

Auszug aus dem P r o t o k o l l

**über die 132. Sitzung des Gestaltungsbeirates
am Freitag, 15.02.2019, um 15:00 h
im Technischen Rathaus II, Paul-Ziegler-Zimmer, Schützenkuhle 26,
24937 Flensburg
-öffentlicher Teil-
TOP 1**

Anwesende Beiratsmitglieder

Nicole Stölken (Vorsitzende) (nur öff. Teil)
Prof. Frank Schwartze (stv. Vorsitzender)
Rikke Martinusen
Peter Köster
Christine Krämer
Inga Momsen
Bernd Köster
Thomas Messerschmidt
Dr. Peter Schroeders (nur öff. Teil)

Von der Geschäftsstelle

Eiko Wenzel Denkmalschutz und Stadtbildpflege
Kirsten Bester Denkmalschutz und Stadtbildpflege (nur öff. Teil)

ca. 25 Zuhörerinnen und Zuhörer

Tagesordnung

(Kurzfassung)

Öffentlicher Teil

1. Bahnhofstraße 40, Errichtung eines Intercity-Hotels und eines Parkhauses
2. Bericht über ein bereits beratenes Vorhaben: Schiffbrücke 17/18, Errichtung eines Wohn- und Geschäftshaus
3. Evaluierung der Leitlinien zur Gestaltung von Natursteinstraßen

Nichtöffentlicher Teil

4. Genehmigung des Protokolls der 131. Sitzung vom 23.11.2018 und Anregungen der Beiratsmitglieder

Beginn der Sitzung: 15:00 h Ende der Sitzung (öffentlicher Teil): 17:40 h
Ende der Sitzung (nichtöffentlicher Teil): 18:15 h

Öffentlicher Teil

TOP 1

Bahnhofstraße 40, Errichtung eines Intercity-Hotels und eines Parkhauses

Zu Beginn der Beratung stellt Herr Wenzel mit Unterstützung durch Herrn Messerschmidt die geschichtliche Entwicklung des Planungsgebietes anhand von historischen Plänen und Abbildungen dar. Auf dem Gelände lag der Mühlenteich, eine schon im Mittelalter bestehende Aufstauung des Mühlenstroms südlich der bebauten Stadt. Durch den Munketoft, benannt nach dem von Franziskanermönchen genutzten Grasland, war der Mühlenteich in den Großen und den Kleinen Mühlenteich geteilt. Die heutige Straße Munketoft zeichnet noch den nördlichen Uferrand des Großen Mühlenteichs nach. 1880 wurde am Westrand des Großen Mühlenteichs bzw. am Hangfuß unterhalb der Schleswiger Straße vom Verschönerungsverein eine nach der Familie Valentiner benannte Allee angelegt. Die Familie Valentiner war eine wohlhabende Kaufmannsfamilie, die sich u. A. durch Stiftungen hervortat.

In den letzten beiden Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts setzte an der 1846 zur Chaussee ausgebauten Schleswiger Straße rege Bautätigkeit ein, auf der Westseite Mehrfamilienhäuser, an der Ostseite entstanden zwischen 1899 und 1928 drei Villen für den Bauunternehmer Bandholz, die beiden älteren nach eigener Planung, die jüngere von Georg Rieve. 1888 siedelte sich am Rand des Großen Mühlenteichs die Exportbrauerei an, die noch heute dort als Flensburger Brauerei besteht. Sie nutzte u. A. den Mühlenteich zur Gewinnung von Eis.

1899 wurde der Kölner Stadtplaner Joseph Stübben beauftragt, einen Bebauungsplan auch für dieses Stadtgebiet zu entwerfen. Stübben bezog einen in der Fläche reduzierten und von einem Park umgebenen Teich in seine Planung ein.

Um 1907 wurde die Entscheidung getroffen, einen neuen Flensburger Zentralbahnhof am südlichen Stadtrand, auf dem Gelände des Großen Mühlenteichs, anzulegen. Hierzu mussten gewaltige Veränderungen der Topographie vorgenommen werden. Der Große Mühlenteich wurde seit ca. 1910 zugeschüttet. Die Arbeiten wurden durch den Ersten Weltkrieg unterbrochen, und das Bahnhofsprojekt konnte erst in den späten 1920er Jahren abgeschlossen werden. 1928 wurde auch der verbliebene Kleine Mühlenteich für den Bau des Deutschen Hauses verfüllt.

Der Bahnhof wurde durch die heutige Bahnhofstraße/Dr.-Todsens-Straße an die Stadtmitte angebunden. Da in den 1920er Jahren das noch in der Vorkriegszeit erwartete Wachstum ausblieb, wurde an der neuen Straße nur ein Wohnblock (der neugegründeten städtischen Wohnungsbaugesellschaft) gebaut. Der Bauklassenplan von 1927 sah eine bis zu viergeschossige Bebauung an der Bahnhofstraße vor. Die Kunstkommission empfahl 1929 eine niedrige Bebauung vor dem Hang zur Schleswiger Straße.

Erst in der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg gab es mit einem Ämtergebäude und dem (mittlerweile abgebrochenen) Hallenbad sowie der Feuerwehr eine weitere Entwicklung.

Herr Dr. Schroeders erläutert, dass es Ziel für diesen Bereich, der nun als Sanierungsgebiet festgesetzt ist („Südstadt – Bahnhofsumfeld“), eine bessere und attraktivere Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt zu erreichen. Gleichzeitig sollen an der Schnittstelle vom Individual- zum öffentlichen Verkehr Parkmöglichkeiten geschaffen werden. Für den Bahnhofsvorplatz wird ein

Wettbewerb vorbereitet, und die Planungen für ein Parkhaus laufen seit mehreren Jahren.

Für das Hotel und das Parkhaus wird ein Bebauungsplan aufgestellt (Nr. 303 „Hauptpost“). Der mit Bäumen bestandene Steilhang ist Wald i.S. des Landeswaldgesetzes. Der Wald wird nun im Zuge des Bauleitplanverfahrens umgewandelt. Dies dient nicht dem Ziel, die Bäume zu beseitigen, sondern soll nur ermöglichen, dass der sonst erforderliche Waldabstand von 30m vom Parkhaus nicht eingehalten werden muss. Es müssen lediglich zwei Bäume gefällt werden, mit Ausnahme der Bäume, die aufgrund ihres schlechten Zustands ohnehin beseitigt werden müssen.

Architekt Tom Huber, Fa. IGA Haus, Flensburg, erläutert die Planung für ein Hotel und ein Parkhaus auf dem Grundstück Bahnhofstraße 40. Das Grundstück der Hauptpost, errichtet Mitte der 1980er Jahre, ist an Flensburger Investoren verkauft worden. Mietvertraglich ist die Weiternutzung durch die Post für die kommenden 10 Jahre gesichert.

Architekt Huber erläutert, dass das Grundstück zwischen dem Hang zur Schleswiger Straße und der dammartig aufgeschütteten Bahnhofstraße in einer Senke liegt. Der Hotelbau soll möglichst dicht an der Bahnhofstraße stehen. Aus diesen Gründen hat der geplante Bau zwei Untergeschosse, die unterhalb des Niveaus der Bahnhofstraße liegen. Ein Geschoss nimmt die Haustechnik auf, das andere die Stellplätze des Hotels. Erschlossen wird es von einer Zufahrt an der nördlichen Schmalseite des Hotels. Diese Zufahrt führt weiter als Brücke zum Parkhaus und überquert dabei die darunter liegende Verkehrsfläche der Post.

Das Parkhaus ist in acht Parkebenen organisiert. Für das Parkhaus ist eine Fassadenbegrünung vorgesehen, für das Hotel eine Begrünung des Flachdaches. Das Hotel verfügt über ein hohes Erdgeschoss mit Gastronomie- und Aufenthaltsbereichen, die Hotelzimmer befinden sich in den vier Obergeschossen, die über zwei Treppenhäuser erschlossen werden. Als Hotelbetreiber steht die Steigenberger-Gruppe in Aussicht.

Von der Materialität und Gestaltung der Hotelfassaden haben sich die Planer an den prägenden Ziegelbauten dieses Bereichs (Deutsches Haus, Bahnhof, VR-Bank) orientiert. Es ist an bodentiefe Fenster gedacht.

Das äußere Erscheinungsbild wird anhand von Renderings erläutert. Zur Bahnhofstraße hin muss der straßenbegleitende Baumbestand für den Neubau beseitigt werden, es ist die Neupflanzung einer Baumreihe vor dem Hotelbau geplant.

Die Mitglieder des Gestaltungsbeirats hatten sich vor Beginn der Sitzung das Grundstück und die nähere Umgebung angesehen. In der Diskussion wird auf folgende Punkte von Beiratsmitgliedern hingewiesen:

Der Gestaltungsbeirat erkennt an, dass es ein wichtiges Planungsziel ist, die Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt attraktiver zu gestalten. Landschaftsarchitekt Köster gibt zur Planung drei Statements ab:

1. Ein Hotel an dieser Stelle ist richtig. Gerade für den fußläufigen Verkehr kann ein Hotel dazu beitragen, den Weg interessanter zu gestalten und den Bahnhof besser an die Innenstadt anzubinden.

2. Es ist ein besonderes Qualitätsmerkmal, dass der Zugang vom Bahnhof zur Stadt durch Grün geprägt ist. Diese Qualität sollte unbedingt erhalten bleiben. Es ist einzusehen, dass das vorhandene Straßenbegleitgrün auf dem Grundstück für den

Neubau entfallen muss. Allerdings ist im Lageplan erkennbar, dass die in den Renderings dargestellte neue Baumreihe aufgrund der Lage des Baukörpers gar keinen Platz findet. Hier müsste der Baukörper zurückrücken, um Platz für eine Baumreihe zu ermöglichen.

3. Problematisch erscheint der Umgang mit dem rückwärtigen Grundstücksraum. Es wird bezweifelt, dass das Parkhaus an dieser Stelle richtig angeordnet ist. Vor allem die Höhenentwicklung im Verhältnis zum Hang bedarf einer Überprüfung. Wenn es unvermeidbar ist, an dieser Stelle eine so große Zahl an Parkplätzen unterzubringen, sollte die Organisation der Parkplätze anders erfolgen. Es wird empfohlen zu prüfen, ob die Parkplätze nicht in einem zweigeschossigen Sockel in der „Grundstückssenke“ angeordnet werden können.

Es wird die Gefahr gesehen, dass durch das Parkhaus das städtebauliche Potenzial des Gesamttraums am Hangfuß zwischen Munketoft und Bahnhof „verbaut“ wird. Hier bedarf es einer Betrachtung, wie sich der Raum entwickeln könne, wenn möglicherweise mittelfristig sowohl die Post- als auch die Brauereinutzung entfalle.

Architekt Huber gibt zu bedenken, dass ein Abrücken des Hotelbaukörpers ein Heranrücken an den Hang auf der anderen Seite bedeute. Eine genaue Planung der Baumreihe ist noch nicht erfolgt, möglicherweise werden Säuleneichen vorgesehen. Landschaftsarchitekt Köster spricht sich für Bäume mit einem größeren Volumen aus.

Prof. Schwartze weist auf die Widersprüche des bestehenden Entwurfs hin, die in den unterschiedlichen Darstellungen im Lageplan und in den Renderings deutlich werden. Wünschenswert ist das, was in den Renderings ablesbar ist: Die Hotel- und Restaurantnutzung im Erdgeschossbereich des Hotelbaukörpers wird von den Fußgängern, auch wenn sie das Hotel nicht nutzen, als Attraktivitätssteigerung und urbane Aufwertung empfunden. Durch die Gefällesituation an der Bahnhofstraße liegt allerdings das Erdgeschoss des fast 90m langen Baukörpers im Norden auf einem Plateau oberhalb der Fußgängerebene, im Süden liegt es dagegen schon in einem Einschnitt unterhalb des Fußweges. Hier wird empfohlen, den Baukörper auch in seiner Länge zu „brechen“, das heißt der Höhensituation entlang der Bahnhofstraße zu gliedern und den unmittelbaren Bezug zwischen Erdgeschoss und Fußweg an der Bahnhofstraße herzustellen. Damit könnte dem Baukörper auch seine Steifheit genommen werden. Grundsätzlich erscheint die Gesamthöhe der Baukörpers zur Bahnhofstraße, auch im Abgleich mit der Nachbarbebauung auf dem Grundstück Bahnhofstraße 50, nicht unangemessen.

Während beim Gebäude das durch den Anstieg der Straße bestehende Problem eines „Anlaufens“ gegen eine hohe Nordseite durch die Außenraumgestaltung kompensiert wurde, ist dies beim Hotelbau wegen der dort verlaufenden Parkhauszufahrt problematisch.

Landschaftsarchitekt Köster bezeichnet die Situation des baumbestandenen Hangs mit der Villenreihe als sehr ortsprägend, die nicht beeinträchtigt werden dürfte. Aus diesem Grund müsse ein Bauwerk, was unmittelbar vor dem Hang stehe, auf jeden Fall zwei, besser müsse es drei Geschosse niedriger sein. Die Oberkante des Gebäudes dürfe das Niveau des Plateaus vor der Villa Schleswiger Straße 27 nicht überschreiten. Herr Köster regt an, andere Standorte für ein Bahnhofsparkhaus in Betracht zu ziehen, das Parkproblem dezentral zu lösen und/oder die Anordnung auf dem Grundstück selbst zu überprüfen. In diesem Zusammenhang wird angemerkt, dass die „Kreuzung“ und Überlagerung mit den Postfunktionen schwierig und platzintensiv ist und deshalb einer Überprüfung bedarf.

Architektin Martinusen fragt nach, ob alternative Parkhausformen geprüft wurden (z.B. in Rundform). Landschaftsarchitektin Krämer weist in diesem Zusammenhang auf neuere, sehr effektiv arbeitende automatisierte Parkhäuser hin. Ein Beispiel hierfür ist die Parkierungsanlage unter „Dokk 1“ in Aarhus.

Der Gestaltungsbeirat gibt zu dem Vorhaben folgende Empfehlung ab:

Grundsätzlich begrüßt der Gestaltungsbeirat die Überlegungen zu einem Hotelbau an der Bahnhofstraße zur städtebaulichen Aufwertung der Verbindung vom Bahnhof zur Innenstadt.

Gleichzeitig weist er auf den prägenden landschaftlichen Charakter des villenbestandenen Hangs zur Schleswiger Straße und der grünen Prägung der Bahnhofstraße hin. Diese städtebaulichen Qualitäten sind in der vorliegenden Planung nicht ausreichend berücksichtigt. Es ist zu befürchten, dass durch das Parkhaus eine städtebauliche Aufwertung des Hangfußes zwischen Munketoft und Bahnhof mittel- und langfristig verbaut wird.

Es wird empfohlen, den Standort des Parkhauses zu überprüfen. Parkierungsanlagen sollten nach Möglichkeit auf den Sockelbereich begrenzt bleiben. In jedem Fall sollte das Parkhaus nicht höher sein als die Hangkrone (Plateau von Schleswiger Straße 27 als Bezugsebene). Ggf. kann eine automatisierte Parkanlage zur Reduzierung des Parkhausvolumens sinnvoll sein. Empfohlen wird ebenfalls die Bearbeitung der Aufsicht des Parkhauses in Bezug auf seine Erscheinung zur Bebauung der Schleswiger Straße. In Abwägung zur Höhenentwicklung ist hier die Anordnung eines Gründaches sinnvoll.

Der Hotelbau sollte in seiner Längenabwicklung überprüft werden. Er sollte so organisiert werden, dass die Erdgeschossnutzungen auf ganzer Länge einen direkten Bezug zum Fußweg haben und dass vor dem Gebäude Platz zur Pflanzung einer Baumreihe und für eine angemessene Vorplatzsituation verbleibt. Es ist anzustreben, den Baukörper in seiner Längsrichtung nach dem Höhenverlauf der Straße zu gliedern.

gez. Eiko Wenzel