Helga Rake

Altstadtsanierung in Flensburg

Herausgegeben von der
Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH

Mit Beträgen von Eiko Wenzel und Robert Sander

Wachholtz

1. Auflage 2020

© 2020 Wachholtz Verlag – Kiel/Hamburg

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.
Jede Verwertung ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig. Das gilt insbesondere
für Vervielfältigungen, Übersetzungen, Mikroverfilmungen und die Einspeicherung
und Verarbeitung in elektronischen Systemen.

ISBN 978-3-529-05043-5

Gesamtherstellung: Wachholtz Verlag
Printed in Europe

Besuchen Sie uns im Internet:
www.wachholtz-verlag.de

Inhaltsverzeichnis

Vorwort der Oberbürgermeisterin 5

Einführung 7

Ein Blick in die ersten Jahrzehnte nach 1945 11

Paradigmenwechsel – Die langsame Wiederentdeckung der Altstädte 29

Rahmenbedingungen zu Beginn der Altstadtsanierung 41

Leitlinien und Ziele für die Altstadtsanierung 57

Räumlicher Schwerpunkt Nord 61

Nördliche Altstadt – Sanierung als Gestaltungsprozess:
Sanierungskonzepte, Rahmenpläne und Maßnahmen 81

Ökologische Sanierung 125

Östliche Altstadt 129

Die Sanierung und ihre Steuerung: Verwaltung und Sanierungsträger 153

Sozialplanung und Beteiligung 159

Eiko Wenzel: Denkmalpflege und Stadtsanierung in Flensburg 169

Von innen betrachtet. Ein Interview mit Dr. Peter Schroeders 203

Von außen betrachtet. Robert Sander: Stadterneuerung als Daueraufgabe –
Die Stadt nachhaltig weiterentwickeln 209

Anhang

Literaturverzeichnis 219

Abbildungsverzeichnis 223

Vorwort

Oberbürgermeisterin Simone Lange

Mit der Wiederentdeckung historischer Altstadtkerne Anfang der 1970er Jahre gewann die Erhaltung des stadtbaugeschichtlichen Erbes bundesweit an Bedeutung. Auch in Flensburg entwickelte sich stetig ein Bewusstsein für den Stellenwert, den die von Kriegszerstörungen relativ unversehrte Altstadt für die Flensburger Nachkriegsentwicklung erhalten sollte.

Die Anfangsjahre der Flensburger Altstadtsanierung waren nicht immer einfach. Geprägt durch gesellschaftliche und ökonomische Kontroversen über den »richtigen« Umgang mit dem historischen städtebaulichen und baulichen Erbe, galt es anfangs, einen gesellschaftlichen, politisch gangbaren und konsensfähigen Weg zum Ausgleich unterschiedlicher Interessen zu finden. Das Spannungsfeld zwischen Erhalten und Erneuern musste zunächst erkannt, das Aushandeln denkmalgerechter Lösungen zwischen unterschiedlichen Akteuren eingeübt werden. Zugleich galt es, in der Flensburger Nachkriegsentwicklung eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Altstadt und Gesamtstadt zu finden. In diesem Findungsprozess gab das 1972 in Kraft getretene Städtebauförderungsgesetz inhaltliche und finanzielle Orientierungen.

Innerhalb eines halben Jahrhunderts hat sich Flensburgs historische Altstadt beidseitig der Förde zu attraktiven Wohnorten, zu einem Imageträger der Stadt und einem Anziehungspunkt für Flensburger*innen und Besucher*innen aus aller Welt entwickelt. Dazu beigetragen haben viele private Einzelpersonen, gesellschaftliche Gruppen, Vereine, Organisationen und nicht zuletzt das Land Schleswig-Holstein und der Bund durch Bereitstellung der erforderlichen Städtebauförderungsmittel.

Eine historische Stadtmitte mit kulturellen, ökonomischen und touristischen Standortvorteilen, die zugleich den vielfältigen Anforderungen eines Oberzentrums im Norden Schleswig-Holsteins gerecht werden muss, ist entstanden. Weit über die Stadtgrenzen hinaus ist die Flensburger Altstadt Identität stiftend für die Menschen in Stadt und Umland des Kreises Schleswig-Flensburg und des benachbarten Dänemark, die aus unserer Stadt nicht mehr wegzudenken ist.

Im Wissen um die stadtbaugeschichtliche, gesellschaftliche, kulturelle und ökonomische Bedeutung des historischen Altstadtkerns für die Flensburger Stadtentwicklung hat der städtische Sanierungsträger das Wagnis unternommen, den mittlerweile rund 50-jährigen Prozess der Sanierung und behutsamen Weiterentwicklung der historischen Flensburger Altstadt methodisch aufarbeiten und darstellen zu lassen.

Mit der jetzt vorliegenden Darstellung wird erstmals die Möglichkeit eröffnet, den langen und mitunter mühevollen Weg der Flensburger Altstadtsanierung über ein halbes Jahrhundert exemplarisch nachzuvollziehen. Die Erhaltung historischer Altstadtkerne ist eine immerwährende Aufgabe, die sich über Generationen fortsetzt. Daher wird auch in Zukunft die Erhaltung und Entwicklung des Altstadtkerns zu den wichtigsten Aufgaben der Stadt Flensburg gehören.

Allen Leser*innen wünsche ich, beim Eintauchen in ein wichtiges Kapitel der jüngeren Flensburger Stadtentwicklungsgeschichte, ein anregendes Lesevergnügen.

Simone Lange, Oberbürgermeisterin

Einführung

Spätestens mit Beginn der Industrialisierung im 19. Jahrhundert stand die Flensburger Altstadt im Spannungsfeld zwischen notwendigen Flächenerweiterungen, Anpassungen an neue Wirtschaftsstrukturen mit veränderten Produktions-, Hafenumschlags- und Verkehrstechniken und einem stetigen Bevölkerungswachstum. Zwischen 1864 und 1910 stieg Flensburgs Einwohnerzahl um das Dreifache von ca. 20 300 auf ca. 60 900 Einwohner.

Stadtwachstum erforderte neue Flächenbedarfe, führte zu strukturellen Veränderungen im historischen Baubestand und erhöhte den Druck auf die ohnehin schon beengte und problematische Wohn- und Arbeitssituation im historischen Stadtkern. Die fortschreitende Industrialisierung und die neuen Eisenbahnverbindungen ab Mitte der 1850er Jahre hatten in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts sichtbar fortschreitende Veränderungen des äußeren Stadtbildes zur Folge.

Rückblickend betrachtet sind die Ursachen der etwa 100 Jahre später beginnenden Flensburger Altstadtsanierung wesentlich auf die ökonomischen, demographischen, stadtfunktionalen, technischen und strukturellen Veränderungen des Stadtgefüges ab etwa Mitte des 19. Jahrhunderts zurückzuführen.

Was in den ausgehenden 1960er Jahren in Flensburg begann, ist ein lehrreiches Kapitel bundesrepublikanischer Altstadtsanierung. Das Flensburger Sanierungsgeschehen innerhalb der etwa 90 ha großen historischen Altstadt an der Förde, ist exemplarisch für den gesellschaftlichen, politischen und administrativen Umgang mit der Baugeschichte mittelalterlicher Stadtkerne in den Wiederaufbaujahren nach dem Zweiten Weltkrieg. Diesen facettenreichen Prozess aufzuarbeiten, zu dokumentieren und mehrere Jahre nach Abschluss der Sanierung deren Aktiva und Passiva herauszuarbeiten, ist für alle Beteiligten ein ambitioniertes Unterfangen.

Die Dokumentation soll einen Beitrag zum Verständnis dessen leisten, was noch vor fünf Jahrzehnten kaum für möglich gehalten wurde: die Transformation eines in vielen Bereichen im Verfall befindlichen mittelalterlichen Altstadtkerns in ein lebendiges Zentrum für die Stadt Flensburg und ihr Umland. Denn Ende der 1960er Jahre, zum Beginn der Flensburger Altstadtsanierung, war keineswegs ausgemacht, dass die Erhaltung der historischen Altstadt und ihres baukulturellen Erbes gelingen konnte. Zu sehr waren auch in Flensburg die Planungsvorstellungen von den städtebaulichen Nachkriegsleitbildern der autogerechten Stadt bestimmt, in der alle städtischen Funktion voneinander separiert und durch leistungsfähige, breite Verkehrstrassen getrennt werden sollten.

Ein Blick zurück auf die gesellschaftliche und bauliche Situation der Altstadt in den 1960er Jahren mit ihren seit der Industrialisierung durch Umbauten, Abbrüche, neue Hafen- und Verkehrsanlagen etc. verursachten Struktur-, Funktions- und Gestaltveränderungen bildet den Ausgangspunkt der Dokumentation. Die ausgehenden 1960er Jahre sind bundesweit eine Zeit des Aufbruchs, der langsamen Wiederentdeckung des baukulturellen Erbes, der kulturellen Kontroversen über den richtigen Umgang mit der zunehmend als wertvoll erachteten historischen Bausubstanz und dem städtebaulichen Erscheinungsbild historischer Altstädte. Auch in Flensburg wurden diese Diskussionen leidenschaftlich geführt.

Die beginnenden 1970er Jahre symbolisieren bundesweit einen gesellschaftlichen Wertewandel hin zur Altstadt, der auch in Flensburg vollzogen wird. In diese Zeit fallen die wichtigsten gesetzlichen, planerischen, denkmalpflegerischen, politischen und finanziellen Weichenstellungen für die Flensburger Altstadtsanierung.

In der Flensburger Stadtverwaltung wird zur Steuerung der Sanierung eine ämterübergreifende Arbeitsgruppe eingesetzt, Vorbereitende Untersuchungen und städtebauliche Wettbewerbe werden durchgeführt, erste Sanierungskonzepte, Sozialplanungen und Strategien zur Bürgerbeteiligung erarbeitet, das Stadtbild wird untersucht, eine Gestaltungssatzung erarbeitet, städtebauliche Rahmenpläne aufgestellt und ein Sanierungsbeirat gebildet. 1972 beschließt die Ratsversammlung die ersten Sanierungssatzungen für die Blöcke 6, 8 und 10 in der nördlichen Altstadt. Die Altstadtsanierung wurde von verschiedenen Sanierungsträgern durchgeführt; seit dem Jahr 2003 ist der treuhänderische Sanierungsträger

die Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (FGS), eine Tochtergesellschaft der Stadt Flensburg, für die Sanierungsverfahren in der Stadt zuständig.

Zwischen den ersten Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung 1970, initiiert bereits 1968, und dem Beginn der ersten baulichen Sanierungsmaßnahme 1976 im Block 6, 8 und 10 liegt ein vergleichsweise kurzer Zeitraum von etwa sechs Jahren. Das Tempo der Flensburger Altstadtsanierung nimmt seit 1976 stetig zu, nicht nur im baulichen und städtebaulichen Sinne, sondern auch im Aufbau vom Beteiligungsgremium und der Wahrnehmung von Beteiligung.

Im Planungs- und Sanierungsverlauf haben praktische Erfahrungen sowie wechselnde ökonomische und gesellschaftliche Rahmenbedingungen mehrfach zu Anpassungen der Sanierungsstrategien geführt. Die anfänglichen, teilweise flächenhaften Abbrüche erhaltenswerter historischer Gebäude im Inneren der Sanierungsblöcke und der Neubau normierter Wohnungsgrundrisse hinter historischen Fassaden weichen mehr und mehr einer denkmalgerechten Gebäudeerhaltung, die zunehmend als kulturell und ökonomisch wertvoll erachtet wird. Gebäudeabbrüche in den Innenhöfen werden durch behutsame Eingriffe in die städtebaulichen und baulichen Strukturen abgelöst. Kennzeichnend für ein gewandeltes Sanierungsverständnis sind ein bewusster Umgang mit schützenswerter Bausubstanz und eine auf Erhaltung ausgerichtete Erneuerung städtebaulicher Strukturen.

Kennzeichnend für ein verändertes Verständnis von Sanierung ist vor allem auch die aktive Bewohnerbeteiligung. Es herrscht ein anderer, demokratischer Umgang mit den Menschen, die in der Altstadt leben und arbeiten. Sie werden von Beginn an in die Sanierungsplanung einbezogen.

Für die strukturschwache Grenzstadt zu Dänemark erweist sich die Altstadtsanierung zudem als ein Konjunkturprogramm mit spürbaren wirtschaftsfördernden und beschäftigungsfördernden Effekten. Denn jeder Euro öffentlicher Fördermittel löst ein Mehrfaches an privaten Sanierungsinvestitionen aus.

Die wichtigsten Stationen der etwa fünf Jahrzehnte umfassenden Flensburger Altstadtsanierung werden in der Dokumentation nachgezeichnet und aus unterschiedlichen Blickwinkeln beschrieben. Die thematische Vielfalt der Beiträge verdeutlicht die Komplexität des Sanierungsgeschehens. Sie zeigt auch die gesellschaftlichen, zeitlichen und finanziellen Zwänge und Chancen, in denen sich Städte mit sanierungsbedürftigen Altstädten befinden.

Die Erhaltung, Erneuerung und Entwicklung einer historischen Altstadt ist ein immerwährender Prozess, der von Generation zu Generation fortgesetzt werden muss. Er benötigt auf Nachhaltigkeit und Konsens angelegte Sanierungsstrategien, Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft von Stadtgesellschaft und Stadtpolitik, die Bereitschaft der Stadt, die erforderlichen Haushaltsmittel zur Verfügung zu stellen sowie Geduld für die vergleichsweise langen Umsetzungszeiträume.

Auf Dauer kann dies nur gelingen, wenn Altstadtsanierung als Teil einer gesamtstädtischen Entwicklung verstanden wird. Erforderlich sind somit politisch verbindliche Ziele und eine fundierte Aufgabenteilung zwischen dem Altstadtzentrum, den Stadtteilen und idealerweise auch den Flensburger Umlandgemeinden. Gefragt sind Berechenbarkeit und Kontinuität der Planungs- und Sanierungsmaßnahmen. Diese müssen über die Kurzfristigkeit kommunalpolitischer Wahlperioden hinaus Bestand haben.

Trotz der insgesamt erfolgreichen Altstadtsanierung benötigt die Stadt Flensburg auch künftig finanzielle Unterstützung, um den erreichten Sanierungsstatus dauerhaft zu erhalten. Denn das ist das eigentliche Ziel aller Sanierungsaktivitäten: die Flensburger Altstadt als Identität stiftenden Ort von besonderer Schönheit und baugeschichtlicher Bedeutung als ein lebendiges Stadtzentrum für kommende Generationen zu erhalten.

In eigener Sache

Aufgrund der Komplexität und der Wechselbeziehungen der verschiedenen Themen im Sanierungsprozess lassen sich Wiederholungen zum besseren Verständnis einzelner Kapitel nicht vermeiden.

Zugunsten einer besseren Lesbarkeit muss leider auf die grammatisch feminine oder auf die gegenderte Form (Bürger*innen) verzichtet werden. Die maskuline Form (Bürger) bezieht die Feminine und diverse Formen mit ein.

Danksagung

Die Erarbeitung einer Dokumentation über die Flensburger Altstadtsanierung war nur mit Unterstützung der vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Sanierungsträgers, der städtischen Ämter sowie Menschen, die in den Gebieten arbeiten und leben, möglich.

Sie alle haben bereitwillig ihr Wissen und ihre eigenen Erfahrungen des Sanierungsgeschehens bereitgestellt. Ohne ihre tatkräftige Unterstützung und freundliche Mithilfe hätte die umfangreiche Dokumentation nicht entstehen können. Dafür möchte ich an dieser Stelle allen Beteiligten herzlichen Dank sagen.

Ein besonderer Dank geht an Herrn Pagel und Herrn Myska für ihr Verständnis und ihre Geduld bei vielen Gesprächen und Diskussionen. Herr Pagel hat mir durch Erzählungen und Spaziergänge die Flensburger Altstadt aus Expertensicht nahe gebracht und das Entstehen des Buches begleitet. Er hat mir Türen geöffnet zu Gesprächspartnern und Gesprächspartnerinnen, die die Sanierung der Flensburger Altstadt erlebt, erlitten oder gestaltet haben. Mit einigen von ihnen und weiteren Schlüsselpersonen konnte ich ausführliche Interviews führen, die mir wertvolle Einblicke in den Sanierungsprozess der Altstadt von Anbeginn bis heute schenken konnten. Denn neben dem ›Eintauchen‹ in die Dokumente, Protokolle, Akten und sonstige Unterlagen, deren Analyse und Bewertung sind die Erinnerungen wesentliche Säulen der Erkenntnisse. Die Gespräche und Interviews habe ich mit individuellen Gesprächsleitfäden geführt. »Zufällige« Gespräche zur Altstadtentwicklung mit Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Gewerbetreibenden gaben mir weitere Einblicke zu den erhobenen Daten. Ihnen allen gehört mein ganz herzlicher Dank.

Bei Frau Ritschel vom Sanierungsträger möchte ich mich besonders bedanken. Sie stand für die Plan- und Bildauswahl immer unterstützend zur Verfügung. Zudem vertieften die Rundgänge mit ihr mein Verständnis für die Sanierung und das Leben in der Altstadt.

Und einen herzlichen Dank an Frau Jepsen-Carlsen! Sie hat mir das ›Abtauchen‹ in die Dokumenten- und Aktensammlung des Sanierungsträgers in den Katakomben des Technischen Rathauses sehr erleichtert! Ich danke auch Herrn Dr. Schwensen, dem Leiter des Flensburger Stadtarchivs, für seine wertvollen, fachlichen Hinweise!

Darüber hinaus bedanke ich mich sehr bei meiner Kollegin Jarste Holzrichter, deren technische und gestalterische Fertigkeiten bei der Bild- und Planbearbeitung entscheidend zur Fertigstellung der Dokumentation beigetragen haben. Sie hat außerdem die Lektoriatsfunktion übernommen und mir als Fachfrau mit Rat und Tat zur Seite gestanden. Außerdem bedanke ich mich bei meinem Kollegen Michael Schöndienst, der mich bei einer Reihe von Interviews durch Protokollieren unterstützt hat.

Helga Rake

Ein Blick in die ersten Jahrzehnte nach 1945

Das Ende des Zweiten Weltkrieges wird deutschlandweit mit dem 8. Mai 1945 angegeben. Zuvor hatten bereits Teile der deutschen Wehrmacht, nach dem Selbstmord Hitlers am 30. April 1945, die Kämpfe eingestellt. Die Gesamtkapitulation wurde in der Nacht vom 8. auf den 9. Mai 1945 in Berlin-Karlshorst unterzeichnet. Mit der Unterzeichnung der Kapitulation in der Nacht am 9. Mai 1945 ging alle öffentliche Gewalt auf die Alliierten über. Die Kapitulationserklärung hatten die drei Oberbefehlshaber der Wehrmachtteile, u. a. Generalfeldmarschall Wilhelm Keitel, unterschrieben. Großadmiral Karl Dönitz, der von Hitler zu seinem Nachfolger ernannt worden war, hatte die Kapitulation letztlich akzeptiert.[1]

Allerdings gestaltete sich die Lage in Flensburg zuvor etwas anders.[2] Am 3. Mai 1945 hatte Dönitz in Flensburg »aus einigen in den Nordraum ausgewichenen Reichsministern eine geschäftsführende Reichsregierung« mit Regierungssitz im Sonderbezirk Mürwirk, in der Marineschule, gebildet. Ziel war ursprünglich, Teilkapitulationen für den Nordwestraum zu erwirken sowie u. a. zu erreichen, dass Soldaten, die aus dem Osten kamen, sich britischen Streitkräften ergeben konnten. General Eisenhower als Oberkommandierender der Alliierten bestand allerdings auf einer bedingungslosen und gleichzeitigen Kapitulation im ganzen Land und an allen Fronten.[3]

Am 23. Mai 1945 endete auch das »Dritte Reich« mit der medienwirksamen Festnahme der provisorischen bzw. geschäftsführenden Regierung, der Nachfolgeregierung Hitlers, mit ihrem Anführer Großadmiral Karl Dönitz[4] und weiteren Repräsentanten durch britische Truppen.

Nachkriegssituation

Die Stadt Flensburg hatte nun auf allen Ebenen mit den Folgen des Krieges zu kämpfen: Politisch, sozial, ökonomisch und baulich-städtebaulich. Binnen eines Jahres wuchs die Stadt um mehr als 42 000 Menschen, überwiegend Geflüchtete, Vertriebene, Rückkehrer und Menschen aus Konzentrationslagern, auf mehr als 102 000 Einwohner.[5] Diese Menschen mussten untergebracht, die Not der Bevölkerung gelindert und Produktionsbedingungen für die Wirtschaft geschaffen werden.

Die Kriegswirtschaft hatte zuvor Produktionsstätten und Betriebe in den Ruin getrieben und Arbeitskräfte ausgebeutet. Die Betriebe waren zu einem raschen Wechsel zur Zivilproduktion nicht in der Lage. Arbeitskräfte fehlten genauso wie das Wissen um Produktionsverfahren. Die Wirtschaft Flensburgs stand am Abgrund. Rohstoffe waren genauso wenig vorhanden wie ein Angebot an Waren. Schon vor Ende des Krieges hatte in den Jahren 1943 bis 1945 eklatanter Waren- und Materialmangel geherrscht, der sich in den ersten Nachkriegsjahren fortsetzte.

Die Versorgung der Bewohner war auch nach dem Krieg äußerst eingeschränkt. Die Läden in der ganzen Stadt waren leer, viele Ladengeschäfte mussten schließen und waren dem Verfall preisgegeben. Ab dem 15. Oktober 1945 wurden in der britischen Zone Lebensmittel und Gebrauchsgüter rationiert und nur gegen Lebensmittelkarten ausgegeben. Die Rationen deckten kaum das Existenzminimum ab. Erwachsene erhielten lediglich 1200 Kalorien pro Tag, häufig musste man, da der Mangel so groß war, mit der Hälfte auskommen. Das Elend nahm immer mehr zu. Notküchen wurden eingerichtet, in denen eine dünne Suppe ausgeteilt wurde. Hamsterfahrten aufs Land, um Wertsachen gegen Lebensmittel zu tauschen, waren an der Tagesordnung, ebenso wie der Tauschhandel auf dem Schwarzmarkt.[6]

Zum Hunger kam die klirrende Kälte im Winter 1946/1947, die alles Leben lähmte. Kohle für den Hausbrand wurde nur den lebenswichtigsten Betrieben zugeteilt. Zum Heizen fällten viele Flensburger über Nacht Bäume in den Parks, auf Friedhöfen und in der ganzen Stadt. Die wenigen Vorräte an Kartoffeln oder Steckrüben, die auf den Hamsterfahrten aufs Land ergattert wurden, erfroren in den Kellern oder Vorratskammern. Strom- und Gassperren in den Haushalten erschwerten den Alltag zusätzlich.

Unterkünfte und Wohnen

Es herrschte eine katastrophale Wohnungsnot in der ganzen Stadt. Die Geflüchteten und Vertriebenen lebten zeitweise in 26 Barackenlagern oder in Schulen, Kasernen, Versammlungshäusern, Gaststätten, Bretterverschlägen, Kellern und in von der Bauaufsicht für unbewohnbar erklärten Wohnungen. Sie wohnten dort dicht gedrängt, schliefen vielfach auf Fußböden, auf Strohmatten und sogar im Freien, oder sie waren im Rahmen der Zwangsbewirtschaftung von Wohnraum[7] bei Flensburger Bürgern untergekommen – für alle Beteiligten eine sehr belastende Situation. Rund 20 000 Geflüchtete wurden in Wohnungen von Flensburger Bürgern eingewiesen. Laut Verfügung der britischen Militärregierung Ende 1945 sollten jedem Bürger in Flensburg, unabhängig davon, ob er Wohnungsinhaber war oder dort untergebracht wurde, 3,5 qm Wohnraum zustehen. Die bis 1951 entstanden Neubauten standen in keinem Verhältnis zu der herrschenden Wohnungsnot.[8]

Die Zwangsbelegung stieß schnell an ihre Grenzen. So wurden für viele Menschen die Notunterkünfte für mehrere Lebensjahre zur Dauerwohnstatt. Die Stadt Flensburg hatte es sich aufgrund der Wohnungsknappheit zur Aufgabe gemacht, die Wohnlager zumindest menschenwürdig auszustatten.[9] Noch zu Beginn der 1960er Jahre kam es vor, dass sich Bürger Flensburgs für Zimmer in den Wohnlagern bewarben.[10]

In der Altstadt

Die Flensburger Altstadt kann mit dem Schicksal vieler Städte, die im Bombenhagel fast völlig zerstört worden waren, nicht verglichen werden. Die Altstadt blieb trotz mehrerer Luftangriffe von Bomben relativ unversehrt. So ist am 18. August 1942 ein Flächenbrand-Angriff auf die Stadt gestartet worden, er scheiterte jedoch infolge einer Fehlnavigation. Der größte Angriff wurde am 19. Mai 1943 von amerikanischen Bombern geflogen. Er zerstörte gezielt die Werft und verursachte erhebliche Schäden in der Nordstadt. Ein Großangriff, der gegen Ende des Krieges am 23. April 1945 erfolgen sollte und vermutlich die gesamte Altstadt zerstört hätte, ist wegen einer dichten Wolkendecke abgebrochen worden.[11] Kurz vor der Kapitulation flogen die Alliierten einen Angriff auf die Flensburger Südstadt, dazu kamen Tagesangriffe mit Bordwaffenbeschuss.[12] Selbst gegen Ende des Krieges hörte die Angst nicht auf.

Weitere Luftangriffe der Alliierten trafen am Rande der Altstadt im Norden bedeutende Industriebetriebe wie die Fahrzeugwerke Nord, die Ofenfabrik, Rüstungs- und Versorgungsbetrieben und die Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft (gegründet 1872), die dort mit ihrer U-Boot-Produktion ansässig waren. Sie trafen nicht nur die Werft mit deren in der Nähe liegenden Industriebauten, sondern auch Wohnhäuser in der Neustadt und Nordstadt.[13]

Die relative Unversehrtheit der Altstadt hatte zur Folge, dass viele der Geflüchteten, Vertriebenen und Evakuierten aus Konzentrationslagern in der Altstadt einquartiert wurden.[14] Die Diskussion um Wiederherstellung des vertrauten Stadtbildes oder um Neubeginn, d. h. um grundlegende Änderungen des historischen Stadtbildes, wie sie in vielen Städten geführt wurde, stellte sich somit für Flensburg direkt nach dem Krieg nicht. Die Auseinandersetzung um neue städtebauliche Akzente in der Altstadt versus Erhalt begann erst später in den 50er und 60er Jahren. Es ging zunächst um die Linderung der Wohnungs- und sozialen Not.

Die Häuser und Wohnungen der Altstadt waren schnell extrem überbelegt und dadurch die Wohnsituationen und Lebenslagen dramatisch. Zahlreiche Wohnungen befanden sich in einem katastrophalen baulichen Zustand. Während des Krieges konnten die Häuser in der Altstadt, besonders in den letzten Kriegsjahren, nicht instandgesetzt werden,[15] denn Material und Arbeitskräfte fehlten. Das Ende des Krieges brachte noch keine Besserung. Bedingt durch die extreme Überbelegung, die verfallenen Häuser und mangelhafte sanitäre Ausstattungen herrschten gesundheitsgefährdende Zustände.[16] Kaum vorstellbar für uns heute, die wir in komfortablen Verhältnissen leben: Die Gemeinschaftstoiletten für mehrere Familien befanden sich auf dem Hof oder dem Treppenabsatz, sogar noch lange nach dem Krieg. Konflikte zwischen den Wirts- und Gastfamilien waren angesichts der vielfältigen Belastungen unausweichlich.

Das dicht gedrängte Wohnen in den heruntergekommenen Bau- und Raumstrukturen der Altstadt musste noch lange hingenommen werden. Das Bauwesen lag direkt nach dem Krieg brach, die Versorgungslage mit Baumaterial war ausgesprochen schlecht. Grundlagenmaterial wie Kohle, Kalk, Zement und Maschinen fehlten. Außerdem gestattete die Vermögens- und Einkommenssituation vieler Eigentümer in der Altstadt, bei

Abb. 1 Südteil der Süderfischerstraße in den 1970er Jahren

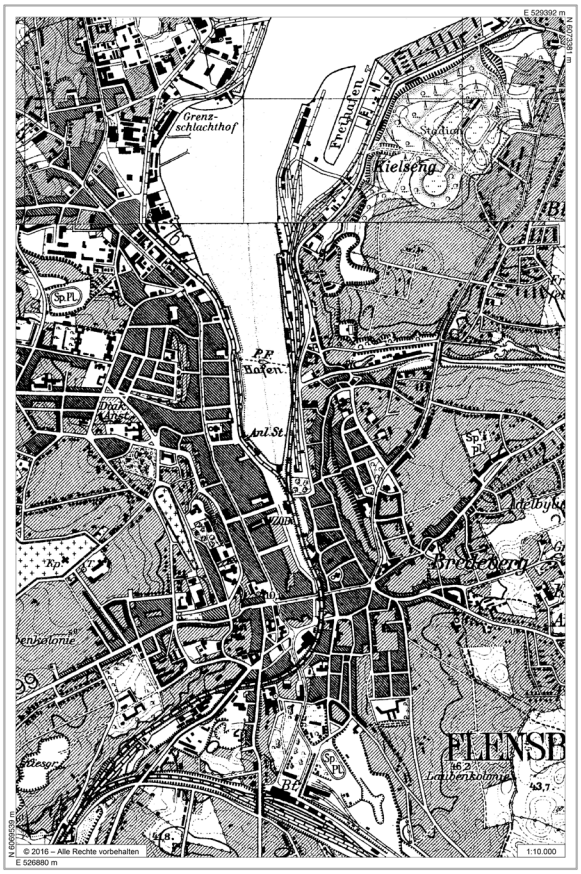


Abb. 2 Flensburg 1954

einer kleinteiligen Eigentümerstruktur, nicht einmal einfache Reparaturen. Auch fehlten die notwendigen Ersatzteile. Die Einnahmen aus den Mieten boten ohnehin keine finanzielle Grundlage für eine Instandsetzung oder Modernisierung. So mussten die Überbelegung und die intensive Nutzung der Häuser in den Nachkriegsjahren zu einem weiteren Niedergang zahlreicher Häuser, teilweise bis zur Baufälligkeit, führen.[17]

Der Neubeginn

Erst nach der Währungsreform 1948 konnte die Bautätigkeit wieder beginnen, wesentlich bedingt durch das European Recovery Program, das europäische Wiederaufbauprogramm (ERP – »Marshallplan«)[18], das von den USA initiiert und von US-Präsident Harry S. Truman am 3. April 1948 in Kraft gesetzt wurde. Mit diesem Programm, das zunächst auf vier Jahre angelegt war, sollte die Produktion in den vom Krieg betroffenen europäischen Ländern wieder in Gang gesetzt, gesteigert und der Handel ausgeweitet werden – letztendlich zur Stärkung der amerikanischen Absatzmärkte. In den Jahren 1948 bis 1957 wurden mehr als 13,2 Milliarden Dollar in die Hilfe für Europa und den Wiederaufbau gesteckt; mit hohen Investitionen wurde die westdeutsche Wirtschaft angekurbelt.[19]

Der Marshallplan und die Währungsreform (20. und 21. Juni 1948) bewirkten einen Produktions- und Handelsaufschwung in Deutschland. Damit und mit der Freigabe des Wohnungsbaus 1948 durch die Alliierten war der Weg für den Wiederaufbau der Städte geebnet.

Auch wenn nun durch die Ankurbelung der Produktion Baustoffe zur Verfügung standen, war die Frage der Finanzierung des Aufbaus bzw. Wiederaufbaus[20] in dieser frühen Nachkriegszeit noch nicht gelöst. Wie in allen deutschen Städten war die Haushaltslage in Flensburg äußerst angespannt: Öffentliche und private Mittel waren knapp. Zwar war die Preisbindung in Verbindung mit der Währungsreform aufgehoben worden; dies galt

Abb. 3 Wohnhäuser in der Süderfischerstraße, Juni 1983

jedoch nicht für die Wohnungsmieten und Bodenpreise. Somit konnten aus den Mieten noch immer nicht die notwendigen Reparaturen, Instandsetzungen oder Modernisierungen finanziert werden.[21]

Flensburg war mit der Unterbringung der hohen Anzahl von Geflüchteten, Vertriebenen, Rückgekehrten und Evakuierten logistisch, wirtschaftlich, sozial und emotional überfordert. Das Barackenräumprogramm, das 1952 von der Landesregierung Schleswig-Holstein auf den Weg gebracht wurde, sollte Abhilfe schaffen. Es wurde gespeist aus Bundes- und Landesmitteln. Auf Dauer konnte es nur in Verbindung mit einer gezielten Wohnungsbaupolitik und Wohnungsbauförderung wirksam werden.[22] Somit wurde durch den öffentlich geförderten Wohnungsbau in Schleswig-Holstein die wesentliche Voraussetzung für eine Umsiedlung der Bewohner in neu errichtete Wohnungen geschaffen. Gleichzeitig hatte die Stadt Flensburg den Ausbau von Dachgeschossen im Rahmen des Wohnungsnotprogramms und gezielte Verbesserungsmaßnahmen an den Lagern vorgenommen, um die schlimmste Wohnungsnot zu lindern.

Zur wirtschaftlichen Lage

Zur Wohnungsnot kam erschwerend hinzu, dass die wirtschaftliche Lage der Stadt und ihrer Bewohner sich trotz Marshallplan und Währungsreform nur langsam erholte. »Die wirtschaftliche Entwicklung Flensburgs nach 1945 war einerseits durch die unmittelbaren Kriegsfolgen, andererseits durch eine weitere Verschlechterung der Standortbedingungen gekennzeichnet«.[23] Flensburg war in eine Abseitslage geraten: Handelswege, Handelsbeziehungen und Absatzmärkte gingen durch die Ost-West-Teilung verloren. Dies betraf vor allem die Häfen der östlichen Ostsee bis hinein in den Finnischen Meerbusen; auf dem Landwege die Wirtschaftsbeziehungen zu den Städten jenseits der innerdeutschen Grenze.

Das Jahr 1948 zeigte, dass industrielle Produktionsstätten zwar erhalten geblieben waren, doch Produktionsmittel und Absatzmärkte fehlten. Insofern war die Flensburger Wirtschaft noch nicht dazu in der Lage, der Bevölkerung genügend Arbeitsplätze zur Verfügung zu stellen. Mit einer Arbeitslosenquote von 30%[24] waren dementsprechend keine Mieten zu erwarten, die ein Mindestmaß an Reparaturkosten ermöglicht hätten. Erst in den 1950er Jahren erfolgte der wirtschaftliche Aufschwung, der zunächst eng mit der Industrie, u. a. der Flensburger Schiffbau-Gesellschaft (FSG), der Schifffahrt und dem beginnenden Rumhandel zusammenhing.[25]

In den Folgejahren hatte die Stadt Flensburg eine Reihe weiterer wirtschaftlicher Barrieren zu überwinden: Sie war als Grenzstadt Außenposten des nationalen Marktes gewesen. Ab 1957 (»Römische Verträge«) lag sie am äußersten Rand der neu gegründeten Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) und damit nicht im Mittelpunkt großer Entwicklungsmöglichkeiten. Als Reaktion auf die EWG schlossen sich die skandinavischen Länder zur Wirtschaftsföderation EFTA zusammen. Die Staatsgrenze wurde nun zur »Trennungslinie zwischen zwei Wirtschaftsblöcken«.[26] Im Nachhinein war das nicht unbedingt ein Nachteil, denn dänische Unternehmen entschlossen sich als Reaktion auf die EWG zu einer Ansiedlung in Flensburg und dessen Region.[27]

Der wirtschaftliche Aufschwung, der mit einer Vergrößerung von Betrieben, Rationalisierung und Konzentration mehrerer Betriebe sowie mit einer Vergrößerung des Warenangebotes einherging, stellte große Anforderungen an die Stadtstruktur, die die Altstadt nicht erfüllen konnte.

Eine Antwort auf die Wohnungsnot: Stadterweiterung und neue Leitbilder

Verbunden mit dem wirtschaftlichen Aufschwung ging eine stetig steigende Bautätigkeit einher. Von 1949 bis 1955 wurden von der städtischen Wohnungsbaugesellschaft mbH, dem Selbsthilfebauverein, der Arbeiterbauverein und der Wohnungsbaugesellschaft »Neue Heimat« insgesamt 3.384 Wohnungen fertiggestellt. Die Wohnungsbaugesellschaften nutzten intensiv das Wohnungsbauförderprogramm des Landes und des Bundes (vgl. o.) sowie das Kleinsiedlungsprogramm und Selbsthilfeprogramm des Landes. Dennoch lebten noch viele Menschen in Barackenlagern (im Jahr 1959 waren es noch 3200) und in beengten Verhältnissen in der Altstadt.[28]

Städtebaulich reagierte die Stadt auf die Wohnungsnot mit extensiver Siedlungsflächenentwicklung. Schließlich galt es, nicht nur die überfüllte Altstadt wieder zu entlasten, sondern auch die Zwangsbewirtschaftung von Wohnraum auf gesamtstädtischer Ebene zu beenden. Ebenso musste für die Geflüchteten, die in Barackenlagern oder anderen Notunterkünften wohnten, menschenwürdiger Wohnraum geschaffen werden.

Parallel dazu ging es darum, Flächen für ein neues, modernes Wirtschaftsleben mit besseren Produktionsbedingungen zu entwickeln und bereitzustellen. In der Altstadt waren auf den schmalen Grundstücken mit den historischen Kaufmannshöfen und Handwerkerhäusern Flächen für moderne und größere Gewerbeanlagen nicht ausreichend vorhanden, um bestehende Betriebe zu modernisieren oder neue, innovative Unternehmen anzusiedeln.

Flensburger Stadterweiterung

Auch wenn man in Flensburg nicht uneingeschränkt – wie in den vielen zerstörten Städten – von Wiederaufbau in rein baulich-städtebaulichem Sinne sprechen konnte, so befand sich die Stadt insgesamt in einer Zeit des Aufbaus und der räumlichen Erweiterung. Neue Wohngebiete entstanden, bestehende Siedlungen wurden erweitert, Gewerbeflächen »auf der grünen Wiese« wurden entwickelt. Die Stadt Flensburg mit ihren Stadterweiterungsgebieten folgte den bundesweiten städtebaulichen Leitvorstellungen einer gegliederten, aufgelockerten Stadt, verbunden mit einer strikten Trennung von Wohnen und Arbeiten und, letztlich als Folge der Funktionstrennung, einer autogerechten Stadt.

Nach Ende des zwölfjährigen nationalsozialistischen Regimes wurden – im Zusammenhang mit der Diskussion um Wiederherstellung gegenüber grundlegenden Veränderungen der Stadtstrukturen – neue Vorstellungen der Stadt entworfen. »Nach dem Alpdruck des Krieges schien nun ein alter Traum Wirklichkeit werden zu können, der seit Entstehen der großen Industriestädte schon vor diesem Krieg – und auch in anderen Ländern – immer wieder in farbigen Bildern ausgemalt worden war: Durchdringung von Stadt und Natur, Auflösung der Großstädte in »Stadtlandschaften« mit breit ausschwingenden Freiräumen zwischen den Bauten als Kontrast zur steinernen Stadt des 19. Jahrhunderts mit Mietskasernen, Hinterhöfen und Korridorstraßen.«[29] Über diese Leitziele für die neuen Wohngebiete an den Stadträndern herrschte deutschlandweit unter vielen Architekten und Stadtplanern Einigkeit.

Die Erscheinungsbilder der Flensburger Siedlungen veränderten sich in diesem Sinne stark. Die Freiflächen um die ursprünglich kleinen dörflichen Siedlungskerne herum wurden westlich und östlich der Förde sowie im Süden der Stadt vielfach mit Wohnblöcken bebaut. Diese Bebauung wurde mit Mehrfamilien-, Zweifamilien- und Reihenhäusern und Grün durchmischt und ergänzt. Den unterschiedlichen Wohnansprüchen und den sozialen Gruppen sollte durch diese Mischung Rechnung getragen werden, wie auch der Nachbarschaftsgedanke in dem Zuschnitt der Siedlungen seinen Ausdruck fand. Das Siedlungsgefüge stellte sich überwiegend ähnlich dar und verlor seinen dörflichen Charakter.[30]

Die Stadt wuchs vornehmlich östlich der Förde, »die Höhe hinauf, wo das Gebiet der 1910 eingemeindeten Dörfer das erforderliche Bauland bot«.[31] In den 50er und 60er Jahren entstanden die Vorstädte und moderne Erweiterungen als reine Wohngebiete wie z. B. in Mürwik, Fruerlund oder Engelsby östlich der Förde sowie Rude südlich der Innenstadt.[32] In diesen vier Siedlungen war der Gedanke der Gartenstadt in gegliederter, aufgelockerter und dabei variierter Form virulent. Wie im Gartenstadtmodell zum Ende des 19. und Beginn des 20. Jahrhundert finden sich – entsprechend dessen Grundgedanken – Forderungen nach Schaffung gesunder Wohn-

Abb. 4 Planung Fruerlund

verhältnisse, nach größtmöglicher Nähe zu Natur und Landschaft sowie nach Trennung sich gegenseitig beeinträchtigender Nutzungen wieder.[33] [34]

Mit diesen strukturellen Stadterweiterungen veränderten sich die Lebensformen: In den neuen Wohnsiedlungen der ersten zwei Nachkriegsjahrzehnte, die einen Großteil der städtischen Flächen ausmachten, spielte sich kaum städtisches Leben im soziokulturellen Sinne ab.

Zwar boten die Einkaufszentren (z. B. Mürwik) für die Haushalte die notwendigen Waren des täglichen und periodischen Bedarfs und ermöglichten den Frauen Kontakte, auch gab es die Kirchen und Gemeinderäume, doch zu kulturellen und sozialen Ereignissen fuhren die Menschen in die Altstadt, genauso wie für den Kauf zentrenrelevanter Waren. Hauptsächlich besorgten Frauen den Haushalt, auch wenn sie berufstätig waren.

Damit folgten die Leitbilder einer aufgelockerten Stadt nicht nur der strikten Funktionstrennung zwischen Wohnen und Arbeiten, sondern führten im Ergebnis zur Trennung der Lebenswelten von Frau und Mann. Der Lebensalltag der Frauen spielte sich vorwiegend in der Wohnsiedlung ab. Durch ihre Verantwortung für Haushalt und Kindererziehung waren die Frauen intensiver an den Wohnort gebunden, während der Mann seinen Arbeitsplatz in der Stadt, ggf. sogar in der Altstadt hatte. Frauen waren an der Teilhabe der städtischen Öffentlichkeit und des politischen Lebens also deutlich eingeschränkt.

Dennoch entsprachen die Siedlungen und Siedlungserweiterungen den Vorstellungen vieler Menschen nach neuen Lebensformen und, eng damit verbunden, nach Wohnen im Grünen. Nach den dunklen Jahren und Schrecken des Krieges wünschten sich die Menschen neue, klare Strukturen, Helligkeit und Ruhe. Eine Heimat in friedvoller, naturnaher Umgebung für das Wohl der Kinder war ebenso begehrt wie eine modern ausgestattete Wohnung. Noch lange, weit über die 50er Jahre hinaus, übten die Erweiterungsgebiete eine große Anziehungskraft aus. Nicht nur Geflüchtete und Heimatvertriebene zog es in die »neue Heimat«. Auch alteingesessene Bürger, insbesondere aus der Altstadt, hatten sich gern für Wohnungen in den Randgebieten der Stadt beworben.

Zum Planungsrecht

Die notwendige Stadterweiterung erforderte eine planungsrechtliche Grundlage, die mit den vorläufigen Wirtschaftsplänen der Stadt[35] von 1949 und 1960 der schnellen Entwicklung Rechnung trug und zügige Handlungs- und Umsetzungsoptionen bot. Diese Pläne sind nach dem Bundesbaugesetz vom 23.6.1960 nachträglich als Flächennutzungsplan anerkannt worden.

Der Flächennutzungsplan von 1968, der ein übergeordnetes Bild für die gesamtstädtische Entwicklung zeichnete, formulierte weiterhin die »scharfe Trennung zwischen Wohnen und Produktionsstätten« der Stadterweiterungsgebiete als Ziel. Gewerbeflächen sollten den Gebieten zugeordnet werden, was auch geschah.[36] Dabei ging der Flächennutzungsplan bis zum Jahre 1980 von rund 120 000 Einwohnern als mögliches Ziel aus und verfolgte dementsprechend eine Arrondierung begonnener Gebiete.[37]

Verkehr

Die strikte Funktionstrennung von Wohnen, Arbeiten und industrieller Produktion verursachte einschneidende Folgen für den Flensburger Verkehr. Der Ausbau der Wirtschaft bzw. die rasche Herstellung der Funktionsfähigkeit der Wirtschaftsunternehmen in Produktion, Logistik und Handel, inkl. grenzüberschreitender Wirtschaftstätigkeiten, erforderten erweiterte und neue Verkehrsstrukturen. In der Zeit des Aufbaus und der nachfolgenden »Wirtschaftswunderjahre« wurde dem Privatauto eine immer größere Bedeutung zugemessen, es wurde aus den Randgebieten Flensburgs für den Weg zur Arbeit genutzt und es wurde zum Statussymbol. Der Verkehr

Citybildung und Funktion der Altstadt

Die Altstadt bzw. Innenstadt trägt im Wirtschaftsplan 1960 ebenso wie im Flächennutzungsplan 1968 die Rolle des Haupteinkaufsgebiets bzw. Geschäftsgebiets. Als Oberzentrum des Landesteils Schleswig übernimmt sie dementsprechend eine umfassende, regionale Funktion. Dabei sollen die »neuentstehenden und sich im Umbau befindlichen Kaufhäuser (…) dort neue Akzente« setzen und ihren Beitrag zur Citybildung leisten.[41]

Erklärtes Ziel der Entwicklung des Stadtzentrums war eine durch »Mischung von Geschäfts-, Büro- und Wohnräumen sowie Hotels, Restaurants und kulturellen Stätten« ausgestattete City, »so dass sich zu keiner Stunde eine Entvölkerung oder Verödung ergibt«, formulierte am 14.12.1967 in einer Rede zum Etat für das Jahr 1968 der damalige Oberbürgermeister Adler.[42] Diese »City« mit ihrem Hauptgeschäftsgebiet befindet sich heute noch zwischen dem Nordermarkt und Südermarkt/Angelburger Straße.

Lebendig sollten auch andere Teile der Altstadt durch den »Bau von gut ausgestatteten Wohnungen neben Büro-, Instituts- und Beherbergungsbauten« gestaltet werden, insbesondere die Norderstraße und die Angelburger Straße. Diese Abschnitte erschienen den Planern fußläufig zu weit vom eigentlichen Kern der City entfernt, um sie der City direkt zuzuordnen. Für das Gebiet zwischen Norderfischerstraße und Marientreppe wurde die Einrichtung eines Subcenters zur Nahversorgung der zukünftigen Bewohner und der dort arbeitenden Menschen sowie Gäste neuer Hotels empfohlen.[43]

Für die Altstadt, zumindest auf der westlichen Seite der Förde, rückte man mit dem Ziel einer Mischung von Wohnen, Geschäften und Dienstleistungen offensichtlich vom Prinzip der Funktionstrennung ab. Damit war allerdings noch keine Altstadtsanierung im Sinne eines Erhalts von historischen Strukturen und Bausubstanz der gesamten Altstadt verbunden. Im Gegenteil: Hier zeigt sich deutlich, dass die Citybildung und damit die Altstadtsanierung vornehmlich von wirtschaftlichen Interessen geprägt war und den Schutz des historischen Stadtbildes in den Hintergrund stellte.

In den fünfziger und frühen sechziger Jahren standen folglich für die Altstadt Empfehlungen im Vordergrund, die auf eine grundlegende Erneuerung althergebrachter Strukturen und auf neue Wege in der Architektur setzten. Drehte sich die Diskussion in anderen von Bombenhagel zerstörten Städte um Rekonstruktion des historischen Stadtbildes versus völligen Neubeginn, so war in Flensburg – auch aufgrund der heruntergekommenen und vernachlässigten Bausubstanz – in weiten Teilen der Altstadt von neuen Strukturen die Rede, die den Abbruch alter Gebäude und historischer Parzellenstrukturen erforderten.

Veränderungen im Altstadtgefüge durch Citybildung, Verkehr und funktionalen Gestaltungswillen

Die Abbrüche in der Flensburger Innenstadt hatten sich auf besonders markante, »meist in ihrer Bausubstanz ganz oder teilweise gesunde Bauten«[44] konzentriert, wie z. B. auf das alte Gymnasium am Klostergang, das alte, provisorische Rathaus am Holm 5 bis 9, das Bürgerhaus am Südermarkt 10 oder die Rote Straße 21.[45]

Infolgedessen entstanden im traditionellen Haupteinkaufsviertel – besonders in den Teilabschnitten Holm und Große Straße – zugunsten einer Einkaufsstraße mit moderner, funktionalistischer Architektur neue, maßstabsstabssprengende Geschäftsgebäude. Diese Gebäude veränderten die historische Altstadt radikal. Doch nicht nur die Vorderhäuser waren betroffen: Im Blockinneren wurden Flügel- und Hintergebäude entfernt und die Hofflächen für Parkgaragen, Parkplätze und Einkaufspassagen erschlossen.[46] Ein markantes Beispiel ist der Abbruch der Bürgerhausgruppe, ursprünglich ein großer Kaufmannshofs Holm 5 bis 9 aus dem 16. bis 18. Jahrhundert, die nach seinem Umbau der Stadtverwaltung als »provisorisches Rathaus« diente und noch 1853 unter Leitung des damaligen Stadtbaumeisters Laurits Albert Winstrup um das Ständehaus ergänzt worden war. Dieser historisch bedeutsame Gebäudekomplex musste einem Großkaufhaus weichen.[47]

Der Modernität zum Opfer fielen außerdem die Fassaden einer Reihe von historischen Gebäuden durch Überformung. Die für Flensburg typischen Kaufmannshöfe mit ihren repräsentativen Kaufmannshäusern, Kontoren und Speichern blieben zwar erhalten, verfielen jedoch zusehends, ebenso wie die kleineren Handwerkshöfe, Innenhofgebäude und Ganghäuser.

Der wirtschaftliche Aufschwung mit seinen wirtschaftlichen und funktionalen Ansprüchen breitete sich im historischen Stadtbild aus.

Abb. 6 Holm 7, bis 1864 »Regierungshof« mit Appellationsgericht, seit 1883 Rathaus der Stadt Flensburg. Abgebrochen 1964

Abb. 7 Holm 7, Warenhaus Karstadt (vormals Hertie), nach dem Umbau von 1989, Foto 2015

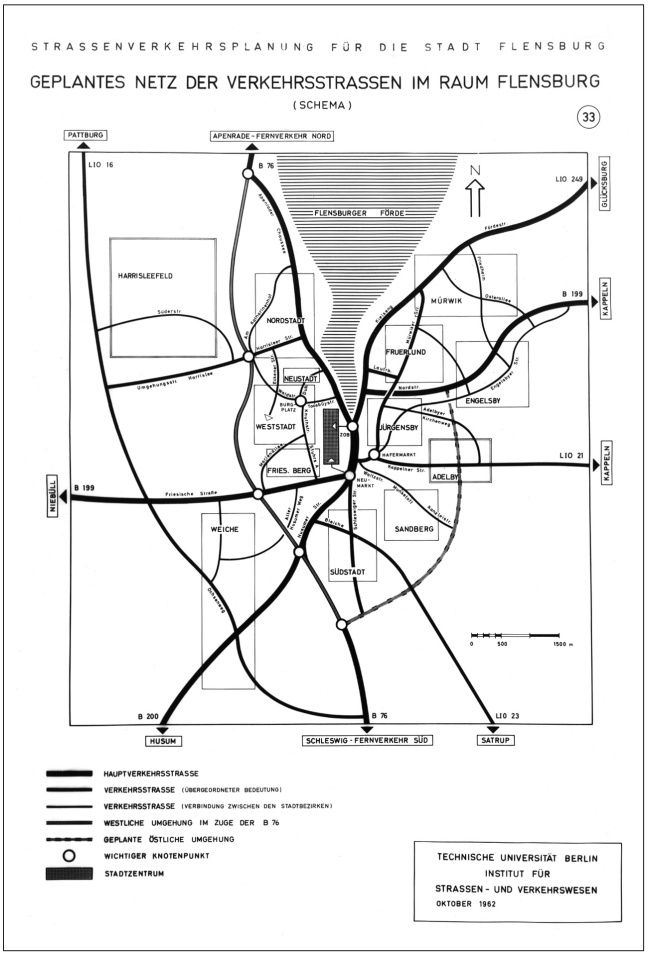
Abb. 8 Kloster zum Heiligen Geist, 2019

Die Norderstraße als Verlängerung der Haupteinkaufstraße zählte zwar nach dem Flächennutzungsplan 1968 nicht unmittelbar zur City, doch von baulichen Veränderungen war auch sie nicht ausgeschlossen (s. o.) Die dänische Bibliothek, Norderstraße 59, (1959) und das Gesundheitshaus, Norderstraße 58, (1975), zeugen heute noch davon.

Mit dem damals üblichen Verständnis von Sanierung, das im Wesentlichen einer Flächensanierung gleichkam, wurden an mehreren Stellen der Altstadt weitgehende Eingriffe in die Stadtstruktur vorgenommen. So wurde unweit des Südermarkts in unmittelbarer Nähe zum ehemaligen Heiligen-Geist-Kloster die kleinteilige Bebauung in der Töpferstraße sowie Gebäude des südlichen Teils der Roten Straße abgeräumt.[48] [49] Das Kloster zum Heiligen Geist verlor damit sein gewachsenes, städtebauliches Umfeld und ist als historisches Kloster kaum noch zu erkennen. Es wirkt wie ein verlorenes Kleinod inmitten von Parkgaragen, modernen Bauten und der direkt angrenzenden, mehrspurigen Friedrich-Ebert-Straße. Heute dient es als Seniorenheim.

Auswirkungen des Verkehrs auf das Stadtbild

Wesentlichen Einfluss auf das Stadtbild nahm der zunehmende Kraftfahrzeugverkehr, der grundlegende Veränderungen im städtischen Ausfall- und Durchfahrtsstraßennetz nach sich zog. So wurde auf der Grundlage des Plans Wehner die Friedrich-Ebert-Straße ausgehend vom Neumarkt in Verbindung mit Süderhofenden bis zum ZOB als Magistrale entwickelt. Vor ihrem Ausbau hatten sich hier die Durchfahrts- und Wirtschaftsverkehre sowie die innerstädtischen Verkehre zwischen Dänemark und Deutschland geballt. Durch die Fahrbahnerweiterung sollte sich die Leistungsfähigkeit mindestens verdoppeln und ein gleichmäßiger Verkehrsfluss erreicht werden.



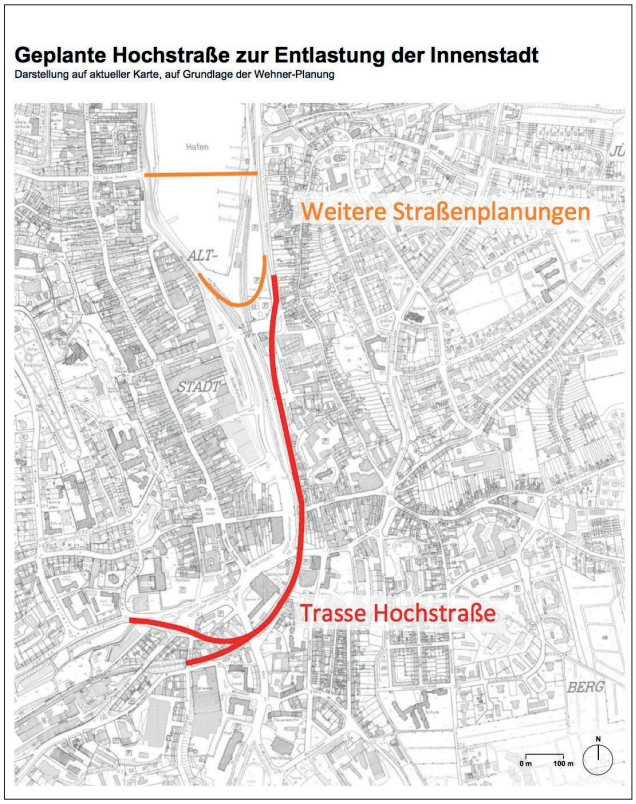


Abb. 9 »Geplantes Netz der Verkehrsstraßen im Raum Flensburg«, »Wehnerplan« 1962

Abb. 10 Prinzipskizze Altstadt auf der Grundlage des Wehnerplanes

Die Verbreiterung dieses Straßenabschnittes führte jedoch, trotz zweier verbindender Unterführungen, zu einer drastischen Trennung der Wohngebiete Angelburger Straße/Hafermarkt, St. Johannis und St. Jürgen auf der östlichen Seite von der westlich liegenden Innenstadt mit dem Südermarkt, Rote Straße, Holm, Große Straße und der Nördlichen Altstadt sowie zu einer Beschädigung der Altstadtränder.

Im Zuge des verkehrsgerechten Ausbaus der Strecke von Süderhofenden bis zur Rathausstraße entstanden am Rand, anstelle der alten Bebauung, mehrere Großbauten, die die – ohnehin durch den Straßenausbau entstandene – Trennung der Angelburger Straße in zwei Abschnitte allzu deutlich betonte. Der hohe Verkehrsbedarf hatte in der Innenstadt zudem den Aus- und Umbau des Hafendamms, der Nordstraße, der Straße Am Lautrupsbach sowie die Kreuzungsumbauten am Hafermarkt und am ZOB zur Folge.[50]

Eine überörtlich orientierte Verkehrstrasse, die als Hochstraße östlich der Bahnlinie zum Hafen und Hafendamm ausgebildet werden sollte, hätte zu weiteren erheblichen Eingriffen in die Bausubstanz der östlichen Altstadt geführt. Das historische Quartier Johannisviertel wäre zugunsten der Hochstraße und eines angrenzenden, modernen Dienstleistungszentrums abgebrochen worden. Im Flächennutzungsplan 1968 wurde noch am Hochstraßenprojekt festgehalten.[51] Der Verfall dieses Quartiers war damit unausweichlich, das historische Erbe hatte an Bedeutung verloren. Solange die Verkehrsplanung Gültigkeit hatte, wurde nicht in die Gebäude investiert, und dies umso weniger, weil Planungsvorstellungen existierten, die von einer Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Büronutzung dieses Quartiers ausgingen. Gebäude verfielen und wurden letztendlich abgebrochen. Ein Beispiel dafür waren kleine Fischer- und Handwerks-

Abb. 11 Neue Straße nach Abbruch der Südseite der vormals schmalen Hafengasse, Blick von der Schiffbrücke, Foto um 1972/73

häuser, insbesondere an der Angelburger Straße, an der Süderfischerstraße, an Plankemai und Dammhof. Freigewordene Flächen wurden zum Parken genutzt. 1964 entstand die Handwerkskammer Flensburg im Dammhofareal am Johanniskirchhof 1.

Von einer Brücke über die Förde in Verbindung mit dem Hochstraßenprojekt, das die Neue Straße mit der Nordstraße verbinden sollte, wurde im Flächennutzungsplan von 1968 Abstand genommen, da die Abbrüche in der Nördlichen Altstadt wirtschaftlich und städtebaulich zu kostenintensiv und umfangreich geworden wären. Im Zuge der Vorbereitung einer Brücke war jedoch bereits die südliche Seite der Neuen Straße zu ihrer Verbreiterung mit alten Kleinhäusern abgeräumt worden. Später, nach der Entscheidung gegen die Brücke, wurde der südliche Blockrand mit zweigeschossigen Häusern, überwiegend mit Sichtziegelfassaden versehen, wieder geschlossen.

Der starke, stetig anwachsende motorisierte Individualverkehr zog Parkhäuser und Parkplätze in der gesamten Altstadt nach sich. Demzufolge und entsprechend der damaligen Planungsideologie wurde im Flächennutzungsplan 1968 das Abräumen der Blockinnenhöfe mit historischer Bebauung zugunsten von Parkplätzen gefordert. »Sehr viel Raum für Gemeinschaftsstellplätze und Beschickung könnte gewonnen werden, wenn es gelänge, die bisher schlecht genutzten ›Innenräume‹ der großen Blocks freizulegen und zugängig zu machen«.[52] Damit verbunden waren weitere Eingriffe in die historische Parzellenstruktur und Bausubstanz, nicht nur in den Blockinnenhöfen. So wurde zum Beispiel 1968 das alte Gymnasium am Klostergang abgebrochen und durch ein Parkhaus (1970) ersetzt.[53]

Später, in den siebziger Jahren, wurden selbst im Rahmen der Sanierung nach Städtebaufördergesetz der Bau von Parkhäusern, Parkpaletten und Parkplätzen in einer Reihe

Abb. 12 Luftbild zwischen Norderhofenden und Großer Straße von Nordosten, aus dem Luftschiff fotografiert von Heinrich Hinz, 1912

von Innenhöfen und Blocks als Sanierungsziele formuliert.

Die Verkehrserschließungen beschädigten nicht nur das Stadtbild, sondern beeinträchtigen bis heute vor allem die sozialen Verflechtungen und die Lebensqualität in der Altstadt. Lärm, Abgase und Verkehrsstaus wurden und werden als störend empfunden. Die Nutzung der Straßen als Bewegungsraum für Fußgänger und Radfahrer sowie deren Zugang zu Hafen und Förde wurde deutlich erschwert. Die Chance, ruhige Zonen in Blockinnenhöfen für die Bewohner zu schaffen, wurde damals nicht wahrgenommen. Erst im Laufe der Jahre wandelte sich im Rahmen der Sanierung nach Städtebauförderungsgesetz die Haltung gegenüber der Gestaltung von Blockinnenhöfen und Hinterhöfen.[54]

Verwaltungsgebäude und Dienstleistungen

Nicht nur Citybildung und Verkehre nahmen Einfluss auf die Planung in der Altstadt. Zusätzlich veränderte sie sich mit ihren historischen Strukturen und Gebäuden an verschiedenen Orten: Wesentliche Dienstleistungs- und Verwaltungsgebäude in funktionaler Bauweise sind zu prägenden Elementen der Altstadt geworden. Dazu zählt der Neubau der öffentlichen Stadtbücherei und Volkshochschule in Süderhofenden, die Dänische Bibliothek in der Norderstraße, das Gesundheitshaus in der Norderstraße, die Handwerkskammer u. a. mehr.

Ein herausragendes Beispiel ist das 1965 fertiggestellte und eingeweihte Rathaus am Pferdewasser, für das ein »Areal kleinteiliger Altstadtbebauung geopfert wurde«.[55] In der Schrift über das neue Rathaus, die zur Eröffnung

Abb. 13 Blick über das Abbruchgebiet an der Töpferstraße auf die noch stehenden Gebäude Rote Straße 42/38/40 um 1964. Im Hintergrund erhebt sich das Neue Rathaus.

erschien, wird formuliert, dass eine wesentliche Vorgabe für den Rathausbau gewesen sei, »dem neuen Rathaus eine Gestalt zu geben, die sich städtebaulich sicher in das vorhandene Altstadtbild einfügt, andererseits aber entschieden seine dominierende Stellung im Stadtbild zum Ausdruck bringt.«[56] Es sollte mit seiner schlichten Bauweise einen Neuanfang nach der dunklen Vergangenheit zum Ausdruck bringen.

In der Tat hat das neue Rathaus eine stadtbildprägende Aufgabe übernommen. Es überragt den neugotischen Turm der Nikolaikirche und verursachte, nicht nur nach Meinung der Denkmalschützer und Kritiker, »eine erhebliche Verschlechterung« des Stadtbildes.[57] Heute mag man dem Rathaus eine gewisse Eleganz durch sein schmales, zwölfgeschossiges Hauptgebäude zubilligen und es in der Stadt als ein Zeichen seiner Zeit akzeptieren.

Eine schrittweise Annäherung an eine erhaltende Sanierung setzte in Flensburg, beflügelt durch die kritischen Stimmen von Fachleuten, der Arbeitsgemeinschaft für Stadtbildpflege und anderer engagierter Gruppen, Ende der sechziger und Anfang der siebziger Jahre ein.

Restaurant
burger Haus

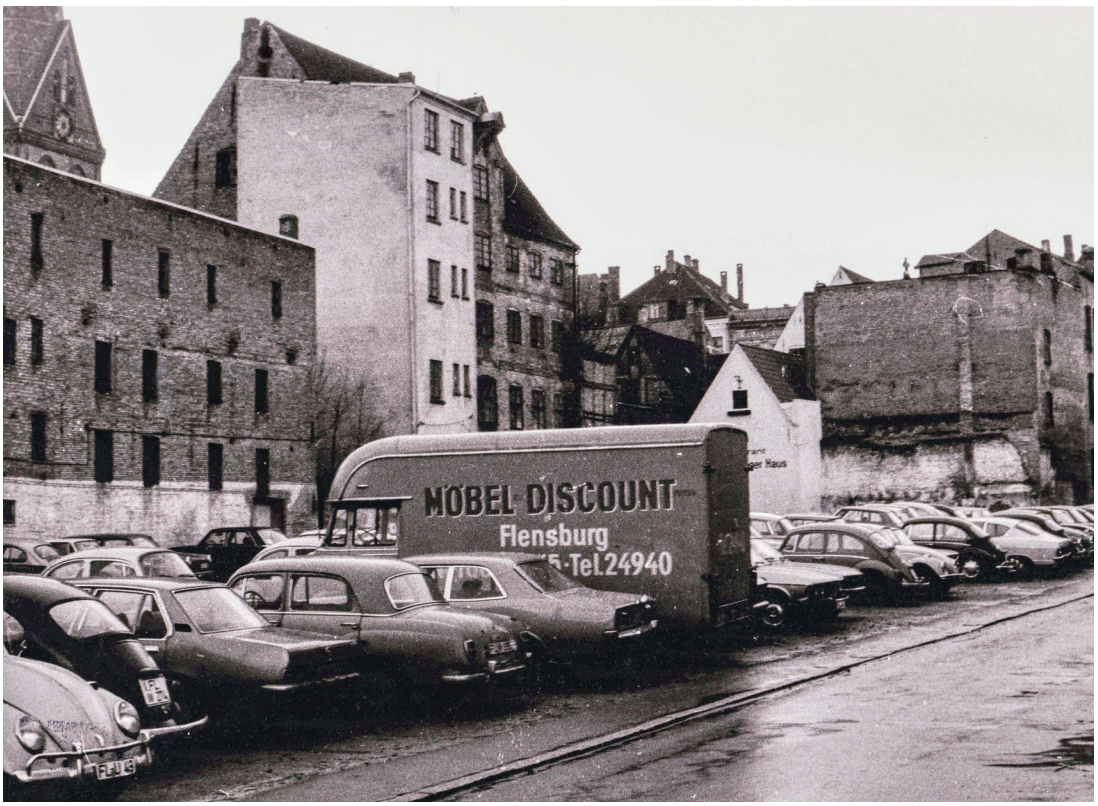

MÖBEL DISCOUNT
Flensburg
Tel.24940

Abb. 14–16
Neue Straße nach Abbruch der Südseite der vormals schmalen Hafengasse, Blick von der Schiffbrücke um 1972/73

Abb. 17
Angelburger Straße 53 und 55: Zustand um 1972/73. Der Blick geht über die als Parkplätze genutzten Brachen in die verwahrlosten Höfe.

Endnoten

1 Kraus, Herbert: Karl Dönitz und das Ende des »Dritten Reiches« in Flensburg 1945, in: Paul, Gerhard/Schwensen, Broder (Hg.); Mai '45, Flensburg 2015, S. 15
2 Anm.: Flensburg und Kiel waren am 3. Mai 1945 zu »offenen Städten« erklärt worden. Wenige Tage danach, am 5. Mai, trafen erste britische Offiziere in Flensburg ein, am 6. Mai die ersten alliierten Truppen. (vgl. Berndt, Helge: Flensburg im Mai 1945, in: Flensburg, 700 Jahre Stadt – eine Festschrift – Bd. 1, Hrsg: Stadt Flensburg 1984, in der Schriftenreihe der Gesellschaft für Flensburger Geschichte, S. 379 ff).
3 Schwensen, Broder: Flensburg, Mai '45. Eine Zusammenfassung. In: ebd. S. 206
4 Anm.: Großadmiral Dönitz war seit dem 30. April 1945 Nachfolger Hitlers. Vgl.: Kraus, Herbert: Karl Dönitz und Das Ende des »Dritten Reiches« in Flensburg 1945, in: Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hrsg.), Mai '45, Flensburg 2015
5 Stadt Flensburg, Amt für Statistik, Flensburger Zahlenspiegel 1951: Die Bevölkerungszahl 1950 betrug 102 386 EW. Vgl. auch Carstens, Uwe: Flüchtlinge und Vertriebene in Flensburg, S. 157, in: Paul, Gerhard/Schwensen, Broder: Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte: Mai '45 – Kriegsende in Flensburg, Flensburg 2015
6 Geschichte einer Grenzstadt, Fl. 1966, S. 452, 469; vgl. auch: Vom Niedergang zum Neuanfang, Heide, S. 145; vgl. auch: Paul, Gerhard/Schwensen, Broder (Hg): Mai '45, Kriegsende in Flensburg, Flensburg 2015, Siegfried Lenz, Siefried: Lehmanns Erzählungen oder So schön war mein Markt. Hamburg 1964
7 Anm.: Die westlichen Besatzungsmächte hatten mit dem Kontrollratsgesetz vom 8. März 1946 die Zwangsbewirtschaftung des Wohnraums verfügt. Es wurde mit dem 1. Wohnungsbaugesetz von 1950, das mit einem hohen Einsatz öffentlicher Mittel den Wohnungsbau in Gang setzte und privates Kapital aktivierte, Mitte der 1950er Jahre aufgehoben. Vgl. Der Bundesminister für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.), Schriftenreihe Forschung, Heft 482: Wohnungsbaupolitik nach dem 2. Weltkrieg, Hamburg/Brauschweig 1990
8 Stadt Flensburg, Amt für Statistik (Hrsg.); Flensburger Zahlenspiegel 1951, XI Wohnungswesen, S. 68 ff.
9 vgl. Carstens, Uwe in Mai '45, S. 158; vgl. auch: Bernd, Helge, ebda, S. 390; Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hrsg.), Flensburg – Geschichte einer Grenzstadt, Flensburg 1966, S. 452/453/471.
10 Flensburg-Journal | Flensburger Nachrichten (hrsg.), Zwischen Werft und Schiffbrücke, 2015; http://www.flensburgjournal.de/2015/03/zwischen Werft und Schiffbrücke
11 Schwensen, Broder/Nickel, Dieter: Flensburg im Luftkrieg 1939–1945, in: Schriftenreihe der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte, Bd. 68, Flensburg 2008, S. 169
12 Schwensen, Broder: Mai 45, Kriegsende in Flensburg, Flensburg 2015, S. 210
13 Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hrsg.), Bd. 17, Flensburg – Geschichte einer Grenzstadt, 1966. Vgl. auch Carstens, Uwe, in: Mai '45, ebd.
14 Schwensen, Broder/Paul, Gerhard, Flensburg 1972, vgl.: Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hrsg.): Flensburg – Geschichte einer Grenzstadt, Flensburg 1966, S. 452, vgl. auch: Lührs, Ulf/Schwensen, Broder: KZ-Häftlings-Transporte nach Flensburg im April/Mai 1945, S. 52 ff
15 Anm.: Handwerker und Männer waren, sofern sie nicht als Invaliden galten, im Krieg. Die Frauen, auf denen die Last lag, die Familie zu ernähren, das Familienleben aufrecht zu erhalten, Nahrungsmittel zu besorgen, hatten oft nicht genügend Kapazitäten und Kräfte, um zusätzlich Reparaturen und Instandsetzungen zu bewältigen.
16 Anm.: Entsprechend dem Zahlenspiegel 1951 waren 2000 Wohnungen in der Stadt als »gesundheitsschädlich« eingestuft. (Ebd. S. 68).
17 Börnsen, Wolfgang und Leve: Vom Niedergang zum Neuanfang, Kiel 2015, S. 81 ff, vgl. auch: Geschichte einer Grenzstadt, Flensburg 1966, S. 452.
18 Anm.: Benannt wurde das ERP nach dem US-Außenminister, Ideengeber des Planes und Friedensnobelpreisträger (1953) George C. Marshall.
19 Oddey, Markus/Riis, Thomas Riis (Hrsg.): »Zukunft aus Trümmern«, Kiel 2000, S. 237 ff. Bundesminister für den Marshallplan, Wiederaufbau im Zeichen des Marshallplans, 1948 bis 1950, Bonn 1953; vgl. auch Hirschfeld, Markus: Die wirtschaftliche Entwicklung Schleswig-Holsteins in der unmittelbaren Nachkriegszeit. Beiträge aus dem Institut für Regionalforschung der Universität Kiel, Kiel 1995, vgl. www.geschichte-lexikon.de/marshallplan.php
20 Anm.: Mit dem Begriff des »Wiederaufbau« ist umfassend die Beseitigung und Bewältigung der Kriegsschäden gemeint, also für Flensburg die Wohnungsbauten in neuen Siedlungen für die Geflüchteten, die Instandsetzung und Verbesserung der in der Altstadt durch den Krieg heruntergekommenen Bausubstanz sowie die Bewältigung wirtschaftlicher, politischer, sozialer, moralischer und kultureller Schäden.
21 Schriftenreihe »Forschung« des Bundesministers für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hrsg.), Wohnungspolitik nach dem 2. Weltkrieg, Bonn-Bad-Godesberg, Heft 482, o. J.; vgl. auch: Verwaltungsberichte Flensburg
22 Carstens, Uwe in: Mai 45, ebd., S. 174
23 Windmann, Horst, S. 146 in: Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hrsg.), 700 Jahre Stadt Flensburg, Flensburg 1984
24 Stadt Flensburg, Amt für Statistik (Hg): Flensburger Zahlenspiegel 1951: Noch 1951 lag die Arbeitslosenquote in Flensburg bei nahezu 25% (einem Viertel) gegenüber rund 10% im Bundesgebiet. S. 76
25 Pust, Dieter: Flensburg – Eine Stadt und ihre Geschichte, Lübeck 1972, S. 178 ff.; vgl. auch: Leitenberger, Detlef: Der Flensburger Stadtteil Neustadt, Ellund 1990, S. 32
26 Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hrsg.), Flensburg in Geschichte und Gegenwart, Flensburg 1972, S. 664 ff.
27 Berweger, Winfried: Die Entwicklung der Flensburger Wirtschaftsstruktur, in: Flensburg – 700 Jahre einer Stadt – eine Festschrift – Bd. 2, Flensburg (Hrsg.) 1984

28 Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hrsg.), Bd. 17, Flensburg – Geschichte einer Grenzstadt, 1966, S. 471. Anm. ebd.: Parallel erfolgte nach und nach eine Umsiedlung von Geflüchteten und Heimatvertriebenen in andere Bundesländer, in denen Arbeitskräftemangel herrschte.
29 Durth, Werner/Gutschow, Niels: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre, S. 28
30 Anm.: Twedt, Twedter Holz, Adelby, Fruerlund, Blasberg, Engelsby, Mürwik u. a.
31 Beiheft zum Flensburg-Atlas, S. 33
32 Waren die drei Vorstadtsiedlungen Mürwik, Fruerlund und Rude in Flensburg noch maßstäblich »menschlich« mit den ost-westlich ausgerichteten zwei- bis viergeschossigen Häuserblöcken und einigen Punkthäusern mit breiten Grünflächen jeweils zwischen den Häusern, so galt Engelsby mit seinen Hochhäusern und der »Monotonie seiner Rasterlandschaft« schon früh, in der 80er Jahren, als sozialpsychologisch fragwürdig. Vgl. Kahrmann: Flensburg um die Jahrhundertwende und heute, Heide, 1984, S. 33
33 Mehlhorn, Dieter: Geschichte der Leitbilder, Vortrags-Manuskript 2015
34 Anm.: Später, in den 1990er und 2000er Jahren, wurden in vielen Städten im Rahmen von Sanierungen eine Weiterentwicklung mit Hilfe verschiedener Stadterneuerungsprogramme die positiven Seiten, vornehmlich die Nähe zu Natur und Landschaft und die Potenziale der Grün- und Freiflächen wieder hervorgehoben. So stand bei der »Nachbesserung« in Hamburg-Steilshoop eine ökologische Gestaltung größer Wohnhöfe im Vordergrund, letztlich eine Fortführung der Gartenstadt-Idee. Für Lübeck-Buntekuh wurde die Gartenstadtnachfolge direkt ins Leitbild formuliert: »Buntekuh – eine moderne Gartenstadtsiedlung«. Gleichzeitig wurde der Versuch unternommen, den durch Funktionstrennung und einseitige Belegung verursachten sozialen Problemen mit Bildungs-, Integrations- und lokale Ökonomiestrategien (Gemeinwesenökonomie) zu begegnen.
35 Anm.: In anderen Städten: Wiederaufbaupläne oder Durchführungspläne
36 Stadt Flensburg, (Hrsg.): Flächennutzungsplan 1968, Entwurf Erläuterungsbericht, S. 44
37 Anm.: 1967 zählte die Stadt 69 617 Einwohner. Ebd., S. 30
38 Flensburg, F-Plan 1968, Punkt 6.332 Bau einer Hochstraße, S. 21. Anm.: Eine Brücke über die Förde im Zuge Neue Straße, Toosbüystraße – Nordstraße wird aus städtebaulichen und wirtschaftlichen Gründen abgelehnt. Die Realisierung der Brücke hätte einschneidende Abbruchmaßnahmen der vorhandenen Bebauung nach sich gezogen, F-Plan 1968, S. 22
39 F-Plan 1968, S. 16
40 Wehner, B.: Technische Universität Berlin, Institut für Straßen- und Verkehrswesen: Straßenverkehrsplanungen für die Stadt Flensburg, Berlin 1963
41 F-Plan 1968 ebd. S. 45 ff
42 Zitiert nach dem F-Plan 1968 (ebd.), S. 71
43 Stadt Flensburg, (Hrsg.), Flächennutzungsplan 1968, Entwurf Erläuterungsbericht, S. 45f.
44 Kahrmann, Klaus-Ove: Stadtbildveränderungen in Flensburg, in: Flensburg um die Jahrhundertwende und heute; Heide 1984, S. 31; vgl. auch Brix, Michael: Handakte Sanierung Bd. 1a
45 vgl. Wenzel, Eiko: Denkmalpflege und Stadtsanierung in Flensburg, Kap. 11
46 Düwer, Christian u. a., Neue Heimat Nord, Stadtbildanalyse, Hamburg 1974, S. 4
47 Kahrmann, Klaus-Ove: Flensburg um die Jahrhundertwende, S. 31, vgl. auch Andresen, Hans-Günther: Sanierungswettbewerb in Flensburg, in: Bauwelt 20, S. 656, 1977. vgl. hierzu auch: Wenzel, Eiko: Flensburg vom Mittelalter bis ins 21. Jahrhundert, S. 16; in: Zeitzeichen, Stadt Flensburg, o. J.
48 Kahrmann, ebd., vgl. auch: Wilde, Lutz u. a.: Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein, Bd. 2, Stadt Flensburg, S. 80 ff.
49 vgl. Wenzel, Eiko: Kap. 11
50 Stadt Flensburg, F-Plan 1968, S. 20 ff
51 F-Plan 1968, S. 21
52 Andresen, Hans-Günther: Sanierungswettbewerb in Flensburg – Anmerkungen zu einem stadtbildpflegerischem »Lernprozess« in: Bauwelt, Heft 20, 1977, S. 655
53 F-Plan 1968, S28, vgl. Wilde, Lutz: Kulturdenkmale in Schleswig-Hostein, Bd. 2, S82, vgl. auch Eiko Wenzel, Kap. 11
54 DIFU, Dokumentation zur Verkehrsberuhigung, Heft 6, 1979, S. 2
55 Kahrmann, Klaus-Ove: Flensburg um die Jahrhundertwende und heute, Heide 1984, S. 31
56 Stadt Flensburg (Hrsg.): Flensburg und sein neues Rathaus, Flensburg, o. J.
57 Kahrmann, Klaus-Ove: Flensburg um die Jahrhundertwende und heute, Heide 1984, S. 31

Paradigmenwechsel – Die langsame Wiederentdeckung der Altstädte

Leitbilder ändern sich

Der Begriff »Die Stunde Null«, der das Ende des Zweiten Weltkrieges und damit des totalitären, nationalsozialistischen Systems in Deutschland bezeichnet, suggerierte vielen die Hoffnung auf einen Neubeginn und eine demokratische Zukunft. Doch trotz reformerischer Bestrebungen bestanden nicht nur zahlreiche rechtliche und administrative, ökonomische, soziale und medizinische Einrichtungen aus jener Zeit fort. Es blieben häufig dieselben Personen in Amt und Würden – nach einer häufig nur kurzen und oberflächlichen Entnazifizierung.[1]

Dies galt auch für Architekten und Planer in den Bauämtern und Planungsbüros. Viele der damaligen Architekten wurden nach dem Krieg von den Besatzungsmächten mit dem Wiederaufbau und der Stadterweiterung betraut. Die Zerstörungen und die extreme bundesweite Wohnungsnot begünstigten diesen Weg, denn, wie in nahezu allen Berufssparten, fehlte es auch im Bau- und Planungswesen an unbescholtenen Fachkräften, die nicht in das nationalsozialistische System eingebunden gewesen waren. Insofern ist es nicht verwunderlich, dass nach dem Zweiten Weltkrieg im »Arbeitsstab Wiederaufbau« in der Nachkriegszeit an verschiedene Leitbilder des Dritten Reiches angeknüpft wurde.[2] Eine »Stunde Null« im Sinne einer tabula rasa, einem radikalen Bruch mit der Vergangenheit, hat es nicht gegeben. Konzepte und Planungen aus den vorhergehenden Jahrzehnten wurden in modifizierter Form weiterverfolgt.

Gleichzeitig traten Architekten der Moderne auf den Plan, die nach dem Krieg aus dem Ausland zurückgekehrt waren, ergänzt um die Gruppe der jungen Architekten, die in den fünfziger Jahren ihre Ausbildung begannen und neue demokratische Wege suchten.[3] Sie verkörperten sozialreformerische und demokratische Ideen des Bauens, anknüpfend an die Bauhausarchitektur und andere moderne Richtungen, die durch ihre schlichten, sachlichen und funktionalen Formen eine neue Zeit einläuten sollten. »Ihre Ehrlichkeit, ihre Durchsichtigkeit und ihre Offenheit sollten die vornehmsten Eigenschaften des jungen Staates widerspiegeln«.[4]

Die Zeit des Neubeginns in Planung und Architektur war insofern auf der Suche nach der »richtigen« Haltung gegenüber der Stadtentwicklung. Neue Wege, neue Denkansätze in der Planung, verbunden mit gesellschaftlichen und ökonomischen Ansprüchen, aber auch althergebrachte Planungsvorstellungen waren Gegenstand der Debatten. Man wollte sich absetzen von der monumentalen, faschistischen Stadtplanung und Formensprache sowie von der Heimattümelei in der Architektur des Dritten Reiches (u. a. Heimatschutzarchitektur). Planung sollte als umfassender gesellschaftlicher Ordnungsversuch den jungen demokratischen Prozess voranbringen und widerspiegeln.[5 6]

Mit den hohen Ansprüchen und deutlichen Widersprüchen, die in den Debatten formuliert wurden, entstanden verschiedene Leitvorstellungen. Dabei galt das Leitbild der organischen, aufgelockerten und gegliederten Stadt als bundesweiter Konsens und fand seinen planerischen Ausdruck vor allem in den Vorstädten und Gewerbegebieten. Der entscheidende Leitgedanke der Stadtentwicklung war dabei der Funktionalismus, bei dem die verschiedenen Bereiche des städtischen Lebens getrennt wurden zugunsten sauberer, von Gewerbe freigehaltener Wohnstädte mit einem Anteil an notwendiger Infrastruktur zur Versorgung der Bedürfnisse des Stadtteillebens.

Wenn noch in der ersten Aufbauphase bis um den Beginn der 50er Jahre soziale Aspekte der Planung überwogen (Versorgung der Geflüchteten, deren Unterbringung, Beseitigung der Wohnungsnot), war die darauffolgende Phase von einer kapitalistisch ausgerichteten Gesellschaftsordnung gekennzeichnet. Die Bundesrepublik erlebte einen unerwartet hohen ökonomischen Aufschwung – ihr ›Wirtschaftswunder‹. Die Stadtkonzepte orientierten sich zunehmend an wirtschaftlichen Interessen und setzten mit steigendem Wachstum auf eine konsumorientierte Gesellschaft. Dahinter stand die Idee der fordistischen Stadt, wie sie in den USA bereits in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts entwickelt worden war: Hier standen die wirtschaftlichen Interessen im Vor-

dergrund und man verfolgte dabei das Ziel, den Wohlstand auch der unteren Schichten anzuheben. Damit sollte eine Teilhabe aller an der Konsumgesellschaft gefördert werden. Diese Ziele konnten nur durch maschinengestützte, genormte Massenproduktion und Funktionalität erreicht werden. Sie zogen dementsprechend eine Standardisierung der Lebensstile nach sich. In Deutschland, das sich an den USA orientierte, setzte diese Entwicklung nach dem Zweiten Weltkrieg ein. Armut und Elend der Arbeiterschicht nahmen ab; ihre Lebensweise näherte sich jener der Mittelstandsgesellschaft an.[7]

Entsprechend der wirtschaftlichen Ausrichtung der Stadtplanung dominierten in den Zeiten des Wirtschaftswunders und des Kalten Krieges in den Großstädten hohe schlanke Gebäude (wie die Innenstadthochhäuser in Frankfurt am Main[8]) oder ganze Geschäftszentren aus Beton, Glas und Stahl (wie die City Nord in Hamburg). Zusammen mit Citybildungen, in denen Großkaufhäuser dominierten, sowie dem autogerechten Verkehrsausbau symbolisierten sie den Glauben an das ökonomische Wachstum, den technisch-wissenschaftlichen Fortschritt und den Erfolg durch Geschwindigkeit. Brigitte Hegeler schreibt hierzu: »Mit dem offensichtlichen wirtschaftlichen Erfolg und der erklärten Bindung an die Westmächte war die Bewältigung der faschistischen Vergangenheit kaum mehr ein Thema in der öffentlichen und fachlichen Diskussion.«[9]

Die Altstädte

Die Diskussionen um die Altstädte beschäftigten sich mit dem Wiederaufbau und Erhalt ohne Eingriffe in den mittelalterlichen, historischen Stadtgrundriss gegenüber einer Entwicklung der Städte mit neuen, großflächigen Strukturen und modernem Neubau. Zwischen diesen Extrempositionen gab es viele Zwischenstufen, die sich in den Städten in verschiedenen Konzepten wiederfanden. Sie lassen sich nur schwer einordnen. Der Politikwissenschaftler Klaus Beyme geht von drei Kategorien aus: Rekonstruktiver Wiederaufbau, traditioneller Anpassungsbau und Neubau.[10] Der traditionelle Anpassungsbau unterscheidet dabei zwischen historisierender Anpassung oder städtebaulicher Einordnung in moderner Formensprache.[11]

Die durch den Krieg verursachte Zerstörung der Altstädte bot die Chance, städtebauliche Missstände zu beseitigen und neue Strukturen aufzubauen, also die Moderne zu installieren, in der sich gleichzeitig eine neue Gesellschaft widerspiegeln sollte. Dieser Gesellschaft sollte eine demokratische Ordnung zugrunde liegen, die Klassenunterschiede überwinden und eine Teilhabe am gesellschaftlichen Leben sowie am Konsum ermöglichen sollten.

In vielen Altstädten war im Rahmen des ökonomischen Aufschwungs schon früh die wirtschaftliche Schwerpunktsetzung deutlich zu spüren: Citybildungen mit Großkaufhäusern und Passagen, Parkhäusern und autogerechten Zufahrten hatten in vielen zerstörten Altstädten Vorrang vor dem Erhalt des teilweise noch vorhandenen historischen Stadtbildes oder der Wiederherstellung historischer Parzellenstrukturen. Mit dem Aufschwung entstand im Zuge des Wirtschaftswunders eine Angleichung der Lebensverhältnisse und Lebensstile in einer auf Konsum orientierten Gesellschaft.[12]

Die erheblichen Eingriffe in die Stadtgrundrisse, Abbrüche und die neue, funktionale Architektur in Rasterbauweise können im Grunde genommen als affektive Traditionszerstörung interpretiert und als Versuch, die Vergangenheit auszulöschen, gewertet werden. Diese Art von Vergangenheitsbewältigung begann – unbewusst – mit der Beseitigung der Trümmer sowie den Abbrüchen der übriggebliebenen historischen Bausubstanz und ging wohl mit dem Wunsch einher, Platz für einen Neuanfang ohne die belastende jüngste Geschichte zu schaffen.[13] Gleichzeitig sollte Raum für diesen Neubeginn entstehen und, damit verbunden, ein neues gesellschaftliches Leitbild Wirklichkeit werden. Dabei spielte die Bindung an die Westmächte eine wesentliche Rolle.

Die Voraussetzungen für das neue Gesicht der Altstädte mit Großkaufhäusern und Dienstleistungsstandorten wurden durch Ankauf schmaler Parzellen seitens der Städte oder Investoren geschaffen. Zu Enteignungen zugunsten großflächiger Grundstücke kam es in den Städten Westdeutschlands nicht. Durchführungspläne, Wirtschaftspläne oder Bebauungspläne bildeten den rechtlichen Rahmen. Verhandlungsgeschick und Entschädigungen führten dazu, dass viele Eigentümer sich von ihrem Altstadtbesitz, der sich oft in schlechtem Zustand befand, freiwillig trennten; allerdings dauerten die Prozesse bis zur Umsetzung mitunter sehr lange.

Auf der anderen Seite standen die Traditionalisten, die den Wunsch hegten, den Wiederaufbau durch Re-

Abb. 18 Süderhofenden, Hertie-Warenhaus mit Parkdeck, 1970er Jahre

Abb. 19 Abbruch des Ständehäuses, Süderhofenden 1962

im Fokus wirtschaftlicher Interessen, in deren Folge sich erste große Einzelhandelsbetriebe und Dienstleistungsunternehmen ansiedelten.

Im Konflikt zwischen der gewollten und für notwendig erachteten Ökonomisierung der Altstadt und ihrem Erhalt sah sich Flensburg aufgrund seiner finanzschwachen Lage genötigt, Kompromisse zu schließen. Eigene städtebauliche Vorstellungen und denkmalpflegerische Aspekte der städtischen Ämter kamen dabei kaum oder gar nicht zum Tragen. Über Jahrhunderte gewachsene, kleinteilige Parzellenstrukturen wurden durch Grundstückszusammenlegungen zerstört; Blockzuschnitte wurden unter Vernachlässigung historischer Baufluchten verändert und denkmalgeschützte Gebäude zum wirtschaftlichen Vorteil privater Investoren abgebrochen und durch altstadtuntypische Bebauungen verunklart und ersetzt.

Begünstigt wurden die neuen städtebaulichen und baulichen Entwicklungen in funktionaler Rasterbauweise durch den umfassend vernachlässigten Zustand der Altstadthäuser. Viele der Gebäude wurden fachlich als nicht mehr zu halten eingeschätzt. Die Instandsetzung und Modernisierung hätten die finanziellen Möglichkeiten der Eigentümer überschritten. Zuschüsse zur Sanierung der Gebäude gab es nicht. Insofern waren viele Eigentümer zum Verkauf ihrer Immobilie bereit. Der Flensburger Altstadt drohte der Verlust ihres identitätsstiftenden Erscheinungsbildes.

Das Interesse am Erhalt der historischen Altstadt trat zugunsten wirtschaftlicher Interessen in den Hintergrund. »Die Abhängigkeit der Stadt von den Gewerbesteuern großer Betriebe und Unternehmen zwingt zu Zugeständnissen.«[25] Die frühen Jahre der Flensburger Altstadtsanierung waren insofern geprägt durch Abbruch und dem Zeitgeist entsprechenden »modernen« Neubau. Die Orientierung an der damaligen Auffassung einer Sanierung und der bundesweit vorherrschenden funktionalen Bauweise, verbunden mit wirtschaftspolitischen Zielen, hatten bei der Veränderung des Flensburger Altstadtbildes in der Zeit der 50er und 60er Jahre eine entscheidende Rolle gespielt.

Abb. 24
Blick von der Wilhelm-straße/Karlstraße in die Augustastraße, 2019

Abb. 25
Alte und neue Strukturen Johanniskirchhof/ Am Dammhof, 2019

Endnoten

1 Frei, Norbert: Hitlers Eliten nach 1945, München, 2014
2 Dies galt auch für die Aufbaukonzepte, die seit 1943 im »Arbeitsstab Wiederaufbauplanung zerstörter Städte« entstanden, oder für die Gartenstadt, die auch im Dritten Reich verfolgt wurde und ihren Ursprung bereits Ende des 19. Jh. als Antwort auf die Industrialisierung hatte. Vgl. Hegeler, Brigitte Prinzipien des Wiederaufbaus, in Oddey, Markus/Riis, Thomas: Zukunft aus Trümmern, Kiel, 2000, S. 124 ff; vgl. auch: Krajewski, Markus: Bauformen des Gewissens, Stuttgart, 2016, S. 23 ff. und S. 39 f.
3 Sieverts, Thomas: Fünfzig Jahre Städtebau, Hohenheim 2001, S. 15 ff.
4 Diese Aussage bezog sich auf den Umbau der Pädagogischen Akademie in Bonn zum Bundeshaus der Bundesrepublik. Lampugnani, Vittorio: Die Stadt im 20. Jahrhundert, Bd. II, Berlin 2011, S. 614 ff.
5 Die Heimatschutzarchitektur ist bereits zu Beginn den 20. Jahrhunderts gewachsen, gewissermaßen als Antwort auf den Massenwohnungsbau in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.
6 Thomas Sieverts, Fünfzig Jahre Städtebau, Hohenheim 2001, S. 15 ff.
7 Die Fordistische Stadt, Hartmut Häußermann, online Mia2012, Bundeszentrale für politische Bildung, http://www.bpb.de
8 Frankfurt galt als die »exemplarisch fordistische Großstadt der BRD«, Walter Prigge, Großstadtideologien, 1986, zitiert nach Daniel Mullis, Sebastian Schipper, Die postdemokratische Stadt zwischen Politisierung und Kontinuität, in: sub/urban, Zeitschrift für kritische Stadtforschung, Bd. 1, Heft 2, http://zeitschrift -suburban.de/sys/index.php/suburban/article/view/97/136, online-Veröffentlichung 2013
9 Hegeler, Brigitte: Prinzipien des Wiederaufbaus, 2000, S. 137, vgl. Durth, Werner:: Verschwiegene Geschichte. Probleme der Kontinuität in der Stadtplanung 1940–1960, in: Die alte Stadt 14, 1987, S. 40
10 Beyme, Klaus: Der Wiederaufbau, München 1987, S. 176, zitiert nach Hegeler, Brigitte: ebd., S. 130
11 Rabeler, Gerhard, Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945–1960, Bonn 1990, S. 55; zitiert nach Hegeler, Brigitte: ebd., S. 130
12 Häußermann, Hartmut: Die Soziale Dimension unserer Städte, in: http://www.boschstiftung.de/content/language1/downloads/Demographie-bericht, S. 148 ff.
13 vgl. Krajewski, Markus: Bauformen des Gewissens, Stuttgart 2016, S. 41
14 Dazu zählt besonders Regensburg. Vgl. Stadt Regensburg, 40 Jahre Altstadtsanierung in Regensburg, Regensburg, 1995
15 Das Bundesbaugesetz, das am 23. Juni 1960 in Kraft trat, bot erstmalig in der jungen Bundesrepublik Deutschland bundeseinheitliche Rechtsvorgaben auf dem Feld des Städtebaus, der Bauleitplanung, Bodenordnung und Erschließung. Damit konnten für Altstadtgebiete rechtsverbindliche Bebauungspläne aufgestellt werden. Zuvor galten Wirtschaftspläne, Durchführungspläne oder Bebauungspläne, z.T. aus der Vorkriegszeit.
16 Rabeler, Gerhard: Wiederaufbau und Expansion westdeutscher Städte 1945–1960, Bonn 1990, S. 168 ; zitiert nach Hegeler, Brigitte: ebd. S. 137, 2000, S. 137
17 Mitscherlich, Alexander: Die Unwirtlichkeit unserer Städte, Frankfurt 1969 27. Auflage, S. 11 ff.
18 Bundesbaugesetz in der Fassung vom Juni 1960 § 3.
19 Anm.: Von 1966 bis 1969 regierte in der Bundesrepublik die Große Koalition mit dem Ergebnis, dass es keine wirksame Opposition gab. Insofern kam der Protest von außen, der APO. Vertiefend: Hellmut Wallmann; Das Übergewicht der repräsentativen Demokratie, S. 135 ff.
20 Sievers, Thomas: Fünfzig Jahre Städtebau, Hohenheim, 2001, S. 46
21 Beispiele sind St. Georg in Hamburg, das für ein Büroviertel weichen, oder das Hamburger Schanzenviertel, das in großen Teilen einer Verkehrstrasse zum Opfer fallen sollte.
22 Stadt Flensburg, Flensburger Zahlenspiegel 1968–1970, S. 14
23 Neue Heimat Nord/Gewos, Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung der Flensburger Innenstadt (Kurzfassung), Hamburg 1972, S. 5
24 Anm.: Das dänische Unternehmen Danfoss hatte sich bereits 1958 in Flensburg niedergelassen.
25 Bernd, Heide: Architektur als Ideologie, Frankfurt 1968, zitiert aus: Kahrmann, Klaus Ove ebenda, S. 34
26 Kahrmann, Klaus-Ove: Stadtbildveränderungen in Flensburg, in: Flensburg um die Jahrhundertwende und heute; Heide 1984, S. 31; vgl. auch Brix, Michael, Die Höfe haben ausgedient. Haben die Höfe ausgedient? In: Bauwelt 64. Jg. 1973 Heft 1, S. 20–25
27 ehem. Hertie, heute Karstadt sowie C&A
28 Flächennutzungsplan 1968, S. 64
29 Kahrmann, Klaus-Ove/Schütt, Hans-Friedrich: Stadtgestalt und Altstadt, in: Flensburg – 700 Jahre Stadt, S. 40
30 Schütt, Hans-Friedrich: Denkschrift zur Sanierung der Flensburger Innenstadt, Flensburg 1968/1969
31 Der F-Plan beinhaltete auch die Ziele aus den vorhergehenden übergreifenden Plänen wie z. B. der Wirtschaftsplan 1960
32 Johannes Habich, Kultusministerium Kiel (Hrsg.): Stadtkernatlas Schleswig-Holstein, Neumünster 1976, S. 43
33 Schütt, Hans-Friedrich, Denkschrift, 1968/1969 ebd.
34 Anm.: Die Revolte begann eigentlich im November 1967 nach dem Tod von Benno Ohnesorg. Im Slogan der damaligen Studentenbewegung »Unter den Talaren der Muff von 1000 Jahren« steckte der berechtigte Vorwurf, dass in den Universitäten und öffentlichen Ämtern dieselben Leute saßen, die dem Dritten Reich aktiv oder akzeptierend-duldend angehört hatten.
35 Erläuterungsbericht Flächennutzungsplan 1968, S. 63
36 Rautenberg, Peter/Wernsdörfer, Holger: Der Prozess der Innenstadtsanierung – Wieder Leben in der Stadt, Manuskript (1984) für die Festschrift »700 Jahre Stadt Flensburg, 1985. In der Festschrift wurde auf die Geschehnisse von 1968 nicht mehr Bezug genommen.
37 Schütt, Hans-Friedrich Schütt: Denkschrift, 1968/1969

Rahmenbedingungen zu Beginn der Altstadtsanierung

Die von mehreren Seiten eindringlich formulierte Sorge um die Zukunft der Städte zeigte langsam Wirkung. Dazu trug angesichts des Verfalls der Altstädte der Deutsche Städtetag 1971 mit seinem drängenden Aufruf »Rettet unsere Städte jetzt!«[1] sicher genauso bei, wie Bürgerinitiativen und Expertenrunden, die ihre Quartiere und Altstädte nicht länger dem Verfall überlassen wollten.

Auch in Flensburg zeigte die Kritik an der bis Ende der 60er Jahre geltenden Auffassung von Sanierung in Verbindung mit der Vernachlässigung der Altstadt, allmählich dahingehend Wirkung, dass sich die die gesellschaftliche und planerische Haltung zur Flensburger Altstadtentwicklung veränderte. Eine langsame Wende von der Flächensanierung als vorherrschendem Planungsverfahren zu einer erhaltenden Erneuerung hatte durch die Debatten Impulse erhalten, auch wenn das Prinzip der »durchgreifenden Sanierung« noch bis Mitte der 1970er Jahre in Flensburg und bundesweit vorherrschte.[2]

Das Städtebauförderungsgesetz – Neue Chancen für die Flensburger Altstadt

Am 21. Juni 1971 trat das – in vielen Städten langersehnte – Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) in Kraft. Das Gesetz ist darauf ausgerichtet, die Nutzung des städtischen Raumes im Sinne des Gemeinwohls zu lenken. Es erweitert durch städtebauliche Gebote die Eingriffsmöglichkeiten des Staates. Dennoch bleibt das Grundeigentumsrecht weitgehend unangetastet.

Das Städtebauförderungsgesetz ergänzt das Bundesbaugesetz von 1960, das ein einheitliches Bauplanungsrecht in der Bundesrepublik Deutschland einführte. Die Regelungen des Bundesbaugesetzes hatten im Wesentlichen auf die Steuerung der Bodennutzung abgezielt. Mittels der Bauleitplanung konnte die Nutzung von Grund und Boden lediglich »aus der Sicht des öffentlichen Interesses lenkend begrenzt« werden.[3] Damit hing die Verwirklichung der (Rahmen-) Planung und der Festlegungen allein am finanziellen Leistungsvermögen der Eigentümer und ihrer Initiative. Der damalige Ministerialdirektor Zinkahn bezeichnete die Bauleitplanung als Auffangplanung, die »an einer bestimmten Grenze die Privatinitiative auffing und sie rahmensetzend überwachte«.

Mit dem Städtebauförderungsgesetz erhielten die Kommunen die Chance, Erneuerungsplanungen zügig umzusetzen und mit baulich-städtebaulichen Maßnahmen in den Bestand einzugreifen. Die Besonderheit des Gesetzes besteht darin, dass es nicht nur um ein lenkendes Eingreifen geht, sondern dass die Kommunen im öffentlichen Interesse die Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen veranlassen und umfassend leiten. Die damit zusammenhängenden Aufgaben und Maßnahmen müssen durch den Einsatz öffentlicher Mittel gefördert werden.

Die Städte können seitdem ihre Altstädte unter stadtgestalterischen, historischen, sozialen und ökonomischen Gesichtspunkten sowie zur Behebung von Funktions- und Substanzschwächen leichter erhalten und revitalisieren. Wichtigste Ziele der Maßnahmen in den Städten waren und sind die Verbesserung der Wohn- und Lebenssituation in den Stadtkernen sowie die Anpassung der städtebaulichen und verkehrstechnischen Strukturen an die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs. Dabei muss die »wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des (jeweiligen) Gebietes« hinsichtlich seiner Versorgungsfunktion berücksichtigt werden. Die Maßnahmen sollten ebenso auf die infrastrukturelle Verbesserung des Gebietes zielen, unter Beachtung seiner sozialen und kulturellen Aufgaben im Verflechtungsbereich.[4] Die Erfüllung dieser Ziele betrifft die Gesamtheit der Lebensbedingungen. Sie wirken sich über die Sanierungsgebietsgrenzen hinweg auf die gesamte Stadt aus. Die Stadt soll als sozialer, kultureller, ökonomischer und politischer Ort für die Stadtbürger wieder wahrgenommen und ihrer Aufgabe zur Daseinsvorsorge gerecht werden können. Im Falle Flensburgs würde sie zudem in ihrer Funktion als Oberzentrum für die Region ertüchtigt.

Das Städtebauförderungsgesetz bietet die notwendigen rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen für eine

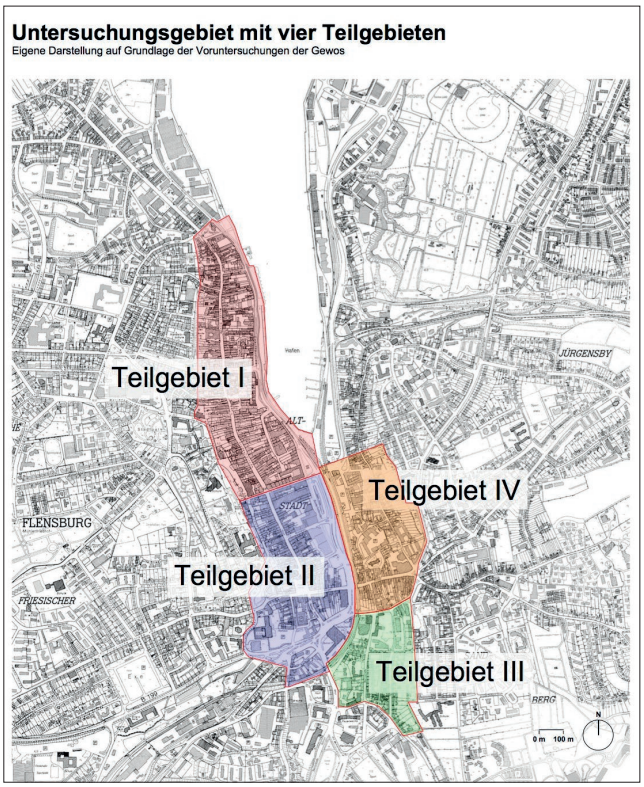


Abb. 29 Untersuchungsgebiet: Die vier Teilgebiete dargestellt auf aktueller Karte

und verläuft bis über die Friedrich-Ebert-Straße bis zum Bahndamm.

Teilgebiet Nord

Das Teilgebiet I – es wird auch als »Teilgebiet Nord« bezeichnet – beginnt nördlich der Rathausstraße und dehnt sich zwischen Schiffbrücke an der Förde und Westhang bis hin zum Nordertor aus. Es umfasst etwa ein Drittel der Gesamtfläche des Untersuchungsgebietes. Die Hauptstraßen Große Straße und Norderstraße bilden die Mittelachse dieses Quartiers. Das Teilgebiet Nord vereinigte als typisches Mischgebiet die Funktionen Wohnen, Einzelhandel, Dienstleistungen und Handwerk. Der Einzelhandel nahm dabei etwa die Hälfte der Betriebe ein. Er diente im Norden überwiegend zur Versorgung der Wohnbevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs, gen Süden verstärkt mit aperiodischem Bedarf. Charakteristisch für dieses Gebiet ist das hafennahe Gewerbe, verbunden mit Vergnügungs- und Gaststätten entlang der Schiffbrücke.

Stadtbildprägend sind – neben der Wasserseite entlang der Schiffbrücke und dem westlichen Hang – das Nordertor sowie der Nordermarkt mit der Marienkirche und Kompagnietor. Prägend ist ebenso das innerstädtische Ordnungsprinzip: Die Große Straße und Norderstraße bilden die Mittelachse mit quer dazu abgehenden Hoferschließungswegen, Gängen und Straßen.

Doch insbesondere die erhaltenen Bestände mittelalterlicher Bausubstanz vor allem im Verlauf Große Straße und Norderstraße mit ihrer vertikalen Gliederung der Fassaden, dem Wechsel von Giebel- zu Traufständigkeit und der Geschossanzahl prägen noch Anfang der siebziger Jahre entscheidend das Gesicht der Altstadt.

Teilgebiet II

Höchste Zentralität weist das sich nach Süden anschließende Teilgebiet II mit der Haupteinkaufsstraße Holm und dem Südermarkt auf, dem traditionellen wirtschaftlichen Schwerpunktbereich der Altstadt. Das Gebiet bezieht die Straßen Angelburger Straße bis zum Süderhofenden, die Töpferstraße, Rote Straße, Dr.-Todsen-Straße, Klostergang – alle bis zur Friedrich-Ebert-Straße – mit ein, ebenso wie das Hospital Zum Heiligen Geist sowie das Areal um das Neue Rathaus mit der südlichen Seite des Pferdewassers und des heutigen Abschnitts für Fußgänger der Friesischen Straße.

Die City Holm und Südermarkt sind ihrerseits geprägt von einem umfangreichen, oft höherwertigen bis hochwertigen Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot des sporadischen Bedarfs, das sowohl Flensburg als auch das Umland versorgt. Nur im Süden in der Roten Straße und Friesischen Straße finden sich noch einige Geschäfte für den täglichen Bedarf.

Über die Friedrich-Ebert-Straße hinaus zählen zum Teilgebiet II das Deutsche Haus sowie die kleinen Quartiere zwischen Bahnhofstraße, Schleswiger Straße und beidseitig der Husumer Straße mit einem Mix aus Wohnen, Hotel und Gewerbe. Sie schließen das Teilgebiet II südlich am Bahndamm ab. Hier, am Bahndamm, geht das Teilgebiet II in das Teilgebiet III über.

Prägende bauliche und identitätsstiftende Elemente des Teilgebiets II sind die Nikolaikirche am Südermarkt und das 1963 am Neumarkt erbaute neue Rathaus. Auch das Deutsche Haus zählt zu diesem Gebiet, liegt jedoch isoliert jenseits der Friedich-Ebert-Straße.

Abb. 32 Holm um 1972/73

Abb. 33 Süderfischerstraße in den 1970er Jahren

Abb. 34 Blick von der Karlstraße in die Süderfischerstraße mit St. Johannis

die Handwerkskammer), korrespondierten außerdem nicht mit der Industriearchitektur des 19. Jahrhunderts.

Die Planungen der Nachkriegsjahre für ein neues Dienstleistungszentrum sowie autogerechte Verkehrsvorhaben für eine Hochstraße verursachten Planungsunsicherheit bei den Eigentümern und Bewohnern mit der Folge des Verfalls von Wohngebäuden, Gewerbebauten und Fabriken. Ehemalige Fabrikgebäude waren zum Zeitpunkt des Sanierungsbeginns nur noch als verfallende Relikte vorhanden.[22] Leere, nicht weiter genutzte Flächen dienten als Parkplätze.

Die Angelburger Straße diente der Versorgung der östlichen Altstadt. Hier befanden sich Geschäfte, überwiegend zur Deckung täglichen Bedarfs. Zu beobachten war Anfang der 1970er Jahre das allmähliche Verschwinden kleinerer Läden in der Johannisstraße. Das gesamte Viertel war zu Beginn der Begutachtung 1970 heruntergekommen und verwahrlost.

Das Teilgebiet III wurde begrenzt durch die Heinrichstraße im Norden, im Osten durch die Hangkante; der Mühlendamm und Munketoft bildete im Süden und die Bahnhofsstraße/ Friedrich-Ebert-Straße im Westen die Grenze. Es entspricht in etwa dem späteren Sanierungsgebiet »Achter de Möhl«. Auch dieses Quartier war stark von den Kahlschlagplanungen der Nachkriegsjahre betroffen, auch hier herrschten Planungsunsicherheit und fehlende Investitionsbereitschaft.

Der Mittelpunkt des Gebietes III, eine Fischersiedlung um den ehemaligen »Fischerhof« aus dem frühen 19. Jahrhundert, wurde umschlossen von der Blumenstraße im Norden, der Waitzstraße im Westen, der Teichstraße im Osten und Munketoft im Süden. Die Siedlung, ursprünglich am Rande der Stadt, entstand nach Aufhebung des Bauverbots um 1800 in den damaligen Stadtrandgebieten, die Mittelstraße im Jahre 1813. Dieses kleine Quartier stellte sich zu Beginn der Untersuchungen mit deutlichen

Abb. 37 Fördeufer mit Hafenwirtschaft 1985 (Ostufer)

Abb. 38 Fördeufer an der Schiffbrücke 1997

zum Wasser waren zwar einige vorhanden, jedoch ungepflegt und von mangelnder Instandhaltungsqualität.

Die Verkehrsachsen und Bahngleise am Fördeufer behinderten einen freien Zugang zur Förde. »Der Uferstreifen am Hafen wird durch den fließenden Verkehr vom Innenstadtgebiet einschneidend getrennt und durch seine fast ausschließliche Verwendung für das Abstellen von Kraftfahrzeugen daran gehindert, seine Funktion als potentieller Erholungsraum zu erfüllen.«[25] Selbst hafenwirtschaftliche Belange konnten nicht uneingeschränkt oder ausreichend verfolgt werden: Der Uferstreifen konnte »seine hochwertige Funktion als Umschlagplatz für Schiffsgüter (…) nicht erfüllen.«[26] Die Fördebrücke als wichtige Anlegestelle für den grenzüberschreitenden Fährverkehr lag relativ isoliert.

Weitere Funktionen

Flensburg leistet die Aufgaben eines Oberzentrums im Landesteil Schleswig. Demzufolge muss(te) die Stadt nicht nur die eigenen Bürger, sondern auch ein weites Einzugsgebiet versorgen, und zwar in wirtschaftlicher Hinsicht, im Dienstleistungssektor, auf den Bildungs- und kulturellen Feldern sowie mit Gemeinbedarfseinrichtungen. Hinzu kam die nach Raumordnungsplan des Landes Schleswig-Holstein geforderte Bereitstellung gewerblicher Arbeitsplätze im Industriesektor.[27]

Stadtgestalterische Auswirkungen dieser vielfältigen Aufgaben zeigten sich sehr früh in den 50er und 60er Jahren in der Altstadt, vornehmlich am Südermarkt und Holm, sowie mit dem Neubau des Rathauses (1963/1964). Planungsabsichten für ein Dienstleistungszentrum im Johannisviertel ließen zudem entscheidende Einschnitte in die historisch gewachsene Stadtstruktur erkennen. Die Altstadt selbst musste bereits in den fünfziger Jahren die Funktion eines Versorgungszentrums für das Einzugsgebiet vom Kreis Husum über den Kreis Flensburg bis einschließlich des Kreises Schleswig übernehmen.[28]

Die topographisch bedingte Nord-Süd-Ausdehnung Flensburgs führte zur Ausbildung der 1,5 Kilometer langen Mittelachse Holm, Große Straße, Norderstraße als Haupteinkaufsstraße zwischen Südermarkt und Nordertor. Nach Einschätzung der Gutachter ließ diese »überdehnte Ausrichtung der innerstädtischen Aktivitäten (…) die wünschenswerten Schwerpunktbildungen städtebaulicher und funktioneller Art (durch Platzgestaltungen) vermissen.«[29] Auf der Westseite der Altstadt hatten sich parallele Nutzungsbänder gebildet: Das Fördeufer, der Straßenzug an Förderufer, Norderhofenden und Schiffbrücke mit dem hafenbezogenen Gewerbe, Gaststätten und Vergnügungsstätten, außerdem die Hauptachse Holm, Große Straße, Norderstraße mit City-, Dienstleistungs- und Wohnfunktion. Städtebauliche und funktionale Beziehungen zwischen den Achsen waren kaum vorhanden.

Die Altstadt, die sich westlich und östlich der Förde erstreckte, wurde zusätzlich durch den Bahndamm funktional und sozial geteilt. Lediglich die Angelburger Straße und etwas weiter nördlich die Rathausstraße, die in den Hafendamm überging, stell(t)en Verbindungen zwischen

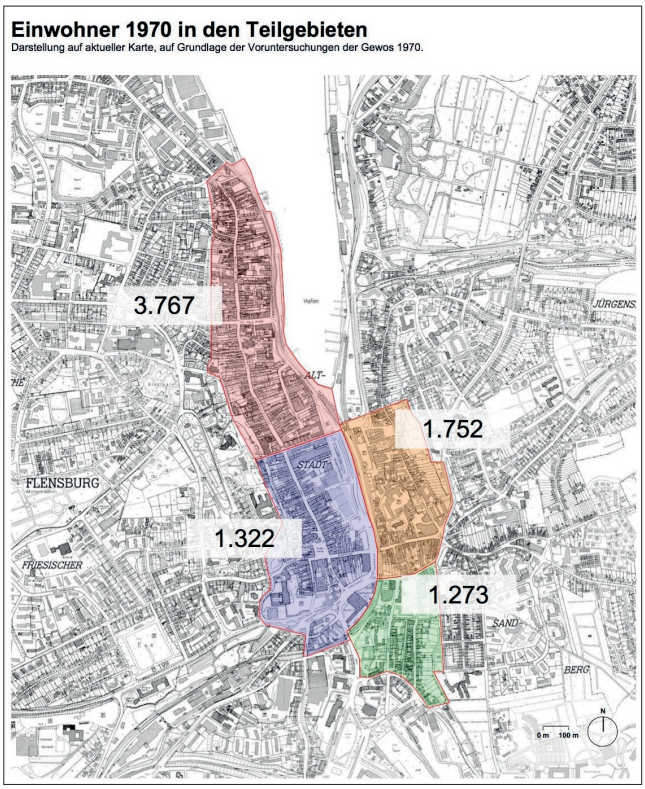


Abb. 39 Teilgebiete und Einwohnerzahlen 1970

lich der Rathausstraße bis zur Friedrich-Ebert-Straße. Hinzu kamen die Alleinerziehenden, überwiegend geschiedene oder verwitwete Frauen.

Sozioökonomische Lagen und Bildung

Schon die beiden Merkmale Alter und Nationalität deuteten im Untersuchungsgebiet auf materiell ungünstigere Lebenslagen und soziale Benachteiligungen gegenüber der Gesamtstadt hin. Auch die Anzahl geschiedener Frauen und Männer sowie verwitweter Menschen galten in den 60er und 70er Jahren als Indiz für Benachteiligung auf materieller und sozialer Ebene. Damals war der Status Geschiedener in der Gesellschaft oft mit starken finanziellen Einbußen verbunden. Geschiedene, vor allem Frauen, hatten weniger Chancen, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Dies galt umso mehr für geschiedene Frauen mit Kindern. Im Untersuchungsgebiet lebten laut der Volkszählung 1970 insgesamt 5,6% Geschiedene, fast doppelt so viele wie in der Reststadt (2,7%) und annähernd doppelt so viele wie in der Gesamtstadt (2,9%).

Die Erwerbstätigkeit im Untersuchungsgebiet betrug 43,4% gegenüber 41,2% in der Gesamtstadt. Jedoch wurden keine Aussagen zur Höhe des Einkommens und damit verbunden zu eventuellen Armutslagen getroffen. Gleichwohl können Rückschlüsse durch die Art des Einkommens gezogen werden: Der Anteil der Transferleistungsempfänger lag seinerzeit im Untersuchungsgebiet bei rund 23,0% und damit deutlich über dem Flensburger Durchschnitt (19,6%). Hinweise auf die ökonomischen Lagen gab die Art der Beschäftigung: 48,7% der Beschäftigten im Untersuchungsgebiet waren Arbeiter oder gewerbliche Lehrlinge, die auch in den 70er Jahren noch über geringere Einkünfte verfügten als Beamte, Angestellte oder kaufmännische und technische Lehrlinge.

Allerdings war um 1970 die materielle Lage der Beschäftigten weniger Indikator für unterschiedliche Lebensformen: Die Art der Beschäftigung bestimmte die Ausgangslage für die soziale und kulturelle Teilhabe am gesellschaftlichen Leben – ebenso wie die Bildung: Während in der Gesamtstadt 70,9% der Bevölkerung über einen Volksschulabschluss verfügten, waren es im Untersuchungsgebiet 80,4%. Demgegenüber standen in der Gesamtstadt Flensburg rund 17% Abiturienten der Zahl von rund 12% Abiturienten im Untersuchungsgebiet gegenüber. Diese Merkmale führten zu dem Schluss: Das Untersuchungsgebiet zählte zu den weniger privilegierten Quartieren in Flensburg.

Die einkommensschwächeren und sozial benachteiligten Menschen in der Altstadt wurden im Vorfelde der Sanierung als diejenige Gruppe identifiziert, der im Rahmen der Sanierung erhöhte Aufmerksamkeit gewidmet werden musste. Die Bedürfnisse und Interessen dieser Menschen sollten in hohem Maße bei der Entwicklung und Erneuerung der Altstadtquartiere berücksichtigt werden.[35]

Der Auszug aus der Altstadt

Die Wertschätzung der Altstadt und ihr Sozialprestige waren auf den Tiefstand gesunken. Wer es sich leisten konnte, zog noch in den 60er und 70er Jahren aus der Altstadt fort. Neben erheblichen Mängeln an den Gebäuden und im Umfeld befürchteten viele Bewohner den weiteren Niedergang der Innenstadt. Zwischen 1961 und 1967 verließen noch rund 45% der Bevölkerung die Innenstadt.[36]

Endnoten

1 Vgl. Walter, Kurt: Entstehung und Implementation der Städtebauförderung im bundesstaatlichen System. Berliner Schriften zur Demokratieforschung, Bd. 5, Frankfurt/Main 1997
2 vgl. Hegeler, Brigitte: Stadterneuerung, Wiesbaden 2016, S. 94
3 Zinkahn, Willy: Einführung in: Baugesetzbuch, Stand: 18. Auflage vom 1. Juli 1987, S. VIII
4 Baugesetzbuch, § 136 Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen;
5 Baugesetzbuch, § 137 Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen; § 180 Sozialplan; § 181 Härteausgleich
6 Krautzberger, Michael: Kommunale Stadterneuerung. In: H. Wollmann u. a. : Kommunalpolitik, Politisches Handeln in den Gemeinden, Bd. 356, Bonn 1998, S. 567
7 Kurth, Detlef: Quartierspflege als Konzept der sozialen Stadtentwicklung. In: Arbeitskreis Stadterneuerung (Hrsg): Jahrbuch Stadterneuerung, Berlin 2000, S. 297 ff.
8 Schmitt, Gisela et.al., Stadterneuerung, Wiesbaden 2016, S. 94 ff.
9 Harald Bodenschatz, Tilman Harlander, Macht. In: Hartmut Häußermann (Hrsg.): Großstadt. Soziologische Stichworte, Opladen 1998, S. 142 bis 150
10 Das städtebauliche Gutachten bearbeitete alle Themen einer vorbereitenden Untersuchung nach StBauFG. Vgl. auch: Gert Kaster, Der Beitrag der Denkmalpflege zur Erhaltung der Flensburger Altstadt. In: Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (Hrsg.), Denkmalpflege in der Städtebauförderung; Kiel 1991, S. 19
11 Die GEWOS GmbH erhielt am 24. April 1970 auf der Grundlage ihres Angebotes vom 1. Oktober 1968 den Auftrag von der NHN zur Erarbeitung eines Gutachtens zur städtebaulichen Erneuerung der Flensburger Innenstadt.
12 NHN/GEWOS: Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung der Flensburger Innenstadt, Mai 1972, Hamburg, S. 6. Im weiteren Verlauf wird das Gutachten der Einfachheit halber als »Vorbereitende Untersuchungen« bezeichnet.
13 NHN/GEWOS: ebd. Gutachten, S. 46
14 Anm.: Der Begriff Erneuerungskonzept oder auch »Neuordnungskonzept« setzte sich in vielen Städten und Gemeinden durch.
15 NHN: Sanierungskonzept Flensburg, Hamburg, April 1976, S. 2; vgl. auch Protokoll der Ratsversammlung vom Dezember 1976
16 Ursprünglich reichte die Förde bis zur Angelburger Straße, der innere Teil der Förde verlandete bis zum Beginn des 18. Jahrhunderts.
17 Dieses Quartier wurde erst 1985 Untersuchungsgebiet nach StBauFG.
18 Anm.: Am 29. Dezember 1284 verlieh Herzog Waldemar IV von Schleswig der Handelssiedlung Flensburg das Stadtrecht. 1984 feierte die Stadt Flensburg ihr 700jähriges Bestehen. Vgl.: Hrsg., Flensburg – 700 Jahre Stadt, Flensburg 1984
19 NHN/GEWOS: Vorbereitende Untersuchungen, Mai 1972, Hamburg, S. 46
20 u. a. das Verwaltungsgebäude für die Handwerkskammer, Erweiterung des Verwaltungsgebäudes für die Industrie- und Handelskammer – vgl. Kap. 3.1
21 vgl. Kap. 2 und Kap. 9. Vgl. auch: Neue Heimat Nord, Stadtbilduntersuchung Flensburg, Hamburg 1974, S. 4 ff
22 Der Magistrat der Stadt Flensburg, Stadtplanungsamt, Altstadterneuerung Flensburg, Dezember 1977
23 NHN/GEWOS, Vorbereitende Untersuchungen, S. 154 ff, vgl.: Der Magistrat der Stadt Flensburg, Altstadterneuerung Flensburg, Dezember 1977, S. 32 ff., vgl: Der Magistrat der Stadt Flensburg, Amt für Stadtsanierung, 1988 Stadtplanungsamt, S. 12 ff.
24 NHN/GEWOS, Vorbereitende Untersuchungen, S. 59 ff.
25 NHN/GEWOS, Kurzfassung Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung, S. 9
26 NHN/GEWOS, Vorbereitende Untersuchungen, S. 69
27 In Flensburg stieg die Zahl der Industriebeschäftigten von 1965 bis 1969 von 72 auf 90 je 1000 Einwohner an, so dass trotz rückläufiger Zahlen auf Bundesebene in der Industrie in Flensburg zunächst weiter mit einer konstanten Zahl an gewerblichen Arbeitsplätzen für die Stadt und das Einzugsgebiet gerechnet wurde. Vgl. NHN/GEWOS, Kurzfassung zur städtebaulichen Erneuerung, S. 5, vgl. auch Raumordnungsplan des Landes Schleswig-Holstein, in: Amtsblatt für Schleswig-Holstein Nr. 23, 1969, S. 315 ff.
28 Anm.: Das Einzugsgebiet reichte aufgrund seiner Grenzlage auch bis in den Kreis Südtondern, Dänemark. vgl. Erläuterungsbericht F-Plan 1968/1969 Flensburg
29 Neue Heimat/GEWOS, Kurzfassung Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung, S. 8
30 Neue Heimat/GEWOS, Vorbereitende Untersuchungen, S. 61 f.
31 ebenda
32 Die Bevölkerungszahlen und weitere Daten stammen aus dem »Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung der Flensburger Innenstadt«, ebd. S. 49 ff. Anlage 3
33 Anm.: Der Anteil der Migranten oder Menschen mit Migrationshintergrund wurde bei der Volkszählung von 1970 nicht berücksichtigt. Lediglich die Menschen mit ausländischen Pässen wurden gezählt.
34 vgl. Vorbereitenden Untersuchungen, S. 49
35 Vorbereitende Untersuchungen, S. 53;
36 Erika Spiegel, in: NHN – GEWOS, Flensburg – Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung der Innenstadt, S. 71
37 ebda, S. 32
38 Stadt Flensburg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Altstadterneuerung – Strukturanalyse – Zielkatalog, S. 3, Flensburg 1978
39 Eine etwa 80jährige Bewohnerin aus Mürwik, die die Autorin auf der Straße ansprach: »Ich war überwältigt von der modernen Wohnung, hell und freundlich und eine Badewanne! Die erstrahlte in weißem Glanz.«

40 NHN GEWOS, ebd. Anlage 1 nach S. 31.

41 Diesen Sachverhalt bestätigen Experten in Interviews.

42 Begünstigt und politisch gewollt wurde diese Tendenz durch das nach dem II. Weltkrieg erlassene Wohnungsbaugesetz § 1, Abs 2: »Die Förderung des Wohnungsbaus hat das Ziel, die Wohnungsnot, namentlich auch der Wohnungssuchenden mit geringem Einkommen, zu beseitigen und zugleich weite Kreise des Volkes durch Bildung von Einzeleigentum, besonders in Form von Familienheimen, mit dem Grund und Boden zu verbinden…« Noch vor dem ersten Wohnungsbaugesetz (April 1950) wurden 1949 bereits steuerliche Abschreibungen (»7b-Abschreibung«) zur Eigenheimförderung ermöglicht. (https://de.wikipedia.org/wiki/Eigenheimzulage).

43 vgl. hierzu auch: Hans G. Helms/Jörn Janssen, Hrsg., Kapitalistischer Städtebau, Neuwied und Berlin 1971

44 vgl. NHN/Gewos, Vorbereitende Untersuchungen 1970–1972, S. 59 ff.

Leitlinien und Ziele für die Altstadtsanierung

Mit den Vorbereitenden Untersuchungen sind städtebauliche, soziale und funktionale Probleme erkundet, identifiziert und analysiert worden, die in einem ersten Erneuerungskonzept mündeten. Somit wurden generelle Grundlagen und ein Rahmen geschaffen, um Kriterien für den Umgang mit den Missständen der Altstadt zu entwickeln. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bildeten für die Verwaltung die Voraussetzungen, fachliche Empfehlungen für die Entwicklung der Altstadt zu formulieren, dem Rat der Stadt die Festlegung eng umgrenzter Teile der Innenstadt als Sanierungsgebiet nahezulegen und den Erlass einer Sanierungssatzung zu veranlassen.

Die allgemeinen Zielsetzungen im Erneuerungskonzept Altstadt von 1972 waren räumlicher und inhaltlicher Natur. Sie orientierten sich an den städtebaulichen Gegebenheiten wie Straßen- und Platzsystem, Wegebeziehungen, Freiräumen, räumlicher Ordnung, an der Bausubstanz und ihrer damaligen historischen Bedeutung,[1] an der Bevölkerungsstruktur und vor allem an der funktionalen Rolle, die der Altstadt zugewiesen wurde. Damit wurden die vorhandenen und zukünftigen Nutzungen im Kontext von Altstadt – Gesamtstadt – Region beschrieben: Ziele und Aufgaben bezogen sich auf die Erneuerung und Entwicklung der Altstadt unter Berücksichtigung ihrer gesamtstädtischen und regionalen Rolle und Wirkung. Eine sanierte Altstadt würde (und sollte) zusätzliche Anziehungskraft auf die Region ausüben, somit die Wirtschaft stärken und ökonomische, kulturelle und soziale Aufgaben für die Region übernehmen.

Für jedes Sanierungsgebiet, das später auf der Grundlage des Erneuerungskonzeptes Altstadt (im Sinne eines »Rahmenplans für die Altstadt«) und vertiefenden vorbereitenden Untersuchungen förmlich festgesetzt wurde, sollten dezidierte Sanierungsziele erarbeitet und beschlossen werden. Sie beruhten auf den Gegebenheiten vor Ort und den allgemeinen Zielsetzungen für die Altstadt. Diese wurden im Laufe der Jahrzehnte fortgeschrieben, teilweise bedingt durch Erreichen von Zielen, Veränderung von Rahmenbedingungen oder beeinflusst von jeweiligen Städtebauförderprogrammen.[2]

Unter diesen Gesichtspunkten wurden von den Gutachtern allgemeine Ziele und sanierungsbezogene Aufgaben formuliert. Dabei wiesen zwei übergeordnete Entwicklungsleitlinien die Richtung:

(1) Erhalt und Stärkung der Zentrumsfunktion der Innenstadt. Es sollten vornehmlich die Bereiche gestärkt werden, in denen die Altstadt bereits Cityfunktion übernommen hatte.

(2) Erhalt und deutliche Stärkung der Wohnfunktion durch eine Sanierung der Altstadtwohnquartiere in Verbindung mit einem attraktiven Wohnumfeld und der erforderlichen sozialen, ökonomischen und technischen Infrastruktur.

Unter diese Leitlinien lassen sich sieben übergeordnete »Allgemeine Ziele und Aufgaben« für die Altstadt subsumieren.

Diese Zielsetzungen werden im nachfolgenden Abschnitt verkürzt dargestellt. Sie basieren im Wesentlichen auf den Vorbereitenden Untersuchungen von 1970.[3]

1 Flächenhaushalt

Die Regulierung des Flächenhaushaltes und der Flächennutzung durch ein vorausschauendes Flächenprogramm (Vorbereitende Bauleitplanung).

2 Bevölkerung und Wohnen

Ausrichten des Baulandnutzungsprogramms auf Bevölkerungszuwachs in der Innenstadt und auf veränderte Wohnbedürfnisse:

Angestrebt wurde dabei ein differenziertes Angebot innerstädtischer und innenstadtnaher Wohnungen für verschiedene Bedarfsgruppen. Dabei sollte das Wohnraumangebot den Zuwachs der Bevölkerung durch Modernisierung, Neubau und Attraktivitätssteigerung des Wohnens in der Innenstadt fördern sowie zur innerstädtischen Belebung beitragen.

3 Innerstädtische Funktionen und Standortplanung

Stärkung der funktionstragenden Zonen und deren Beziehungen zueinander, Erweiterung der Zentralfunktionen

Räumlicher Schwerpunkt Nord

Die Gutachter sahen »die Hauptentwicklungszone« für die Altstadt in einer »gründlich umgewandelten, neugestalteten Zone« im nördlichen Teil der Altstadt.[1] Diese Zone verlief in West-Ost-Richtung zwischen Großer Straße/Norderstraße und westlichem Fördeufer bis hin zur Fördespitze und Teilen des östlichen Fördeufers und in Süd-Nord-Richtung zwischen ZOB und Fähranleger. Handel, Freizeiterleben, Kultur und Tourismus sollten deutlich aufgewertet werden, die Altstadt beleben und ihr ein positives Image verleihen. Aus diesen Aufgaben, die die Gebiete der Altstadt zu erfüllen hatten, ergab sich als vordringlicher Handlungsschwerpunkt das Teilgebiet Nord, die Nördliche Altstadt Dabei stand in bestimmten Lagen das städtebauliche Gefüge zur Disposition, um neu genutzt zu werden.

Das Gebiet um den Holm/Südermarkt war bereits in den fünfziger und sechziger Jahren im Rahmen der Citybildung unter rein wirtschaftlich orientierten Aspekten als zentraler Einkaufsbereich mit überwiegend modern anmutenden Geschäften und der Fußgängerstraße Holm[2] weitgehend ertüchtigt worden. Die Entwicklung zur City erfolgte häufig zu Ungunsten mancher spätmittelalterlichen Gebäude und Strukturen. Die entstandenen Kaufhäuser sollten »neue Akzente setzen«,[3] attraktive Geschäfte, Dienstleistungen, Gastronomie und »gute Wohnungen«[4] die Innenstadt beleben. Die City hat sich bereits vor Beginn der Sanierungsförderung aus eigener wirtschaftlicher Kraft entwickelt. Insofern wurde zunächst keine Notwendigkeit gesehen, das Städtebauförderungsgesetz hier anzuwenden.

Neben der Nördlichen Altstadt wurden weitere Innenstadtgebiete auf der östlichen Seite der Förde zur durchgreifenden Erneuerung und Sanierung vorgeschlagen. Diese wurden in den achtziger Jahren als Sanierungsgebiete nach dem Städtebauförderungsgesetz förmlich festgelegt.

Räumlicher Schwerpunkt Nord

Ganz anders als die Haupteinkaufszone Holm/Südermarkt zeigte sich das Teilgebiet Nord (I)[5], das sich von der Rathausstraße bis zum Nordertor zwischen Förde und Westhang hinzieht. Die Große Straße/Norderstraße als Verlängerung des Holm und Rückgrat des Gebietes, wies deutlich bauliche Merkmale und städtebauliche Strukturen auf, die die Jahrhunderte alte Kaufmanns- und Seefahrertradition abbildete.[6] Gerade diese Straßen hatten ihren historischen Erscheinungscharakter noch um 1970, zu Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen, weitgehend bewahrt. Lange, tiefgestaffelte Kaufmannshöfe säumten die Straßenseite zur Förde hin, während bescheidenere Handwerkshöfe die Seite zum Hang kennzeichneten. Im Vergleich zur Bebauung an der Großen Straße wirkten die Gebäude an der Norderstraße zurückhaltender.

Große Bauvorhaben auf dem Dienstleistungssektor und im Handel, die das Gebiet im Sinne einer Flächensanierung grundlegend verändern würden, waren zu Beginn der Flensburger Stadtsanierung um 1970 im Teilgebiet Nord nicht geplant. Dieser nördliche Teil der Altstadt als typisches Mischgebiet mit Wohnungen, Einzelhandel, Großhandel und Handwerksbetrieben wurde in dem ›Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung‹ der NHN/GEWOS als unbedingt erhaltenswert und vordringlich sanierungsbedürftig identifiziert – nicht zuletzt wegen seiner wirtschaftlichen Bedeutung.

Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes waren deutliche Verslumungstendenzen zu beobachten. Die Abwanderung von Bewohnern und Gewerbebetrieben erwies sich als besonders hoch. Die Gebäude und Wohnungen befanden sich in denkbar schlechtem Zustand. Dies betraf die Bausubstanz und die konstruktiven Gebäudeteile ebenso wie die mangelhaften Ausstattungen der Wohnungen. So verfügten mehr als zwei Drittel (68 %) der Wohnungen über kein eigenes WC und in etwa drei Viertel (76 %) war kein Bad vorhanden. Ein Großteil der Küchen war nur notdürftig mit einem Kohleherd und einer Spüle ausgestattet oder eine Ausstattung fehlte ganz. Hinzu kamen Störungen und Mängel von außen: Etwa ein Drittel der Gebäude und Wohnungen wurde durch Verkehrslärm erheblich beeinträchtigt[7]. Straßen, Plätze und Gänge sowie Hinterhöfe wirkten verkommen und waren kaum zu nutzen. Angesichts der attraktiven Neu-

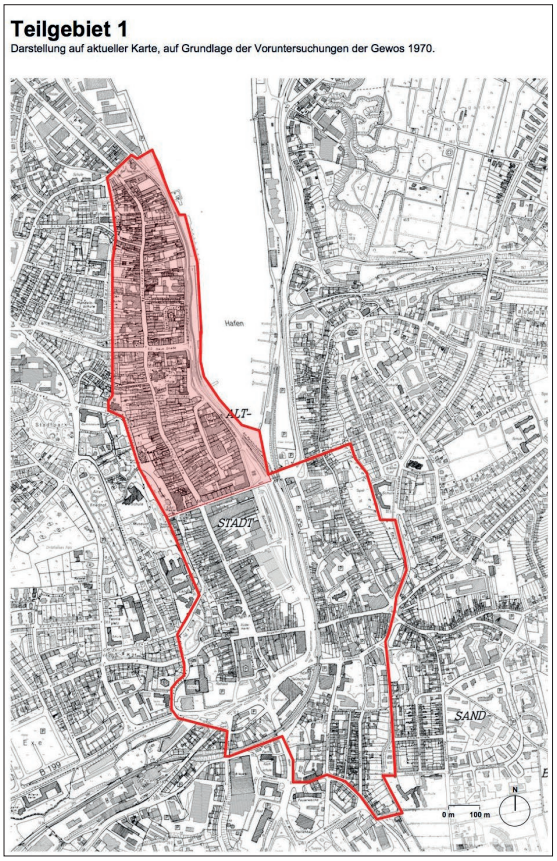


Abb. 40 Holm um 1972/73

Abb. 41 Das Teilgebiet Nord

baugebiete in den Flensburger Randgebieten war es bei dem verwahrlosten Zustand der Wohnungen und des Wohnumfeldes nur allzu verständlich, dass viele Bewohner die Altstadt verließen. Es erfolgte eine Wohlstandsverlagerung von innen nach außen.

Die Abwanderung der Bewohner wirkte sich nachteilig auf die vorhandenen Gewerbebetriebe aus. Vor allem die Geschäfte und Handwerksbetriebe, die auf die Versorgung des Gebietes ausgerichtet waren, erlitten Geschäftseinbußen, verließen die nördliche Altstadt oder mussten ihre Betriebe aufgeben. Je weiter man nach Norden kam, desto mehr nahmen der Betriebsbesatz und das Warenangebot ab.

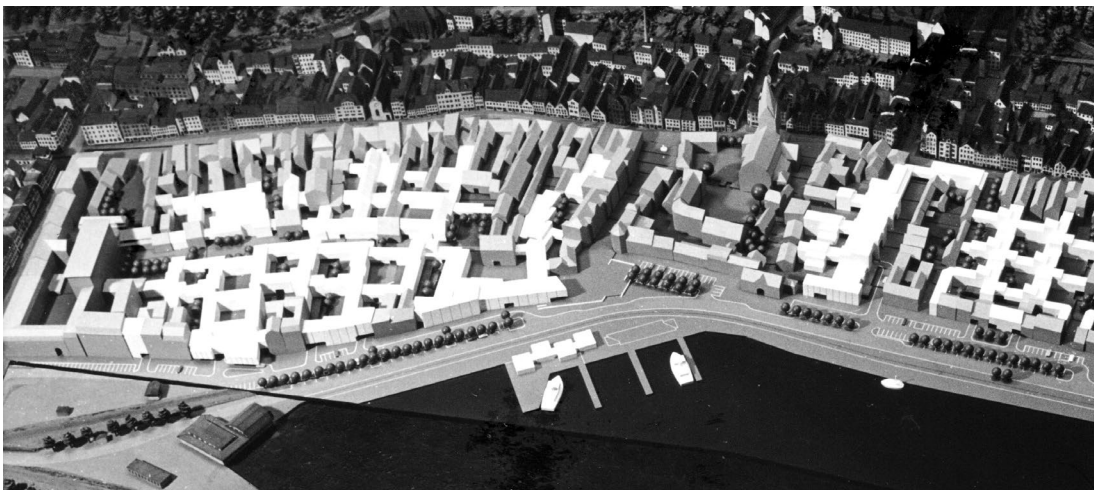
Anderen Betrieben genügten die Rahmenbedingungen für ihre notwendig gewordenen Erweiterungen nicht. Die im Gebiet vorherrschende kleinteilige Grundstücksstruktur setzte der Expansion von Betrieben enge Grenzen. Über ein Drittel der 351 Grundstücke waren mit bis zu 200 qm relativ klein und schmal, ein weiteres Viertel maß 200 bis 500 qm. Die durchschnittliche Grundstücksbereite betrug rund 10 m. Produktion und Belieferung waren auf den schmalen Grundstücken und durch die engen Gänge nur eingeschränkt oder gar nicht möglich. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, siedelten sich viele Betriebe außerhalb der Altstadt in neu erschlossenen Gewerbegebieten an.

Die kleinteilige Grundstücksstruktur bestimmte insbesondere das Erscheinungsbild der Norderstraße an der Westseite um die Schloßstraße. Ganghäuser auf Kleinstgrundstücken prägten den Charakter des Oluf-Samson-Ganges und des Herrenstalls. Ebenso herrschten an der unteren Marienstraße und der südlichen Seite der Neuen Straße kleine, schmale Gebäude vor. Darüber hinaus verteilten sich weitere Kleingrundstücke über das gesamte Untersuchungsgebiet.[8]

Entsprechend der Grundstücks- und Gebäudestruktur war die Nutzung weniger intensiv und daher für Investoren nicht so hochwertig und attraktiv wie im Citybereich.

Abb. 45
Städtebauliches Konzept 1

Abb. 46
Modell Konzept 1



straße, Kompaniestraße und Oluf-Samsons-Gang
- Neuordnung/Umgestaltung der westlichen und südlichen Fördeuferzone zwischen Rathausstraße und Am Nordertor/Duburger Straße
- Neubau eines Abfertigungsgebäudes an der derzeitigen Fördebrücke
- Vorschläge zur weitgehenden Verdünnung des Verkehrsaufkommens im Straßenzug Schiffbrücke/Norderhofenden/Süderhofenden

Ergänzend zu den Plandarstellungen wurden die städtebaulichen Entwürfe in einem Massenmodell dargestellt.

Ergebnisse des Gutachterverfahrens

In der Bewertung der fünf städtebaulichen Konzepte kamen die Obergutachter zu folgenden Ergebnissen:[29]

1. Städtebauliches Konzept Planungsgruppe Nord: Jungjohann, Hoffmann, Bendfeld, Kiel

»Der Vorteil des Entwurfes liegt in der deutlich erkennbaren Gegenüberstellung der historischen und der Neueren Stadtbereiche. Die »Speicherlinie«, die den Block 10 von Norden nach Süden durchzieht, wird als willkommener Anlaß für eine innere Gliederung dieses Blocks genommen. Im Bereich der Schiffbrückenstraße erfolgt eine wirksame räumliche Zäsur im Ablauf der Wasserfront, die einerseits eine räumliche Beziehung zwischen Fördebrücke und Nordermarkt herstellt und andererseits in die Spiel- und Fußgängerzone entlang der Speicherzone einleitet.

Im Baugebiet ergeben sich abwechslungsreich gestaltete Straßen-, Platz- und Hofräume, die östlich der Speicherlinie stärker differenziert werden sollten. Als positiv wird die Verengung der Neuen Straße beurteilt. Die allgemeine Höhenentwicklung ist gut. Die konsequente Gegenüberstellung von Flachdächern in geschlos-

Eiko Wenzel: Denkmalpflege und Stadtsanierung in Flensburg

Ausgangssituation

»Trotz erheblicher Einbußen an historischer Baustruktur und -substanz ist die Altstadt von Flensburg insgesamt noch ein höchst bemerkenswertes Zeugnis kontinuierlicher städtebaulicher Gestaltung seit dem frühen 13. Jahrhundert, wozu auch die Eingriffe der Gründerzeit und des frühen 20. Jahrhunderts gerechnet werden müssen. Durch letztere gelang es, die vorindustrielle Grundstruktur den neuartigen wirtschaftlichen und technischen Bedürfnissen der Zeit gestaltend, ja, in mancher Hinsicht bereichernd, anzupassen. Zu berücksichtigen bleiben in Zukunft außer den charakteristischen Bedingungen im Fördetal und außer der von diesen geprägten überlieferten Baustruktur der Altstadt auf beiden Fördeseiten eine Fülle historischer Einzelgebäude und Ensembles. Hierzu rechnen einige große Hofanlagen, die z.T. noch die Gliederung ganzer Blocks, etwa zwischen Rathausstraße und Schiffbrücke, prägen.«[1] Diese Charakterisierung der Altstadt Flensburgs im Jahre 1976, ein Jahr nach dem Europäischen Denkmalschutzjahr von 1975 und zwei Jahre nach dem Beginn der Stadtsanierung in Flensburg nach den Regularien des neuen Städtebauförderungsgesetzes, fasst die Situation treffend in wenige Worte. Mit der Würdigung der gesamten Stadtstruktur als bemerkenswertes Zeugnis ist sie gleichzeitig das Bekenntnis der Denkmalpflege zur Erhaltung nicht nur von Einzeldenkmalen, sondern auch größeren städtebaulichen Zusammenhängen.

Die zitierten Worte aus dem Stadtkernatlas zeigen aber auch die kritische Situation der Altstadt Flensburgs in der Mitte der 1970er Jahre auf. Sie sprechen von erheblichen Einbußen, und es ist davon die Rede, dass historische Strukturen »noch« erhalten sind.

Flensburgs Altstadt hatte im Zweiten Weltkrieg nur geringe Schäden an historischer Bausubstanz davon getragen. Die Einbußen, von denen oben die Rede war, sind vor allem in der Zeit zwischen 1950 und 1975 eingetreten. Verluste sind aber bereits seit der Gründerzeit entstanden.

Hierfür seien zwei Beispiele genannt: 1887 wurde für das Vergnügungsetablissement »Colosseum« ein aufwändiges Renaissance-Giebelhaus aus dem Jahre 1585 mit zugehöriger Hofbebauung abgebrochen. Die künstlerisch wertvollen Terrakotta-Reliefs der Fassade kamen in die Obhut des Museums. 1911 wurde auf dem Grundstück Holm 12 das Stadtpalais von Andreas Christiansen, ein stattlicher Kaufmannshof mit klassizistischer Fassade, für den Neubau der Schleswig-Holsteinischen Bank abgebrochen. Dieser Neubau wurde vom Architekten Hans Roß im Stil der Heimatschutzarchitektur gestaltet und ist heute selbst ein bedeutendes Baudenkmal.

Die beiden Beispiele mögen belegen, dass Flensburg bereits in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg im Zuge der gründerzeitlichen Stadtentwicklung Verluste wertvoller, historischer Bausubstanz hinnehmen musste. Die Beispiele zeigen aber auch, dass die Ersatzbauten entweder selbst eine hohe Qualität aufwiesen (Beispiel Holm 12) oder zumindest von ihrer Grundstruktur die städtebauliche Struktur respektierten. Wo die städtebauliche Struktur verändert wurde, geschah dies vielfach in einer – aus der heutigen Sicht so beurteilten – eigenen Qualität, die, wie die Autoren des Stadtkernatlasses zutreffend resümieren, die Stadt bereicherte. Allerdings traten auch Veränderungen ein, die bis heute nicht städtebaulich bewältigt werden konnten: Hier sind vor allem die Freilegung des Nordertores und die der Südermarkt-Nordseite mit dem Kattsund um die Wende zum 20. Jahrhundert zu nennen.

In der Zeit zwischen den beiden Weltkriegen ließ der Veränderungsdruck auf die Altstadt Flensburgs infolge der wirtschaftlichen Schwäche nach. Massive Veränderungen erfuhr allerdings in der zweiten Hälfte der 1920er Jahre der Bereich der südlichen Altstadt infolge der Anbindung des neuen Bahnhofs, der Verfüllung der Mühlenteiche und des Baus des Deutschen Hauses. Der Durchbruch der Hindenburgstraße (heute Dr.-Todsen-Straße) veränderte die Südseite des Südermarkts und verursachte den Abbruch des Renaissance-Bürgerhauses Südermarkt 7. In nationalsozialistischer Zeit (1936) fand eine Flächensanierung auf einem begrenzten Areal im Bereich der Kleinen Fischerstraße (heute Norderfischer-

Abb. 135 Große Straße 12, Renaissance-Giebelhaus, abgebrochen 1887

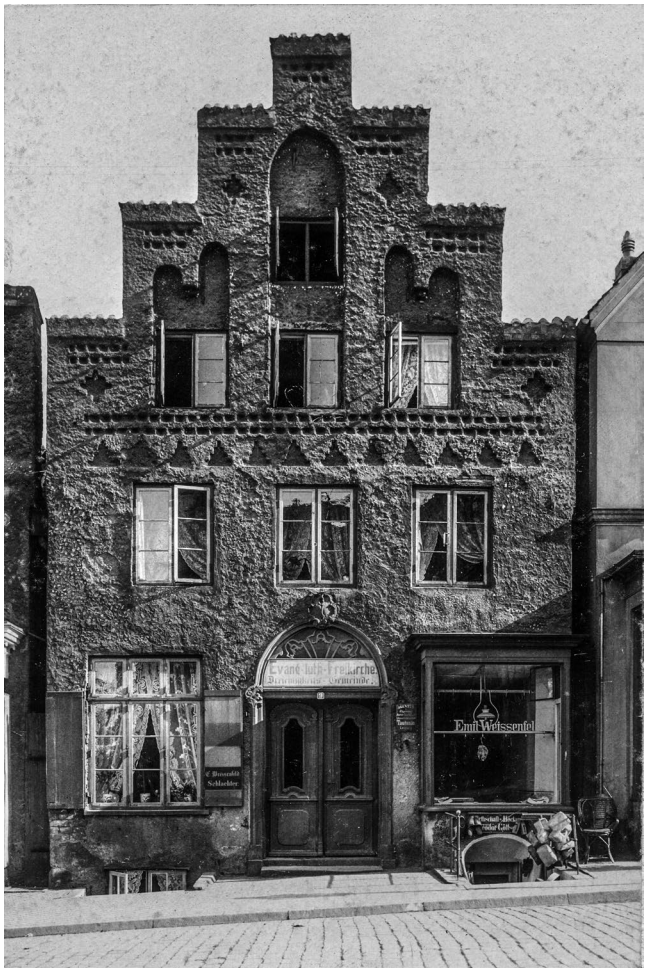


Abb. 136 Südermarkt 9, spätgotisches Bürgerhaus, abgebrochen 1961

straße) statt, die mit der Umsiedlung von unerwünschten Bevölkerungsteilen an den Stadtrand verbunden war. Dieser Maßnahme fiel die Bebauung einer typischen Seitengasse sowie die beiden Kaufmannshöfe Norderstraße 104 und 106 zum Opfer.[2]

In der Nachkriegszeit verstärkte sich der Druck auf die historische Altstadt wieder deutlich. Zunächst kam es zu einer Übernutzung der Gebäude, weil durch viele Flüchtlinge und Vertriebene die Bevölkerung stark angewachsen war. Daneben wurden die Folgen jahrelanger baulicher Vernachlässigung immer gravierender. Als der Wohnungsneubau in Gang kam, verließen viele BewohnerInnen die oft unzulänglichen Quartiere der Altstadt. Zurück blieben die, die sich einen Umzug in eine neue Wohnung nicht leisten konnten. Eine weitere Ursache für die Nachkriegsprobleme der Altstadt war das sog. Wirtschaftswunder, was seit den 1950er Jahren dazu führte, dass Teile der Altstadt City-Funktionen übernahmen. Breitere Zufahrtsstraßen in die Innenstadt, Parkplätze und Parkhäuser waren eine Folge des stark anwachsenden Individualverkehrs. Insbesondere der Ausbau des Straßenzugs Schützenkuhle/Friedrich-Ebert-Straße/Süderhofenden im bereits vor dem Zweiten Weltkrieg verrohrten Mühlenstromtal zerschnitt die Altstadt und beschädigte ihre Ränder.

Die Liste der Verluste von historischer Bausubstanz dieser Zeit liest sich dann auch ein wenig wie ein Schadensbericht einer vom Luftkrieg getroffenen Stadt. Bereits in der ersten Hälfte der 1950er Jahre wurde das kleinstädtische Quartier an der südlichen Roten Straße und an der Töpferstraße[3] abgeräumt, einschließlich des bedeutenden Fachwerkhauses Rote Straße 21 aus dem

Abb. 145 Norderstraße 86, Kaufmannshof mit Querspeicher, Oktober 2014

Abb. 146
Wohnbauung auf der Südseite der Neuen Straße, 2019

Abb. 156 Sanierung Westindienspeicher Speicherlinie 34 a, 1981

Abb. 157 24 Foto: Speicherlinie 34 a, Westindienspeicher, April 2011

- 1981 Speicherlinie 34 a, Sanierung des Westindienspeichers, Architekten-gemeinschaft Rønnow, Kopenhagen, mit Heinrich, Flensburg.[23] Besondere Herausforderung bei diesem Sanierungsprojekt waren die geringen Deckenhöhen in dem Speichergebäude. Bei den an das Gebäude gestellten Nutzungsanforderungen war ein Teilverlust der historischen Holzkonstruktionen aus dem späten 18. Jahrhundert unvermeidbar.
- 1981–83 Norderstraße 38, Sanierung eines Kaufmannshofes mit Neubau eines Wohngebäudes auf den Grundstücken Segelmacherstraße 12–14, Architekten Ernst und Laust Lorenzen, Flensburg.[24]
- 1982 Große Straße 42–44, Sanierung der Fassade des Vorderhauses, Architekt Hellwig Hofmann, Flensburg.
- 1982 Norderstraße 79, Sanierung eines Wohn- und Geschäftshauses, Architekten Hasenberg und Leckband, Berlin
- 1982–83 Große Straße 42–44, Sanierung des Brasseriehofes, Architekt Hans-Heinrich Ernst, Flensburg.[25]
- 1982–83 Norderstraße 119–121, Sanierung von zwei Wohn- und Geschäftshäusern, Planungsgruppe Nord, Kiel (Architekten Jungjohann, Hoffmann und Krug).
- 1982–84 Norderstraße 40–44, Sanierung eines Vorderhauses, Architekten Blaue und Polacsek, Flensburg.
- 1982–2016 Oluf-Samson-Gang. Nach der Freilegung der Gebäude (Abbruch von Anbauten bzw. Gebäuden auf Nachbargrundstücken bestand die Zielsetzung, die Bordellnutzung in den Ganghäusern durch

Abb. 161 Norderstraße 107–109, südseitiger Hofflügel vor Beginn der Sanierung, Zustand November 1985

Abb. 162 Norderstraße 107–109, Sanierung des Kaufmannshofes

Abb. 163 Das 1989/90 instandgesetzte Nordertor erhielt 2007/08 mit der Phänomenta einen direkten Nachbarn, August 2014

Literaturverzeichnis

ANDRESEN, HANS GÜNTHER: Altstadt zwischen Identitätsverlust und erhaltender Erneuerung. In Bauwelt 1977, Heft 8, S. 290.

ANDRESEN, HANS-GÜNTHER: Sanierungswettbewerb in Flensburg – Anmerkungen zu einem stadtbildpflegerischem »Lernprozess«: In: Bauwelt, Heft 20, Berlin 1977, S. 655, 656 ff.

BECK, H: Unveröffentlichtes Manuskript zum Planungsprozess der Sanierung. Flensburg, Mai 1985

BECK, PETER: Stadtökologie als Bestandteil behutsamer Stadterneuerung – Block 103. In: Stattbau (Hg.), Stadterneuerung in den 90er Jahren, Analysen und Perspektiven. Verlag für wissenschaftliche Publikationen, 1989, S. 128

Stadt Flensburg: Beiheft zum Flensburg-Atlas. o. J. S. 33

BERND, HELGE: ebda, S. 390; Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hg.), Flensburg – Geschichte einer Grenzstadt, Flensburg 1966, S. 452, 453, 471.

BERNDT, HELGE: Flensburg im Mai 1945. In: Flensburg, 700 Jahre Stadt – eine Festschrift – Bd. 1.

Schriftenreihe der Gesellschaft für Flensburger Geschichte (Hg.), Flensburg 1984, S. 379 ff.

BERND, HEIDE: Architektur als Ideologie, Frankfurt 1968, zitiert aus: Klaus-Ove Kahrmann, ebenda, S. 34; vgl. dazu auch: Kap. Nachkriegssituation – Am Vorabend der Sanierung, Abschnitt: Zur wirtschaftlichen Lage

BESELER, HARTWIG (HG.) / *Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein / Amt für Denkmalpflege der Hansestadt Lübeck:* Kunst-Topographie Schleswig-Holstein. Neumünster 1969

BESELER, HARTWIG UND HABICH, JOHANNES: Schleswig-Holstein. In: Deutsche Kunst und Denkmalpflege, 32. Jg. 1974, München / Berlin 1974, S. 114–121

BERWEGER, WINFRIED: Die Entwicklung der Flensburger Wirtschaftsstruktur. in: Flensburg, 700 Jahre einer Stadt – eine Festschrift – Bd. 2. Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hg.). Flensburg 1984

BODENSCHATZ, HARALD; HARLANDER, TILMAN: Macht. In: Häußermann, Hartmut (Hg.): Großstadt. Soziologische Stichworte. Opladen 1998, S. 142 bis 150

BODENSTEIN, ECKHARD: Wie rettet man einen Stadtteil? oder: die St.-Jürgen-Straße in Flensburg – der erste nicht-kommerzielle Fußgängerbereich Schleswig-Holsteins – dargestellt aus der Sicht eines Betroffenen. In: Die Heimat, Jg. 87, Nr. 11/12, 1980, S. 417–427

BÖRNSEN, WOLFGANG UND LEVE: Vom Niedergang zum Neuanfang. Kiel 2015, S. 81 ff.

BEYME, KLAUS: Der Wiederaufbau. München 1987, S.176. zitiert nach Hegeler, Brigitte ebd., S. 130

BRIX, MICHAEL: Die Höfe haben ausgedient. Haben die Höfe ausgedient? In: Bauwelt, 64. Jg. 1973, H.1, 8.1.1973, S. 20–25.

BRIX, MICHAEL: Denkmalpflege in Flensburg. In: Die Kunst unsere Städte zu erhalten. Herausgegeben vom Arbeitskreis Städtebauliche Denkmalpflege der Fritz-Thyssen-Stiftung, Redaktion Hiltrud Kier, Stuttgart 1976, S. 22–31

Bundesbaugesetz in der Fassung vom Juni 1960 §3.

BBauG in der Fassung vom 18.08.1976, StBauFG in der Fassung vom 18.08.1976. Allgemeine Verwaltungsvorschriften über den Einsatz von Fördermitteln nach dem StBauFG vom 14.02.1975 und der vorläufigen Hinweise über die Aufstellung der Grundsätze für den Sozialplan, Erlass des Innenministers vom 02.12.1976

Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V., Landesverband Hamburg: 3. Grünbuch Hamburg, Hamburg 1982

Bundesminister für den Marshallplan: Wiederaufbau im Zeichen des Marshallplans 1948 bis 1950. Bonn 1953.

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.): Wohnungsbaupolitik nach dem 2. Weltkrieg. Schriftenreihe Forschung, Heft 482. Hamburg / Braunschweig 1990

Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau (Hg.): Wohnungspolitik nach dem 2. Weltkrieg. Schriftenreihe »Forschung«, Bonn-Bad-Godesberg, Heft 482, o. J.

CARSTENS, UWE: Flüchtlinge und Vertriebene in Flensburg. In: Paul, Gerhard; Schwensen, Broder (Hg.): Mai '45, Flensburg 2015, S. 157.

DEMUTH, MANFRED: pro regione GmbH: Ökologische Studie. Flensburg 1985–1987.

Deutsches Institut für Urbanistik: Bericht Sanierungsseminar Flensburg 1971, S. 8 / Berlin 1977

Deutsches Institut für Urbanistik / DIFU: Dokumentation zur Verkehrsberuhigung. Heft 6, Berlin 1979, S. 2, vgl. auch: Kap. Leitvorstellungen und Sanierungsziele, S. …).

DURTH, WERNER; GUTSCHOW, NIELS: Architektur und Städtebau der fünfziger Jahre. Schriftenreihe des Deutschen Nationalkomitees für Denkmalschutz. Bonn 1987, S. 28

DURTH, WERNER: Verschwiegene Geschichte. Probleme der Kontinuität in der Stadtplanung 1940–1960. In: Die alte Stadt 14, 1987, S. 40

DÜWERT, CHRISTIAN U. A.: Stadtbildanalyse. Neue Heimat Nord (Hg.), Hamburg 1974, S. 4

FREI, NORBERT: Hitlers Eliten nach 1945, München 2016

Flensburger Tageblatt: Bericht vom 25.08.1976. Zitiert aus: Andresen, Hans Günther: Altstadt zwischen Identitätsverlust und erhaltender Erneuerung. In Bauwelt 1977, Heft 8, S. 290

FERNAU, KARL-HEINZ: Städtebauliche Neuordnung als Instrument der regionalen Strukturpolitik, Bochum, Berlin 1990, S. 57,

Flensburg-Journal, Flensburger Nachrichten (Hg.): Zwischen Werft und Schiffbrücke, Flensburg 2015. (http://www.flensburgjournal.de/2015/03/zwischen Werft und Schiffbrücke)

Flensburger Tageblatt 2015: Oluf-Samson-Gang: Tote Hose in der Flensburger Liebesgasse.

Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hg.), Flensburg – Geschichte einer Grenzstadt. Bd. 17, Flensburg 1966, S. 452, 469.
Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hg.), Bd. 17, Flensburg – Geschichte einer Grenzstadt. Flensburg 1966, S. 471.
Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hg.): Flensburg in Geschichte und Gegenwart. Bd. 22, Flensburg 1972, S.664 ff.
Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte / Arbeitskreis für Stadtgeschichte (Hg.): Flensburg in Geschichte und Gegenwart. Flensburg 1972, S. 36
Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte / Arbeitskreis für Stadtgeschichte: (Hg.), Flensburg in Geschichte und Gegenwart, Flensburg 1972, S. 22
GÜDEL, A. F.: St.-Jürgen-Treppe – Eine Stadtoase wird geschaffen. Flensburg 1993.
HABICH, JOHANNES: Die Altstadtproblematik am Beispiel Flensburgs. In: Die Kunst unsere Städte zu erhalten. Herausgegeben vom Arbeitskreis Städtebauliche Denkmalpflege der Fritz-Thyssen-Stiftung, Redaktion Hiltrud Kier, Stuttgart 1976, S. 32-43
HABICH, JOHANNES / KASTER, GERT / WÄCHTER, KLAUS: Stadtkernatlas Schleswig-Holstein (Die Kunstdenkmäler des Landes Schleswig-Holstein, i. A. des Kultusministeriums herausgegeben von Hartwig Beseler, bearbeitet von Johannes Habich unter Mitwirkung von Gert Kaster und Klaus Wächter, Neumünster 1976
Hansestadt Lübeck: Vorbereitende Untersuchungen Block 51/52. Bearbeitung Architekturwerkstatt Petersen, Pörksen & Partner, u. a. Lübeck 1986
HÄUSSERMANN, HARTMUT: Die Fordistische Stadt. online Mia 2012. Bundeszentrale für politische Bildung (Hg.), (http://www.bpb.de)
HÄUSSERMANN, HARTMUT: Die Soziale Dimension unserer Städte. In: http://www.boschstiftung.de/content/language1/downloads/Demographiebericht, S. 148 ff.
HÄMER, HARDT-WALTHERR: Praktische Umsetzung der Grundsätze einer behutsamen Stadterneuerung in Berlin-Kreuzberg. In: Stattbau Hamburg, Stadterneuerung in den 90er Jahren – Analysen und Perspektiven. Hamburg 1989
HEGELER, BRIGITTE: Prinzipien des Wiederaufbaus. In: Oddey, Markus; Riis, Thomas (Hg.): Zukunft aus Trümmern. Kiel, 2000, S. 124 ff
HEGELER, BRIGITTE: Prinzipien des Wiederaufbaus, Wiesbaden 2000, S. 137
HEGELER, BRIGITTE: Stadterneuerung. Wiesbaden, 2016, S. 94
HRADIL, STEFAN: Strukturanalyse in einer fortgeschrittenen Gesellschaft. Opladen 1987, S. 51 ff.
IHR Sanierungsträger FGS mbH: Abschlussbericht Nördliche Altstadt. Flensburg 2016, S. 13
IHRSan Sanierungsträger FGS mbH / RAKE, HELGA: Abschlussbericht zu Städtebauförderungsmaßnahmen Nördliche Altstadt in Flensburg 2016
IhrSan, Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung mbH: Geschäftsbericht 2017
https://www.phaenomenta-flensburg.de; Informationen aus Interviews. Flensburg
KAHRMANN, KLAUS-OVE: Flensburg um die Jahrhundertwende. Heide 1984, S. 31,
KAHRMANN, KLAUS-OVE: Flensburg um die Jahrhundertwende und heute. Heide 1984, S. 33
KAHRMANN, KLAUS-OVE: Stadtbildveränderungen in Flensburg, in: Flensburg um die Jahrhundertwende und heute; Heide 1984, S. 31 ff
KAHRMANN, KLAUS-OVE; SCHÜTT, HANS-FRIEDRICH: Aspekte der Stadtbildpflege in Flensburg. In: Flensburg – 700 Jahre Stadt. Flensburg 1984 S. 40 ff.
KAHRMANN, KLAUS-OVE: Stadtbildveränderungen in Flensburg. In: Kahrmann / Schulte-Wülwer (Hg.): Flensburg und die Jahrhundertwende und heute. Heide 1984
KAHRMANN, KLAUS-OVE / ULRICH SCHULTE-WÜLWER: Flensburg um die Jahrhundertwende und heute. Fotografierte Stadtgeschichte im Vergleich, Heide 1984, S. 25–43
KASTER, GERT / WÄCHTER, KLAUS: Gebäudemodernisierung in Schleswig-Holstein (Bauen in Schleswig-Holstein, Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft für zeitgemäßes Bauen e. V. Kiel, H. 41), Schleswig 1980
KASTER, GERT: Der Beitrag der Denkmalpflege zur Erhaltung der Flensburger Altstadt, In: Denkmalpflege in der Städtebauförderung. 3. Tag für Denkmalpflege Schleswig-Holstein am 15. August 1991 in der Aula der Nikolai-Schule in Flensburg (Baudenkmale in Gefahr, Nr. 14, hrsg. vom Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein), Kiel 1991, S. 18–41
Kieler Nachrichten 2013: Nach dem Rotlicht kamen die Sanierer.
KRAJEWSKI, MARKUS: Bauformen des Gewissens, Stuttgart, 2016, 23 ff.
KRAUS, HERBERT: Karl Dönitz und das Ende des Dritten Reiches in Flensburg 1945. In: Paul, Gerhard; Schwensen, Broder (Hg.): Mai '45, Flensburg 2015, S. 15.
KRAUTZBERGER, MICHAEL: Kommunale Stadterneuerung. In: H. Wollmann u.a.: Kommunalpolitik, Politisches Handeln in den Gemeinden. Bd. 356, Bonn 1998, S. 567.
KÜENZLEN, M. / OEKOTOP AUTORENKOLLEKTIV: Ökologische Stadterneuerung – Die Wiederbelebung von Altbaugebieten. Karlsruhe 1985 (2. Auflage)
Kultusministerium des Landes Schleswig-Holstein (Hg.): Stadtkernatlas Schleswig-Holstein. Kiel 1976, S. 43
KURTH, DETLEF: Quartierspflege als Konzept der sozialen Stadtentwicklung. In: Arbeitskreis Stadterneuerung (Hg): Jahrbuch Stadterneuerung. Berlin 2000, S. 297 ff.
LAMPUGNANI, VITTORIO MAGNAGO: Die Stadt im 20. Jahrhundert, Bd. II, Berlin 2011, S. 614 ff.
Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (Hg.): Denkmalpflege in der Städtebauförderung. Kiel 1991, S. 19
Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein (Hg.): Denkmalpflege in der Städtebauförderung. 3. Tag für Denkmalpflege, Kiel 1991
Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein Heft 14: Baudenkmale in Gefahr., Denkmalpflege in der Städtebauförderung, Kiel 1991, S. 28;
Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein, Heft 14: »Baudenkmale in Gefahr«, Denkmalpflege in der Städtebauförderung, 1991, S. 22–23;
Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein: Denkmalpflege in der Städtebauförderung. Heft 14, Kiel 1991, S. 22 f
Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein: Denkmalpflege in der Städtebauförderung. Heft 14, Kiel 1991, S. 24 f
LEITENBERGER, DIETER: Der Flensburger Stadtteil Neustadt, Ellund 1990, S. 32
MEHLHORN, DIETER: Geschichte der Leitbilder, Vortrags-Manuskript, Kiel 2015

MITSCHERLICH, ALEXANDER: Die Unwirtlichkeit unserer Städte. Frankfurt 1969, 27. Auflage, S. 11 ff.
Neue Heimat Nord / GEWOS: Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung der Flensburger Innenstadt (Kurzfassung), Hamburg 1972, S. 5
Neue Heimat Nord / GEWOS: Gutachten zur Städtebaulichen Erneuerung der Flensburger Innenstadt. Hamburg 1972, S. 259, 260
Neue Heimat Nord / GEWOS: Vorbereitende Untersuchungen. Hamburg 1972, S. 46
Neue Heimat Nord / GEWOS: Ergänzende Erläuterungen zu den Vorbereitenden Untersuchungen. Flensburg 1972, S. 27
Neue Heimat Nord: Ausschreibung für das städtebauliche Gutachten der Sanierungsblöcke 6, 8, 10. Flensburg 1974, S. 3, 13–21
Neue Heimat Nord: Sanierungskonzept Flensburg. Hamburg 1976, S. 2
Neue Heimat (Hg.): Wohnen im Flensburger Kaufmannshof. In: »neue heimat« Nr. 8 1977, Hamburg 1977, S. 27
ODDEY, MARKUS; RIIS, THOMAS (HG.): Zukunft aus Trümmern. Kiel 2000, S. 237 ff.
PAUL, GERHARD; Schwensen, Broder Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte: Mai '45 – Kriegsende in Flensburg. Flensburg 2016,
PRIGGE, WALTER: Großstadtideologien 1986. Zitiert nach Mullis, Daniel; Schipper, Sebastian in: Die postdemokratische Stadt zwischen Politisierung und Kontinuität. In: sub/urban, Zeitschrift für kritische Stadtforschung, Bd. 1, Heft 2, 1986. online-Veröffentlichung 2013
http://zeitschrift-suburban.de/sys/index.php/suburban/article/view/97/136,
PUST, DIETER: Flensburg – Eine Stadt und ihre Geschichte. Lübeck 1972, S. 178 ff.
RAUTENBERG, PETER; Wernsdörfer, Holger: Der Prozess der Innenstadtsanierung – Wieder Leben in der Stadt. Manuskript 1984 für die Festschrift »700 Jahre Stadt Flensburg, 1985.
Schleswig-Holsteinische Zeitung 2017 / RITTERBUSCH, MICHELLE: Die südöstliche Altstadt könnte zum ›In‹-Viertel werden.
Schleswig-Holsteinische Zeitung 2020 / RITTERBUSCH, MICHELLE: Alte Kaffeerösterei mit neuen Firmen.
SCHMITT, GISELA ET.AL.: Stadterneuerung. Wiesbaden 2016, S. 94 ff.
SCHÜTT, HANS-FRIEDRICH: Denkschrift zur Sanierung der Flensburger Innenstadt. Flensburg 1968/1969, S. 1 ff.
SCHWENSEN, BRODER; NICKEL, DIETER: Flensburg im Luftkrieg 1939–1945. In: Schriften der Gesellschaft für Flensburger Stadtgeschichte (Hg.), Bd. 68, Flensburg 2008, S. 169
SIEVERTS, THOMAS: Fünfzig Jahre Städtebau. Hohenheim, 2001, S. 15 ff.
SikS – Sanierung in kleinen Schritten im Schanzenviertel in Hamburg-Eimsbüttel, eigene Beobachtungen und Gespräche bei quantitativen / qualitativen Befragungen, Hamburg 1978.
SPIEGEL, ERIKA in: Neue Heimat Nord / GEWOS: Flensburg – Gutachten zur städtebaulichen Erneuerung der Innenstadt, Flensburg 1970–72, S. 71.
Stadt Regensburg: 40 Jahre Altstadtsanierung in Regensburg. Regensburg 1995
Städtebauförderungsgesetz (StBauFG) von 1971 und 1979, Köln / Bonn, Zweiter Abschnitt § 8 und § 9
Stadt Flensburg: Verwaltungsbericht der Stadt Flensburg vom 1. April 1937 bis 31. März 1938, Flensburg 1939
Stadt Flensburg – Der Magistrat, Amt für Statistik: Flensburger Zahlenspiegel 1951.
Stadt Flensburg – Der Magistrat, Amt für Statistik: Flensburger Zahlenspiegel 1951, XI Wohnungswesen, S. 68 ff.
Stadt Flensburg – Der Magistrat, Amt für Statistik: Flensburger Zahlenspiegel 1951
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Flächennutzungsplan 1968. Entwurf Erläuterungsbericht, Flensburg 1968, S. 44
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Flensburg und sein neues Rathaus. Flensburg, o. J.
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Flensburger Zahlenspiegel 1968–1970, S. 14
Stadt Flensburg: Schreiben des Bauverwaltungsamtes vom 19.12.1972 inkl. Satzungen an den Innenminister des Landes Schleswig-Holstein / weiteren Schriftverkehr der Stadt Flensburg, Magistrat mit dem Innenministerium und Genehmigung durch das Innenministerium des Landes vom 27. Dezember 1973.
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Amtliche Bekanntmachungen der Sanierungssatzungen im Flensburger Tageblatt, in der Südschleswiger Heimatzeitung u. a. erfolgte am 19.1.1974 für die Blöcke 6 und 8 (Schiffbrücke) und die Amtliche Bekanntmachung für den Block 10 (Norderhofenden), ebenfalls am 19.1.1974. In: Akte des Sanierungsträgers -06 -01 -01
Stadt Flensburg: Sanierungsträger-Rahmenvertrag vom 19. März 1974. (Entwurf vom 26.2.1974).
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Informationsbroschüre 1974. Was wird aus unserer Innenstadt?
Stadt Flensburg, Neue Heimat Nord / Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein: Stadtbilduntersuchung. Flensburg 1974, S. 8 ff.
Stadt Flensburg: Schreiben des Oberbürgermeisters Adler vom 7. Juli 1975, in: Akte Sanierung Bd. 1
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Sanierungskonzept. Mai 1976
Stadt Flensburg: Niederschrift über die 1. Sitzung der Koordinierungsgruppe »Innenstadtsanierung« in: Handordner »Sanierung Bd. I a«, Flensburg 1976
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Sanierungskonzept, Erste Festlegungen. Dezember 1976
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Satzung der Stadt Flensburg über besondere Anforderungen an bauliche und Werbeanlagen im Bereich der Altstadt. Flensburg 1976
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Altstadterneuerung Flensburg. Dezember 1977
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Altstadterneuerung Flensburg. Dezember 1977, S. 32 ff.,
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Satzung der Stadt Flensburg über besondere Anforderungen an bauliche und Werbeanlagen im Bereich der Altstadt. Beschlussfassung durch die Ratsversammlung vom 12. Mai 1977
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Leitsätze für den Sozialplan der Stadt Flensburg. Flensburg 1977, S. 1
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Sanierungskonzept, 2. Fortschreibung. Dezember 1978
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Stellplatzkonzept im Sanierungskonzept. 1978

Stadt Flensburg – Der Magistrat, Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Altstadterneuerung – Strukturanalyse – Zielkatalog. Flensburg 1978, S. 2, 3.
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Untersuchungen zur Stadterneuerung im westlichen Bereich der Norderstraße. Flensburg 1979.
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Rahmenplan Nördliche Altstadt. Dezember 1979
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Flensburg Stadterneuerung Östliche Altstadt. Mai 1979
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Flensburg Rahmenplan Nördlich Altstadt. Dezember 1981
Stadt Flensburg: Niederschrift der Ratsversammlung vom Dezember 1985
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Rahmenplan Östliche Altstadt. Mai 1986
Stadt Flensburg: Vorbereitende Untersuchungen Hafermarkt / Sandberg. Bearbeitung Cornelia Plewa, Flensburg 1986
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Fördestadt Flensburg, Rundgang durch die Sanierungsgebiete. Flensburg 1986.
Stadt Flensburg: Voruntersuchungen für fünf Teilgebiete: Ballastbrücke, St. Jürgen, Östliche Altstadt (Johannisviertel), Hafermarkt / Sandberg, Achter de Möhl). Bearbeitung Plewa und Bühring, Flensburg, 1985–1987.
Stadt Flensburg: Stadtbildrahmenplanung Flensburg Östliche Altstadt. Bearbeitet vom Stadtbauatelier, Prof. Dr.-Ing. Michael Trieb u. a. m. in Zusammenarbeit mit Dipl.-Ing. Povl Leckband, Flensburg und Dipl.-Ing. Hans Billinger, Stuttgart, 1989
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Verwirklichung ökologischer Ziele in der Altstadtsanierung. Flensburg 1991, S. 4.
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Lebendige Flensburger Altstadt (Flensburger Projekte H. 3), Flensburg 1994, S. 6
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Flensburger Projekte, Heft 3. Bearbeitung Frank Rolfes, Christiane Pohl, Flensburg 1994, S. 10.
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Flensburger Projekte. Heft 3, Flensburg 1994, S. 13.
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Flensburger Projekte, Heft 3, Lebendige Flensburger Altstadt, 1994, S. 6, 14.
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Flensburger Projekte, Heft 8. Bearbeitung Frank Rolfes, Christiane Pohl, Flensburg 1994, S. 10.
Stadt Flensburg – Der Magistrat: Stadtverordnung über das Landschaftsschutzgebiet in der Stadt Flensburg vom 14.03.2001
Stadt Flensburg / Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein, Kiel (Hg.): Zeitzeichen 2007 – Architektur in Flensburg nach 1945, Hamburg o. J. (2007)
Stadt Flensburg: Gutachterliche Stellungnahme zur Nördlichen Altstadt in Flensburg 2014. Bearbeitung plankontor Stadt und Gesellschaft GmbH: Rake / Frinken / Holzrichter, Hamburg 2014
Stadt Flensburg: Niederschrift über die 1. Sitzung der Koordinierungsgruppe »Innenstadtsanierung« in: Handordner »Sanierung Bd. I a«, Flensburg 1976
WALTER, KURT: Entstehung und Implementation der Städtebauförderung im bundesstaatlichen System. Berliner Schriften zur Demokratieforschung, Bd. 5, Frankfurt / Main, 1997
WEHNER, B: Straßenverkehrsplanungen für die Stadt Flensburg. Technische Universität Berlin, Institut für Straßen- und Verkehrswesen (Hg.), Berlin 1963
WILDE; LUTZ U. A.: Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein, Bd. 2. Stadt Flensburg, Flensburg 2012, S. 80 ff.
WENZEL, EIKO: Flensburg vom Mittelalter bis ins 21. Jahrhundert. In: Stadt Flensburg (Hg.), Zeitzeichen, S. 16, o. J.
Zeitzeichen – Architektur in Flensburg. Herausgegeben von der Stadt Flensburg, der Architekten- und Ingenieurkammer Schleswig-Holstein, Kiel, dem Landesamt für Denkmalpflege, Kiel, und dem Verein Flensburger Baukultur e. V., Handewitt o. J.
Zeitzeichen 2007: S. 46, 51; Zeitzeichen 2015: S. 50, 51, 62, 63, 113, 115, 117, 119, 120, 122.
ZINKAHN, WILLY: Einführung in das Baugesetzbuch. In: Baugesetzbuch. 18. Auflage vom 1. Juli 1987, S. VIII

Abbildungsverzeichnis

Flensburger Gesellschaft für Stadterneuerung
Abb. 4, 5, 30, 36, 37, 38, 44, 71, 75, 82, 83, 87, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 108, 109, 112, 113, 114, 117, 118, 121, 142, 162, 165, U1/1

Untere Denkmalschutzbehörde Stadt Flensburg, Eiko Wenzel
Abb. 7, 55, 72, 73, 74, 84, 88, 90, 97, 107, 144, 145, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 159, 160, 161, 163, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, U1/3, U1/4

Sammlung Untere Denkmalschutzbehörde Stadt Flensburg
Abb. 1, 3, 13, 14, 15, 16, 17, 21, 27, 31, 32, 33, 34, 35, 40, 42, 43, 64, 85, 86, 138, 139, 140, 141, 148, 149, 150, 164

Stadt Flensburg
Abb. 2, 9, 23, 25, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 60, 61, 62, 63, 67, 68, 69, 147

Museumsberg Flensburg
Abb. 12, 135, 136, 137, 158

Stadtarchiv Flensburg
Abb. 6, 18, 19, 20

Arkivet ved Dansk Centralbibliotek for Sydslesvig
Abb. 77

plankontor Stadt & Gesellschaft GmbH, Jarste Holzrichter
Abb. 8, 21, 22, 24, 25, 26, 56, 57, 58, 59, 65, 66, 70, 76, 78, 79, 80, 81, 91, 89, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 110, 111, 115, 116, 119, 120, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 146, U1/2, U1/5, U1/6

plankontor Stadt & Gesellschaft GmbH
Abb. 10, 28, 29, 39, 41, 99

Interviews mit:

DANKE!

Frau Elisabeth Bohde
Pastor Thomas Bornemann
Herr Jens A. Christiansen
Herr Dockhorn
Herr Achim Englert
Herr Knut Franck
Frau Regina Franzen
Herr Peter Jensen
Herr Axel Korth
Herr Michael Krebs
Frau Petra Kuck
Herr Kurt Neumann
Herr Ingo Nissen
Herr Helmut Pagel
Herr Horst Prüssing
Herr Frank Rolfes
Herr Hans-Herbert Tölke
Herr Holger Wernsdörfer
Herr Christoph Wiegand