Schäden auf, die Parkplätze erscheinen behelfsmäßig und es mangelt an Infrastruktur für Besucher. Im Westteil der Eingangssituation sind an der Straße „Am Deich“ im Zuge der zurückliegenden Sanierung Parkplätze angelegt worden, doch wer Friedrichstadt von hier aus erreicht, nimmt die Strahlkraft der Altstadt – obwohl sie keine 100 m entfernt ist – kaum wahr.

**Abbildungen 27 und 28:** Eingangssituation im Bereich Goldenes Tor / Am Deich

- Das Holmer Tor hat als zentraler Brückenzugang vom Stapelholmer Land ebenfalls große historische Bedeutung. Vom motorisierten Verkehr wird es heute nachrangig genutzt. Auf dem Stapelholmer Platz, unmittelbar nördlich der Brücke außerhalb der Altstadt, befinden sich die Jugendherberge und ein größerer Pkw- und Busstellplatz, so dass viele Besucher und Gruppen über die Brücke am Holmer Tor zu Fuß in die Stadt gelangen. Des Weiteren eröffnete 2017 eine große Senioreneinrichtung etwa 150 m nördlich der Brücke, deren Bewohner und Besucher ebenfalls diesen Altstadtzugang bevorzugen. Die Eingangssituation am Holmer Tor präsentiert sich zwar ohne eklatante Missstände, aber mit unausgeschöpften Potenzialen, insbesondere im Hinblick auf die eben genannten zu Fuß gehenden Besucher. Sämtliche angrenzenden Gebäude besitzen als geschützte Einzeldenkmale wie auch als Teil der Baugruppe Holmertorstraße mit repräsentativen zwei- und dreigeschossigen Gebäuden besondere kulturhistorische Bedeutung und prägen den platzartig geöffneten Straßenraum – den einzigen dieser Art innerhalb der Altstadt. Die aktuelle Nutzung als Parkplatz steht nicht im Einklang mit dem städtebaulichen und funktionalen Potenzial und der historischen Bedeutung des Standorts. Auch die Barrieren im Straßenraum (Bordsteinkanten, Kopfsteinpflaster) sind angesichts der Nähe der Seniorenanlage als problematisch anzusehen.

Neben den beiden ursprünglichen Stadteingängen sind inzwischen zwei weitere, stark frequentierte Zufahrten zur Altstadt geschaffen worden, die für den motorisierten Verkehr heute eine größere Bedeutung besitzen als die historischen Erschließungen: Im Südwesten die Brücke vom Eiland und im Osten die über den Ostersielzug auf die Ostermarktstraße führende Brückenstraße:

- Der Zugang zur Altstadt aus / in Richtung Husum über das Eiland – in früheren Zeiten mittels einer Schleuse (über den Westersielzug) und eine Drehbrücke (über den Binnenhafen) – ist in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts geschaffen worden. Heute stellt er für die große Zahl der Besucher aus südlicher und westlicher Richtung (u.a. von der Nordseeküste und aus dem Hamburger Raum) den schnellsten Weg zum Altstadt-Zentrum dar. Beiderseits der Brückenzufahrt befindet sich jeweils ein als Baudenkmal eingestuftes Gebäude, beide jedoch aktuell ohne größere Strahlkraft. Der Uferbereich ist durch eine verwahrloste gastronomische Terrassenanlage (bzw. Dauerbaustelle) geprägt.

*„Die heutigen Eingänge zur Altstadt werden der herausragenden kulturhistorischen und denkmalpflegerischen Bedeutung der Stadt nur teilweise gerecht. “*

**Abbildungen 29 bis 32:** Eingangssituation am Holmer Tor heute (oben) und historisch (unten)

- Der über die Brückenstraße führende Altstadtzugang ist im Zuge der Errichtung der Eiderbrücke 1916 geschaffen worden und führt über die Ostermarktstraße direkt zum Marktplatz. Daher ist dies heute die zentrale Zufahrt für Altstadt-Besucher aus dem östlichen Bereich, insbesondere aus den östlich des Stadtkerns gelegenen Wohngebieten der Nachkriegszeit. Die Brücke ist funktional gestaltet und erlaubt Einblicke auf die rückwärtigen, uneinheitlich gestalteten privaten Uferböschungen des Ostersielzugs und auf die Barackenfenne.

An der gegenüber liegenden Westseite des „Straßen-Ts“ befindet sich in Verlängerung der Westermarktstraße ein Stadteingang für den nicht-motorisierten Verkehr, der die Altstadt über zwei Brücken (über den Binnenhafen und den Westersielzug) mit dem Bahnhof verbindet; ein sehster Eingang befindet sich in Form einer weiteren Brücke für den nicht-motorisierten Verkehr im Nordosten der Altstadt.

| STADTANSICHT UND STADTEINGÄNGE | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Historische Stadtsilhouette mit einheitlicher Bauhöhe und prägenden Kirchtürmen weitestgehend erhalten<br>• Strahlkraft der Silhouette in der flachen Landschaft<br>• Unverändert in Hinterstadt tendenziell lockerere Bebauung als in Vorderstadt<br>• Noch existierende historische Stadteingänge | • Teilweise eingeschränkte Transparenz des umgebenden Baumkranzes<br>• Unausgeschöpftes Potenzial der historischen Platzsituation Holmer Tor<br>• Teilweise desolate Situation im Bereich Am Deich / Goldenes Tor |

## *Raumkanten und Sichtbezüge*

Die planmäßige Anlage der Altstadt mit ihrer rechtwinkligen Blockstruktur bildet die Grundlage für die bis heute harmonische, geschlossene Gesamtwirkung des Altstadtkerns. Die im Laufe der Zeit in Baulücken errichteten Häuser wie auch die Wiederaufbauten nach der Beschießung 1850 passen sich mit ihrer Kleinmaßstäbigkeit in die historische Struktur ein und nehmen den erhaltenen älteren Bauten nicht ihre Wirkung. Abgesehen von schmalen Durchgängen, vielfach ehemals Brandgängen, prägen geschlossene Raumkanten die Baustruktur vor allem in der Vorderstadt, überwiegend auch in der Hinterstadt. Durchbrochen werden die Raumkanten vorwiegend an Bauwerken mit besonderer Bedeutung, insbesondere Sakralgebäuden. So springt die Baulinie an der katholischen Kirche zurück, die Kirchhöfe der Remonstranten-Kirche und der protestantischen Kirche sowie der jüdische Friedhof bilden die einzigen größeren Unterbrechungen der Bauflucht. Nicht geschlossen sind die Raumkanten zudem in der Vorderstadt in der Ostergrabenstraße (beidseitig) und neben dem heutigen Stadtarchiv. Vornehmlich in der Hinterstadt bilden mitunter flache Nebengebäude (z.B. Garagen) oder Mauern den Abschluss zur Straße und beeinträchtigen das Gesamtbild. Derartige Brüche sind allerdings in der Regel auch historisch anzutreffen gewesen.

**Abbildung 33:** Als Parkplatz genutzte Freifläche neben dem Stadtarchiv

In der zurückliegenden Sanierungsphase wurden an mehreren Standorten Störungen der Raumkanten bzw. Baustrukturen (beispielsweise durch größere Gewerbebetriebe) und Baulücken behoben und teils durch bauliche Ergänzungen geschlossen (z.B. in der Westerlilienstraße, Lohgerberstraße und in der Flachsblumenstraße).

**Abbildungen 34 und 35:** Lückenbebauung auf ehemals gewerblich genutzten Flächen in der Westerlilienstraße (oben) und in der Lohgerberstraße (unten)

Im Nordwesten der Hinterstadt (Am Treeneufer / Treenefeld) bilden jüngere Bauten aus dem 20. Jahrhundert eine lockerere Struktur (Reihen-, Doppel- und Einzelhäuser), wodurch gewissermaßen die historisch ländlich-landwirtschaftliche Prägung (Weideland) dieses Teilraumes aufgegriffen wird. Störende gewerbliche Nutzungen (Gaswerk) im äußersten Nordwesten der vormaligen offenen Stadtbinnengräsung wurden zurückgebaut. Die derzeitige parkähnliche Rasenfläche wird in Kürze in den „Aktivpark Treene“ umgewandelt.

Städtebaulich bedeutende Sichtbezüge bieten sich in der Altstadt vor allem dort, wo Freiräume im Siedlungsgefüge Blicke auf historische und prägende Bauensemble sowie Grünräume freigeben.

Dies ist in besonderer Weise am historischen Marktplatz und entlang des Mittelburggrabens der Fall. Der Blick auf die überwiegend noch aus der Gründungsphase überlieferten Treppengiebelfassaden an der westlichen Marktseite ist hier in besonderer Weise hervorzuheben. Er ist auch aus touristischer Sicht der wichtigste Anziehungspunkt Friedrichstadts. Wichtige Sichtbezüge ergeben sich zudem vom Markt über den Mittelburggraben zu der am holländischen Bürgerhaus der Renaissance orientierten Bausubstanz aus dem 17. bis 19. Jahrhunderts an der nördlichen Straßenseite „Am Mittelburgwall“, der Eckbebauung am Stadtfeld sowie zur protestantischen Kirche St. Christophorus. Ebenso bieten die Brücken über den Mittelburggraben in alle Richtungen beeindruckende und historisch kaum veränderte Eindrücke vom starken Wasserbezug der Grachtenstadt. Beeinträchtigt werden die Sichtbezüge insbesondere durch die derzeitige Nutzung bzw. erschwerte Zugänglichkeit des Marktplatzes (hohe Parkdichte, uneinheitliche Stadt- und Gastronomie-Möblierung /Wertigkeit der Außengastronomie, Barrieren/Absperrungen).

Ebenfalls hervorzuheben sind die Sichtbezüge an den historischen Stadteingängen. Am südlichen Stadteingang bietet sich nach wie vor ein beeindruckender Blick auf die vorwiegend aus der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts stammenden Wohn- und Geschäftshäuser am Fürstenburgwall. In der jüngeren Vergangenheit hat es hier teilweise Beeinträchtigungen durch eine zu dichte Vegetation an den Böschungen des Fürstenburgwalls gegeben. Der einstmals charakteristische Sichtbezug Fürstenburgwall - Goldenes Tor - (Alter) Hafen ist jedoch nicht mehr gegeben. Der Hafen ist für die Altstadtbesucher nicht mehr zu erahnen,

**Abbildung 36** (oben): Lithografie des Marktplatzes Mitte des 19. Jahrhunderts
**Quelle:** Stadtarchiv Friedrichstadt

*„Die rechtwinklige bis heute die Grundlage geschlossene Gesamtwir-*

**Abbildung 37 und 38:**
Beeinträchtigungen der Sichtbezüge am steinernen Markt

zudem sehen aus der Prinzen- oder Prinzessstraße Hinaustretende, Spaziergänger am Fürstenburgwall oder Rastende auf der Bank am Ufer des Fürstenburggrabens auf eine prägnante städtebauliche Missstandssituation auf der gegenüberliegenden Seite. Hier ist zweifellos dringender Handlungsbedarf gegeben.

Am historischen Holmer Tor bietet sich der, wie erwähnt, durch die Parkplatznutzung beeinträchtigte Sichtbezug auf die historische Baugruppe gegenüber der Brücke. Hier wie auch auf den weiteren Brücken über den Ostersielzug lassen sich zudem die privat genutzten Uferböschungen einsehen, die einen insgesamt uneinheitlichen, mitunter auch ungepflegten Eindruck hinterlassen. Zugleich offenbart der Blick auf die Gärten und Uferböschungen auch die enormen Potenziale, die die Friedrichstädter Altstadt hier als Wohnstandort bietet: Private Gärten in unmittelbarer Wasserlage mit Anlegestelle – eine derartige Ausstattung sucht man andernorts vergebens.

Abschließend ist auf die wichtigen Blickbezüge einzugehen, die sich durch die die Altstadt umgebenden bzw. durchziehenden Wasserzüge bieten: Am Ufer des Westersielzugs und an der Straße „Am Binnenhafen“ sowie teilweise am Ufer der Treene im Norden sind die Aussichten aktuell in weiten Bereichen erheblich durch die teilweise dichte Vegetation gestört. Auch privat angeeignete und durch Hecken o.ä. abgeschirmte Uferbereiche beeinträchtigen vormals attraktive und historisch bedeutsame Sichtzusammenhänge. Der Ostersielzug ist durch die Privatgärten (s. o.) ohnehin schwer zugänglich; die Blickachsen sind hier, wie auch entlang des Mittelburggrabens im Herzen der Altstadt, insbesondere von den Brücken aus gut erlebbar.

*Blockstruktur bildet für die harmonische, kung des Altstadtkerns.“*

Abbildung 39 und 40 (unten): Sichtbezüge Mittelbrüch / Am Mittelburggraben, Ufer am Westersielzug

**RAUMKANTEN UND SICHTBEZÜGE**

Stärken/Qualitäten

- Insgesamt harmonische, geschlossene Gesamtwirkung des Altstadtkerns
- Wenige störende Bauwerke hinsichtlich Maßstäbigkeit trotz unterschiedlicher Entstehungsphasen
- Insgesamt gelungene Reparaturen/Eingriffe der letzten Sanierung
- Vielfältige hoch attraktive Sichtbezüge zwischen Gebäudeensembles / Wasserzügen / Grün- und Freiflächen, vor allem im Bereich des Marktplatzes und am Mittelburggraben
- Vielerorts Sichtbezüge zum Wasser

Schwächen/Mängel

- Teilweise beeinträchtigte Raumkanten durch flache Nebengebäude (z.B. Garagen), Mauern oder untergenutzte Flächen
- Am Westersielzug und im Westteil des Fürstenburggrabens teils gestörte Sichtbezüge zum Wasser, durch private Aneignungen abgeschirmte Zonen
- Sichtbezug zum Wasserzug alter Hafen nicht mehr gegeben
- Am Markt durch intensive Nutzung teilweise verstellte Sichtbezüge

## *Straßenräume und Plätze*

Der Straßenraum ist seit jeher vielfältig, teils konkurrierend und überlagernd genutzt worden, u.a. als Verkehrs-, Aufenthalts- und Spielfläche. Historisch war der Straßenraum in die (öffentliche) Fahrbahn und einen halböffentlichen, 1 m breiten Übergangsraum unterteilt, der von den Anliegern zu unterhalten war aber auch individuell genutzt sowie gestaltet werden konnte. Diese „Stubbenzone“ konnte mit Bänken möbliert, als Lager- oder Verkaufsfläche genutzt, bepflanzt oder nach eigenem Geschmack gepflastert werden. Heute werden die Straßenräume klar in Fahrbahnen und Bürgersteige untergliedert. Sie sind in hohem Maße durch den fahrenden oder parkenden motorisierten Verkehr dominiert.

Gewissermaßen in Tradition des Stubbenrechts sind gleichwohl noch heute vielfach individuelle Gestaltungen und Nutzungen des Bereiches entlang der Gebäudekanten anzutreffen, mit insbesondere Sitzbänken und kleineren Bepflanzungen. Auch weisen die gepflasterten Bürgersteige in vielen Straßen unterschiedliche, teils gar „bunt“ gemischte Pflasterungen auf, mit einem abgesetzten Streifen vor den Gebäuden. Die Nutzung ist dagegen heute weitgehend auf den Fußgängerverkehr beschränkt – vor den Häusern spielende Kinder sind bei den Begehungen nicht angetroffen worden.

Um den historischen Charakter des Siedlungsgefüges zu betonen ist auf den Fahrbahnen der Altstadt im Zuge der zurückliegenden Sanierung wieder Kopfsteinpflaster verlegt worden. Hier verkehren heute fast ausschließlich motorisierte Fahrzeuge – auch weil das unebene Kopfsteinpflaster mit seinen tiefen Fugen beispielsweise mit dem Fahrrad schwer zu befahren ist. Gerade ältere Personen, mobilitäts- oder seheingeschränkte Menschen bspw. mit Rollatoren, Rollstühlen oder Kinderwagen haben einige Mühe, Fahrbahnen vor allem an Einmündungen zu überqueren.

*„Um den historischen Charakter zu betonen, ist Kopfsteinpflaster verlegt worden– mit seinen tiefen Fugen ist es z.B. für Fahrräder schwer zu befahren“*

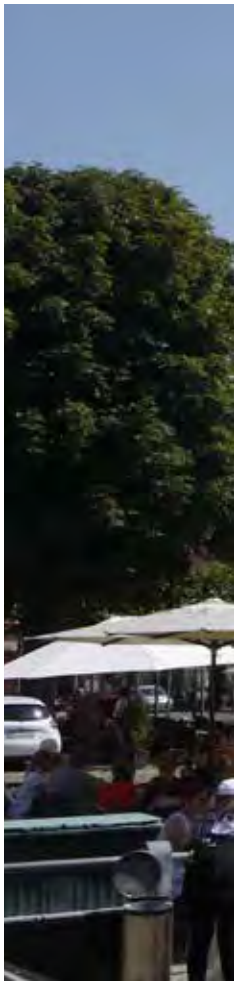


**Abbildung 41 und 42** (links): Straßenräume: Einmündung Westermarktstraße / Am Binnenhafen (oben), Fußgängerzone Prinzenstraße (unten)

**Abbildung 43** (rechts): Blick auf den Marktplatz

Die zentrale Platzsituation der Friedrichstädter Altstadt bildet der direkt an den Mittelburggraben angebundene historische Marktplatz. Weil er mit der Größe eines Baublocks aufgrund der ausbleibenden wirtschaftlichen Dynamik überdimensioniert erschien, wurde er Anfang des 18. Jahrhunderts in einen parkähnlichen grünen Markt im Osten und einen steinernen Markt im Westen unterteilt. Seit 1913 sind beide Bereiche durch eine niedrige eiserne Abgrenzung getrennt, die einst zum Anbinden der Pferde diente. Derartige Einfassungen grenzen heute auch den den Platz umgebenden Straßenraum, den Parkplatz im Ostteil des steinernen Markts und den benachbarten Gastronomiebereich voneinander ab. Der steinerne Markt ist mit historischer Kopfsteinpflasterung versehen. In Kapitel 4.7 wird die Bestandsaufnahme für den Marktplatz weiter vertieft.

Vom Marktplatz geht in südlicher Richtung die Prinzenstraße ab, die als zentrale Geschäftsstraße der einzige Fußgängerbereich in der Altstadt ist. Allerdings ist an den beiden Kreuzungsbereichen der Querverkehr von der Westerhafen- in die Kirchenstraße (und umgekehrt) bzw. von der Mittelgraben- in die Neue Straße zulässig, so dass der reine Fußgängerbereich dort abrupt unterbrochen wird.

| STRASSENRÄUME UND PLÄTZE | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Kopfsteinpflaster verleiht den Straßen und Plätzen historische Anmutung<br>• Vielerorts attraktive, liebevolle individuelle Gestaltungen und Nutzungen des Streifens entlang der Gebäude<br>• Wertige, recht gut begehbare Pflasterungen der Bürgersteige | • Durch motorisierten Verkehr (insbesondere auch ruhend) dominierte Straßenräume<br>• Kopfsteinpflaster als massive Einschränkung für mobilitätseingeschränkte Personen, (insbesondere Rollatoren, Rollstühle, Kinderwagen), Hemmfaktor für Fahrradnutzung<br>• Offener Charakter des Marktplatzes durch Abgrenzungen und intensive Nutzung beeinträchtigt |

## *Wasserflächen und Grünzüge*

Die Altstadt Friedrichstadts ist von Wasserflächen umgeben und durchzogen. Die planmäßig im Zuge der Stadtanlage ausgehobenen Grachten mit ihren baumbestanden Uferböschungen, die Sielzüge, Hafenbecken und die Treene prägen und gliedern die Stadt und verleihen ihr ihren speziellen „holländischen Charme“. Abgesehen vom Anfang des 18. Jahrhunderts zugeschütteten und heute als Grünzug genutzten Norderburggraben sind die Wasserflächen bis heute weitestgehend in ihrer ursprünglichen Anmutung erhalten. Ihre Nutzung hat sich demgegenüber erheblich verändert: Während die Transportfunktion für Handel und Gewerbe heute faktisch keine Rolle mehr spielt, sind die Gewässer von zentraler Bedeutung für den Fremdenverkehr sowie für die Freiraum- und Wohnqualität der Altstadt.

Partiell ungepflegte Uferbereiche, beschränkte Zugänglichkeit, marode private Bootanleger und zugewachsene Uferböschungen beeinträchtigen die Strahlkraft der Wasserzüge teilweise erheblich. Entsprechende Handlungsbedarfe und Entwicklungspotenziale sind speziell für das Ufer entlang der Straße Am Westersielzug und am Mittelburggraben auszumachen. Am Alten Hafen beeinträchtigt der massive Sanierungsbedarf der historischen Kaimauer eine intensivere Nutzung für den Freizeitverkehr.

Neben den Uferböschungen der Wasserflächen stellen das Stadtfeld und der grüne Markt die bedeutendsten Grünzüge im Stadtraum dar. Hinzu kommen die Kirchhöfe der Kirchen der verschiedenen Konfessionen. Nicht zuletzt wegen der immer dichter gewordenen Bebauung der Stadt (auch der Blockinnenbereiche) kommt diesen Freiräumen unter stadtökologischen Gesichtspunkten aber auch für die Qualität des Wohnumfeldes und die touristische Aufenthaltsqualität große Bedeutung zu. Seit einigen Jahren ist die Aufenthaltsqualität am Stadtfeld durch große Krähenpopulationen erheblich eingeschränkt.

*„Die Wasserflächen sind bis heute weitestgehend in ihrer ursprünglichen Anmutung erhalten“*

Unter Kapitel 4.6 wird die Bestandsaufnahme für die Freiräume weiter vertieft.

| STRASSENRÄUME UND PLÄTZE | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Wasserzüge und Grünbereiche als Anziehungspunkte für Besucher und Bewohner<br>• Weitgehend historische Anmutung der Wasserzüge und Grünbereiche | • Partiell ungepflegte Uferbereiche, marode private Bootanleger und zugewachsene Uferböschungen an den Sielzügen und Grachten<br>• Wasser ist vielerorts präsent, aber kaum zugänglich<br>• Marode historische Kaimauer (Alter Hafen)<br>• Stadtfeld und grüner Markt ohne spezielle Aufenthaltsqualitäten und Nutzungsanlässe<br>• Krähenproblematik am Stadtfeld |

**Abbildung 44 und 45: Uferbereich Mittelburggraben (links) und Grünzug Stadtfeld (rechts) mit Entwicklungspotenzial**

## *Gebäudetypologien*

*„Das Stadtbild wird in besonderer Weise durch das Nebeneinander von Gebäuden unterschiedlicher Bauepochen und -stile geprägt“*

Aufgrund der wechselvollen Geschichte der Stadt, speziell den starken Beschädigungen und hohen Verlusten im Jahr 1850, wird das Stadtbild Friedrichstadts in besonderer Weise durch das Nebeneinander von Gebäuden unterschiedlicher Bauepochen und -stile geprägt. Unter den noch aus der Gründungsphase der Stadt stammenden Gebäuden finden sich vielfach schmale Giebelhäuser mit mehreren Geschossen und leicht nach vorn stehenden, verzierten Fassaden. Erhaltene Ensembles aus dem 17. Jahrhundert finden sich u.a. an der Westseite des Marktes, an der Wester- und Ostermarktstraße und in der Prinzenstraße. Die in den späteren Epochen errichteten Gebäude sind dagegen überwiegend traufständig, vielfach mit verputzter und geweißter Fassade, teils mit Zwerchgiebel. Insgesamt dominieren mit einem Anteil von etwa 60 % traufständig angeordnete Gebäude.

Die Häuser in der Friedrichstädter Altstadt haben in der Regel ein oder zwei Vollgeschosse, nur etwa 5 % der Gebäude besitzen drei Geschosse. Diese höheren Bauten stammen teilweise noch aus der Gründungsphase und sind vor allem an repräsentativen Standorten zu finden, so an den Hauptachsen des Stadtgrundrisskreuzes (Marktplatz, Prinzenstraße, Mittelburgwall) sowie am Fürstenburggraben und am Straßenzug Westermarktstraße/Ostermarktstraße. Den Abschluss der Altstadt-Bebauung nach Westen bilden in der Hinterstadt (Am Westersielzug ) vornehmlich traufständige eingeschossige Gebäude, in der Vorderstadt (Straßenzug Am Binnenhafen) machen Giebelhäuser etwa die Hälfte des Bestandes aus, hier gibt es auch einen höheren Anteil zweigeschossiger Gebäude.

Im Untersuchungsgebiet liegt der Anteil niedrigerer Gebäude mit nur einem Vollgeschoss bei etwa 40 %. In der Hinterstadt sind eingeschossige Gebäude deutlich häufiger anzutreffen, vor allem in den später bebauten Bereichen nördlich des Straßenzuges Westerlilienstraße/Osterlilienstraße. In der Vorderstadt finden sich vor allem im östlichen, ursprünglich bevorzugt von Handwerkern bewohnten Bereich eingeschossige Gebäude, beispielsweise in der Lohgerberstraße und in der Ostergrabenstraße.

Die Kleinteiligkeit der Baukörper wird auf der Altstadtinsel nur an wenigen Stellen durch überwiegend in der Nachkriegszeit entstandene größere Bauten durchbrochen. Im Baublock Kaneelstraße / Westerlilienstraße sind bei der letzten Sanierung im Zuge der Neuordnung einer ehemaligen

**Abbildung 46 bis 49:**
Gemischte Bautypologien in der Kirchenstraße (oben links) und in der Westerhafenstraße (oben rechts); Zwei-bis dreigeschossige Bebauung am Fürstenburgwall (unten links), eingeschossig an der Flachsblumenstraße (unten rechts)

gewerblich genutzten Fläche Gewerbenutzung größere, aber städtebaulich noch verträgliche Wohnbauten entstanden. Das auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Westerlilienstraße, an der Ecke zur Straße „Am Westersielzug“ gelegene Stadtarchiv, Teil des ehemaligen Schulgebäudes aus den 1950er Jahren, stellt dagegen einen städtebaulichen Fremdkörper dar. Im positiven Sinne ortsbildprägend ist das heute als Senioreneinrichtung genutzte, denkmalgeschützte ehemalige Friedrichstädter Krankenhaus aus dem späten 19. Jahrhundert. Im Ostteil der Straße „Am Treenefeld“ prägt ein größerer Garagenbau als städtebaulicher Missstand das Straßenbild.

An den Rändern des Untersuchungsgebietes sind drei prägende, als Arbeitersiedlungen errichtete Ensembles aus den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts zu finden. Dazu gehören die giebelständigen Backstein-Wohnhäusern auf der sog. Barackenfenne aus den Jahren 1904/05 (Einzeldenkmale, Sachgesamtheit), die aus neun eingeschossigen giebelständigen Backsteingebäuden bestehende Zeile in der Straße „Am Treenefeld “ (ebenfalls als Einzeldenkmale, Sachgesamtheit eingestuft) sowie eine nicht denkmalgeschützte geschlossene Wohnhauszeile aus eingeschossigen, traufständigen Wohnhäusern „Am Treeneufer“. Ebenfalls aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg stammt die villenartige, ein- bis zweigeschossige Bebauung auf der östlichen Seite des Ostersielzugs, darunter auch das mit Treppengiebel versehene ehemalige Gemeindehaus der Remonstranten (errichtet 1910).

Weiter nördlich befinden sich auf der Ostseite des Ostersielzugs verschiedene jüngere Großstrukturen, darunter die DJH Jugendherberge Friedrichstadt an der Ostdeutschen Straße, der EDEKA-Supermarkt an der Brückenstraße (beide 1-geschossig) und das 2017 fertiggestellte Seniorenzentrum Großer Garten.

**Abbildung 50 und 51:** Ehemaliges Friedrichstädter Krankenhaus (unten) und Stadtarchiv (rechts)

**Abbildung 52 und 53:** Großstrukturen östlich des Ostersielzugs: EDEKA-Markt (rechts) und Seniorenwohnheim (unten)

| RAUMKANTEN UND SICHTBEZÜGE |
|---|
| Stärken/Qualitäten |
| • Insgesamt harmonisch anmutende, gemischte Gebäudetypologie mit Zeugnissen aller Phasen der einzigartigen Stadtgeschichte<br>• Wenig „Bausünden“ der Nachkriegszeit<br>• Großstrukturen außerhalb der historischen Altstadt<br>• Konzentration höherer, prägender Bauten speziell an zentralen Achsen |
| Schwächen/Mängel |
| • Vereinzelte städtebaulich störende Objekte |

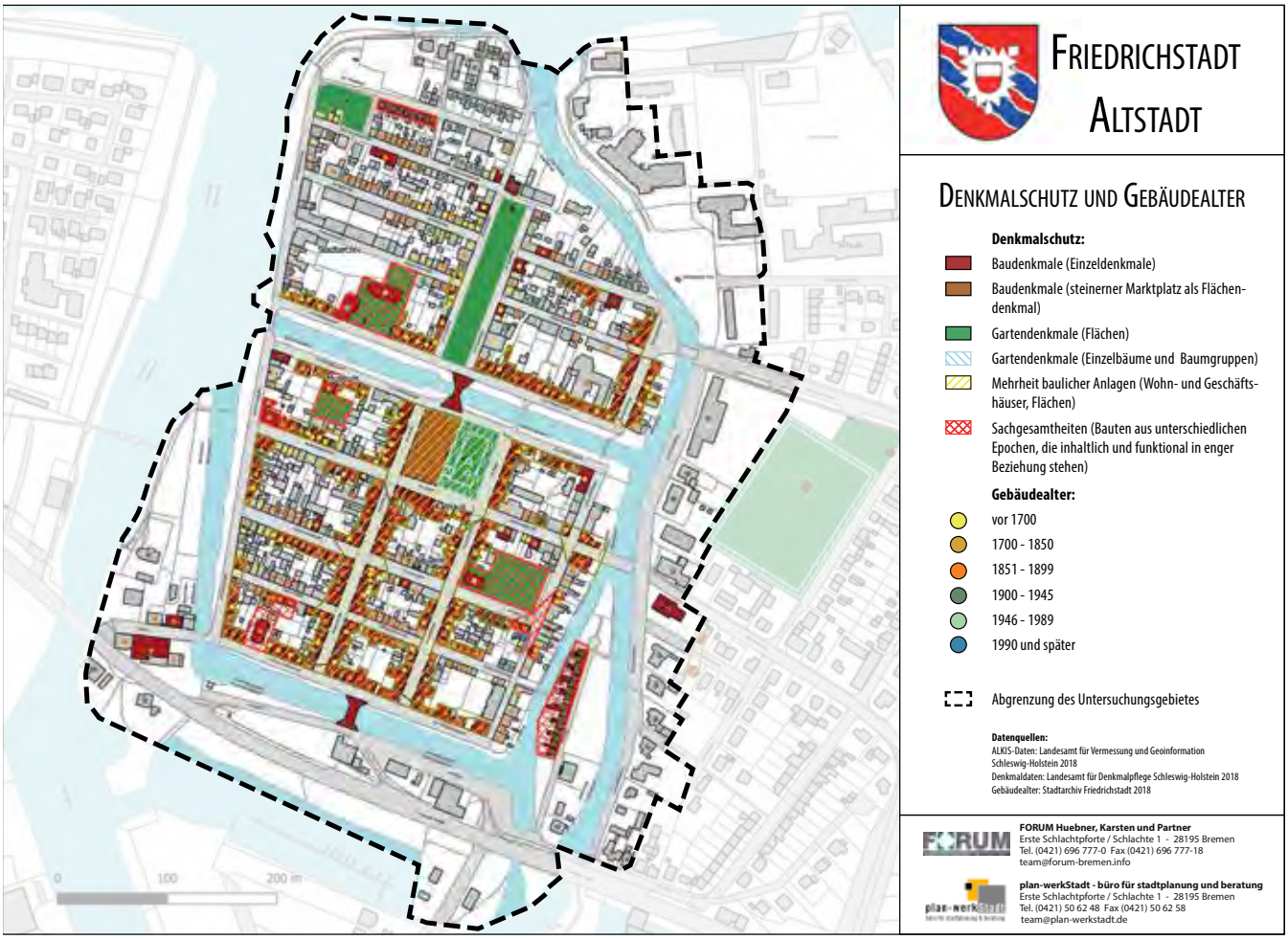
## *Weitere denkmalbezogene Aspekte*

Die spezifischen kulturhistorischen Rahmenbedingungen der fast 400-jährigen Stadtgeschichte haben die ursprünglichen Stadtstrukturen der Gründungsphase überformt – sei es durch Umbauten, Ergänzungs- oder Ersatzgebäude, Umnutzungen oder Siedlungserweiterungen – und der Altstadt ein charakteristisches Gepräge verliehen. Beträchtliche Teile der Altstadt Friedrichstadts werden daher heute zusätzlich zum Status als Flächendenkmal auch gesondert als eigenständige bauliche Anlage, als Denkmalensemble (Sachgesamtheit oder Mehrzahl baulicher Anlagen) oder als Gartendenkmal in der Denkmalliste des Landes Schleswig-Holstein geführt. Es genießen somit bei weitem nicht nur aus der Gründungsphase Friedrichstadts stammende Elemente des historischen Stadtkerns den Denkmalschutzstatus.

Mit dem Inkrafttreten des neuen Denkmalschutzgesetzes haben sich in Schleswig-Holstein im Januar 2015 einige neue Sachverhalte ergeben. So wird die Kategorie der „einfachen Kulturdenkmale“ künftig nicht mehr geführt. Die bisher entsprechend eingestuften Bauwerke, wie auch der sonstige, übrige historische Baubestand einschließlich der historischen Garten- und Parkanlagen sind im Rahmen des Projekts „Revision und Schnellerfassung der Kulturdenkmale“ nach den Denkmalwertkriterien des neuen Gesetzes überprüft, und bei vorliegender Denkmaleigenschaft (besonderer Wert) gemäß § 2 Abs. 2 in Verbindung mit § 8 Abs. 1 DSchG in die Denkmalliste des Landes eingetragen worden. Der diesbezügliche Eintragungsvorgang ist für die Stadt Friedrichstadt zum Jahresende 2018 weitestgehend abgeschlossen wor-

**Abbildung 54:** Karte Denkmalschutz in der Altstadt Friedrichstadt

**Quelle:** Kartengrundlage ALKIS-Daten, Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein 2018, Denkmalschutz: Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein; Gebäudealter: Stadtarchiv Friedrichstadt; eigene Darstellung



den. Gemäß § 8 Abs. 1 DSchG ist ein Objekt jedoch bereits mit erfolgter Feststellung der Denkmaleigenschaft von Gesetzes wegen (ipsa lege) als Kulturdenkmal geschützt, auch wenn die Eintragung in die Denkmalliste mitsamt förmlicher Eigentümerbenachrichtigung noch nicht erfolgt ist.

Alle bis Januar 2015 bereits unter Schutz stehenden ehemals „besonderen Kulturdenkmale“ mit Eintragung in das ehemalige Denkmalbuch (gemäß altem Gesetz von 2012) sind auch nach neuem Gesetz weiterhin Kulturdenkmale und entsprechend sämtlich in die Denkmalliste des Landes eingetragen.

Bei Eigentümern und Bewohnern wird die hohe denkmalpflegerische Wertschätzung der Friedrichstädter Altstadt aufgrund der damit verbundenen Einschränkungen teilweise distanziert gesehen. Diese Skepsis hängt auch mit den in der Ortsgestaltungssatzung festgelegten Auflagen zusammen.

## *Räumliche Schwerpunkte des Denkmalbestandes*

Hinsichtlich des denkmalgeschützten Kulturgutes lassen sich im Untersuchungsgebiet verschiedene Schwerpunkträume ausmachen (vgl. Abb. 54). Eine besonders hohe Denkmaldichte weist dabei sowohl im Hinblick auf die Baudenkmale als auch auf die Gartendenkmale insbesondere das o.g. Stadtgrundrisskreuz mit Mittelburggraben, Marktplatz, Stadtfeld und Prinzenstraße auf. Hinzu kommen die historischen Eingangssituationen in die Altstadt am Holmer Tor und am Goldenen Tor. Dieser zentralen Räume standen seit jeher hinsichtlich Gestaltung und repräsentativer Bebauung in besonderer Weise im Fokus der Stadtentwicklung.

So stehen

- die historische Hauptachse Prinzenstraße mit ihren überwiegend zweigeschossigen Wohn- und Geschäftshäusern, darunter das Paludanushaus (Prinzenstraße 28, erbaut 1637) und das Doppelgiebelhaus (Prinzenstraße 28, von 1624),
- die zwei- bis dreigeschossigen, repräsentativen Gebäude am Marktplatz, darunter die prägenden, überwiegend aus dem 17. Jahrhundert stammenden, mit Treppengiebeln versehenen Bauten an der Westseite des Marktes (darunter die noch heute betriebene Apotheke, Am Markt 19), das Rathaus (Am Markt 11), das heute gastronomisch genutzte ehemalige Rathaus (Am Markt 12) das ehemalige Hotel (Am Markt 7), die noch heute betriebene Apotheke (Am Markt 19) und weitere Wohn- und Geschäftshäuser,
- die zum ehemaligen alten Hafen ausgerichteten, vornehmlich traufständigen und zwei- bis dreigeschossigen Wohn- und Geschäftshäuser am Fürstenburgwall,
- die repräsentativen, überwiegend gut erhaltenen, im Nordteil mit Sichtbezügen zum Markt ausgerichteten Wohnhäuser beidseits der zentralen Achse am Mittelburggrabens, darunter die Alte Münze, heute Standort des Stadtarchivs (Am Mittelburgwall 25, erbaut um 1626)
- sowie die Baugruppe an der Holmertorstraße, darunter die zwei- bis dreigeschossigen repräsentativen Bauten an der Kreuzung vor der Brücke

fast ausnahmslos als Ensembles (Mehrheiten baulicher Anlagen) teilweise auch als Einzeldenkmale unter Denkmalschutz. Die Gebäude stammen überwiegend aus dem 17. Jahrhundert oder aus der Wiederaufbauphase nach 1850.

Weitere geschützte Ensembles finden sich am westlichen Außenrand der Planstadtanlage am Binnenhafen, entlang der Westermarktstraße, an der Brücke über den Ostersielzug, an der Ostermarktstraße und am Stadtfeld. Auch die meist ein- bis zweigeschossigen, überwiegend traufständigen, in der Mehrzahl als Wohngebäude errichteten Backsteinbauten gemischten Baualters an der Prinzeßstraße sind als Ensembles in die Denkmalliste eingetragen.

Derzeit sind insgesamt 77 der ca. 620 Hauptgebäude Im Untersuchungsgebiet als

**Abbildung 55 bis 61:** Denkmalensembles Am Mittelburgwall, Westermarktstraße, Am Fürstenburgwall und Holmertorstraße (links von oben nach unten); Einzeldenkmale Am Markt 1, Am Fürstenburgwall 7 und Am Stadtfeld 31 (rechts von oben nach unten)

Einzeldenkmale erfasst, das entspricht in etwa jedem achten Haus (12,5 %).

Als Sachgesamtheiten – inhaltlich / funktional in enger Beziehung stehende Bauten aus unterschiedlicher Epochen – unterliegen zum einen die Sakralbauten der Altstadt (Mennoniten-Kirche / -Bethaus, Remonstrantisch-Reformierte Kirche, Evangelisch-Lutherische Kirche St. Christophorus, Römisch.-Katholische Kirche St. Knud sowie die ehemalige Synagoge (mit ehem. Judenschule und Rabbinat) einschließlich ihrer Kirchgärten bzw. Friedhöfe dem Denkmalschutz. Hinzu kommen die bereits erwähnten Arbeitersiedungen am Treenefeld und am Inselweg sowie drei Gruppen aus jeweils zwei eingeschossigen, traufständigen Handwerkerhäusern aus der Mitte des 19. Jahrhunderts im Bereich Kirchenstraße/Lohgerberstraße.

*„Eine besonders hohe Denkmaldichte (Baudenkmale, Gartendenkmale) findet sich am Stadtgrundrisskreuz. Und: Jedes achte Haus ist ein Einzeldenkmal“*

**Abbildung 62 und 63:** Denkmalensembles Arbeitersiedlungen am Inselweg (oben) und am Treenefeld (unten)

## *Gartendenkmale*

Im Untersuchungsgebiet sind neben den Kirchplätzen und Friedhöfen (Alter Jüdischer Friedhof, Mennoniten-Kirchhof, Evangelisch-lutherischer Kirchhof und Remonstranten-Kirchhof) auch der in etwa zu gleichen Teilen in einen gepflasterten Abschnitt auf der Westseite und einen parkähnlichen Teil auf der Ostseite geteilte Marktplatz und der Grünzug Stadtfeld als Gartendenkmale in die Denkmalliste eingetragen.

In etwa auf der Mitte des Marktes steht ein ebenfalls denkmalgeschütztes kleines, mit plattdeutschen Sprüchen des Dichters Klaus Groth verziertes Brunnenhäuschen von 1879. Der grüne Markt ist vermutlich seit Anfang des 18. Jahrhunderts von Linden umrahmt. Es wird angenommen, dass sie im Zusammenhang mit der Zuschüttung des Norderburggrabens und der Anlage des heutigen Stadtfelds gepflanzt worden sind. Auf Grundlage eines 2008 beschlossenen gartendenkmalpflegerischen Konzepts mit Pflegeplan und Nachpflanzungskonzept verfolgt die Stadt in enger Zusammenarbeit mit dem Landesamt für Denkmalpflege das Ziel, das einstige geschlossene Erscheinungsbild des grünen Marktes wiederherzustellen, das infolge unsachgemäßer Baumpflege und Neupflanzungen bedroht war.

## *Weitere Kulturdenkmale im Untersuchungsgebiet*

Abgerundet wird der Denkmalbestand im Untersuchungsgebiet durch

- eine Reihe von Hausmarken, die teils auch von den jeweiligen Vorgängerbauten stammten,
- das Reichsgründungsdenkmal auf dem grünen Markt (von 1891),
- das Denkmal (von 1983) für die Gefallenen der Schleswig-Holsteinischen Armee
- und zwei historische Brückenbauwerke – die Mittelbrücke aus dem späten 18. Jahrhundert und der Brücke „Goldenes Tor“ aus dem 19. Jahrhundert.

Die Strahlkraft einer Reihe dieser Kulturdenkmale ist durch städtebauliche oder gestalterische Defizite im unmittelbaren Umfeld eingeschränkt.

**Abbildung 64 bis 67:** Gartendenkmale „Grüner Markt“ (links) und Stadtfeld (rechts oben); Kulturdenkmale „Brunnenhäuschen“ (rechts mitte) und Denkmal für die Gefallenen der Schleswig-Holsteinischen Armee (rechts unten), jeweils mit Umfelddefiziten

**Abbildung 68** (rechts): Straße Am Mittelburggraben (nordöstlicher Teil

| STRASSENRÄUME UND PLÄTZE | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Hohe Denkmaldichte, abgeschlossene Erfassung<br>• Viele Denkmalensembles, speziell an den zentralen Altstadtachsen und Eingangssituationen / Siedlungsrändern<br>• Denkmalobjekte und -ensembles aus allen Epochen der Stadtentwicklung | • Viele Gebäudeverluste durch Beschießung 1850<br>• Teilweise eingeschränktes Bewusstsein und Akzeptanz für Denkmalschutz |

# 4.4 VERKEHR, ERSCHLIESSUNG UND MOBILITÄT

## *Erschließung der Altstadt*

Die überregionale Anbindung Friedrichstadts erfolgt im Wesentlichen über die Bundesstraße 202 (vgl. Kap. 4.1), die unmittelbar südlich an der Altstadt vorbeiführt und in dieser Höhe auch Teil des Untersuchungsgebietes ist. Die B 202, die auf Friedrichstädter Gemarkung „Tönninger Straße“ heißt, verläuft grob in west-östlicher Richtung einmal quer durch das Gemeindegebiet und bindet somit alle Siedlungsbereiche über abzweigende Erschließungsstraßen an:

- Das Gewerbegebiet inklusive der darin liegenden Lebensmittelmärkte im Westen (erschlossen über die Van-Wouwer- und die Witzworter Straße, die von einem Kreisverkehr abgehen),
- den Bahnhof (über die Bahnhofstraße),
- die Siedlung „Seebüll“ (über die Koldenbüttler Straße),
- die Altstadt (Erschließung s. u.) sowie
- die Siedlungsbereiche östlich der Altstadt inklusive der dort befindlichen sozialen Infrastruktureinrichtungen (vgl. Kap. 4.9) über die Brückenstraße und die Schleswiger Straße.

**Abbildung 70:** Die Tönninger Straße (B 202) in Höhe des Westersielzugs

Auf Friedrichstädter Gebiet gibt es neben der B 202 nur eine weitere übergeordnete Straße: Die Landesstraße L 156 zweigt im Südosten der Stadt von der Tönninger Straße nach Süden ab und quert unmittelbar danach die Eider über eine denkmalgeschützte Klappbrücke in Richtung der im Landkreis Dithmarschen gelegenen Orte Lunden und Kleve (über die L 149). Kreisstraßen gibt es auf Friedrichstädter Gebiet nicht, alle anderen Straßen sind somit in kommunaler Hoheit.

Östlich der Altstadt zweigen die Schleswiger Straße und die Brückenstraße von der B 202 ab. Alle anderen Straßen östlich der Altstadt sind nicht mit der Tönninger Straße verbunden. Meist handelt es sich um Wohnstraßen, die untereinander verbunden sind oder in Sackgassen enden. Insgesamt sind die östlich der Altstadt gelegenen Siedlungsbereiche von der Tönninger Straße durch einen kleinen bewachsenen Wall gut abgeschirmt – früher verlief an dieser Stelle der Eiderdeich. Die Schleswiger Straße dient zusätzlich der Erschließung fast sämtlicher Betreuungs- und Bildungseinrichtungen Friedrichstadts, die an der oder nördlich der Straße liegen, sowie der Anbindung des Seniorenzentrums „Stella Vitalis“ und der Jugendherberge in Höhe des Stapelholmer Platzes (vgl. Kap. 4.9).

Hier, am Stapelholmer Platz, führt die Schleswiger Straße über eine den Ostersielzug überspannende Brücke in die Altstadt hinein (Holmer Tor) und stellt somit eine von insgesamt vier Erschließungen der Alt-

**Abbildung 71 (rechts):** Reisebusse in der Straße Am Deich

**Abbildung 72 (mitte links):** Das Holmer Tor am Ende der Schleswiger Straße in Blickrichtung Altstadt

**Abbildung 73 (mitte rechts):** Der Parkplatz an der Tönninger Straße

**Abbildung 74 (unten):** Das „Goldene Thor“ mit Blick aus der Altstadt heraus

**Abbildung 69:** Die Eider, Blickrichtung stromaufwärts; im Hintergrund die Brücke der L 156, die nach rechts in den Landkreis Dithmarschen führt

stadt für Kraftfahrzeuge dar. Die zweite Zufahrt erfolgt über die schon erwähnte Brückenstraße, die etwas weiter südlich über den Ostersielzug führt und in der Ostermarktstraße mündet (s. auch Kap. 4.3). Die dritte Zufahrtsmöglichkeit für den motorisierten Verkehr erfolgt über das „Goldene Thor“ im Süden, die vierte über die Straße Eiland von Südwesten her.

Das „Goldene Thor“ ist auch als Fußgängerbrücke von großer Bedeutung, denn hier – an der von der Tönninger Straße abzweigenden Straße Am Deich – ist ein Auffangparkplatz für PKW und Busse (s. u.) gelegen. Südlich der Altstadt, zwischen der Tönninger Straße und der Eider, befinden sich schließlich noch der „Alte Hafen“, heute ein Sportboothafen, und ein Wohnmobilstellplatz, die über die von der Tönninger Straße nach Süden abzweigende Straße „Halbmond“ erreicht werden.

Direkt an der Tönninger Straße stehen in unmittelbarer Altstadtnähe Auffangparkplätze für auswärtige Besucher zur Verfügung:

- Seebüll Süd (am westlichen Treeneufer),
- Alter Hafen (an der Südseite der Tönninger Straße) und
- Am Deich (nördlich der Tönninger Straße, unmittelbar gegenüber des „Goldenen Thors“)

In der Straße „Am Deich“ befindet sich zudem eine Haltebucht für Reisebusse. Der bauliche Zustand, die mangelhafte Gestaltung des Umfeldes und etliche Barrieren (u. a. hohe Bordsteine, Kopfsteinpflaster, Schlaglöcher) sind jedoch alles andere als einladend. Einige Reisebusse steuern daher einen weiteren Parkplatz nordöstlich der Altstadt am Stapelholmer Platz an. Dieser Parkplatz wirkt besonders stark frequentiert, da er nicht besonders groß ist und auch von (Tages-)Besuchern mit dem PKW sowie von Gästen der Jugendherberge und des Seniorenzentrums Stella Vitalis mit genutzt wird. Ein weiterer großer Parkplatz liegt hinter dem EDEKA-Markt Am Ostersielzug / Schleswiger Straße. Dieser Parkplatz ist jedoch dem Markt zugehörig und daher privat.

| ERSCHLIEßUNG DER ALTSTADT | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Gute und ausreichende Erschließung der Altstadt für PKWs<br>• Gute und ausreichende Verbindungen in die übrigen Siedlungsbereiche<br>• Sehr gute Erschließung für Fußgänger<br>• In der Regel außreichende Parkplätze in unmittelbarer Altstadtnähe | • Beklagenswerter Zustand der Reisebushalteplätze und von Teilen des Umfeldes im Bereich Am Deich<br>• Teils unzureichende Ausschilderung der Altstadt |

## *Straßennetz in der Altstadt*

Das Straßennetz im Untersuchungsgebiet wurde bereits in Kap. 4.3 als prägend für die Stadtgestalt gewürdigt. Es dominiert das geplant angelegte, im Westteil leicht trapezförmige, ansonsten rechtwinklige Straßenraster. Eine besondere hierarchische Ordnung der Straßen gibt es innerhalb der Altstadt nicht, sieht man einmal von der stadtstrukturellen Bedeutung des so genannten „Straßen-Ts“ (ebd.), das durch die Wester- und die Ostermarktstraße sowie die Prinzenstraße gebildet wird, ab.

Die Wester- und die Ostermarktstraße stellen allerdings die wichtigsten Zufahrten zum Marktplatz (mit Parkplatz) dar und sind an die Zufahrten zur Altstadt direkt (Brückenstraße - Ostermarktstraße) bzw. indirekt (Eiland - Am Binnenhafen - Westermarktstraße) angebunden. Entsprechend überdurchschnittlich hoch ist hier das Verkehrsaufkommen. Auch die weiteren an die Zufahrten zur Altstadt anschließenden Straßen sind einer höheren Verkehrsbelastung ausgesetzt, beispielsweise die Schmiedestraße oder die Holmertorsstraße in der Hinterstadt sowie die Fürstenburgwallstraße oder die Straße Am Binnenhafen in der Vorderstadt. In den Sommermonaten, wenn besonders viele (Tages-)Touristen nach Friedrichstadt kommen, wird die Belastung insb. durch die Parksuchverkehre als besonders hoch und als erhebliche Einschränkung der Wohnqualität empfunden. [Es hat hierzu im Rahmen dieser Vorbereitenden Untersuchungen keine separaten objektiven, quantitativen Erhebungen gegeben. Die Aussagen basieren auf eigenen Wahrnehmungen, aus Aussagen von Bürgern im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen, von Verantwortlichen der Stadtverwaltung und des Amts Nordsee-Treene, auf Befunden zurückliegender Expertisen, bspw. im Ortsentwicklungskonzept und Presseberichten.] Lediglich der nordwestliche Teil der Altstadt, der keine unmittelbare Anbindung von außen hat, ist weniger belastet. Dazu trägt gewiss auch die Tatsache bei, dass der Mittelburggraben nur über die zentral gelegene Große Brücke (Steinbrü-

*„Das Prinzip ‚Innen teuer – Außen billig‘ wird beim Parken nicht konsequent umgesetzt “*

**Abbildung 75 und 76:** Auf der Ostermarktstraße (oben) und auf der Westermarktstraße (unten) kommt es mitunter zu höherem Verkehrsaufkommen durch Autos mit dem Ziel „Markt“

**Abbildung 77 (oben links):** Unübersichtliche Verkehrssituation am Marktplatz mit ruhendem Verkehr und Parksuchverkehr

**Abbildung 78 (oben rechts):** Die Prinzenstraße: Einzige Fußgängerzone Friedrichstadts (mit Znterberechungen)

**Abbildung 79 (mitte links):** Fast überall in der Altstadt ist einseitiges Parken erlaubt (hier in der Mittelgrabenstraße)

**Abbildung 80 (mitte rechts):** Der Parkplatz am Stadtarchiv

**Abbildung 81 und 82 (unten links und rechts):** Parken am Marktplatz ist nur in der Sommersaison kostenpflichtig

cke) von Kraftfahrzeugen überquert werden kann, von dort leitet die Einbahnrichtung am Stadtfeld den Verkehr auch eher in die nordöstlich gelegenen Straßen.

Außer der Einbahnstraße am Stadtfeld, das entgegen dem Uhrzeigersinn umrundet werden kann, gibt es in der Hinterstadt weitere Einbahnstraßen in der Schmiedestraße (stadteinwärts) sowie in der Osterlilienstraße, im östlichen Teil von Am Mittelburgwall und in der Holmertorstraße (in Richtung Holmer Tor, also stadtauswärts). In der Vorderstadt gibt es zwei Einbahnstraßen: Die Lohgerberstraße darf im südlichen Abschnitt nur in Richtung der Brückenstraße und der Straßenzug Mittelgrabenstraße / Neue Straße nur Richtung Westen befahren werden. Ansonsten sind trotz der meist engen Straßenräume mit einseitiger Parkmöglichkeit (s. u.) alle weiteren Straßen in der Altstadt aus beiden Richtungen befahrbar.

Einzige Ausnahme hiervon ist die Prinzenstraße als Haupteinkaufsstraße und (einzige) Fußgängerzone in der Altstadt– wenngleich unterbrochen durch den Querverkehr in Höhe Westerhafen- und Kirchenstraße sowie in Höhe Mittelgraben- und Neue Straße.

Bereits seit vielen Jahren wird in Friedrichstadt über Möglichkeiten zur Lenkung (auswärtiger) Verkehre intensiv diskutiert. Im Ringen um einen Kompromiss zwischen einer Reduzierung der Belastungen durch den Individualverkehr und der Erreichbarkeit insb. des Einzelhandels, konnte man sich bislang beispielsweise nicht dazu entschließen, den Marktplatz autofrei zu gestalten. Nach wie vor ist der südwestliche Teil des Platzes ein (in den Sommermonaten gebührenpflichtiger und zeitlich beschränkter) Parkplatz. Außerdem ist in fast allen Straßen in der Altstadt das Parken auf einer Straßenseite erlaubt, im Straßenzug Westerhafen- / Kirchstraße ist sogar beidseitiges Parken gestattet, jedoch unterbrochen durch kurze Parkverbotszonen. Ein weiterer (unbefestigter) Parkplatz befindet sich etwas „versteckt“ in der Westerlilienstraße zwischen dem Stadtarchiv und der St. Christophorus Kirche.

Im Bemühen, den ruhenden Verkehr bzw. den Parksuchverkehr (besonders durch Tagestouristen) aus der Altstadt herauszuhalten, wurde vor etlichen Jahren schon das Parkraumbewirtschaftungsprinzip „Innen teuer – Außen billig“ erdacht. Dabei sollte das Parken in der Altstadt, auch das straßenbegleitende Parken, grundsätzlich gebührenpflichtig sein, wobei Ausnahmen durch Parkausweise für Bewohner, für Angestellte von Gewerbebetrieben oder die so genannte „Brötchentaste“ für Kurzparker überlegt wurden. Die Umsetzung dieses Prinzips wurde bislang aber nicht (konsequent) verfolgt. So werden nur wenige Parkplätze in der Altstadt bewirtschaftet und das auch nur temporär (s. o.). Da nimmt es nicht Wunder, dass die Belastung durch das Parken von den Anwohnern noch immer als hoch empfunden werden und die Forderung nach Anwohnerparkausweisen im Rahmen der Beteiligungsformate erneut vorgebracht wurde.

| STRASSENNETZ IN DER ALTSTADT | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Das Straßennetz prägt die historische Altstadt<br>• Ruhige Wohnstraßen in der westlichen Hinterstadt | • Fehlende Konsequenz bei der Umsetzung des Parkraumbewirtschaftungsprinzips „Innen teuer – Außen billig“<br>• Hoher Verkehrs- und Parkdruck in weiten Teilen der Vorderstadt |

## *Fußgänger- und Radfahrerverbindungen*

Der Fußgängerverkehr spielt für die Friedrichstädter Altstadt eine herausragende Rolle: Die Altstadt ist von einer überschaubaren Größe und die Wege sind entsprechend relativ kurz. Für einen durchschnittlichen Fußgänger ist jeder Ort im Untersuchungsgebiet innerhalb einer Viertelstunde – maximal – gut zu erreichen, das gilt auch für die umliegenden großen Parkplätze als Ausgangspunkte; selbst vom Bahnhof aus benötigt man keine zehn Gehminuten bis zum Marktplatz.

Die Erreichbarkeit der Altstadt ist für Fußgänger und Radfahrer sehr gut, was u.a. auf zusätzliche Brücken zurückzuführen ist, die nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer auf ihrem Weg in die Altstadt hinein nutzen können: Im Westen führt die „Blaue Brücke“ über den Westersielzug (und eine zweite Brücke über den Binnenhafen) und bietet eine direkte Verbindung vom Bahnhof in die Altstadt und im Nordosten verbindet eine Fußgängerbrücke den Großen Garten (u. a. mit Seniorenzentrum und Jugendherberge) mit dem Treeneufer und dem Stadtfeld in der Hinterstadt. Auch innerhalb der Altstadt sorgen drei weitere Brücken (neben der steinernen „Großen Brücke“) für zusätzliche Verbindungen für Fußgänger zwischen der Vorder- und der Hinterstadt: Die „Kuhbrücke“führt im Westen über den Mittelburggraben, die „Mittelbrüch“ und die „Lüttje Brüch“ im Osten. Sie alle sind aus Holz gefertigt. Teilweise sind sie baulich deutlich angegriffen und müssen saniert werden.

Aus Sicht von Fußgängern und Radfahrern und im Hinblick auf die (touristischen) Zielgruppen Senioren oder Familien (mit Kinderwagen) gibt es jedoch eine ganz erhebliche Einschränkung der ansonsten guten fußläufigen Erschließung der Altstadt: das Kopfsteinpflaster. So nachvollziehbar der überwiegend im Zuge der zurückliegenden Sanierung verlegte Kopfsteinpflasterbelag aus städtebaulicher Sicht zur Vervollständigung des historischen Ambientes auch ist, stellt er doch für die genannten Verkehrsteilnehmer eine deutliche Einschränkung dar. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte oder auch sehbehinderte Menschen birgt das grobe Kopfsteinpflaster vor allem beim Queren von Straßen oder an Einmündungen Stolperfallen und stellt somit eine Barriere im öffentlichen Raum dar. Das gilt ganz besonders für den Kernbereich der Altstadt rund um den Marktplatz. Hier sollte unbedingt nach städtebaulich und funktional attraktiven Kompromissen gesucht werden.

*„Für mobilitätseingeschränkte oder sehbehinderte Menschen birgt das grobe Kopfsteinpflaster die Gefahr von Stolperfallen“*

**Abbildung 83 bis 85:** Unzureichende Barrierefreiheit, Trampelpfade an Böschungen oder beschädigte Gehwege (unten von links nach rechts) beeinträchtigen den Fußgängerverkehr

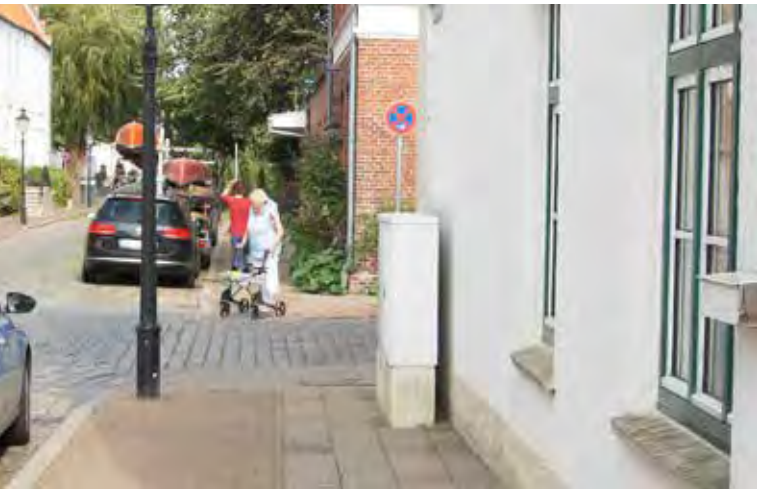


**Abbildung 86 bis 89:** Historisch? Charmant? Oder doch beeinträchtigend? Uneinheitliche Pflasterung der Gehwege (oben links); manche Böschung wird als Nebenanlage genutzt und mutet eintsprechend wie ein Trampelpfad an wie hier am Westersielzug (unten links); die Beschilderungen für Fußgänger könnten innovativer sein (oben rechts); Fußgängerbrücke „Blaue Brücke“ über den Westersielzug (unten rechts).

Die befestigten Nebenanlagen für Fußgänger sind bis auf wenige Ausnahmen, beispielsweise am Holmer Tor in einem guten Zustand. Allerdings gibt es etliche von Fußgängern angeeignete Trampelpfade – beispielsweise entlang des Binnenhafens und weiter am Westersielzug – die offensichtlich als Trampelpfade viel genutzt werden und daher den Eindruck eines Fußweges in beklagenswertem Zustand vermitteln. Auch entlang des Stadtfelds oder am Mittelburggraben haben sich teilweise Trampelpfade herausgebildet, die verdeutlichen, dass entlang dieser wichtigen Achsen („Grünes T“) die vorhandenen Wegeführungen offenbar nicht genügen.

Über die Radverkehrsinfrastruktur im Untersuchungsgebiet lässt sich dagegen nicht viel sagen: Es existiert schlicht keine. Wenn Radfahrer nicht verbotenerweise auf die ohnehin sehr schmalen Fußwege ausweichen – was nicht selten vorkommt – müssen sie auf den für Radler wenig komfortablen Kopfsteinpflasterstraßen verkehren. In Hinblick auf die Stärkung des Radverkehrs im Allgemeinen und des touristischen Radverkehrs im Besonderen – dieses Ziel geht eindeutig aus dem im Oktober 2017 fertiggestellten „Masterplan Tourismus Friedrichstadt 2025“ hervor – sollte dringend an einer Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur gearbeitet werden.

| FUSSGÄNGER- UND RADFAHRERVERVINDUNGEN | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Insgesamt guter Zustand der Gehwege<br>• Die Altstadt lässt sich von der Größe her gut zu Fuß erlaufen<br>• Zusätzliche Zuwegungen zur Altstadt und Verbindungen innerhalb der Altstadt durch reine Fußgängerbrücken | • Keine Radwege vorhanden<br>• Das Kopfsteinpflaster ist nicht barrierefrei und birgt Stolpergefahren, insbesondere für ältere Bewohner und Besucher<br>• Die Beschilderungen von den Parkplätzen in Richtung Innenstadt sind verbesserungsbedürftig<br>• Die Pflasterung der Nebenanlagen ist teilweise uneinheitlich<br>• Fehlende befestigte Fußwege an vielen Uferböschungen |

## *ÖPNV-Anbindung*

Der Bahnhof Friedrichstadt liegt westlich der Altstadt und ist fußläufig in ca. 10 Minuten erreichbar. Die stündlichen Regional-Express-Verbindungen (s. Kap. 4.1) stellen auch regional die wichtigste Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr dar, beispielsweise in die Kreisstadt Husum (ca. 10 Minuten Fahrzeit) oder nach Heide (knapp 20 Minuten). Überdies verkehren drei Buslinien von und nach Friedrichstadt, allerdings nur sehr unregelmäßig:

- Die Linie 1064 dient in erster Linie dem Schülerverkehr. Sie führt von Fresendelf und Schwabstedt über Koldenbüttel nach Friedrichstadt und bindet somit v.a. die östlich von Friedrichstadt gelegenen Ortschaften an. Innerhalb von Friedrichstadt hält der Bus am Bahnhof, am Stapelholmer Platz (im Untersuchungsgebiet) sowie östlich der Altstadt an den sozialen Infrastruktureinrichtungen Kindergarten, Grundschule und Gemeinschaftsschule. Die Linie 1064 verkehrt ausschließlich an Schultagen: In Richtung Friedrichstadt dreimal morgens und dreimal mittags sowie an ausgewählten Tagen einmal am Nachmittag. Die Fahrten in die Gegenrichtung beschränken sich fast ausschließlich auf die Mittagsstunden und dienen folglich dem Schülerrücktransport.
- Die Linie 1066 verkehrt von Husum über Südermarsch und Koldenbüttel nach Friedrichstadt. In Friedrichstadt fährt der Bus zunächst den Bahnhof an und dann über die Tönninger Straße südlich an der Altstadt vorbei zunächst in die östlich gelegenen Siedlungsbereiche (Haltestelle Doesburger Straße). Von dort aus fährt er über die Schleswiger Straße zurück in Richtung Altstadt und bedient am Ostersielzug, also innerhalb des Untersuchungsgebiets, die Haltestelle „Post“. Über die Brückenstraße (mit gleichnamiger Haltestelle außerhalb des Untersuchungsgebietes) und die Tönninger Straße fährt der Bus erneut den Bahnhof an und von dort über Koldenbüttel und Südermarsch wieder zurück nach Husum. Die Linie 1066 verkehrt wochentags achtmal von Husum nach Friedrichstadt und siebenmal in die entgegengesetzte Richtung. Darunter sind allerdings auch Schülerfahrten, die nicht in den Schulferien stattfinden oder Fahrten als Linientaxi. Sonnabends verkehrt die Linie 1066 dreimal je Richtung, Sonn- und Feiertags nie.
- Die Buslinie 2616 schließt die im nördlichen Landkreis Dithmarschen gelegenen Orte an die Kreisstadt Heide an. Dreimal werktäglich wird der Bus aus Richtung Heide bis nach Friedrichstadt durchgebunden, fährt dort allerdings nur bis zur Haltestelle „Am Deich“ im Süden des Untersuchungsgebietes. In die Gegenrichtung nach Heide fährt der Bus nur zweimal werktags. Alle Fahrten finden um die Mittagszeit zwischen 13 Uhr und 15:30 Uhr statt. Bis in den südlich gelegenen Nachbarort St. Annen fährt die Linie 2616 acht- bzw. in die Gegenrichtung fünfmal werktäglich wird also nur selten Richtung Friedrichstadt durchgebunden. Verlauf: Friedrichstadt – St. Annen – Schlichting – Kleve – Hennstedt – Weddingstedt – Heide.

Diese Busverbindungen stellen – abgesehen für Schüler – keine ernstzunehmenden Ergänzungen im Hinblick auf die allgemeine Erreichbarkeit Friedrichstadts mit öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Das gilt insbesondere für die Wochenenden oder Feiertage, an denen zwar vermehrt Tagesausflügler in die Stadt kommen, die Busse dagegen gar nicht verkehren.

**Abbildung 90:** Das Buswartehäuschen Am Deich

| ÖPNV-ANBINDUNG | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Stündliche Bahnverbindungen nach Hamburg, Heide, Husum und Westerland<br>• Gute Busverbindungen für Schüler aus den Umlandgemeinden | • Busverbindungen in die Nachbargemeinden existieren außerhalb der Schulzeiten faktisch nicht<br>• Bushaltestellen sind teils sehr in die Jahre gekommen |

**Abbildung 91 und 92:** Der Alte Hafen (oben) hat wie die Sielzüge (unten: Mündung des Ostersielzuges in die Treene) vor allem touristische bedeutung

## *Wasserstraßen und Brücken*

Friedrichstadt verfügt über zwei Häfen, den Alten und den Neuen Hafen. Beide liegen im Bereich des Halbmonds, zwischen der Altstadt und der Eider am Westersielzug, also genau genommen an der Treene. Allerdings sind sie nur durch eine Schleuse von der Eider getrennt, die (bereits ab Rendsburg) in Höhe von Friedrichstadt eine Bundeswasserstraße ist. Der Neue Hafen ist ein landeseigener Hafen, der allerdings wirtschaftlich eine unbedeutende Rolle spielt und in den Umschlagsstatistiken keine Erwähnung findet.[1] Der Alte Hafen wird heute ausschließlich als Sportboothafen genutzt und hat darüber durchaus eine nicht zu unterschätzende wirtschaftliche Bedeutung in den Bereichen Freizeit und Tourismus – wenngleich das städtebauliche Umfeld des Hafens sowie die Verbindungen in die nahe Altstadt durchaus zu wünschen übrig lassen.

Auch die Grachten, die die Altstadt Friedrichstadts so prägen, sind Wasserstraßen, allerdings werden sie nicht unbedingt in einem verkehrlichen Sinne sondern vor allem touristisch oder zu Freizeitzwecken genutzt.

Die Friedrichstädter Gewässer werden von zahlreichen Brücken überspannt (s.o.), von denen sich zwölf im historischen Stadtkern befinden. Auch die Brücken prägen das Stadtbild der Altstadt stark – ganz besonders entlang des Mittelburggrabens.

Alle Brücken werden regelmäßigen Prüfungen gem. DIN 1076 unterzogen. (2019 wurden zusätzlich bei einigen Brücken Untersuchungen der Wiederlager durchgeführt; hierfür lagen allerdings zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch keine Ergebnisse vor). Nach Angaben des Amtes Nordsee-Treene sind an den Brücken teils erhebliche Schäden konstatiert worden:

- Die Steinbrücke in der Mitte des Mittelburggrabens und das Goldene Tor sind historisch und stehen unter Denkmalschutz. Sie wurden Anfang der 1980er Jahre grundsaniert. Seither wurden nur kleinere Unterhaltungsarbeiten durchgeführt. Im Straßen- und Gehwegbereich kommt es immer wieder zu Absackungen, so dass hier großflächigere Neupflasterung und ggf. ein Austausch der Tragschicht sowie des Pflasters im Bereich des Gehweges erforderlich ist. Außerdem wurden Schäden in den Mauerwerksfugen beider Brücken festgestellt. Es sind weitere Prüfungen erforderlich, die unter Umständen weitere Sanierungsbedarfe zu tage fördern.
- Die Lüttje Brüch überspannt den Mittelburggraben ganz im Osten. Sie ist diejenige Brücke mit den größten Sanierungsbedarfen. Sie wurde 1958 gebaut und seitdem lediglich instandgehalten. Die Lebensdauer dieser Holzbrücke ist weit überschritten. Laut Angaben des Amtes Nordsee-Treene ist hier ein Brückenneubau erforderlich, der sich nach Moglichkeit am historischem Vorbild (s. Abb. 93 der Lüttje Brüch um 1900) orientieren sollte .
- Die Hebammenbrücke führt in Verlängerung der Ostergrabenstraße als Fußgängerbrücke auf das Eiland. Sie wurde Ende der 1960er Jahre als Stahlbetonbrücke errichtet. Auch ihre Lebensdauer ist längst überschritten und auch hier könnte ein Neubau nach historischem Vorbild als Holzbrücke (s. Abb. 94: Hebammenbrücke um 1920) angedacht werden.

Bereits seit den 1980er Jahren gibt es Überlegungen zur Verlängerung der Fußwegeverbindung über das Eiland hinaus in Richtung Schanzenstraße durch den Neubau einer zusätzlichen Brücke vom Inselweg über den Ostersielzug. Diese Überlegung sollte im Zuge der anste-

[1] **SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER LANDTAG-** Drucksache15/187915. Wahlperiode 02-05-15 http://www.landtag.ltsh.de/infothek/wahl15/drucks/1800/drucksache-15-1879.pdf

**Abbildungen 93 und 94:** Die historische „Lüttje Brüch“ um 1900 (links) und die historische Hebammenbrücke um 1920 (rechts)

**Quelle:** Stadt Friedrichstadt

henden Erneuerungsmaßnahme wieder aufgegriffen werden.

- Auch bei den Brücken, die die drei Hauptzufahrten in die Altstadt bilden (Holmertorbrücke, „Kreisbahnbrücke“ in Höhe Brückenstraße und Eilandbrücke) wurden teilweise umfangreiche Sanierungsbedarfe festgestellt.
- Bei der Blaue Brücke (s.o.) wurden zwar vor wenigen Jahren Korrosionsschutzarbeiten ausgeführt, jedoch als Akut-Maßnahmen und nicht flächendeckend. Hier sind weitere Arbeiten erforderlich, die mit dem Wunsch der Stadt Friedrichstadt in Einklang zu bringen sind, nach Möglichkeit bis zum 400. Stadtjubiläum im Jahre 2021 alle Brückengeländer im gleichen Farbton beschichten lassen um die Bedeutung und den Wiedererkennungswert der Brücken hervorzuheben.

| WASSERSTRASSEN UND BRÜCKEN | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Enormes Potenzial für Freizeit und Tourismus<br>• Stadtbild prägende Wasserläufe und Brücken mit hohem Wiedererkennungswert | • Die Häfen haben keine nennenswerte wirtschaftliche Bedeutung mehr (vom Tourismus abgesehen)<br>• Keine attraktiven Verbindungen zwischen Altstadt und Altem / Neuem Hafen.<br>• Teilweise erhebliche Sanierungsbedarfe an den Brücken |

**Abbildung 95:** Karte „Verkehr und Erschließung“ der Friedrichstädter Altstadt

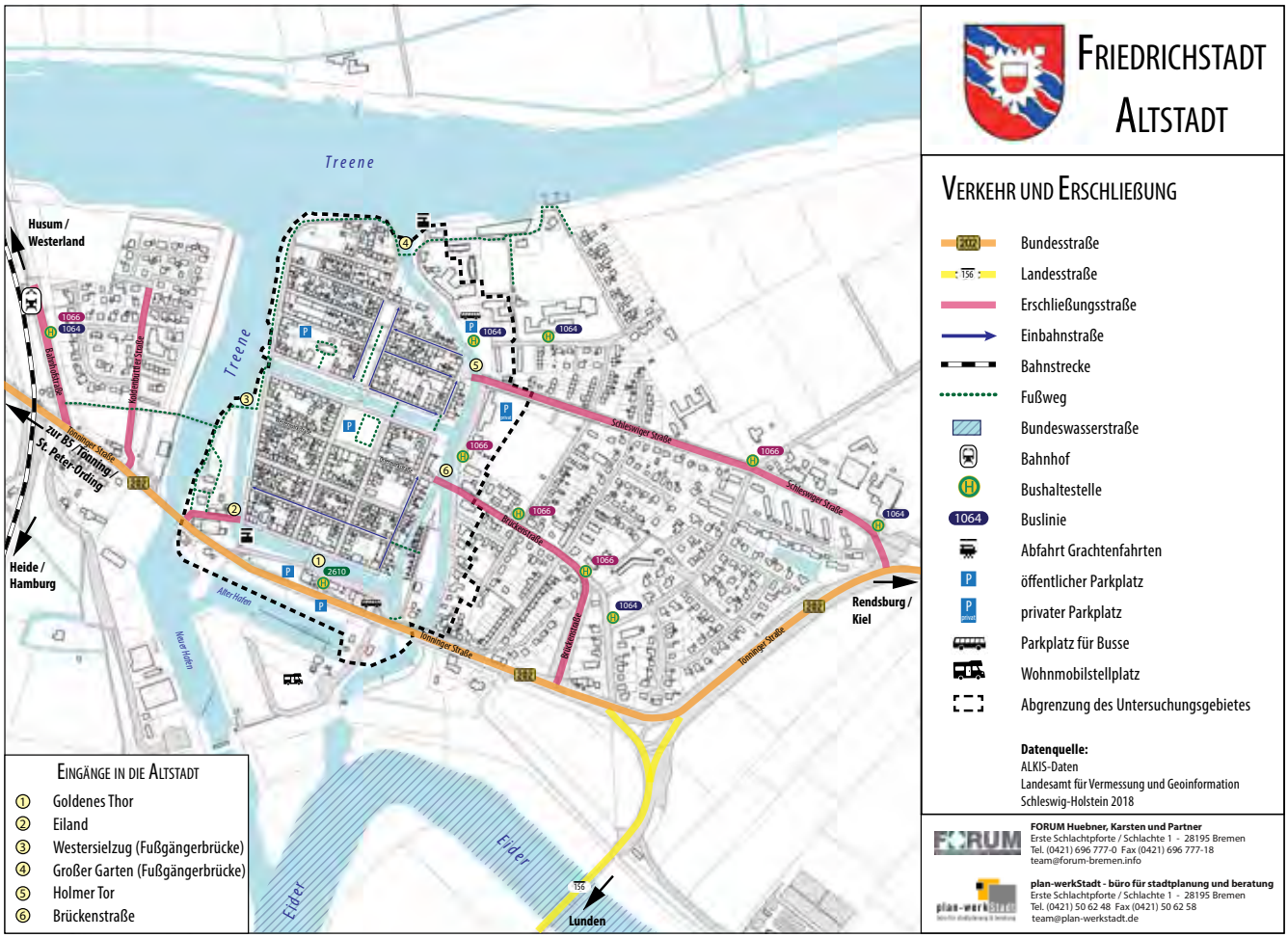


**Abbildung 96:** Die Lüttje Brüch

# 4.5 EIGENTÜMERSTRUKTUREN

Da die Aufwertung eines Raumes im Idealfall im Schulterschluss aller Akteure gelingt und für manche Projekte die Zusammenarbeit über Flurstücks- und Eigentumsgrenzen hinweg unabdingbar ist, ist die Kenntnis der Eigentumsverhältnisse im betrachteten Gebiet von besonderer Bedeutung.

Wie die Karte in Abb. 97 zeigt, ist im Untersuchungsgebiet eine breite Vielfalt unterschiedlicher Eigentümertypen anzutreffen. Gleichzeitig sind die Strukturen aber räumlich bzw. funktional recht klar gegliedert.

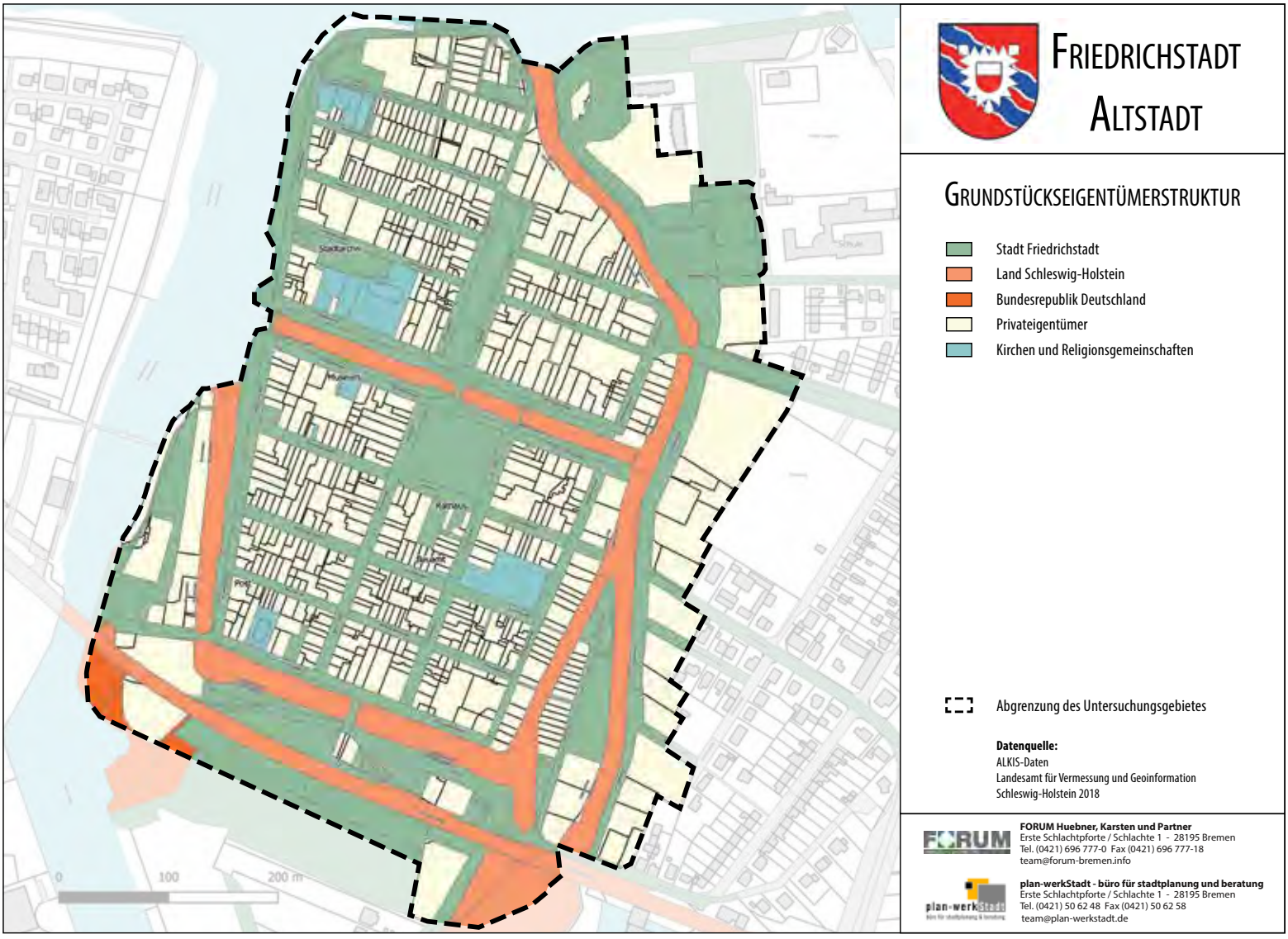
So sind die mit Gebäuden bestanden Flurstücke zum weitaus überwiegenden Teil in privatem Eigentum. Weitere relevante Eigentümer sind

- die Stadt Friedrichstadt, zu deren Eigentum neben den meisten Straßen, öffentlichen Räumen, Plätzen und Grünflächen auch eine Reihe von Gebäuden gehören (u.a. Rathaus, Stadtarchiv, Museum, WC-Anlagen und einige weitere, überwiegend aufgrund des hohen Sanierungsbedarfs übernommene Gebäude),
- die verschiedenen Religionsgemeinschaften mit ihren jeweiligen Gebäuden und dem umgebenden Gelände, insbesondere den Kirch- und Friedhöfen,
- das Land Schleswig-Holstein, das Eigentümerin der Wasserzüge bzw. Grachten im Untersuchungsgebiet und der Tönninger Straße ist sowie
- die Bundesrepublik Deutschland als Eigentümerin von Flächen im Bereich des neuen Hafens.

Aus datenschutzrechtlichen Gründen liegen den Gutachtern keine aktuellen und detaillierten Eigentümerdaten vor. Daher sind keine vertieften Auswertungen zur Struktur der privaten Eigentümerschaft möglich. Nach Aussagen der Stadtverwaltung handelt es sich jedoch im Regelfall um Einzeleigentümer, mit jeweils lediglich einem oder wenigen Flurstücken/Gebäuden. Wie sich aus den Ergebnissen der Eigentümerbefragung schließen lässt, sind viele der Eigentümer Selbstnutzer. Bei fast zwei Dritteln (63 %) aller Hauptgebäude, für die Fragebögen ausgewertet werden konnten, haben die Eigentümer angegeben, entweder Selbstnutzer des gesamten Gebäudes oder zumindest von Teilen des Gebäudes zu sein.

*„Die Aufwertung eines Raumes gelingt nur im Schulterschluss aller Akteure – und manches Mal nur über Flurstücks- und Eigentumsgrenzen hinweg“*

**Abbildung 97:** Karte „Grundstückseigentümerstruktur“

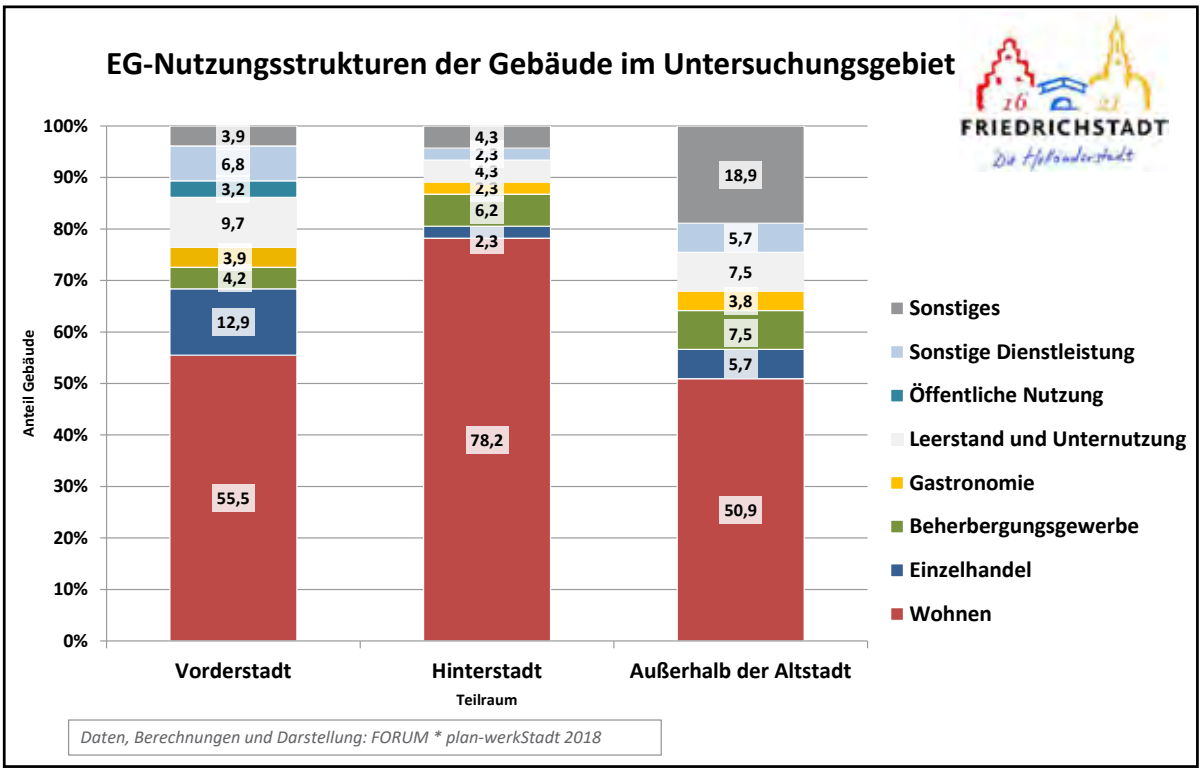


# 4.6 GEBÄUDENUTZUNG UND -ZUSTAND

## *Gebäudenutzung und Leerstand*

Die Wohnnutzung ist grundsätzlich die mit Abstand bedeutendste Nutzung im Untersuchungsgebiet. Nur in ungefähr 50 Hauptgebäuden im Untersuchungsgebiet, das entspricht ca. 9 % des Bestandes, ist nach Inaugenscheinnahme weder im Erdgeschoss noch in den Obergeschossen Wohnraum gegeben.

**Abbildung 98:** Nutzungsstrukturen in den Erdgeschossebenen nach Teilräumen des Untersuchungsgebiets
(Eigene Erhebung, Stand Juli 2018)




Hinsichtlich der Erdgeschossnutzung lässt sich dennoch eine deutliche Differenzierung der Teilräume feststellen: In der Hinterstadt dominiert die Wohnnutzung ganz deutlich mit annähernd 80 %, wohingegen in der Vorderstadt und außerhalb der Altstadt nur etwa in jedem zweiten Hauptgebäude auch im Erdgeschoss gewohnt wird (Abb. 98). Wie die Kartierung in Abb. 99 zeigt, prägen unterschiedliche gewerbliche Nutzungen vor allem die Erdgeschosse der Prinzenstraße und am Markt, wo überwiegend Einzelhandel, Dienstleistungen sowie Gastronomie/Beherbergungsgewerbe anzutreffen sind. Viele der gewerblichen Angebote wenden sich vor allem an Besucher der Stadt, mit Schwerpunkten bei Cafés/Bistros, Souvenir-, Dekoartikel- und Geschenkläden sowie Galerien.

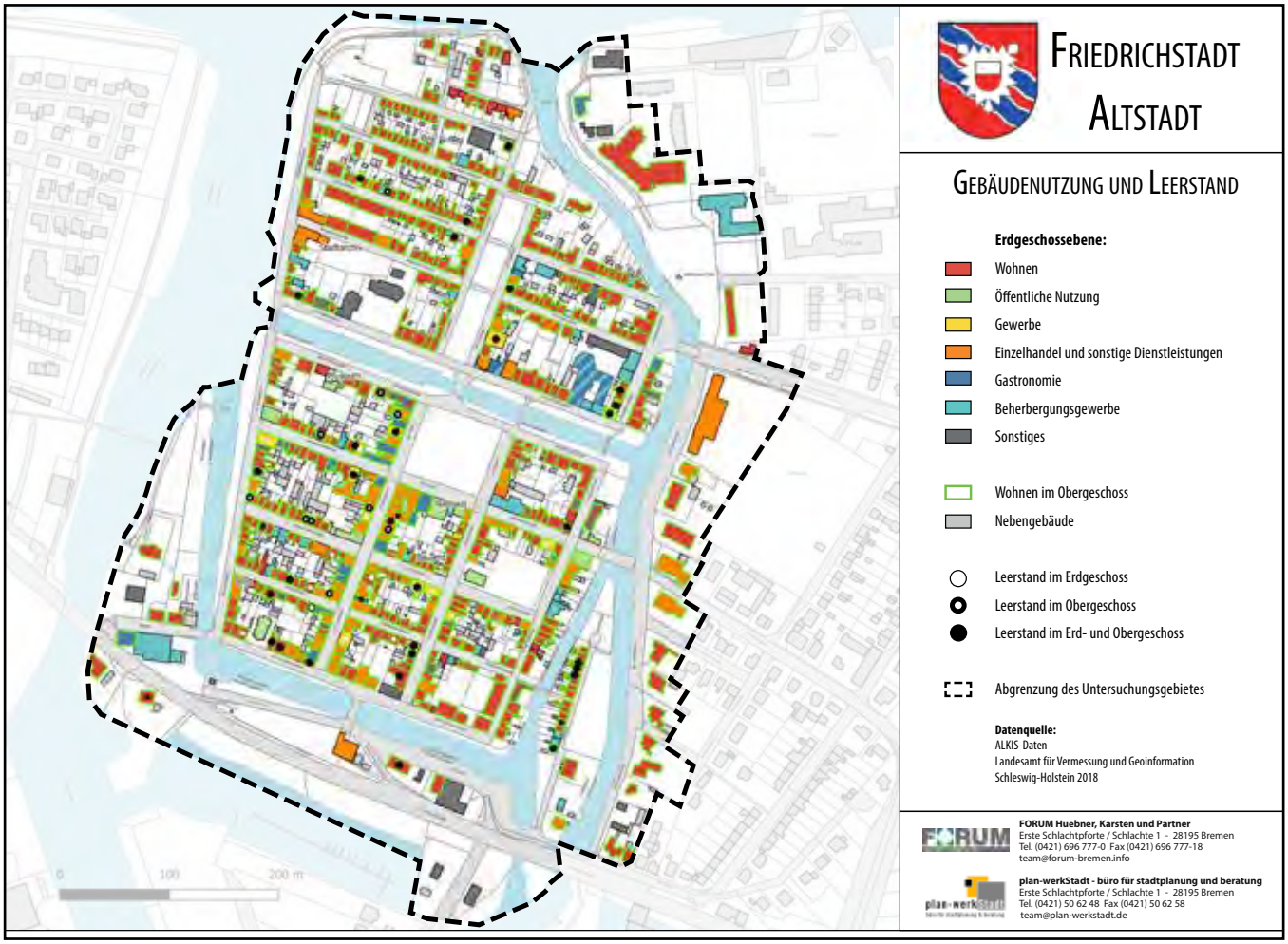
*„In der Hinterstadt dominiert Wohnnutzung, in der Vorderstadt sind auch gewerbliche Nutzungen prägend, vor allem Einzelhandel, Dienstleistungen sowie Gastronomie und Beherbergung“*

Die Angebotsvielfalt für die lokale Bevölkerung hat sich in den zurückliegenden Jahren kontinuierlich verringert, so dass sich auch die Altstadt-Bewohner weitestgehend außerhalb des Untersuchungsgebiets versorgen müssen.

Leerstand und Unternutzungen stellen im Untersuchungsgebiet ein nennenswertes strukturelles Problem dar. Räumliche Leerstandsschwerpunkte sind vor allem in der Vorderstadt auszumachen (ca. 9 % der Erdgeschosse), und hier vielfach an exponierten Standorten mit großer Strahlkraft wie der Prinzenstraße, der Prinzeßstraße und Am Fürstenburgwall sowie in der Holmertorstraße in der Hinterstadt und am Inselweg. . Gewerbliche Flächen sind dabei stark überproportional am Leerstand beteiligt.

| GEBÄUDENUTZUNG UND LEERSTAND | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Gemischte Nutzungen mit hohem Wohnanteil<br>• Für eine Stadt der Größenordnung recht große Nutzungsbandbreite, neben Wohnen u.a. Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistungen, Freizeit | • Rückläufige Angebotsvielfalt<br>• Vor allem in der Vorderstadt erheblicher Leerstand |

**Abbildung 99:** Karte „Gebäudenutzung und Leerstände“
Kartierung der Gebäudenutzung und des Leerstands im Untersuchungsgebiet
(Eigene Erhebung, Stand Juli 2018)



## *Wohnnutzung, Nebenwohnsitze und „kalte Betten“*

Ungeachtet der großen Bedeutung der Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet dürften tatsächlich viele Gebäude nicht oder zumindest nicht dauerhaft bewohnt sein. Zum einen steht in nicht unerheblichem Maße Wohnraum leer (vermutlich vor allem in den Obergeschossen), zudem nimmt nach Wahrnehmung der Akteure vor Ort die Zahl der „kalten Betten“, also der nur temporär genutzten Zweit- oder Ferienwohnungen, kontinuierlich zu. Generell spielt die Vermietung von Ferienwohnungen oder Zimmern an Touristen und Gäste in der Friedrichstädter Altstadt eine besonders hohe, und tendenziell steigende Rolle.

Eine Stichtagsauswertung der Melderegister im September 2018 hat ergeben, dass für ca. 140 Gebäude in der Altstadt keine Hauptwohnsitz-Anmeldungen vorlagen. Die Zahl liegt demzufolge fast dreimal so hoch wie die der Gebäude ohne Wohnnutzung (nach Inaugenscheinnahme). So wies beispielsweise in der Kaneelstraße und der Flachsblumenstraße in der Hinterstadt jedes vierte Gebäude keine Hauptwohnsitz-Anmeldung auf, obwohl hier fast durchweg Wohngebäude zu finden sind. Auch für die Kirchenstraße ist der Befund ähnlich, hier sogar mit noch etwas höheren Gebäudeanteilen ohne Bewohner.

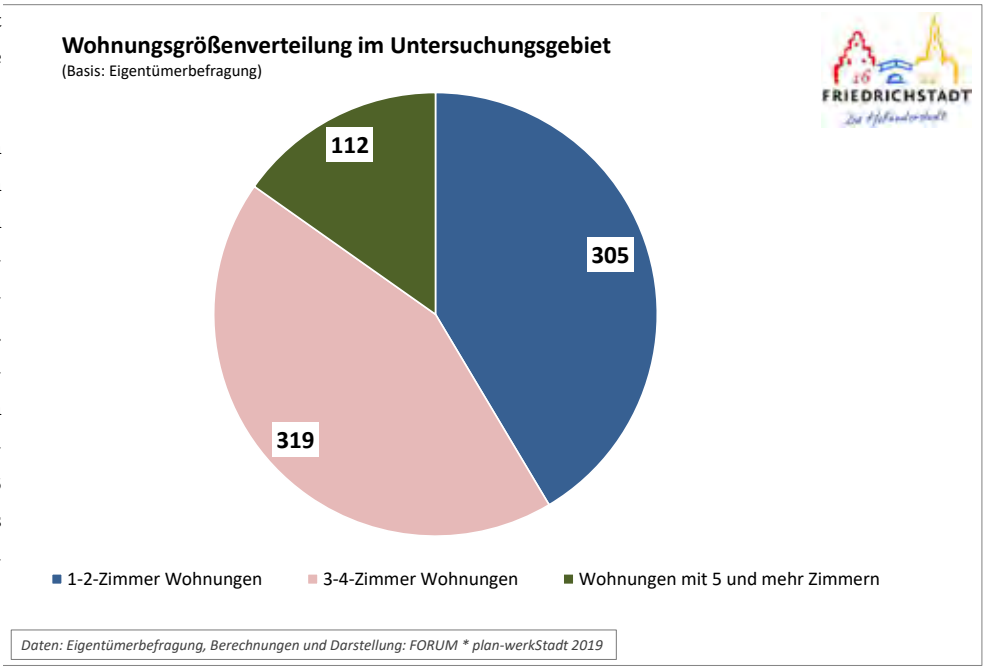
Die Zahl der Melderegister-Anmeldungen als Nebenwohnsitz ist dagegen entgegen den Annahmen leicht zurückgegangen: So waren zum Jahresende 2010 im Untersuchungsgebiet 83 Personen im Nebenwohnsitz gemeldet, Ende 2018 waren es nur noch 70 (- 16 %). Bei den Personen mit Nebenwohnsitz-Status handelt es sich vielfach um Menschen im Alter 55+, gleichwohl sind auch recht viele jüngere Erwachsene im Alter zwischen 25 und 30 Jahren dabei. Bei letzteren dürfte es sich vielfach um temporär in der Gastronomie Beschäftigte handeln.

Umfassende Auswertungen zur Struktur und Qualität des Wohnungsbestands können naturgemäß in einer Vorbereitenden Untersuchung nicht vorgenommen werden. Allerdings geben die Auswertungen der Eigentümerbefragung einige interessante Hinweise.

Auf Basis der eingegangenen Rückläufer, die in etwa 70 % des Gebäudebestands abdecken, lässt sich ein ungewöhnlich hoher Anteil an kleinen Wohnungen mit 1-2 Zimmern ableiten. In der Regel gibt es in den meisten Kommunen deutlich weniger kleine Wohneinheiten als benötigt werden. 41 % aller Wohnungen für die Angaben vorliegen (305 von 741 Wohnungen) sind 1-2-Zimmer-Wohnungen bzw. Apartments, 43 % (319 Wohnungen) haben 3-4 Zimmer, und nur 15 % dieser Wohnungen (112 Wohnungen) haben mindestens fünf Zimmer. Unter den kleinen 1-2-Zimmer-Wohnungen sind allerdings alleine 90 Wohnungen in der neuen Seniorenresidenz. Der Anteil vermieteter oder verpachteter Wohnungen liegt bei den 1-2-Zimmer-Wohnungen bei etwa drei Viertel, während anders herum der weitaus überwiegende Anteil der großen Wohnungen mit 5+ Zimmern von den Eigentümern selbst

> *„Ungeachtet der großen Bedeutung der Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet dürften tatsächlich viele Gebäude nicht oder zumindest nicht dauerhaft bewohnt sein.“*

**Abbildung 100:** Anteile der Wohnungsgrößen (nur Gebäude, für die Angaben aus der Eigentümerbefragung vorliegen) (Datenbasis: Eigentümerbefragung)



bewohnt wird. Die Angaben lassen vermuten, dass ein Großteil der vermieteten bzw. verpachteten kleinen Wohnungen für Touristen und Besucher der Stadt zur Verfügung stehen. Entsprechend befinden sich die kleinen Wohnungen auch in tendenziell besser erhaltenen Gebäuden als große Wohnungen.

Wohnungsleerstand ist auf Basis der Eigentümerbefragung in 19 Gebäuden gegeben, das entspricht etwa 5 % der Gebäude, bei denen lt. Eigentümerangaben prinzipiell eine Wohnnutzung vorgesehen ist. Es fällt auf, dass hier einerseits stärker sanierungsbedürftige Gebäude und andererseits Lagen mit besonderer Aufmerksamkeit überdurchschnittlich vertreten sind. Sieben der Gebäude weisen einen zumindest mittleren Sanierungsbedarf auf. Alleine zehn Gebäude mit Wohnungsleerstand befinden sich in den Straßen Am Fürstenburgwall, Am Markt, Am Mittelburgwall, Am Stadtfeld und in der Prinzenstraße.

| WOHNNUTZUNG, NEBENWOHNSITZE UND „KALTE BETTEN“ | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Hoher Anteil kleiner Wohnungen<br>• Hohe Bedeutung der Wohnfunktion im Untersuchungsgebiet | • Offenbar stark zunehmender Anteil „kalter Betten“<br>• Kontinuierlich sinkende Wohndichte |

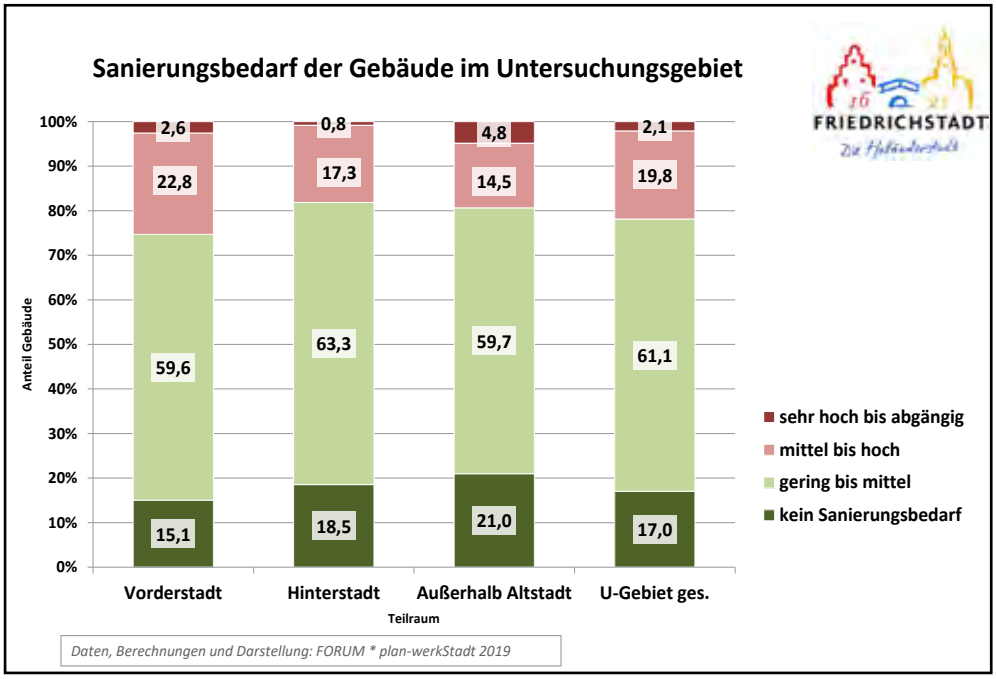
## *Gebäudezustand*

In die Bewertung des Gebäudezustands sind alle als Hauptgebäude geführten Bauwerke im Untersuchungsgebiet einbezogen worden. Der Bewertung liegt eine Inaugenscheinnahme des Gebäudes im Zuge einer Begehung im Juli 2018 zugrunde, bei der der von der Straßenseite erkennbare Zustand von Fassade, Fenster/Türen sowie Dach/Regenrinne erfasst und dokumentiert wurde.

Die Gebäude sind in vier unterschiedliche Klassen des Sanierungsbedarfs eingeteilt worden:

1. **Kein Sanierungsbedarf:** Es liegt kein von außen erkennbarer Sanierungsbedarf an Fassade, Fenster/Türen sowie Dach/Regenrinne vor.
2. **Leichter bis mittlerer Sanierungsbedarf:** Es liegt an maximal einem Gebäudeteil (Fassade, Fenster/Türen oder Dach/Regenrinne) mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf vor oder an einem oder mehreren Gebäudeteil(en) leichter Sanierungsbedarf.
3. **Mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf:** Es liegt an einem Gebäudeteil (Fassade, Fenster/Türen oder Dach/Regenrinne) sehr hoher, und /oder an mehr als einem Gebäudeteil mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf und/oder an allen Gebäudeteilen leichter bis mittlerer Sanierungsbedarf vor.
4. **Sehr hoher Sanierungsbedarf bis abgängig:** Es liegt an mehr als einem Gebäudeteil sehr hoher Sanierungsbedarf vor.

**Abbildung 101:** Anteile der Sanierungsbedarfs-Kategorien der Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet
(Basis: Eigene Erhebung Stand Juli 2018 und Eigentümerbefragung)



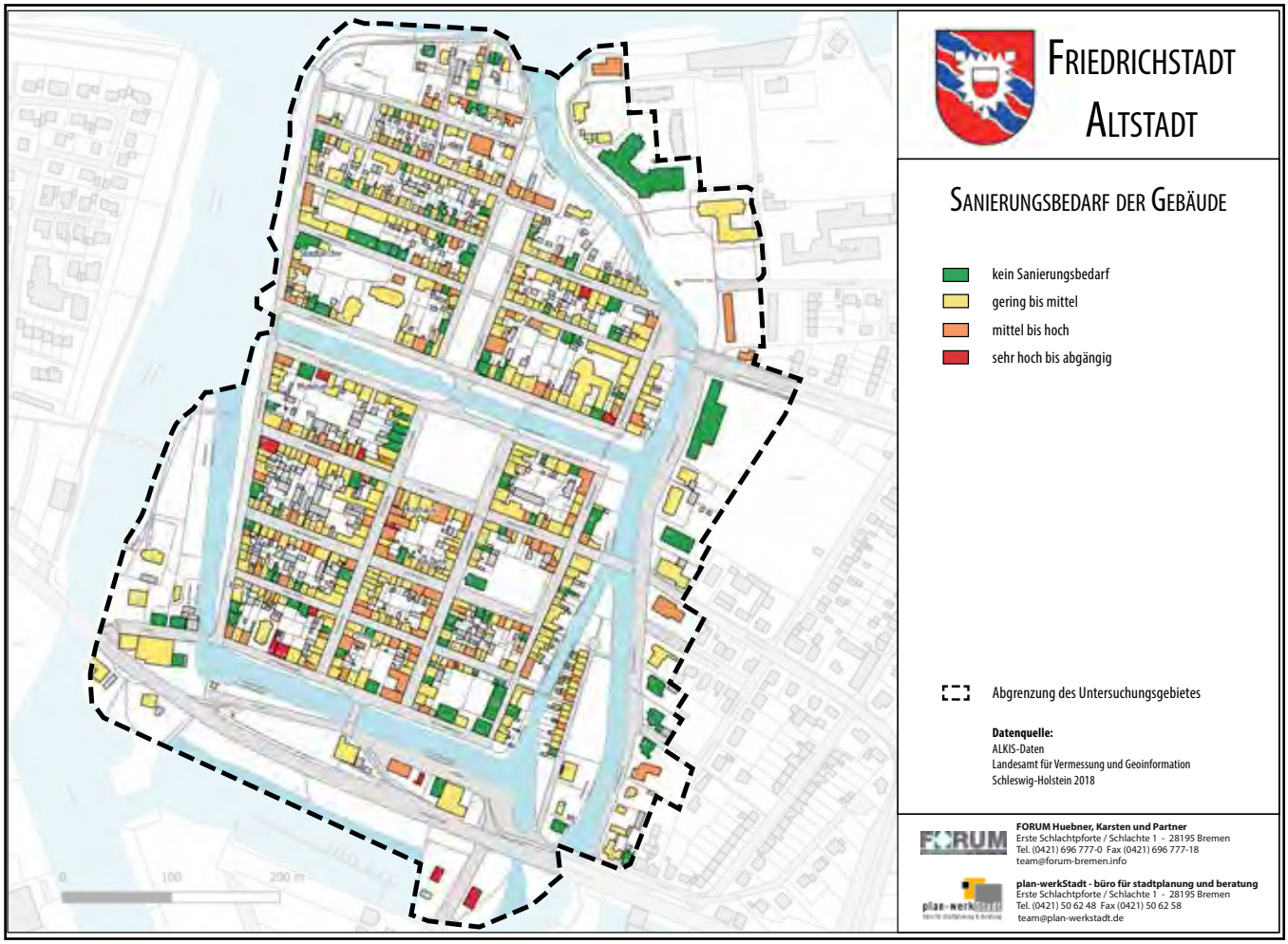
Zusätzlich ist im Zuge der Eigentümerbefragung eine Abfrage des Sanierungszustands vorgenommen worden, um auch weniger offensichtliche Sanierungsbedarfe erfassen zu können. Die von den Eigentümern dargestellten Sanierungsbedarfe wurden mit denen der gutachterlichen Inaugenscheinnahme abgeglichen. In Fällen, bei denen eine Abweichung um mehr als eine Stufe vorlag, wurde auf Basis von detaillierten Fotos, die im Zuge der Begehung angefertigt wurden, eine Überprüfung vorgenommen. Ebenso wurde verfahren, wenn eine der beiden Bewertungen zum Urteil „kein Sanierungsbedarf“ kam.

Das Ergebnis der Bestandsaufnahme lässt sich Abb. 107 sowie der Karte in Abb. 102 entnehmen. Insgesamt dominieren Gebäude mit geringem bis mittlerem Sanierungsbedarf. Sie besitzen im gesamten Untersuchungsgebiet einen Anteil von etwa 61 %. Etwa jedes sechste Gebäude ist – soweit von außen erkennbar – in einem sehr guten Zustand, so dass kein Sanierungsbedarf besteht.

Der Anteil der Gebäude mit größeren Investitionsbedarfen (Sanierungszustand zumindest „mittel bis hoch“) liegt im Untersuchungsgebiet bei 22 %. 13 Gebäude, entsprechend 2 % des Bestandes, sind so stark in Mitleidenschaft gezogen, dass sie nur mit hohem Aufwand erhalten werden können.

**Abbildun**
Sanierun
(Am Fürs
Am Mitte

**Abbildung 102:** Karte Sanierungsbedarf der Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet (Basis: Eigene Erhebung Stand Juli 2018 und Eigentümerbefragung)



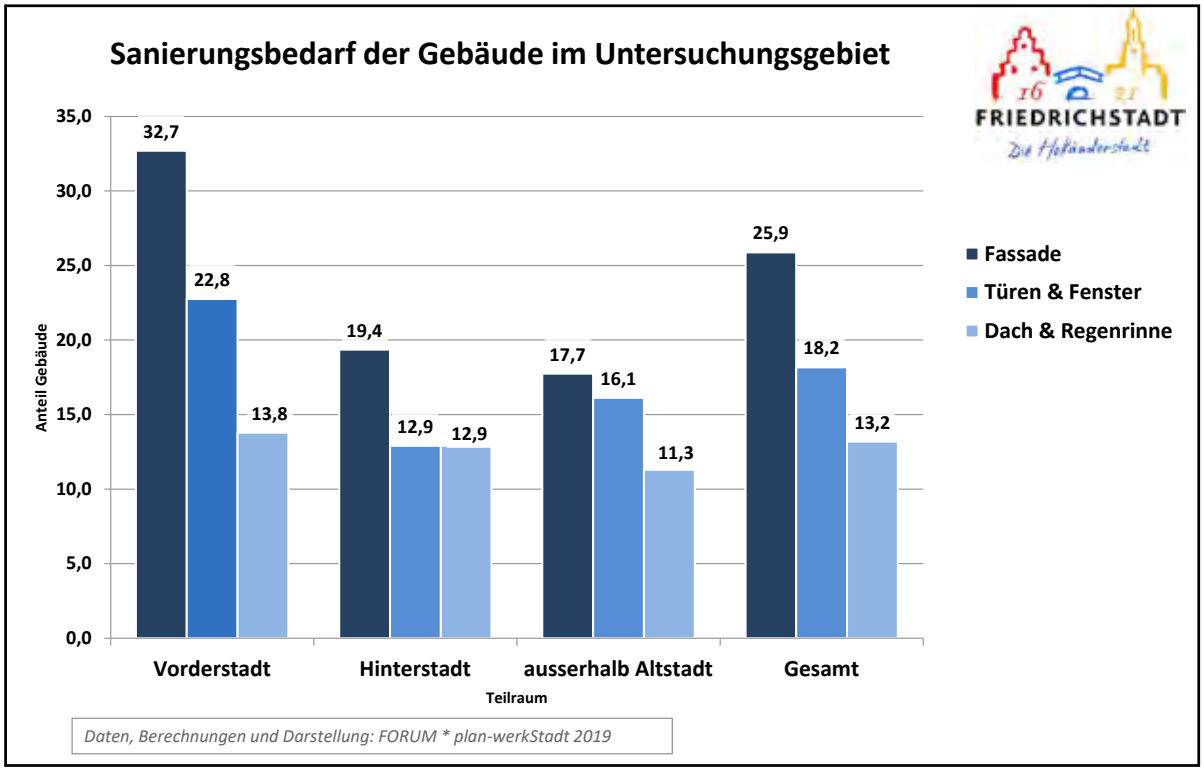
**g 103 bis 106:** Gebäude mit hohem bzw. sehr hohem gsbedarf und negativer Strahlkraft auf das Umfeld tenburgwall 14, Neue Straße 1, Westermarktstraße 2, lburggraben 2, von oben links nach unten rechts)

Grundsätzlich fällt auf, dass der Gebäudebestand in der Vorderstadt insgesamt einen schlechteren Erhaltungszustand aufweist als in der Hinterstadt und den Bereichen außerhalb des Altstadt-Kernbereichs. In der Vorderstadt fallen nur 15 % des Bestands in die Kategorie „kein Sanierungsbedarf", und jedes vierte Gebäude (25 %) ist einer der beiden Kategorien mit dem höchsten Sanierungsbedarf zugeordnet. Dieser Anteil liegt in der Hinterstadt bei lediglich 18 %. Des Weiteren ist festzustellen, dass Gebäude mit gewerblicher Erdgeschossnutzung in der Gesamtauswertung einen etwas ungünstigeren Erhaltungszustand aufweisen als solche mit ausschließlicher Wohnnutzung oder mit öffentlicher Nutzung.

Die räumliche Ballung von Gebäuden mit erkennbar hohem Sanierungsstau führt an verschiedenen Standorten zu erheblicher negativer Ausstrahlung auf das Umfeld. Dies ist umso bedenklicher, als gerade sehr exponierte, von Besuchern stark frequentierte Lagen betroffen sind wie die Prinzenstraße, der Südteil der Prinzeßstraße, der westliche Abschnitt der Straße „Am Fürstenburgwall" und der Ausgang der Holmertorstraße zum Mittelburgwall.

Sanierungsbedarfe bestehen vor allem im Bereich der Fassaden – hier wurden bei jedem vierten Gebäude Schäden festgestellt, in der Vorderstadt sogar bei jedem dritten Gebäude. Auch die Fenster und Türen vieler Gebäude (Anteil 18 %) ließen Handlungsbedarf erkennen, wobei hier Gestaltungsmängel nicht als Sanierungsbedarfe erfasst worden sind. Auch bei diesem Aspekt weist die Vorderstadt eine deutlich höhere Betroffenheit auf. An Dach und Regenrinne wurde deutlich seltener sichtbarer Sanierungsbedarf festgestellt, was aber auch teilweise daran liegt, dass sich deren Zustand bei der Begehung teilweise nicht sicher beurteilen ließ.

**Abbildung 107:** Sanierungsbedarf an verschiedenen Gebäudeteilen in den Teilräumen des Untersuchungsgebiets (Stand Juli 2018, eigene Erhebung)



Gesicherte Aussagen zu den Gründen für den beträchtlichen strukturellen Sanierungsstau sind naturgemäß schwierig. Akteursgespräche, Datenanalysen und die Ergebnisse der Workshops deuten aber auf ein Bündel von Erklärungsansätzen hin:

- Der finanzielle Aufwand und die fachlichen Anforderungen für eine behutsame und dem historischen Gebäudebestand angemessene Sanierung sind bei vielen Gebäuden im Untersuchungsgebiet erheblich.
- Viele Eigentümer sind altersbedingt und mangels finanzieller Ressourcen nicht in der Lage und/oder bereit, größere Investitionen an ihren Gebäuden zu tätigen,
- Für viele Eigentümer stellen die Vorgaben der Ortsgestaltungssatzung und des Denkmalschutzes einen erheblichen Hemmfaktor dar.
- Gerade bei einigen auswärtigen Eigentümern wird eine ausbaufähige Sensibilisierung für die Investitionsbedarfe an ihren Gebäuden beobachtet. Diese werden mitunter in erster Linie als Renditeobjekte betrachtet, ohne nachhaltige Bewirtschaftungsstrategie.

Erwähnenswert ist in diesem Kontext, dass in der jüngeren Vergangenheit eine Reihe historischer Gebäude behutsam und aufwendig saniert und mit neuem Leben gefüllt worden sind. Auffällig oft waren es Auswärtige, die mit teils großem finanziellen und ideellen Einsatz zu einer Aufwertung des Ortsbildes beigetragen haben.

Auch sind die Ergebnisse der Eigentümerbefragung hinsichtlich der Investitionsbereitschaft recht ermutigend: Bei immerhin 193 von 457 ausgewerteten Hauptgebäuden erklären die Eigentümer, Investitionsplanungen zu verfolgen.

| GEBÄUDEZUSTAND | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Mehrzahl der Gebäude mit keinem oder höchstens mittlerem Sanierungsbedarf<br>• Zuletzt recht große Investitionsbereitschaft, u.a. durch Externe<br>• Gute Beispiele gelungener Sanierungen | • Ballung von dringend sanierungsbedürftigen Gebäuden an stark frequentierten, „Aufmerksamkeitsorten“<br>• Verhaltene Investitionsbereitschaft langjährig Ortsansässiger aber auch einiger auswärtiger Eigentümer<br>• Negative Ausstrahleffekte beeinträchtigen auch das Umfeld von vernachlässigten Immobilien und mindern Investitionsneigung |

## *Überformte Fassaden*

Wie mehrfach erläutert, spiegelt die Altstadt heute die vierhundertjährige Geschichte Friedrichstadts wieder. Viele historische Gebäude sind entsprechend den jeweiligen Bedarfen und Möglichkeiten der Eigentümer und Nutzer (teils auch mehrfach) umgebaut und angepasst worden. Dies betrifft in erster Linie die inneren Strukturen und Gestaltungen der Gebäude, aber auch die Fassaden.

Durch Überformungen der historischen Fassaden sowie in Dimensionen, Relationen und/oder Materialität veränderte Türen und Fenstern hat sich die Straßenansicht vieler Gebäude gerade in den zurückliegenden Jahrzehnten gravierend verändert, so dass das ursprüngliche Erscheinungsbild trotz des umfangreichen historischen Gebäudebestands vielfach nur noch zu erahnen ist. Das Stadtarchiv hat alleine für knapp 300 Gebäude teils weitreichende Umbauten und Gestaltungsveränderungen dokumentiert, überwiegend im Hinblick auf die Fassaden und Straßenansichten. Durch die bereits 1980 in Kraft getretene Ortsgestaltungssatzung (zuletzt als Satzung zur Erhaltung und Gestaltung des historischen Stadtbildes der Stadt Friedrichstadt 2010 überarbeitet), die u.a. detaillierte Gestaltungsvorschriften für Gebäudegefüge, Fassadengliederung, Türen und Fenster sowie Materialien enthält, versucht die Stadt, diese Entwicklungen einzudämmen.

In einigen Fällen ist es dagegen durch aufwendige Restaurierungsarbeiten gelungen, vielfältig überformte Fassaden wieder in einen Zustand zurückzuversetzen, der dem ursprünglichen Erscheinungsbild sehr nahe kommt. Beispiele hierfür sind u.a. das Doppelgiebelhaus (Prinzenstraße 23) und das Neberhaus (Am Mittelburgwall 24).

**Abbildung 108 bis 110:** Beispiele überformter Fassaden aus der 2. Hälfte des 20. Jahrhunderts Am Binnenhafen, Osterlilienstraße, Prinzeßstraße) (linke Seiten von oben nach unten)

**Abbildung 111:** Behutsam restaurierte Fassade des Neberhauses (rechts)

*„Das Stadtarchiv hat für knapp 300 Gebäude teils weitreichende Umbauten und Gestaltungsveränderungen dokumentiert, überwiegend im Hinblick auf die Fassaden “*

| ÜBERFORMTE FASSADEN | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Ortsgestaltungssatzung als Leitfaden und Orientierungshilfe für Eigentümer | • Weit verbreitete Überformungen der Straßenansichten von Gebäuden, die nur mit hohem Aufwand korrigierbare sind<br>• Teilweise geringe Akzeptanz der Ortsgestaltungssatzung |

# 4.7 GRÜN-, WASSER- UND FREIFLÄCHEN

## *Grünräume und Gewässer*

Das Fördergebiet historische Altstadt der Stadt Friedrichstadt vermittelt einen grünen und von viel Wasser geprägten Eindruck, bedingt durch

1. die grünen Uferbereiche östlich und westlich der Altstadt, der Oster- und den Westersielzug,
2. die beiden in Ost-West-Richtung verlaufenden Grachten: Den Mittelburggraben, der die südliche Vorderstadt von der nördlichen Hinterstadt trennt, und den Fürstenburggraben in der südlichen Stadthälfte, die südliche Begrenzung der Altstadt,
3. den im Süden des Fördergebietes gelegenen Alten und Neuen Hafen an der Eider,
4. die Treene als nördliche Begrenzung der Altstadt sowie die große Grün- und Freifläche Am Treeneufer,
5. das zentral in der Hinterstadt gelegene, denkmalgeschützte Stadtfeld,
6. den in der Vorderstadt gelegenen denkmalgeschützten Marktplatz mit dem grünen und dem steinernen Marktbereich sowie
7. das Eiland und der Inselweg
8. den Holmertor-Platz

Ergänzend sind als grüne Oasen in der ansonsten dicht bebauten Altstadt die diversen, tw. denkmalgeschützten Friedhöfe und Freiräume rund um die Kirchen der unterschiedlichen Glaubensgemeinschaften zu nennen, wie z.B. der jüdische Friedhof, der Remonstrantenfriedhof, der Friedhof an der St. Christopherus-Kirche sowie der Mennonitenkirche. Und nicht vernachlässigt werden sollten die Bepflanzungen an den Privatgebäuden in einigen Straßenzügen, die erheblich zur Attraktivität des Stadtbildes und dessen Begrünung beitragen.

Diese Grünzüge und Wasserläufe sowie die Grün- und Freiflächen gehören zum städtebaulichen Gesamtensemble der Friedrichstädter Altstadt und prägen und gestalten dieses wesentlich mit. Entsprechend stehen viele von ihnen ebenfalls unter Denkmalschutz bzw. gehören als wichtige Bestandteile mit zum Flächendenkmal wie z.B. die Friedhöfe, das Stadtfeld und der grüne Marktbereich.

Die zwischen dieser - in der Regel öffentlichen - grünen und blauen Rahmung gelegenen - in der Regel privaten - Parzellen sind sehr eng bebaut und bieten wenig Grün- oder auch Freiflächen, da die Hinterhöfe in der Regel bebaut und in Nutzung sind. Dennoch gibt es auch einige wenige private Gartenstrukturen in den Hinterhof- oder rückwärtigen Lagen, die früher einen wichtigen, heute eher einen nachrangigen Bestandteil der Grün- und Freiflächen in der Altstadt darstellen und die in der Regel nicht von der Straße aus einsehbar sind. Ausnahmen bilden hier der private Grünzug auf dem Eiland und privat genutzte Garten auf öffentlichem Grund. Beide Grünflächen sind eingezäunt und für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Stadtgestalterisch von hoher Bedeutung, weisen viele der Grün- und Freiflächen jedoch auch Handlungsbedarf auf. Die Gestaltungsqualität und die Nutzbarkeit entsprechen nicht in allen Fällen heutigen Anforderungen bzw. sind „in die Jahre gekommen“. Sie werden im Folgenden näher skizziert:

**Abbildung 12:** Blick auf den Mittelburggraben

*„Die Altstadt vermittelt einen grünen und von viel Wasser geprägten Eindruck“*

1. Die grünen Uferbereiche der Sielzüge rahmen und prägen die Altstadt maßgeblich. Allerdings gibt es auch gestalterische und Nutzungseinschränkungen: So ist z.B. der nördliche Bereich des Ostersielzugs unzugänglich. Hier reichen die uneinheitlich gestalteten und teilweise vernachlässigt wirkenden Privatgrundstücke mit ihren Uferböschungen bis an das Wasser heran, so dass der Wasserlauf nur von der gegenüberliegenden Uferseite aus erlebbar ist. In anderen Abschnitten sind die Uferbereiche teilweise zugewachsen und vermitteln in einigen Abschnitten einen unaufgeräumten, ungepflegten und ungestalteten Eindruck (z.B. am Westersielzug Höhe Westerlilienstraße und Am Binnenhafen): Dort, wo einst Sichtbeziehungen bestanden und die Blicke weit schweifen konnten, wo sich die Ufer durch sanfte, durchgängige und zugängliche Übergänge zum Wasser auszeichneten, sind heute weite Bereiche zugewachsen. Einige Abschnitte der Uferböschungen sind unzugänglich, da hier scheinbar privat genutzte Gärten und Anleger angelegt wurden. Eine freiraumgestalterische Qualität fehlt. Entlang der Straße Am Westersielzug fehlen zudem angelegte Wege zum Erleben der Wasserlage. Dass Bedarf an solchen Wegen besteht zeigen die vorhandenen „Trampelpfade“ entlang des Uferbereichs. Zudem fehlen in vielen Teilen der Uferbereiche Sitzmöglichkeiten zum Innehalten und Genießen mit Blick aufs Wasser – ebenso wie direkte Zugänge zum und Sitzmöglichkeiten am Wasser, so dass die Aufenthaltsqualität gering ist.

**Abbildung 113 und 114:** Sowohl der Ostersielzug (links) als auch der Westersielzug (rechts) sind an vielen Stellen nicht oder schlecht zugänglich

2. Der Mittelburg- und der Fürstenburggraben zeichnen u.a. durch die vielen unterschiedlich gestalteten und teilweise marode anmutenden Bootsanleger aus, die von den Anrainern nach unterschiedlichen Genehmigungen angelegt wurden, um in ihren Boote die Stadt und ihre Umgebung vom Wasser aus zu genießen. 2022 sollen die Spundwände entlang des Mittelburggrabens auf ganzer Länge erneuert werden. Möglicherweise bieten sich damit auch die Möglichkeit, direktere Zugänge zum Wasser zu schaffen. Die Uferböschung des Fürstenburggrabens ist an einigen Abschnitten durch eine (blick)dichte Vegetation gekennzeichnet, so dass über den Stadteingang Goldenes Tor zum Alten Hafen kaum gegeben sind.

**Abbildung 115 und 116:** Ungeordnet erscheinende Anleger (links) und zugewachsene Sichtbeziehungen (rechts) am Fürstenburgwall

*„Vielfach sind die Wasserlagen unzugänglich oder die Sicht darauf versperrt“*

3. Der Alte bzw. Neue Hafen sind von der historischen Altstadt aus nicht zu erahnen – da am Fürstenburggraben die Sichtbeziehungen „gekappt“ und aufgrund der städtebaulichen Missstandssituation auch keine Anreize gegeben sind, den Fürstenburggraben, die Straße Am Deich und die Tönninger Straße zu überwinden. Der Alte Hafen ist derzeit u.a. durch deutlich sichtbaren Sanierungsbedarf der historischen Kaimauer gekennzeichnet.

**Abbildung 117 und 118:** Der Blick auf den Alten Hafen ist nur von privatem Grund aus zu genießen (links), ansonsten sind die Sichtbeziehungen versperrt (rechts)

4. Die Uferbereiche der Grünfläche am Treeneufer - das ehemalige Gaswerksgelände - entlang gleichnamiger Straße im nördlichen Abschluss des Fördergebietes zeichnen sich durch ihren offenen Charakter aus und bieten Raum für die Bewohner und Touristen abseits der dichten Bebauung im Kern der Altstadt. Zugleich sind die Uferbereiche und die Grünflächen so zugewachsen, dass keine Blickbeziehungen zwischen beiden möglich sind. Es fehlen Sitzmöglichkeiten entlang des Ufers und auf der Grünfläche. Hier stechen neben einer Kunstskulptur und einem öffentlich zugänglichen Sportgerät vor allem Bauelemente der technischen Infrastruktur wie zum Beispiel ein großer Transformator und einzelne Stromkästen ins Auge, die die Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität der Fläche deutlich mindern. Die „Trampelpfade“ entlang der Uferbereiche und auf der Grünfläche weisen hier – ebenso wie bei den Sielzügen - auf fehlende befestigte Fußwege für Fußgänger und Jogger hin. Die Grünfläche soll zeitnah zum Aktivpark Treene weiterentwickelt werden.

**Abbildung 119:** Gestaltungsideen für den Aktivpark Treene

5. Gegenüber dem Marktplatz in der Vorderstadt befindet sich – nur durch den Mittelburggraben getrennt – in der Hinterstadt das denkmalgeschützte Stadtfeld – eine der wenigen größeren Grünflächen in der historischen Altstadt. Dabei handelt es sich um den ehemaligen Norderburggraben, der wegen seiner ständigen Versandung Anfang des 18. Jahrhunderts zugeschüttet wurde und jetzt eine weitere, zentral gelegene Grünfläche in der dichten Besiedlung darstellt. Die von der Straße Am Stadtfeld umschlossene Rasenfläche war ein ehemals intensiv genutzter Platz (z.B. zum Ringreiten) und weist einen prägnanten Baumbestand und diverse Hecken auf. Im Norden des Stadtfeldes befindet sich der einzige öffentliche Spielplatz in der Altstadt. Das Stadtfeld ist von Fußwegen mit wassergebundener Decke umgeben und durchzogen. Die Beete entlang der Wege und auf der Fläche vermitteln einen vernachlässigten Eindruck. Auch auf dem Stadtfeld gibt es einen „Trampelpfad“ auf der westlichen Seite im nördlichen Teil der Grünfläche – der auf eine fehlende Wegeverbindung hinweist. Eine Einschränkung besonderer Art sind Krähen und ihre Hinterlassenschaften. Die Vögel haben von dem Platz Besitz ergriffen und sorgen seit vielen Jahren dafür, dass diese grüne Oase von Einheimischen und Gästen kaum genutzt und entsprechend auch kaum gepflegt wird. Möglichkeiten, die Krähen auf verträgliche Weise von der Fläche zu verbannen waren bislang erfolglos.

*„Das enorme Potenzial einiger Grünanlagen und Plätze wird nicht ausgenutzt“*

**Abbildung 120 und 121:** Eindrücke vom Stadtfeld mit Spielplatz (links) und Gehweg (rechts)

6. Der denkmalgeschützte Marktplatz ist das Herz der historischen Altstadt und liegt in der Vorderstadt. Der Marktplatz gliedert sich in zwei Bereiche: Den steinernen und den grünen Markt. Der westlich gelegene steinerne Markt besteht überwiegend aus einem Parkplatz – der einmal wöchentlich (freitags) als Wochenmarkt genutzt wird, in einen im Sommer gastronomisch genutzten Teil – wobei das verwendete Mobiliar nicht einheitlich ist, so dass das Erscheinungsbild sehr unruhig wirkt - und ein weiterer Bereich gehört zur Straße „Am Markt“. Durch das - gestalterisch passende - Kopfsteinpflaster ist der steinerne Markt uneben und nicht barrierefrei, so dass die Zugänglichkeit für bestimmte Personengruppen eingeschränkt ist. Locker aneinander grenzende Metallstangen – ehemals zum Anbinden von Pferden genutzt – grenzen weite Teile des Platzes gegenüber dem Kfz-Verkehr ab und verleihen ihm die Anmutung einer eingezäunten Fläche. An diesem zentralen Ort, an dem sich einst wie heute das Leben widerspiegelt, besteht erheblicher Handlungsbedarf. Es fehlt an Gestaltungs-, Aufenthalts- und Nutzungsqualitäten, wie z.B. Infrastruktur für (E-)Fahrräder, eine neu gestaltete Oberfläche sowie an einer Beleuchtung des Platzes am Abend. Zudem sind der Brunnen auf dem steinernen Markt sowie das Denkmal auf dem grünen Markt, durch die Nutzung des Platzes als Parkplatz kaum sichtbar. Der ruhende Verkehr schränkt das Erscheinungsbild des Marktes wie auch seine Aufenthaltsqualität deutlich ein.

**Abbildung 122:** Der als Parkplatz genutzte Teil des Marktplatzes

Unmittelbar angrenzend an den steinernen Markt schließt – wiederum durch locker aneinander grenzende Metallstangen - der grüne Markt an, eine zweireihig baumumstandene Rasenfläche, in deren Mitte ein Denkmal steht. Diese Grünfläche bietet kaum Anreize zur Nutzung und sieht ungestaltet aus: Es sind keine Wege vorhanden (auch nicht zum Denkmal), Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten sind rar, es gibt keine Nutzungsangebote. Entsprechend vermittelt die Grünfläche als Bestandteil eines (lebendigen) Marktes und als Herz der Altstadt einen abweisenden, lieblosen Eindruck und impliziert ein „Betreten verboten".

**Abbildung 123 und 124:** Der Grüne Markt in Blickrichtung der Westseite des Marktes (links) und mit Blick nach Süden (rechts)

7. Der nördliche Bereich des Eilands ist eine öffentliche Sport-, Freizeit und Erholungsfläche – gerahmt von Flächen mit privater, gärtnerischer Nutzung und verbindet mit zwei Brücken und eine ausgestaltete Wegeführung die Altstadt mit dem westlichen Stadtgebiet (Bahnhof) für Fußgänger sowie Radfahrer. Am Inselweg werden öffentliche Flächen ebenfalls von Privaten gärtnerisch genutzt.
8. Der Holmertor-Platz war einer von zwei zentralen historischen Stadteingängen, über den man auch heute noch von der Schleswiger Straße aus kommend der Altstadt zustrebt. Die an den Platz angrenzenden Gebäude sind geschützte Einzeldenkmale, vor Kopf des Platzes steht ein denkmalgeschütztes Ensemble. Das große städtebauliche Potenzial, das diese große platzartige Öffnung mit sich bringt, kommt aufgrund der vielen parkenden Autos kaum zur Geltung. Der komplett versiegelte Platz ist als solcher – mit Ausnahme der Grundstruktur - kaum zu erkennen.

## *Qualitäten der Straßenräume*

Nahezu die gesamte Altstadt wird von hochstämmigen Bäumen umgrenzt, die in weiten Abschnitten, wie z.B. Am Westersielzug oder Am Binnenhafen von dichtem Strauchwerk durchsetzt sind, so dass wünschenswerte Sichtbeziehungen eingeschränkt bzw. nicht möglich sind.

Die historische Altstadt Friedrichstadts vermittelt ein hohes Maß an räumlichen und gestalterischen Qualitäten – aufgrund der (denkmalgeschützten) Bebauung und des Stadtgrundrisses sowie der prägenden und präsenten grünen und blauen Infrastruktur. Innerhalb der Wohnstraßen der Altstadt überwiegt dagegen der versiegelte Raum: An die Fahrbahnen und die beiderseitigen Nebenanlagen schließen in der Regel direkt die (Wohn-)Gebäude an. Und auch Straßenbäume finden sich nur entlang jener Straßen, die an Uferbereiche oder Grünflächen anschließen (z.B. Am Westersielzug, Am Stadtfeld) – in den Wohnstraßen finden sich so gut wie keine Straßenbäume. Dass die Straßen dennoch nicht nur Atmosphäre und Aufenthaltsqualität, sondern auch einen „grünen" Eindruck vermitteln liegt daran, dass die Anwohner den öffentlichen Raum vor ihren Häusern vielfach mit eigenen Bepflanzungen aufwerten, z.B. durch Fassadenbegrünungen oder schmale Pflanz-

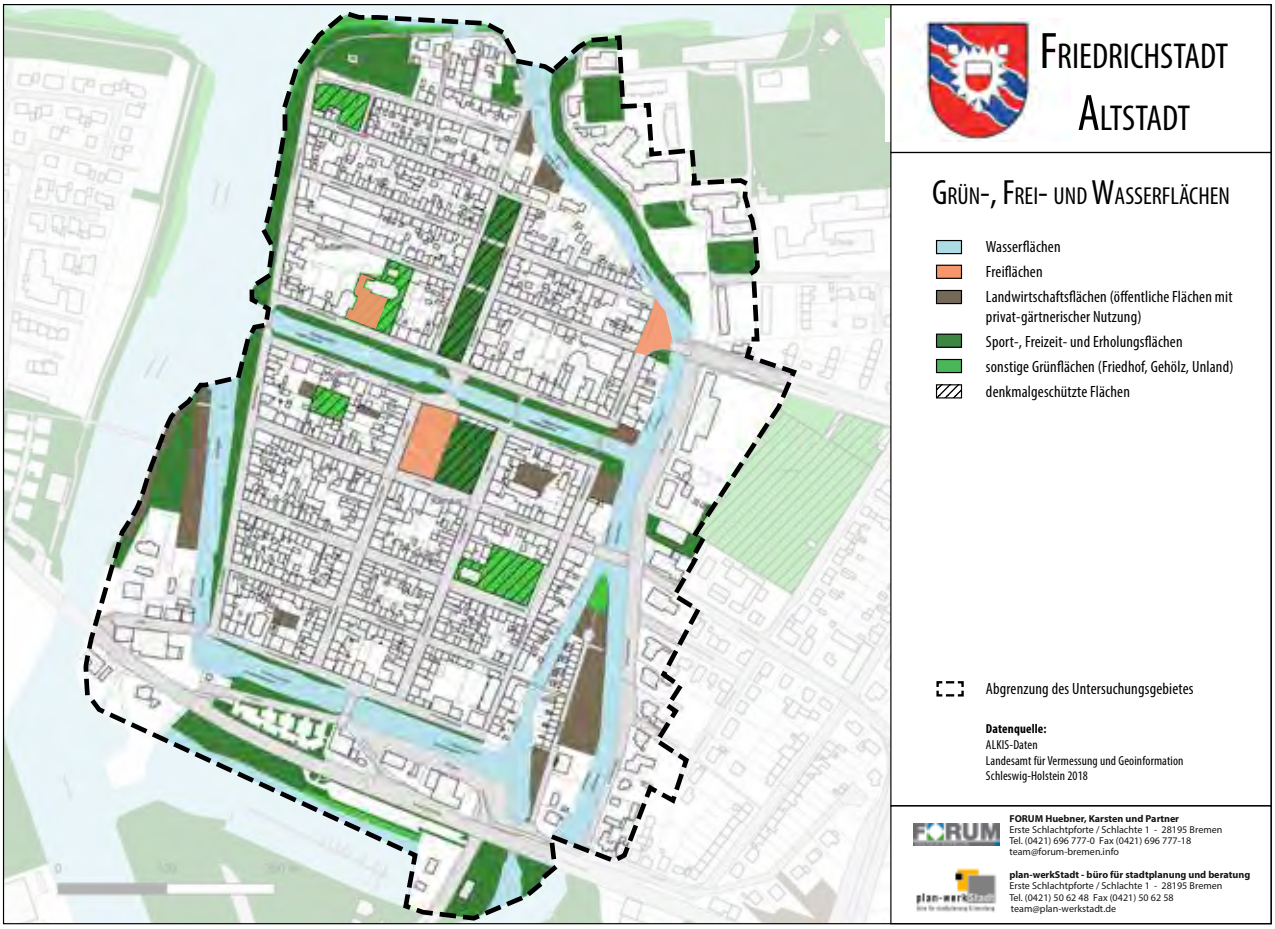
*„Dass die Straßen trotz fehlender Straßenbäume Atmosphäre, Aufenthaltsqualität und einen „grünen" Eindruck vermitteln, liegt an den Anwohnern, die den öffentlichen Raum vor ihren Häusern vielfach mit eigenen Bepflanzungen aufwerten"*

beete entlang des Gebäudes – Relikte der „Stubbenzone“ (vgl. Kap. 4.4) . Ergänzt werden die liebevoll gestalteten Beete vielfach durch kleine Sitzbänke, so dass die Straßen ein besonderes Flair ausstrahlen.

Da die Wasserlagen, Grünzüge, Grün- und Freiflächen nie weit entfernt sind, vermittelt die Altstadt keinen Mangel an Begrünung und Freiräumen.

**Abbildung 125 und 126:** Viele Bewohner haben sich durch kleine Sitzgelegenheiten idyllische Plätzchen vor der Haustür geschaffen (oben links); viele der Altstadtstraßen haben trotz hoher Belastung durch fließenden oder ruhenden Verkehr eine hohe Aufenthaltsqualität (oben rechts)

**Abbildung 127 (unten):** Karte „Grün-, Frei- und Wasserflächen“




| GRÜN-, WASSER- UND FREIFLÄCHEN | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Durch Grün- und Freiflächen strukturierte Altstadt<br>• Teilweise denkmalgeschützte Qualitäten<br>• Wasser als prägendes Element<br>• Vielfältige Nutzungs- und Verweilmöglichkeiten<br>• Oasen der Ruhe und Erholung | • Geringe Inwertsetzung der denkmalgeschützten Freiraumqualitäten<br>• Teils geringe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität der Grün-, Frei- und Wasserflächen<br>• Teilweise geringe Nutzungsmöglichkeiten, z.B. wegen Unzugänglichkeit<br>• Mitunter fehlende Sichtbeziehungen<br>• Wenige private Gartenstrukturen in den rückwärtigen Bereichen |

# 4.8 BEVÖLKERUNGS- UND SOZIALSTRUKTUR

**Abbildung 128 (oben):** Eine Gruppe älterer Menschen in Friedrichstadt

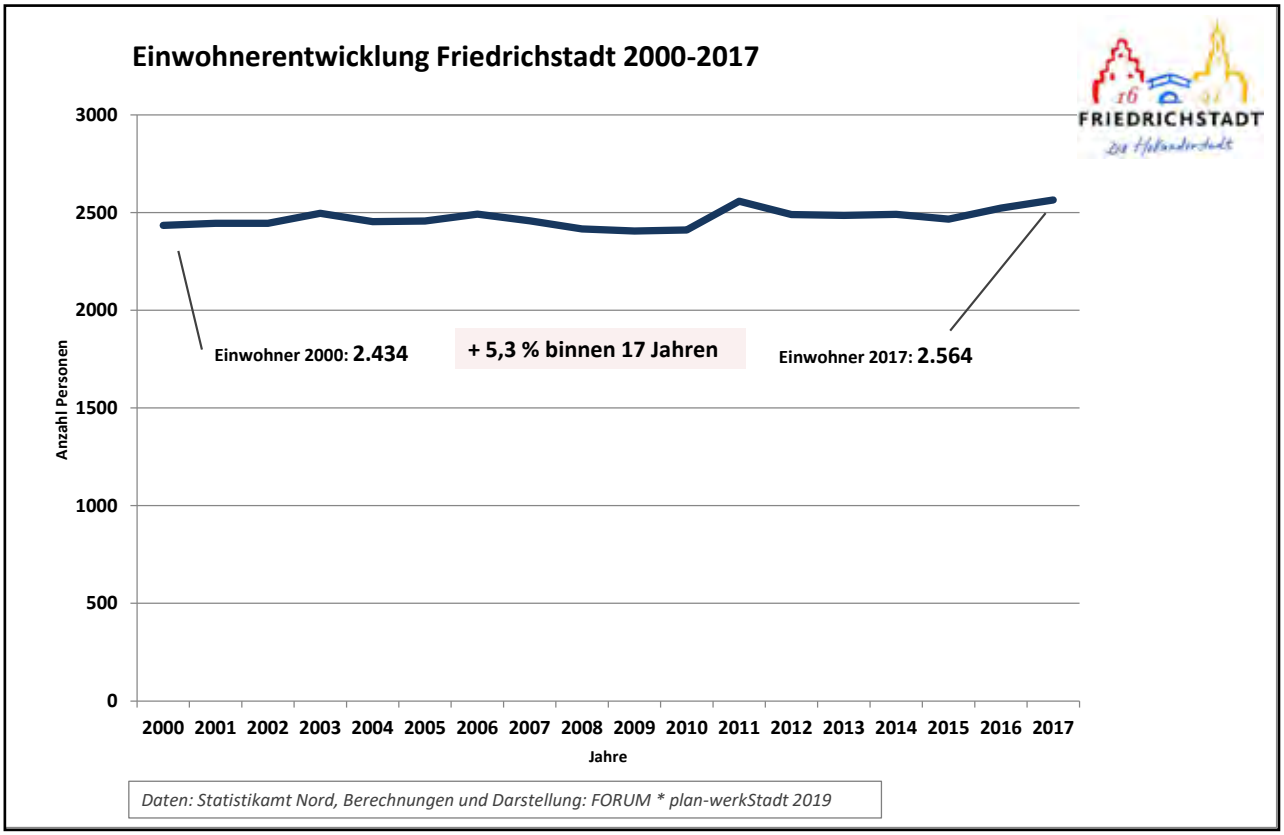
**Abbildung 129 (unten):** Einwohnerentwicklung in Friedrichstadt im Zeitraum 2000 - 2017

**Quelle:** Daten: Statistikamt Nord; Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt

## *Einwohnerentwicklung und -struktur in Friedrichstadt*

Die Einwohnerzahl der Stadt Friedrichstadt ist in den letzten Jahren relativ konstant geblieben. Zum Jahresende 2017 lag die Zahl der Einwohner mit Erstwohnsitz auf Basis der Daten der amtlichen Landesstatistik bei 2.564, und damit fast exakt so hoch wie im Jahr des letzten Zensus 2011 (2.558 Personen). In den letzten zwanzig Jahren ist die Bevölkerungsentwicklung ohnehin nur geringen Ausschlägen unterlegen gewesen; gegenüber dem Jahr 2000 hat sich ein leichter Anstieg um 5,3 % vollzogen.

Bemerkenswert ist, dass sich die heutige Einwohnerzahl der Stadt kaum von der des historischen Friedrichstadt unterscheidet: Schon 1855, wenige Jahre nach den verheerenden Zerstörungen durch die Beschießung, lebten etwa 2.500 Personen in Friedrichstadt, ebenso zum Beginn des 20. Jahrhunderts. Lediglich in den durch die große Zahl von Flüchtlingen aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten geprägten Nachkriegsjahren war die Einwohnerzahl deutlich höher (3.648 im Jahr 1946), bevor sie sich wieder schrittweise auf das derzeitige Niveau verringerte.



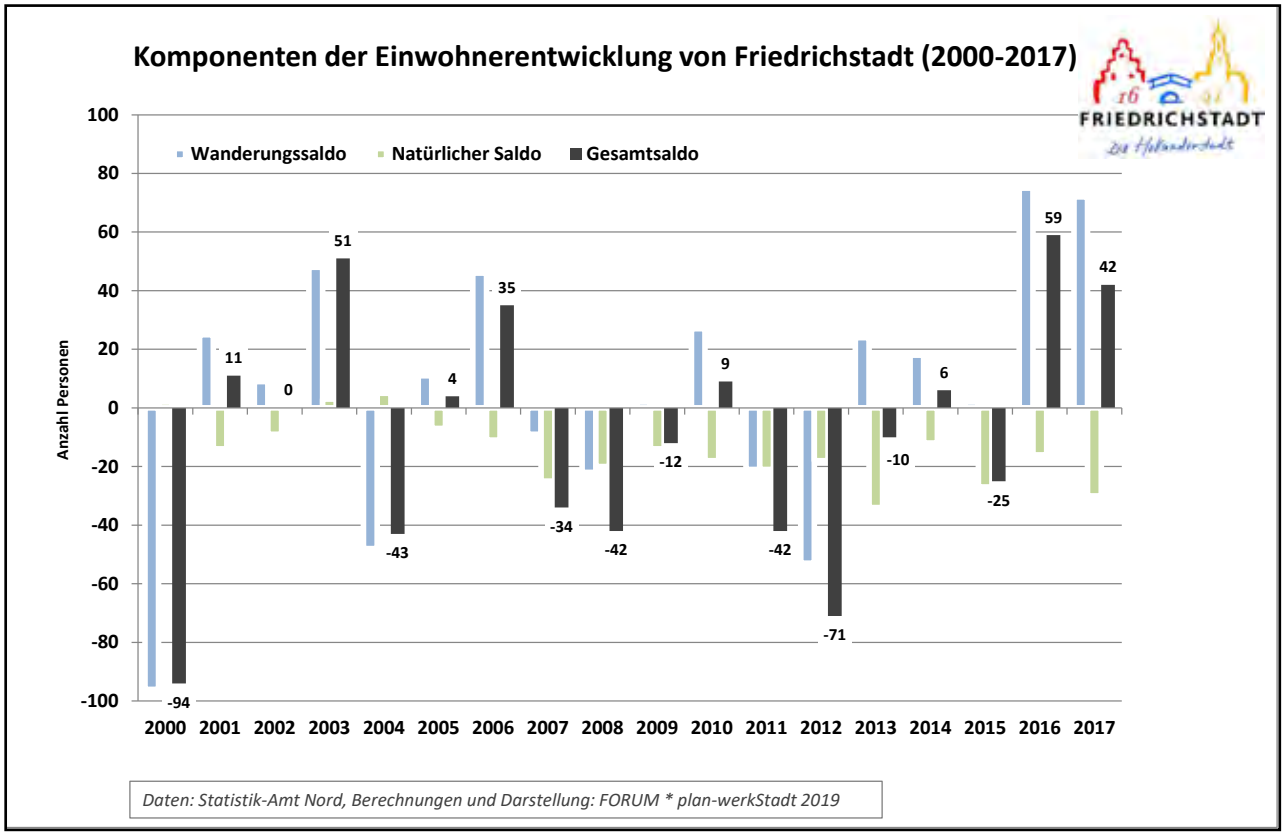
sich die Bevölkerung fast ausschließlich auf ein Gebiet, das in etwa dem zugrunde gelegten Untersuchungsgebiet dieser VU entspricht. Durch neue Wohngebiete östlich und westlich (Seebüll) der Altstadt hat sich das Siedlungsgebiet Friedrichstadts mehr als verdreifacht. Insofern ist von einem beträchtlichen Rückgang der Einwohnerdichte in Friedrichstadts „Keimzelle“, der Altstadt, auszugehen, was auch durch die Auswertungen von Daten des Einwohnermeldeamts bestätigt wird (s.u.).

Wie Abb. 130 zeigt, hat Friedrichstadt in den vergangenen Jahren durchgehend ein Geburtendefizit aufgewiesen, während der Wanderungssaldo in einigen Jahren positiv ausgefallen ist. Vor allem 2016 und 2017 sind mehr Menschen in die Stadt gezogen als fortgezogen (+101 Personen). Derart hohe Wanderungsgewinne in zwei Jahren sind seit 2000 ansonsten nicht vorgekommen. Es ist zu vermuten, dass sich hier die starke internationale Zuwanderung seit 2015 bemerkbar macht.

Bei der Feststellung der über die Jahrhunderte recht konstanten Einwohnerzahl ist jedoch zu bedenken, dass die Siedlungsfläche Friedrichstadts seit dem zweiten Weltkrieg ganz wesentlich gewachsen ist. Bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts konzentrierte

**Abbildung 130:** Komponenten der Einwohnerentwicklung Friedrichstadts im Zeitraum 2000 - 2017

**Quelle:** Daten: Statistikamt Nord; Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt



Weil Friedrichstadt aufgrund seiner landschaftlichen und kulturhistorischen Attraktivität in den zurückliegenden Jahren zunehmende Anziehungskraft als Altersruhesitz entfaltet hat, ist die Struktur der Bevölkerung Friedrichstadts durch vergleichsweise hohe Anteile Älterer geprägt. Dies lässt sich beispielsweise durch einen Vergleich der Friedrichstädter Bevölkerung mit dem Durchschnitt aller Kommunen des Landes Schleswig-Holstein verdeutlichen. So leben heute mehr als 800 Personen im Alter von mindestens 65 Jahren in der Grachtenstadt; fast jede*r dritte Friedrichstädter*in ist im Seniorenalter (31,3 %). Landesweit liegt der Seniorenanteil beträchtlich niedriger, bei 22,9 %. Alleine zwischen 2007 und 2017 hat sich der Anteil mindestens 65-Jähriger in Friedrichstadt um 5 %-Punkte erhöht. Demgegenüber sind speziell die jungen Erwachsenen zwischen 18 und 29 Jahren (Abweichung vom Landeswert -2,8 %) und die 30- bis 49- Jährigen (Abweichung -4,1 %) in Friedrichstadt unterrepräsentiert.

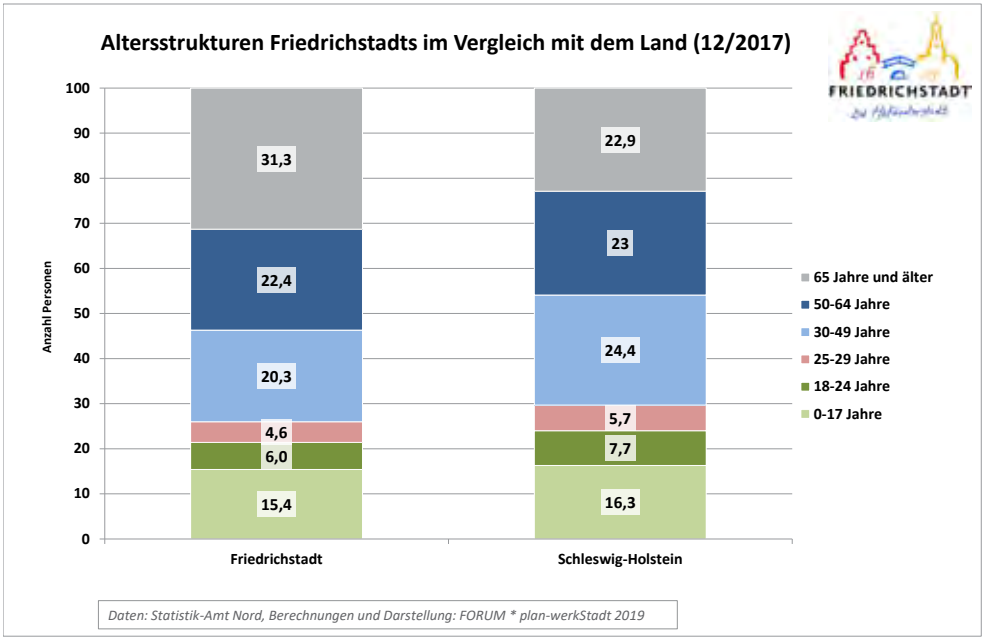



**Abbildung 131:** Altersstruktur der Bevölkerung Friedrichstadts im Vergleich zum Land Schleswig-Holstein (12/2017)

**Quelle:** Daten: Statistikamt Nord; Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt

| EINWOHNERENTWICKLUNG UND -STRUKTUR IN FRIEDRICHSTADT | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Stabile / leicht positive Einwohnerentwicklung der Gesamtstadt<br>• Wanderungsgewinne | • Geburtendefizit und niedrige Einwohneranteile junger Erwachsener und Familien |

## *Einwohnerentwicklung und -struktur im Untersuchungsgebiet*

Im Untersuchungsgebiet lebten zum Jahresende 2018 1.090 Personen mit Erstwohnsitz. Dies entspricht einem Anteil von 42 % an der gesamten Stadtbevölkerung. In den vergangenen acht Jahren zwischen 2010 und 2018 ist die Einwohnerzahl (Erstwohnsitze) im Untersuchungsgebiet leicht um 39 Personen bzw. um 3,5 % zurückgegangen (vgl. Abb. 133). Während vor allem die Anzahl der im Gebiet lebenden Personen im Alter zwischen 18 und 49 Jahren stark rückläufig war (- 114, entsprechend -27 %), haben heute deutlich mehr Senioren als noch 2010 ihren Lebensmittelpunkt im Untersuchungsgebiet (Zuwachs um 56, entsprechend 18 %). Insgesamt wohnten zum Jahresende 375 Personen im Alter 65+ im Untersuchungsgebiet, darunter alleine 101 mindestens 80-Jährige.

Einen erheblichen Beitrag zu diesem Anstieg der Bewohner im fortgeschrittenen Alter hat die im Jahr 2017 neu eröffnete Seniorenresidenz „Großer Garten“ mit 90 Zimmern ausgemacht. Hier wohnen insbesondere zugezogene ältere Menschen.

Abb. 134 und 135 veranschaulichen die aktuelle demografische Struktur der Wohnbevölkerung im Gebiet durch sog. „Alterspyramiden“.

Die Zahl der Kinder und Jugendlichen im Untersuchungsgebiet lag Ende 2018 bei lediglich 158, d.h. es gibt weit mehr als doppelt so viele Senioren wie unter 18-Jährige

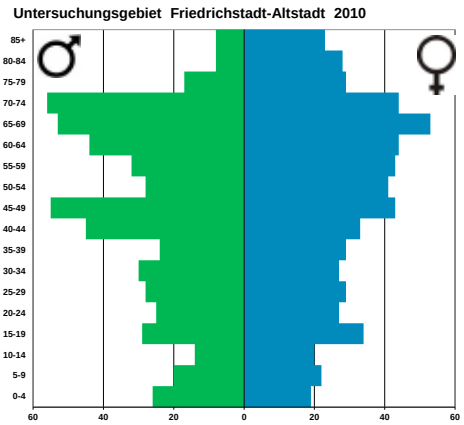
im Untersuchungsgebiet. Während somit nur etwa 38 % aller Kinder und Jugendlichen Friedrichstadts im Untersuchungsgebiet leben, ist es fast jede/r zweite im Alter 65+ (48 %). Gleichwohl ist zu konstatieren, dass die Zahl der Kinder und Jugendlichen in den zurückliegenden Jahren leicht gestiegen ist.

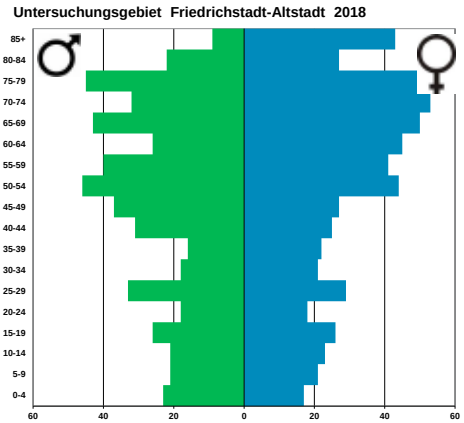
**Abbildung 132 (rechts oben):** Entwicklung der Altersstruktur im Untersuchungsgebiet zwischen 2010 und 2018

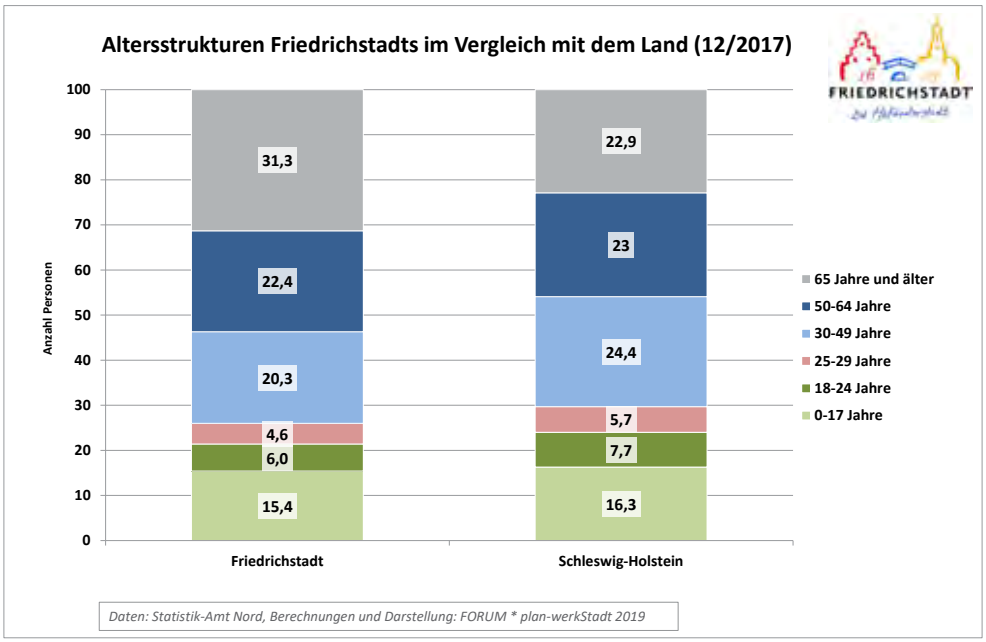
**Abbildung 133 (rechts unten):** Strukturveränderungen der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet zwischen 2010 und 2018

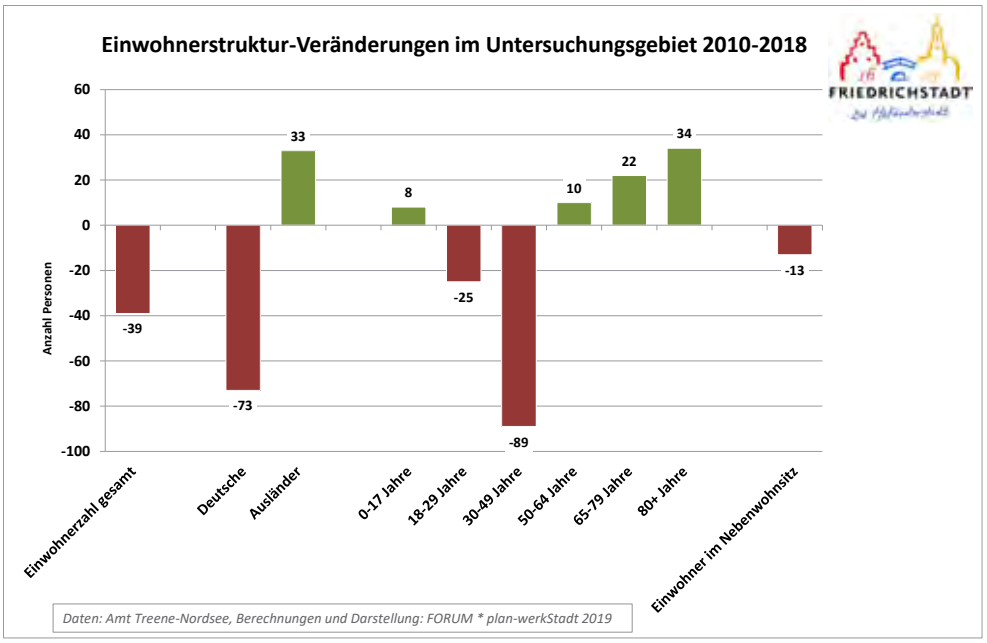
**Abbildung 134 und 135 (links unten):** Altersstrukturen im Untersuchungsgebiet 2010 und 2018 im Vergleich

**Quelle (jeweils):** Daten: Amt Treene-Nordsee; Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt




| EINWOHNERENTWICKLUNG UND -STRUKTUR IM UNTERSUCHUNGSGEBIET | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Hohe Anziehungskraft für Zuziehende, speziell Senioren | • Zunehmende Ungleichverteilung der Altersgruppen<br>• Einwohnerrückgang im Untersuchungsgebiet |

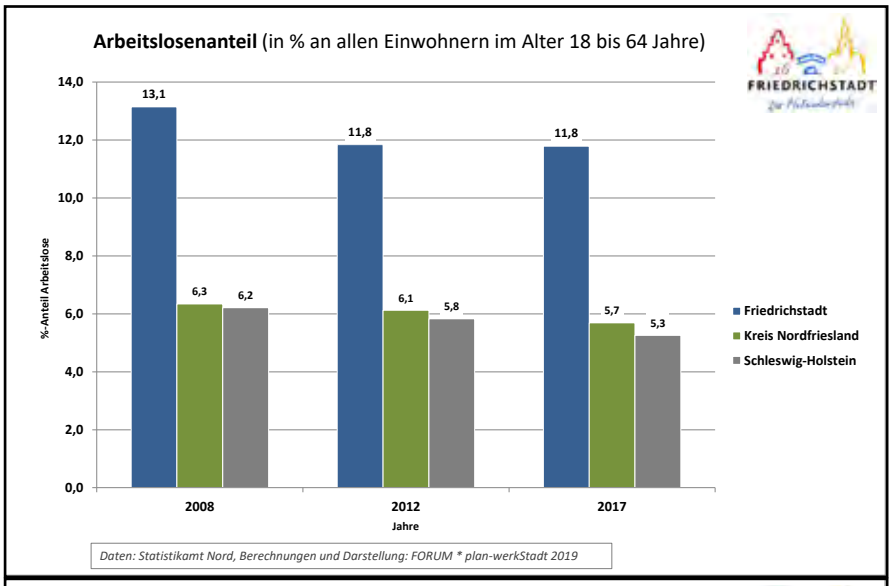
## *Sozialstruktur*

Aufgrund der geringen Einwohnerzahl und genereller Datenschutzanforderungen stehen für Friedrichstadt nur wenige Daten zur Verfügung, die Aufschluss über die Sozialstrukturen der Stadt insgesamt und des Untersuchungsgebiets im Speziellen geben können. An dieser Stelle werden daher lediglich zwei Indikatoren angesprochen, mit Hilfe derer sich Hinweise auf die wirtschaftliche Situation der Friedrichstädter Bevölkerung erschließen lassen.

Diese ist augenscheinlich im Mittel erheblich schlechter als im Landkreis und im Land: So liegt der Anteil der arbeitslosen Personen, gemessen an den Einwohnern im Alter zwischen 18 und 65 Jahren, in etwa doppelt so hoch wie in den übergeordneten Vergleichsregionen (vgl. Abb. 136).

Die Steuerdaten (Abb. 137) bestärken diesen Eindruck, denn die durchschnittlichen Einkünfte der Steuerpflichtigen in Friedrichstadt fallen, Stand 2014, etwa um ein Viertel niedriger aus als in Landkreis und Land. Zwischen 2010 und 2014 hatte sich der Abstand sogar noch weiter vergrößert.

Da annähernd die Hälfte der Einwohnerschaft Friedrichstadts ihren Wohnsitz im Untersuchungsgebiet hat, ist anzunehmen, dass die Daten und Angaben zu den wirtschaftlichen Verhältnissen ähnlich ausfallen wie in der Gesamtstadt. Belastbare Hinweise, dass Bewohner und Eigentümer im Untersuchungsgebiet wirtschaftlich deutlich leistungsfähiger sind als diejenigen der übrigen Stadt, liegen nicht vor.



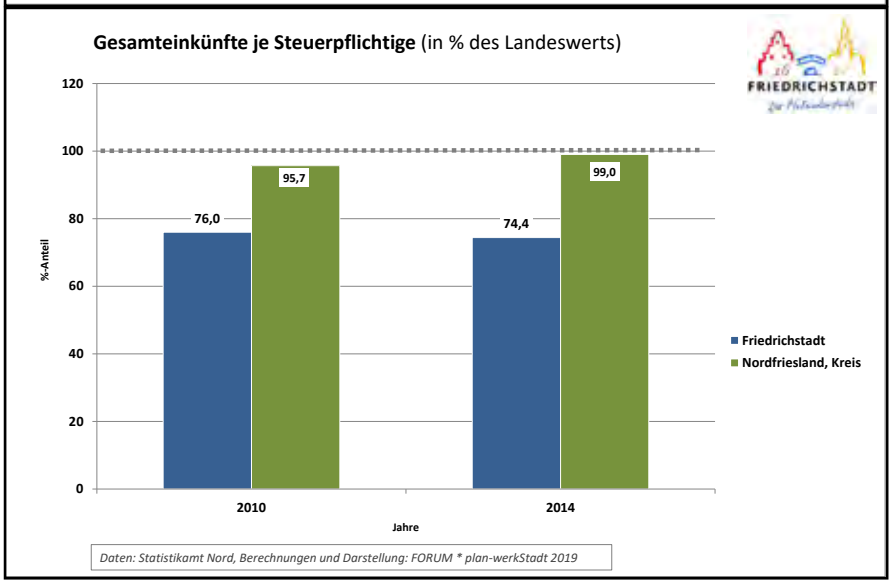




**Abbildung 136 (oben):** Arbeitslosenanteil in Friedrichstadt im Vergleich mit Kreis und Land (Arbeitslosenanteil in % an allen Erwachsenen im Alter 18 bis 64 Jahre)

**Abbildung 137 (unten):** Gesamteinkünfte je Steuerpflichtige 2010 und 2014 im Vergleich mit Kreis und Land (Gesamtbetrag der Einkünfte/Steuerpflichtige, in % vom Landes-Durchschnittswert)

**Quelle:** Daten: DeStatis; Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt

**Abbildung 138** (rechts): Bürger beim Stadtspaziergang

| SOZIALSTRUKTUR | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| | • Hinweise auf vergleichsweise geringe Wirtschaftskraft der Einwohner |

# 4.9 WIRTSCHAFT UND BESCHÄFTIGUNG

Wie unter 4.2 beschrieben, hatte sich in Friedrichstadt, begünstigt durch die verbesserte landgebundene Verkehrsanbindung, ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine beachtliche wirtschaftliche Entwicklung vollzogen, an der insbesondere mehrere kleinere Industriebetriebe beteiligt waren. Diese haben jedoch zumeist schon vor dem zweiten Weltkrieg ihren Betrieb eingestellt. Als größter Arbeitgeber und städtebaulich am stärksten in Erscheinung tretender Betrieb blieb lediglich die sog. Eidermühle im Bereich des alten Hafens länger erhalten. Sie schloss 2001 und im Jahr 2012 wurde das prägnante große Backsteingebäude schließlich abgebrochen.

Heute sind Tourismus und Gastgewerbe die wichtigsten Wirtschaftszweige Friedrichstadts. Dabei profitiert die Stadt von der Nähe zu bedeutenden Urlaubsdestinationen an der Nord- und Ostseeküste. Das einzigartige, durch Grachten und historische Gebäude geprägte Stadtbild stellt den zentralen Attraktionsfaktor der Stadt dar, die sich offensiv als „Holländerstadt“ bewirbt.

Im Jahr 2015 wurden in Friedrichstadt 669 sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze gezählt. Die Stadt hält somit rechnerisch für jeden zweiten der 1.349 Einwohner im Alter zwischen 18 und 64 Jahren einen Arbeitsplatz vor. Im Vergleich fällt Friedrichstadts Beschäftigtenbesatz etwas schwächer aus als im Kreis und im Land Schleswig-Holstein (vgl. Abb. 139). Die Pendlerbilanz der Stadt ist angesichts von 694 Beschäftigten am Wohnort leicht negativ, d.h. es pendeln mehr Beschäftigte aus als ein.

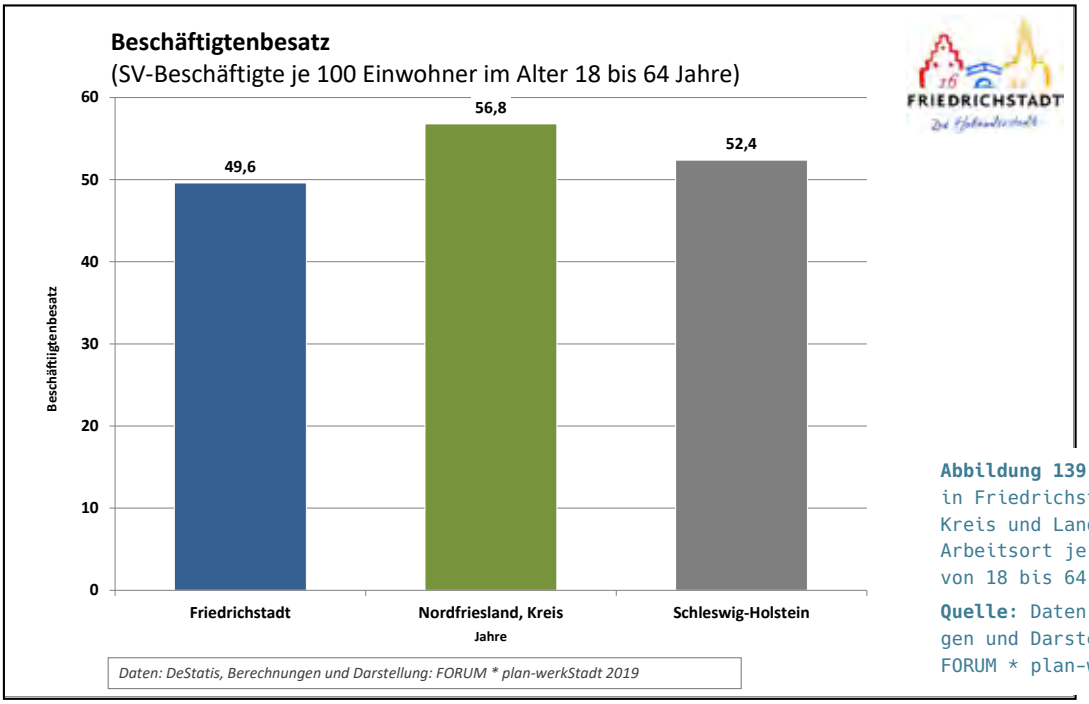



**Abbildung 139:** Beschäftigtenbesatz in Friedrichstadt im Vergleich zum Kreis und Land (SV-Beschäftigte am Arbeitsort je 100 Einwohner im Alter von 18 bis 64 Jahren, Stand 2015)

**Quelle:** Daten: DeStatis, Berechnungen und Darstellung: FORUM * plan-werkStadt 2019)

*„Heute sind Tourismus und Gastgewerbe die wichtigsten Wirtschaftszweige Friedrichstadts“*

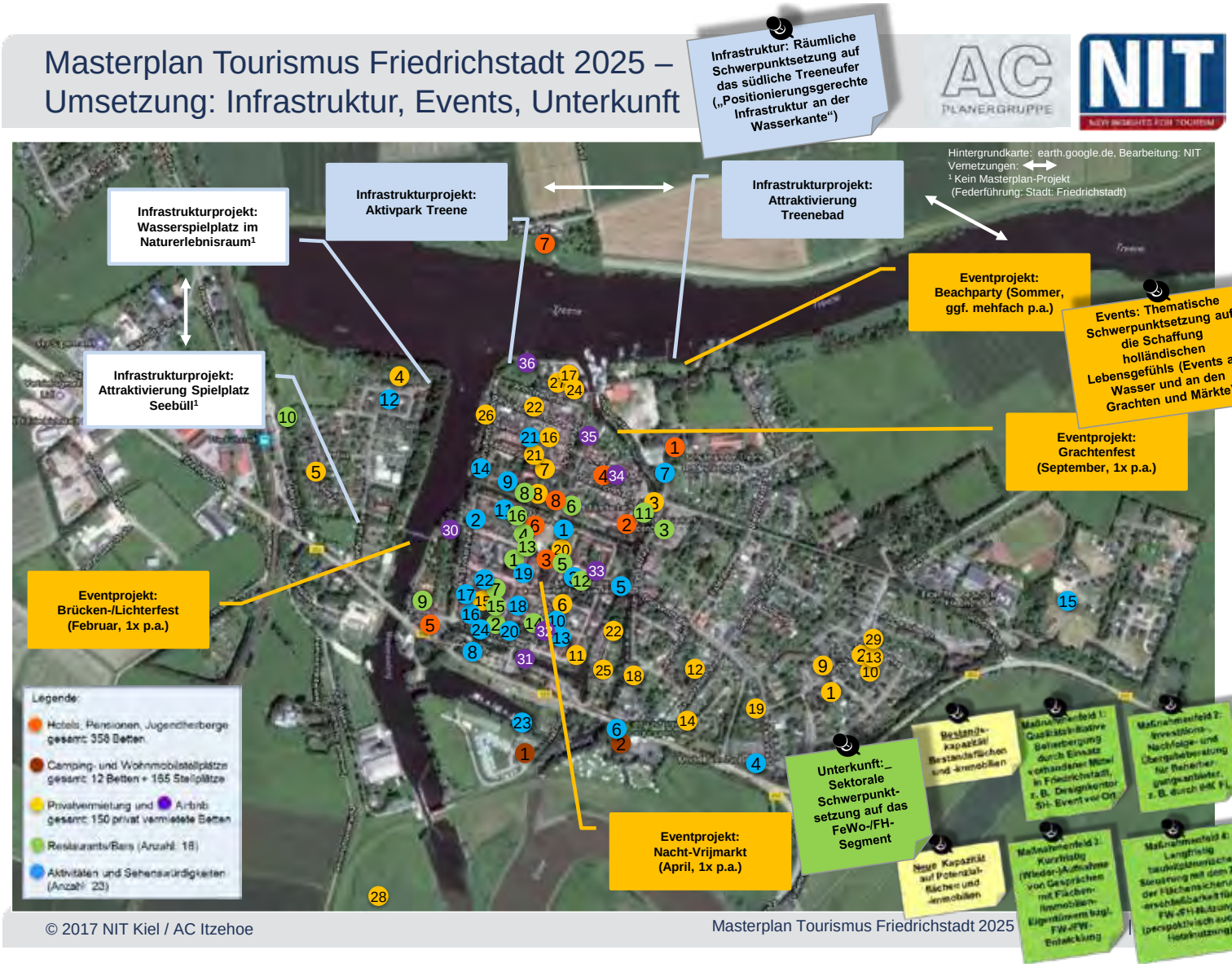
## *Tourismus und Gastgewerbe*

Aufgrund der Leitfunktion des Tourismus für die wirtschaftliche Entwicklung Friedrichstadts hat die Stadt im Jahr 2017 durch das Institut für Tourismus- und Bäderforschung in Nordeuropa (NIT) und die AC Planergruppe einen „Masterplan Tourismus“ erarbeiten lassen. Hierzu wurden u.a. differenzierte Analysen der touristischen Angebots- und Nachfragestrukturen vorgenommen, die auch für diese Studie wichtige Aussagen und Rückschlüsse erlauben.

Für das Basisjahr 2015 werden im „Masterplan Tourismus“ 473.750 Aufenthaltstage von Gästen in der Stadt angenommen. Demnach halten sich im ganzjährigen Mittel täglich etwa 1.300 Gäste in der Stadt auf. Das entspricht in etwa der Hälfte der Einwohnerzahl Friedrichstadts und unterstreicht die Bedeutung dieses Wirtschaftszweigs. Weil etwa zwei Drittel der Besucher im Rahmen von Tagesausflügen vom eigentlichen Urlaubsort in die Stadt kommt, konzentrieren sich die touristischen Aktivitäten klar auf den Sommer. Die Zahl der jährlichen Übernachtungen wird auf knapp 100.000 angesetzt, mit leicht steigender Tendenz. Wie sich anhand der durchschnittlichen Übernachtungen je Gast (ca. 2,3) schließen lässt, ist Friedrichstadt primär eine Kurzurlauber-Destination. Als Bruttoumsatz aller Nachfragesegmente wird für das Jahr 2015 ein Betrag von etwa 19,5 Mio. EUR angesetzt, der wiederum in erster Linie über Tagesgäste generiert wird.

**Abbildung 140:** Kartierung touristischer Angebote in der Altstadt von Friedrichstadt (Stand 2016) sowie Darstellung von Leitthemen aus dem Masterplan Tourismus

**Quelle:** Masterplan Tourismus Friedrichstadt 2017; NIT * AC Planergruppe



Bedeutsam für die Bestandsaufnahme sind des Weiteren die Erhebungen zu den Spezifika der Besucherstruktur Friedrichstadts wie auch die räumliche Verteilung der Angebote in der Stadt: So sind die Besucher mit durchschnittlich 58 Jahren deutlich älter als die der benachbarten Reisegebiete in Schleswig-Holstein, sie werden seltener von Kindern begleitet und verfügen über niedrigere Haushaltseinkommen. Der Fokus der touristischen Aktivitäten liegt eindeutig in der Altstadt, wie Abb. 140 verdeutlicht. Hier ist der bei weitem größte Teil der Angebotsinfrastruktur verortet. Die Kartierung verdeutlicht auch die Unterschiede in der touristischen Intensität von Vorder- und Hinterstadt: Die touristischen Angebote konzentrieren sich in der Vorderstadt und beidseits des Mittelburggrabens, während in der Hinterstadt vornehmlich Übernachtungsangebote zu finden sind, darunter vielfach Privatvermietung und Airbnb. Im Nordosten des Untersuchungsgebiets, östlich des Ostersielzugs, befindet sich eine Jugendherberge mit 115 Betten. Knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets im Süden Friedrichstadts stehen zudem Camping- und Wohnmobilstellplätze zur Verfügung.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es eine Vielzahl überwiegend kleinerer, u.a. gewerblicher Betriebe mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Entsprechend der touristischen Prägung der Stadt sind darunter viele Gastronomie- und Übernachtungsbetriebe, Freizeitanbieter (z.B. Grachtenfahrten) sowie für einen Urlaubsort typische, auf Besucher ausgerichtete Einzelhandelsbetriebe, u.a. für Kunstgewerbe, Kleidung und Andenken. Hinzu kommen weitere Anbieter von Gütern und Dienstleistungen, die eher für die Versorgung der Friedrichstädter Bevölkerung und des Umlands bedeutsam sind, wie Gesundheitsdienstleistungen (Arzt- und Therapiepraxen), Apotheke, Fleischer sowie Büros mit vermutlich überregionaler Tätigkeit (z.B. Architekturbüros).

Anhand der Gebäudeerhebung ist von etwa 100 Betrieben im Untersuchungsgebiet auszugehen, von denen die meisten Kleinstunternehmen mit weniger als 10 Beschäftigten sein dürften. Zu den größeren Arbeitgebern im Untersuchungsgebiet zählen neben der Stadtverwaltung insbesondere die neue Seniorenresidenz „Großer Garten“, die Jugendherberge und der EDEKA-Markt.

## *Entwicklungshemmnisse*

Vor allem die touristisch ausgerichteten Anbieter unterliegen zwangsläufig erheblichen saisonalen Nachfrageschwankungen und haben daher vielfach Mühe, zu einer ganzjährig ausreichenden Auslastung zu kommen. Die Fluktuation dieser Betriebe ist infolgedessen recht groß, und vor allem am touristischen „Hotspot“ Prinzenstraße ist derzeit ein recht hoher Geschäfts-Leerstand vorzufinden.

Neben der Saisonabhängigkeit der Besucherzahlen sind auch in der sinkenden Wohn-Bevölkerung im unmittelbaren Einzugsbereich und in der vergleichsweise schwachen Kaufkraft wesentliche Entwicklungshemmnisse für die Friedrichstädter Wirtschaft auszumachen. Hinzu kommen stetig steigende Konkurrenzen beispielsweise durch großflächige (Einzelhandels-)Anbieter außerhalb der Altstadt und internetgebundene Angebote.

Die Entwicklungsmöglichkeiten von Betrieben im Untersuchungsgebiet werden zudem durch die bereits dicht bebaute Altstadt, kleine Grundstücksparzellen und für die heutigen Ansprüche geringen Nutzflächen/ Ladengrößen eingeschränkt. Auch denkmalpflegerische oder durch die Ortsgestaltungssatzung bedingte Vorgaben werden von manchen lokalen Akteuren als Erschwernis gesehen. Als übergreifende, nicht nur die wirtschaftliche Entwicklung hemmende Problematik ist die verkehrliche Überlastung der Altstadt durch Besucherverkehre vor allem im Sommer anzusehen.

**Abbildung 141:** Privates Ferienapartement in der Altstadt

## *Entwicklungspotenziale*

Grundsätzlich bieten sich wirtschaftliche Entwicklungspotenziale vor allem durch eine Diversifizierung der Angebotsstrukturen und eine größere Unabhängigkeit von den saisonalen Schwankungen des Tagesbesucher-Aufkommens. Im Masterplan Tourismus werden daher verschiedene Strategieansätze skizziert, wie sich Friedrichstadt ungeachtet der erwähnten Einschränkungen durch gezielte Profilierung breitere Zielgruppen erschließen und Aufenthaltsdauer und Wertschöpfung der Gäste steigern könnte. So soll sich Friedrichstadt u.a. durch eine bessere Einbeziehung der Qualitäten des Umfelds verstärkt als Destination für Natur-, Fahrrad-, Familienurlaub positionieren und die Einzigartigkeit des Wasserbezuges als „Grachten"-Erlebnisraum über einen Ausbau der Aktivitätsmöglichkeiten am Wasser stärker in Wert setzen.

Für einen Erfolg der Ansätze sollten aber nach Möglichkeit auch Lösungen für die weiteren Hemmfaktoren gefunden werden. So könnten qualifizierte Beratungsangebote die Unsicherheit bezüglich der u.a. denkmalpflegerischen Auflagen reduzieren, eine angepasste Verkehrsregelung die Verkehrsbelastung der Altstadt mindern und Verbindungen von/zwischen Gebäuden könnten zeitgemäße Wachstumsoptionen für Betriebe bieten. Auch wäre eine wachsende Zahl dauerhaft in der Stadt wohnender Menschen anzustreben, um die kontinuierliche Grundauslastung der Angebote vor Ort zu erhöhen.

| WIRTSCHAFT UND BESCHÄFTIGUNG | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Deutschlandweit einzigartige „Marke" als Grachtenstadt<br>• Hohe Angebotsdichte in der Altstadt<br>• Nähe zu bedeutenden Tourismusdestinationen und landschaftlich attraktives Umfeld | • Geringe Kaufkraft und abnehmende Zahl der Wohnbevölkerung<br>• Saisonabhängigkeit der Besucherzahlen<br>• Geringe Aufenthaltsdauer der Besucher und eingeschränkte Zielgruppen<br>• Wachstumshemmnisse in enger Altstadt<br>• Überwiegend kleinere, wirtschaftlich beschränkt leistungsfähige Wirtschaftsakteure<br>• Hohe Abhängigkeit von Tourismus / Gastgewerbe |

# 4.10 BILDUNGS- KULTUR- UND FREIZEITINFRASTRUKTUR SOWIE GESUNDHEITSVERSORGUNG

In Friedrichstadt findet sich eine Reihe von Bildungs- und Freizeiteinrichtungen, die für Einheimische wie Auswärtige wichtige Anlaufpunkte darstellen. Die Stadt ist zudem Standort für kulturelle Institutionen, für Gesundheitseinrichtungen und sie ist Ausrichtungsort verschiedener Veranstaltungen. Nachfolgender Überblick gibt einen – umfassenden aber nicht abschließenden – Auszug dessen wieder.

## *Betreuungs- und Bildungseinrichtungen*

Das Gros der Betreuungs- und Bildungseinrichtungen Friedrichstadts befindet sich östlich der Altstadt, insbesondere nördlich der Schleswiger Straße. Damit befinden sich zwar sämtliche Schulen, Kindergärten und Krippen außerhalb des Untersuchungsgebietes, allerdings in fußläufiger Entfernung.

Vier Standorte mit fünf Angeboten für Kleinkinderbetreuung gibt es in Friedrichstadt insgesamt, darunter zwei dänische Einrichtungen, die vom Dansk Skoleforening for Sydslesvig e.V. (zu Deutsch: Dänischer Schulverein für Südschleswig) getragen werden. Es handelt sich um eine Krippe mit ca. zehn Plätzen („Vuggestue“) an der Schleswiger Straße und eine Kindertageseinrichtung (Dansk Børnehave) nördlich davon in der Straße Treenesiedlung, aber auf dem gleichen „Campus“. Die Arbeitsgemeinschaft Deutsches Schleswig – kurz ADS-Grenzfriedensbund e.V. – ist der zweite Träger, der einen Kindergarten am großen Garten und einen Kindergarten sowie eine Krippe mit rund 20 Plätzen an der Brückenstraße (Ecke Doesburger Straße) betreibt.

Friedrichstadt ist Standort dreier Schulen:

- Die von über 150 Schülerinnen und Schülern der Klassen 1 bis 4 besuchte Grundschule an der Treene befindet sich zwischen der Ostdeutschen Straße und der ADS-Kita am Großen Garten. Im gut acht Kilometer treeneaufwärts gelegenen Schwabstedt gibt es eine Außenstelle der Schule, in der 61 Kinder beschult werden. Die Schule an der Treene ist eine Grundschule mit Förderzentrum, genauer gesagt ist die Schule ein „FiSch“-Standort. FiSch steht für „Familie in Schule“ und bietet für Schüler mit Lernschwierigkeiten besondere Lernangebote in Kleingruppen, an einem Nachmittag in der Woche auch mit Beteiligung der Eltern. Der FiSch-Standort Friedrichstadt deckt ein Einzugsgebiet im südlichen Teil des Landkreises Nordfriesland ab, das u.a. auch bis Tönning und St.Peter-Ording reicht.
- Die dänische Hans Helgesen Skolen wird ebenfalls vom Dansk Skoleforening for Sydslesvig e.V. getragen und bildet zwischen der Krippe Vuggestue und der Kita Dansk Boernehave den Hauptteil des „dänischen Campus“ an der Schleswiger Straße. Derzeit gehen 75 Kinder in der Hans Helgesen Skolen in vier altersgemischten Klassen – von der 1. bis zur 6.

**Abbildung 142 (oben):** Die Grundschule „An der Treene“

**Abbildung 143 (unten):** Der dänische Kindergarten „Børnehave“

Klasse – zur Schule, darunter viele Schüler aus den umliegenden Gemeinden. Die Hans Helgesen Skolen bietet auch etliche außerschulische Angebote, wie beispielsweise Musikgruppen, einen Jugendclub und eine Abendschule an.

- Am östlichen Ende der Schleswiger Straße befindet sich die Eider-Treene-Schule (ETS), die bis 2008 eine Realschule war. Es handelt sich um eine Außenstelle der ETS in Tönning. Am Standort Friedrichstadt werden ca. 320 Schüler in 14 Klassen der Stufen 5 bis 10 unterrichtet. Das Angebot am Standort Friedrichstadt umfasst somit den Abschluss der Sekundarstufe I. Schüler, die die Allgemeine Hochschulreife erreichen möchten, können nach der 10. Klasse an den Tönninger Standort wechseln, an dem zurzeit etwa 540 Kinder und Jugendliche unterrichtet werden.

Das nächste Gymnasium befindet sich in der Kreisstadt Husum.

Im Bereich der Erwachsenenbildung gibt es neben dem Abendschul-Angebot des Dansk Skoleforening for Sydslesvig e.V. (s.o.) auch Angebote der Volkshochschule Friedrichstadt. Die VHS verfügt zwar nicht über einen eigenen Standort, nutzt aber Räumlichkeiten in allen drei Schulen sowie im Rathaus und im Ruderclubhaus (s.u.) am westlichen Ufer des Westersielzuges. Derzeit gibt es Kursangebote für Sprachen (Plattdeutsch), Gesundheit (Aerobic und Yoga), EDV und eine Fortbildung für Stadtführer in Friedrichstadt.

Eine wichtige Einrichtung an der Schnittstelle von Bildung und Freizeit ist die Bücherei, die im Rathaus ihre Räumlichkeiten hat und an vier Vormittagen und an einem Nachmittag in der Woche geöffnet ist.

**Abbildung 144:** Die Friedrichstädter Außenstelle der Eider-Treene-Schule (ETS)

| BILDUNGS- UND BETREUUNGSEINRICHTUNGEN | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Gute Versorgungslage bei der (Klein-)Kinderbetreuung<br>• Vielseitiges Schulangebot im Bereich der Grundschulen und der Sekundarstufe I<br>• Vergleichsweise Nähe zum nächsten Gymnasialstandort in Husum und gute Anbindung dorthin<br>• Friedrichstadt übernimmt als Schulstandort die Versorgungsfunktion für das nähere Umland<br>• Räumliche Nähe der Schulen zur Altstadt | • Kein Schulangebot in der Sekundarstufe II vor Ort<br>• Keine der Schulen liegt in der Altstadt<br>• Wenig inhaltlich-räumliche Verknüpfung zwischen Altstadt und Schulen; wenig „Präsenz“ von Schülern in der Altstadt<br>• Eingeschränkte Öffnungszeiten der Bibliothek |

## *Freizeitinfrastrukturen*

**Abbildung 145:** Der Spielplatz am Stadtfeld

In Friedrichstadt gibt es mehrere Spielplätze bzw. Spielmöglichkeiten. Ein „klassischer“ Kinderspielplatz befindet sich im Untersuchungsgebiet im Norden des Stadtfeldes. Hier wurden vor kurzem einige Spielgeräte erneuert. Weiter nördlich, am Treenefeld, steht derzeit ein Spiel- bzw. Sportgerät für Erwachsene. Dieser Bereich soll zeitnah zum Aktivpark Treene weiterentwickelt werden (s. auch Kap. 4.7). Außerhalb des Untersuchungsgebietes befindet sich ein weiterer Spielplatz im Wohngebiet an der Skjerner Straße ganz im Osten Friedrichstadts. Ein weiterer, großzügiger Spiel- und Aktivbereich liegt direkt gegenüber der Altstadt am Westufer des Westersielzuges im so genannten Naturerlebnisraum. Neben einem Spielplatz mit Fußballfeld ist dort auch ein Niedrigseilgarten als Aktiv-Angebot vorhanden. Die Aufwertung dieses Spielplatzes nebst einer räumlichen und inhaltlichen Verknüpfung mit dem Naturerlebnisraum

und dem benachbarten Niedrigseilgarten ist im Rahmen des „Zukunftsstadt-Prozesses“ (vgl. Kap. 3) projektiert.

Friedrichstadt hat zwei Sportplätze, einer liegt hinter der Gemeinschaftsschule ganz im Osten der Stadt, der andere befindet sich im Großen Garten, nördlich der Grundschule. Beide Schulen verfügen zudem über je eine Turnhalle.

Der Große Garten ist auch Standort weiterer Sport- und Freizeiteinrichtungen: Hier hat der Friedrichstädter Tennisclub e.V. seinen Sitz, hier liegt das Treenebad, ein Naturfreibad mit kleinem Grün- und Sandstrand, Liegewiese sowie Badestelle im Fluss. Hier sind der Segel Club Friedrichstadt e.V. und der Sportfischerverein Treene e.V. beheimatet, hier befinden sich die Jugendherberge und ein großes Seniorenzentrum (s.u.) und hier ist einer von zwei Anlegern, von denen aus die insb. bei Touristen sehr beliebten Grachtenfahrten unternommen werden können. Die Grenze des Untersuchungsgebietes verläuft durch den Großen Garten, so dass einige der genannten Einrichtungen innerhalb des Gebiets liegen, andere außerhalb (s. Abb. 159: Karte der sozialen Infrastrukturen).

Die Aufstellung zeigt, dass besonders viele wassergebundene Sport- und Freizeitmöglichkeiten in Friedrichstadt vorhanden sind, was angesichts der Potenziale dank der zahlreichen Wasserlagen nicht wundernimmt. Weitere wasseraffine Standorte sind die zweite Anlegestelle für die Grachtenfahrten am Fürstenburgwall im Süden des Untersuchungsgebietes und die Friedrichstädter Rudergesellschaft e.V. von 1926, die ihren Standort am Seebüll direkt am dortigen großen Parkplatz hat. Seit 2005 veranstaltet die Rudergesellschaft jedes Jahr ein großes Drachenbootrennen. Nicht zu vergessen ist der als Sportboothafen genutzte Alte Hafen südlich von Altstadt und Tönninger Straße. An diesen angrenzend liegt ein großer Wohnmobilstellplatz (60-70 Plätze) auf dem so genannten Halbmond. Gegenüber, auf der Ostseite des Ostersielzuges, befindet sich der Friedrichstädter Campingplatz – beides wichtige touristische Infrastrukturen.

In Friedrichstadt gibt es neben den bereits genannten etliche weitere Vereine mit verschiedensten Zwecken und Angeboten. Aus dem Sportbereich ist allen voran der FC Blau Weiß Friedrichstadt e.V. von 1952 zu nennen, der insbesondere im Bereich Fußball aktiv ist und dort Herrenfußball, Jugendfußball in sämtlichen Jahrgängen sowie Frauenfußball anbietet. Weiterhin zu nennen sind der Friedrichstädter Turnverein von 1865 e.V. und die Friedrichstadt Sportschützen von 1965 e.V. Aus dem nicht-sportlichen Milieu bereichern u.a. die Gesellschaft für Friedrichstädter Stadtgeschichte, die Interessengemeinschaft „Wir für Friedrichstadt e.V.“, der LandFrauenVerein Friedrichstadt und Umgebung e.V. (mit Sitz im benachbarten Koldenbüttel), der Sydslesvigks Forening (zu Deutsch: Südschleswigscher Verein, der kulturelle Dachverband der dänischen Minderheit in Südschleswig) und weitere mehr das Vereinsleben in Friedrichstadt.

Mit dem Förderverein für Jugendarbeit in Friedrichstadt e.V. gibt es einen weiteren Verein, der jedoch keine eigenen Angebote bereithält, sondern als Bürgerstiftung andere Angebote unterstützt und dabei – wie der Name schon sagt – die Jugendarbeit im Fokus hat. So werden beispielsweise Fahrten der Friedrichstädter Pfadfinder finanziell unterstützt. Die Pfadfinder gehören zum Ring evangelischer Gemeindepfadfinder und sind in Friedrichstadt im Stamm St. Christophorus organisiert. Die St. Christophorus Gemeinde ist nicht nur Trägerin dieses Jugendangebots, sie stellt auch die Räumlichkeiten für das Jugendzentrum am Mittelburggraben.

**Abbildung 146 bis 148 (von oben nach unten):** Kanu- und Tretbootverleih; Das Treene-Freibad; der Anleger für Grachtenrundfahrten am Deich

| FREIZEITINFRASTRUKTUREN | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Zahlreiche Sport- und Freiteitangebote in oder in der Nähe der Altstadt<br>• Reges und vielseitiges Vereinsleben | • verbesserungswürdiger Zustand einiger Spielplätze<br>• Nur wenige Spielangebote unmittelbar in der Altstadt |

**Abbildung 149 bis 151 (von oben nach unten):** St Christophorus-Kirche; die Reminstrantenkirche; ehemalige Synagoge

## *Religionsgemeinschaften*

Mit der Stadtgründung 1621 warb Herzog Friedrich III von Schleswig-Holstein-Gottorf gezielt Religionsflüchtlinge an, die hier eine neue Heimat fanden. Friedrichstadt ist daher als Ort der Religionsfreiheit bekannt und noch heute sind fünf Religionsgemeinschaften in der Stadt aktiv:

- Die größte Gemeinde ist mit rund 1.700 Mitgliedern die bereits erwähnte evangelisch-lutherische St. Christophorus Gemeinde. Die gleichnamige Kirche und das Jugendzentrum (s.o.) befinden sich nördlich des Mittelburggrabens.
- Die Remonstrantengemeinde in Friedrichstadt ist heute die einzige Auslandsgemeinde dieser ansonsten räumlich auf die Niederlande beschränkten Religionsgemeinschaft. Die Remonstrantenkirche an der Prinzessstraße war der erste explizit für diese Glaubensrichtung erbaute Sakralbau der Welt. Heute zählt die Remonstrantengemeinde zwischen 150 und 200 Mitglieder.
- Wie die Remonstranten kamen auch die Mennoniten vorwiegend aus den Niederlanden (wenngleich die ersten Mennoniten von der Halbinsel Eiderstedt nach Friedrichstadt flüchteten). Ihre Gemeinde umfasst heute nur noch rund 30 Personen und wird von Hamburg aus verwaltet.
- Die Mennonitenkirche, ein Anbau an das Museumsgebäude „Alte Münze“, südlich des Mittelburggrabens wird von einer weiteren Glaubensgemeinschaft genutzt: Die dänische Gemeinde (Frederiksstad danske Menighed) ist neben der St. Christophorus Gemeinde die zweite Lutheranergemeinde in Friedrichstadt. Sie ist in der Dansk kirke i Sydslesvig, der Dänischen Kirche in Südschleswig organisiert und zählt etwa 140 Familien als Mitglieder.
- Die fünfte noch aktive Religionsgemeinschaft ist die katholische Gemeinde in Friedrichstadt, die erst mit dem Zuzug von Flüchtlingen aus den ehemals deutschen Ostgebieten nach 1945 wieder an Bedeutung gewann. Heute umfasst sie rund 80 Mitglieder. Die katholische Kirche St. Knud am Fürstenburgwall wurde 2003 entwidmet, wird aber alle 14 Tage noch für die heilige Messe genutzt.

> *„Noch immer sind fünf Religionsgemeinschaften in Friedrichstadt aktiv“*

Von den übrigen Religionsgemeinschaften, die es In der Geschichte Friedrichstadts gab (vgl. Kap. 4.2), sind insbesondere die Spuren der jüdischen Gemeinde noch sichtbar. Während die Unitarier bereits Ende des 17. Jahrhunderts der Stadt verwiesen wurden und die Quäker-Gemeinde sich schon 1727 auflöste (das Gebetshaus der Quäker in der Westerhafenstraße wurde im Zuge der Kämpfe von 1850 zerstört) war die jüdische Gemeinde lange Zeit die zweitgrößte Glaubensgemeinschaft der Stadt. 1850 zählte sie etwa 500 Mitglieder und war damit die größte jüdische Gemeinde in ganz Dänemark. Etwa 20% der Friedrichstädter waren damals Juden. Die jüdische Gemeinde fiel ab 1933 der Terrorherrschaft der Nationalsozialisten zum Opfer. Diejenigen Juden, die nicht vorher schon die Stadt verlassen hatten wurden spätestens ab 1938 verhaftet und deportiert, fast alle wurden ermordet. Die ehemalige Synagoge an der Ecke Am Binnenhafen / Westermarktstraße überstand die Pogromnacht 1938 mit vergleichsweise leichten Brandschäden und wurde 1985 von der Stadt gekauft und 2003 zu einem Museum sowie Kultur- und Gedenkzentrum umgebaut. Im Nordwesten der Altstadt finden sich überdies die Überreste des jüdischen Friedhofs.

## *Kulturelle Einrichtungen und Veranstaltungen*

Die besondere Religionsgeschichte (s.o.), die Sakralbauten und die vielen historischen Bürgerhäuser tragen dazu bei, dass die Friedrichstädter Altstadt als städtisches Ensemble insgesamt ein hochrangiges Kulturdenkmal ist (vgl. Kap. 4.3). Dennoch sind zweifelsohne weitere einzelne kulturelle Einrichtungen oder Veranstaltungen hervorzuheben. So gibt es neben der ehemaligen Synagoge vier weitere museale Einrichtungen:

- In einer ehemaligen Schule in der Westerlilienstraße ist das Stadtarchiv – das „Gedächtnis" Friedrichstadts – untergebracht. Hier werden verschiedene Akten aus dem Rathaus, dem ehemaligen Amt Friedrichstadt und dem Amt Nordsee-Treene verwahrt, hier sind Nachlässe von Firmen, Vereinen oder Privatpersonen archiviert, werden Unterlagen zur Geschichte aller Kirchengemeinden (s.o.) dokumentiert und gibt es eine umfassende Fotosammlung sowie eine Bibliothek zur regionalen Geschichte.
- Das Stadtmuseum „Alte Münze" befindet sich in einem 1626 erbauten ehemaligen Speicher südlich des Mittelburggrabens. Das Haus, das in seiner langen Geschichte auch schon als Kirche (der Mennoniten und der dänischen Lutheraner), als Bibliothek und als Touristeninformation genutzt wurde, gebietet über aufwändige Verzierungen aus der Renaissancezeit. Als städtisches Museum wird das Gebäude seit einem umfassenden Umbau 1995 genutzt. Es bietet den Besuchern eine Ausstellung zu den Themen Stadtgründung, Religionsvielfalt und Alltagsleben. Die Nutzung als Museum ist allerdings deutlich eingeschränkt, da weder das Gebäude selbst, geschweige denn die oberen Etagen barrierefrei zu erreichen sind. Außerdem sind die Räumlichkeiten sehr beengt, so dass eine dauerhafte Ergänzung der derzeitigen Ausstellung nicht denkbar ist und Sonderausstellungen unmöglich am Standort durchführbar sind.
- In der Ostermarktstraße befindet sich das Tischlereimuseum „Jacob Hansen". Hier können Besucher eine in ihrer ursprünglichen Form von 1876 erhaltene Tischlerwerkstatt besichtigen, die den technischen Stand und die Arbeit dieses Handwerks zu jener Zeit repräsentiert.
- Außerhalb von Altstadt und Untersuchungsgebiet, in der Brückenstraße, befindet sich der „Modellbahnzauber". Dabei handelt es sich um die größte Modellbahnanlage in Schleswig-Holstein, auf der auf 1,3 km Gleisen über 100 Züge mit ca. 600 Waggons verkehren.

Über die gesamte Altstadt verteilt finden sich zudem zahlreiche Galerien, Ateliers, und kleinere Veranstaltungsräume, in denen Kunstschaffende ihre Werke ausstellen, verkaufen bzw. darbieten. Besonders in den Sommermonaten findet in Friedrichstadt eine Vielzahl kultureller Veranstaltungen statt, wie z.B. das Freiluft-Picknick „Tischlein Deck Dich" an einem Sonntag im Juni, die „Friedrichstädter Rosenträume", die immer Anfang Juli den (grünen) Markt in ein Blütenmeer verwandeln. Ende Juli findet alljährlich das Lampionfest statt, dessen Höhepunkt ein Lampionkorso durch die Grachten mit zahllosen geschmückten und beleuchteten Booten bildet. Ende August öffnen im Rahmen der Friedrichstädter Kulturnacht die Galerien, Ateliers und Museen in den Abendstunden. Im September läutet schließlich der zweitägi-

*„Zahlreiche Veranstaltungen beleben die Altstadt insbesondere in den Sommermonaten "*

**Abbildungen 152 und 153:** Impression vom Lampionfest (oben) und vom öffentlichen Picknick „Tischlein Deck Dich“ (links)

**Quelle:** Stadt Friedrichstadt

**Abbildung 154 (rechts):** Das Museum „Alte Münze“

ge Herbstzauber, ein Markt, der neben einem erweiterten Marktangebot auch traditionelle Trachten und Tänze zu bieten hat, das Ende der Event-Saison ein.

Alle zwei Jahre finden in der ehemaligen Synagoge die „Friedrichstädter Tage der jüdischen Kultur“ mit Schauspielern, Autoren oder Musikern statt, die Auszüge aus der jüdischen Kultur darbieten.

Weitere regelmäßige Events in der Altstadt sind z.B. der zwischen März und Oktober monatlich stattfindende Flohmarkt, die öffentliche Tanzstunde „Friedrichstadt tanzt“, die zwischen Mai und September einmal im Monat unter Anleitung einer Husumer Tanzschule stattfindet oder – an den selben Tagen nach der „Tanzstunde“ – die Grachtenklänge, bei denen man am Deich am Mittelburggraben sitzend Musikern lauschen kann.

| RELIGIONSGEMEINSCHAFTEN, KULTURELLE EINRICHTUNGEN UND VERANSTALTUNGEN | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Religiöse Vielfalt als Alleinstellungsmerkmal und kulturelle Bereicherung<br>• Etliche öffentliche kulturelle Einrichtungen<br>• Große Vielfalt privater Gelerien, Ateliers; große Kunstszene<br>• Größte Modelleisenbahnanlage Schleswig-Holsteins<br>• Zahlreiche Veranstaltungen und Events, insb. im Sommer | • Fehlende Ausstattungsstandards (Barrierefreiheit) sowie beengte Räumlichkeiten am Stadtmuseum |

## *Weitere städtische Infrastrukturen*

Innerhalb des Untersuchungsgebietes sind auch eine Polizeistation und die Feuerwehr Friedrichstadt ansässig. Die Polizeistation an der Ecke Lohgerberstraße / Ostermarktstraße ist jeden Tag rund um die Uhr besetzt. Die Feuerwache befindet sich auf dem Eiland, außerhalb des Altstadtkerns aber noch innerhalb des Untersuchungsgebietes – zumindest noch, denn ein zeitnaher Umzug auf das Grundstück eines ehemaligen Autohauses an der Schleswiger Straße ist geplant. Die Feuerwehr ist ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Lebens und organisiert Aktionstage oder öffnet beispielsweise als „lebender Adventskalender" die eigenen Türen. Die Jugendfeuerwehr ist nicht nur zur Rekrutierung des Feuerwehrnachwuchses wichtig, sondern auch als Bestandteil Kinder- und Jugendangebote in der Stadt. Die Feuerwehr wird von einem Förderverein finanziell unterstützt, dem derzeit über 100 private und 14 geschäftliche Förderer angehören.

**Abbildung 155 (oben):** Die Feuerwehrstation auf dem Eiland

**Abbildung 156 (unten):** Alters- und Pflegeheim an der Flachsblumenstraße

## *Gesundheits- und Senioreninfrastruktur*

In Friedrichstadt gibt es mehrere Arztpraxen, die sich mit einer Ausnahme alle innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden. Es handelt sich um eine allgemeinärztliche Praxis, eine Praxis für innere Medizin und zwei Zahnarztpraxen. Darüber hinaus gibt es eine Psychotherapiepraxis und eine chirurgische Praxis. Letztere gehört zur Vincemus Klinik, einer Privatklinik für plastische und wiederherstellende Chirurgie, die ebenfalls innerhalb des Untersuchungsgebietes östlich des Ostersielzugs liegt. Die nächstgelegenen allgemeinen Krankenhäuser befinden sich in Husum, Heide und Schleswig.

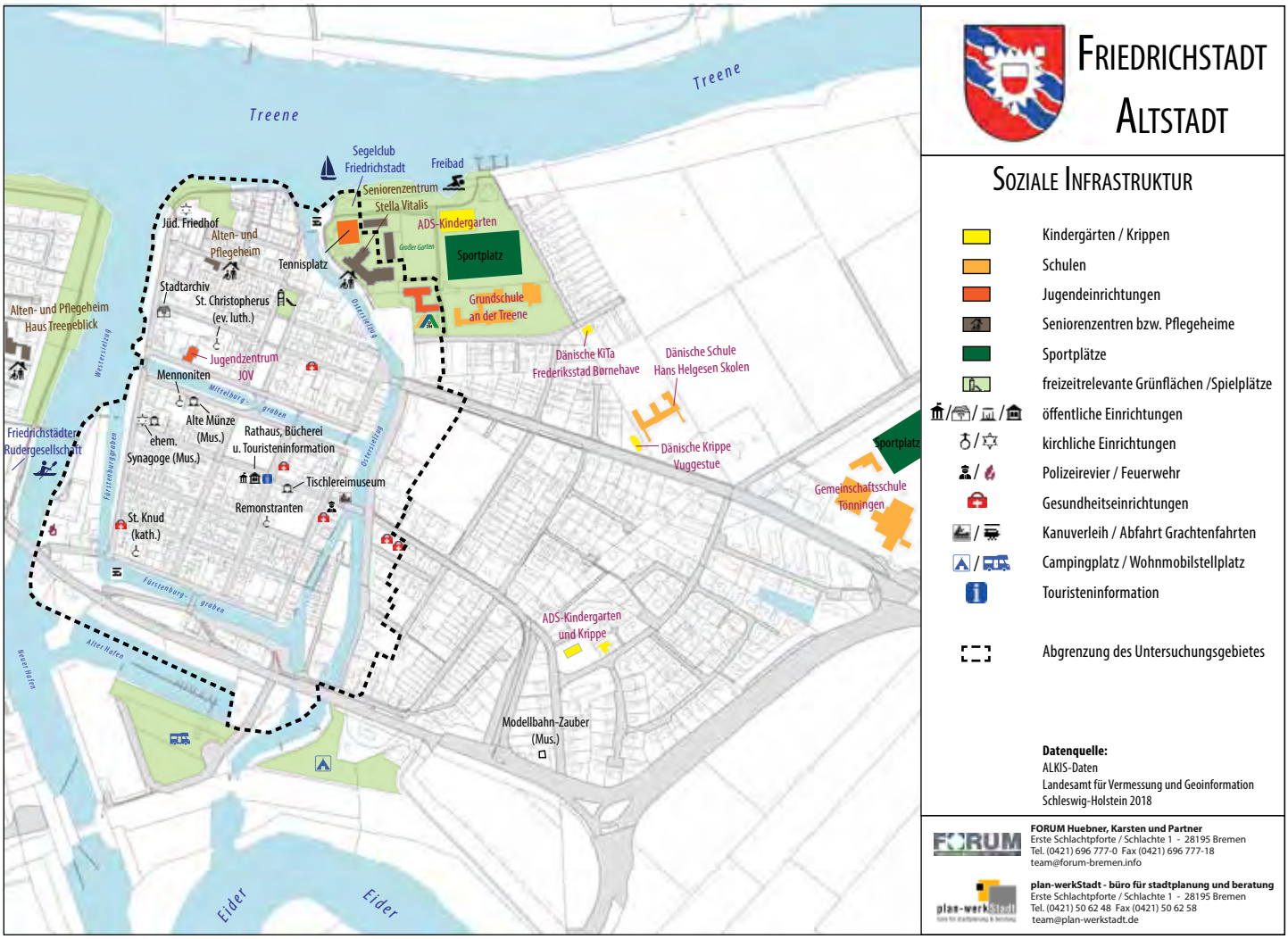
Für Senioren gibt es in Friedrichstadt drei Wohn- und Pflegeangebote: Ein kleines Alters- und Pflegeheim befindet sich inmitten der Altstadt in der Flachsblumenstraße. Das Alten- und Pflegeheim „Haus Treeneblick" liegt westlich der Altstadt auf dem Seebüll. Hier stehen 29 Einzel- und acht Doppelzimmer sowie ein Appartement zur Verfügung. Östlich der Altstadt wurde 2017 im Großen Garten ein Seniorenzentrum der Stella Vitalis-Gruppe mit 90 Zimmern eröffnet.

*„Die Feuerwehr ist ein wichtiger Bestandteil des öffentlichen Lebens"*

| SONSTIGE STÄDTISCHE INFRASTRUKTUR; GESUNDHEIT UND SENIOREN | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Rund um die Uhr besetzte Polizeistation<br>• Feuerwehr, die auch wesentlichen Anteil am gesellschaftlichen Leben hat<br>• Die ärztliche Versorgungslage (für Erwachsene) ist zufriedenstellend<br>• Zuletzt deutliches Wachstum bei Seniorenwohnplätzen | • Keine Kinderarztpraxis<br>• Kaum seniorengerechte / barrierefreie Wohnangebote direkt in der Altstadt |

**Abbildungen 157 und 158:** Polizeistation an der Lohgerberstraße

**Abbildung 159:** Karte „Soziale Infrastruktur“



# 4.11 UMWELT, KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

**Zu den Themenfeldern Umwelt, Klima und Energie liegen kaum konkrete und auf die Altstadt von Friedrichstadt bezogene Informationen vor.**

## *Umwelt*

Wie bereits vielfach beschrieben, ist die Altstadt von Friedrichstadt durch diverse stadtbildprägende Wasserflächen, Grünzüge sowie Grün- und Freiflächen gekennzeichnet. Zudem ist der Altstadtkern von grünen hochkronigen Baumreihen gesäumt – eine Ausnahme im eher baumarmen Flachland der Marsch. All diese Faktoren haben einen positiven Einfluss auf die Umweltsituation und das Kleinklima in der historischen Altstadt.

Dagegen lassen sich konkrete Aussagen zu Immissionen, d.h. Lärm-, Schmutz-, Strahlungseinwirkungen und Emissionen, d.h. zum Ausstoß von Schadstoffen kaum finden.

- Lärmemissionen
  Im Lärmatlas für das Land Schleswig-Holstein (vgl. http://www.umwelt-daten.landsh.de/laermatlas/script/index.php) finden sich keine konkret auf Friedrichstadt bezogenen Daten.
- Verkehr
  In Friedrichstadt und hier besonders für die historische Altstadt wird immer wieder auf die hohen, vom Kfz-Verkehr ausgehenden Lärm- und Luftemissionen hingewiesen – sowohl bedingt durch den Parksuch- als auch den sonstigen Verkehr. Mit den bisher – u.a. in der letzten Stadtsanierung - umgesetzten Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs in der Altstadt sind bereits wichtige Schritte zur Verringerung der Belastungen ergriffen worden. Hieran gilt es künftig anzuknüpfen und diese Entwicklung mit geeigneten Maßnahmen fortzuführen. U.a. wird aktuell die Erarbeitung eines Parkraumkonzeptes für die Altstadt erwogen.
  Bei den im Rahmen des vorliegenden Gutachtens gewonnenen Eindrücken wurde deutlich, dass z.B. bislang dem Radverkehr - insbesondere in der Altstadt - nur eine nachgeordnete Bedeutung zukommt, was u.a. auf den Straßenbelag, die unzureichende Infrastruktur und fehlende Serviceangebote zurückzuführen ist. Unter Gästen ebenso wie unter Einheimischen wird für die Nahmobilität das Zufuß-Gehen favorisiert – was für mobilitätseingeschränkte Menschen aufgrund des Pflasters, nicht abgesenkter Bordsteine usw. eine Herausforderung darstellt.
- Luftkurort
  1968 wurde Friedrichstadt die Auszeichnung als anerkannter Luftkurort verliehen – ein Status, den die Stadt nach wie vor innehat.
- Flächenverbrauch
  Interessant sind die Zahlen zum Umweltmedium Boden: Gegenüber 1845 hat sich die bebaute Fläche der Gesamtstadt 1982 nahezu verdreifacht – trotz weitgehend gleichgebliebener Einwohnerzahlen (1845: 2.475 EW – 1982: 2.700 EW – 2017: 2.564 EW).
- Gewerbliche Nutzungen in den Innenbereichen
  Waren in den vergangenen Jahren die Blockinnenbereiche vielfach durch gewerbliche Nutzungen geprägt hat auch in diesem Bereich in den vergangenen Jahren ein deutlicher Umbruch stattgefunden: Zwar sind viele Innenbereiche nach wie vor überbaut, (störende) gewerbliche Nutzungen gibt es dagegen nur noch selten.
- Aufgrund früherer industrieller und gewerblicher Nutzung weist die Altstadt gemäß Altlastenkataster der unteren Bodenschutzbehörde allerdings mehrere Altlastenverdachtsflächen und nachgewiesene Altlasten auf, die bei Bedarf im Projektverlauf erfragt werden können.
- Ökologische Bedeutung der Gewässer
  Die Gewässer in Friedrichstadt einschließlich ihrer Ufer unterliegen fast alle dem gesetzlichen Biotopschutz gem. § 30 (2) Ziff. 1 BNatSchG und befinden sich im FFH-Gebiet „Treene Winderatter See bis Friedrichstadt und Bollingstedter Au“ bzw. „Untereider“ (ab südlich der Straße Halbmond). Die Treene stellt einen zudem einen FFH-Lebensraumtyp dar (LRT 3260, Fließgewässer mit flutender Vegetation). Die einzigen Ausnahmen sind der Ostersielzug, der Fürstenburggraben, der Mittelburggraben sowie das alte Hafenbecken, die nicht Bestandteil des FFH-Gebietes sind und kein geschütztes Biotop darstellen.
  Gleichwohl haben alle Gewässer eine hohe ökologische Verbundfunktion und gewährleisten somit eine hohe Durchlässigkeit für Arten. Die Gewässer sind außerdem Lebensraum für von ihnen abhängige Arten (z. B. Libellen) und erfüllen somit ihre Funktion als Lebensraumkomplex von aquatischen als auch terrestrischen Arten. Außerdem haben sie die Funktion einer grünen Lunge und stellen Frisch- und Kaltluftzufuhren für die Innenstadt dar.
  Aus landschaftsästhetischer Sicht gliedern alle Gewässer das Stadtbild, prägen dieses und tragen mithin eine hohe Funktion für das Stadterleben und die städtische Naherholung.
- Grundwasserbelastung
  Grundwasserbelastungen im Sinne von maßgeblichen Grundwasserschäden sind nicht bekannt.

## *Klimaschutz*

Für den Kreis Nordfriesland, der das Ziel verfolgt, klimafreundlichster Kreis Deutschlands zu werden, wurde 2011 ein integriertes „Klimaschutzkonzept für den Kreis Nordfriesland“[2] erarbeitet. Konkrete Informationen für Friedrichstadt oder gar deren historische Altstadt finden sich darin nicht, aber einige allgemeine Informationen, die auch für Friedrichstadt von Bedeutung sind. Dazu gehören u.a. die Aussage, dass aufgrund

- des Tourismus von einem erhöhten Verkehrsaufkommen auszugehen ist,
- des hohen Dienstleistungsanteils – der einen deutlich geringen Gesamtenergieverbrauch hat als der sekundäre Sektor – der Energiebedarf geringer ist als in anderen Regionen,
- des hohen Einfamilienhausanteils besonders die Wärmeenergie für den Raumwärmebedarf deutlich über dem Bundesdurchschnitt liegt,
- des hohen Anteils regenerativer Energien, die im Kreis erzeugt werden, die Pro-Kopf-Emissionen weiter unter dem Bundesdurchschnitt liegen (vgl. Klimaschutzkonzept, S. 3 ff).

Im Ergebnis wurde für den Kreis ein Klimaschutzplan erarbeitet, der u.a. auch auf Gebäudesanierungsmaßnahmen abzielt - eine Maßnahme, die in der Altstadt von Friedrichstadt aufgrund der historischen Bausubstanz kaum Anwendung finden kann. Zudem ist bei entsprechenden Berechnungen positiv zu berücksichtigen, dass die historische Altstadt überwiegend aus Gebäuden besteht, bei denen sich der zur Herstellung aufgewendete Einsatz an Energie schon viele Male „amortisiert“ hat: Abfall wurde vermieden, Energie eingespart und der CO2-Ausstoß durch die lange Lebensdauer gemindert.

Allerdings konnte ein anderes Projekt aus dem Klimaschutzplan 2008 erfolgreich umgesetzt werden – wenn auch nicht in der Altstadt: Die Sanierung der Innenbeleuchtung der Eider-Treene-Schule zur Reduktion des CO2- Ausstoßes in Verbindung mit einer Reduktion des Energieverbrauches (vgl. https://www.toenning-rathaus.de/198.0.html).

Der Kreis Nordfriesland hat im März 2018 das regionale Klimabündnis Nordfriesland ins Leben gerufen. Das Klimabündnis Nordfriesland ist ein einmaliger Zusammenschluss aus Unternehmen, Institutionen und öffentlichen Einrichtungen, der sich aktiv für Klimaschutz und Nachhaltigkeit einsetzt. Das Hauptziel des Klimabündnisses ist die Vernetzung, Unterstützung, Mobilisierung und Beratung von regionalen Bündnispartnern, die sich aktiv zum Klimaschutz bekennen. Dabei stellt das Klimabündnis eine Plattform für den Wissenstransfer dar. Sie bietet den Partnern auch die Möglichkeit, konkrete Projekte zu initiieren und umzusetzen (vgl. https://klimabündnis.nordfriesland.de/).

Ebenfalls Anfang 2018 hat der Kreistag die Förderung insektenfreundlicher Maßnahmen im Kreisgebiet beschlossen, um den Anteil pestizidfreier Kommunen zu erhöhen – eine Maßnahme, die nicht nur in der Landwirtschaft, sondern auch z.B. in privaten Haushalten und Kleingartengebieten greifen soll.

## *Energie*

Im Bereich Beleuchtung ist die Stadt seit Jahren im Rahmen ihrer Möglichkeiten dabei, die Lampen auf das energiesparende LED-System umzurüsten.

Gemäß Wärmenetzkarte[3] (vgl. http://danord.gdi-sh.de/viewer/resources/apps/WNK/index.html?lang=de) erfolgt die Wärmeerzeugung in Friedrichstadt auf Basis von Kraft-Wärme-Kopplung. Der Primärenergieträger besteht überwiegend aus erneuerbarer Energie.

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde mehrfach der Wunsch geäußert ein energetisches Quartierskonzept für die Altstadt erarbeiten zu lassen, um jenseits der Möglichkeiten der Gebäudesanierung zu prüfen, welche Energieeinsparpotenziale es für die denkmalgeschützte Altstadt gibt. Im Gespräch waren u.a. Nahwärmenetze.

| UMWELT, KLIMASCHUTZ UND ENERGIE | |
|---|---|
| Stärken/Qualitäten | Schwächen/Mängel |
| • Alte, historische Stadt bzw. Bausubstanz per se ökologisch und umweltfreundlich<br>• Grün-, Frei- und Wasserflächen sorgen für Frischluft und gutes Klima | • Erhebliche verkehrliche Belastungen in der Altstadt<br>• Geringe Informationsdichte zur Umweltsituation in der Altstadt<br>• Vermutlich bislang kaum ausgeschöpfte Möglichkeiten der Energieeinsparung im Gebäudebereich |

[2] **Klimaschutzkonzept für den Kreis Nordfriesland** – Förderprojekt im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative durch das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, Bearbeitung Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH und BET- Büro für Energiewirtschaft und Technische Planung GmbH, Wuppertal 2011

[3] **Die Wärmenetzkarte** gibt Auskunft über die Lage der Wärmenetze in Schleswig-Holstein. Wärmenetze dienen der leitungsgebundenen Wärmeversorgung von Gebäuden und sind somit ein Planungsfaktor in der Stadtentwicklung und Quartierssanierung.

prinzenblume

# 5 ZUSAMMENFASSENDE BEWERTUNG DER MISSSTÄNDE

*Städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet · Substanzschwächen · Funktionsschwächen · Defizite in Hinblick auf die Versorgungssituation*

**Abbildung 160:** Leerstand in der Prinzenstraße

Die umfassende Bestandsanalyse des Untersuchungsgebiets ergibt das Bild es vielschichtigen Stadtraumes: Die Friedrichstädter Altstadt gebietet über vielfältige, aufgrund ihrer Genese teils einzigartige städtebauliche und strukturelle Stärken und Potenziale, ist auf der anderen Seite aber auch durch erhebliche Missstände, Nutzungskonflikte und daraus resultierende Handlungsbedarfe gekennzeichnet. Die in der Bestandsaufnahme und -analyse festgestellten signifikanten städtebaulichen und funktionalen Mängel, Missstände und Konflikte werden wie folgt zusammengefasst und bewertet.

## *Städtebauliche Missstände, Substanz- und Gestaltungsmängel*

Anhand etlicher Gebäude im Untersuchungsgebiet lassen sich städtebauliche Missstände, Substanzmängel wie auch gestalterische Mängel festmachen:

- Die Bausubstanz einer erheblichen Zahl von Gebäuden ist durch ausgebliebene umfassende und fachgerechte Sanierungen beeinträchtigt, bis hin zur Bestandsgefährdung. Gerade an städtebaulich bedeutsamen Schlüsselstandorten (Prinzenstraße, Am Fürstenburgwall, Am Mittelburgwall, Goldenes Tor) erzeugen derartige Missstände eine beträchtliche negative Strahlkraft und beeinträchtigen die Entwicklung des Umfelds.
- Sich städtebaulich nicht einpassende Neubauten aus den zurückliegenden Dekaden beeinträchtigen an verschiedenen Standorten das gewachsene Stadtbild. Dazu gehören u.a. das heute als Stadtarchiv genutzte ehemalige Schulgebäude an der Westerlilienstraße, das Eckgebäude Prinzenstraße 35/Markt und der östliche Teil des Ensembles am Kopf des Stadtfelds.
- Obgleich Überprägungen ursprünglicher Bauformen kennzeichnend für das Friedrichstädter Stadtbild sind, haben viele private „Sanierungen“ vor allem aus der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts wertvolle Straßenansichten zerstört. Hierzu gehören neben tiefgreifenden Eingriffen in die Gebäudestrukturen vor allem Fassadenveränderungen im Hinblick auf Materialität, Gliederung und Relationen. Auch der Einbau (seinerzeit) moderner Fenster und Türen beeinträchtigt die Wirkung des Stadtbilds an einigen Stellen deutlich.
- Etliche Blockinnenbereiche sind über die Jahrzehnte sukzessive durch Nebengebäude verdichtet worden, von denen heute viele sanierungsbedürftig und zugleich störend wirken oder sogar leer stehen und offensichtlich dem baulichen Verfall preisgegeben sind.
- Verschiedene historische bauliche Infrastrukturen weisen erheblichen Sanierungsbedarf auf, insbesondere die historische Kaimauer des Alten Hafens und das Brückenbauwerk Lüttje Brüch über den Mittelburggraben.
- Vor allem in der Hinterstadt ist die städtebauliche Struktur an verschiedenen Standorten durch Nebengebäude (z.B. Garagen, Mauern und Einfriedungen oder untergenutzte Flächen) beeinträchtigt, mitunter sind dadurch Raumkanten unterbrochen.

Neben vielen Bauwerken ist auch der öffentliche Raum von zahlreichen städtebaulichen Missständen und Gestaltungsmängeln beeinträchtigt:

- Vielerorts sind historische Sichtbeziehungen eingeschränkt, etwa durch nachträglich angesiedelte Nutzungen, unpassend platzierte Anlagen oder durch ausufernde Vegetation. So sind Sichtachsen z.B. zwischen Freiräumen und benachbarten Gebäuden, von und zu Gewässern oder auch aus der umliegenden Marsch auf die Stadtsilhouette beeinträchtigt.
- An den Ufern der Sielzüge und Grachten befindet sich eine Vielzahl privat genutzter Anleger. Diese weisen ein sehr uneinheitliches Erscheinungsbild auf. Viele der Anleger sind zudem marode und bieten einen wenig attraktiven Anblick.
- Der ursprünglich offene Charakter des Marktplatzes ist durch Abgrenzungen und intensive, ungeordnet erscheinende Nutzungen erheblich beeinträchtigt. Die Wirkung der historischen Ensembles am Markt und verschiedene Sichtbezüge im Bereich Mittelburgwall / Markt sind durch die derzeitige Gestaltung beeinträchtigt.
- Das Stadtfeld wie auch der grüne Markt unterliegen als Gartendenkmäler strengen Auflagen. Dennoch oder gerade deswegen entfaltet die derzeitige Gestaltung wenig Strahlkraft, so dass das Potenzial dieser Freiräume im Hinblick auf eine städtebauliche Gesamtwirkung mit den angrenzenden baulichen Strukturen nicht ausgeschöpft wird.
- Friedrichstadt lebt insbesondere im Sommer von seiner Attraktivität für Touristen und Tagesgäste und bietet daher ein für eine Stadt dieser Größenordnung ein großes Angebot an Betrieben mit Außengastronomie, insbesondere

an den Hauptachsen Prinzenstraße / Markt / Mittelburggraben. Bislang fehlt es der Außengastronomie jedoch an einem qualitätsvollen und abgestimmten Gesamtauftritt. Besonders augenfällig ist dies am Markt und im nord-östlichen Bereich Am Mittelburgwall.

- Ungeordnete Straßenräume beeinträchtigen das Stadtbild insbesondere im Übergangsbereich Holmertorstraße zu Brücke Holmer Tor und im Bereich der Straße Am Deich / Goldenes Thor. Besonders hier, im Umfeld des Goldenen Thores sind zugleich deutliche Substanzschäden in den Straßenbauwerken erkennbar. Da durch die Nähe zu den Entlastungsparkplätzen hier die stärksten Besucherfrequenzen bestehen, wirkt sich das Stadtbild besonders negativ aus.

**Abbildung 161 (links):** Beispiel eines leer stehenden, städtebaulich bedeutsamen Eckgebäudes mit erheblichem Sanierungs- und Instandsetzungsbedarf

**Abbildung 162 (rechts):** Erhebliche Schäden in der Straßensubstanz (Am Deich)

## *Funktionale Mängel und Defizite*

Neben den genannten städtebaulichen Missständen unterliegt das Untersuchungsgebiet auch etlichen Funktionsstörungen. im öffentlichen Raum, im Hinblick auf Ver- und Anbindungen sowie in Punkto Flächennutzungen werden folgende funktionale Mängel und Defizite konstatiert:

- Die öffentlichen Grün- und Freiflächen weisen überwiegend nicht ausgeschöpfte Nutzungs- und Aufenthaltspotenziale auf (insbesondere Marktplatz und Stadtfeld).
- Die Zugänglichkeit, Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit verschiedener Uferzonen sind stark eingeschränkt, wodurch einzigartige Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualitäten verloren gehen.
- Neben den oben angesprochenen städtebaulichen Mängeln erfüllen die historischen Eingangsbereiche in die Altstadt zum Teil auch ihre Funktion als wahrnehmbare, attraktive Zugänge mit adäquaten Angeboten nur sehr bedingt – insbesondere im Bereich Goldenes Tor. An dieser Stelle kommt erschwerend hinzu, dass es an attraktiven Verbindungen zwischen der Altstadt und den südlich der Tönninger Straße gelegenen Bereichen (Parkplatz, Wohnmobilstell- und Campingplatz, Eiderufer) mangelt.
- Die Tönninger Straße wirkt überdies als starke Barriere, da in Höhe der Altstadt keinerlei Querungshilfen (Überwege oder Verkehrsinseln) vorhanden sind. Auch fehlt es an visuellen Hinweisen oder bremsenden Straßenbelägen, so dass die vorüberfahrenden Autofahrer leicht vergessen können, dass sie sich inmitten einer Ortsdurchfahrt befinden.
- Der weitgehend brachliegende Alte Hafen mit seiner historischen Kaimauer birgt erhebliche Nutzungspotenziale vor allem im Freizeitbereich, die bislang kaum ausgeschöpft werden.
- Die städtebaulichen Mängel in einigen Blockinnenbereichen s.o.: Hohe, teils ungeordnete und nicht genehmigte bauliche Nutzungen) zugleich auch nicht mehr als gartenähnliche Rückzugs-und Erholungsräume zur Verfügung und weisen somit auch klare Funktionsschwächen auf.
- Die gesamte Altstadt ist durch Nutzungskonflikte im Straßenraum infolge der bislang ungebrochenen Dominanz des motorisierten Verkehrs (insbesondere Park-Such-Verkehre und ruhender Verkehr) geprägt.
- Vielfältige Barrieren im Straßenraum durch historisch zwar angemessenes, aber unebenes (Kopfstein-) Pflaster machen es insbesondere mobilitätseingeschränkten Personen schwer, sich in der Altstadt fortzubewegen.
- Zudem fehlt durch eine Fortsetzung der Hebammenbrücke über den Ostersielzug der Anschluss der so genannten „Barackenfenn“ für Fußgänger und Radfahrer nach Osten.

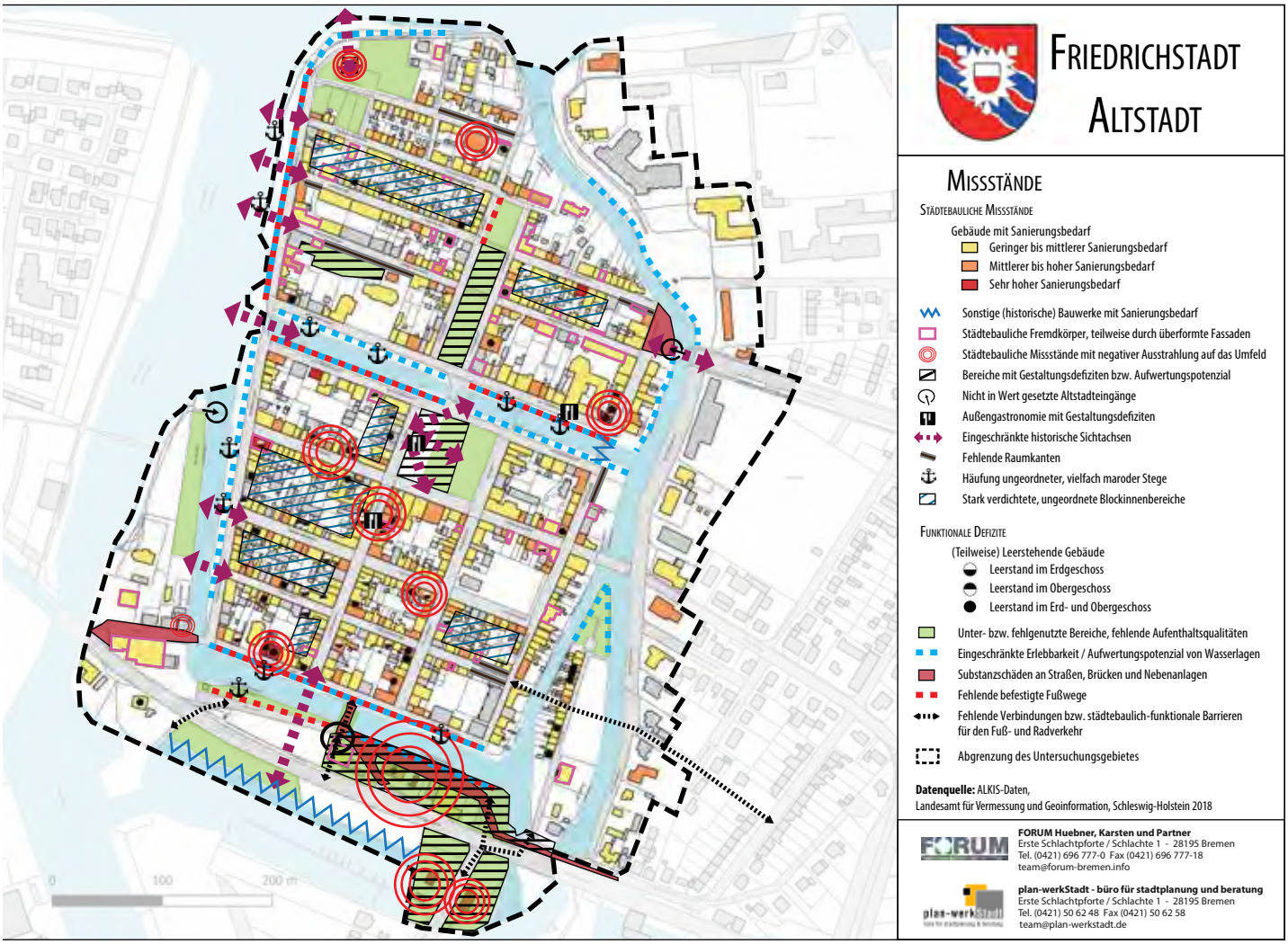
Die festgestellten Mängel in Hinblick auf die Angebots- und Nachfragestrukturen gefährden zukünftig die der Stadt Friedrichstadt von der Landesplanung zugewiesene unterzentrale Funktion als Wohnstandort, als Versorgungsstandort für die einheimische und die umliegende Bevölkerung sowie als Standort mit besonderer touristischer Bedeutung (vgl. Ausführungen in Kap. 3):

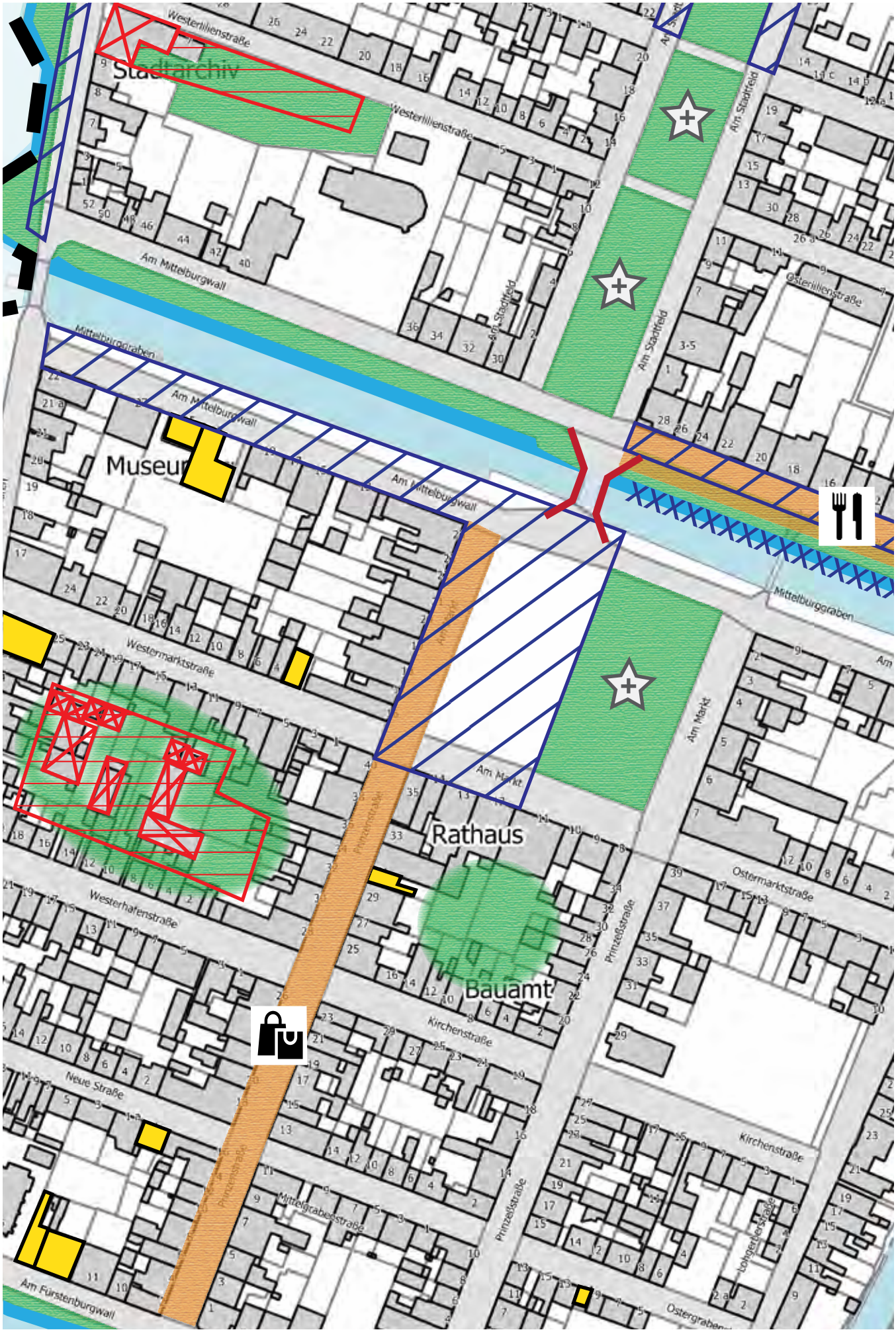
- Im Untersuchungsgebiet sind erhebliche Wohnungs- und Gewerbeleerstände vorzufinden, insbesondere in der Vorderstadt und an den Hauptachsen.
- Gleichzeitig ist eine rückläufige Vielfalt im Versorgungsangebot mit einem stetig zunehmenden Fokus auf besucherbezogene Angebote zu beobachten.
- Zudem mangelt es an Wohnangebotsvielfalt, insbesondere an Angeboten für Familienwohnen und an barrierearmem Wohnraum.
- In diesem Zusammenhang ist auch eine zunehmende Bedeutung „kalter Betten“ festzustellen, bei gleichzeitig langfristigem und kontinuierlichem Rückgang der dauerhaften Wohnbevölkerung. Die Folge: fehlende ganzjährige Grundauslastung verschiedener (Infrastruktur) Angebote.
- Eine wesentliche Ursache der beschrie-

benen Strukturprobleme stellt die eingeschränkte Nutzbarkeit von Gebäuden, Wohn- und Gewerbeeinheiten aufgrund nicht zeitgemäßer Gebäude- und Grundstückszuschnitte dar.

- Für verschiedene gemeinschaftsbezogene Aktivitäten fehlt es an Raumangeboten und Treffpunkten für die Ortsbevölkerung.
- Generell sind (Freizeit-)Angebotsdefizite für verschiedene Zielgruppen zu konstatieren, insbesondere für Kinder/Jugendliche, wie auch
- die Ortsbevölkerung nur ein lückenhaftes ärztliches Angebot (z.B. keine Kinderarztpraxis) vorfindet.
- Das Stadtmuseum besitzt wegen räumlicher Enge wenige Entwicklungsmöglichkeiten und wird zudem durch einen fehlenden barrierefreien Zugang gehemmt.
- Hinzu kommt ein erheblicher Nachhol- und Erneuerungsbedarf im Hinblick auf besucherbezogene Beschilderung und Auffindbarkeit vor allem abseits der Hauptachsen gelegener Anziehungspunkte.
- Es mangelt innerhalb der Altstadt fast völlig an Infrastrukturen und Wegeführungen für Radfahrer.

**Abbildung 163:** Karte „Städtebauliche Missstände und Funktionsstörungen im Untersuchungsgebiet“




Stadtarchiv
Westerlilienstraße
Am Mittelburgwall
Mittelburggraben
Museum
Am Stadtfeld
Osterlilienstraße
Westermarktstraße
Rathaus
Am Markt
Ostermarktstraße
Prinzenstraße
Westerhafenstraße
Bauamt
Kirchenstraße
Neue Straße
Mittelgrabenstraße
Am Fürstenburgwall
Ostergraben

# 6 INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

*Leitbild · Sanierungsziele · Rahmenentwicklungskonzept*

**Abbildung 164:** Ausschnitt aus dem Integrierten Entwicklungskonzept

Die Analyse der städtebaulichen, funktionalen und sozioökonomischen Strukturen hat weitreichende Missstände sowie Funktions- und Substanzschwächen im Untersuchungsgebiet „Altstadt“ verdeutlicht. Es wurde in den vorangehenden Kapiteln herausgearbeitet, dass es der Umsetzung einer umfassenden Aufwertungs- und Stabilisierungsstrategie bedarf, um den historischen Stadtkern mit seiner denkmalwerten Bausubstanz auf breiter Grundlage zu sichern und zu erhalten und die vielfältig gegebenen Potenziale und Stärken zur Entfaltung kommen zu lassen.

Eine solche Aufwertungs- und Stabilisierungsstrategie ist Gegenstand des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes. Dafür wird zunächst aus der Bestandsaufnahme ein übergeordnetes Leitbild entwickelt, anschließend werden daraus allgemeine Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet abgeleitet. Leitbild und Entwicklungsziele sind inhaltlich und strategisch eng miteinander verwoben. Sie stehen für einen auf nachhaltige Wirkung angelegten, Handlungsfeld übergreifenden und flexiblen Sanierungsansatz, der gleichwohl darauf angelegt ist, die (insbesondere finanzielle) Leistungsfähigkeit der Stadt und ihrer Akteure nicht zu überfordern.

Die allgemeinen Entwicklungsziele bilden wiederum die Basis für drei „Projektfamilien“, in denen konkrete Einzelmaßnahmen benannt werden, die zur Erreichung der übergreifenden Ziele geeignet sind. Diese Einzelmaßnahmen werden als „Paket“ – als so genannte Gesamtmaßnahme gemäß § 164a BauGB – in den kommenden Jahren sukzessive und mit finanzieller Unterstützung aus der Bund-Länder-Städtebauförderung umgesetzt.

# 6.1 LEITBILD UND ALLGEMEINE ENTWICKLUNGSZIELE

## *Leitbild*

Drei Komponenten sind es, die in den kommenden Jahren für die Entwicklung der Altstadt in Friedrichstadt von Bedeutung sein werden: Die Aufwertung des Bestandes, die behutsame bauliche Weiterentwicklung durch Neues und eine (noch) stärkere Belebung – auch durch Touristen, aber insbesondere durch die und mit der einheimischen Bevölkerung. Aus diesen Komponenten ergibt sich das übergeordnete Leitbild für die Entwicklung der Altstadt von Friedrichstadt. Es lautet:

*„Belebung, Aufwertung und behutsame Weiterentwicklung der Altstadt unter Bewahrung ihrer städtebaulichen und kulturellen Identität“*

## *Entwicklungsziele*

Das Leitbild wird durch insgesamt vier zentrale Entwicklungsziele abgebildet und operationalisiert:

**1. Ertüchtigung und Aufwertung des historischen Stadtbilds und der städtebaulichen Strukturen, mit dem Ziel, die Altstadt nicht als musealen Raum, sondern als attraktiven und zukunftsgewandten Wohn-, Lebens- und Wirtschaftsraum weiterzuentwickeln.**

Das einzigartige Stadtbild der Altstadt ist das bedeutendste Kapital Friedrichstadts. Durch Sanierungsrückstände, eingeschränkte Nutzbarkeiten und offen zu Tage tretende Missstände können die Potenziale jedoch bei weitem nicht ausgeschöpft werden und funktionale und substanzielle Schwächen weiten sich sukzessive aus. Durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen im Rahmen einer ganzheitlichen Aufwertungsstrategie soll dieser Tendenz entgegengewirkt werden und die Altstadt fachgerecht, geschichtsbewusst, zukunftsorientiert und unter Berücksichtigung der baukulturellen Besonderheiten aufgewertet werden. Dazu zählen umfassende Gebäudesanierungen, Wiederherstellung historischer Strukturen und Ansichten, aber auch zeitgemäße Inwertsetzungen ausgewählter Freiräume und Ensembles.

## 2. Behutsame und standortangepasste Weiterentwicklung der Infrastruktur und von Angeboten für Bewohner und Besucher als Voraussetzung für eine dauerhafte und substanzielle Stabilisierung und Belebung der Altstadt.

Der Einbindung und Unterstützung von Eigentümern, Bewohnern und der Wirtschaft kommt dabei eine zentrale Rolle zu.

Die Altstadt steht sowohl als Wohnstandort als auch als besucherorientierter Wirtschaftsstandort in einem stetig wachsenden Wettbewerb. Um dauerhaft konkurrenzfähig und attraktiv zu bleiben ist es notwendig, den anspruchsvollen „Spagat“ aus Erhalt der spezifischen Identität und der Verbesserung und Modernisierung der Angebote für Bewohner und Besucher zu leisten. Im Fokus stehen hier insbesondere zeitgemäße und differenzierte Wohn- sowie Übernachtungsangebote im Alt- und Neubau, Wohnumfeldqualitäten und öffentliche bzw. touristische Infrastrukturangebote.

## 3. Neues Ausbalancieren der Verkehrsströme und Mobilitätsstrukturen zur Reduzierung der Belastung durch den motorisierten Verkehr und Stärkung alternativer Mobilitätsformen.

Die hohe Ausnutzung der Straßenräume durch den motorisierten (auch ruhenden) Verkehr stellt seit vielen Jahren eines der bedeutendsten und umstrittensten Problemfelder Friedrichstadts dar. Zwangsläufig wird der Stadtgrundriss aus dem 17. Jahrhundert nicht den heutigen Mobilitätsgewohnheiten gerecht und erfordert daher angepasste Konzepte. Gleichzeitig werden alternative Formen der Fortbewegung – wie zu Fuß gehen oder Fahrrad fahren – durch die Dominanz des Autoverkehrs, aber auch durch die historischen Beläge von Straßen und Wegen zusätzlich erschwert. Neben einem allgemein akzeptierten Parkraum- und Verkehrskonzept (und ggf. notwendigen baulichen Anpassungen) wird es insbesondere darum gehen, zeitgemäße Voraussetzungen für alternative Mobilitätsformen zu schaffen, in dem ausgewählte Straßenräume neu geordnet, Barrieren im öffentlichen Raum reduziert und fehlende Verbindungen (insbesondere für Fußgänger/Radfahrer usw.) ergänzt werden.

## 4. Stärkung des Wirtschaftsstandorts durch erweiterte Nutzungsmöglichkeiten der baulichen Strukturen und Etablierung neuer Konzepte.

Wirtschaft und Handel befinden sich seit Jahrzehnten in einem tiefgreifenden Wandel, der auch mit veränderten (Mikro-/ wie Makro)Standorten und Flächenanforderungen einhergeht. Die Digitalisierung beschleunigt diese Trends, bietet aber auch Chancen für neue Betriebskonzepte. Im Zuge der Sanierung sollten proaktiv Chancen aufgegriffen werden, die Wirtschafts- und Angebotsstrukturen zu differenzieren, insbesondere auch durch entsprechende (städte-) bauliche Maßnahmen. Dazu gehören städtebaulich und denkmalpflegerisch angepasste Konzepte für (Außen-) Gastronomie, die Schaffung größerer / zeitgemäßer baulicher Einheiten (z.B. durch Verbindung von Gebäuden/Grundstücken) und von Räumen für unterschiedlichste, auch experimentelle Formen des Wirtschaftens und Arbeitens (Co-Working-Spaces, Verbindung Wohnen/Arbeiten, Kreative/Freischaffende usw.).

# 6.2 STÄDTEBAULICHES RAHMEN-ENTWICKLUNGSKONZEPT

## *Projektfamilien*

Das städtebauliche Rahmenentwicklungskonzept vertieft und konkretisiert die vorgenannten Entwicklungsziele und operationalisiert die grundlegenden Strategien für die städtebauliche Aufwertung und die funktionale Stärkung des Untersuchungsgebiets Altstadt. Dazu wurden Handlungsschwerpunkte identifiziert und inhaltlich-räumlich in drei Projektfamilien zusammengefasst:

- **Unser Stadtbild – Marke und Identität**
- **Wohnen und Leben in der Altstadt**
- **Handelsstadt 2021+: Wirtschaft neu gedacht**

Innerhalb dieser Projektfamilien wurden „Maßnahmengruppen“ und schließlich Einzelmaßnahmen entwickelt, die zur Behebung der identifizierten Missstände und zur Entwicklung der Potenziale geeignet sind. Jede Einzelmaßnahme wird – sofern ihre Umsetzung mithilfe von Städtebauförderungsmitteln erfolgen kann – im Folgenden steckbriefartig skizziert. Jeder Kurzsteckbrief enthält neben einer Kurzbeschreibung der Maßnahme Erläuterungen dazu, um welche Art von Maßnahme es sich handelt (investitionsvorbereitende, investive oder Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit), es werden zeitliche Prioritäten aus Sicht des Gutachterteams vorgeschlagen, mögliche Träger der Maßnahme und weitere einzubindende Akteure benannt sowie voraussichtliche Kosten und die Finanzierungsmöglichkeit geschätzt.

Ergänzend finden weitere Maßnahmen Erwähnung, wenn sie im Kontext einer ganzheitlichen, integrierten Betrachtung mitgedacht und auch umgesetzt werden sollten, jedoch keine Aussicht auf Förderung aus dem Programm Städtebaulicher Denkmalschutz besteht.

Alle (Förder-)Maßnahmen werden schließlich im Rahmenentwicklungskonzpt kartografisch zusammengefasst.

**1. Unser Stadtbild – Marke und Identität**

- Neuer Glanz für alte Gemäuer
- Herzlich Willkommen!
- Unsere gute Stube
- Stadt-Feld, Fluss
- Historische Räume für alle
- Ins Licht gerückt und ins Auge gefallen
- Harmonie und Ordnung

**2. Wohnen und Leben in der Altstadt**

- Neues Wohnen in alter Stadt
- Neue alte Wege
- Verbindungshäuser (Wohnen)
- Platz da!
- Angebote für alle

**3. Handelsstadt 2021+: Wirtschaft neu gedacht**

- Die Prinzen wachküssen
- Räume zum Schaffen schaffen
- WasserGenuss
- Verbindungshäuser (Gewerbe)
- DigitALTstadt

## *Projektfamilie 1: Unser Stadtbild – Marke und Identität*

Durch einen abgestimmten Strategie- und Maßnahmenmix wird darauf hingearbeitet, das historische Stadtbild behutsam, den baukulturellen Bedingungen entsprechend und denkmalgerecht zu reparieren und weiterzuentwickeln.

Die einzelnen Maßnahmen der Projektfamilie „Unser Stadtbild – Marke und Identität“ sind den folgenden „Maßnahmengruppen“ zugeordnet:

- Neuer Glanz für alte Gemäuer
- Herzlich willkommen!
- Unsere gute Stube
- Stadt-Feld, Fluss
- Historische Räume für alle
- Ins Licht gerückt und ins Auge gefallen
- Harmonie und Ordnung

### 1.1 **Neuer Glanz für alte Gemäuer:** Sanierung und Reparatur von Stadtbild und Gebäudesubstanz

Durch fachgerechte Sanierungen soll die z.T. erheblich angegriffene Gebäudesubstanz im (historischen) Gebäudebestand nachhaltig verbessert werden. Im Fokus steht dabei auch die Korrektur baulicher Überformungen, z.B. von Fassaden, Gliederungen usw. Passgenaue fachlich-neutrale Beratungsangebote unterstützen Private bei der Einhaltung der Ortsgestaltungssatzung (OGS) und der denkmalpflegerischen Auflagen. Wenn bei wichtigen Schlüsselgebäuden in privatem Eigentum keine Sanierungsanstrengungen zustande kommen, kann die Stadt durch Zwischenerwerb, Sanierung, ggf. Neuordnung und Reprivatisierung selber die Initiative ergreifen.

Durch die Verlagerung bzw. Schaffung öffentlicher Angebote können Entwicklungspotentziale eröffnet und zugleich erhaltenswerte Bestandsgebäude mit neuem Leben erfüllt werden.

Dort, wo fehlende Raumkanten und/oder städtebauliche Fremdkörper die Gesamtwirkung des historischen Stadtbildes beeinträchtigen – z.B. durch größere Nebenanlagen, Einfriedungen, sich in Kubatur und Materialität nicht einpassende Baukörper, Mauern oder ähnliches – sollte darauf hingewirkt werden, diese Situationen aufzuwerten bzw. zu bereinigen.

Der historisch gewachsenen Verdichtung in den Blockinnenbereichen durch teilweise nicht genehmigte Anbauten und Nebengebäude sollte durch grundstücksübergreifende Neuordnungsansätze entgegengewirkt werden. Dadurch entstehen räumliche Entwicklungspotenziale, bspw. für neuen, modernen Wohnraum oder geschützte Frei- und Grünräume sowie Wegeverbindungen (Gänge) für die Wohnbevölkerung.

| **1.1.1 Akzeptanzstärkung Ortsgestaltung/Denkmalschutz** | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, laufend ab 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Stärkung des baukulturell wertvollen historischen Stadtbildes durch Öffentlichkeitsarbeit, Beratung und Unterstützung mit dem Ziel, eine höhere und breitere Akzeptanz für die Gestaltung des Ortsbildes und die Umsetzung des Denkmalschutzes zu erlangen. Entsprechende Maßnahmen könnten z.B. sein Infoveranstaltungen, Workshops, Spaziergänge, Infoflyer, Beratungsgespräche, Exkursionen usw. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer, Sanierungsträger |
| **Voraussichtliche Kosten** | 100.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | ggf. B 3.1 Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und -träger<br>B 3.5 Öffentlichkeitsarbeit |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.1.2 Beratung für private Gebäudesanierung | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, laufend ab 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Stärkung des baukulturell wertvollen historischen Stadtbildes durch fachliche Unterstützung bei der Planung und Umsetzung von Gebäudesanierungen und behutsame Aufwertungen der Gebäudesubstanz unter Berücksichtigung des historischen Stadtbildes und moderner Wohnanforderungen. Die Beratung zu baulichen, gestalterischen, energetischen, finanzierungs- und organisatorischen Fragestellungen können alle Grundstückseigentümer im Sanierungsgebiet nutzen, unabhängig davon, ob ihre Gebäude denkmalgeschützt sind oder nicht. Die Bewerbung des Angebotes soll u.a. erfolgen durch gezielte Eigentümeransprache, redaktionelle Berichte in der Lokalpresse, Aushänge am Infokasten des Rathauses usw. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Externes Fachbüro, Private |
| **Voraussichtliche Kosten** | 100.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 3.2 Programmspezifisches Management |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.1.3 Förderprogramm private Gebäudesanierung | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, laufend ab 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Stärkung des baukulturell wertvollen historischen Stadtbildes durch finanzielle Anreize und Förderung für Gebäudesanierungen und –modernisierungen sowie behutsame Aufwertungen von Gebäuden im gesamten Fördergebiet (Förderung der unrentierlichen Kosten/ Kostenerstattungsprinzip). Die Förderung können alle Grundstückseigentümer im Sanierungsgebiet nutzen, unabhängig davon, ob ihre Gebäude denkmalgeschützt sind oder nicht. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer |
| **Voraussichtliche Kosten** | 1.000.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.1.4 Wiederherstellung historischer Fassaden | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, laufend ab 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Stärkung des baukulturell wertvollen historischen Stadtbildes durch finanzielle Anreize und fachliche Unterstützung bei der Wiederherstellung historischer Fassaden (Förderung der unrentierlichen Kosten / Kostenerstattungsprinzip). Die Förderung können alle Grundstückseigentümer im Sanierungsgebiet nutzen, unabhängig davon, ob ihre Gebäude denkmalgeschützt sind oder nicht. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer |
| **Voraussichtliche Kosten** | 500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.1.5 Zwischenerwerb , Neuordnung und ggf. Sanierung Gebäude | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, laufend ab 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Stärkung des baukulturell wertvollen historischen Stadtbildes durch Aufbrechen von Stillstandssituationen bei insb. sanierungsbedürftigen Gebäuden durch Ankauf, ggf. Neuordnung, Rückbau von Nebengebäuden und Weiterverkauf von Grundstücken und Gebäuden durch die Gemeinde (Reprivatisierung). Ggf. Sanierung des Gebäudes durch die Stadt vor anschließender Wiederveräußerung. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer |
| **Voraussichtliche Kosten** | 500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.1 Erwerb von Grundstücken<br>ggf. B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken,<br>ggf. B 2.2.2 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde; |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.1.6 Verlagerung Stadtarchiv | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, 2023 - 2025 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | • Konzeptentwurf, Planung für die Sanierung, Modernisierung und Instandsetzung des alten Zollhauses als neuer Standort des Stadtarchivs und Erhalt eines weiteren wichtigen stadtbildprägenden Gebäudes auf Grundlage eines Nutzungs- und Finanzierungskonzeptes, Berücksichtigung des Abbaus von Barrieren<br>• Umsetzung der Sanierung und Revitalisierung des alten Zollhauses Am Deich 6 (städtische Liegenschaft) zur Aufnahme des Stadtarchivs. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Externe Gutachter, Bausachverständige, Private usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 1.000.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.2.2 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde<br>B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 1.2 Herzlich Willkommen! Altstadtzugänge neu ordnen und aufwerten

Die Eingänge zur Altstadt prägen speziell für Besucher der Stadt den ersten Eindruck der Stadtbildqualität. Daher sollten Eingänge zur Altstadt ihrer jeweiligen Funktion und historischen Struktur angemessen aufgewertet und umstrukturiert werden. Beim Eingang „Goldenes Thor“ steht die Behebung eines massiven städtebaulichen Missstands im Fokus. Zudem sollten hier zusätzliche Angebote für Besucher etabliert und die historische Anbindung des Alten Hafens wieder erlebbar gemacht werden. Das Holmer Tor als einstiger Zugang für die Bevölkerung aus dem Holmer Land hat ebenfalls eine anhaltend hohe Bedeutung. Von hier kommen neben den Bewohnern der nordöstlichen Siedlungsbereiche der Stadt (darunter auch die Bewohner der neuen Senioreneinrichtung) ebenfalls in größerem Umfang Besucher in die Altstadt, insbesondere mit Bussen anreisende Besuchergruppen (Parkplatz Stapelholmer Platz), Gäste der Jugendherberge und Schüler der Friedrichstädter Schulen. Der platzartig aufgeweitete Straßenraum am Übergang Schmiedestraße / Holmertorstraße zur Brücke über den Ostersielzug sollte seiner Funktion entsprechend neu geordnet und insbesondere auch barriereärmer gestaltet werden. Durch geeignete Maßnahmen (z.B. Platzierung von Sitzgelegenheiten) sollte den Gästen und Einheimischen an dieser Stelle auch verstärkt Gelegenheit gegeben werden, den Blick auf den Ostersielzug und die anliegenden, meist privaten Gartenflächen, erleben und genießen zu können.

Wer sich vom Westen her über das Eiland und die Brücke über den Fürstenburggraben / Binnenhafen der Altstadt nähert, findet unmittelbar am Ufer einen städtebaulichen Missstand vor (Brachfläche) und zudem einen stark baulich überformten historischen Gebäudekomplex (Hotel). Hier sollte ebenfalls eine Aufwertung der städtebaulichen Gesamtsituation angestrebt werden.

Auf dem Eiland, westlich der Fußgängern und Radfahrern vorbehaltenen kleinen Brücke über den Binnenhafen sollte eine Aufwertung des Freiraumes und eine Auslichtung der Uferbereiche vorgenommen werden, um diesen wichtigen Zugang für nicht motorisierte Altstadtbesucher angemessen in Szene zu setzen.

Insgesamt muss die Aufwertung der Altstadtzugänge einhergehen mit der Installation neuer Beschilderungen und eines Leit- bzw. Lenksystems zur Verkehrslenkung und besseren Orientierung im öffentlichen Raum. Dies sowie die Anbringung von Infotafeln an den entsprechenden Orten in der Altstadt ist bereits außerhalb der Städtebauförderung in der Umsetzung.

### 1.2.1 Aufwertung und Umgestaltung Holmer Tor

| | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, 2024 - 2026 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | • Entwicklung einer Planung unter Beteiligung der Anwohner für das Holmer Tor zur besseren Inszenierung des Ortseingangs mit Angeboten u.a. zur Orientierung, Neuordnung und gestalterische Aufwertung der Flächen, Instandsetzung, bessere Inwertsetzung der (denkmalgeschützten) Gebäude am Platz, Reduzierung der Barrieren<br>• Gemeinsame Planung mit Brückensanierung und ggfs. Umgestaltung der Brücke (vgl. 1.4.3)<br>• Umsetzung der Planung und Herstellung einer attraktiven platzartigen und barrierearmen Eingangssituation u.a. durch Neuordnung der Parksituation |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer, externe Gutachter |
| **Voraussichtliche Kosten** | 500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.2.2 Aufwertung und Neuordnung Goldenes Tor / Am Deich | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, 2021 - 2023 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | • Entwicklung einer Planung unter Beteiligung der Anwohner für das Areal nördlich der Tönninger Straße, Bereich Goldene Tor/Am Deich zur besseren Inszenierung des Ortseingangs und einer Aufwertung des bislang ungeordneten Areals und teils brach liegender, ungeordneter Grundstücke. Ziel u.a. Neuordnung und gestalterische Aufwertung der Flächen, Instandsetzung, Schaffung attraktiver Wegebeziehungen, Reduzierung von Barrieren, Entwicklung von Angeboten zur Orientierung, usw.<br>• Konzept und Planung für die Neuordung und attraktive Gestaltung<br>• Umsetzung der Maßnahmen für eine attraktive, wahrnehmbare Eingangssituation speziell für Besucher<br>• Umsetzung des Konzeptes |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer, externe Gutachter |
| **Voraussichtliche Kosten** | 1.250.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken<br>ggf. B 2.1.5 Gebäuderestwertentschädigung bei der Freilegung von Grundstücken<br>B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 1.3 Unsere gute Stube: Den Marktplatz neu ordnen und aufwerten

Der in den steinernen und in den grünen Markt untergliederte Marktplatz ist durch seine Lage, die angrenzenden historischen Gebäudeensembles inklusive des Rathauses sowie den Blick auf den Mittelburggraben einer der beliebtesten Räume speziell für Besucher der Altstadt. Er sollte auf Grundlage eines übergreifenden Konzepts, unter Einbindung der Bevölkerung und im Einklang mit einer modifizierten Verkehrs-/ Parkregelung neu gestaltet und entlastet werden, um insgesamt eine höhere Aufenthaltsqualität und eine angemessene städtebauliche Strahlkraft (zurück-) zu erlangen. Die Reduzierung von Barrieren und des insbesondere ruhenden Verkehrs bei gleichzeitiger behutsamer Funktionsanreicherung (z.B. Fahrradinfrastruktur) stellen dabei ebenso wie Gestaltungsvorgaben für die Außengastronomie maßgebliche Aspekte dar. Als Option sollte die Weiterführung des Fußgängerbereichs aus der Prinzenstraße entlang der Westseite des Markts bis zum Mittelburggraben geprüft werden. Der grüne Markt ist aus denkmalpflegerischer Sicht besonders behutsam zu entwickeln.

| **1.3.1 Neuordnung („Befreiung“) des Marktplatzes** | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, 2020 - 2025 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | • Konzeptentwicklung und Planung zur Aufwertung des Steinernen und Grünen Marktplatzes, Neuordnung inklusive Planungsleistungen, Wettbewerb und Öffentlichkeitsbeteiligung<br>• Gestalterische Aufwertung und tw. Neuordnung des Steinernen Markts. Ziel: Abbau von Barrieren (z.B. durch geschliffene Wege im Kopfsteinpflaster), Entfernung von Metall-/Holzabgrenzungen, Inszenierung Brunnenhäuschen, Neuordnung/Reduzierung Parken, Anreicherung mit ergänzenden Installationen wie Fahrradabstellmöglichkeiten, E-Ladestation sowie Illumination. Ggf. Fortführung des Fußgängerbereichs von der Prinzenstraße über die Westseite des Markts.<br>• Grüner Markt: denkmalgerechte, nutzerorientierte Aufwertung mit Wegen, Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten, ggf. Nutzungen zur Reduzierung des aktuell abweisenden Eindrucks. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Stadtmarketing, Private, Wirtschaftsförderung Nordfriesland usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 1.600.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen (inkl. projektbezogene Kostengruppen<br>B 3.5 Öffentlichkeitsarbeit) |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 1.4 Stadt-Feld, Fluss: Aufwertung der Grünräume und Uferbereiche sowie Erschließungsanlagen

Die dicht bebaute Altstadt und die denkmalpflegerischen Belange verlangen einen besonders sensiblen Umgang mit den grünen Freiflächen in der Stadt. Zentrales Ziel der Maßnahmen ist, mehr Aufenthaltsqualität und Nutzungsanreize für Bewohner und Besucher zu schaffen und gleichzeitig Verbesserungen aus städtebaulicher und denkmalpflegerischer Sicht zu erreichen. Dazu sind zunächst in enger Abstimmung mit den Denkmalbehörden konzeptionelle und planerische Grundlagen zu erarbeiten. Maßnahmenschwerpunkte liegen in der Erschließung der Uferbereiche durch befestigte Fußwege (insbesondere an der Straße „Am Westersielzug“ und an der Südseite des Mittelburggrabens), in der Anlage attraktiver, geordneter Zugänge zum Wasser (Fokus Terrasse am Westersielzug, Sitztreppe auf der Nordseite der Böschung des westlichen Mittelburggrabens), in der fachgerechten Auslichtung der Böschungsvegetation, in einer Aufwertung und Neugestaltung des Stadtfelds (u.a. Schaffung von Nutzungsanlässen) und einer Öffnung und Gestaltung des Grünraums nördlich des Inselwegs. Des Weiteren sollte die Möblierung der Grünräume grunderneuert und ausgeweitet werden (u.a. Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung, Papierkörbe).

| **1.4.1 Konzept für Gestaltung und Pflege der Uferböschungen** | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Konzept zur Aufwertung der Wasserlage durch die Entwicklung situationsbezogener und denkmalgerechter, attraktiver Situation an den Grachten/Sielzügen. Entwicklung von Maßnahmen zur Herstellung besserer Sichtbeziehungen, Einbindung der Anwohner. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Externe Gutachter, Natur- und Wasserverbände, Private |
| **Voraussichtliche Kosten** | 40.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| **1.4.2 Ans Wasser!** | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, 2021 – 2022 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Stärkung der Wasserlagen: Auf Grundlage der Ergebnisse des Konzeptes (Pos. 1.4.1): Uferböschungen besser zugänglich machen, Auslichtung der Vegetation, Anlage befestigter Wege, Räumung von privat genutzten Flächen, Nutzbarkeit, Aufenthaltsmöglichkeiten steigern - Fokus: nördlicher Westersielzug und Ost- und Westseite Mittelburggraben (hier z.B. Sitztreppe), Nord- und Südufer Fürstenburgwall |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | / |
| **Voraussichtliche Kosten** | 750.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.4.3 Guck mal: Wasser! | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, 2024 - 2026 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | • Konzeptentwicklung und Planung unter Einbindung Interessierter zur Verbesserung und einer stärkeren visuellen Erlebbarkeit des Ostersielzugs (private Gärten): Blickpunkte von u.a. der Kreisbahnbrücke und der Holmertorbrücke: Schaffung von Verweilqualitäten, Öffnung von Blickbeziehungen usw.<br>• Konzept in Zusammenhang mit Aufwertung des Stadteingangs am Holmer Tor (vgl. 1.2.1) und notwendigen Brückensanierungen (vgl. 1.4.4)<br>• Umsetzung der Planung |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Externe Gutachter, Private |
| **Voraussichtliche Kosten** | 100.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.4.4 Sanierung von Brücken | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I-II, 2020 - 2025 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Bestandsaufnahme und Planung zur denkmalgerechten Ertüchtigung bzw. Erneuerung<br>sanierungsbedürftiger Brücken, zugleich nach Möglichkeit Abbau von Barrieren:<br>• Lüttje Brüch (vorauss. Neubau notwendig; nach historischem Vorbild ratsam),<br>• Hebammenbrücke (erheblicher Sanierungsbedarf – ggf. Neubau nach historischem Vorbild ratsam),<br>• Denkmalgeschützte Steinbrücke, und Brücke Goldenes Tor (erheblicher Sanierungsbedarf, Sanierungskonzept ist beauftragt),<br>• Holmertorbrücke, Kreisbahnbrücke und Eilandbrücke (vorauss. umfangreichere Sanierungen notwendig),<br>• Blaue Brücke (Sanierungsbedarf noch ungewiss),<br>• Umsetzung der Planungen zur Ertüchtigung/Erneuerung der Brücken und der vorhandenen Wegebeziehungen |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | externe Gutachter, Bausachverständige |
| **Voraussichtliche Kosten** | 2.000.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.4.5 Anleger | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, 2023 - 2025 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Sanierung und einheitlichere Gestaltung (und Genehmigung) der Bootsanleger in Zusammenhang mit den Aufwertungsmaßnahmen der Uferbereiche (Pos. 1.2.2; 1.4.2; 3.3.1), Entwicklung eines Prototyps.<br>Voraussetzung: Verbindliche Neuregelung von Verantwortlichkeiten |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private, Genehmigungsbehörden |
| **Voraussichtliche Kosten** | 50.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.4.6 Inwertsetzung von Grünanlagen | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, 2024 - 2026 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | • Planung und Beteiligung zur Aufwertung des Stadtfeldes (u.a. Erhöhung der Aufenthaltsqualität / Schaffung von Nutzungsanlässe, -angeboten, Prüfung der Wiederherstellung historischer, denkmalgerechte Bepflanzung, Aufwertung als Gedenk- und Aufenthaltsort)<br>• Konzeption zur Aufwertung des jüdischen Friedhof, z.B. denkmalgerechte Aufwertung der Einfriedung (Eigentum: jüdische Gemeinde)<br>• Konzeption und Beteiligung zur Gestaltung und ggf. Öffnung der Grünfläche zwischen Blauer Brücke und Binnenhafen (z.B. Skulpturengarten „Binnenhafengarten), ggf. auch Ankauf<br>• Planung und Beteiligung zur Aufwertung weiterer kleinerer Grünflächen<br>• Umsetzung der Planungen zur Aufwertung der Grünflächen |
| **Träger** | Stadt, private Eigentümer |
| **Weitere Akteure** | Natur- und Umweltverbände, Private, Anwohner usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 550.000 Euro – Stadtfeld; 250.000 Euro sonstige Grünanlagen |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 1.5 Historische Räume für alle

Grundsätzlich soll die Altstadt Friedrichstadts verstärkt für alle Bevölkerungsgruppen erschlossen und erlebbar gemacht werden. Dabei steht der Abbau von Barrieren im Straßenraum, beispielsweise durch in das historische Straßenpflaster eingelassene barrierearme Spuren (speziell für Radfahrer) und an den Straßenübergängen (für Fußgänger, insbesondere für bewegungs- oder sehbehinderte Menschen) im Mittelpunkt. In geeigneten Räumen soll die Einrichtung von Shared Space Zonen erprobt und ggf. umgesetzt und ausgeweitet werden (besonders geeignet: Am Mittelburgwall, Nordseite zwischen Stadtfeld und Holmertorstraße). Auch die barrierearme Erschließung öffentlicher und privater Gebäude sollte durch geeignete Instrumente vorangetrieben werden.

| 1.5.1 Denkmalgerechter Barriereabbau | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, laufend ab 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Abbau von Barrieren zur bessere Nutzbarkeit und Zugänglichkeit des öffentlichen Raumes in der Altstadt für alle Nutzergruppen. Dazu gehören Maßnahmen wie Absenkungen von Bordsteinen, Schaffung von barrierearmen Übergängen (geschliffenes Pflaster/Verfüllen von Fugen) an Straßeneinmündungen, Schleifen des Kopfsteinpflasters, Blindenleitsystem (Rillen-Platten im Pflaster) an/zu bedeutsamen Standorten unter Berücksichtigung der denkmalgerechten Reduzierung von Wildkraut-Wuchs in den Kopfsteinpflaster-Fugen, z.B. durch Harze ö.ä. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Behinderten-, Seniorenbeirat, Gewerbetreibende, Tourist Information e.V. usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 2.500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.5.2 Neuordnung und Aufwertung ausgewählter Straßenräume | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, laufend ab 2023 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Behutsame Weiterentwicklung des historischen Stadtbildes:<br>• Konzeptentwicklung unter Einbindung von Gewerbetreibenden, Bewohnern, Tourismusexperten usw.<br>• Neuordnung und Aufwertung in exemplarisch ausgewählten, geeigneten Straßen, z.B. durch Erprobung einer veränderten Verkehrsorganisation/-führung zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs und Neuordnung anderer Nutzungen, z.B. Shared Space Nord- bzw. Ostseite Am Mittelburggraben |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Externe Gutachter, private Eigentümer, Anwohner |
| **Voraussichtliche Kosten** | 1.000.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 1.6 Ins Licht gerückt und ins Auge gefallen: Durch Lichtinstallationen die Altstadt in Szene setzen

Auf Basis eines Beleuchtungskonzepts sollen ausgewählte Ensembles und Räume der Altstadt bei Dunkelheit inszeniert werden. Dabei kommen in erster Linie die Bereiche am Markt, am Mittelburggraben, an den Altstadteingängen und in den Rändern der Grünzüge und Uferbereiche in Frage.

In der Konzeption sollten geeignete Kompromisslösungen gefunden werden, die das Stadtbild in der Dunkelheit noch besser erstrahlen lassen und zur Generierung einer weiteren Attraktion beitragen. Zugleich muss aber sichergestellt sein, dass es zu einer behutsamen und gezielten Illumination wichtiger Gebäude und Freiräume kommt, um die Wirkung nicht zu trivialisieren und um so genannten Lichtschmutz zu vermeiden.

Obgleich die positive Auswirkung einer gut durchdachten Illumination auf den Städtebau und den Freiraum in den Abend- und Nachtstunden erheblich sein kann, ist ein solches Beleuchtungskonzept förderrechtlich nicht aus Mitteln der Städtebauförderung finanzierbar.

Ob und inwieweit die eigentliche Umsetzung im Zuge von projektierten Einzelmaßnahmen gefördert werden kann, ist im Zuge der Realisierung individuell vorab zu klären.

## 1.7 Harmonie und Ordnung: Umgang mit Raumkanten und Stadtbild

Was zeichnet ein harmonisches Stadtbild aus? Wo ist die Harmonie im Stadtbild und damit das denkmalgeschützte Ensemble gestört? Wo fehlen Raumkanten und wo wirken Raumkanten ungeordnet? In vertiefenden Konzeptionen soll diesen Fragen nachgegangen werden und ein Umgang mit Stadtbild störenden Situationen entwickelt werden. In diesem Kontext ist auch eine öffentliche Diskussion darüber wichtig, welche Nebengebäude (z.B. Garagen) das Stadtbild stören und wie städtebauliche Aspekte in Zukunft mit dem praktischen Nutzen solcher Gebäude in Einklang gebracht werden können. Hierfür gilt es, beispielhafte Lösungen gemeinsam mit den Eigentümern umzusetzen.

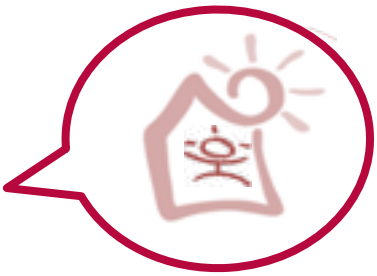
| 1.7.1 Stadtbild harmonisieren | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, ab 2023 laufend |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Aufwertung und behutsame Weiterentwicklung des historischen Stadtbildes:<br>• Konzeptentwicklung, Analyse störender Bauten/Bauteile wie z.B. Einfriedungen, Garagen usw.<br>• Analyse städtebaulicher Störfaktoren und Entwicklung von mit dem Stadtbild verträglichen Lösungsmöglichkeiten , ggf. Rückbau/Neuordnung bei Ortsbild beeinträchtigenden Bauwerken |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer, externe Gutachter, Denkmalschutzbehörde usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken<br>B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 1.7.2 Raumkanten ordnen | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, ab 2023 laufend |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Aufwertung und behutsame Weiterentwicklung des historischen Stadtbildes:<br>• Entwicklung eines Konzeptes (Klärung, wo welche Raumkanten wie geordnet werden sollten, Eigentümeransprache, Bewerbung des Angebotes der Förderung, Unterstützung bei Entwürfen und Entwicklung von Nutzungsangeboten usw.)<br>• Städtebauliche Aufwertung und Erschließung von Verdichtungspotenzialen durch Ersatz aktueller Nebengebäude durch Raumkanten (Garagen, Schuppen, Mauern) |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer, externe Gutachter, Denkmalschutzbehörde usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken<br>B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

# *Projektfamilie 2: Wohnen und Leben in der Altstadt*

Durch verschiedene Maßnahmenschwerpunkte in den Bereichen Wohnangebote und Lebensumfeld soll darauf hingewirkt werden, die Altstadt als Wohn- und Lebensraum attraktiv und zukunftsfähig zu entwickeln. Die einzelnen Maßnahmen der Projektfamilie „Wohnen und Leben in der Altstadt“ sind den folgenden „Maßnahmengruppen“ zugeordnet:

- Neues Wohnen in alter Stadt
- Neue alte Wege
- Verbindungshäuser
- Platz da!
- Angebote für alle



## 2.1 **Neues Wohnen in alter Stadt:** Wohnangebot in der Altstadt ausbauen, modernisieren und diversifizieren

Dem auf die überwiegend historische Bausubstanz zurückzuführenden Mangel an modernem und vielfältigem Wohnraum (vor allem barrierefrei und familiengerecht) für unterschiedliche Ansprüche sollte auf Basis eines zunächst zu erstellenden Wohnungsmarktkonzepts auf unterschiedlichen Ebenen entgegengewirkt werden. Drei strategische und räumliche Schwerpunkte sollten dabei vorrangig verfolgt werden:

1) Bebauung von Baulücken oder untergenutzten Arealen: Raum für ein größeres Neubauvorhaben findet sich im Altstadtgebiet derzeit insbesondere auf der Südseite der Westerlilienstraße. Hier befindet sich ein als Parkplatz untergenutzter, ungeordneter Freiraum (ca. 1.000 qm), der direkt an ein derzeit vom Stadtarchiv genutztes Nachkriegsgebäude anschließt. Durch eine Neuordnung des Gesamtareals böte sich die Gelegenheit für ein Bauprojekt, das insbesondere die bisher unterversorgten Wohnraumnachfrager bedienen sollte.
2) In den Blockinnenbereichen bieten sich einige Flächenreserven für Wohnbauvorhaben. Allerdings sind die meisten Innenbereiche bereits stark verdichtet und sollten - sofern eine Entkernung umsetzbar ist, auch für die Entwicklung von Grün- und Freiräumen genutzt werden (s.o.). Ergänzend könnte durch Beratung, ggf. Neuordnung und Unterstützung bei Planungsleistungen darauf hingewirkt werden, in verträglicher Weise Innenbereichsbebauung mit modernem Wohnraum zu initiieren.
3) Durch Sanierung und Umbau im Bestand sollte ebenfalls eine Anpassung des Wohnraumbestands an die heutigen Anforderungen vorgenommen werden. Dazu gehören vor allem Barrierereduzierungen, energetische Ertüchtigungen und Grundrissveränderungen. Durch Beratungen und Planungszuschüsse könnten entsprechende Aufwertungen zusätzlich befördert werden. Bei Gebäudeleerstand und -verfall sollte die Stadt geeignete Objekte durch Zwischenerwerb, ggf. Sanierung und anschließende Reprivatisierung selber entwickeln (s.o.).

Neben der energetischen Ertüchtigung der historischen Bausubstanz sollten auch die Energieversorgungspotenziale in der historischen Altstadt auf den Prüfstand gestellt werden: Unter Mitwirkung von Eigentümern, lokaler Energieversorger und ggf. mit finanzieller Unterstützung der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) sind die Erstellung eines energetischen Quartiers- und eines Nahwärmekonzeptes sowie deren Umsetzung anzustreben.

| **2.1.1 Wohnungsmarktkonzept** | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Schaffung bzw. Entwicklung nachfragegerechten Wohnraums in der historischen Altstadt von Friedrichstadt: Bestandsaufnahme und Erarbeitung konzeptioneller Grundlagen für die Weiterentwicklung des Wohnangebots in Friedrichstadt und insbesondere in der Altstadt |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Externe Gutachter |
| **Voraussichtliche Kosten** | 50.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter<br>B 2.2.4 Neubau von Ersatzwohnungen und sonstigen Wohnungen Dritter |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 2.1.2 Quartiersentwicklung Westerlilienstraße | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, 2023 - 2027 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Aufwertung bzw. Entwicklung einer zentralen Fläche in der Altstadt für moderne Anforderungen<br>• Planung (Wettbewerb) zur Neuordnung und Entwicklung der Fläche des heutigen Stadtarchivs und früheren Schulgebäudes nach dessen Verlegung sowie des angrenzenden Parkplatzes für ein städtebaulich angemessenes, zukunftsweisendes Quartierskonzept (auf Grundlage u.a. des Wohnungsmarktkonzeptes), u.a. für Familienwohnen. Planungsprozess mit breiter Bürgerbeteiligung<br>• Baureifmachung des Grundstücks |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Kirchengemeinde, private Investoren, externe Gutachter |
| **Voraussichtliche Kosten** | 250.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 2.1.3 Blockinnenbereiche neu ordnen und aufwerten | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | III, 2028 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Modernisierung der Blockinnenbereiche, um sie der aktuellen Nachfrage anzupassen und die Wohn- und Lebensqualität in der Altstadt zu stärken.<br>• Konzeptentwicklung<br>• Dort, wo möglich ungeordnete, vielfach nicht genehmigte Innenhof-Nutzungen ordnen/aufwerten, ggf. durch Wohnungsneubau verdichten oder Frei-/Rückzugsräume schaffen |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Externe Gutachter, private Eigentümer |
| **Voraussichtliche Kosten** | 500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken;<br>B 2.2 Hochbaulicher Wettbewerb<br>B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter<br>ggf. B 2.2.6 Verlagerung und Änderung von Betrieben |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 2.2 Neue alte Wege: Altstadt durch neu geordnete Verkehre entlasten

Seit Jahren und in stetig zunehmendem Maße wird die Wohn- und Aufenthaltsqualität der Altstadt mit ihrem ursprünglich auf Fußgänger und Fuhrwerke ausgelegtem Grundriss durch die starke Präsenz des motorisierten Verkehrs beeinträchtigt. Daher ist eine neue Konzeption, teilräumlich auch eine Neuordnung für eine stadtverträgliche Gewichtung und Führung der Verkehre unumgänglich. Diese sollte angesichts der ausreichenden Verfügbarkeit von Parkraum in den Auffangparkplätzen am Rande der Altstadt darauf abzielen, Besucher- und Park(such)verkehr deutlich zu reduzieren und Fußgängern, Radfahrern und Nutzern alternativer Fortbewegungsmittel (kleine E-Busse, E-Roller usw.) einen angemessenen Anteil am Straßenraum zu überlassen. Damit würde Friedrichstadt die typische Strategie vieler (heutiger) „Holländerstädte" verfolgen, deren Verkehrspolitiken darauf abzielen, Autoverkehr aus den Innenstädten herauszuhalten.

Diese Strategie sollte durch den Ausbau / die Erneuerung und die Anlage (neuer) Wege und Verbindungen vor allem für Fußgänger und Radfahrer unterstützt werden. Räumliche Maßnahmenschwerpunkte sollten dabei die Uferböschungen von Mittelburggraben und Westersielzug darstellen, der Bereich Holmertorstraße/Brücke über den Ostersielzug /Holmertorplatz (mit Senioreneinrichtung, Jugendherberge und Busparkplatz) sowie den Brückenschlag vom Inselweg über den östlichen Arm des Ostersielzugs.

In der Altstadt gibt es bislang überhaupt keine separaten Fahrradverkehrsinfrastrukturen, allerdings ist deren Auf- und Ausbau als reiner „Selbstzweck" nicht als Städtabauförderungsmaßnahme darstellbar. Das gilt im Prinzip auch für Maßnahmen zur Stärkung von Elektromobilität und Sharing-Angeboten. Daher liegen diese Ziele quer zu sämtlichen Maßnahmen aus diesem Konzept – nicht nur in der Projektfamilie „Neue alte Wege". Die Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur muss im Zuge aller Maßnahmen zur Aufwertung und Neuordnung von Straßenräumen grundsätzlich mitgedacht werden. Denkbar sind beispielsweise geschliffene Spuren im Straßenpflaster, Reduzierung von Barrieren, Herstellung von Abstellanlagen usw. Darüber hinaus sollte auch der Aufbau ergänzender Fahrradinfrastrukturen (wie E-Ladestationen, Servicestandorte oder fahrradaffines Beherbergungsgewerbe) sowie die Etablierung emissionsarmer Sharing-Angebote, Infrastrukturen für Elektrofahrzeuge, alternative Personen- und Gütertransportmöglichkeiten (Lastenfahrräder, Rikschas) etc. grundsätzlich im Zusammenhang mit Fördermaßnahmen erdacht und so mithilfe von Städtebauförderungs- und ergänzenden Mitteln auch umgesetzt werden.

### 2.2.1 Inselquerung

| | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | III, 2028 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Schaffung attraktiver Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr zur schnellen Erreichbarkeit der Altstadt auf autofreien/-armen Wegen.<br>• Planung und Beteiligung zur Verlängerung der Hebammenbrücke über den Ostersielzug nach Osten zur Schanzenstraße zur Verbesserung der Rad- und Fußwegeverbindungen<br>• Umsetzung |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Fachbüros, Kleingartenverein, Private. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 1.000.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 2.2.2 Wegebeziehungen zum Halbmond verbessern \| Barrierewirkung der Tönninger Straße verringern | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | III, 2026 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Schaffung attraktiver Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr zwischen Altem Hafen und Altstadt.<br>• Planung zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten über die Tönninger Straße und Schaffung einer attraktiveren Verbindung zum Halbmond (Alter und Neuer Hafen) durch physische und optische „Stopper“<br>• Schaffung einer wahrnehmbaren Stadteingangssituation auch für den fließenden Verkehr<br>• Umsetzung der Planung |
| **Träger** | Stadt (wenn sie Lastenträgerin im Zuge der Ortsdurchfahrt B202 ist) |
| **Weitere Akteure** | Land / Bund |
| **Voraussichtliche Kosten** | 1.000.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 2.3 Verbindungshäuser: mehr Optionen durch bauliche Brückenschläge

Weil die Enge der historischen Gebäude eine spezifische Problematik der Friedrichstädter Altstadt darstellt, sollte darauf hingewirkt werden, Gebäude möglichst unter Erhalt ihrer historischen Straßenansicht baulich zu verbinden. Bei einigen Gebäuden ist diese Idee in den zurückliegenden Jahren bereits umgesetzt worden. Eine durch Beratung, Planungsunterstützung und ggf. durch ein Modellprojekt beförderte Initiative könnte vermutlich noch mehr Eigentümer oder Interessierte anregen, diesen Ansatz aufzugreifen und umzusetzen.

| 2.3.1 Verbindungshäuser | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, 2023 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Schaffung attraktiver Wohnangebote trotz schmaler Grundstücke durch Zusammenlegung hinter den Fassaden:<br>• Beispielplanung für Verbindungshäuser (Zusammenlegung) und Ermutigung<br>• Umsetzung entsprechender Planungen zur Zusammenlegung von (Wohn-)Häusern |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer, Investoren, externe Gutachter |
| **Voraussichtliche Kosten** | 500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 2.4 Platz da! Wohnumfeld und Freiräume aufwerten und neu ordnen

In einigen Teilräumen der Stadt ist deutlich zu erkennen, dass es in den zurückliegenden Jahren an Anreizen und übergeordneten Strategien mangelte, um den Lebensraum „vor der Tür“ umfassend aufzuwerten. Im Zuge der anstehenden Sanierung sollte dieses Themenfeld daher aktiv bespielt werden. Schwerpunkte sollten dabei im Umbau / in der Aufwertung von Straßenräumen zu attraktiven Aufenthalts- und „Schau“-zonen vor den Gebäuden liegen – insbesondere im Zuge einer Umverteilung des Verkehrsaufkommens (räumlich und bezogen auf die Verkehrsmittel). Angeknüpft werden kann dabei an die Tradition der Stubbenzonen, also den Straßenräumen vor den Häusern und dazwischen. Ebenfalls im Fokus stehen sollte das großräumige Areal Am Deich / Goldenes Thor bis an den alten Hafen und hier insbesondere der ungeordnete/vernachlässigte (bislang im privaten Eigentum befindliche) Bereich am Kopf des Hafenbeckens, der in eine übergreifende freizeitorientierte Freiflächenentwicklung eingebunden werden sollte. Auch die bislang nicht zugängliche Nordspitze der Halbinsel Barackenfenn sollte geöffnet und als attraktiver, parkähnlicher Freiraum am Wasser gestaltet werden.

| 2.4.1 Parkraum- und Verkehrskonzept | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, 2021 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Entlastung der historischen Altstadt vom ruhenden Verkehr zur Erhöhung der Erlebensqualitäten: Vorhandene Parkraumkonzepte umsetzen bzw. weiterentwickeln; Entlastung der Altstadt von Besucherverkehren (Kosten ohne Neubau Parkplatz außerhalb der Altstadt) |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Tourist Information e.V., Werbegemeinschaft, Gewerbetreibende |
| **Voraussichtliche Kosten** | 50.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 2.4.2 Verfügungsfonds 1: Stubbenzonen | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, laufend ab 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Aufwertung der Straßenräume in der historischen Altstadt:<br>• Entwicklung Verfügungsfonds, Richtlinie, Formulare usw. (Verfügungsfonds 1 „Stubbenräume“ mit 10.000 EUR p.a. auf 15 Jahre)<br>• Stärkung der Stubbenzonen (Aufenthalts- und „Schau“zonen vor den Gebäuden), durch Sitzmöbel, Spielstätten, Pflanzaktionen (...) vor den Häusern<br>• Bewerbung des Angebotes |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Eigentümer, Mieter, Gewerbetreibende |
| **Voraussichtliche Kosten** | 150.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.3.4 Verfügungsfonds |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 2.4.3 Flächen- und Brachenentwicklung auf dem Halbmond (West) | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, 2023 – 2027 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Gestalterische Aufwertung des bislang weitgehend ungeordneten Areals auf dem Halbmond (West):<br>• Entwicklung einer Planung unter Einbindung von Bürgern und Akteuren; Wettbewerbsverfahren zur Nutzung und Gestaltung der Uferbereiche unter Berücksichtigung neuer Querungen der Tönninger Straße (vgl. 2.3.2) mit dem Ziel der Verbesserung der öffentlichen Zugänglichkeit und Schaffung von Durchlässigkeiten und Wegeverbindungen, beispielsweise durch eine Promenade sowie attraktive Sitz-/Aufenthaltsmöglichkeiten (z.B. terrassenartig) mit attraktiven Ausblicken<br>• Abriss des Gebäudes am Kopf des Alten Hafens<br>• Umsetzung einer öffentlichen Grün-und Freifläche am Wasser<br>• Sanierung / Erneuerung der historischen Kaimauer am Alten Hafen |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Gutachter- und Fachplanungsbüros, Hafen- und Wasserbehörden |
| **Voraussichtliche Kosten** | 5.500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken<br>ggf. B 2.1.5 Gebäuderestwertentschädigung bei der Freilegung von Grundstücken<br>B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 2.4.4Flächen- und Brachenentwicklung auf dem Halbmond (Ost) | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | III, ab 2026 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Gestalterische Aufwertung des bislang weitgehend ungeordneten Areals auf dem Halbmond (Ost):<br>• Planung, unter Einbindung der künftigen Nutzer<br>• Sanierung und Revitalisierung des Gebäudes Halbmond 2 als Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Land als Eigentümer(?) Weitere Eigentümer , externe Gutachter usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 750.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.1 Erwerb von Grundstücken<br>B 2.1.4 Freilegung von Grundstücken<br>B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 2.5 **Angebote für alle:** Schaffung, Erweiterung und Anpassung öffentlicher Infrastrukturen

Die Entwicklung und Akzeptanz des öffentlichen Infrastrukturangebots wird derzeit in vielerlei Hinsicht durch bauliche und strukturelle Mängel gehemmt und weist Lücken für die ortsansässige Bevölkerung auf. Eine Aufwertung und Stabilisierung der Altstadt sollte daher mit einer Aufwertung des öffentlichen Infrastrukturangebots einhergehen. Eine herausragende Stellung nimmt hier das städtische Museum ein, dessen Entwicklungspotenziale (z.B. Sonderausstellungen o.ä.) durch äußerst beengte Räumlichkeiten gehemmt werden und dem ein barrierefreier Zugang fehlt. Des Weiteren wird angesichts des Mangels an Räumlichkeiten, die primär von der Ortsbevölkerung flexibel für unterschiedliche gemeinschaftsorientierte Zwecke genutzt werden können, der dringende Bedarf an einem Ortsgemeinschaftshaus formuliert.

Das Stadtarchiv nutzt derzeit Räumlichkeiten, die durch eine Neuordnung im Rahmen der Quartiersentwicklung Westerlilienstraße Entwicklungspotenziale für die Schaffung zeitgemäßer Wohnangebote böten (s.o.). Das Archiv könnte zudem auch in der öffentlichen Wahrnehmung von einem exponierteren Standort und einem historisch bedeutsamen Gebäude profitieren.

| **2.5.1 Ausbau/Umbau des Stadtmuseums** | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, ab 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Erhöhung der Attraktivität und der Zugänglichkeit des Stadtmuseums:<br>• Konzeptentwicklung und Detailplanung für den Aus- und Umbau des Stadtmuseums durch Einbeziehung des denkmalgeschützten Nachbargebäudes<br>• Umsetzung der Flächenerweiterung und barrierefreie Zugänglichkeit zum Stadtmuseum |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Museumsverein, Denkmalbehörde, Private usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 2.000.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.2.2 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 2.5.2 Umbau Feuerwehrwache zum Ortsgemeinschaftshaus | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, ab 2023 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Entwicklung und Umsetzung einer Nachnutzung als Ortsgemeinschaftshaus für das Grundstück und Gebäude der ehemaligen Feuerwache.<br>• Vertiefung der existierenden Konzeptentwicklung (Projekt Zukunftsstadt) und Planung für die Umnutzung der alten Feuerwache zu einem Ortsgemeinschaftshaus (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung) unter intensiver Einbindung künftiger Nutzer<br>• Umsetzung der Planungen zum Ortsgemeinschaftshaus in der ehemaligen Feuerwehrwache. Hier sollen Flächen und Räume für (neue) Angebote, insbesondere für die Ortsbevölkerung entstehen. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Interessierte, Akteure, Vereine, Verbände, externe Gutachter usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 1.000.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

| 2.5.3 Attraktive Angebote für alle in der Altstadt | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | III, ab 2028 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Aufwertung der Altstadt von Friedrichstadt zu einem attraktiven, nachfragegerechten Wohn- und Lebensstandort.<br>Gewinnung von weiteren attraktiven Infrastruktureinrichtungen für alle Generationen (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung) mit einem Standort in der Altstadt, um sie präsenter „ins Stadtbild zu holen“ und zugleich die Nutzerfrequenz in der Altstadt zu erhöhen (in Kooperation mit 3.1.1 Leerstände in der Prinzenstraße beleben).Schaffung z.B. barrierefreier Zugänglichkeiten usw. |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Soziale Träger, Vereine, Verbände, Musikschule usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 75.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.2.5 Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## *Handelsstadt 2021+: Wirtschaft neu gedacht*

Friedrichstadt ist als Stadt des Handels gegründet worden. Um die wirtschaftlichen Potenziale auch im fünften Jahrhundert des Bestehens ausschöpfen zu können, ist die Stadt darauf angewiesen, sich räumlich und strukturell neu aufzustellen und unter Berücksichtigung der baukulturellen Besonderheiten weiterzuentwickeln. Dazu sollen Maßnahmen im Rahmen der Projektfamilie „Handelsstadt 2021+: Wirtschaft neu gedacht“ umgesetzt werden, die sich inhaltlich in folgenden „Maßnahmengruppen“ wiederfinden:

- Die Prinzen wachküssen
- Räume zum Schaffen schaffen
- WasserGenuss
- Verbindungshäuser
- DigitALTstadt

Beim Thema Handel sind die Grenzen zwischen baulichen (und damit im Rahmen der Städtebauförderung förderfähigen) Maßnahmen einerseits sowie auf die Unterstützung von Nutzungen und Nutzer*innen zielenden Maßnahmen andererseits fließend.

Daher müssen Maßnahmen in diesem Kontext gemeinsam von Städtebauförderung, Wirtschaftsförderung und Tourismusförderung zusammen mit weiteren Akteurs- und Unterstützernetzwerken vorangebracht und unterstützende Förderstränge im Einzelfall geprüft werden.

Nicht jeder „Maßnahmengruppe“ sind deshalb im Folgenden auch konkrete Einzelmaßnahmen zugeordnet, gleichwohl werden auch die Themen ohne förderfähige Einzelmaßnahmen im Sinne einer integrierten Gesamtbetrachtung aufgeführt

### 3.1 Die Prinzen wachküssen

Die stark frequentierte und als Fußgängerzone ausgebaute Prinzenstraße ist in besonderer Weise von Substanz- und Funktionsmängeln betroffen. Hier befinden sich Schwerpunkte stark sanierungsbedürftiger sowie leerstehender oder untergenutzter Gebäude. Aufgrund der herausragenden Bedeutung dieses Straßenzuges sollten hier Aufwertungs- und Revitalisierungsbemühungen konzentriert werden. Dabei ist ein Strategiemix unterschiedlicher Ansätze notwendig, von einem systematischen Leerstandsmanagement, Anreizen (und gezielten Ansprachen) für Gebäudeinvestitionen, Aufwertungen der Möblierung des öffentlichen Raumes über mutige / experimentelle Angebotskonzepte bis hin zu möglichen Bespielungen der Läden (ggf. als Zwischennutzungen).

| **3.1.1 Verfügungsfonds 2: Aufwertung Straßenraum Prinzenstraße / Markt** | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, laufend ab 2020 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Aufwertung der Straßenräume Prinzenstraße / Markt in der historischen Altstadt:<br>• Entwicklung Verfügungsfonds, Richtlinie, Formulare usw. (Verfügungsfonds 2 mit 10.000 EUR p.a. auf 15 Jahre)<br>• Verfügungsfonds 2: Aufwertung Straßenraum Prinzenstraße / Markt durch Anrainer; Belebung leer stehender Ladenlokale durch Vermittlung, z.B. Schülercafé, Kita-Gruppe etc. Ziel auch: Neue Nutzergruppen in die Stadt holen (Pos. 2.5.3; 3.2; 3.5.1 und andere)<br>• Bewerbung des Angebotes |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Eigentümer / Schulen / Träger |
| **Voraussichtliche Kosten** | 150.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.3.4 Verfügungsfonds |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 3.2 Räume zum Schaffen schaffen: Arbeitsflächenangebot weiterentwickeln

Als landschaftlich und baukulturell überaus attraktive Stadt besitzt Friedrichstadt eine hohe Anziehungskraft für Kreative und Freiberufler, generell für innovativ ausgerichtete Betriebe und Akteure. Geeignete „Raumkonzepte“ können dazu beitragen, diese Potenziale noch besser zu erschließen. Daher soll die Schaffung von flexibel nutzbaren Räumen, die dazu geeignet sind, neue Arbeitsformen oder auch Synthesen von Wohnen und Arbeiten voranzubringen, gefördert werden. Dazu gehören u.a. auch Co-Working-Spaces, (gemeinschaftlich nutzbare) Ateliers, Pop-Up-Stores, neue gastronomische Angebote, StartUps usw.

Eine gezielte Förderung der Ansiedlung solcher Nutzungen ist durch die Städtebauförderung nicht möglich. Dazu bedarf es anderer Mittel, zielgerichteter Ansiedlungs- und Anwerbungsstrategien u.ä.

Wohl aber kann unter Umständen die Herrichtung passender Räumlichkeiten unterstützt werden. Entsprechende Förderansätze sind bereits in etlichen anderen Maßnahmen integriert, beispielsweise im Förderprogramm private für Gebäudesanierung (Maßnahme 1.1.3), im Verfügungsfonds 2 (3.3.1) und bei der VZusammenlegung von Gewerbeeinheiten (3.4.1: Verbindungshäuser). Auch im Zuge der Quartiersentwicklung Westerlilienstraße (2.1.2), neu zu ordnender und aufzuwertender Blockinnenbereiche (2.1.3), im Rahmen der Flächenentwicklungen auf dem Halbmond (2.4.3 und 2.4.4) oder bei der Schaffung von „Genussorten am Wasser“ (3.3.1) ist die herrichtung entsprechender Räume für Angebote aus den genannten Bereichen denkbar und eine Förderung möglich.

## 3.3 WasserGenuss: Wasserlagen behutsam als „Genussorte“ in Wert setzen

Friedrichstadt fehlt es bislang an Gastronomieangeboten, die die Wasserlagen angemessen und denkmalgerecht in Wert setzen. Durch Qualitätssicherung (u.a. Gestaltungskonzepte) und ggf. Unterstützungen für aufgewertete Restaurationen am Wasser soll dieser Situation begegnet werden. Als Effekt werden eine Stärkung des historischen Stadtbilds und eine qualitätsorientierte Angebotsentwicklung erwartet.

| **3.3.1 Gastronomie mit angemessenem Auftritt** | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | I, 2021 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Aufwertung des Stadtbildes durch attraktiv gestaltete Außengastronomie an zentralen Orte in der Altstadt<br>• Konzeptentwicklung<br>• Unterstützung bei der Umsetzung einheitlicherer und denkmalgerechter Gestaltung von Außengastronomieangeboten im Bereich Mittelburgwall zwischen Am Stadtfeld und Holmertorstraße sowie am Markt (u.a. Dimensionierung, Umzäunung, Sonnenschirme usw.) |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Fachbüro, private Eigentümer, Investoren, usw. |
| **Voraussichtliche Kosten** | 100.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.1.6 Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

## 3.4 Verbindungshäuser: Beengtheit gewerblicher Flächen aufbrechen

Wie im Wohnbereich werden auch Gewerbebetriebe durch die Beengtheit der historischen Gebäude in ihrer Entfaltung gehemmt. Gerade angesichts des stetigen Flächenwachstums bspw. im Einzelhandel – und entsprechend sinkender flächenbezogener Umsätze – spielt die Verfügbarkeit ausreichender, auch flexibel „bespielbarer" Flächenpotenziale eine wichtige Rolle, um nachhaltig erfolgreich am Markt bestehen zu können. Manche Betriebe in der Friedrichstädte Altstadt agieren daher bereits gebäudeübergreifend und haben sich durch bauliche Verbindungen ausreichende Flächenkapazitäten verschafft. Durch Beratung, Planungsunterstützung und ggf. durch ein Modellprojekt soll dieser Ansatz weiter befördert werden.

### 3.4.1 Modellprojekt Verbindungshäuser

| | |
|---|---|
| **Maßnahmenzuordnung** | Investitionsvorbereitung<br>Investive Maßnahme<br>Öffentlichkeitsarbeit |
| **Priorität und voraussichtlicher Umsetzungszeitraum** | II, 2023 |
| **Ziele und Kurzbeschreibung** | Schaffung attraktiver Gewerberäume trotz schmaler Grundstücke durch Zusammenlegung von Räumen hinter den Fassaden:<br>• Beispielplanung zukunftsfähiger Verbindungshäuser (Zusammenlegung) und Flächenressourcen für Betriebe schaffen und Ermutigung für Nachahmer<br>• Umsetzung entsprechender Planungen zur Zusammenlegung von Gewerbegebäuden |
| **Träger** | Stadt |
| **Weitere Akteure** | Private Eigentümer, Investoren, externe Gutachter |
| **Voraussichtliche Kosten** | 500.000 Euro |
| **Nr. gem. StBauFR** | B 2.2.1 Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter |
| **Finanzierung** | Städtebauförderung |

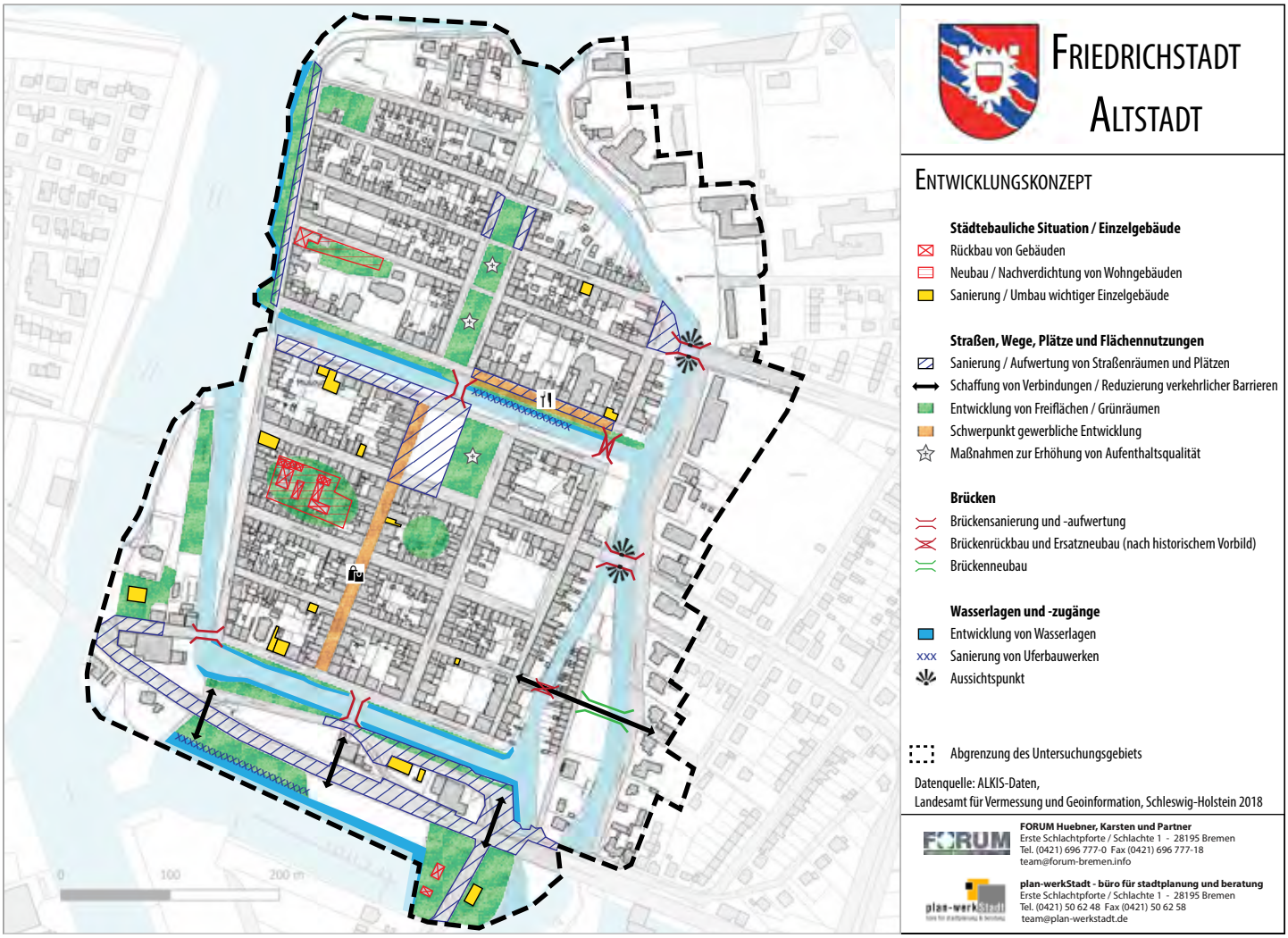
## 3.5 DigitALTstadt: Neue Medien und digitale Angebote

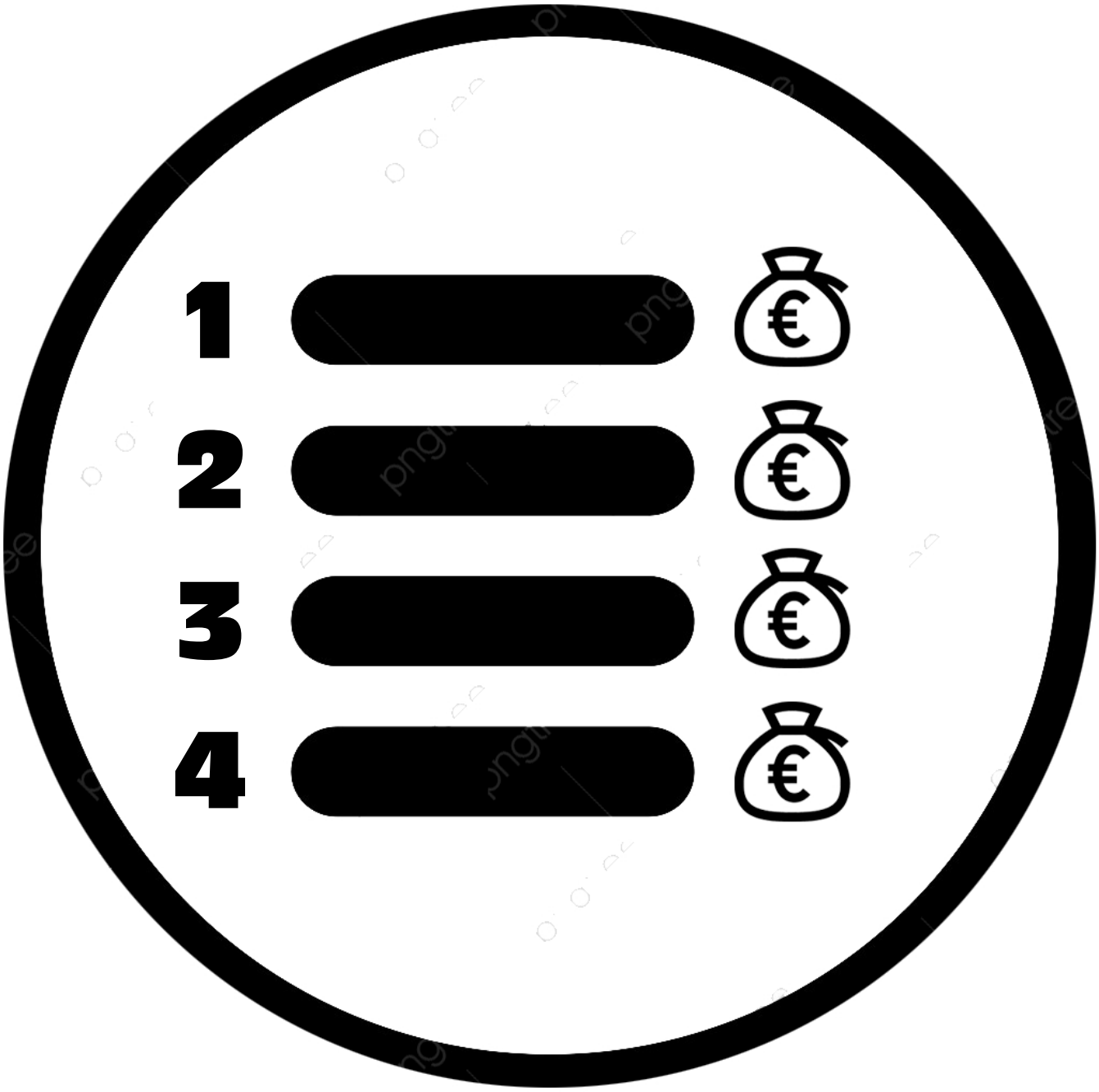
Die Digitalisierung ist eine DER großen Herausforderungen der Zukunft in allen Lebens- und Fachbereichen – auch im Bereich der Stadtentwicklung. Wenngleich auch dieser Maßnahmengruppe keine konkrete Einzelmaßnahme im Rahmen der Städtebauförderung zugeordnet werden kann, so ist es doch von großer Bedeutung, die Digitalisierung bei der anstehenden gesamtmaßnahme stets mit in den Blick zu nehmen

Ziel sollte es u.a. sein, durch den Einsatz digitaler Medien die Angebote und Attraktionen der Friedrichstädter Altstadt gezielt und nutzerfreundlich aufzubereiten und besser zu erschließen.

Darüber hinaus könnte eine Potenzialstudie zum Ausbau digitaler Angebote weitere Möglichkeiten und Potenziale aufzeigen, z.B. in den Bereichen Tourismus, Verkehr, Einzelhandel, Kunst, gewerbe, Energieeffizienz etc. Möglicherweise lässt sich mit entsprechenden Partnern aus dem universitären Bereich oder in Forschungseinrichtungen daraus auch ein Modellvorhaben realisieren, das die digitalen herausforderungen und Chancen in einem Flächendenkmal im ländlichen Raum umsetzungsorientiert erforscht.

**Abbildung 165:** Karte „Städtebauliches Rahmenentwicklungskonzept Friedrichstadt Altstadt“




1
2
3
4

# 7 MASSNAHMEN-, KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT

*Einzelmaßnahmen · Kosten · Förderungen · Finanzierungen*

Unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme ist die Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen. Die Komplexität der Aufgaben und das geschätzte Kostenvolumen führen vor Augen, dass es der Stadt Friedrichstadt mit ihren begrenszten finanziellen und personellen Ressourcen kaum ohne die Unterstützung der Städtebauförderung gelingen würde, ihre Altstadt als herausragendes und geschütztes Zeugnis der Vergangenheit auch für die Zukunft fit zu machen. .

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Maßnahmen und Kostenansätze sind aus dem vorangegengenen Integrierten Entwicklungskonzept entwickelt, hier jedoch nach förderspezifischen Kostengruppen sortiert.

Die Städtebauförderung ist nach dem Prinzip der Subsidiarität als Basis- und Leitprogramm anzusehen. Flankierende Finanzierungen, wie z.B. EU-, Regional- oder KfW-Förderung sowie privates Investitionskapital sind zu synchronisieren und vorrangig einzusetzen.

Der in einem Regelantrag auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von knapp 30 Mio. Euro, an dem sich die Stdat Friedrichstadt mit einem Drittel zu beteiligen hat (knapp 10 Mio. Euro), ergibt bei einer unterstellten 15-jährigen Durchführungszeit einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von rund 666.000 €.

Dieser Betrag wird von der Stadt Friedrichstadt im Rahmen der mittelfristigen Finanzierung als finanzierbar angesehen.

| Ausgabenart | | Projektnr. nach ISEK | Kosten gesamt |
|---|---|---|---|
| **B 1** | **Maßnahmen der Vorbereitung** | | |
| **B 1.1** | **Maßnahmen nach § 140 BauGB** | | |
| | *Akzeptanzstärkung Ortsgestaltung/Denkmalschutz* | *1.1.1* | 100.000 |
| | | | |
| **B 2** | **Maßnahmen der Durchführung** | | |
| **B 2.1** | **Ordnungsmaßnahmen** | | |
| B 2.1.1 | Erwerb von Grundstücken | | |
| | *(Zwischen-)Erwerb von Grundstücken bei "Stillstandssituationen"* | *1.1.5* | 100.000 |
| | *Grundstückserwerb im Zuge der Flächen- und Brachflächenentwicklung Halbmond (Ost)* | *2.4.4* | 75.000 |
| B 2.1.2 | Sonstige Maßnahmen der Bodenordnung | *pauschal* | 5.000 |
| B 2.1.3 | Umzug von Bewohnerinnen, Bewohnern und Betrieben | - | - |
| B 2.1.4 | Freilegung von Grundstücken | | |
| | *Rückbau von Nebengebäuden auf (temporär) erworbenen Grundstücken* | *1.1.5* | 100.000 |
| | *Erforderliche Rückbauvorhaben im Rahmen der Maßnahme 'Umgestaltung /Neuordnung des* | *1.2.2* | 200.000 |
| | *ggf. erforderlicher Rückbau von Nebengebäuden im Zuge der Harmonisierung des Stadtbildes* | *1.7.1* | 150.000 |
| | *Rückbau des heutigen Stadtarchivs zur Quartiersentwicklung Westerlilienstraße* | *2.1.2* | 250.000 |
| | *ggf. erforderliche Rückbaumaßnahmen im Zuge der Neuordnung und Aufwertung von* | *2.1.3* | 200.000 |
| | *erforderliche Rückbauvorhaben im Rahmen der Flächen- und Brachflächenentwicklung auf dem* | *2.4.3* | 100.000 |
| | *ggf. erforderliche Rückbaumaßnahmen im Zuge der Flächen- und Brachflächenentwicklung* | *2.4.4* | 75.000 |
| B 2.1.5 | Gebäuderestwertentschädigung bei der Freilegung von Grundstücken | | |
| | *ggf. erforderlich werdende Entschädigungen im Rahmen der Maßnahme 'Umgestaltung /* | *1.2.2* | 50.000 |
| | *ggf erforderliche Entschädigungen bei Maßnahmen zur Harmonisierung des Stadtbildes und zur* | *1.7.1* | 50.000 |
| | *ggf. erforderlich werdende Entschädigungen im Rahmen der Flächen- und* | *2.4.3* | 50.000 |
| B 2.1.6 | Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen | | |
| | *Erarbeitung / Überarbeitung eines Parkraum- und Verkehrskonzeptes* | *2.4.1* | 50.000 |
| | *Vorbereitung und Umgestaltung /Neuordnung des historischen Stadteingangs "Holmer Tor"* | *1.2.1* | 550.000 |
| | *Vorbereitung und Umgestaltung /Neuordnung des historischen Stadteingangs "Goldenes Tor"* | *1.2.2* | 1.000.000 |
| | *Neuordnung des Marktplatzes* | *1.3.1* | 1.600.000 |
| | *Vorbereitung und Durchführung von Maßnahmen zur Aufwertung und besseren Erlebbarkeit* | *1.4.1 \| 1.4.2 \| 1.4.3* | 840.000 |
| | *Sanierung von Brückenbauwerken* | *1.4.4* | 2.000.000 |
| | *Sanierung von Anlegern* | *1.4.5* | 50.000 |
| | *Inwertsetzung des Stadtfelds als historische Grünanlage* | *1.4.6* | 550.000 |
| | *Inwertsetzung sonstiger Grünanlagen* | *1.4.6* | 250.000 |
| | *Denkmalgerechter Abbau von Barrieren im gesamten öffentlichen Raum* | *1.5.1* | 2.500.000 |
| | *Neuordnung und Aufwertung ausgewählter Straßenräume* | *1.5.2* | 1.000.000 |
| | *Neubau einer Brücke als Verlängerung der Hebammenbrücke über den Ostersielzug nach Osten* | *2.2.1* | 1.000.000 |
| | *Schaffung attraktiver Verbindungen zum Halbmond und Verbesserung der* | *2.2.2* | 1.000.000 |
| | *Flächen- und Brachflächenentwicklung auf dem Halbmond (West):* | *2.4.3* | 350.000 |
| | *- Sanierung / Erneuerung der historischen Kaimauer am Alten Hafen* | *2.4.3* | 5.000.000 |
| | *Flächen- und Brachflächenentwicklung auf dem Halbmond (Ost): Aufwertung von Außenanlagen* | *2.4.4* | 100.000 |
| | *Umsetzung einheitlicherer und denkmalgerechter Gestaltung von Außengastronomieangeboten* | *3.3.1* | 100.000 |
| B 2.1.7 | Änderung von öffentlichen Versorgungseinrichtungen | - | - |
| B 2.1.8 | Sonstige Ordnungsmaßnahmen | - | - |
| B 2.1.9 | Maßnahmen zum Ausgleich | - | - |

*...Fortsetzung*

| Ausgabenart | | Projektnr. nach ISEK | Kosten gesamt |
|---|---|---|---|
| **B 2.2** | **Baumaßnahmen** | | |
| B 2.2.1 | Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen Dritter | | |
| | *Erarbeitung eines Wohnungsmarktkonzeptes* | *2.1.1* | 50.000 |
| | *Förderprogramm private Gebäudesanierung* | *1.1.3* | 1.000.000 |
| | *Wiederherstellung historischer Fassaden* | *1.1.4* | 500.000 |
| | *Maßnahmen zur Harmonisierung des Stadtbildes und zur Ordnung von Raumkanten* | *1.7.1* | 800.000 |
| | *Bestandsorientierte Aufwertungsmaßnahmen im Zuge der Neuordnung und Aufwertung von* | *2.1.3* | 250.000 |
| | *Schaffung attraktiver Wohnangebote im Bestand* | *2.3.1* | 500.000 |
| | *Schaffung attraktiver gewerblicher Flächen im Bestand* | *3.4.1* | 500.000 |
| B 2.2.2 | Modernisierung und Instandsetzung baulicher Anlagen der Gemeinde | | |
| | *Sicherungsmaßnahmen an temporär erworbenen Gebäuden; Sanierung von dauerhaft* | *1.1.5* | 300.000 |
| B 2.2.3 | Neubebauung und Ersatzbauten der Gemeinde | - | - |
| B 2.2.4 | Neubau von Ersatzwohnungen und sonstigen Wohnungen Dritter | - | - |
| B 2.2.5 | Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen | | |
| | *Vorbereitung und Umsetzung der Sanierung des alten Zollhauses zur Aufnahme des Stadtarchivs* | *1.1.6* | 1.000.000 |
| | *Konzept sowie Sanierung und Revitalisierung des Gebäudes Halbmond 2 als Gemeinbedarfs- und* | *2.4.4* | 500.000 |
| | *Barrierefreier Aus- und Umbau des Stadtmuseums* | *2.5.1* | 2.000.000 |
| | *Umbau der heutigen Feuerwehrwache zum Ortsgemeinschaftshaus* | *2.5.2* | 1.000.000 |
| | *erforderliche Umbaumaßnahmen zur Verlagerung / Schaffung kleinerer Gemeinbedarfs- und* | *2.5.3* | 75.000 |
| B 2.2.6 | Verlagerung und Änderung von Betrieben | | |
| | *ggf. erforderliche Verlagerungen im Rahmen der Maßnahme 'Umgestaltung /Neuordnung des* | *1.2.2* | 25.000 |
| | *ggf. erforderliche Verlagerungen im Zuge der Neuordnung und Aufwertung von* | *2.1.3* | 50.000 |
| **B 2.3** | **Sonstige Maßnahmen der Durchführung** | | |
| B 2.3.1 | Maßnahmenbedingte Rechtsansprüche Dritter | - | - |
| B 2.3.2 | Härteausgleich | - | - |
| B 2.3.3 | Bewirtschaftung von Grundstücken | - | - |
| B 2.3.4 | Verfügungsfonds | | |
| | *Verfügungsfonds zur Stärkung und Aufwertung des Wohnumfeldes (Stubbenzonen)* | *2.4.2* | 150.000 |
| | *Verfügungsfonds zur Stärkung und Aufwertung der Prinzenstraße und des Marktes als* | *3.1.1* | 150.000 |
| B 2.3.5 | Kunst im öffentlichen Raum | - | - |
| | | | |
| **B 3** | **Maßnahmen der Abwicklung** | | |
| **B 3.1** | **Sanierungs- und Entwicklungsträgerinnen und -träger** | | 1.620.000 |
| **B 3.2** | **Programmspezifisches Management** | | |
| | *Beratung für private Gebäudesanierung* | *1.1.2* | 100.000 |
| **B 3.3** | **Private Sachverständige für gutachterliche Wertermittlung** | - | - |
| **B 3.4** | **Sonstige Beauftragte** | - | - |
| **B 3.5** | **Öffentlichkeitsarbeit** | *pauschal* | 100.000 |
| **B 3.6** | **Aufgegebene Ordnungs- und Baumaßnahmen** | - | - |
| **B 3.7** | **Sonstige Maßnahmen der Abwicklung** | - | - |
| | | **SUMME gesamt** | **30.115.000** |

BauB

# 8 VERFAHRENSRECHTLICHE ABWÄGUNG

*Sanierungserfordernis · Sanierungsziele · Auswahl des Sanierungsverfahrens · Nachweis des öffentlichen Interesses · Mitwirkungsbereitschaft · Abgrenzung des Sanierungs- und Fördergebietes · Durchführbarkeit*

## *Vorliegen städtebaulicher Missstände*

Die vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen (VU) wurden von der Stadt Friedrichstadt veranlasst, um – wie im Baugesetzbuch (BauGB) vorgeschrieben – „Beurteilungsunterlagen zu gewinnen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen“ (§141 (1) BauGB). Im Ergebnis der VU steht somit die Antwort auf die Frage, ob städtebauliche Sanierungsmaßnahmen erforderlich sind, um die Missstände im Untersuchungsgebiet zu beheben. Missstände liegen nach dem BauGB vor, wenn

1. „das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht (§136 Abs. 2 Satz 1 BauGB)“ - Substanzschwächen oder
2. „das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.“ (§136 Abs. 2 Satz 2 BauGB) - Funktionsschwächen.

Dass in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes „Altstadt“ in Friedrichstadt erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände gemäß BauGB vorliegen, wurde in den Kapiteln 4 (Bestandsanalyse) und 5 (Zusammenfassende Bewertung der Missstände) ausführlich herausgearbeitet und betrifft u.a. die modernisierungsbedürftige Gebäudesubstanz, untergenutzte Gebäude bzw. Flächen, Gestaltungsdefizite im öffentlichen Straßen- und Grünraum sowie entlang der Uferböschungen, teilweise fehlender Aufenthaltsqualitäten im öffentlichen Raum, eine unzureichende Erkennbarkeit der historischen Altstadteingänge, fehlende (historische) Sichtbeziehungen, vielfältige Barrieren, etliche gewerbliche Leerstände sowie die hohe Verkehrsbelastung. Zugleich sind vielfältige und vielfach einmalige Potenziale erkennbar, wie z.B. der historische Stadtgrundriss, die Kleinteiligkeit der Bebauungsstrukturen, die historische, vielfach denkmalgeschützte Bausubstanz, die vielen Wasserläufe usw., die nicht (mehr) entsprechend ihrer Bedeutung erkannt und wahrgenommen werden.

Es ist davon auszugehen, dass diese Defizite ohne gegensteuernde Maßnahmen nicht behoben würden und sich angesichts sich verändernder wirtschaftlicher oder demografischer Strukturen noch weiter verschärfen würden.

## *Sanierungserfordernis*

Um die im gesamten Untersuchungsgebiet festgestellten städtebaulichen Missstände zu beheben, um eine weitere Abwärtsspirale aufzuhalten und um stattdessen die bis dato ungenutzten Potenziale im Untersuchungsgebiet zu entwickeln, besteht die Notwendigkeit zur Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach § 136 BauGB, durch die das Gebiet wesentlich verbessert wird.

## *Sanierungsziele*

Die Ziele der Sanierungsmaßnahme wurden in Kapitel 6 als Leitbild und allgemeine Entwicklungsziele skizziert und in den „Projektfamilien" konkretisiert. Die anstehende Sanierungsmaßnahme dient dem aktiven und nachhaltigen Abbau der festgestellten städtebaulichen Missstände. Impulse für das Wohnen und Leben in der Altstadt gehören ebenso dazu wie Entwicklungen zur Stärkung der Altstadt als Arbeits- und Naherholungs- und Tourismusstandort. Dadurch werden positive Effekte für die künftige städtebauliche Entwicklung des Flächendenkmals Altstadt erwartet.

An dieser Stelle sei nur noch einmal nachdrücklich darauf verwiesen, dass die vorrangigen Sanierungsziele die Erhaltung der baukulturell wertvollen Bausubstanz sowie die Sicherung und Inwertsetzung des historischen Stadtgrundrisses mit seinen Sichtbeziehungen sind. Zudem kommt der Sicherung und behutsame Weiterentwicklung der stadtbildprägenden historischen Bausubstanz, dem Markt sowie der charakteristischen Wasserläufe sehr hohe Bedeutung zu. Gleichsam gilt es Lösungen zu entwickeln, die geeignet sind, das historische Stadtbild zu wahren, es aber zugleich gemäß heutigen Anforderungen (insbesondere an die Barrierearmut) weiterzuentwickeln (s. auch Ausführungen unter „Nachweis des öffentlichen Interesses). Diese Ziele sollen im Rahmen des Programms umgesetzt werden.

## *Nachweis des öffentlichen Interesses*

Im Sinne des § 136 (1) ist ein öffentliches Interesse an der zügigen Durchführung der Sanierungsmaßnahme erforderlich. Dies ist im vorliegenden Fall der Altstadt in Friedrichstadt eindeutig gegeben: Wenngleich einer der Sanierungsschwerpunkte auf dem Erhalt der – meist in Privatbesitz befindlichen – historischen Bausubstanz liegt, dienen die vorgesehenen Maßnahmen mitnichten ausschließlich den Interessen privater Eigentümer, was eine Voraussetzung für die Verneinung des öffentlichen Interesses wäre. Die Aufwertung öffentlicher Räume, die Schaffung öffentlicher Verbindungen und Zugänglichkeiten sowie der Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum sind eindeutig dem Wohl der Allgemeinheit zuträglich. Gleiches gilt für die zu erwarteten direkten und indirekten Folgewirkungen, nämlich die Stabilisierung der Friedrichstadt durch die Landesplanung zugedachten unterzentralen Versorgungs- und Wohnfunktionen sowie als bedeutende touristische Destination.

Die in weiten Teilen denkmalgeschützte Altstadt bildet das Zentrum von Friedrichstadt. Aufgrund ihrer historischen und stadtgestalterischen Bedeutung sowie ihrer Bedeutung für Wohnen, Gewerbe und Handel, für das kulturelle Erbe, für Tourismus, Naherholung, Versorgung usw., kommt der Altstadt eine zentrale Bedeutung für die Entwicklung der Gesamtstadt zu. Der historische Stadtgrundriss und die historische Bausubstanz prägen die Stadt maßgeblich und sind starke Identifikationsfaktoren für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie ein Anziehungspunkt und Alleinstellungsmerkmal für Gäste aus ganz Deutschland und darüber hinaus.

Insbesondere lässt sich das öffentliche Interesse an einer Bewahrung, Aufwertung und Weiterentwicklung der Friedrichstädter Altstadt an der 2017 erfolgten Ausweisung als Flächendenkmal ablesen. Um die Denkmalwürdigkeit, die Wohn- und Lebensqualität und damit auch die stadtweite Bedeutung der Altstadt zu sichern und behutsam weiterzuentwickeln, ist eine Wahrung der historischen Strukturen und des Stadtbildes unbedingt erforderlich. Die einmalige historische Bedeutung hat landes- und bundesweite Strahlkraft und ist damit sowohl für die Stadtentwicklung vor Ort als auch für den Tourismus und die Wirtschaft von hoher Bedeutung. Aus diesem Grund steht das Untersuchungsgebiet im Blickfeld des öffentlichen Interesses – weit über die Stadt hinaus.

Ein Stadterneuerungsverfahren bietet die große Chance für das Flächendenkmal Altstadt, diskursiv und innovativ solche Themen anzugehen, die im vermeintlichen Widerstreit zueinander stehen: Immer wieder prallen berechtigte Interessen scheinbar unvereinbar aufeinander, wie beispielsweise die Erreichung einer größtmöglichen Barrierefreiheit oder das Ziel einer klimagerechten Stadt (z. B. Dämmung, regenerative Energiegewinnung) im Gegensatz zur denkmalgerechten Bewahrung der Gebäude und des Stadtbildes. Hier bietet sich in der Altstadt von Friedrichstadt die große Möglichkeit, Formen der Anpassungen einer historischen Innenstadt an solche Aspekte eines zukunftsgerechten Städtebaus öffentlich zu erörtern und zu erproben. Zugleich gilt es zu diskutieren, inwieweit eine Wiederherstellung überformter Stadtbereiche möglich und sinnvoll ist und wie entsprechende Vorhaben wie z.B. am Goldenen Tor oder am Holmer Tor gestalterisch zeitlos, zurückhaltend und einfühlsam sowie funktional und nachfragegerecht umgesetzt werden können. Ein weiteres großes Thema wird in Hinblick auf die verkehrliche Nutzung der Altstadt zu diskutieren sein: Wie kann ein Ausgleich zwischen den Interessen einer bestmöglichen Erreichbarkeit für Pkw und Busse einerseits und der Erschließung prominenter Stadträume für Fußgänger, Radfahrer und Erholungssuchende auf heu-

te verkehrlich belegten Flächen andererseits aussehen? Wie kann ein funktionierendes Parkleitsystem umgesetzt werden, ohne dass Bewohner und Besucher die Altstadt und ihre vielfältigen Angebote seltener aufsuchen? Denkmalfachliche, landschafts- bzw. freiraumplanerische oder städtebauliche Wettbewerbe, Rahmenplanungen oder Nutzungs- und Verkehrskonzepte sollten diese notwendigen Diskussionen konstruktiv begleiten und gemeinsam erarbeitete qualitätsvolle Antworten geben.

## *Auswahl des Sanierungsverfahrens*

Laut Vorgaben der Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 2015) in der Fassung vom 01.01.2015 hat die Stadt Friedrichstadt gem. A 2.2 (3) Nr. 5 folgende Möglichkeiten zur Abgrenzung der im Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ geförderten Gesamtmaßnahme:

- Als Erhaltungsgebiet durch Satzung gem. § 172 (1) Nr. 1 BauGB oder
- als Sanierungsgebiet durch Satzung im vereinfachten Verfahren gem. § 142 (4) BauGB oder
- als Sanierungsgebiet durch Satzung gemäß § 142 BauGB im umfassenden Verfahren, also unter Anwendung der §§ 152-156a BauGB, wenn dies aus Gründen der zweckmäßigen Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme erforderlich ist

Die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Sanierungsverfahren bestimmt sich aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten. Die Wahl steht grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Stadt. Die Stadt hat die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 152-156a BauGB) aus-zuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird. Bei der Entscheidung der Stadt Friedrichstadt sind insbesondere zu berücksichtigen:

- die konkrete städtebauliche Situation im Sanierungsgebiet und die künftige Entwicklung,
- die anzustrebenden allgemeinen Ziele der Sanierung,
- die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen und
- die Entwicklung der Bodenpreise infolge der Sanierung.

Bei umfassenden Sanierungsverfahren finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 152-156a BauGB) Anwendung, die Zahlungsverpflichtung von Erschließungs- und Straßenausbaubeiträgen im Sinne von § 127 BauGB bzw. des Kommunalabgabengesetzes des Landes Schleswig-Holstein entfällt dabei. Neben dem sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt gem. § 144 BauGB findet die Ausgleichsbetragsregelung nach § 154 BauGB Anwendung. Danach hat der Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Stadt einen Ausgleichsbetrag zu entrichten. Dieser entspricht der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes des jeweiligen Grundstücks. Die Grundlagen zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages erarbeitet in der Regel der unabhängige Gutachterausschuss. Eigentümer, die ihrerseits im Sinne der Sanierungsziele Investitionen tätigen, können gem. § 155 (1) Nr. 2 „die Bodenwerterhöhungen des Grundstücks, die er [der Eigentümer] zulässigerweise durch eigene Aufwendungen bewirkt hat“ auf den erhobenen Ausgleichsbetrag anrechnen lassen:

Sind sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet oder in Teilen davon zu erwarten, so ist die Anwendung der §§ 152-156 BauGB in der Regel erforderlich,

- um Ausgleichsbeträge zur Finanzierung der Sanierung zu erzielen,

- um Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert zu erwerben und
- um die Erschwerung privater Investitionen durch unkontrollierte Bodenwertsteigerungen zu verhindern.

Die in den kommenden Jahren durchzuführenden Maßnahmen zielen zu nicht unerheblichen Teilen auf die Aufwertung öffentliche Plätze, Straßenräume, Brückenbauwerke, Freiflächen, Grünanlagen und Uferbereiche mit dem Ziel, die Altstadt insgesamt zu stärken, attraktiver zu machen und baulich zu erhalten. Von diesen Maßnahmen sind durchaus wertsteigernde Effekte für die Grundstücke im Gebiet zu erwarten.

Im Rahmen des vereinfachten Sanierungsverfahrens kann diese Regelung ausgeschlossen werden. Allerdings sind in diesem Fall für die Erstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB Erschließungsbeiträge oder Beiträge nach dem Kommunalabgabengesetz des Landes Schleswig-Holstein zu erheben. Die Wahl des Verfahrens bestimmt sich wie oben dargestellt, aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten, der konkreten städtebaulichen Situation sowie den erwarteten Auswirkungen der Gesamtmaßnahme.

Die Stadt Friedrichstadt kann nach Zweckmäßigkeit entscheiden, ob sie die Ausweisung des Sanierungsgebietes oder Teile hiervon mittels einer Sanierungssatzung förmlich festlegt (gem. § 142 BauGB), wenn zu den Sanierungszielen die Erhaltung der baukulturell wertvollen Bausubstanz gehört oder ob sie das Gebiet gem. § 172 (1) Satz 1 Nr. 1 BauGB durch einen entsprechenden Satzungsbeschluss als Erhaltungsgebiet festlegt. Die Stadt hat die Anwendung des besonderen Sanierungsrechtes auszuschließen, wenn es für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.

Das vorgestellte Erneuerungskonzept zielt zwar insbesondere auf den Erhalt und die behutsame Anpassung der baukulturell wertvollen Bausubstanz sowie der geschützten städtischen Grün-, Freiraum- und Wasseranlagen, es nimmt aber durchaus auch diverse Neuordnungs- und Umnutzungsbedarfe in den Fokus. So gilt es, das historische Stadtbild behutsam weiterzuentwickeln bzw. in Teilen wieder herzustellen, indem beispielsweise Grundstücks- und Gebäudeankäufe getätigt und Ordnungsmaßnahmen durchgeführt werden (z.B. Rückbau sich nicht in das Stadtbild einfügender Baukörper), Baulücken durch behutsame Neubauvorhaben geschlossen werden oder stark überformte und verdichtete Innenhofbereiche entkernt oder gar nachverdichtet werden um moderne Wohnangebote zu schaffen. Derlei Maßnahmen gehen deutlich über die Intention einer Erhaltungssatzung hinaus. Auch in Hinblick auf die Sanierung öffentlicher Straßen, Wege, Plätze und Uferböschungen soll es nicht ausschließlich um den Erhalt der Anlagen gehen, sondern in ausgewählten Bereichen durchaus auch um eine baulich-funktionale Weiterentwicklung.

Die auf den Erhalt der städtebaulichen Eigenart eines Gebiets zielenden Vorschriften des § 172 BauGB entfalten ihre rechtliche Wirkung insbesondere aufgrund zahlreicher Genehmigungsvorschriften. Die Wahl des Sanierungsverfahrens nach § 142 BauGB ist in dieser Hinsicht jedoch unschädlich, da die Anwendung eines sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalts gem. § 144 BauGB in Verbindung mit den Sanierungszielen (Erhaltung der baukulturell wertvollen Bausubstanz, Sicherung und Inwertsetzung des historischen Stadtgrundrisses mit seinen Sichtbeziehungen, Sicherung und behutsame Weiterentwicklung der stadtbildprägenden historischen Bausubstanz) eine vergleichbare rechtliche Wirkung entfaltet.

**Aufgrund der vorstehenden Abwägung wird die Durchführung der Gesamtmaßnahme im umfassenden Sanierungsverfahren nach § 142 Abs. 1 BauGB empfohlen.**

# *Mitwirkungsbereitschaft*

## Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurde Ende des Jahres 2018 durchgeführt. Ziel war die Information der Träger öffentlicher Belange (TöB) darüber, dass die Stadt Friedrichstadt Vorbereitende Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB durchführen und ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeiten lässt. Neben den Erläuterungen zu den Gründen der Erarbeitung einer VU konnten aus den Informationen der Geltungsbereich sowie erste Einschätzungen zu den Missständen und Potenzialen im Untersuchungsgebiet „Altstadt“ entnommen werden. Die TöBs wurden schriftlich aufgefordert, ihrerseits schriftlich mitzuteilen, ob und in welcher Weise Ihr Aufgabenbereich durch die Vorbereitenden Untersuchungen bzw. das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept und die Realisierung der angestrebten Maßnahme berührt werden könnte.

Angeschrieben wurden durch die beauftragte Arbeitsgemeinschaft am 26.11.2018 insgesamt 39 TöBs, von denen sich 22 (56%) zurückgemeldet haben. Die Ergebnisse der Beteiligung sind in der Anlage tabellarisch dargestellt. Grundsätzliche Einwände gegen das Vorhaben wurden nicht geäußert. Im Ergebnis kann das Beteiligungsverfahren als Zustimmung zu den Ansätzen und Zielen der Sanierung gewertet werden.

## Mitwirkungsinteresse und -bereitschaft der Sanierungsbetroffenen

In unterschiedlichen Beteiligungsveranstaltungen (u.a. Stadtrundgang, Informations- und Diskussionsveranstaltungen), wurde den Betroffenen die Gelegenheit gegeben, sich in die Erhebung der Probleme und Potenziale sowie der Zielsetzungen für die künftige Entwicklung der Friedrich-

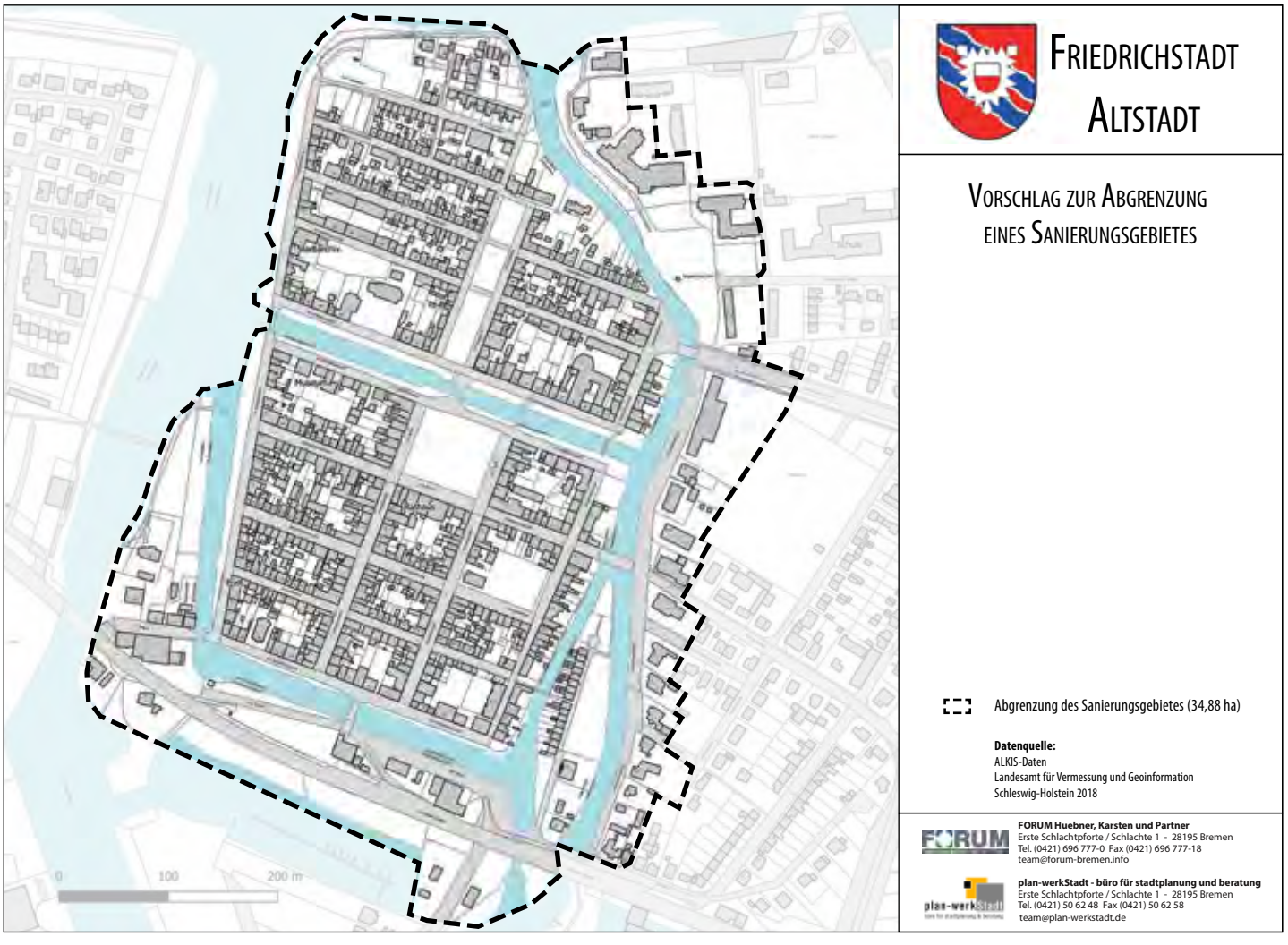
städter Altstadt einzubringen (vgl. Kap. 2). Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurde zudem eine umfangreiche Eigentümerbefragung (vgl. Kap. 2 sowie 4.6) durchgeführt, die Aufschluss über den Zustand der Gebäude, die Sanierungs- und die Mitwirkungsbereitschaft im gesamten Prozess gab. Die Rücklaufquote betrug ca. 70 % (bezogen auf die Gebäudezahl) und ist als sehr hohe Beteiligung zu werten. Dies – wie auch etliche Anfragen von Eigentümern im Verlaufe des Erarbeitungsprozesses – zeigt, dass es ein breites Interesse an einer weiteren Mitwirkung im Prozessverlauf ebenso wie an der Umsetzung eigener Maßnahmen gibt. Mit Blick auf private Gebäudesanierungen wurde seitens der Eigentümer eindringlich und wiederholt der Wunsch nach einem fachlich kompetenten und neutralen Beratungs- und Unterstützungsangebot geäußert.

## *Abgrenzung des Sanierungs- und Fördergebietes*

Im Sinne einer zügigen Durchführung und Realisierbarkeit wird empfohlen, das Sanierungsgebiet deckungsgleich mit der Festlegung des Untersuchungsgebiets abzugrenzen. Sobald in Teilbereichen die Sanierungsziele vollständig erreicht sind, ist über deren vorzeitige Entlassung aus der Sanierungsmaßnahme nachzudenken.

Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet umfasst somit – wie das bisherige Untersuchungsgebiet – eine Fläche von knapp 35 ha (vgl. Abbildung 166).

**Abbildung 166:** Karte „Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes“



## *Durchführbarkeit*

Neben dem öffentlichen Interesse an der Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme (s.o.) ist die Prüfung der Sicherung zur erfolgreichen Durchführung der Maßnahme von Relevanz. Diese Prüfung betrifft insbesondere finanzielle und organisatorische Aspekte.

### Finanzierbarkeit

Für die Entscheidung über eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme muss hinreichend Sicherheit über die für die Durchführung der geplanten Maßnahmen benötigten finanziellen Mittel bestehen. Die Stadt Friedrichstadt befindet sich in einer schwierigen Haushaltslage und es handelt sich um eine bevölkerungsmäßig kleine Gemeinde, deren Steuereinnahmen gering sind – nicht zuletzt aufgrund fehlender größerer Betriebe mit einem entsprechenden Gewerbesteueraufkommen. Angesichts der historisch und kulturell bedeutenden Aufgabe in dieser kleinen Stadt ist die Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln in erheblichem Umfang erforderlich, um den festgestellten städtebaulichen Missständen entgegenwirken zu können. Es ist davon auszugehen, dass ohne die unterstützenden und initiierenden Effekte der Städtebauförderung keine entsprechenden Möglichkeiten gefunden würden, die aufgezeigten städtebaulichen und funktionalen Missstände zu beheben und die großen vorhandenen Potenziale behutsam weiterzuentwickeln.

Friedrichstadt wurde mit seiner Altstadt im Jahr 2017 durch das Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes Schleswig-Holstein in das Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ aufgenommen.

Durch die Inanspruchnahme der Städtebauförderungsmittel kann die Stadt Friedrichstadt ausreichende finanzielle Kapazitäten zur Umsetzung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme im vorgeschlagenen Umfang erlangen. Mit dem Beschluss über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes bindet sich die Stadt Friedrichstadt dahingehend, die kommunalen Eigenanteile zu den bewilligten Städtebauförderungsmitteln bereitzustellen. Damit sind diese als gesichert anzusehen, soweit das kommunale Haushaltsrecht dies zulässt.

Die im Maßnahmenkonzept formulierten Maßnahmen führen nicht nur durch die Umsetzung aller geplanten Maßnahmen, sondern bereits durch die Umsetzung einzelner Bausteine zu einer Behebung städtebaulicher Missstände und zu einer Verbesserung der Gesamtsituation. Sollte aus nicht vorhersehbaren Gründen eine vollständige Umsetzung aller Maßnahmen des Konzeptes nicht möglich sein, könnten auch bereits mit der Umsetzung einzelner Bausteine wichtige Teilziele erreicht werden.

### Sanierungsmanagement

Die Steuerung des Gesamtprozesses wird durch das Amt Nordsee-Treene sichergestellt. Angesichts der Fülle und Komplexität der Aufgaben und angesichts der überschaubaren personellen Ressourcen des Amtes und der Stadt wird zur zügigen Durchführung der erforderlichen Maßnahmen die Beauftragung eines Sanierungsträgers mit Nachdruck empfohlen. Durch das bei ihm angesiedelte Sanierungsmanagement werden auch die betroffenen Eigentümer, Bewohner, Gewerbetreibenden und Institutionen zur Mitwirkung motiviert und deren Partizipation sichergestellt. Das Sanierungsmanagement sorgt darüber hinaus für die Transparenz des Durchführungsprozesses während der gesamten Laufzeit der Maßnahme.

## Politische Unterstützung der Gesamtmaßnahmen

Im Verlauf der Erarbeitung des ISEK und der VU wurde die Politik im Rahmen von Abstimmungsgesprächen und bei der Durchführung von Veranstaltungen in den Planungs- und Entwicklungsprozess einbezogen. Die vorliegende VU und das ISEK wurden am 20. Juni 2019 im Stadtrat vorgestellt und am xx.xx2020 beschlossen.

## Beteiligung

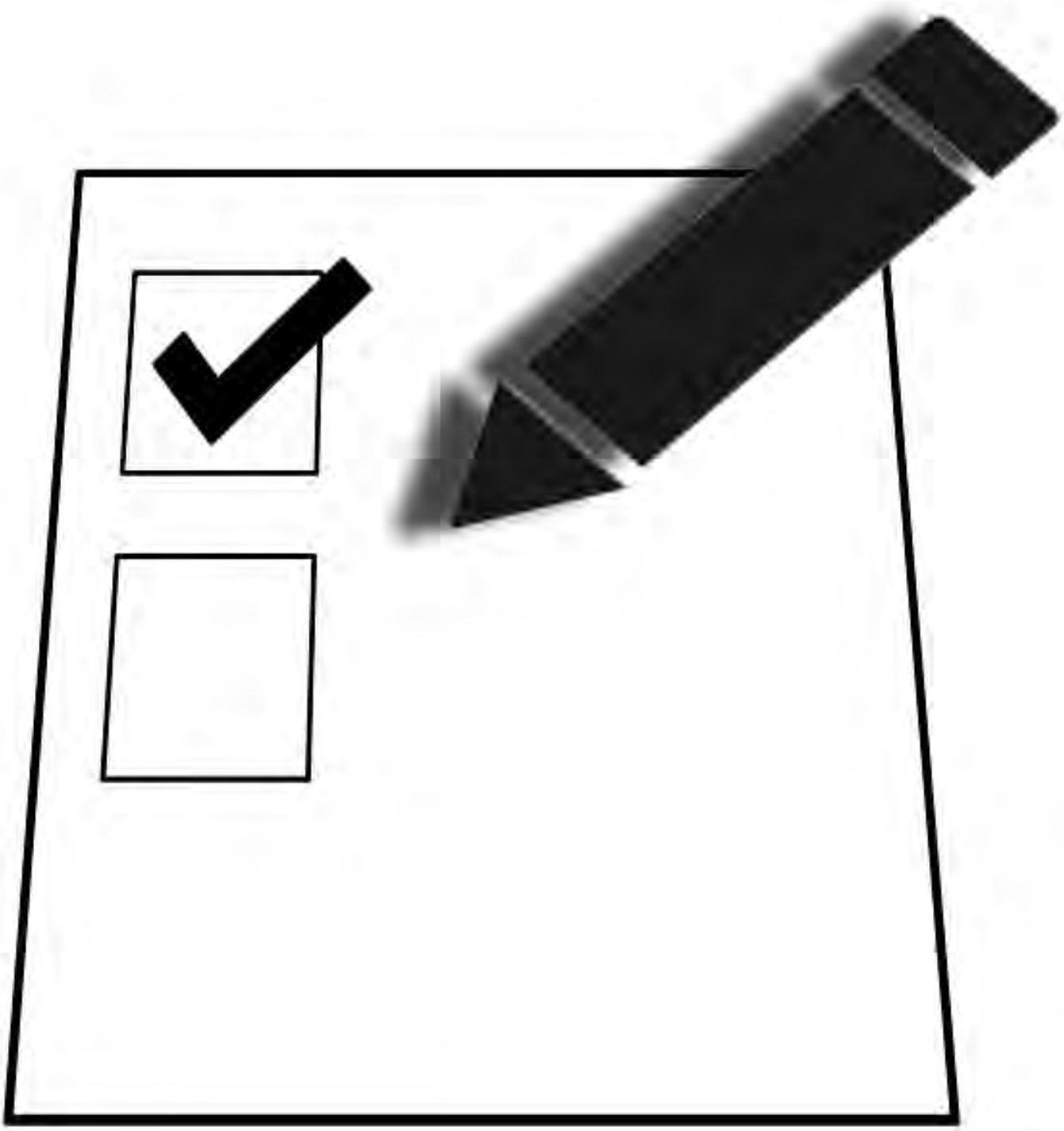
Für ein Gelingen des anstehenden Sanierungsprozesses sind die Kommunikation und der direkte Austausch zwischen allen Beteiligten von hoher Bedeutung. Neben der breiten Öffentlichkeit sind daher in geeigneter Weise insb. die Eigentümer, die Gewerbetreibenden oder weitere wichtige Akteure und aktive Personen gezielt in den Prozess einzubinden, um sie frühzeitig mit ihren Ideen und Anregungen, Bedenken und Sorgen und ihren Potenzialen „mitzunehmen". Dies hat hohe Priorität für das Gelingen des gesamten Prozesses und seiner Verstetigung.

## Prozessablauf

Um möglichst zügig Zeichen setzen und eine gemeinsame Aufbruchstimmung erzeugen zu können sollte ein für die Altstadt besonders bedeutsames und sichtbares Projekt mit Ausstrahleffekt als Starterprojekt umgesetzt werden, um ein Gemeinschaftsgefühl und erste sichtbare Erfolge herzustellen. Dafür böte sich insbesondere der Marktplatz als zentraler, historischer Ort an. Da davon auszugehen ist, dass gerade hier eine intensive Planungs- und Vorlaufzeit erforderlich ist, ehe nachhaltige bauliche Umgestaltungen erfolgen können, sollte man darüber nachdenken, temporäre (bauliche) Maßnahmen oder Nutzungsmöglichkeiten zu schaffen – beispielsweise zur besseren Nutzung des Grünen Markts – und damit zugleich die denkmalgerechte Umsetzbarkeit von konkreten Entwicklungsideen erst einmal „zu prüfen".

## Zeitliche Begrenzung der Sanierungs- bzw. Fördermaßnahme

Gemäß § 142 Abs. 3 BauGB wird von einem maximalen Zeitraum von 15 Jahren für die Durchführung der Sanierungsmaßnahme zur Behebung der städtebaulichen und funktionalen Schwächen im Gebiet ausgegangen. Dieser Zeitraum wird als realistisch angesehen.



# 9 MONITORING UND FORTSCHREIBUNG

## *Aufbau eines Monitoringsystems*

Die Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein sehen vor, dass „zur Steuerung der Umsetzung und zur Überprüfung der Zielerreichung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme sowie als Grundlage für die Fortschreibung der städtebaulichen Planung ein mit dem MIB abzustimmendes Monitoring aufzubauen ist“ (StBauFR SH 2015; A 5.6.4).

Das Monitoring soll demnach dazu dienen, nicht nur den Fortschritt der Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zu überprüfen, sondern auch zu reflektieren, in wieweit die mit den Maßnahmen verbundenen Wirkungen und Ziele erreicht werden können/konnten.

Daher wird der Stadt vorgeschlagen, flankierend zur Umsetzung der Gesamtmaßnahme ein differenziertes, aus quantitativen und qualitativen Komponenten zusammengesetztes Monitoringsystem zu etablieren. Dieses könnte wie folgt aufgebaut sein:

### *Dokumentation der umgesetzten Maßnahmen (öffentlich/privat)*

Eine kontinuierliche Erfassung des Umsetzungsstands aller im ISEK beschriebenen und im Maßnahmenplan dargestellten Maßnahmen ist die unverzichtbare Grundlage des Monitorings und alleine schon zur Abrechnung mit dem Fördermittelgeber notwendig. Es empfiehlt sich, diesbezüglich eine jahresweise Aufstellung zu erstellen und diese um die jeweiligen fortgeschriebenen Zielsetzungen für das darauf folgende Jahr zu ergänzen. Auch notwendige Anpassungen der Gesamtmaßnahme (z.B. Maßnahmenstreichungen oder -modifikationen) sollten hier dokumentiert werden. Diese Aufstellung sollte dem Ausschuss für Bau, Planung und Denkmalpflege einmal jährlich zur Kenntnisnahme vorgelegt werden.

## *Erfassung und Dokumentation privater Sanierungsmaßnahmen*

Eine wesentliche Zielsetzung der Gesamtmaßnahme besteht darin, möglichst viele sach- und fachgemäße sowie baukulturell stimmige Investitionen am privaten Gebäudebestand anzustoßen. Inwieweit und in welchem Umfang diese Anstoßwirkung durch die Ausreichung von Städtebauförderungsmitteln für unrentierliche Maßnahmen erzielt werden kann ist aufgrund des zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Gutachtens sehr niedrigen Zinsniveaus schwer abzusehen (je niedriger die Zinsen, desto rentierlicher die Sanierung und desto geringer die Förderaussichten). Daher erscheint es wichtig, den „Beifang" der Sanierung, für den keine Mittel der Städtebauförderung ausgeschüttet werden, ebenfalls systematisch zu dokumentieren. Idealerweise ist auch festzuhalten, welche Faktoren zur Umsetzung geführt haben, inwiefern eine konkrete Einbindung der Maßnahmen in den Prozess stattgefunden hat usw. (z.B. hat es eine Beratung gegeben?, konnten alternative Förderinstrumente genutzt werden?, besteht ein Zusammenhang mit anderen (ggf. geförderten) Maßnahmen? o.ä.).

## *Kontinuierliche Erfassung grundlegender quantitativer Kennziffern*

Im Zuge der hier vorgelegten Vorbereitenden Untersuchungen sind verschiedene quantitative Kennziffern (Status Quo und zurückliegende Entwicklung) erhoben und aufbereitet worden, insbesondere Angaben zur Einwohnerzahl und -zusammensetzung. Da ein wesentliches Ziel darin besteht, das Dauerwohnen in der Altstadt zu stärken und eine breitere Bevölkerungsstruktur für ein Wohnen in der Altstadt zu gewinnen, wäre es ratsam, die vorliegenden Daten jährlich fortzuschreiben.

## *Zwischenbilanz der Sanierung nach fünf Jahren*

Um ggf. die Gebietsstrategie nachjustieren zu können, sollte nach fünf Jahren eine umfassendere gutachterliche Erhebung der bis dahin erzielten Fortschritte bei der Sanierung und Stabilisierung vorgenommen werden. Erfahrungsgemäß können sich binnen mehrerer Jahre die strukturellen Rahmenbedingungen einer Sanierung so wesentlich ändern, dass eine Überarbeitung der Strategie unabdingbar ist für eine erfolgversprechende Gesamtmaßnahme.

Leitfragen wären dabei insbesondere:

- Ist davon auszugehen, dass die größeren investiven Schlüsselvorhaben umgesetzt werden können? Sollten ggf. weitere/ alternative Maßnahmen aufgenommen werden?
- Besteht die Notwendigkeit, partiell Anpassungen der Gebietsstrategie vorzunehmen?
- Inwieweit greifen die Anreize für private Investitionen? Ist ggf. eine Anpassung der Förderstrategie notwendig? Oder bedarf es anderer Aktvierungsstrategien?

In diesem Zuge wäre auch eine Aktualisierung der Erfassung des Gebäude- und Sanierungszustands ratsam, da sich gerade bei dem verbreiteten historischen Gebäudebestand Substanzschäden vergleichsweise rasch ausweiten können.

**Abbildung 167:** Historische Kaimauer am Alten Hafen

# 10 ANHANG

*Dokumentation der TÖB-Beteiligung, Kartendarstellungen*

## *Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange*

Ziel der TöB-Beteiligung war die Information der Träger öffentlicher Belange (TöB) darüber, dass die Stadt Friedrichstadt Vorbereitende Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB durchführen und ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeiten lässt. Neben den Erläuterungen zu den Gründen der Erarbeitung einer VU konnten aus den Informationen der Geltungsbereich sowie erste Einschätzungen zu den Missständen und Potenzialen im Untersuchungsgebiet „Altstadt“ entnommen werden. Die TöB wurden durch ein von der beauftragten Arbeitsgemeinschaft am 26.11.2018 versendetes Anschreiben aufgefordert, schriftlich mitzuteilen, ob und in welcher Weise Ihr Aufgabenbereich durch die Vorbereitenden Untersuchungen bzw. das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept und die Realisierung der angestrebten Maßnahme berührt werden könnte. Von den 39 angeschriebenen TöB haben sich 22 (56%) zurückgemeldet.

Auch wenn sich viele Anmerkungen eher auf die konkrete Entwurfs- bzw. Ausführungsplanung beziehen, können aus den Rückläufen einige wichtige Aspekte für den weiteren Planungsverlauf aufgegriffen und berücksichtigt werden, wie z.B.

- Berücksichtigung des Hochwasserschutzes,
- Berücksichtigung von Ein- und Auswirkungen auf die Bundesstraße,
- Herstellung von Barrierefreiheit, besonders kein Verbau von Kopfsteinpflaster. Die gewünschte Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an Barrierefreiheit u.a. durch Berücksichtigung geltender DIN-Normen sollte konsequent umgesetzt werden. Diese Eingabe steht in deutlicher Diskrepanzen zu anderen, die den Erhalt des charakteristischen Ortsbildes sowie stadtgestalterischer, baukultureller sowie ästhetischer Gegebenheiten wünschen.
- Keine Überbauung von Leitungen und Trassen, Sicherstellung Anfahrbarkeit und freier Zufahrt,
- Bei Planungen zu/an den Wasserläufen – Berücksichtigung des Wasserrechts, keine Einschränkungen der Zufahrt und Instandhaltung,
- Berücksichtigung, dass Bootsanleger genehmigt werden müssen und
- Sicherstellung der Zufahrtsmöglichkeiten zu Gebäuden und Flächen.

Alle eingegangenen Stellungnahmen sowie die gutachterlichen Abwägungen dazu finden sich in nachfolgender tabellarischer Übersicht.

## AUSWERTUNG DER BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB) ZUM ISEK / VU FRIEDRICHSTADT

**Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 139 BauGB im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung (Stand: 6.01.2019). Die Beteiligung wurde mit Schreiben vom 26.11.2018 eingeleitet, der Fristablauf für die Stellungnahme war der 31.12.2018.**

| BETEILIGTE BEHÖRDEN UND INSTITUTIONEN | SELLUNGNAHME VOM... | ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT | ERGEBNIS DER PRÜFUNG |
|---|---|---|---|
| Abfallwirtschaftsgesellschaft Nordfriesland GmbH | Keine Rückmeldung | / | / |
| AG-29 | Keine Rückmeldung | / | / |
| Archäologisches Landesamt Schleswig Holstein | 10.12.2018 | U-Gebiet entpricht in weiten Teilen einem archäologischen Interessengebiet. Das Landesamt stimmt der vorliegenden Planung zu. Es weist aber darauf hin, dass sie frühzeitig an der Planung von Maßnahmen mit Erdeingriffen zu beteiligen sind. Zugleich wird darauf hingewiesen, dass neu gefundene Kulturdenkmale gemeldet werden müssen. | Zur Kenntnis genommen. |
| Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland e.V. | Keine Rückmeldung | / | / |
| Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr | 04.12.2018 | Belange der Bundeswehr werden durch die Planung berührt, aber nicht beeinträchtigt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen seitens des Trägers keine Einwände. | Keine Abwägungsrelevanz. Lt. Träger ist eine weitere Beteiligung ist nicht notwendig. |
| Bundesanstalt für Immobilienaufgaben | 14.01.2019 | Belange der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben werden durch das Verfahren nicht berührt. Keine Anregungen oder Bedenken. | Keine Abwägungsrelevanz. |
| Bundesnetzagentur | Keine Rückmeldung | / | / |
| Deutsche Bahn AG | Keine Rückmeldung | / | / |
| Deutsche Telekom Technik GmbH | 05.12.2018 | Keine Bedenken gegenüber der Planung. Eigene Maßnahmen seitens der Telekom sind aus jetziger Sicht nicht geplant. | Keine Abwägungsrelevanz |
| Eider-Treene-Verband | 28.12.2018 | Der Eider-Treene-Verband unterhält im Untersuchungsgebiet Anlagen zum Hochwasserschutz (vgl. Karte). Die Belange des Hochwasserschutzes sind bei allen Planungen zu berücksichtigen und die Satzungsbestimmungen des Verbandes sind zu beachten. U.a. müssen die Anlagen jederzeit zugänglich bzw. mit Fahrzeugen erreichbar sein. | Zur Kenntnis genommen. |
| Eisenbahn-Bundesamt | 05.12.2018 | Ausreichende Entfernung zur westlich verlaufenden Eisenbahnstrecke Elmshorn - Westerland. Durch das EBA zu vertretende Belange werden erkennbar nicht berührt. | Keine Abwägungsrelevanz |
| Erzbistum Hamburg | Keine Rückmeldung | / | / |
| Firma Autokraft GmbH | Keine Rückmeldung | / | / |
| Gebäudemanagement Schleswig-Holstein AöR - Geschäftsbreich Landesbau, Fachgruppe Öffentliches Baurecht | 08.12.2018 | Erbbaugrundstück des Landes: Sportfläche und Vereinsheim - eine Beeinträchtigung der Grundstücksnutzung darf nicht erfolgen. | Zur Kenntnis genommen. |
| Gemeinde Drage | Keine Rückmeldung | / | / |
| Gemeinde Koldenbüttel | Keine Rückmeldung | / | / |

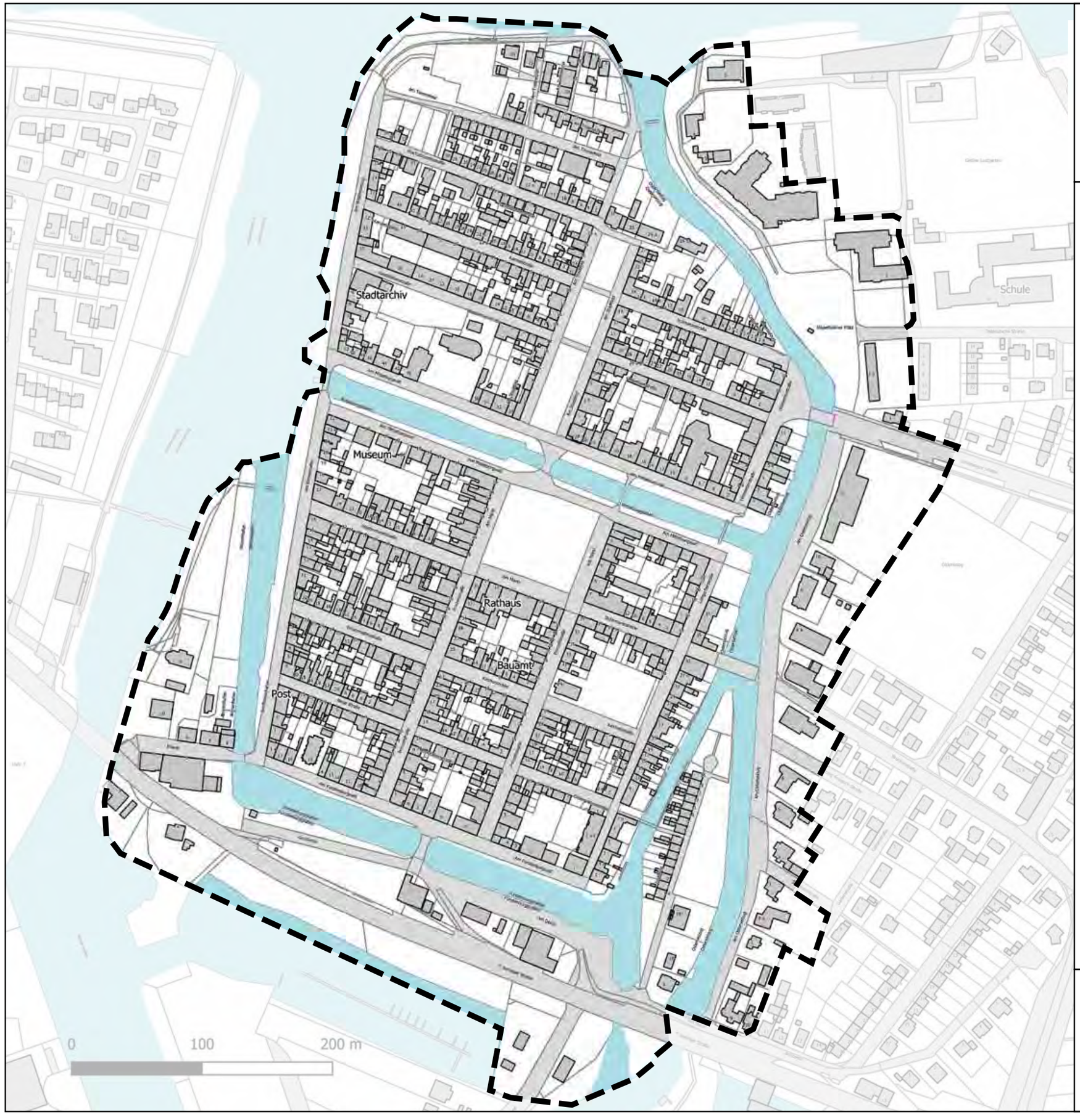
| AUSWERTUNG DER BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB) ZUM ISEK / VU FRIEDRICHSTADT | | | |
|---|---|---|---|
| **BETEILIGTE BEHÖRDEN UND INSTITUTIONEN** | **SELLUNGNAHME VOM...** | **ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT** | **ERGEBNIS DER PRÜFUNG** |
| Gemeinde Sankt Annen | 20.12.2018 | Keine Anmerkungen | / |
| Gemeinde Seeth | Keine Rückmeldung | / | / |
| Handwerkskammer Flensburg | 20.12.2018 | Diverse Mitgliedsbetriebe im Untersuchungsgebiet: Der Bestand der Betriebe und deren zukünftige Weiterentwicklung sollte gewährleistet werden. | Zur Kenntnis genommen. Die Anregung bzw. das Anliegen ist in die Projektfamilie 3 - Handelsstadt 2021+: Wirtschaft neu gedacht eingeflossen. |
| Industrie- und Handelskammer (IHK) Flensburg | 20.12.2018 | Keine Bedenken. Bei Fragen gerne melden | Keine Abwägungsrelevanz |
| Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein | 18.12.2018 | Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich zahlreiche Kulturdenkmale, denkmalpflegerische Belange werden daher unmittelbar und umfassend berührt. Ein sensibler Umgang mit der wertigen Substanz ist Voraussetzung für alle Maßnahmen innerhalb des Denkmalbereiches. Im Zuge der VU ist aufgrund der immensen historischen Bedeutung der Altstadt eine städtebaulich-denkmalpflegerische Analyse durchzuführen mit den Schwerpunkten: 1. Kulturdenkmal, Mehrheit baulicher Anlagen, Sachgesamtheit, Gründenkmal etc. 2. stadtbildprägende (erhaltenswerte) und strukturprägende Bauten; 3. historisch bedeutsame Wasserflächen, Straßenräume, Plätze und 4. historisch-strukturell bedeutsame Raumkanten und Sichtbezüge. | Zur Kenntnis genommen. Dies ist ohnehin zentrales Ziel der Gesamtmaßnahme, entsprechende Analysen wurden erarbeitet. |
| Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume | Keine Rückmeldung | / | / |
| Landesamt für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume, Regionaldezernat Nord | 06.12.2018 | Als zuständige Emissionsschutzbehörde immer zu beteiligen. | Zur Kenntnis genommen. |
| Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz Schleswig-Holstein, Betriebssitz Husum | 12.12.2018 | Kein eigenständiges küstenschutzrechtliches Genehmigungserfordernis. 2019/20, ggf. 21 wird voraussichtlich eine Holzspundwand des Mittelburggrabens auf beiderseits 300m Länge durch eine Stahlspundwand mit Holzabdeckung ersetzt. Sollten Maßnahmen aus dem ISEK stattfinden, sind sie mit dem Landesbetrieb abzustimmen. Für die Errichtung und wesentliche Änderung von Anlagen in den Grachten und der Treene (schiffbare Gewässer 1.Ordnung), die zum Festmachen von Booten geeignet sind, ist eine Genehmigung erforderlich (Landesbetrieb). *Fortsetzung Folgeseite* | Zur Kenntniss genommen und in der Planung berücksichtigt (vgl. u.a. 1.4.1 - 1.4.5) |

| AUSWERTUNG DER BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB) ZUM ISEK / VU FRIEDRICHSTADT | | | |
|---|---|---|---|
| **BETEILIGTE BEHÖRDEN UND INSTITUTIONEN** | **SELLUNGNAHME VOM...** | **ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT** | **ERGEBNIS DER PRÜFUNG** |
| | | *Fortsetzung von Voreseite*<br>Landesamt vertritt das Land S-H als Eigentümerin aller Gewässer 1. Ordnung. Alle Planungen hierfür bedürfen der Genehmigung.<br>Maßnahmen des ISEK dürfen Instandsetzungs- oder Unterhaltungsarbeiten nicht beeinträchtigen. | |
| Landesfischereiverband Schleswig-Holstein e.V. | Keine Rückmeldung | / | / |
| Landeskirchenamt | Keine Rückmeldung | / | / |
| Landkreis Nordfriesland - Fachdienst Bauen und Planen, Hauptsachgebiet Planung, - untere Denkmalschutzbehörde | 28.12.2018 | Da das Untersuchungsgebiet den Denkmalbereich "Historischer Stadtkern" betrifft, ist den denkmalpfleger-ischen Belangen im Rahmen der Untersuchung ebenso wie dem Erhalt des Charakters der planmäßig angelegten Stadt und ihres Erscheinungsbildes Rechnung zu tragen. | Zur Kenntnis genommen. Dies ist ohnehin zentrales Ziel der Gesamtmaßnahme. |
| Landesverband für körper- und mehrfachbehinderte Menschen Schleswig-Holstein e.V. | Keine Rückmeldung | / | / |
| Landwirtschaftskammer | 20.12.2018 | Keine Anregungen und Bedenken | / |
| Lebenshilfe Schleswig-Holstein e.V. | 4.12. bzw. 10.12.2018 | Zur Zeit sind keine Maßnahmen seitens der Lebenshilfe in Friedrichstadt geplant.<br>Bitte um Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an Barrierefreiheit (geltenden DIN-Normen, Beteiligung).<br>Wichtig: Es sollte unbedingt – unabhängig von denkmalsschützerischen Ansichten – konsequent auf ein großflächiges Verbauen von Kopfsteinpflaster verzichtet werden! Es gibt gut aussehende andere (und zeitgemäße) Bodenpflasterungen, die eben und erschütterungsfrei berollbar sind. Wenn aus ästhetischen Gründen histo-risches Kopfsteinpflaster gefordert wird, dann nur in Randbereichen. Keine Querverzierung mit Kopfsteinpflaster. Wenn unterschiedliche Bodenbeläge benutzt werden, können diese übrigens auch gut als Leitsysteme für Blinde fungieren, wenn sie sinnvoll und durchdacht eingesetzt werden. Quergefälle von Fußwegen max 2,5%. Vor Ort-Prüfung der Maßnahmen. | Zur Kenntnis genommen und in der Planung berücksichtigt (vgl. 1.5.1 und 1.5.2) |
| Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration des Landes SH - Regionalentwicklung und Regionalplanung | 11.12.2018 | Keine Bedenken gegen das Verfahren und die Abgrenzung des U-Gebietes. Es wird begrüßt, dass den stadtgestalt-erischen, strukturellen, sozialen und funktionalen Mängeln begegnet und die vorhandenen Potenziale verstärkt genutzt werden sollen. Aus hiesiger Sicht keine weiteren Anmerkungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt. | Keine Abwägungsrelevanz. Weitere Information über den Fortgang des Prozesses erbeten. |
| Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration | Keine Rückmeldung | / | / |

| AUSWERTUNG DER BETEILIGUNG DER TRÄGER ÖFFENTLICHER BELANGE (TÖB) ZUM ISEK / VU FRIEDRICHSTADT | | | |
|---|---|---|---|
| **BETEILIGTE BEHÖRDEN UND INSTITUTIONEN** | **SELLUNGNAHME VOM...** | **ANREGUNGEN, HINWEISE, MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT** | **ERGEBNIS DER PRÜFUNG** |
| Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein - Abt. VII 4 Verkehr , Referat Häfen und Schifffahrt | 19.12.2018 | Die Belange der Schifffahrt sind zu berücksichtigen. Auf die Zuständigkeiten des Ministeriums für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung des Landes S-H und des Landesbetriebs für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz S-H (LKN.SH) wird hingewiesen. | Zur Kenntnis genommen. |
| Naturschutzbund Deutschland e. V. | Keine Rückmeldung | / | / |
| SH Netz AG | 07.12.2018 | Im Geltungsbereich des U-Gebietes befinden sich in verschiedenen Bereichen Versorgungsleitungen und Anlagen der Schleswig-Holstein-Netz, u.a. im nördlichen Bereich eine Erdgas-Hochdruckleitung. Innerhalb eines Schutzstreifens entlang der Leitung besteht ein generelles Bauverbot sowie ein Verbot jeglicher leitungsgefährdender Maßnahmen. Zudem muss der freie Zugang zu den Leitungen jederzeit gewährleistet sein. | Zur Kentnis genommen. Bei der weiteren Konkretisierung zu berücksichtigen. |
| Tourismusverband Schleswig-Holstein e.V. | 21.12.2018 | "Hohe Bedeutung der Ortsbildqualität für den Tourismus - sein Erhalt und die Optimierung sind von hoher Bedeutung.<br>Barrierefreier Zugang der Gebäude rund um den Markt und des Museums in der Alten Münze<br>Attraktivierung der Fußgängerzone "Prinzenstraße" - tw. hoher Sanierungsbedarf der Gebäude mit negativer Ausstrahlung auf das gesamte Straßenbild. Zugleich ist vielfach Leerstand in den sanierungsbedürftigen Gebäuden festzustellen.<br>Hohe Bedeutung des "touristischen Eingangs" zur Altstadt mit gutem Parkleitsystem - Bereich ist sehr kahl und nüchtern - Schaffung eines einladenden Ortes (Stadterlebnis Klein Amsterdam)<br>Barrierefreiheit - Denkmalschutz." | Zur Kenntnis genommen und als ein zentrales Ziel in der Planung und allen drei Projektfamilien berücksichtigt (u.a. 1.2.1, 1.2.2, 1.3.1, 1.4.2, 1.4.6, 1.5.1 usw.). |
| Verein Jordsand e.V. | Keine Rückmeldung | / | / |
| Wasserverband Norderdithmarschen | 21.12.2018 | Diverse Kanäle und Anschlussleitungen im U-Gebiet, überwiegend in öffentlichen Bereichen / Straßenzügen. Rohrleitungen dürfen nicht überbaut werden. Sanierung Neue Straße und Inselweg in 2019 vorgesehen. Frage, ob Anzahl der Hydranthen ausreichend bemessen ist - Aufgabe der Stadt Friedrichstadt. | Zur Kentnis genommen. Bei der weiteren Konkretisierung zu berücksichtigen. |
| Wirtschaftsförderungsgesellschaft Nordfriesland GmbH | 05.12.2018 | Aufgabenbereich werden durch das Vorhaben nicht berührt. Keine Anmerkungen. | Keine Abwägungsrelevanz |

## *Kartendarstellungen*

Sämtliche eigene Kartendarstellungen finden sich auf den folgenden Seiten zur besseren Lesbarkeit im DIN/A 3-Format.




# Friedrichstadt Altstadt

## Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes (34,88 ha)

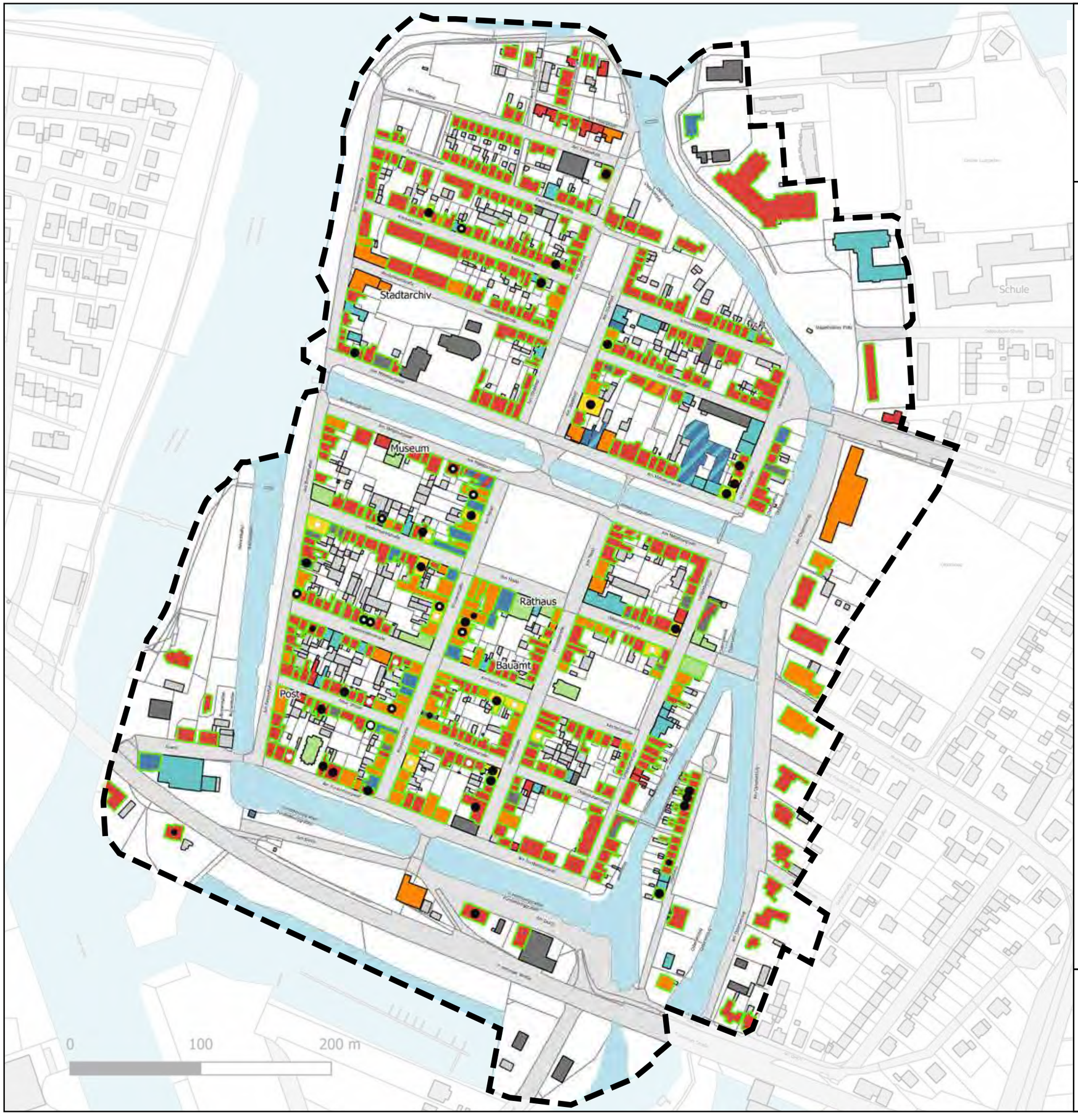
**Datenquelle:**
ALKIS-Daten
Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Schleswig-Holstein 2018

**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

# Friedrichstadt Altstadt

## Gebäudenutzung und Leerstand




**Erdgeschossebene:**

- Wohnen
- Öffentliche Nutzung
- Gewerbe
- Einzelhandel und sonstige Dienstleistungen
- Gastronomie
- Beherbergungsgewerbe
- Sonstiges

- Wohnen im Obergeschoss
- Nebengebäude

- Leerstand im Erdgeschoss
- Leerstand im Obergeschoss
- Leerstand im Erd- und Obergeschoss

- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

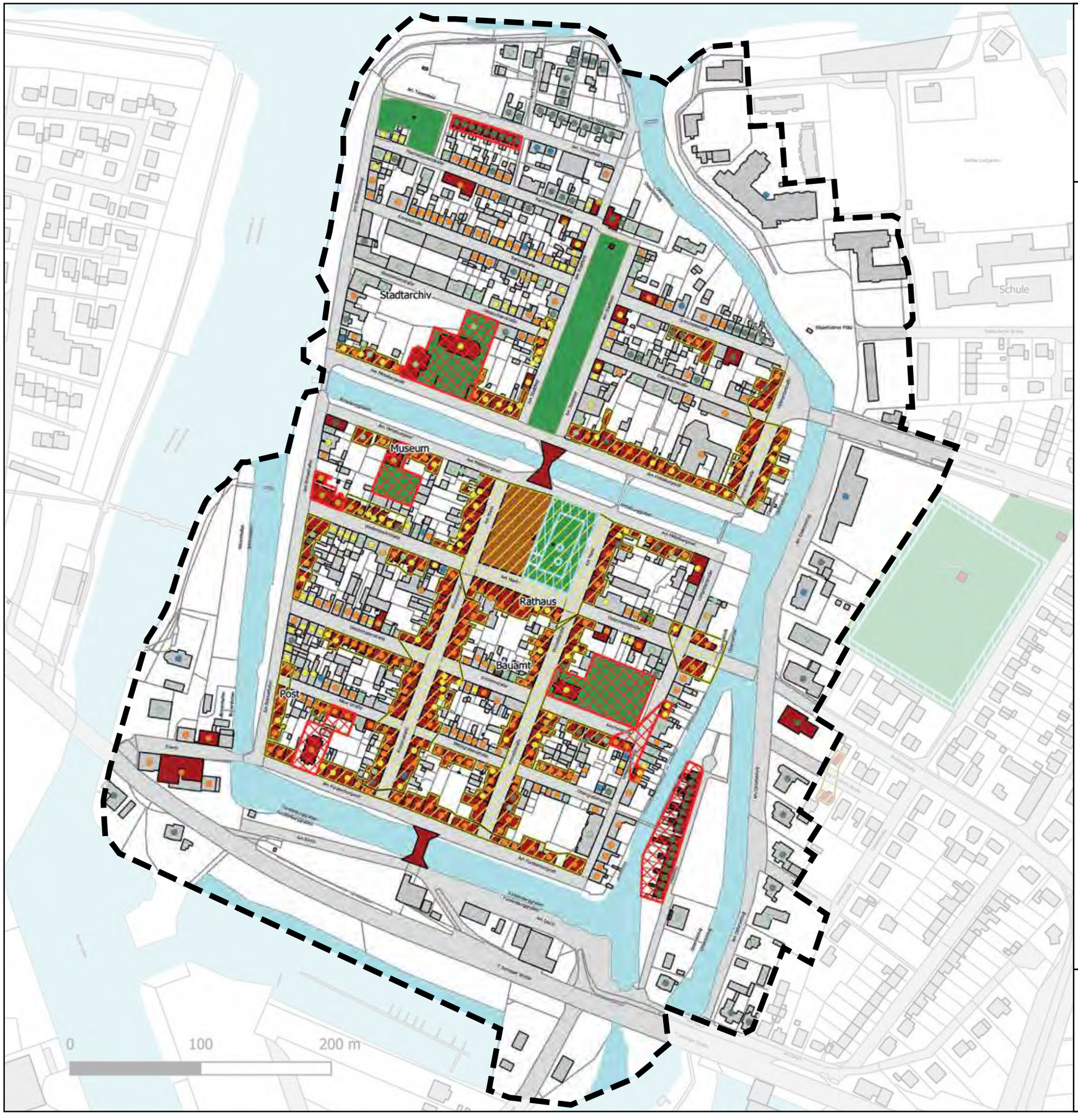
**Datenquelle:**
ALKIS-Daten
Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Schleswig-Holstein 2018

**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

# Friedrichstadt Altstadt

## Denkmalschutz und Gebäudealter




**Denkmalschutz:**

- Baudenkmale (Einzeldenkmale)
- Baudenkmale (steinerner Marktplatz als Flächendenkmal)
- Gartendenkmale (Flächen)
- Gartendenkmale (Einzelbäume und Baumgruppen)
- Mehrheit baulicher Anlagen (Wohn- und Geschäftshäuser, Flächen)
- Sachgesamtheiten (Bauten aus unterschiedlichen Epochen, die inhaltlich und funktional in enger Beziehung stehen)

**Gebäudealter:**

- vor 1700
- 1700 - 1850
- 1851 - 1899
- 1900 - 1945
- 1946 - 1989
- 1990 und später

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

**Datenquellen:**
ALKIS-Daten: Landesamt für Vermessung und Geoinformation Schleswig-Holstein 2018
Denkmaldaten: Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein 2018
Gebäudealter: Stadtarchiv Friedrichstadt 2018


**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

# Friedrichstadt Altstadt

## Grundstückseigentümerstruktur

- Stadt Friedrichstadt
- Land Schleswig-Holstein
- Bundesrepublik Deutschland
- Privateigentümer
- Kirchen und Religionsgemeinschaften

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

**Datenquelle:**
ALKIS-Daten
Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Schleswig-Holstein 2018

**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

# Friedrichstadt Altstadt

## Sanierungsbedarf der Gebäude

- kein Sanierungsbedarf
- gering bis mittel
- mittel bis hoch
- sehr hoch bis abgängig

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

**Datenquelle:**
ALKIS-Daten
Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Schleswig-Holstein 2018

**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

# Friedrichstadt Altstadt

## Verkehr und Erschließung

- 202 — Bundesstraße
- 156 — Landesstraße
- Erschließungsstraße
- Einbahnstraße
- Bahnstrecke
- Fußweg
- Bundeswasserstraße
- Bahnhof
- Bushaltestelle
- 1064 — Buslinie
- Abfahrt Grachtenfahrten
- P — öffentlicher Parkplatz
- P privat — privater Parkplatz
- Parkplatz für Busse
- Wohnmobilstellplatz
- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

**Datenquelle:**
ALKIS-Daten
Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Schleswig-Holstein 2018

## Eingänge in die Altstadt

① Goldenes Thor
② Eiland
③ Westersielzug (Fußgängerbrücke)
④ Großer Garten (Fußgängerbrücke)
⑤ Holmer Tor
⑥ Brückenstraße


**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

# Friedrichstadt Altstadt

## Soziale Infrastruktur

- Kindergärten / Krippen
- Schulen
- Jugendeinrichtungen
- Seniorenzentren bzw. Pflegeheime
- Sportplätze
- freizeitrelevante Grünflächen /Spielplätze
- öffentliche Einrichtungen
- kirchliche Einrichtungen
- Polizeirevier / Feuerwehr
- Gesundheitseinrichtungen
- Kanuverleih / Abfahrt Grachtenfahrten
- Campingplatz / Wohnmobilstellplatz
- Touristeninformation
- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

**Datenquelle:**
ALKIS-Daten
Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Schleswig-Holstein 2018


**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

# Friedrichstadt Altstadt

## Grün-, Frei- und Wasserflächen

- Wasserflächen
- Freiflächen
- Landwirtschaftsflächen (öffentliche Flächen mit privat-gärtnerischer Nutzung)
- Sport-, Freizeit- und Erholungsflächen
- sonstige Grünflächen (Friedhof, Gehölz, Unland)
- denkmalgeschützte Flächen

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

**Datenquelle:**
ALKIS-Daten
Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Schleswig-Holstein 2018

**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

# Friedrichstadt Altstadt

## Missstände

### Städtebauliche Missstände

Gebäude mit Sanierungsbedarf
- Geringer bis mittlerer Sanierungsbedarf
- Mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf
- Sehr hoher Sanierungsbedarf

- Sonstige (historische) Bauwerke mit Sanierungsbedarf
- Städtebauliche Fremdkörper, teilweise durch überformte Fassaden
- Städtebauliche Missstände mit negativer Ausstrahlung auf das Umfeld
- Bereiche mit Gestaltungsdefiziten bzw. Aufwertungspotenzial
- Nicht in Wert gesetzte Altstadteingänge
- Außengastronomie mit Gestaltungsdefiziten
- Eingeschränkte historische Sichtachsen
- Fehlende Raumkanten
- Häufung ungeordneter, vielfach maroder Stege
- Stark verdichtete, ungeordnete Blockinnenbereiche

### Funktionale Defizite

(Teilweise) Leerstehende Gebäude
- Leerstand im Erdgeschoss
- Leerstand im Obergeschoss
- Leerstand im Erd- und Obergeschoss

- Unter- bzw. fehlgenutzte Bereiche, fehlende Aufenthaltsqualitäten
- Eingeschränkte Erlebbarkeit / Aufwertungspotenzial von Wasserlagen
- Substanzschäden an Straßen, Brücken und Nebenanlagen
- Fehlende befestigte Fußwege
- Fehlende Verbindungen bzw. städtebaulich-funktionale Barrieren für den Fuß- und Radverkehr
- Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

**Datenquelle:** ALKIS-Daten,
Landesamt für Vermessung und Geoinformation, Schleswig-Holstein 2018

**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

0 100 200 m

# Friedrichstadt Altstadt

## Entwicklungskonzept

**Städtebauliche Situation / Einzelgebäude**

- Rückbau von Gebäuden
- Neubau / Nachverdichtung von Wohngebäuden
- Sanierung / Umbau wichtiger Einzelgebäude

**Straßen, Wege, Plätze und Flächennutzungen**

- Sanierung / Aufwertung von Straßenräumen und Plätzen
- Schaffung von Verbindungen / Reduzierung verkehrlicher Barrieren
- Entwicklung von Freiflächen / Grünräumen
- Schwerpunkt gewerbliche Entwicklung
- Maßnahmen zur Erhöhung von Aufenthaltsqualität

**Brücken**

- Brückensanierung und -aufwertung
- Brückenrückbau und Ersatzneubau (nach historischem Vorbild)
- Brückenneubau

**Wasserlagen und -zugänge**

- Entwicklung von Wasserlagen
- xxx Sanierung von Uferbauwerken
- Aussichtspunkt

Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

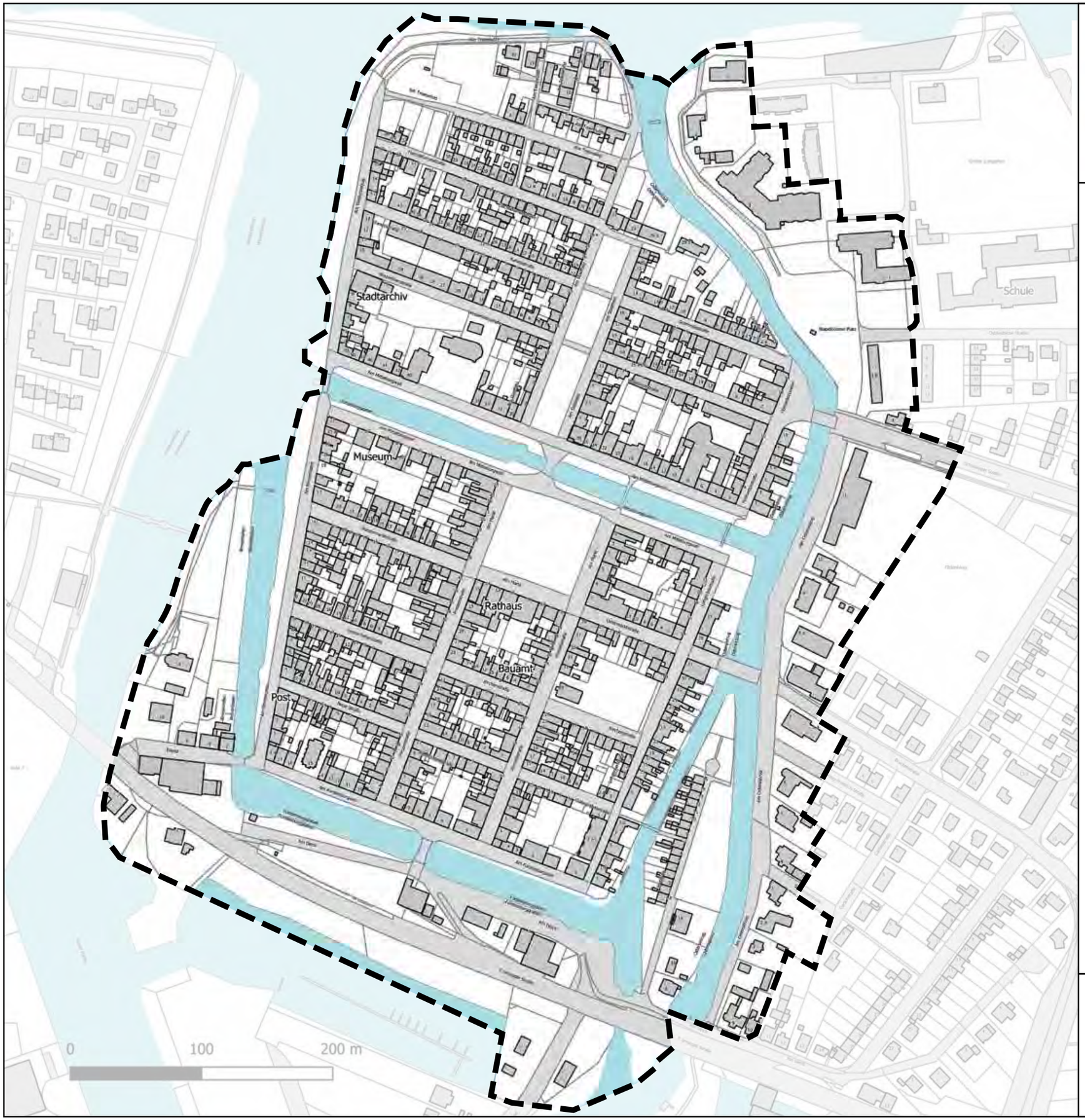
Datenquelle: ALKIS-Daten,
Landesamt für Vermessung und Geoinformation, Schleswig-Holstein 2018

**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de

# Friedrichstadt Altstadt

## Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes




Abgrenzung des Sanierungsgebietes (34,88 ha)

**Datenquelle:**
ALKIS-Daten
Landesamt für Vermessung und Geoinformation
Schleswig-Holstein 2018

**FORUM Huebner, Karsten und Partner**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 696 777-0 Fax (0421) 696 777-18
team@forum-bremen.info

**plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung**
Erste Schlachtpforte / Schlachte 1 - 28195 Bremen
Tel. (0421) 50 62 48 Fax (0421) 50 62 58
team@plan-werkstadt.de