

2009

Stadt Norden

Historischer Marktplatz



Vorbereitende Untersuchungen
Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“

STADT NORDEN

VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

UNTERSUCHUNGSGEBIET

“HISTORISCHER MARKTPLATZ“

Auftraggeber

Stadt Norden

Stadt Norden
Am Markt 15
26506 Norden
Herr Memmen
Tel.: 04931-923-0
johann.memmen@norden.de

Bearbeitung

Auftragnehmer

BauBeCon Sanierungsträger GmbH

Anne-Conway-Straße 1
28359 Bremen
Herr von Ohlen
Tel.: 0421-3290178
KvonOhlen@baubeconstadtsanierung.de

Bearbeitung

In Kooperation mit

Boner + Partner

Architekten Stadtplaner Ingenieure
Auf der Gast 36A
26316 Varel-Nordseebad Dangast
Herr Boner
Tel.: 04451-85053
jh.boner@ewetel.net

Bearbeitung

Inhaltsverzeichnis	Seite
1. Vorbemerkungen.....	5
2. Lage im Raum - Stadtprofil.....	7
3. Bereiche mit denkmalwerter Bausubstanz	9
3.1 Entwicklung der Stadt Norden Denkmalbereichsbeschreibungen.....	9
3.2 Vorhandene Bewertungen zur denkmalpflegerischen Bedeutung.....	14
4. Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	18
5. Bestandsanalyse	21
5.1 Gestalt und Bild des historischen Kerns	21
5.2 Gebäudeanalyse	24
5.2.1 Bau- und Gebäudestrukturen.....	24
5.2.2 Baudenkmale und erhaltenswerte Gebäude	26
5.2.3 Analyse der Gebäudesubstanz	30
5.3 Straßen, Wege, Plätze – Freiraumstruktur	33
5.3.1 Bereich Markt	33
5.3.2 Bereich Neuer Weg.....	35
5.4 Erschließungs- und Nutzungsstruktur.....	38
6. Denkmalpflegerische Bewertung des Untersuchungsgebietes	42
7. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	44
8. Bürgerbeteiligung	45
9. Städtebauliche Missstände	46
9.1 Allgemeines	46
9.2 Verkehr und Erschließung	48
9.2.1 Bereich Markt	48
9.2.2 Bereich Neuer Weg/westliche Osterstraße	49
9.3 Funktion, Nutzung und Bebauung	51
9.3.1 Bereich Markt	51
9.3.2 Bereich Neuer Weg / westliche Osterstraße	52
9.4 Fotodokumentation	57
10. Sicherungs-, Erhaltungs- und Erneuerungskonzept	73
11. Maßnahmen, Kosten- und Finanzierungsübersicht	80
13. Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht	85
14. Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses an der Sanierung	87

Stadt Norden
"Historischer Marktplatz"
Vorbereitende
Untersuchungen

Bestandanalyse
Luftbild

Stadt Norden
Am Markt 39
26506 Norden

BauBeCon
Sanierungsträger GmbH
Anne-Conway-Str.1
28359 Bremen

Boner + Partner
Auf der Gast 56a
26316 Varel-Dangast
Bremen, den 15.06.2009



1. Vorbemerkungen

Im Jahr 2008 haben der Bund und im Jahr 2009 das Land Niedersachsen die Programmkomponente "Städtebaulicher Denkmalschutz" in die Städtebauförderung aufgenommen.

Das Bund-Länder Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ zielt darauf ab, bau- und kulturhistorisch wertvolle Quartiere mit den jeweiligen Einzeldenkmälern, Straßen und Plätze in ihrer baulichen und strukturellen Eigenart und Geschlossenheit zu erhalten und zukunftsweisend weiter zu entwickeln.

Gefördert werden einzelne Vorhaben auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts als Bestandteil einer Gesamtmaßnahme, die räumlich als Sanierungsgebiet (§ 142 BauGB) oder als Erhaltungssatzung (§ 172 BauGB) festgelegt wird.

Die Mittel können insbesondere eingesetzt werden für:

- die Sicherung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,
- die Modernisierung und Instandsetzung oder den Aus- und Umbau dieser Gebäude oder Ensembles,
- die Erhaltung und Umgestaltung von Straßen- und Platzräumen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,
- die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung des historischen Stadtbildes mit Zustimmung des Landes,
- die Leistungen von Sanierungsträgern und anderen bestätigten Beauftragten zur Beratung von Eigentümern/Investoren über die Einhaltung von Auflagen der Denkmalpflege oder aus örtlichen Satzungen; Aufwendungen für den Wissenstransfer.
- In Ausnahmen ist eine bauliche Ergänzung von geschichtlich bedeutsamen Ensembles förderfähig.

Die ostfriesische Stadt Norden beherbergt den im Nordwesten einmalig größten Bestand an baukulturell gewichtigen Gebäuden. Diese konzentrieren sich auf den Ortskern, das ist der Bereich des historischen Marktes, der westlichen Osterstraße und des Neuen Weges.

Der Markt ist Mittelpunkt der Stadt mit entsprechendem Dienstleistungsangebot; der Bereich Neuer Weg – Osterstraße hält das zentrale Versorgungsangebot für die Stadt vor.

Diese Nutzungen sind überwiegend in den denkmalgeschützten oder denkmalwürdigen Gebäuden untergebracht. Aufgrund der Entwicklung der Nutzungsansprüche und des einhergehenden Verkehrswachstums im historischen Ortskern haben sich in den vergangenen Jahrzehnten erhebliche städtebauliche Missstände eingestellt.

Durch Vorbereitende Untersuchungen werden die Missstände erhoben und untersucht. Ziel der geplanten städtebaulichen Sanierung wird sein, den Bereich des historischen Stadtkerns mit seinen Funktionen substanziell und strukturell nachhaltig zu sichern und zu verbessern und als zentralen Bestandteil einer lebendigen Innenstadt dauerhaft einzubinden.

2. Lage im Raum - Stadtprofil

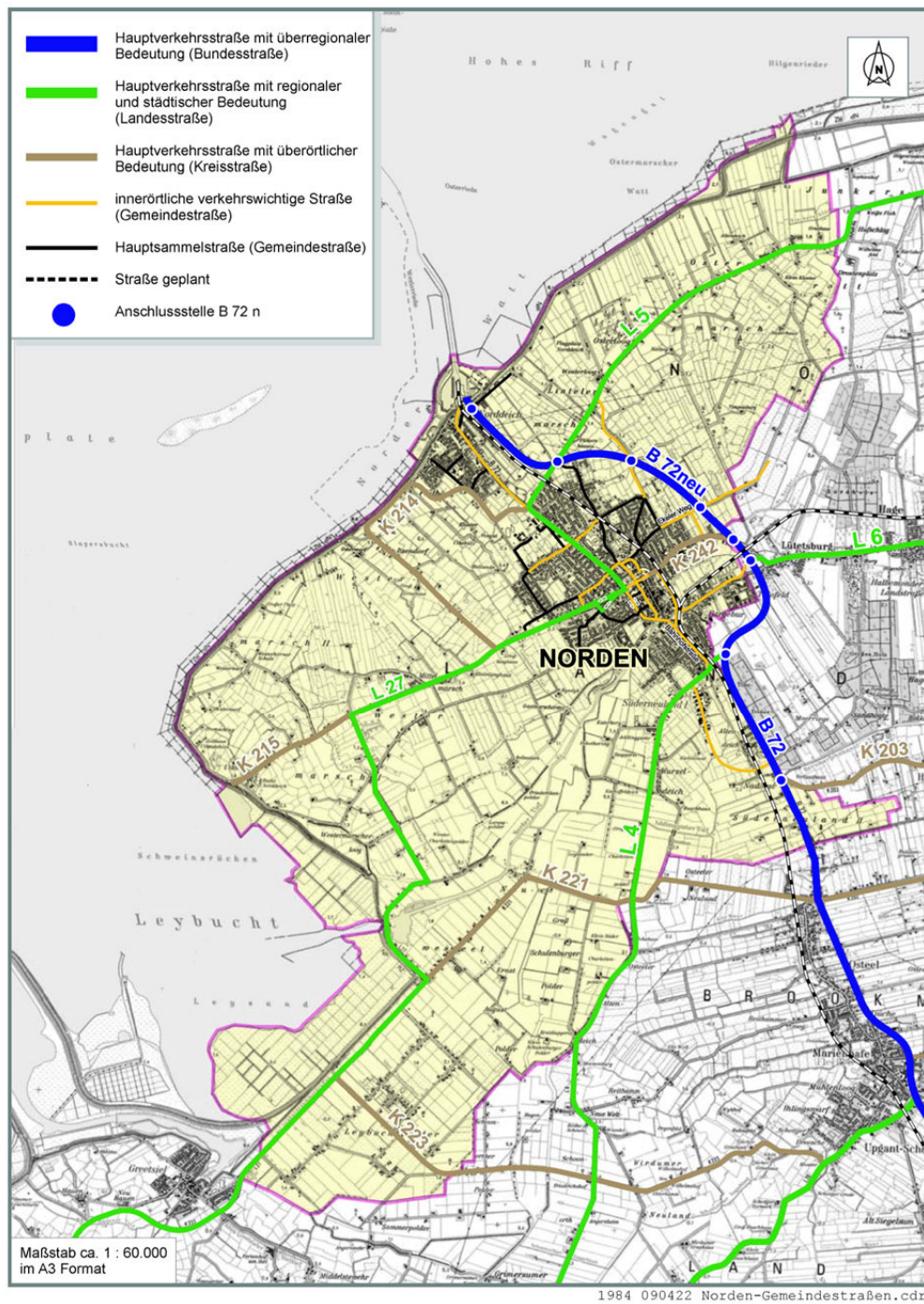
Die Stadt Norden liegt im Nordwesten der ostfriesischen Halbinsel. Sie ist von Süden über die Autobahn A31 und von Südosten über die A28 in Richtung Emden und von dort über die Bundesstraße B210/B72 sehr gut angebunden.

Die Intercity-Züge fahren über Norden bis Norddeich-Mole. Urlaubsgäste und Besucher kennen Norden und den Ortsteil Norddeich als Ziele für Ostfriesland- oder Inselaufenthalte.

Das Meer hat nach großen Sturmfluten im 14. Jh. einmal bis an die Stadt gereicht, sodass bis in das 19. Jh. ein florierender Seehafen in der Stadt unterhalten werden konnte. Handel, Handwerk, Produktion und Dienstleistungen blühten bis zum 1. Weltkrieg. Grundriss und Substanz der Stadt zeugen noch heute von einem lang andauernden Wohlstand. Die in Norden nach 1945 wieder einsetzende Wirtschaftsentwicklung unterlag später – wie im ganzen Nordwesten – einer anhaltenden Stagnation. Dennoch hat Norden in der Nachkriegszeit viele Tausend Neubürger aufgenommen und in der historischen Stadt und im Umland integriert.

Die Kommune Stadt Norden beherbergt heute über 25.000 Einwohner, von denen 18.500 im eigentlichen Stadtgebiet leben. Neben Handel, Dienstleistung, Logistik und Landwirtschaft hat der Tourismus eine tragende wirtschaftliche Rolle übernommen. Das staatlich anerkannte Nordseebad Norden-Norddeich zählt jährlich rund 210.000 Gäste und 1,3 Mio. Übernachtungen. Die Stadt verfügt über alle Einrichtungen im Verwaltungs-, Sozial-, Bildungs- und Kulturbereich.

Einer ihrer größten Schätze ist der historische Stadtkern, dessen Sicherung und Entwicklung große Anstrengungen abverlangt. Die Umstrukturierung der wirtschaftlichen Grundlagen im Land und in der Stadt lassen auch in der Substanz und der Gestalt des Altstadtkerns augenfällige Nachwirkungen erkennen.



ZUKUNFTSORIENTIERTER
VERKEHRSENTWICKLUNGSPLAN
NORDEN

PGT

- Entwurf -

STRASSENNETZ P0
ZUM 01.01.2010

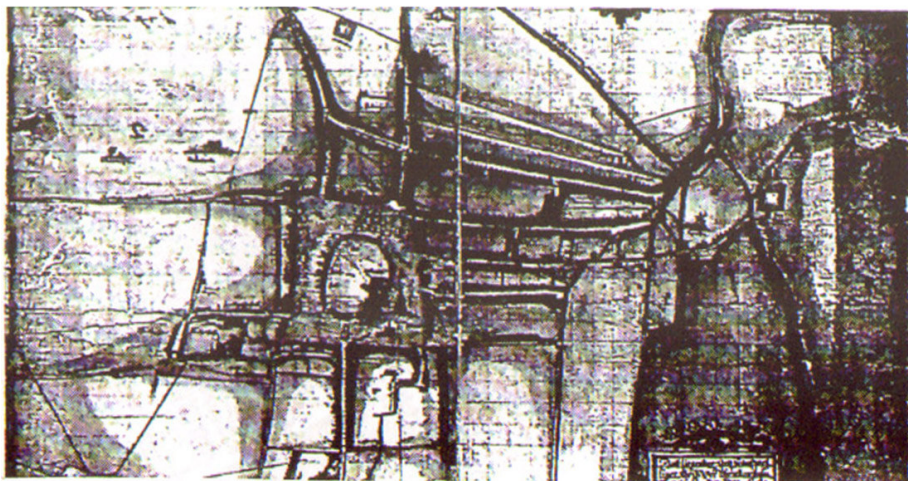
3. Bereiche mit denkmalwerter Bausubstanz

3.1 Entwicklung der Stadt Norden | Denkmalbereichsbeschreibungen

Norden ist die älteste Stadt Ostfrieslands – als solche bereits 1255 urkundlich genannt. Die „Urzelle“ ist sicher der Bereich um die ehemalige Gaukirche St. Ludgeri (1. Hälfte 13. Jh.) und der früheren Stadtkirche St. Andreas (ebf. 1. Hälfte des 13. Jh., Reste in der Kirchwurt). Ein Handelsweg (Osterstraße) Richtung Bremen (Bischofssitz) führte auf den Platz an der Kirche.

Wichtige Wegeführungen innerhalb der Stadt und aus der Stadt heraus sowie die Eigentumszuordnung zwischen Kirche und Adel ließen einen der größten (ca. 6,5 ha) und schönsten, grünen Marktplätze Norddeutschlands entstehen.

Das Vordringen des Meeres im 14. Jh. bis an das Stadtgebiet – es entstand die Leybucht – ermöglichte den Bau eines offenen Seehafens, der Handel, Handwerk, Diensten und auch der Kultur eine gedeihliche Entwicklung bescherte. Mit der kontinuierlichen Landgewinnung in der Leybucht verlängerte sich eine Wasserverbindung zum Meer (Norder Tief); das Aufkommen des Dampfschiffes zu Beginn des 19. Jahrhunderts ließ den Hafen bedeutungslos werden. Gleichzeitig setzte aber eine Industrialisierung in Norden ein, die zu weiterem Wohlstand bis zum Beginn des 1. Weltkrieges führte.



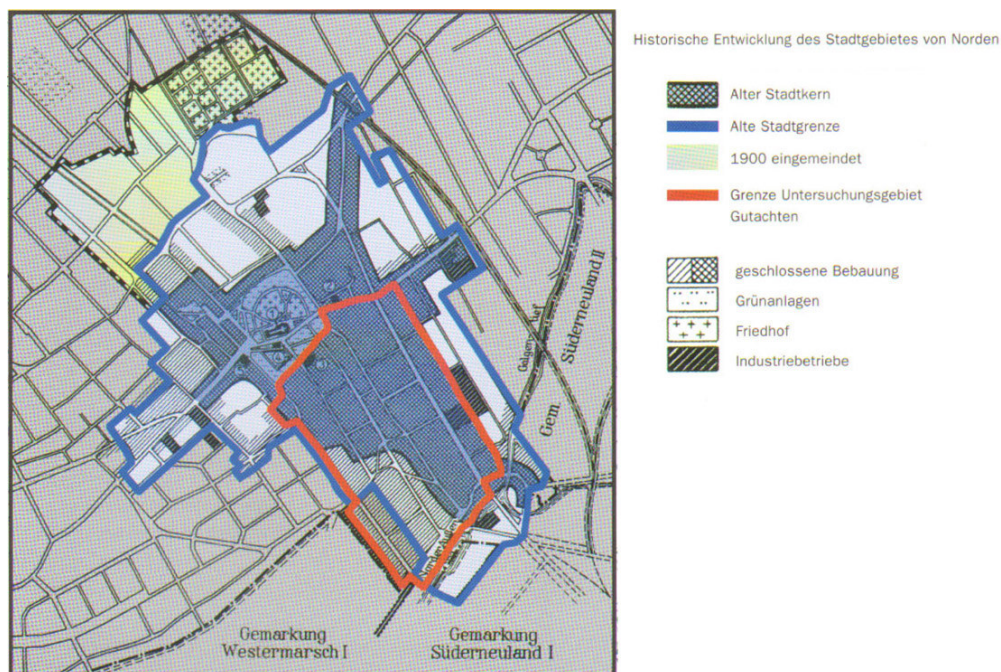
Markt

Bucht

Stadtplan Nordens, 1726 von Jacob Mensen.

Die Stadt breitete sich in diesen Jahrhunderten vom Zentrum des Marktplatzes nach Süden hin zum Hafen aus. Eine Vielzahl von Gebäuden sind – wenn auch zum Teil überformt – als Zeitzeugen für die Stadtentwicklung seit dem 13. Jh. in Norden erhalten. Die historischen Bauten sind im Wesentlichen auf dem und allseitig am Marktplatz, in der westlichen Osterstraße und in der Straße Neuer Weg zu finden.

Industrialisierung und aufkommender Fremdenverkehr im 20. Jh. führten zu verstärktem Bevölkerungsanstieg und zur weiteren Ausdehnung der Stadt. Die Impulse waren aber nicht stark genug, im Altstadtkern einen fortlaufenden Anpassungs- und Erneuerungsprozess zu gewährleisten. Die Anlage des Altstadt-kerns entsprach damit in der Neuzeit in wesentlichen Zügen der Struktur des 17. Jahrhunderts.



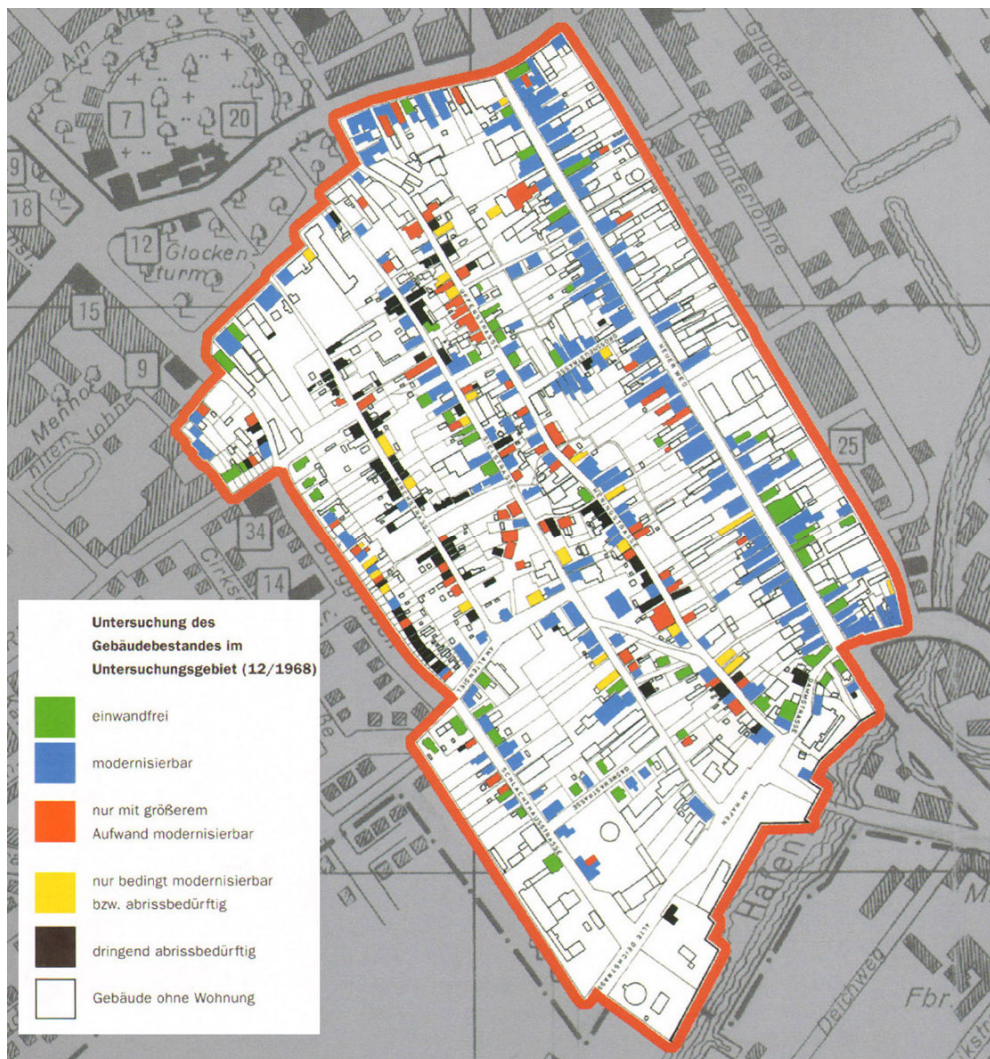
Nach den Katastrophen in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gab es einen wirtschaftlichen Aufschwung, aber gleichzeitig musste die Stadt die Integration von rund 1.500 Flüchtlingen sowie eine hohe Arbeitslosigkeit in Ostfriesland und damit auch in Norden verkraften. Heute hat Norden ca. 25.000 Einwohner, de-

nen Arbeitsplätze im Fremdenverkehr, in Handel, Handwerk, Produktion, Logistik und sonstigen Dienstleistungen zur Verfügung stehen.

Schon 1968 hat die Stadt Norden eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme in der Innenstadt zwischen Herings-/Uffenstraße, Burggraben, Am Markt – Südseite und Norder Tief begonnen. Der dortige kleinteilige – mit mehrheitlich sozial-schwachen Bewohnern – Bereich befand sich in einem unzumutbaren Zustand und wurde abgerissen. Es galt, einen geschätzten Bedarf von 800 bis 900 zeitgemäßen Wohnungen zu decken, von denen bis 1995 ca. 500 Einheiten in diesem Innenstadtbereich geschaffen werden konnten. Statt Totalerneuerung wurde in den 70er Jahren zur erhaltenden Erneuerung übergegangen, wie es an der Ostseite des Burggrabens zu sehen ist.



Die historische Bebauung – mit traditioneller Mischnutzung – am Markt, in der westlichen Osterstraße und am Neuen Weg wurde 1968 als durchaus modernisierbar eingestuft und deshalb nicht in eine Erneuerung einbezogen. Erst Ende der 80er Jahre konnte in diesem Bereich mit der Sanierung begonnen werden. Nach der Ausgliederung des fließenden Verkehrs entstand zuerst im Neuen Weg und dann in der westlichen Osterstraße eine Fußgängerzone mit öffentlichen und privaten Parkplätzen rückwärtig der Bebauung beidseitig des Neuen Weges. Teilbereiche der Freifläche Marktplatz sind in den darauffolgenden 1990er Jahren saniert worden, so zuletzt der Torfmarkt mit dem Straßenabschnitt Am Markt Südseite.



Im Bereich Markt, westliche Osterstraße und Neuer Weg konzentrieren sich 113 erklärte Baudenkmale nach NDSchG § 3(2), (3), das sind 47 % von insgesamt 243 Gebäuden. Die weiteren Gebäude sind mehrheitlich als erhaltenswert oder ortsbildprägend einzustufen. Sie unterliegen Am Markt und in Teilbereichen des neuen Weges dem Umgebungsschutz von Baudenkmalen NDSchG § 8.

In den historischen Gebäuden Am Markt werden gemäß der Bedeutung des Standorts mehrheitlich Dienstleistungen vorgehalten, z. B. öffentliche Verwaltung, kirchliche und soziale Dienste, freiberufliche Tätigkeiten, Kultur- und Freizeitangebote einschließlich Gastronomie. Wohnen ist unterrepräsentiert und als Nutzung in den vergangenen Jahren weiter vermindert worden. Viele Häuser wurden für die gewerbliche oder ähnliche Nutzung besonders in den EG-Zonen und in den vorderen Bereichen renoviert; obere oder rückwärtige Gebäudeteile wurden oft nur instandgehalten. So sind an der Mehrheit der Gebäude im Bereich Markt Mängel und Schäden festzustellen.

Im Bereich westliche Osterstraße und Neuer Weg sind in der historischen und erhaltenswerten Gebäudestruktur vorrangig in den EG-Zonen Einzelhandels- und auch Dienstleistungsangebote zu finden. Soweit bei den tiefen Gebäuden diese Nutzungen nicht bis in den rückwärtigen Bereich reichen, sind hier wie auch in den Obergeschoss-Bereichen mehrheitlich Wohnnutzungen vorhanden oder auch nur augenscheinlich möglich. Denn in einer Vielzahl von Gebäuden mit gemischter Nutzung befinden sich die gewerblich genutzten Zonen in einem besseren baulichen Zustand als die sonstigen Bereiche. An der Mehrheit der denkmal- und erhaltenswerten Gebäude sind Mängel und Schäden von unterschiedlicher Größe festzustellen.

Die ehemaligen Produktions-, Verwaltungs- und Lagergebäude an der Doornkaatlohne – die Villen ausgenommen – weisen marode Zustände aus, soweit nicht Neunutzungen wie z. B. die Norder Energiezentrale Instandsetzungen notwendig machten.

Da der gesamte bau- und kulturhistorisch schwergewichtige Bereich Markt – Neuer Weg das traditionelle Zentrum der Innenstadt ausmacht, kommt der notwendigen Sanierung überlebenswichtige Bedeutung zu.

3.2 Vorhandene Bewertungen zur denkmalpflegerischen Bedeutung

Es existiert eine umfangreiche Literatur zu Geschichte, Stadtraum und Entwicklung der Stadt Norden. Darin finden sich viele Bezüge zu den vorhandenen bau- und kulturhistorischen Qualitäten. Die Darlegungen aus den verschiedenen Zeiten des 19. und 20. Jahrhunderts zeigen auch die sich wandelnden Bewertungen in städtebaulichen und bauhistorischen Fragen auf. So würden heute Entscheidungen zur Stadtentwicklung wohl anders angegangen werden als beispielsweise 1968, da die Voraussetzungen und Randbedingungen sich seitdem geändert haben und nun reale Erfahrungen zu den Auswirkungen der damaligen Entscheidungen vorliegen.

In den zurückliegenden zwei Jahrzehnten sind parallel zu den Planungen zur weiteren Stadtentwicklung seitens der Denkmalpflege auf Landes- und kommunaler Ebene Untersuchungen, Bewertungen und Planungen zu den bau- und kulturhistorischen Themen und Projekten der Norder Altstadt veranlasst oder gefördert worden.

Für den Markt hat Dr. Eberhard Pühl 1993 im Auftrag der Stadt Norden ein „Freiraumhistorisches Gutachten“ vorgelegt und 1995 ergänzt. Darin werden die topografische und die städtebauliche Entwicklung des Marktplatzes untersucht und aus den Ergebnissen Vorschläge für den zukünftigen Umgang mit den vorgefundenen Gegebenheiten erarbeitet.

In den jüngsten Umgestaltungsmaßnahmen Torfmarkt und Am Markt Südseite konnten entsprechende Erkenntnisse umgesetzt werden.

Basierend auch auf den Arbeiten von Dr. Pühl ist 1997 an der Universität GH Essen eine umfassende Diplomarbeit „Der Norder Marktplatz“ von Dipl.-Ing. Sven Schumacher mit Unterstützung der Unteren Denkmalpflege Stadt Norden vorgelegt worden. Diese vertieft die Aufgabe und den Wert des städtischen Freiraums „Markt“ für Einwohner und Besucher und entwickelt einen weitgehenden Vorschlag zur gestalterischen Entwicklung des Platzraums.

Eine Untersuchung von Dr. Frank van der Waard „Keller in Norden“ von 1999 befasst sich, im Auftrag der Oberen Denkmalpflege/Bez.-Reg. OL und mit Unterstützung der Unteren Denkmalpflege Stadt Norden, mit den zahlreichen Untergeschossbauten allseitig des Marktes und vereinzelt in Osterstraße und Neuem Weg. Die tiefgreifenden bauhistorischen Erkenntnisse, in stadtgeschichtlichen Zusammenhang gesetzt, stellen wertvolle Vorgaben für den weiteren Umgang mit der jeweiligen Gesamtbausubstanz und deren Nutzung dar.

Aufgrund der zahlreichen Fehlplanungen und der Verunstaltungen von denkmalwürdigen Bauten im Bereich Neuer Weg – westliche Osterstraße erstellte die Stadt Norden/Untere Denkmalpflege in Zusammenarbeit mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege, konzipiert und wissenschaftlich bearbeitet von Thomas G. Dorsch und Martin Wenz, die „Denkmalpflegerische Zielplanung“ für Osterstraße und Neuen Weg in Norden. Für diese Straßenräume werden alle Gebäude nach den verschiedenen Kriterien wie Architektur, Substanz, Gestaltung einschließlich Werbung und Bedeutung bewertet und notwendige Vorgaben für den zukünftigen Umgang aufgezeigt.

In den letzten Jahren hat die Stadt Norden als Untere Denkmalbehörde – in Abstimmung mit der Oberen Denkmalpflege – ein eigenes Verzeichnis der Baudenkmale in der Stadt aufgestellt, das laufend aktualisiert wird, um mit Betroffenen und Interessierten anstehende Fragen bearbeiten zu können.

Die hier auszugsweise aufgeführten Arbeiten belegen unter anderem die intensiven Vorarbeiten der Denkmalpflege der Stadt, und weiterer Verantwortlicher für die Hervorholung und Erhaltung des bau- und kulturhistorisch wertvollen Altstadtvolumens in Norden. Aufbauend auf den Ergebnissen der Grundlagenarbeit und den jahrelangen Erfahrungen der Denkmalpflege vor Ort ist seitens der Vereinigung der Landesdenkmalpfleger – im Rahmen einer bundesweiten Aufarbeitung – eine Dokumentation des historischen Stadtkerns für Norden erarbeitet worden. Diese zeigt den Bereich der Altstadt auf, in dem überkommene Substanz

und Strukturen mit besonderer Denkmalbedeutung – im bundesweiten Vergleich – bestehen.

Das Untersuchungsgebiet, in dem diese Vorbereitenden Untersuchungen durchgeführt werden, deckt mit ca. 23 ha bis auf Randzonen fast den ganzen Bereich ab.

4. Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet der vorbereitenden Untersuchungen umfasst neben dem historischen Marktplatz auch den zur Fußgängerzone umgestalteten Neuen Weg mit dem westlichen Teil der Osterstraße.

Beide Bereiche befinden sich in dem vom Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege abgegrenztem Bereich „Historischer Stadtkern mit besonderer Denkmalbedeutung in der Bundesrepublik Deutschland“.

Das Untersuchungsgebiet ist wie folgt begrenzt worden (exakte Abgrenzung siehe Plandarstellung):

- Im Nordwesten mit den rückwärtigen Grundstücksgrenzen Fräuleinshof 2 und Am Markt Nordseite Nr. 52-65 und westliche Osterstraße Nordseite Nr. 1-30.
- nach Südosten mit der südöstlichen Flurstücksgrenze der Osterstraße zu Nr. 137-144 mit Versatz zwischendrin zu rückwärtigen Grundstücksgrenzen Nr. 139+140
- nach Nordosten mit den rückwärtigen Grundstücksgrenzen Osterstraße Nr. 146-147 und Neuer Weg Nr. 6-21 entlang Große Hinterlohne, dann Große Hinterlohne Nr. 7 (ehem. Doornkaat-Gelände) entlang Kleiner Hinterlohne bis ehem. Doornkaat-Park, diesen einschließlich mit seinen Grenzen nach Nordost und nach Südost entlang Norder Tief, weiter entlang südöstlicher Grundstücksgrenze Doornkaatlohne Nr. 14, dann mit den rückwärtigen Grundstücksgrenzen Neuer Weg Nr. 53-55, entlang der Doornkaatlohne, an der seitlichen Grundstücksgrenze Brückstraße Nr. 4, über die Brückstraße springend, entlang der seitlichen Grundstücksgrenze Brückstraße Nr. 28 bis zum Norder Tief,
- nach Südosten entlang des Norder Tiefs Westufer, über den Neuen Weg bis südwestliche Flurstücksgrenze und entlang dieser bis

- südöstlicher Flurstücksgrenze Am Hafen bis auf Höhe südwestlicher Grundstücksgrenze Heringstraße Nr. 28, dort über die Straße Am Hafen springend,
- nach Südwesten an südwestlicher Grundstücksgrenze Heringstraße Nr. 28 entlang und zurückspringend zu den rückwärtigen Grundstücksgrenzen Am Hafen 5 + 7, dann entlang der rückseitigen Wände von Haupt- und Nebengebäuden Neuer Weg Nr. 63-116, mit zwei Versätzen zu Heringstraße Nr. 4 einschließend und Synagogenlohne 3 einschließend, von dort entlang rückwärtiger Grundstücksgrenzen Neuer Weg Nr. 110-116, dann entlang südöstlicher Grundstücksgrenze KVHS-Park, in diesen hinein bis rückwärtige Grundstücksgrenze Osterstraße Nr. 154,
 - nach Südosten entlang rückwärtiger Grundstücksgrenzen Osterstraße Nr. 154-158, südöstlicher Grenze Am Markt Nr. 8, über die Uffenstraße springend und dann zur rückwärtigen Grundstücksgrenze Am Markt Nr. 10, von dort bis Am Markt Nr. 20, dort die Gebäude Am Markt Nr. 21-23 schneidend und weiter über Burggraben querend bis einschließlich südöstl. Grenze Am Markt Nr. 24,
 - nach Südwesten entlang rückwärtiger Grundstücksgrenzen Am Markt Nr. 24-35, dann südwestliche Grundstücksgrenzen Westerstr. Nr. 2, Westerstraße querend zu südwestlicher Grundstücksgrenze Westerstr. Nr. 92, dann rückwärtige Grundstücksgrenzen Am Markt Nr. 45-50 und abschließend entlang südwestlicher Grundstücksgrenze Fräuleinshof Nr. 2.

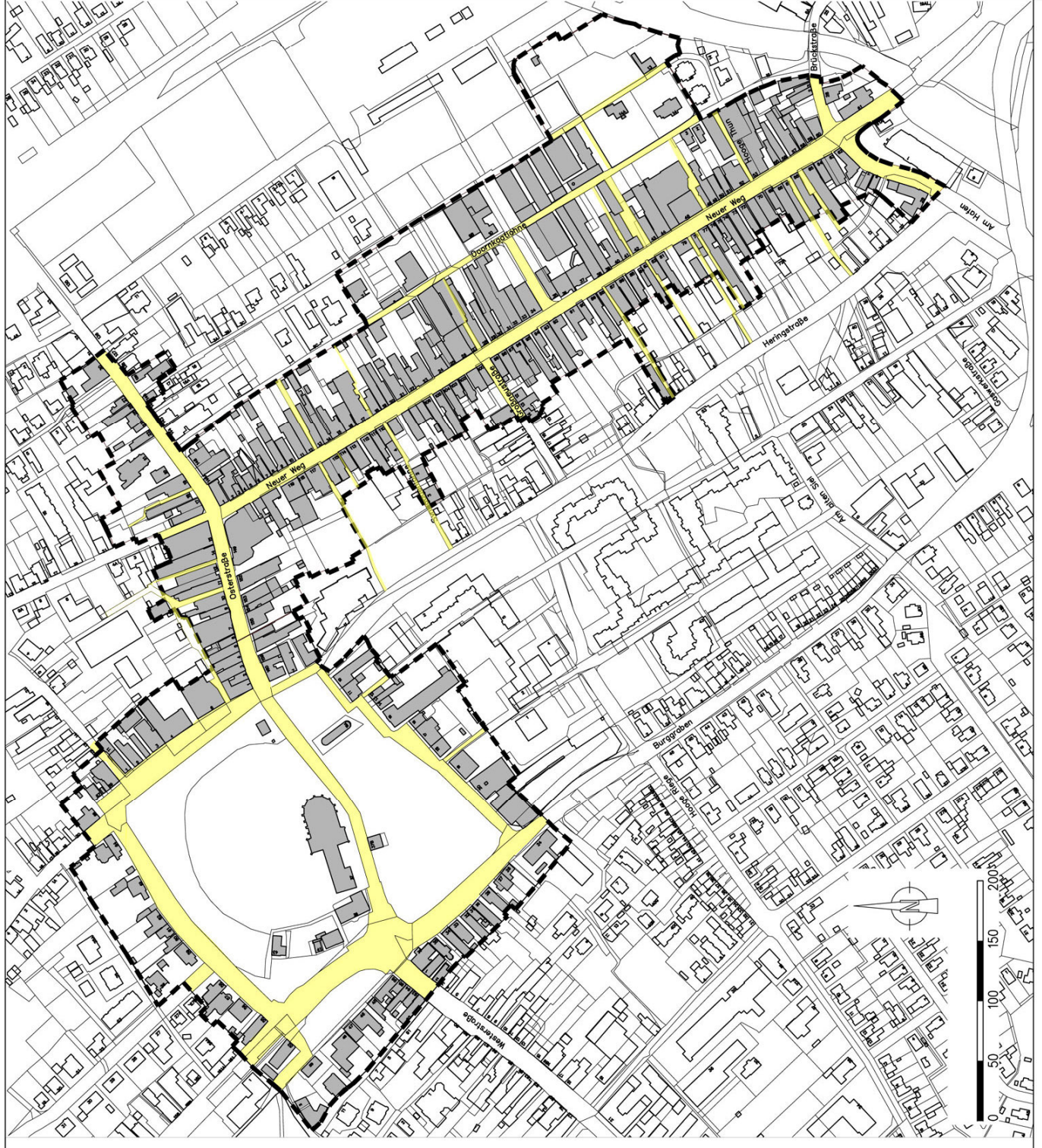
Das Untersuchungsgebiet „Historischer Marktplatz“ Norden umfasst eine Fläche von rund 23 ha. Die exakte Abgrenzung ist dem Plan „Abgrenzung des Untersuchungsgebietes“, M. 1:3.000 vom 11.05.2009, zu entnehmen.

Stadt Norden
 "Historischer Marktplatz"
 Vorbereitende
 Untersuchungen
 Abgrenzung des
 Untersuchungsgebietes
 Gesamtfläche 23 ha

Stadt Norden
 Am Markt 39
 26506 Norden

BauBeCon
 Sanierungsträger GmbH
 Anne-Conway-Str.1
 28359 Bremen

Boner + Partner
 Auf der Gost 36a
 26316 Varel-Dangast
 Bremen, den 15.06.2009



5. Bestandsanalyse

5.1 Gestalt und Bild des historischen Kerns

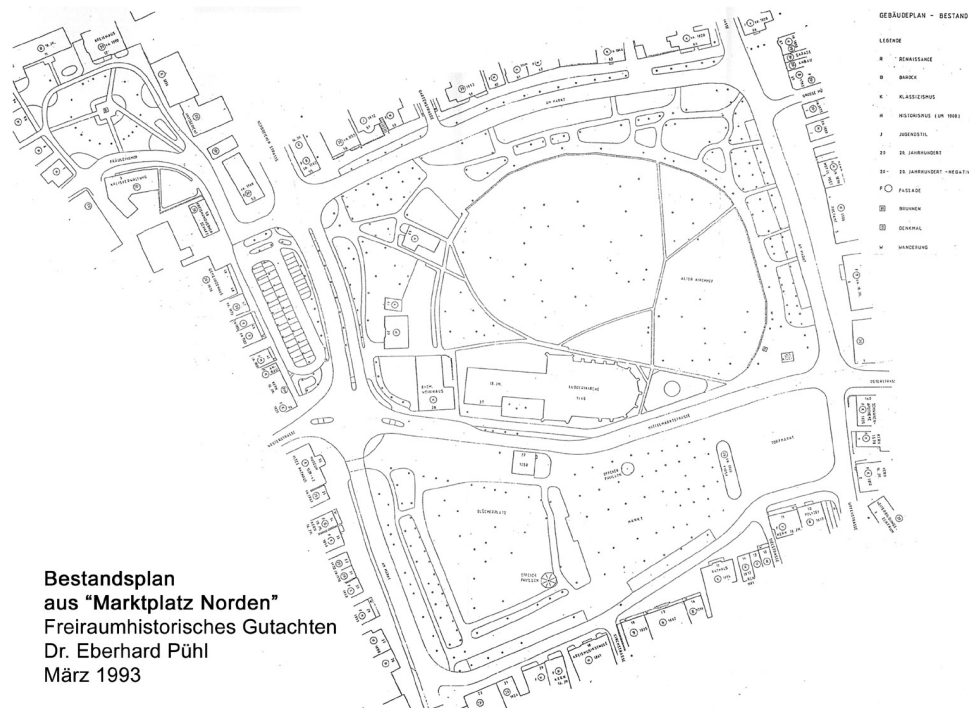
Die alte Stadt Norden hat die vergangenen 200 Jahre ohne große oder zusammenhängende Zerstörungen überstehen dürfen. Das heutige Bild der Altstadt setzt sich aus Einzelteilen wie Räumen, Flächen, Gebäuden und Grünbereichen zusammen, die eine über 500 Jahre alte Entwicklung erahnen lassen. Diese überkommene Norder Stadtgestalt ist einmalig auf der ostfriesischen Halbinsel. Das Bild des historischen Stadtkerns stellt durchaus auch einen emotionalen Faktor für Besucher wie für Einheimische dar.

Der Marktplatz als zentraler Orientierungs- und somit Anlaufpunkt in der Stadt birgt in seiner Größe von ca. 6,5 ha eine Vielfalt von Einzelerlebnissen wie den gewaltigen Bau der Ludgerikirche mit dem freistehenden Kirchturm, wie die vier Platzwände aus historischen Gebäudefassaden, wie die parkartigen Mittelräume einerseits als grüne Kirchwurt und daneben als baumkronengeschützte Marktflächen und schließlich die einzelnen Baudenkmale selbst. Der Kirchenbau ist im 9. Jahrhundert entstanden und in späteren Schritten ergänzt worden. Auch die Fassaden der platzbegrenzenden Gebäude sind in verschiedenen Zeiten gebaut worden; so sind 7 der Renaissance, 5 dem Barock, 10 dem Klassizismus, 14 dem Jugendstil und 14 dem 20. Jh. zuzuordnen. Der Besatz des Platzraumes mit Bäumen wird seit über 300 Jahren dokumentiert.

Die Bestandteile der Stadtgestalt bedürfen dauerhaft einer besonderen Pflege. Der Aufwand wird in der Regel an wirtschaftlichen Faktoren bemessen. Die Ergebnisse solcher Wertschätzung sind an den jeweiligen Zuständen der Frei- und Verkehrsflächen, der Gebäude und der Begrünung abzulesen. So ist z. B. von dem mittelalterlichen „Organismus“ Markt ungefähr ein Drittel der Flächen für den Verkehr versiegelt worden. An den denkmalgeschützten bzw. denkmalwerten Gebäuden sind bei weniger als der Hälfte keine Mängel oder Schäden zu sehen. Aus wirtschaftlichen Gründen herrschen Am Markt Dienstleistungs- statt Wohn-

nutzungen vor; ungefähr 100 Personen wohnen nur noch in den 65 denkmalgeschützten Gebäuden.

Der Orientierungs- und Repräsentationspunkt „Historischer Marktplatz Norden“ ist mangels Anhaltestationen und Aufenthaltsangeboten mehr zum Durchfahren als zum Genuss und zum Konsumieren geeignet. Das Bild dieses herausragenden Stadtraums ist deshalb auch nur schwer zu vermitteln.



Einzelhandel und Gastronomie sind schwerpunktmäßig in dem historischen Bereich westliche Osterstraße – Neuer Weg angesiedelt. Der Neue Weg stellt – noch heute ablesbar – die historische Verbindung vom Markt zum Hafen dar. In diesem Bereich sind auf den traditionell schmalen, aber tiefen Grundstücken ebenfalls Bauten aus den vergangenen 500 Jahren zu finden, die der heutigen Fußgängerzone eine unverwechselbare, im Nordwesten einmalige Gestalt vermitteln. Allerdings sind viele historische Bauten in der Vergangenheit nutzungsbedingt völlig überformt worden. Insbesondere sind die Erdgeschosszonen der Wohn- und Geschäftshäuser durch Ladeneinbauten „aufgerissen“ worden, so dass die oberen Teile der Gebäude zu schweben scheinen. Kaum ein Gebäude ist

in der Nutzungsstruktur, der Substanz oder der Gestalt frei von Mängeln oder Schäden.

Zwischen den Gebäuden sind zahlreiche historische Lohren geöffnet worden, um den rückwärtigen Grundstücksbereich und das dortige Gebäudevolumen zu nutzen. Die Lohren erschließen besonders im südlichen Teil des Neuen Weges eine Gruppe von architektonisch sensibel modernisierten historischen Bauten, so dass dieser Bereich eine eigene Attraktivität innerhalb der Fußgängerzone gewonnen hat. Die Beispiele zeigen, dass ein pfleglicher Umgang mit historischen Gebäuden auch bei modernen Nutzungen markante Qualitätssteigerungen darstellen.

Der Bereich westliche Osterstraße - dort mit dem prächtigsten Renaissancebau Ostfrieslands, dem Schöninghschen Haus - und Neuer Weg bildet zusammen mit dem Bereich Markt den herausragenden städtebaulich prägenden Kern der alten Stadt Norden.

5.2 Gebäudeanalyse

5.2.1 Bau- und Gebäudestrukturen

Der historische Altstadtkern der Stadt Norden wird von der großen Zahl der Bau- denkmale und weiterer stadtbildbestimmender sowie erhaltenswerter Gebäude geprägt. Die Entwicklung des Stadtkerns seit dem Mittelalter ist noch heute an der Bauweise und an den Gebäuden nachzuvollziehen.

An den Flanken des Marktes finden wir mehrheitlich traufständige Gebäude auf breiten Grundstücken und weniger giebelständige Gebäude auf schmalen Grundstücken.

Auf der Innenfläche des Marktes dominieren die Ludgerikirche mit Glockenturm und daneben die Reste einer sogenannten Wykbebauung. Die Randbebauungen bilden die Wände des Platzraumes Markt. Die Gebäudegrößen - Breite und Höhe des Baukörpers – spiegeln bis heute den Repräsentationsanspruch der früheren Eigentümer wieder. Die Bauhöhen betragen im Mittel zwischen 8 und 10 Metern, nur Ludgerikirche, Glockenturm, Mennonitenkirche, Altes Rathaus sowie das Postgebäude ragen, wenn auch abgestuft, darüber hinaus. Traufseitige Häuser wie z. B. an der Nord- und der Ostseite des Marktes sind seit dem 15. Jahrhundert mehrheitlich vom Adel des Norder Landes errichtet worden und sollten auch der Repräsentation von Macht und Ansehen dienen.

Die Gebäude sind durch wiederholte Umbauten oder Erneuerungen, insbesondere der repräsentativen Fassaden, überformt worden. Eine Untersuchung der Keller in den Bauten Am Markt hat wesentlich höhere Altersdatierungen als bei der darüber befindlichen Substanz erbracht.

Auch giebelständige Bauten sollten repräsentieren, dienten aber vorrangig der Unterbringung von Handel und Diensten sowie selbstverständlich auch Wohnen. Diese Gebäudestellungen finden wir mehrheitlich an der Osterstraße und am

Neuen Weg. Die Höhen der historischen Gebäude liegen zwischen 6 und 10 Metern, bei neueren Bauten zwischen 6 und 12 Metern. So ergeben sich Am Markt und am Neuen Weg eine harmonische städtebauliche Gesamtgestalt.

Im Bereich Neuer Weg sind neben den gemischt zu nutzenden Gebäuden (Gewerbe und Wohnen) entlang der Straße besonders in den rückwärtigen Grundstücksbereichen Lager- und Produktionsbauten angesiedelt. Vom Backsteinspeicher aus dem 18. Jahrhundert bis zu den Großbauten der Doornkaat-Spirituosenfabrik aus dem 19. und 20. Jahrhundert existieren hier Gebäudevolumen, die dem ganzen Bereich eine unverwechselbare und für jedermann interessante Prägung geben und die natürlich auch für die weitere städtebauliche Entwicklung der Norder Innenstadt ein zukunftssträchtiges Potential darstellen. Besonders die ehemaligen Doornkaat-Bauten lassen vielfache Nutzungen zu wie Handel, Handwerk, Dienstleistung, Kultur oder Bildung.

Die Mehrzahl aller historischen Gebäude in den Bereichen Markt und Neuer Weg werden vorrangig in den Erdgeschosszonen gewerblich, das heißt durch Handel, Dienstleistung oder ähnlich berufsmäßig, genutzt. Dem Wohnen als gänzliche Hauptnutzung dienen nur wenige Gebäude. Die Obergeschoss- und Dachraumzonen der historischen Bauten waren und sind für Wohnnutzung ausgerichtet. Zeitgemäßes Wohnen findet allerdings, in Konkurrenz zu den Bauzuständen, nur in ungenügendem Maße in den zur Verfügung stehenden Gebäudeteilen statt. Der Mangel an dauerhaftem Wohnen im historischen Ortskern bedeutet gleichzeitig ein Defizit an kontinuierlichem Leben in der Innenstadt Nordens.

5.2.2 Baudenkmale und erhaltenswerte Gebäude

Die Vereinigung der Landesdenkmalpfleger in der Bundesrepublik Deutschland hat im Jahr 2007 ein Verzeichnis der „historischen Stadtkerne und –bereiche mit besonderer Denkmalbedeutung“ aufgestellt.

Die Stadt Norden ist mit dem Historischen Stadtkern darin aufgeführt. Eine Plan-darstellung der Denkmalpfleger-Vereinigung grenzt in der Innenstadt den Bereich ein, der dem Marktplatz, die westliche Osterstraße und den Neuen Weg erfasst und somit die meisten der in Norden existierenden Baudenkmale enthält. In diesem Gebiet haben das Landesamt für Denkmalpflege und die Untere Denkmalbehörde Stadt Norden, einen Untersuchungsbereich „Städtebaulicher Denkmalschutz“ definiert, der sich bis auf kleine Randbereiche mit der Fläche des historischen Stadtkerns deckt. In den Bereichen „Markt“ und „Neuer Weg“ sind die Baudenkmale verzeichnet; die jeweiligen Zuordnungs-Teilbereiche werden mit dem Anfang der Fußgängerzone Osterstraße an den Grundstücken Osterstraße Nr. 1 und Nr. 160 voneinander getrennt betrachtet.

Bereich	Gebäude Zahl	Baudenkmale Zahl	Anteile	Erhaltensw. Gebäude	Anteile
Markt	65	50	(77 %)	8	(89 %)
Neuer Weg	178	63	(35 %)	39	(57 %)

a) Markt

Das Verzeichnis der Baudenkmale weist für den Markt 50 Gebäude nach NDSchG § 3 (2) und (3) auf, das sind rund **4/5 aller Bauten am Markt und in der räumlich einzubeziehenden Einmündung Westerstraße**. Diese Feststellung allein qualifiziert den Norder Marktplatz schon zu einem der bedeutendsten in Norddeutschland. Zählt man die Gebäude hinzu, welche aus denkmalpflegerischen, städtebaulichen oder ortsgeschichtlichen Gründen als erhaltenswert anzusehen sind, bezieht sich die **kulturhistorische Bedeutung des gesamten Marktes auf fast 90 % der dortigen Substanz**.

Die nachhaltige Sicherung der Denkmalqualität und die Gewährleistung eines zeitgemäßen und gesunden Lebens in und mit diesem Gesamtdenkmal Marktplatz Norden sind von den Eigentümern und der Stadt allein nicht zu leisten, so dass vorhandene Beeinträchtigungen der Denkmalqualität auf dem Markt weitere Störungen und neue Mängel nach sich ziehen. Zur Zeit bestehen aktuelle Herausforderungen besonders an der Ostseite des Platzes. Das denkmalgeschützte Gebäude Nr. 67 steht in abbruchreifem Zustand seit langem leer. Das Wohn- und Geschäftshaus Nr. 1 mit der Architektur aus dem Ende der 1960er Jahre ist augenscheinlich stark modernisierungswürdig und steht ebenfalls leer. Beide Bauten beeinträchtigen vordergründig die Wirtschaftlichkeit der Gastronomie im denkmalgeschützten Nachbargebäude Nr. 69. Der schadhafte Zustand des denkmalgeschützten Gebäudes Nr. 3, Hotel zur Post, vermittelt die Schwierigkeiten, die ein traditionsreicher Hotel- und Restaurantbetrieb in einem ca. 130 Jahre alten Haus und in funktional und substanziell beeinträchtigter Umgebung haben kann. Der qualitätvolle Bau des alten Postamtes (1906), Gebäude Nr. 4 ist verkauft worden; Absichten und Planungen des Käufers sind nicht bekannt, so dass Unsicherheit über die zukünftige Nutzung - und den Beitrag zu einem lebendigen „Marktplatz“ besteht. Das benachbarte Gebäude Nr. 5 beherbergt die tradierte Druckerei- und Verlagsfirma Soltau; der große Bau aus dem 16. Jahrhundert (!) einschließlich der jüngeren Straßenfront ist in einem augenfällig maroden Zustand und wird zukünftig keine nachhaltige Nutzung mehr ermöglichen. Zur Zeit wird das Gebäude als Lager genutzt.

b) Neuer Weg

Den Bereich Neuer Weg mit dem westlichen Teil der Osterstraße (bis Haus Nr. 30) und dem ehemaligen Doornkaat-Gelände an Doornkaat-Lohne und kleiner Hinterlohne ist geprägt durch eine herausragend hohe Dichte an denkmalwürdigen Bauten.

Von 178 Gebäuden sind über 1/3 als Baudenkmal eingetragen. Weitere 39 Gebäude werden als erhaltenswert eingestuft, so dass insgesamt 57 % der Bausubstanz bereits zur Einmaligkeit des Viertels beitragen.

Der größte Teil der denkmalwürdigen Bauten wird auch heute noch traditionell von Handel und Dienstleistung im Erdgeschoss und möglichem Wohnen im Obergeschoss genutzt. So können auch die zahlreichen Lohnten weiterhin ihren ursprünglichen Zweck, als Zugang oder sogar Transportweg zu den rückwärtigen Gebäudeteilen, erfüllen. Die jeweiligen Lohnten sind als Bestandteil des Baudenkmals zu sehen. Soweit diese nicht ausdrücklich im Denkmalverzeichnis aufgeführt werden, unterliegen diese immer dem Schutz des NDSchG § 8 – bezüglich baulicher Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmals.

Allerdings wird die Qualität der meisten Baudenkmale und der erhaltenswerten Gebäude durch unsensible Schaufenster- und Eingangsanlagen sowie durch überzogene Werbeanlagen schwer beschädigt. Diese Beeinträchtigung der historischen Substanz wirkt sich auf das Ansehen des gesamten Fußgängerzonenviertels abträglich aus.

Stadt Norden

"Historischer Marktplatz"

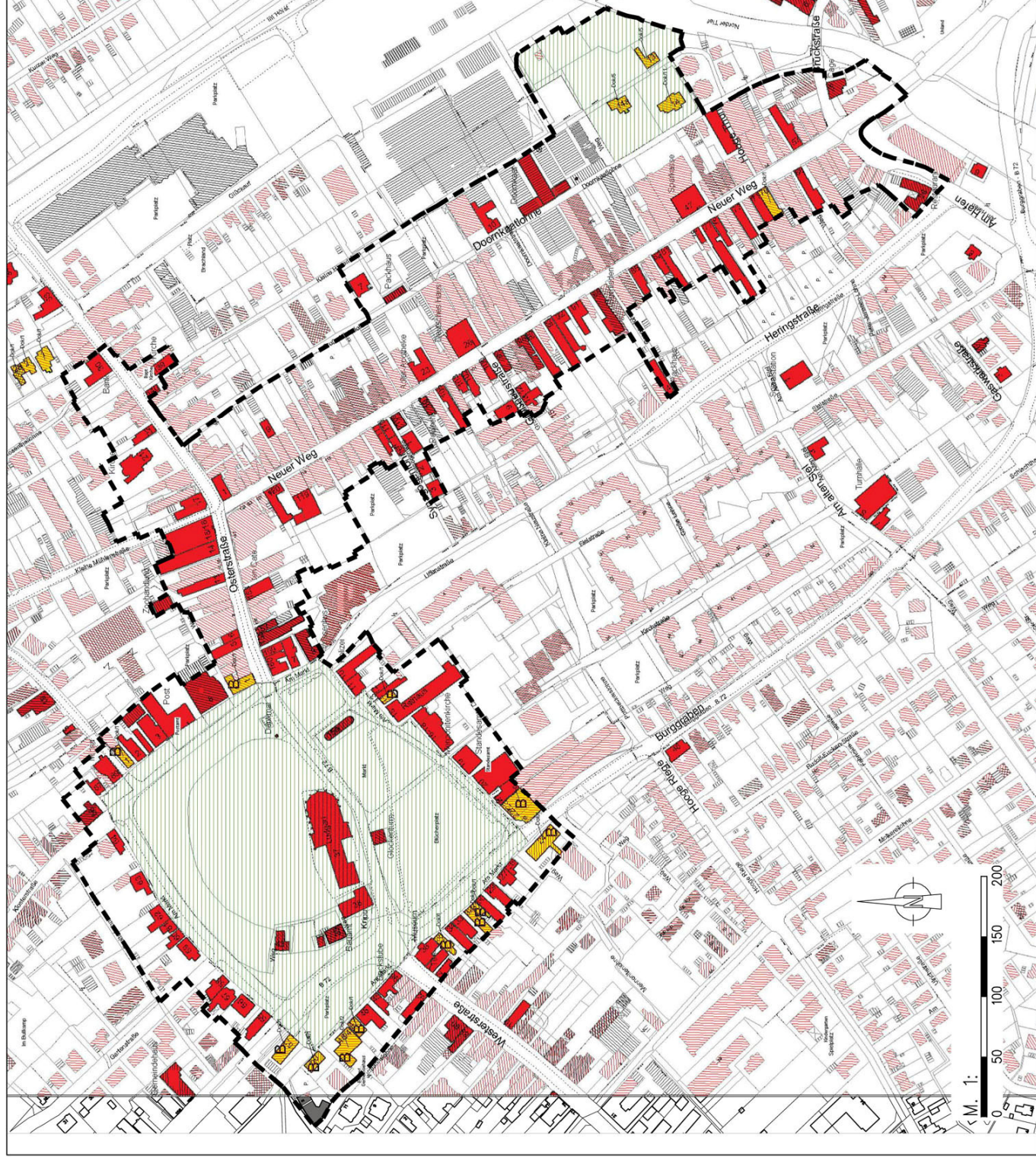
Vorbereitende Untersuchungen

Baudenkmale gem NDSchG §3 (2) und (3)

Polygis – Auskunft
der

Stadt Norden
Am Markt 39
26506 Norden

Norden, den 07.05.2009



5.2.3 Analyse der Gebäudesubstanz

Im Untersuchungsgebiet Markt - Neuer Weg befinden sich rund 243 Gebäudeeinheiten; das sind Einzelbauten oder auch verschmolzene Gebäude auf einem Grundstück. Alle Gebäudeeinheiten im Untersuchungsgebiet wurden in Augenschein genommen und nach Modernisierungs- und Instandsetzungswürdigkeit bewertet. Zur Modernisierungswürdigkeit wurden, soweit erkennbar, Ausbau- und Nutzungsstandard eines Gebäudes und zur Instandsetzungswürdigkeit wurden offensichtliche Schäden bewertet. Unterschieden wurde das jeweilige Ausmaß von Mängeln und/oder Schäden pro Gebäude bzw. auch nur in einem Gebäudeteilbereich. Das Fehlen einer heute erforderlichen Fassadenwärmedämmung wurde nicht bewertet, wohl aber der Zustand der Fenster und Türen.

Bei 77 % aller Gebäude im Untersuchungsbereich sind Mängel und Schäden vorgefunden worden, diese unterscheiden sich in 31 % umfangreiche Mängel und Schäden, 24 % mit mittleren und 22 % mit geringem Umfang.

Gebäude im Bereich:	Markt		Neuer Weg		Unters.-Gebiet	
	GE	%	GE	%	GE	%
vorh. Gebäudeeinheiten	65	100	178	100	243	100
Mängel u. Schäden:						
- umfangreich	19	29	55	31	74	31
- mittleren Umfangs	13	20	46	26	59	24
- geringen Umfangs	13	20	40	22	53	22
GE mit Mängeln u. Schäden	45	69	141	79	186	77

Die große Zahl von sanierungswürdigen Gebäuden im Untersuchungsgebiet lässt erkennen, dass in den vergangenen Jahrzehnten – wie man vor Ort sehen kann – viele Anstrengungen zur Gebäudeunterhaltung unternommen worden sind. Aber schwerpunktmäßig wird es sich um Maßnahmen in Teilbereichen z. B. der Gebäudehülle, des technischen Ausbaus oder der Konstruktion gehandelt haben, oder es sind Maßnahmen auch nur geschossweise – vorrangig im Erdgeschoss – durchgeführt worden. So bleiben Mängel und Schäden in nicht angefassten Teilen erst einmal bestehen.

Der Gebäudebestand im Bereich Neuer Weg weist eine größere Sanierungsnotwendigkeit auf als der Bereich Markt. Die mehrheitliche Nutzung der Gebäude durch Einzelhandel und Laufkundschafts-orientiertes Gewerbe findet in den Erdgeschossen statt. Dort wird für die Gebäude stärker investiert als in den Obergeschossen oder in den weniger nachgefragten rückwärtigen Gebäudeteilen.

Historische Gebäude erfordern bei zeitgemäßer Nutzung höhere Aufwendungen für Modernisierungen und Instandsetzungen als entsprechend jüngere Bauten. Die privaten Eigentümer können den notwendigen Sanierungsaufwand für das Baudenkmal oder für den Altbau nicht in dem Gebäude erwirtschaften. Deshalb sind für die Sicherung und die Entwicklung der in Ostfriesland einzigartigen historischen Altstadt Norden direkte Investitionshilfen zur Sanierung der historischen Substanz, so auch der öffentlichen Infrastruktur notwendig – als Voraussetzung für gesunde Lebensverhältnisse und gedeihliches Wirtschaften im „lebendigen Baudenkmal“.

Stadt Norden

"Historischer Marktplatz"

Vorbereitende Untersuchungen

Bestandsanalyse

Gebäude – Zustände:
Mängel und Schäden

umfangreich

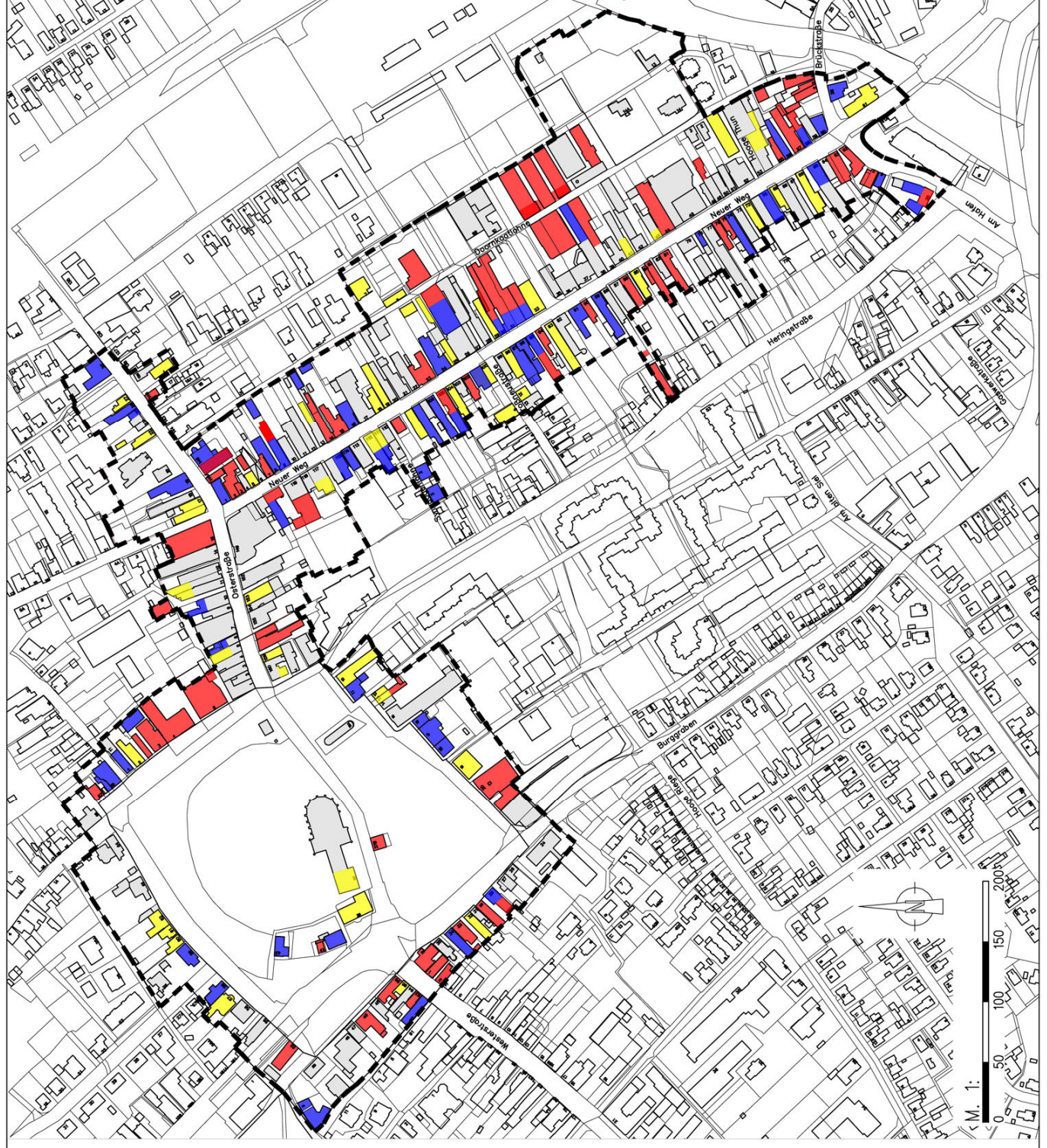
mittlerer Umfang

geringer Umfang

Stadt Norden
Am Markt 39
26506 Norden

BauBeCon
Sanierungsträger GmbH
Anne Conway Str.1
28359 Bremen

Boner + Partner
Auf der Gast 36a
26316 Varel-Dangast
Bremen, den 15.06.2009



5.3 Straßen, Wege, Plätze – Freiraumstruktur

Der historische Stadtkern, das gewählte Untersuchungsgebiet stellt den attraktivsten und somit den - zumindest zu bestimmten Zeiten – am meisten frequentierten Raum im Norder Stadtgebiet dar. Hier können vielschichtige Nutzungsverhalten stattfinden bzw. sich entfalten.

5.3.1 Bereich Markt

So muss der Marktplatz in Vernetzung mit den angrenzenden Bereichen zahlreichen Bedürfnissen dienen, die sich über die Kategorien Mobilität, Aufenthalt und Kultur erstrecken. Aufgrund seiner Größe hält der Markt verschiedene Teilbereiche vor, die jeweils nur bestimmte Nutzungen zulassen. Der Torfmarkt als „leere“ Pflasterfläche ermöglicht größere Veranstaltungen und auch länger andauernde „fliegende Bebauungen“. Der eigentliche Markt, auch Mittelmarkt genannt, kann als baumbepflanzte Pflasterfläche den kleinteiligen Wochenmarkt aufnehmen und der Unterhaltung und Kommunikation dienen. Anders der Blücherplatz, der als baumbestandene Grünfläche dann verschiedenste Freizeitgestaltungen zulässt. Schließlich gilt der Friedhof als Ort der Ruhe und Erholung. Die Baumbepflanzung auf dem gesamten Markt kann als Sonnenschutz, Luftfilter und Schallabsorber gesehen werden.

Westlich des Kirchturmes besteht eine mit Großstein gepflasterte Freifläche, die in die benachbarte Asphaltfläche der Mittelmarkt-Straßentrasse übergeht; nur Findlinge verhindern das Befahren und eventuelle Beparken. Der schlechte Zustand der Pflasterung und die Lage im Winkel der Straßen „Mittelmarkt“ und Am Markt Westseite beeinträchtigen fast jegliche Nutzung dieser Eckfläche. Bei der Neugestaltung der benachbarten „Mittelmarkt“-Straße sollte diese Fläche ebenfalls in eine Gestaltung einbezogen werden. Die „Mittelmarkt“-Straße ist eigentlich die Fortsetzung der Osterstraße nach Westen und als solche die Trasse des alten Handelsweges auf dem Markt an der Kirche. In der heutigen Form mit breiter asphaltierter Fahrbahn und entsprechender Verkehrsbelastung durchschneidet die Straße den Marktplatz und trennt die südlichen Marktplätze von dem

nördlichen Friedhof. Der Kfz-Verkehr ist deshalb soweit zu verringern, dass die „Mittelmarkt“-Straße zu einer Überfahrspur auf der Platzfläche – als Bestandteil des Platzes – umgebaut werden kann.

Die an drei Seiten des Marktplatzes verlaufenden breiten Asphaltstraßen einschließlich der weiten Einmündungs- und Kreuzungsflächen trennen die Marktplatzinnenfläche von der auf den gesamten Platzraum ausgerichteten historischen Randbebauung. Zwar gibt es vorgezeichnete Querungshilfen an einigen Verkehrsknotenpunkten, die aber nicht die notwendige Zugänglichkeit zwischen Markttinnenfläche und Randbebauungen schaffen können. Der zwischenzeitliche Ausbau der Straße Am Markt-Südseite in der Art einer Fußgängerzone gibt ein Beispiel, wie die Nutzungen der Innenflächen mit denen der allseitigen Randbereiche im Sinne eines „Einzigen Platzraums“ wieder zusammengezogen werden können.

Die Umgestaltung der Verkehrsflächen ist allerdings erst nach Herausnahme des Durchgangsverkehrs und weiterer Ausdünnung des innerstädtischen Zielverkehrs möglich. Mit der geplanten Umstrukturierung des Kfz-Verkehrs sind auch die Neugestaltung der gesamten Vorflächen (Nebenanlagen zwischen Gebäuden und Fahrbahn) an der Ostseite, die notwendige Erneuerung der Geh- und Radfahrbereiche sowie der Kfz-Stellflächen an der Nordseite wie auch die Neugestaltung der Parkplatzflächen an der Westseite zwischen den Westerstraße- und Fräuleinshof-Einmündungen einzubeziehen.

Der gesamte Vorplatzbereich Am Markt Ostseite, von Eckelwarf bis zur Einmündung Osterstraße, ist durch mehrfache Eingriffe in Einzelflächen, ungeordnetes Befahren und verschiedene Einbauten für derzeitige Nutzungszwecke wie Gehen, Verweilen, Radfahren, Parken, Ein- und Ausfahren sowie Außengastronomie beeinträchtigt.

An der Nordseite sind im Zuge der Fahrbahnumgestaltung die notwendige Erneuerung der Geh- und Radfahrtrassen sowie die störenden Stellplatzflächen zu berücksichtigen. Vor den historischen Gebäuden sind die früheren, zum Haus gehörenden Abstandsterrassen (Wanderungen) wieder herzustellen.

Der Rückbau des Straßenareals auf der Westseite mit dem Kreuzungsbereich

Westerstraße und Fräuleinshof wird dort auch die Neugestaltung der baumbepflanzten Parkplatzfläche einbeziehen.

Der gesamte historische Marktplatz in Norden muss wieder als ganzer zusammenhängender Raum „funktionieren“, in dem alle Nutzer von allen Seiten auf dem Marktplatz ihre Ziele anlaufen bzw. anfahren können. Dazu gehören Anhalte- oder Vorfahrmöglichkeiten und insbesondere auffindbare Abstellmöglichkeiten für Kraftfahrzeuge, wie auch für Fahrräder.

Im Sinne von kurzen Wegen sollten die Fußwege über den Friedhof wieder hergerichtet werden, wie auch die Wege entlang der Kirchhofmauer einer gründlichen Instandsetzung bedürfen. Eine gut verteilte Ausleuchtung der Fuß- und Radwege ist für eine sichere Begehung aller Bereiche so auch des Friedhofs Voraussetzung.

5.3.2 Bereich Neuer Weg

Die gängige Verbindung zwischen dem Marktplatz und der Fußgängerzone Neuer Weg führt durch die Osterstraße, die bereits als Fußgängerzone ausgebaut wurde, aber in Richtung Osten befahrbar ist. Mit der zukünftigen Umstrukturierung des Innenstadtverkehrs wird der Straßenabschnitt bis zur Einmündung Rosenthallohne zur reinen Fußgängerzone. Dann kann der historische Straßenraum vom Markt bis zum Hafenbereich wieder als Ganzes wahrgenommen werden.

Das „Stadtentwicklungskonzept“ der Stadt Norden zeigt die Neuorientierung des Bereichs des „Südlichen Stadteingangs“ auf, der südseitig des Norder Tiefs bzw. des Hafens anschließt. Der Eintritt von Süden in den Straßenraum Neuer Weg findet dann bereits direkt nach der Querung des Tiefs statt. Hier sollte eine neue räumliche Eingangssituation in die nach Süden zu verlängernde Fußgängerzone geschaffen werden. Die Verkehrsdichte auf der Brückstraße und der Straße Am Hafen ist zu vermindern. Südlich des Tiefs soll das geplante Einkaufs- und Dienstleistungszentrum direkt an die Fußgängerzone anschließen.

Die Länge der Fußgängerzone von ca. 750 Metern ist nicht nur von Vorteil. Umso wichtiger sind die Attraktionen an den Enden der Straßenzone und abwechseln-

de Eindrücke entlang des Weges. Neben den Geschäftsangeboten können historische und architektonisch interessante Hausfassaden wie auch die historischen Lohnten die Aufmerksamkeit des Passanten beanspruchen. Insofern sind viele Lohnten nicht nur als Weg zu rückwärtigen Gebäudeteilen zu sehen, sondern auch als attraktive Erlebnisräume im Sinne des „mal Reinguckens“.

Die Öffnung weiterer vorhandener Lohnten kann für geschäftliche Interessen, aber auch für kulturelle Informationen, z. B. der Stadt- und Baugeschichte, eingesetzt werden.

Der breite Raum der von Osten in den Neuen Weg einmündenden Doornkaatstraße stellt dagegen keine Attraktion dar. Hier ist der Raum an den Seiten zu schließen - unter Berücksichtigung des Anlieferverkehrs für die südliche Fußgängerzone. Die räumliche Gestalt der Großen Neustraße zeigt auf, wie die seitliche Bebauung eine Straße attraktiviert, obwohl hier der Lieferverkehr für die nördliche Fußgängerzone durchgeführt wird.

Im Vergleich der Synagogenlohnte mit der Coneruslohnte wird die Wichtigkeit der Ausgestaltung von Wegeflächen und Raumwänden deutlich. Der Ausbauzustand der Coneruslohnte ist deshalb zu verbessern. Wie die Große Neustraße stellen auch die Coneruslohnte und die Synagogenlohnte „Eingangsflure“ zu der Fußgängerzone dar, da die drei Wegräume bis an die Hering- und Uffenstraße heranführen und nicht erst hinter einem Parkplatz beginnen.

Wie die Lohnten erzeugen auch Gärten, z. B. Neuer Weg 81, eine besondere Neugier. Der große öffentliche Garten der Volkshochschule (KVHS) könnte als interessante Station in der Verbindung Markt – KVHS – Zellerslohnte (zw. Hs.-Nr. 116-119) - Neuer Weg genutzt werden, wenn dieser sich offener präsentieren und mit weiteren attraktiven Angeboten bestückt sein würde. Die zum Sammelparkplatz hin abschließende Mauer sollte geöffnet werden und gegebenenfalls zwecks Abschließbarkeit durch einen Zaun ersetzt werden.

Stadt Norden

"Historischer Marktplatz"

Vorbereitende
Untersuchungen

Bestandsanalyse

Freiraum-Zustände

Struktur-
mängel
Substanzschäden

räumliche Störung

Verkehrsflächen
überdimensioniert

Verkehrsflächen
zu breit

Stadt Norden
Am Markt 39
26506 Norden

BauBeCon
Sanierungsträger GmbH
Anne-Conway-Str. 1
28359 Bremen

Boner + Partner
Auf der Gast 36a
26316 Varel-Dangast
Bremen, den 15.06.2009



5.4 Erschließungs- und Nutzungsstruktur

Die funktionale Verknüpfung eines großen Platzraums (Markt) mit einem schmalen aber lang gestreckten Straßenraum (Neuer Weg) kann dadurch unterstützt und gesichert werden, dass die Gehstrecke von einem zum anderen Ende sich attraktiv und solide ausgebaut anbietet und der Wegesraum auch eine gewisse Erlebnisqualität aufweist. Doch Besucher, Kunden und Anbieter wählen viele unterschiedliche Eingänge in den Altstadttraum. Einheimische versuchen möglichst nahe an das Ziel heranzugelenken und fahren dann den nahegelegenen Parkplatz an.

Sowohl für den Bereich Markt als auch für den Bereich Neuer Weg mit westlicher Osterstraße gilt, dass deren Erschließung von außen einer bildhaften Orientierungsstruktur bedarf, die sich der Nutzer einprägen kann. Das kann ein Parkleitsystem sein, das zu verschiedenen öffentlichen Parkplätzen führt, von denen man leicht zu Fuß zu seinem Ziel gelangt.

Die dem Marktplatz zugeordneten Kfz-Stellplätze verteilen sich innenseitig auf alle vier Randbereiche und außenseitig auf verschiedene Standorte rückwärtig der Marktbebauungen im Süden und im Westen. Die hohe Verkehrsdichte – Durchgangs- und Zielverkehr Am Markt Ost, Nord, West und Mittelmarkt – erschwert das Anfahren der an den Platzflanken bestehenden Parkmöglichkeiten. Die „verstreute“ Anordnung weiterer Parkplätze in der Nähe des Marktes beeinträchtigt deren Auffindbarkeit.

Wenige aber leistungsfähige Parkplätze, eingebunden in ein Parkleitsystem, würden die Anlauffrequenz des Marktes und damit den funktionalen Wert der Lage wesentlich verbessern können. Das „Parkraumkonzept 2010“ der Stadt Norden weist eine entsprechend systematische Entwicklung des Parksystems in Verknüpfung mit der Umstrukturierung des Verkehrssystems auf.

Für die Fußgängerzone Bereich Neuer Weg sind an der Westseite bereits entsprechend zu nutzende Parkplatzanlagen geschaffen worden, von denen man über die Löhnen in den Neuen Weg gelangt. Größere, gut auffindbare und leicht anfahrbare Parkplätze fehlen aber an der Ostseite der Fußgängerzone Neuer Weg. Hier zeigt das Parkraumkonzept eventuelles Schwerpunktparken an der

innerstädtischen Entlastungsstraße Im Horst als Alternative zu gebührenträchtigem Parken direkt an der Fußgängerzone.

Zu berücksichtigen sind die angestrebte Entwicklung des ehemaligen Doornkaatgeländes und der dort befindlichen Großbauten. Die derzeit fehlende Anbindung des gesamten Bereichs Neuer Weg/Fußgängerzone von Osten, aus der Richtung der neuen B72-Umgehungsstraße wird im „Verkehrsentwicklungsplan“ der Stadt Norden ausgewiesen. Dort ist der Ausbau von stadteinwärts führenden Straßen mit sich verzweigenden Zufahrtswegen bis an die Fußgängerzone und den Marktplatz vorgesehen.

Die Doornkaatlohne bietet sich für eine rückwärtige Unterverteilung des Zielverkehrs an, diese Straße muss aber in der Verlängerung Große Hinterlohne, nach Norden bis zur Osterstraße erneuert werden. Für den Markt darf die Lenkung des Zielverkehrs, unter anderem zu den Parkplätzen, nicht über den Platz führen, sondern sollte möglichst Wege außen herum nutzen.

Nach Errichtung des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums wird dieses die gewünschte Magnetfunktion auf das südliche Ende der Fußgängerzone ausüben und Kunden in diese Richtung anziehen. Gleichzeitig zieht das neue Zentrum zusätzliche Kunden und Besucher an, die von dort bequem in die Fußgängerzone gehen können, nachdem sie ihr Kfz auf dem Parkdeck des Zentrums abgestellt haben. Allerdings verlängert sich der Weg zwischen Einkaufen im Süden und Besuch einer Einrichtung am Markt. Umso wichtiger wird für die Fußgängerzone das Angebot von leistungsfähigen und gut auffindbaren Parkplätzen in der Mitte der West- und der Ostflanke im Bereich Neuer Weg sein.

In ähnlicher Weise sind auch für die Rad-fahrenden Kunden und Besucher auffindbare und leistungsfähige Radabstell-Stationen zu schaffen. Diese könnten in bzw. an den Löhnen entstehen, so dass der Kunde oder der Besucher sich mit seinem Rad bereits unmittelbar im Einkaufsbereich befindet.

Auch auf dem Marktplatz sind Radabstellstationen im Zusammenhang mit dem Umbau der Straßenflächen zu berücksichtigen. Mindestens zwei Stationen an entgegengesetzten Standorten sollten dazu beitragen, dass die Fahrräder nicht überall auf den Platzflächen oder an den Hauswänden in störender Weise abge-

stellt werden. Da der Markt auch der zentrale Orientierungs- und Kommunikationspunkt in der Stadt ist, werden von dort auch Stadterkundungen, Einkaufsbummel und Freizeitgestaltungen starten, so dass sich auch eine Verknüpfung der Abstellstationen mit Fahrradverleihbetrieben anbietet.

Der innerstädtische Fahrradverkehr wird zukünftig wachsen. Neben der Radfahrerfreundlichen Erschließung des historischen Stadtkerns ist auch eine direkte Verbindung der Südstadt mit dem Markt für Radfahrer und eventuell parallel auch für Fußgänger zu überlegen, die einerseits nicht vom innerstädtischen Kfz-Verkehr und andererseits nicht vom Erschließungsverkehr des gesamten Bereichs Neuer Weg – Osterstraße beeinträchtigt werden sollte. Eine solche Geh- und Radfahr-Trasse würde auch die Frequentierung des Marktplatzes fördern, in dem Kunden und Besuchern der südlichen Innenstadt ein interessanter Abstecher zum historischen Markt auf einem gut gestalteten Direktweg angeboten wird.

Stadt Norden

"Historischer Marktplatz"

Vorbereitende
Untersuchungen

Bestandsanalyse

Verkehrssituation

	Strassentrassen
	Fahrbahn-Richtung
	Lohnen Fußwege
	Fußgängerzone
	Sammelparkplätze
	fehlende Erschließung fehlende attraktive Fußweg-Verbindungen
	

Stadt Norden

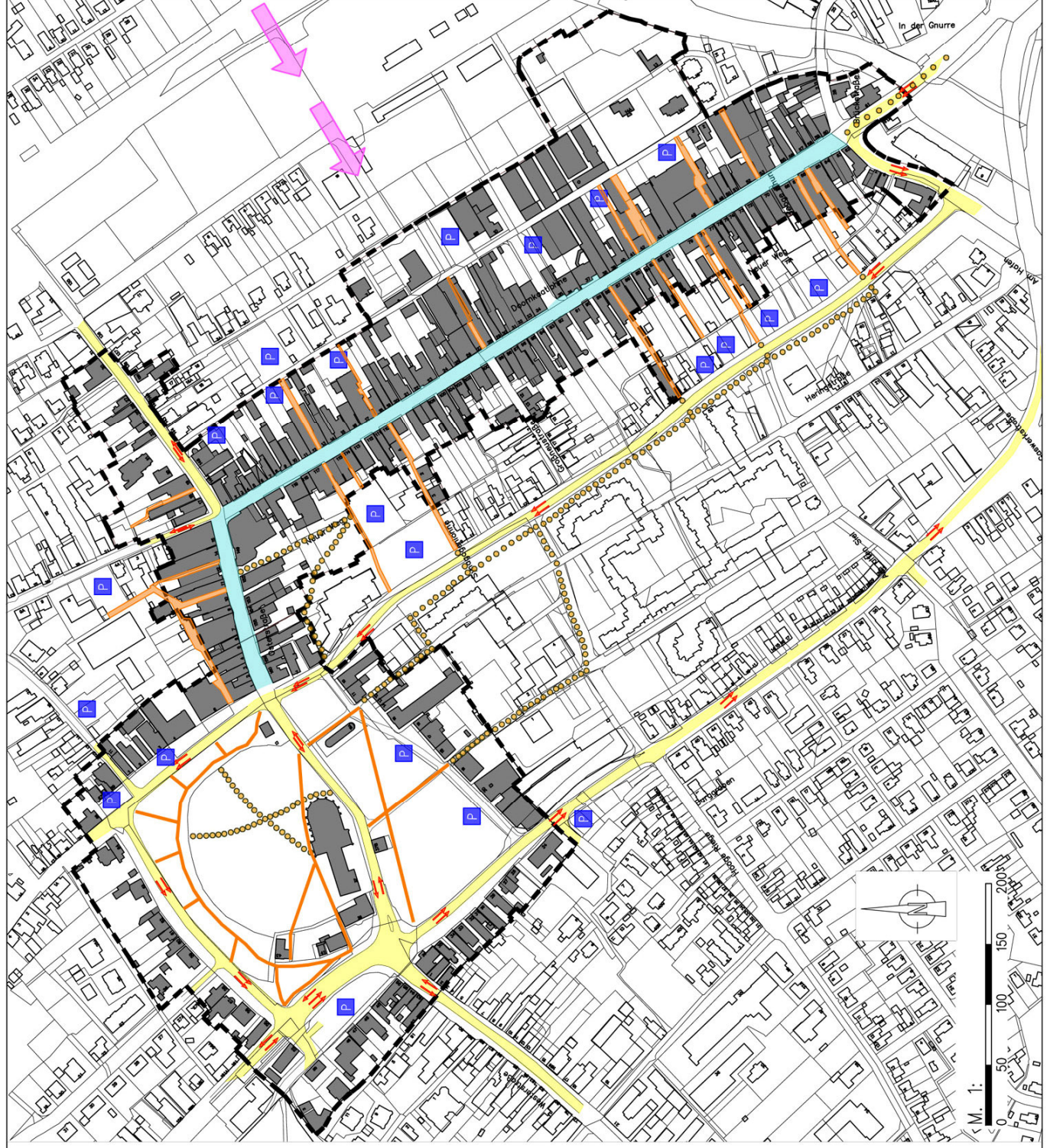
Am Markt 39
26506 Norden

BauBeCon

Sanierungsträger GmbH
Anne-Conway-Str.1
28359 Bremen

Boner + Partner

Auf der Gast 36a
26316 Varel-Dangast
Bremen, den 15.06.2009



6. Denkmalpflegerische Bewertung des Untersuchungsgebietes

Niedersächsisches Landesamt
für Denkmalpflege
- Stützpunkt Oldenburg -

Stadt Norden
Untere Denkmalschutzbehörde
Am Markt 15

Bearbeitet von
Dipl.-Ing. B. Rothlübbers

26506 Norden

Mein Zeichen (Bei Antwort angeben)
NLD-57721-32/00

Oldenburg
04.06.2009

Stadt Norden, Städtebaulicher Denkmalschutz

Stellungnahme des Nds. Landesamtes für Denkmalpflege

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Denkmalfachbehörden der Länder sind im Jahr 2007 zur Vorbereitung auf das Förderprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ gebeten worden, historische Ortskernbereiche zu benennen, die nach Auffassung der Denkmalbehörden von besonderer Bedeutung sind. Das Nds. Landesamt für Denkmalpflege hat in seiner Vorschlagsliste auch den historischen Ortskern der Stadt Norden benannt. Um die Anmeldung Ihrer Stadt zur Aufnahme in das Förderungsprogramm zu vervollständigen, kann ich folgende Aussagen zur denkmalpflegerischen Bedeutung der Stadt Norden vortragen:

Die Gründung der dörflichen Warft-Siedlung geht auf das 8. Jahrhundert zurück. Damit zählt Norden zu den ältesten Siedlungsplätzen auf der ostfriesischen Halbinsel. Der Ort lag am Schnitt- und Endpunkt alter Handelsstraßen in Ost-Westrichtung und Süd-Nordrichtung. Zudem war der Zugang zur Nordsee über eine Flutrinne sichergestellt. Das Vieh aus den umliegenden Marschen, Muschelkalk und Salz waren die Hauptumschlagsgüter. In einem Vertrag aus dem Jahr 1250 mit der Hansestadt Bremen wird die Stadt Norden erstmals urkundlich erwähnt.

Der wichtigste Umschlagsplatz war der Marktplatz im Umfeld der im Jahr 800 errichteten Sendkirche des Bischofs Liudger, der heutigen Ludgerikirche. Der Marktplatz besitzt heute eine fast durchgängige denkmalgeschützte Randbebauung, dessen Entstehung in die Renaissance zurückreicht. Der qualitätsvolle, überwiegend in privatem Besitz befindliche Denkmalbestand verlangt fortwährende Investitionen der Eigentümer. Die Stadt Norden hat in den vergangenen Jahren die öffentlichen Freiflächen in Teilbereichen saniert. Der fast sieben Hektar große Platz fordert in weiteren Teilbereichen grundlegende Sanierungsanstrengungen. Der Sanierungsdruck wird durch bevorstehende Umlenkung der Verkehrsströme auf die neue Umgehungsstraße verstärkt. Der zentrale Platz der Stadt wurde in der Vergangenheit durch den Seebäderverkehr zu den ostfriesischen Inseln stark belastet. Die jetzt überdimensionierten Verkehrsflächen müssen in die historische Platzstruktur zurückgeführt werden.

Das von der Stadt Norden umrissene Sanierungsgebiet „Historischer Marktplatz“ sollte um den Straßenzug „Neuer Weg“ ausgeweitet werden. Der historische Straßenzug hat in den letzten Jahren durch Abriss starke Verluste in der Bausubstanz hinnehmen müssen. Neben dem erkennbaren Leerstand einzelner Gebäude wird die Straßenrandbebauung durch Baulücken gekennzeichnet. Aktuell soll ein Baudenkmal abgerissen werden, dessen umfangreicher bauzeitlicher Bestand auf die Renaissance zurückgeht.

Prägend für die städtebauliche Grundstruktur der Stadt Norden ist der Straßenzug „Neuer Weg“. Der historische Straßenzug verbindet das Norder Tief mit dem höher gelegenen Marktplatz. Auch hier ist die überwiegende Zahl der Gebäude als Baudenkmal gem. § 3 NDSchG ausgewiesen. Vom Hafen wurden die Waren angeliefert, in den Packhäusern eingelagert oder weiter verarbeitet und in den Vorderhäusern zum Kauf angeboten. Der Neue Weg verlor seine damalige Bedeutung durch den Verlust der Meeresanbindung über das Norder Tief. Noch einmal wandelten sich das Straßensbild und damit die Gebäudesubstanz unter anderem durch die erhöhte Hochwassersicherheit. Ende des 19. Jahrhunderts wurden viele Renaissancesfassaden der Vorderhäuser überformt und gleichzeitig wurden die Fußböden auf die erhöhte Straßenebene angehoben. Heute wird der Neue Weg im südlichen Straßenabschnitt durch einen hohen Gebäudeleerstand gekennzeichnet. Nur der verstärkte Urlauberverkehr in den Sommermonaten sorgt für ein einzelnes Aufleben der Geschäftstätigkeit im südlichen Straßenbereich des Neuen Weges. Hier bedarf es der ausgleichenden Stützung durch das Förderprogramm.

Im Auftrag

B. Rothlübbers

7. Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Parallel zur Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen wurden die öffentlichen Aufgabenträger gem. § 139 BauGB mit der Bitte um Stellungnahme zur geplanten Sanierungsmaßnahme angeschrieben.

Zum Redaktionsschluss dieses Berichtes lagen die Ergebnisse der Befragung noch nicht vor.

Die Zusammenfassung der Stellungnahmen wird nachgereicht.

8. Bürgerbeteiligung

In einer öffentlichen Ratssitzung ist bereits ausführlich über die geplante Sanierungsmaßnahme berichtet worden und die örtliche Presse hat die Diskussion dokumentiert.

Für das III. Quartal 2009 ist eine ausführliche Bürgerinformationsveranstaltung in Norden vorgesehen. Die Ergebnisse der Bürgerveranstaltung werden in die Untersuchungen eingearbeitet und bei der weiteren Vorbereitung der Sanierungsmaßnahme berücksichtigt.

Bausubstanz in Norden erhalten

STÄDTEBAULICHER DENKMALSCHUTZ Rat will Fördergelder des Landes nutzen

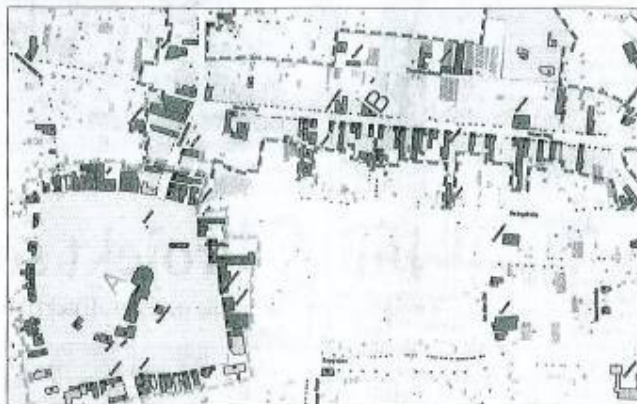
Zum Sanierungsgebiet gehören Markt, Neuer Weg und Osterstraße. Auch Privatleute können Anträge stellen.

NORDEN/MA – Nach dem Abschluss der Altstadtanierung (1966 bis 2005) erhält die Stadt Norden jetzt erneut die Chance, erhaltenswerte Gebäude, Straßen, Wege und Plätze mithilfe von Zuschüssen zu sanieren. Möglich macht dies das Projekt „Städtebaulicher Denkmalschutz“, ein Förderprogramm des Landes, das ganz neu aufgelegt worden ist. Dabei teilen sich Bund, Land und Kommune die Kosten zu je einem Drittel.

Um in den Genuss dieser Zuwendungen zu kommen, musste der Rat am Dienstagabend dringend entsprechende Antragsverfahren auf den Weg bringen. Dies geschah einvernehmlich. Die Grünen stimmten allerdings dagegen, den nicht gedeckten Teil der Finanzierung aufzubringen, weil die Finanzierung aus ihrer Sicht noch völlig unklar ist und die Beratungszeit zu kurz.

Die BauBeCon Sanierungsträger GmbH in Bremen ist beauftragt worden, die Anträge für die Aufnahme in das Programm zu erstellen. Das Gebiet für mögliche Erhaltungsmaßnahmen beschränkt sich schwerpunktmäßig auf den Marktbereich sowie die Geschäftszonen Neuer Weg und Osterstraße. Aufgrund der Kürze der Zeit ist zunächst ein Grobkonzept mit einer Laufzeit von zehn Jahren und Gesamtkosten in Höhe von rund 4,5 Millionen Euro erarbeitet worden. Die genauen Kosten müssen noch ermittelt werden, ebenso die konkreten Maßnahmen. Über dieses Gesamtpaket wird der Rat dann gesondert abstimmen.

Wie Eckhard Horwede (Geschäftsführer) und Klaus von Ohlen von der BauBeCon erläuterten, hätte der Antrag bereits am 15. Mai beim Sozialministerium vorliegen müs-



Der Marktbereich sowie Objekte am Neuen Weg und in der Osterstraße sollen mit den Fördermitteln renoviert und restauriert werden.

SKIZZE: STADT NORDEN/BAUBECON

sen. Nach Absprache könne die Stadt ihn noch bis zum 27. Mai nachreichen. „Der Förderantrag für 2010 muss aber auch schon bis zum 1. Juni 2009 gestellt werden, der Antrag für 2011 im Juni 2010 und so weiter“, sagten sie.

Das Konzept müsse aus einem Mix von öffentlichen und privaten Vorhaben bestehen, denn 50 Prozent der Zuschüsse würden für

„Stadt hat gute Chance, aufgenommen zu werden“

KLAUS VON OHLEN

private Maßnahmen vergeben. Das bedeutet, dass auch private Eigentümer von Objekten über die Nordstadtverwaltung Gelder in dem gekennzeichneten Gebiet (siehe Karte) beantragen können. Nach Angaben von von Ohlen dürfen sie mit einem Zuschuss zu den eventuellen Sanierungskosten in Höhe von 20 bis 25 Prozent rechnen.

Im Juli/August wird sich eine Delegation des Sozialministeriums zusammen mit Regierungsvertretern aus Oldenburg über das beantragte Fördergebiet in Norden im Rahmen einer Bereisung informieren. Im September/Ok-

tober werde im Ministerium geprüft, ob Norden in das Programm aufgenommen werde, bevor im Oktober/November die Mitteilung über die Aufnahme erfolge. Sobald dieser Bescheid vorliegt, wird der Antrag auf Bewilligung der Mittel gestellt“, so von Ohlen weiter.

Im Rahmen der Etatberatungen 2010 muss die Stadt dann die nötigen Haushalts-

mittel einplanen, da diese bislang im Investitionsprogramm nicht enthalten sind. Dies setzt voraus, dass Mittel für bereits vorgesehene Maßnahmen gekürzt werden. Für das Jahr 2009 sind Kosten in Höhe von 366.000 Euro ermittelt worden. Die Stadt müsste davon 122.000 Euro tragen. Da die Genehmigung aber erst im Herbst zu erwarten ist, geht die Verwaltung davon aus, dass der gemeindliche Aufwand für 2009 dann noch 6100 Euro beträgt. Die Restsumme würde entsprechend der Inanspruchnahme des Programms fließen.

„Wir denken, dass die Stadt

eine gute Chance hat, ins Programm für 2009 aufgenommen zu werden“, sagten die BauBeCon-Vertreter. Es gebe eine Liste der Landesdenkmalpflege, in der Norden mit seinem historischen Stadtkern bereits berücksichtigt sei.

Georg-Dieter Köther (Bündnis 90/Die Grünen) forderte, darauf zu achten, dass auch Objekte von einkommensschwächeren Nordern renoviert werden und nicht nur Bürgerhäuser. Wolfgang Hinrichs und Olaf Wiltfang von der SPD setzten sich dagegen dafür ein, auch das Fridericiussiel zu berücksichtigen. Verwaltung und Planer versprochen, dies zu überprüfen.

FÖRDERPROJEKT

Der Bund stellt für das Programm „Städtebaulicher Denkmalschutz-West“ für 2009 rund 30 Millionen Euro zur Verfügung. Das Land Niedersachsen gewährt weitere 11,9 Millionen Euro für 2009.

9. Städtebauliche Missstände

9.1 Allgemeines

Zur Bestimmung und vor allem zur Lokalisierung des Konfliktpotenzials ist auf Grundlage der Bestandsuntersuchung eine Analyse im Sinne des § 136 Abs. 3 BauGB (städtebauliche Missstände) erarbeitet worden. Zu unterscheiden sind zwei Arten von städtebaulichen Missständen.

A. Solche, die die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen betreffen in Bezug auf:

- die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten
- die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten
- die Zugänglichkeit der Grundstücke
- die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten
- die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand
- die Einwirkungen, die von den Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen
- die vorhandene Erschließung

B. Solche, die die Funktionsfähigkeit des Gebietes betreffen in Bezug auf:

- den fließenden und ruhenden Verkehr
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen sowie mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbe-

sondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebietes im Verflechtungsbereich

Wie bereits in der voran stehenden Analyse aufgezeigt, unterscheiden sich im Untersuchungsgebiet die städtebaulichen Strukturen der beiden Bereiche „Markt“ und „Neuer Weg/Osterstraße“ schwerpunktmäßig voneinander. Der Markt stellt den stadträumlichen, sozialen und orientierungsmäßigen Mittelpunkt der Stadt Norden dar. Der neue Weg mit westlicher Osterstraße ist als Handels- und Dienstleistungsbereich das Versorgungszentrum der Stadt. Gemeinsam bilden sie den historischen Stadtkern mit entsprechender Aufenthaltsqualität.

Die nachgewiesenen städtebaulichen Missstände sind in den beiden Teilbereichen zu differenzieren.

9.2 Verkehr und Erschließung

9.2.1 Bereich Markt

Im Marktbereich belastet die hohe Verkehrsdichte auf den West-, Nord- und Ost-Seiten sowie auf dem Mittelmarkt die Nutzungsqualität der angrenzenden Gebäude. Zum einen ist die Erreichbarkeit der Gebäude für Fußgänger durch die Verkehrsschneisen stark beeinträchtigt. Zum anderen wirkt sich die Über- und Umfahrbarkeit des Marktbereichs abträglich auf die Anfahrbarkeit von Gebäuden zentraler Einrichtungen wie Kirchen, Rathaus, Amtsgericht und Museen, aber auch von Dienstleistern wie z. B. Gastronomie, Ärzte, Anwälte, Berater etc. und des Nahversorgers (Edeka) aus. Veranstaltungen auf dem Markt, insbesondere der Wochenmarkt, und die Kfz-Innenstadterschließung über die Marktfläche beeinträchtigen sich wechselseitig.

Die Emissionen (Lärm, Schmutz, Erschütterungen) aus der hohen Verkehrsdichte über alle Tage der Woche belasten die Nutzungsqualität (Arbeiten, Wohnen, Bildung, Kultur) in den an die Fahrbahnen grenzenden Gebäuden. Zusätzlich werden die kultur- und bauhistorisch wertvollen Bauten u. Grundstücke auf und an dem Markt kontinuierlich durch die Auswirkungen des Kfz-Verkehrs materiell geschädigt.

Die wichtige Naherholungsqualität der „grünen Lunge“ mitten in der Stadt wird durch die abschneidende Wirkung der asphaltierten und mehrspurigen Fahrbahnen und die entsprechenden Emissionen des dort rollenden Verkehrs äußerst stark beeinträchtigt.

Die aus verkehrlichen Gründen breit entwickelte Überfahrt der Bundesstraße 72 mit den Aufweitungen der Einmündungen bzw. Kreuzungen Am Markt-Nord/Fräuleinshof und Westerstraße/Mittelmarkt zerschneiden den gesamten westlichen Platzraum. Die übergroßen Asphaltflächen trennen den mittelalterlichen Kirchhof mit Nachbarbauten von der korrespondierenden Westflanke des Marktplatzes mit dem Renaissance-Rathaus und zahlreichen denkmalwerten Bauten ab.

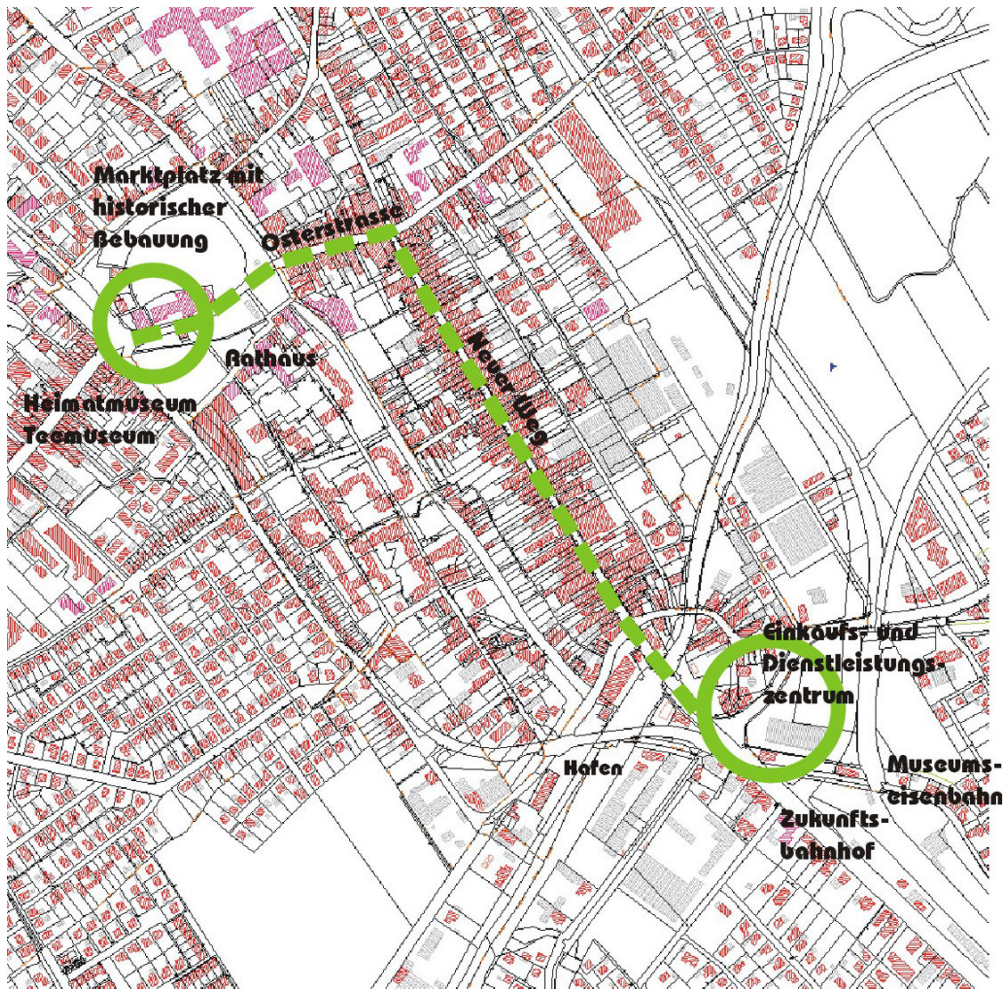
Die westliche Parkplatzanlage zwischen Bundesstraße, Westerstraße und Fräuleinshof, insbesondere die marode Betonsteinpflasterung und der anschließende

viel zu breit befestigte Einfahrtsraum zum Fräuleinshof vermehrt die zerstörerische Wirkung der B72-Verkehrsflächen. Ähnliches gilt für die, durch verschiedene Stellplatzaufteilungen zerstückelten, Vorflächen an der Ostseite des Marktplatzes zwischen den Einmündungen der Oster- und der Klosterstraße, insbesondere für den sogenannten Eckelwarf.

9.2.2 Bereich Neuer Weg/westliche Osterstraße

Im Bereich Neuer Weg/westliche Osterstraße stellt eine funktionierende Verkehrserschließung die Grundvoraussetzung für Handel und Dienstleistung dar. Allerdings fehlt bei der lang gezogenen Angebotsmeile die allseitige Auffindbarkeit und Anfahrmöglichkeit für Kfz-Nutzer. Die wesentliche Erschließung findet nur von Westen über die Hering- und Uffenstraße – bisher auch nur in Einbahnrichtung – statt. Dort bieten sich mehrere Stellplatzflächen an, deren Zuordnung zu den Angeboten der Innenstadt sich aber nur dem Einheimischen erschließen. Besuchern und Kunden bietet sich keine Orientierungsmöglichkeit, um gezielt zu den vorhandenen Stellflächen zu finden. Es fehlen leistungsfähige Stellplatzflächen an der Ostseite wie auch im Norden und Süden der Fußgängerzone mit direkten Zufahrtsmöglichkeiten und einem entsprechenden Leitsystem. Von der kleinen innerörtlichen Entlastungsstraße Im Horst ist ein Erschließungsstich zur Ostflanke der Fußgängerzone – dort Große Hinterlohne und Doornkaatlohne – geplant.

Mit der Einrichtung der Bundesstraßen-Ostumgehung ist eine Umstrukturierung des Stadt-Erschließungsverkehrs geplant. Dann können für den historischen Innenstadtbereich Markt und Neuer Weg in unmittelbaren rückwärtigen Randbereichen die fehlenden Anbindungen und ein Leitsystem geschaffen werden.



9.3 Funktion, Nutzung und Bebauung

9.3.1 Bereich Markt

Der Marktplatz in Norden ist der orientierungs- und funktionsmäßige Mittelpunkt des Stadtgefüges. Der Platzraum muss verschiedene zentrale Aufgaben erfüllen. Allerdings weist der Markt diesbezüglich auch erhebliche Missstände auf.

Die zentrale Funktion wird durch die große Zahl öffentlicher und auch privater Dienstleistungsangebote getragen. Die Mehrheit dieser Einrichtungen – besonders auf der Nord- und der Westseite – tragen aber nur einen geringen Anteil zu einer lebendigen Platznutzung bei. Es gibt kaum noch Wohnraum an den Platzflanken wie auch außerhalb der Arbeits- bzw. Dienstzeiten leicht festzustellen ist. Insbesondere die denkmalgeschützten und denkmalwürdigen Gebäude weisen vorrangig im EG und z. T. im OG öffentliche und gewerbliche Nutzungen aus. Mögliche Wohnflächen in den Obergeschossen werden nicht mehr adäquat genutzt. In den 65 Gebäuden am Marktplatz wohnen nur noch ca. 100 Personen.

Die Leerstände an der Ostseite des Marktes, so Gebäude Am Markt Nr. 67 (abbruchreif), Nr. 1 (unpassende Gebäudegestalt) und Nr. 6 (nur noch Lager, sehr schlechter Zustand) beeinträchtigen erheblich die Funktionsfähigkeit und Nutzungsqualität der gesamten Flanke. Eine Aufgabe der Post, Am Markt Nr. 5 (Gebäude wurde verkauft), würde die Funktionsfähigkeit des zentralen Stadtraums Markt weiter einschränken. Der Betriebserfolg der beiden Gastronomiebetriebe in den Gebäuden Am Markt Nr. 69 und Nr. 3 würde durch eine Revitalisierung der Nachbarschaft stabilisiert werden.

Der Norder Marktplatz ist nicht nur der größte in Nordwestdeutschland, sondern hat auch herausragende Bedeutung durch den mittelalterlichen Friedhof und die vorhandene, historisch belegte Begrünung. Die gesamte Anlage stellt eine kulturhistorische Besonderheit dar, die in der räumlichen, städtebaulichen und bildlichen Wirkung eine hohe Anziehungskraft auf Einheimische und Besucher ausübt. Der schlechte Zustand der Wegeführungen über den Friedhof, entlang der Friedhofmauer und begleitend an den Platzkanten beeinträchtigen die Nutzung dieses Bereiches durch querende Fußgänger und Radfahrer, durch Erholungssu-

chende und Besucher. Die Missstände stören empfindlich die touristischen Ambitionen der Stadt Norden und ihrer Anbieter.

Wie in Kap. 5.2.3 aufgezeigt, sind von den ortsbildprägenden und erhaltenswerten Gebäuden am und auf dem Marktplatz nach augenscheinlicher Einschätzung ca. 40 % mit Mängeln und Schäden von geringen bis mittlerem und ca. 29 % mit umfassenden Mängeln und Schäden behaftet. Schäden an der Substanz und Konstruktion, Mängel an der Gestalt, der baulichen Struktur und dem Ausbaustandard mindern den Nutzungs- und damit den Immobilienwert.

Von 65 Gebäuden am und auf dem Markt sind 50 Bauten als Baudenkmale (§ 3 (2), (3) NDSchG) verzeichnet. Kirchwurt (ehem. Andreaskirche), Friedhof mit Kirchmauer, befestigte Platz-Einzelflächen wie „Torfmarkt“, „Markt“ und „Blücherplatz“ sind Baudenkmale nach NDSchG § 3; der gesamte Platzraum stellt ein Kulturdenkmal als Ensemble dar, in dessen Schutz alle weiteren Anlagen gemäß NDSchG § 8 zu beurteilen sind. Dieses kulturhistorisch gewichtige Gesamtkunstwerk wird von vorgenannten Missständen nicht nur in der Qualität beeinträchtigt, sondern auch in der Substanz langfristig zerstört.

9.3.2 Bereich Neuer Weg / westliche Osterstraße

In der Stadtmitte Nordens stellen der Neue Weg und die westliche Osterstraße die zentrale Versorgungsmöglichkeit der Stadt dar. Die Straßen sind als Fußgängerzonen ausgebaut – Teile können unter Einschränkungen befahren werden – und bilden mit den beidseitig dichten Reihen von Geschäftsbauten (zwischen Markt und Brückstraße) ein attraktives Angebotsmix.

Während an der Ecke Neuer Weg – Osterstraße sogar noch ein Geschäftshaus in mehreren Etagen (Kaufhaus-artig) neu ausgebaut wird, stehen in dem gesamten Einkaufsbereich doch rund 8 Erdgeschoss-Flächen leer und weitere 10 Gebäude beherbergen Betriebe, deren Lebensfähigkeit augenscheinlich beeinträchtigt ist. Diese ökonomischen Schwächen zeigen sich gleichzeitig bei Gebäuden, die mit Mängeln und Schäden behaftet sind.

Zu den Hauptgeschäftszeiten ist eine gute Frequenz in dem Bereich zu beobachten, außerhalb dieser Zeiten teilt die Fußgängerzone das Los ähnlicher Bereiche anderswo, die hauptsächlich vom Einzelhandel und gewerblicher Dienstleistung besetzt sind. Zum Ladenschluss schließen auch mehr als die Hälfte der gastronomischen Betriebe. Es fehlt eine entsprechende Durchmischung mit andersartigen Angeboten wie z. B., Unterhaltung, Bildung, Kultur oder sozialer Art.

Die Fußgängerzone Neuer Weg endet im Süden am Norder Tief. Hier fehlt ein Magnet-Betrieb, der die Kunden zum Besuch der Einkaufszone bis zum Südenende lockt. Die Stadt Norden plant die Errichtung eines Einkaufszentrums zwischen Norder Tief und zentralem Omnibusbahnhof. Das derzeitige Angebot am Südenende der Fußgängerzone ist augenfällig schwächer als am Nordende, wo sogar ein neues mehrgeschossiges Geschäftsgebäude entsteht.

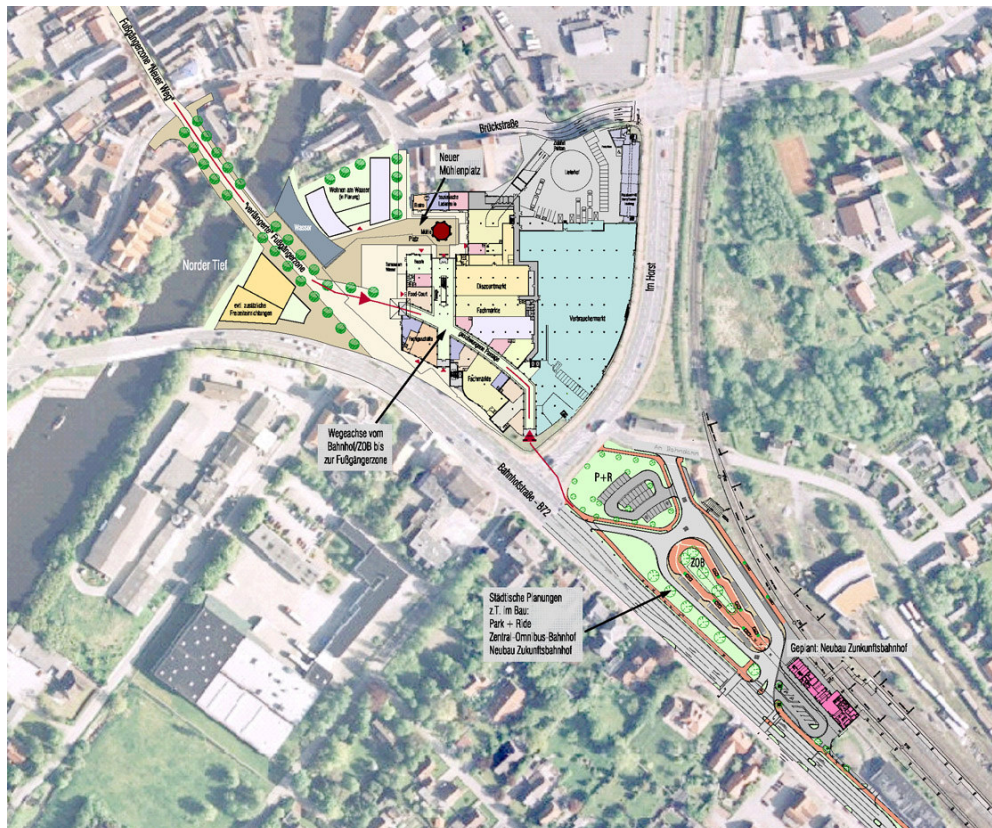


Bild: Einkaufszentrum Norder Tor

Die Qualität der Bausubstanz am Südenende nimmt ebenso sichtbar ab.

Auffällig ist der geringe Teil an Wohnnutzungen entlang der beiden Straßenzüge. In den Obergeschossen der Gebäude mit gewerblicher EG-Nutzung sind zahlreiche vakante Räumlichkeiten zu beobachten. Auch die rückwärtigen Bauteile der Gebäude an der Westseite des Neuen Weges und der Südseite der Osterstraße beinhalten sehr wenig Wohnen. In den rückwärtigen Gebäudeteilen an der Ostseite des Neuen Weges ist etwas mehr Wohnnutzung zu finden, aber in keinem Fall sind die Grundstücks- und Gebäudemöglichkeiten ausgeschöpft.

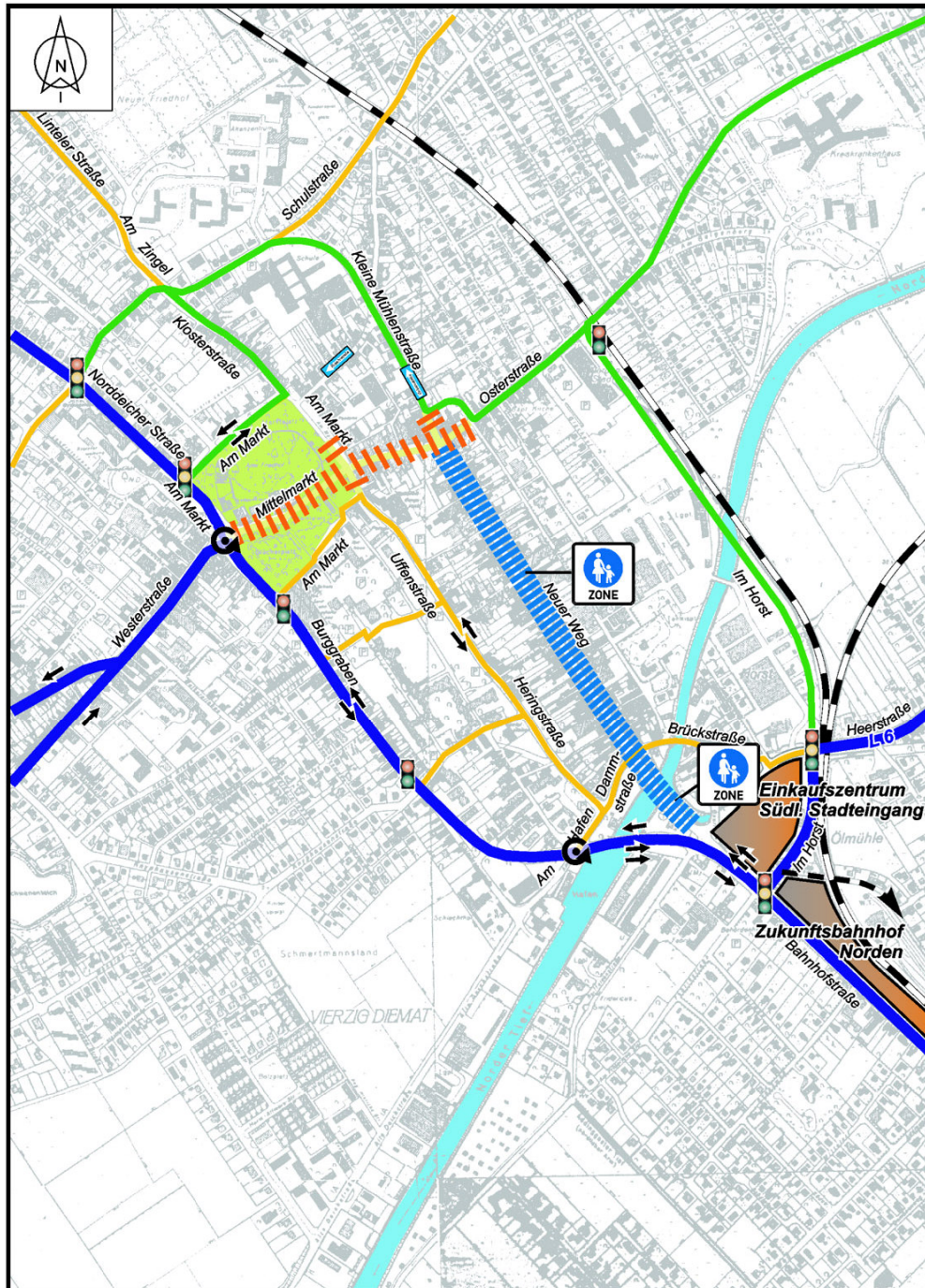
Ein zeitgemäßes Wohnangebot im Sinne der Mischnutzung stabilisiert die Wirtschaftlichkeit einer Immobilienhaltung und fördert somit die Wertigkeit und die Attraktivität des Gebietes. Im Bereich Neuer Weg – westliche Osterstraße fehlt ein entsprechendes Angebot. Die Mehrheit der Häuser besitzt für gewerbliche Nutzung gut ausgebaute EG-Flächen. Die nicht gewerblich beanspruchten Flächen, z. B. in rückwärtigen Gebäudeteilen oder in bestehenden Hintergebäuden, und besonders die Oberschoss-Flächen sind deutlich sichtbar baunutzungsmäßig unterentwickelt. Schwerpunktmäßig wurde bei den Immobilien in die rentablen Bereiche investiert; Wohnnutzung gewährt je nach Qualität oft nur geringere Rendite. Öffentliche Mittel sind in dem Untersuchungsgebiet nur in öffentliche Maßnahmen und nicht in private Maßnahmen geflossen, so dass keine Modernisierungsdefizite (durch unrentierliche Kosten) ausgeglichen werden konnten.

Besonders deutlich ist das Qualitätsdefizit an den älteren und historischen Gebäuden abzulesen. Am Neuen Weg, einschließlich Doornkaat-Bereich, sind von 139 Gebäuden 47 als Baudenkmale – mehrheitlich an der Westseite – und an der westlichen Osterstraße sind von 39 Gebäuden 16 als Baudenkmale – mehrheitlich an der Nordseite – verzeichnet. Die meisten der anderen Bauten sind als erhaltenswert und ortsbildprägend einzustufen. Augenscheinlich sind von insgesamt 178 Gebäuden 86 mit leichten und mittleren sowie 55 mit umfangreichen Mängeln und Schäden behaftet.

Ungefähr ein Drittel der gewerblich – besonders durch Einzelhandel - genutzten Häuser im Bereich Neuer Weg – Osterstraße weist schwere Verunstaltung der Fassaden durch Laden- und Schaufenstereinbauten sowie Werbeanlagen auf. Besonders sogenannte „schwebende Obergeschosse“ zerstören die konstruktiven Proportionen einer Gebäudearchitektur. Ein weiteres Drittel der im EG ge-

werblich genutzten Bauten weist mittlere Verunstaltungen wie vor auf, die mit geringerem Aufwand „repariert“ werden können. Betroffen ist die Mehrheit der denkmalgeschützten Gebäude. Eine Reihe vorbildhafter und anregender Fassadengestaltungen sind in den letzten 15 Jahren auf Initiative der Geldinstitute entstanden und geben gute Beispiele für Fassadenerneuerungen ab. Die umfangreichen Missgestaltungen der Erdgeschosszonen tragen erheblich zur Unwirtschaftlichkeit des Fußgängerbereiches mit der Konsequenz des Nachfragemangels bei.

Die ostseitigen Grundstücke des Neuen Weges grenzen rückseitig an die Große Hinterlohne bzw. an deren Verlängerung, die Doornkaatlohne an, die eine entwicklungsfähige rückwärtige Erschließung bieten. An dieser bereits im südlichen Abschnitt ausgebauten Straße befindet sich das brachliegende Produktionsgelände der Norder Traditionsfirma Doornkaat. In einem Teil des Gebäudebestands sind bereits die moderne Energiezentrale der Wirtschaftsbetriebe der Stadt Norden sowie ein Technikmuseum eingezogen. Die alten Produktions-, Lager- und Verwaltungsgebäude, zum größeren Teil denkmalgeschützt, stellen samt Grundstücksflächen ein wertvolles Potential für eine zukünftige Mischnutzung dar, die sehr wesentlich zur nachhaltigen Stärkung und Entwicklung des kulturhistorisch wertvollen Bereichs Neuer Weg und westliche Osterstraße beitragen können. Das ehemalige Doornkaat-Firmengelände setzt sich nach Süden in einem parkähnlichen Gartengrundstück fort, das sich bis an das Norder Tief zieht. Der ca. 1,2 ha große Gartenpark mit drei historischen Villen bietet weitergehende für die Innenstadt wünschenswerte Nutzungsmöglichkeiten, wie z. B. qualitätvolles Wohnen im historischen Zentrum.



MACHBARKEITSSTUDIE
BURGGRABEN / HERINGSTR. / UFFENSTR.
NORDEN

VERKEHRSKONZEPT

PGT PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE

9.4 Fotodokumentation



Bild 1:

Am Markt 1,
ehem. Apotheke,
1968



Bild 2:

Am Markt 3,
Hotel zur Post,
Ende 19. Jh.



Bild 3:

Am Markt 6,
im Kern 16. Jh.



Bild 4:

Mittelmarkstraße:
3 Fahrspuren
2 Haltespuren



Bild 5:

Am Markt 12+13,
17. Jh.,
rückwärtige
Bebauung



Bild 6:

Am Markt 30,
Rückfront



Bild 7:

Am Markt 33,
ca. 1555,
Fassade Ende 19. Jh.



Bild 8:

Am Markt 33,
Südwand



Bild 9:

Am Markt 36,
Altes Rathaus



Bild 10:

Ecke Westerstraße / Am
Markt West:
Altes Rathaus, Heimat-
und Teemuseum,
1539 und 19. Jh.



Bild 11:

Platzfläche vor
Glockenturm an
Mittelmarktstraße



Bild 12:
Am Markt 46,
1680



Bild 13:
Platz am Markt West



Bild 14:
Einfahrt Fräuleinshof



Bild 15:

Markt:

Kreuzung Am Markt

West Fräuleinshof-

Zufahrt,

Norddeicher Straße,

Am Markt Nord



Bild 16:

Kirchhof auf dem

Markt: Pforte und

Wegspur



Bild 17:

Am Markt Nord,
Nebenanlagen



Bild 18:

Am Markt 67



Bild 19:

Am Markt Ost,
Vorbereich Eckel-



Bild 20:
Osterstraße 11:
rückwärtiger Speicher,



Bild 21:
Osterstraße 15/16:
ehem. Central-Hotel,
im Kern 19.Jh.



Bild 22:
Neuer Weg:
rückwärtige Bebau-
ung Ostseite



Bild 23:

Neuer Weg 23:

Im Kern wesentlich
älter



Bild 24:

Neuer Weg 55,
1921



Bild 25:
Doornkaatstraße



Bild 26:
Doornkaatlohne:
eheml. Firmen-
bauten,
1. Hälfte 20.Jh.



Bild 27:

Doornkaatlohne:
Speicher,
ehem. Fa. Doornkaat,
1. Hälfte 20. Jh.



Bild 28:

Doornkaatlohne:
Produktions-, Verwal-
tungs- und Lagergebäu-
de,
ehem. Fa. Doornkaat



Bild 29:

Doornkaatlohne:

Parkplatzareal Sparkasse



Bild 30:

Brückstraße 2, 3 u. 4



Bild 31:

Neuer Weg 74:

2. Hälfte 19. Jh.

Neuer Weg 75:

1912

Neuer Weg 76:

Fassade spätes 19. Jh.,

im Kern wesentlich

älter



Bild 32:
Neuer Weg 81,
1857



Bild 33:
Heringsstraße 4:
Conerus-Speicher und
Conerus-Lohne,
2. Hälfte 19. Jh.
(rückwärtig
Neuer Weg 88)



Bild 34:

Neuer Weg 90,
Fassade 1960,
im Kern erheblich
älter



Bild 35:

Neuer Weg:
rückwärtige Hofsitua-
tion, Westseite



Bild 36:

Neuer Weg 119,
2. Hälfte 19. Jh.



Bild 37:

Neuer Weg 120,
Fassade 1. Hälfte
19. Jh.,

10. Sicherungs-, Erhaltungs- und Erneuerungskonzept

Das Erneuerungskonzept der Vorbereitenden Untersuchungen basiert auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie den Rahmenbedingungen der Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“ des Städtebauförderungsprogramms. Von dem Erneuerungskonzept leiten sich die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen für das festzulegende Sanierungsgebiet ab.

Der wesentliche Schwerpunkt des Erneuerungskonzeptes bezieht sich auf die Modernisierung und Instandsetzung denkmalgeschützter und erhaltenswerter Gebäude. Die Bestandsanalyse zeigt zum einen das bedeutende Potential an historischen und ortsbildprägenden Gebäuden in den Bereichen „Markt“ und „Neuer Weg“ auf. Zum anderen wird das erhebliche Ausmaß an Mängeln und Schäden dargelegt, das den unwiederbringlichen Bestand an Baudenkmalen und erhaltenswerten Bauten gefährdet.

Im Konzeptansatz wird vorerst von 40 privaten Baumaßnahmen ausgegangen, die eine Sanierung durchführen werden. Zur Vorbereitung der Sanierungen ist eine gezielte und fachlich fundierte Beratung der Gebäudeeigentümer durchzuführen wie auch erste Sanierungsmaßnahmen modellhaft die Möglichkeiten der privaten Gebäudesanierung aufzeigen sollen.

Die Bestandsanalyse legt den strukturellen und funktionalen Zusammenhang von privaten und öffentlichen Maßnahmen dar. So bedeutet die Fertigstellung und Eröffnung der Bundesstraße 72 – Umgehungsstraße in diesem Jahr (2009) gleichzeitig den Beginn der Neuordnung des innerstädtischen Verkehrs. Mit der Herausnahme des Durchgangsverkehrs und dem nun anstehenden Rückbau der Verkehrsflächen im historischen Stadtkern, insbesondere am Markt ergeben sich auch für die dort anliegenden Grundstücke verbesserte Voraussetzungen für die zukünftige Bewirtschaftung der – vor allem historischen und erhaltenswerten –

Gebäude. Diesbezüglich wird sich die Beratung der Gebäudeeigentümer auch auf die steuerlichen Vergünstigungen bei privaten Sanierungsmaßnahmen beziehen. Die Neustrukturierung des innerstädtischen Verkehrs ermöglicht die Aufhebung der doppelspurigen Eine-Richtungsverkehre auf der Hering-/Uffenstraße und dem Burggraben und die Einrichtung von gegenläufigen Fahrtrichtungen. Beide Straßen führen in der Verlängerung über den Markt - auf den Straßenzügen Am Markt Ostseite und Am Markt Westseite. Von Süden kommend kann man bis heute über die Mittelmarktstraße weitere über den dreispurigen Teil von Am Markt Westseite sowie über Am Markt Nordseite in die Norddeicher Straße nach Norddeich fahren. Für diese Verkehrsführung sind entsprechend große Kreuzungen und Mündungen gebaut worden.

Nach Neugestaltung der Verkehrsflächen sollen die dann verkleinerten und oberflächen-angepassten Straßen wieder als Teile des Marktes erscheinen, die bisherige Abtrennung der Randbereiche von der Marktmitte wird aufgehoben. Einbezogen sind die Straßenabschnitte Am Markt Ost-, Nord- und Westseite sowie die „Mittelmarkt“-Straße.

Mit der Umgestaltung der Straße Am Markt Westseite wird auch die baumbestandene Platzfläche zwischen Straße und Randbebauung neu gestaltet werden, wobei die historisch verbürgte Baumbepflanzung erhalten bleibt.

Straßenrückbau und Verkehrsausdünnung werden zukünftig eine bessere Kommunikation aller Nutzer, Anlieger und Besucher des Platzes ermöglichen. Deswegen werden auch die historischen Fußwegtrassen auf dem Markt wieder hergestellt bzw. erneuert werden.

(Platz lassen als Hinweis auf Unvollständigkeit der Maßnahmenbeschreibung)

Sämtliche hier aufgeführten Maßnahmen sind in der Plandarstellung „Erneuerungskonzept“ dargestellt worden.

Massnahmenkonzept – Ordnungsmaßnahmen

1. Am Markt Nord (4.5.1)
 - 1.1 Neugestaltung Fahrbahn
 - 1.2 Rückbau Einmündung Norddeicher Str.
 - 1.3 Rückbau Einmündung Gartenstraße
 - 1.4 Neugestaltung Nebenanlagen Nordseite

2. Am Markt West (4.5.4)
 - 2.1.1 Neugestaltung Fahrbahn Nordteil
 - 2.1.2 Neugestaltung Fahrbahn Südteil
 - 2.1.3 Rückbau Einmündung Westerstraße, anteil
 - 2.2 Umgestaltung Platzfläche Nordwest

3. Am Markt Ost (4.5.1)
 - 3.1.1 Neugestaltung Fahrbahn Nordteil
 - 3.1.2 Neugestaltung Fahrbahn Südteil
 - 3.2 Rückbau Kreuzung Mittelmarktstraße, Anteil
 - 3.3 Rückbau Einmündung Gr. Mühlenstraße
 - 3.4 Rückbau Einmündung Klosterstraße
 - 3.5 Neugestaltung Nebenanlagen Nordteil

4. Mittelmarktstraße (4.5.3)
 - Neugestaltung Fahrbahn
 - Rückbau Kreuzung Westerstraße, Anteil
 - Neugestaltung Nebenanlage Nordseite
 - Neugestaltung Nebenanlage Südseite

5. Osterstraße (4.5.2)
 - Neugestaltung Fahrbahn Teil 1
 - Neugestaltung Fahrbahn Teil 2
 - Umbau Kreuzung Neuer Weg
 - Rückbau Kreuzung Am Markt Ost, Anteil

Neugestaltung Nebenanlage Nordteil

Neugestaltung Nebenanlage Südteil

6. Fußwege auf dem Markt (4.5.6)

Umgestaltung Fußweg an Kirchhofmauer

Umgestaltung Fußweg Fahrbahninnenseiten

7. Fräuleinshof

Neugestaltung Zufahrt Fräuleinshof Parkplatz

Neugestaltung Einfahrt Fräuleinshof

8. Umgestaltung Glockenturmplatz

9. Sammelparkplatz Markt A

10. Sammelparkplatz Markt B

11. Fahrradabstellstation Markt C

12. Fahrradabstellstation Markt D

13. Sanierung Kirchhofmauer

14. Rekonstruktion Osterpoort

15. Rekonstruktion Kirchhofmauer Mittelmarkt

16. Umbau Gartenmauer KVHS/WBZ

17. Neugestaltung Gr. Hinterlohne, Teilabschnitt

18. Neubau östliche Erschließungsstraße bis Doornklaatlohne

19. Sammelparkplatz Neuer Weg Ost A

20. Sammelparkplatz Neuer Weg Ost B

21. Rückbau Doornkaatstraße

22. Neugestaltung Neuer Weg Abschnitt Süd bis Norder Tief

23. Fahrradabstellstation Neuer Weg Ost A

24. Fahrradabstellstation Neuer Weg Ost B

25. Fahrradabstellstation Neuer Weg West C

26. Fahrradabstellstation Neuer Weg West D

Maßnahmenkonzept – Baumaßnahmen (5.)

A Private Maßnahmen (5.1)

1. 20 Gebäude umfangreiche Mängel/Schäden (5.1.1)
2. 20 Gebäude geringe - mittl. Mängel/Schäden (5.1.1)

B Öffentliche Baumaßnahmen (5.2)

1. Sanierung altes Rathaus (5.2.1)
- 1.1 Modernisierung u. Instandsetzung

Stadt Norden

"Historischer Marktplatz"

Vorbereitende

Untersuchungen

Maßnahmenkonzept

Ordnungsmaßnahmen

Maßnahmen an Straßen
und Nebenanlagen

Maßnahmen an Plätzen

Maßnahmen an Fuß-
wegen

Maßnahmen an raum-
bildenden Mauern

ohne Darstellung: (9-12; 19-20; 23-26)

Anlage von 2 Sammelparkplätzen
und 2 Fahrradabstellstationen im
Bereich Markt

Anlage von 2 Sammelparkplätzen
und 4 Fahrradabstellstationen im
Bereich Neuer Weg

Baumaßnahmen

Sanierung

altes Rathaus

ohne Darstellung: (A 1-2)

Sanierung von pauschal

40 Gebäuden

Stadt Norden

Am Markt 39

26506 Norden

BauBeCon

Sanierungsträger GmbH

Anne-Conway-Str. 1

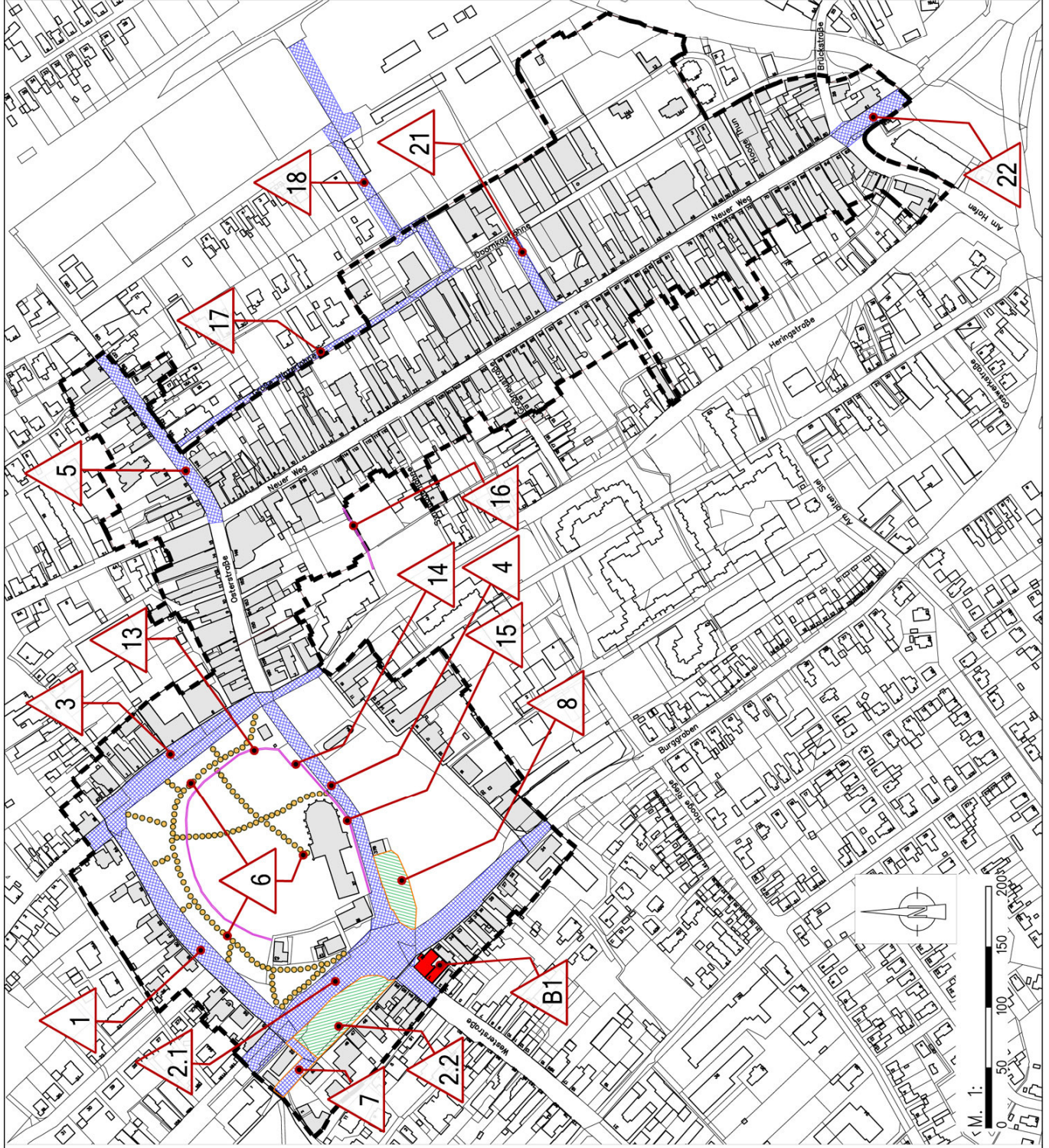
28359 Bremen

Boner + Partner

Auf der Gast 36a

26316 Varel-Dangast

Bremen, den 15.06.2009



In der folgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ist für diese Maßnahme ein erster Kostenansatz ermittelt worden. Es gilt jedoch für alle Maßnahmen, dass in den weiterführenden Planungen (wie Städtebaulicher Rahmenplan) diese detailliert vertieft und auf ihre Realisierungs- und Finanzierungschancen untersucht werden müssen.

11. Maßnahmen, Kosten- und Finanzierungsübersicht

Unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführung ist die Finanzierbarkeit der auf die Städtebauförderung entfallenden Maßnahmen nachzuweisen.

Das geschätzte Kostenvolumen lässt Realisierungschancen nur erwarten, wenn es der Stadt Norden gelingt, mit der Gesamtmaßnahme „Historischer Marktplatz“ in die Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“ der Städtebauförderung aufgenommen zu werden.

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Kostenansätze sind vorerst pauschal ermittelt und den förderspezifischen Kostengruppen zugeordnet worden.

Zu der Kostengruppe „Ordnungsmaßnahmen“ sind spezifische Ausführungen erforderlich. Entsprechend den Förderrichtlinien ist die vorgeschriebene Kapazitätsgrenze für förderungsfähige Kosten bei der Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen in Höhe von € 160,00/m² berücksichtigt worden. Die tatsächlichen Kosten für eine denkmalgerechte Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen (u.a. mit Einsatz von hochwertigen Pflastermaterialien) wird in der Stadt Norden (hier insbesondere im Bereich Marktplatz) mit einem mittleren Ansatz in Höhe von € 250,00/m² geschätzt. Es ist daher darauf hinzuweisen, dass bei einer denkmalgerechten Umgestaltung der Straßen, Wege und Plätze in Norden der Differenzbetrag in Höhe von rund € 90,00/m² von der Stadt Norden zusätzlich finanziert werden müsste.

Die Städtebauförderung ist nach dem Prinzip der Subsidiarität als Basis- und Leitprogramm anzusehen. Flankierende öffentliche Finanzierungen sowie privates Investitionskapital sind entsprechend zu synchronisieren.

Der auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von 4.044 T€ ergibt bei einer unterstellten 10-jährigen Durchführungszeit einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von rd. 4.044 T€, an dem sich die Stadt Norden mit einem Drittel = 134 T€ zu beteiligen hat.

Dieser Betrag wird von der Stadt Norden im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung als finanzierbar angesehen.

Unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführung der Gesamtmaßnahme ist die Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen.

A. Ausgaben		
1	Vorbereitung der Sanierung	
1.1	Städtebauliche Rahmenplanung, Gutachten, Modernisierungsvoruntersuchungen, sonstige Gutachten, pauschal	70.000 €
2	Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit	
2.1	Informationsveranstaltungen, Flyer, Veröffentlichungen; pauschal	15.000 €
3	Grunderwerb	
3.1	Grunderwerb im Rahmen der Umgestaltung von Straßen (Arrondierung); pauschal	25.000 €
4	Ordnungsmaßnahmen	
4.1	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung der Grenzlegung, Neuvermessung von Grundstücken; pauschal	10.000 €
4.2	Umzug von Bewohnern; 10 Umzüge à € 2000	20.000 €
4.2	Betriebsverlagerungen; hier temporäre Verlagerungen bei Gebäudesanierungen; pauschal	15.000 €
4.5	Umgestaltung von Plätzen, Straßen und Wegen	
4.5.1	Umgestaltung der Straße Am Markt - Nord- und Ostabschnitt (7.000 m² x € 160,00); pauschal	1.120.000 €
4.5.2	Umgestaltung eines Abschnittes der Osterstraße (3.500 m² x € 160,00)	560.000 €
4.5.3	Umgestaltung der Mittelmarktstraße (2.400 m² x € 160,00)	384.000 €
4.5.4	Umgestaltung eines Platzbereiches am Markt (Westabschnitt), (1000 m² x € 160,00)	160.000 €
4.5.6	Umgestaltung von Fußwegen auf dem Marktplatz (1650 m² x € 90,00)	150.000 €
4.6	Sonstige Ordnungsmaßnahmen wie Härteausgleich, für Änderungen und Folgemaßnahmen im Bereich der öffentlichen Ver- und Entsorgung, pauschal	15.000 €
5.	Baumaßnahmen	
5.1	Private Baumaßnahmen	
5.1.1	Sanierung und Modernisierung von erhaltenswerten Gebäuden mit mittleren bis erheblichen Substanzmängeln. Zuschuss vorerst für 40 Gebäude; pauschal	1.500.000 €
5.2	Öffentliche Baumaßnahmen	
5.2.1	Sanierung und Modernisierung des ehemaligen Rathauses.	250.000 €
Zwischensumme Positionen 1. bis 5.		4.294.000 €
6	Vergütung von Sanierungsträgerleistungen und Projektmanagement	
6.1	Sanierungsträger (6 % von gesamt ohne Grunderwerb)	250.000 €
Summe Ausgaben		4.544.000 €
B. Einnahmen		
Die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen sowie sonstige Erlöse (z.B.		500.000 €
C. Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten		4.044.000 €
D. Finanzierung		
Zu finanzierende Summe		4.044.000 €
Anteil Bund (1/3 von gesamt)		1.348.000 €
Anteil Land Niedersachsen (1/3 von gesamt)		1.348.000 €
Anteil Stadt Norden (1/3 von gesamt)		1.348.000 €
Kommunaler Anteil p. a. (10 Jahre Laufzeit)		134.800 €

12. Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Vorbereitende Untersuchungen sind dazu bestimmt, erkennbare städtebauliche Missstände zu konkretisieren und zu lokalisieren. Die diesem Zweck dienende Analyse hat ergeben, dass das Untersuchungsgebiet „Historischer Marktplatz“ in der Stadt Norden städtebauliche Missstände im Sinne von § 136 Abs. 2 BauGB aufweist. Im Sinne der zügigen Durchführung und unter der Berücksichtigung der Realisierbarkeit empfehlen die Gutachter daher die Ausweisung eines Sanierungsgebietes in den Grenzen des Untersuchungsgebietes „Historischer Marktplatz“.

Das potenzielle Sanierungsgebiet umfasst somit eine Fläche von rund 23 ha.

Die genaue Abgrenzung ist der folgenden Abbildung „Abgrenzung des Sanierungsgebietes“ zu entnehmen.

Gesamtfläche 23 ha

Boner + Partner
Auf der Gast 36a
26316 Varel-Dangast
Bremen, den 15.06.2009



13. Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht

Die Stadt Norden hat in der Sanierungssatzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes zu bestimmen, welche Verfahrensart zur Anwendung kommen soll (§ 142 Abs. 4 BauGB).

Zu unterscheiden ist zwischen

- dem umfassenden Sanierungsverfahren
- und dem vereinfachten Verfahren.

Bei umfassenden Sanierungsverfahren finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (§ 152 – 156 a BauGB) Anwendung. Neben der Bemessung von Kaufpreisen und Entschädigungsleistungen ist ein Schwerpunkt dieser Regelung der Ausgleichsbetrag des Eigentümers (§ 154 BauGB). Danach hat der Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Stadt einen Ausgleichsbetrag zu entrichten, der der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstücks entspricht.

Im Rahmen des vereinfachten Verfahrens kann die Stadt diese Regelungen ausschließen. Allerdings sind in diesem Fall für die Erstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB Erschließungsbeiträge zu erheben.

Die Wahl des Verfahrens ist im Zusammenhang mit den erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung sinnvollen rechtlichen Instrumenten zu sehen.

Die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Verfahren der Sanierung steht grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Stadt. Die Stadt hat die Anwendung des besonderen Sanierungsrechts auszuschließen, wenn es für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hier-

durch voraussichtlich nicht erschwert wird. Ein wichtiges Kriterium für das umfassende Verfahren sind zu erwartende sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen.

Der Inhalt des empfohlenen Konzeptes lässt Bodenwertsteigerungen durch die anstehenden Maßnahmen insbesondere für den Bereich der umfassenden Ordnungsmaßnahmen (Erschließung, Freiflächengestaltung) erwarten, da sie auf eine deutliche städtebauliche Verbesserung ausgerichtet sind. Deshalb wird eine Durchführung im umfassenden Verfahren empfohlen.

14. Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses an der Sanierung

Die Notwendigkeit der städtebaulichen Erneuerungsmaßnahmen für das vorgeschlagene Sanierungsgebiet ist in den vorangehenden Kapiteln dargelegt worden. Die Komplexität der gravierenden städtebaulichen Missstände erfordert für das notwendige Revitalisierungs- und Erneuerungskonzept qualifizierte Rechts- und Verfahrensinstrumente.

Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechts reichen dafür nicht aus. Deshalb ist für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung die Anwendung des besonderen Städtebaurechts (§ 136 ff. BauGB) sowohl das geeignete als auch notwendige Mittel im Sinne der entsprechenden Verfahrenssicherung sowie der notwendigen Finanzhilfen aus der Städtebauförderung.