

2013/2014

Stadt Norden

Historischer Marktplatz



Städtebaulicher Rahmenplan – Altstadtplan
Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“



BaubeCon
Sanierungsträger GmbH

STADT NORDEN

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN - Altstadtplan 2013-2014 -

Auftraggeber

STADT NORDEN

Stadt Norden
Am Markt 15
26506 Norden

Bearbeitung

Herr Memmen
Tel.: 04931-923-310

Auftragnehmer

BauBeCon Sanierungsträger GmbH

Anne-Conway-Straße 1
28359 Bremen
Bearbeitung Andreas Bodeit
Tel.: 0421-3290178
abodeit@baubeconstadtsanierung.de

In Kooperation mit

BONER + PARTNER

Stadtplaner Architekten Ingenieure
Auf der Gast 36A
26316 Varel-Nordseebad Dangast

Bearbeitung

Johann Boner
Dr. Helmut Gramann
Tel.: 04451-85052
jh.boner@ewetel.net
helmut-gramann@ewetel.net



Bild 1: Luftbild Stadt Norden 2004, vom Norden Tief Blick nach Nordwest zur Küste

Inhaltsverzeichnis

1.0	Der Städtebauliche Rahmenplan - Altstadtplan	5
1.1	Städtebauliche Sanierung	5
1.2	Ziele und Zwecke der Sanierung	7
1.3	Aufgabenstellung des Städtebaulichen Rahmenplans	8
2.0	Die Stadt Norden.....	10
2.1	Strukturdaten.....	10
2.2	Historisches Erbe.....	12
2.3	Stadtentwicklung	14
2.4	Stadtgebiet und Altstadtkern.....	17
3.0	Das Sanierungsgebiet	19
3.1	Abgrenzung des Sanierungsgebietes	19
3.2	Vorbereitende Untersuchungen	23
3.2.1	Baustruktur und Stadtgestalt.....	24
3.2.2	Gebäudebestand und Denkmalqualität.....	28
3.2.3	Nutzungsqualitäten.....	31
3.2.4	Freiräume und Verkehrsanbindungen.....	34
3.3	Städtebauliche Missstände	38
3.3.1	Allgemeines.....	38
3.3.2	Eingeschränkte Funktionen des Stadtkerns.....	41
3.3.3	Mängel und Schäden am Gebäudebestand.....	44
3.3.4	Standort- und Grundstücksdefizite.....	47
3.3.5	Mängel und Schäden an Verkehrs- und Freiflächen.....	49
4.0	Sanierungsplanung	55
4.1	Räumliches Konzept.....	55
4.2	Nutzungskonzept	65
4.3	Gestaltungskonzept	81
4.4	Bauliches Konzept	93
4.5.1	Einbindungskonzept.....	95
4.5.2	Verkehrskonzept für den historischen Stadtkern.....	99
4.6	Energetisches Konzept.....	106
5.0	Handlungskonzept.....	108
5.1	Umsetzung von städtebaulichen Maßnahmen.....	108
5.2	Durchführungskriterien	109
5.3	Handlungsfelder.....	110
6.0	Schlussbetrachtung zur Rahmenplanung für die Altstadtsanierung.....	112

1.0 Der Städtebauliche Rahmenplan - Altstadtplan

1.1 Städtebauliche Sanierung

Nachdem in den Vorbereitenden Untersuchungen für den historischen Ortskern in Norden 2009 eine Vielzahl von städtebaulichen Missständen ermittelt wurden, hat sich die Stadt Norden entschlossen für diesen Bereich ein umfassendes Sanierungsverfahren gemäß Baugesetzbuch (BauGB) §142 durchzuführen. Der Bereich, in dem die Sanierung durchgeführt werden soll, wurde in einer Satzung förmlich festgelegt (s. Plan 04, S. 22). In dem Sanierungsgebiet gelten die Besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften gemäß BauGB §§152-156 bezüglich Bodenwert und Ausgleich sowie die Genehmigungspflicht für Vorhaben und Rechtsvorgänge gemäß BauGB §144. Das Sanierungsgebiet in der Norder Altstadt hat eine Größe von 28,9 ha und erhält die Bezeichnung „Historischer Marktplatz“.

Das Gebiet der Altstadt ist im Jahr 2009 mit der geplanten Sanierungsmaßnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Landes und des Bundes aufgenommen worden. Es kommt hier die Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“ zum Tragen. Im Rahmen des Programms werden Fördermittel bereitgestellt, um die erkannten städtebaulichen Missstände zu beseitigen.



Bild 2-5: Am Markt 67, restliche Fassade 2013 abgebrochen

Auszug aus dem Amtsblatt für den Landkreis Aurich u. für die Stadt Emden

Nr. 42 vom 11. November 2011

B. Bekanntmachungen der Gemeinden

Satzung der Stadt Norden über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Historischer Marktplatz“

Aufgrund des § 142 Absatz 3 i. V. m. den Absätzen 1 und 4 des Baugesetzbuches 2006 in Verbindung mit den §§ 6, 7 und 40 der Niedersächsischen Gemeindeordnung (NGO), jeweils in den zum Tage der Beschlussfassung geltenden Fassungen, hat der Rat der Stadt Norden in seiner Sitzung am 04.08.2011 nachstehende Satzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes „Historischer Marktplatz“ beschlossen:

§ 1

Festlegung des Sanierungsgebietes „Historischer Marktplatz“

- (1) Das nachfolgend näher bezeichnete Sanierungsgebiet weist erhebliche städtebauliche Missstände im Sinne von § 136 Abs. 2 Nr. 1 und 2 BauGB auf. Dieser Bereich soll durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert werden. Durch den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln aus der Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“ soll die Substanz erhaltenswerter und denkmalgeschützter Gebäude sowie die Funktion und Gestalt von Straßen und Plätzen in erhaltenswerten und denkmalgeschützten Bereichen nachhaltig verbessert werden.
- (2) Das insgesamt etwa 28,9 ha umfassende Gebiet wird förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt und erhält die Bezeichnung „Historischer Marktplatz“.
- (3) Das Sanierungsgebiet umfasst alle Grundstücke und Grundstücksteile innerhalb der im Lageplan mit einer schwarz gestrichelten Linie abgegrenzten Fläche. Der Lageplan ist Bestandteil dieser Satzung und liegt im Rathaus aus.

Werden innerhalb des Sanierungsgebietes durch Grundstückszusammenlegungen Flurstücke aufgelöst und neue Flurstücke gebildet oder entstehen durch Grundstücksteilungen neue Flurstücke, sind auf diese insoweit die Bestimmungen dieser Satzung ebenfalls anzuwenden.

§ 2

Verfahren

Die Sanierungsmaßnahme wird im umfassenden Verfahren durchgeführt. Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156 a BauGB finden Anwendung.

§ 3

Genehmigungspflichten

Die Vorschriften des § 144 BauGB über genehmigungspflichtige Vorhaben und Rechtsvorgänge finden Anwendung.

§ 4

Inkrafttreten

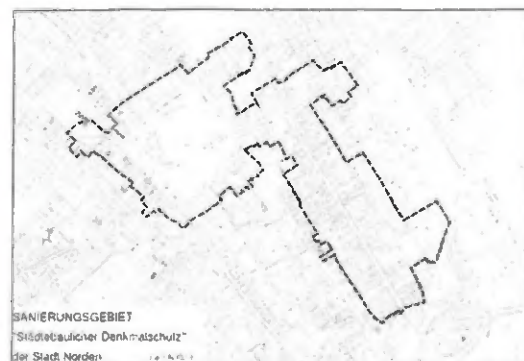
Diese Sanierungssatzung wird gemäß § 143 Abs. 1 BauGB mit dem Tage ihrer öffentlichen Bekanntmachung rechtsverbindlich.

Karte des Sanierungsgebietes befindet sich auf der nächsten Seite.

Norden, den 02.11.2011

Stadt Norden

Die Bürgermeisterin: - Schlag -



II

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Bekanntmachung der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Historischer Marktplatz“ die Bekanntmachung der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Historischer Marktplatz“ vom 17.12.2010 ersetzt.

Norden, den 07.11.2011

Stadt Norden

Die Bürgermeisterin: -Schlag -

1.2 Ziele und Zwecke der Sanierung

Das Städtebauförderungsprogramm des Bundes und der Länder, Komponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“ zielt darauf ab, bau- und kulturhistorisch wertvolle Quartiere mit den jeweiligen Einzeldenkmälern, Straßen und Plätzen 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 gemäß Baugesetzbuch (BauGB) § 142 festgelegt wird (s. a. Bek. d. MS 25.01.13, S.106).

Die Mittel können insbesondere eingesetzt werden für:

- die Sicherung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer, wissenschaftlicher und/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.

1.3 Aufgabenstellung des Städtebaulichen Rahmenplans

Für den weiteren Ablauf der Sanierung bedarf es eines Steuerungsinstrumentes, der städtebaulichen Rahmenplanung als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für die anstehende Stadtkernerneuerung.

Zweck dieses Rahmenplanes ist es, für das Sanierungsgebiet größere städtebauliche Zusammenhänge aufzuzeigen und planerische Zielsetzungen zu entwickeln. Er dient zur Vorbereitung der Sanierung des historischen Altstadt-kerns und stellt eine Beurteilungsgrundlage für alle städtebaulichen Maßnahmen im Sanierungsgebiet und in dessen Umfeld dar. Insbesondere soll somit der gezielte Einsatz von Städtebauförderungsmitteln gewährleistet werden. Der Rahmenplan dient auch als Abwehrinstrument für Vorhaben, die inhaltlich von den Vorgaben der Sanierungsplanung abweichen.

Der Städtebauliche Rahmenplan Norden ist ein Planungsinstrument, das bezüglich Durchführung vor der Bauleitplanung angesiedelt ist. Er ist keinen gesetzlichen Verfahrensvorschriften unterworfen und dient der Stadt als Selbstbindungsplan ohne eine Rechtswirkung nach außen. Aus ihm können weitergehend die Bebauungspläne entwickelt werden. Er kann auch bei der zeitlichen und räumlichen Steuerung der Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen dienlich sein und macht die planerischen Zielsetzungen für den Bürger leichter durchschaubar.



Bild 6:
Große Neustraße 12 u. 13



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Innenstadt

 Grenze Sanierungsgebiet
(festgel. 04.08.12)

Plan 01

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

Februar 2013

2.0 Die Stadt Norden

2.1 Strukturdaten

Die angeführten Daten werden ausführlich im Stadtentwicklungskonzept Norden, Fortschreibung in 2008 dargelegt. Aktuellere Zahlen sind der städtischen Statistik zu entnehmen.

In der Stadt leben rund 26.000 Einwohner; die Zahl pendelt seit 2000 um diesen Wert. Die Einwohnerprognose weist allerdings 2% Abnahme bis 2020 aus. Im Verhältnis zur Gesamtzahl wächst der Anteil der über 60-jährigen stark; Zunahmen auch bei den 40-60-jährigen. Der Anteil der 20-40-jährigen nimmt aufgrund der Abwanderung ab; die Zahl der Kinder und Jugendlichen ist rückläufig.

Die Beschäftigung im produzierenden Gewerbe, Handel, Gastgewerbe und Verkehr ist abnehmend, aber im Dienstleistungsbereich zunehmend. Das verfügbare Durchschnittseinkommen liegt im Landkreis Aurich - einschließlich Stadt Norden – deutlich unter dem Landesdurchschnitt; die Kaufkraft ist seit 2000 gering zunehmend.

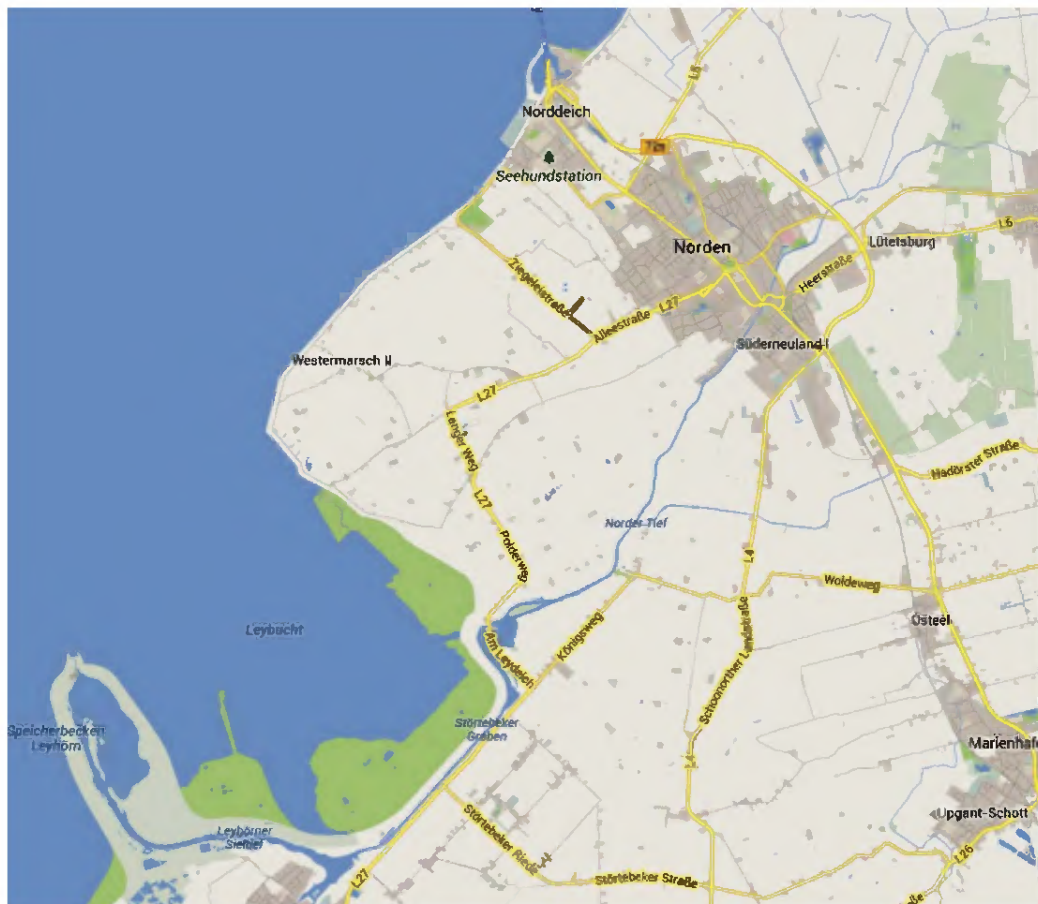
In der Stadt Norden gab es 2010 ca. 16.000 Haushalte; die Durchschnittsgröße beträgt 1,64 Personen pro Haushalt, Tendenz verkleinernd. Es besteht eine Nachfrage nach Wohnungen hauptsächlich in Form von Ein- und Zweifamilienhäusern. Mit der Veränderung der Alters- und Haushaltsstrukturen ist dennoch eine ansteigende Nachfrage nach Wohnungen in Mehrfamilienhäusern zu erwarten. Diese werden zunehmend mit guter Qualität und zum Teil auch in Verknüpfung mit einer möglichen Betreuung gefragt sein. Weniger zeitgemäß gerüstete Wohnungen werden vermehrt zu Leerständen führen.

Einen wesentlichen Standortfaktor stellt das soziale infrastrukturelle Angebot am Ort dar.

Die Stadt Norden kann auf eine befriedigende Versorgung mit Schul-, Jugend- und Kindergarten-Einrichtungen sowie der medizinischen Versorgung verweisen. Des Weiteren besteht ein umfangreiches Kultur- und Freizeitangebot.

Einen besonderen strukturellen Schwerpunkt bietet der Ortsteil Norddeich, der zusammen mit der Stadt als Nordseeheilbad überregional anerkannt wurde. Neben dem für die Stadt bezüglich Einnahmen und Arbeitsplätzen bedeutenden (Tourismus-) Gewerbebezweig stellt das Seeheilbad auch einen attraktiven Faktor für Einwohner-Bindung und Neubürger-Zuzug zum Standort dar.

Die gesamte Stadtkommune erstreckt sich auf 104,4 km², das eigentliche Stadtgebiet umfasst davon 12,4 km² mit ca. 17.500 Einwohnern. In der Stadtmitte ist der historische Kern mit einer Fläche von 28,9 ha zum Sanierungsgebiet nach BauGB § 142 förmlich festgelegt worden (s. Plan 03, S. 18).



Karte 01: Stadt Norden mit Umland

2.2 Historisches Erbe

Die Siedlung Norden blickt auf eine elfhundertjährige Geschichte zurück. Standort der zentralen Kirche des friesischen Gaus Nordendi, Seehafenstadt ab dem 14. Jahrhundert und bis ungefähr 1900 im nordwestlichen Deutschland Handelsplatz mit überregionaler Bedeutung; anschließend Versorgung- und Dienstleistungszentrum im nördlichen Ostfriesland.

Die Randlage im Nordwesten mag im 20. Jahrhundert dazu beigetragen haben, dass ein großer Teil der überkommenen städtebaulichen Strukturen in der Stadtmitte bis heute erhalten und mit Leben erfüllt sind.

Norddeutschlands größter Marktplatz mit einer geschlossenen historischen Bebauung an allen vier Seiten bildet immer noch die Mitte des Stadtgebietes Norden. Die ehemalige Gaukirche St. Ludgeri (13. Jahrhundert) nimmt einschließlich des alten Friedhofs ungefähr zwei Drittel der Innenfläche des Marktes ein, der andere Teil ist in drei Teilflächen für verschiedene Nutzungen gegliedert.

Die Randbebauung stammt aus verschiedenen Epochen, Schwerpunkte bilden das 16. und 17. Jahrhundert. Die einzelnen Fassaden wurden später meistens gemäß wandelndem Zeitgeschmack verändert. Das alte Rathaus – zwar 1536 neu aufgebaut – stammt aus dem 13. Jahrhundert, Reste aus dieser Zeit wurden auch in den Kellern von 3 anderen Gebäuden der Randbebauung gefunden. So stellt der gesamte Marktplatz in Norden ein bedeutendes Dokument der städtischen Kultur in Ostfriesland seit dem ausgehenden Mittelalter dar.

Die Wester- und die Osterstraße sind in derselben Zeit wie der Markt entstanden. In der westlichen Osterstraße finden sich gleichrangige Bauten und andere Zeugnisse wie am Markt.

Der Neue Weg ist wohl erst im 14. Jahrhundert als Siedlungsstandort der Kaufleute mit der Anlage eines Hafens ausgebaut worden. Die Straße ist an beiden Seiten mit noch mittelalterlich geformten – schmalen aber langen - Grundstücken gesäumt, auf denen sich in enger Bauweise Gebäude aus dem 18., 19. und 20 Jahrhundert befinden. Die schmalen Bauzwischenräume, Lohren und Traufgassen sind mehrheitlich Originalzustände (s. unten Karte 02).



Karte 02: Stadtplan 1858, von Beekmann

2.3 Stadtentwicklung

Mit der Besiedelung der Norder Geestplatte, die aus den tiefer liegenden Marschen herausragt, entsteht im frühen Mittelalter dort auch ein Handelsplatz. Die Bedeutung dieser frühen Siedlung wird durch den Bau zweier großer Kirchen, insbesondere der Gau- und Sendkirche St. Ludgeri sowie der ehemaligen Gemeindekirche St. Andreas sowie durch die Schaffung eines für Norddeutschland ungewöhnlich großen Marktplatzes bis heute belegt. Der Ort war zu keiner Zeit befestigt; es bestanden aber drei Häuptlingsburgen und weitere befestigte Bauten adeliger Familien. Des Weiteren sind in dem Ortsgebilde im 13. Jahrhundert zwei Klöster entstanden.

Zahlreiche kriegерische Zerstörungen und verschiedene Sturmfluten haben die aufstrebende Besiedlung Nordens immer wieder beeinträchtigt. Die Nordsee drang im 14. Jahrhundert bis an die Siedlung heran und ermöglichte deren Ausbau zur Seehafenstadt. Mit der Verleihung der Stadtrechte – wohl in der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts – entstand an der abgewinkelten Linie „westliche Osterstraße“ – „Neuer Weg“ mit dem Marktplatz an dem einen und dem Hafen am anderen Ende eine zentrale Wirtschaftsachse (s. Karte 03, S. 27).

An dieser Achse orientierte sich die weitere Stadtentwicklung bis in die Hälfte des 19. Jahrhunderts. Mit dem Niedergang des alten Hafens, der Entstehung neuartiger Produktionsbetriebe, der Anbindung der Stadt an Bahnlinien und Kraftverkehrsstraßen sowie dem Anwachsen der Bevölkerung durch Zuwanderung und dem Aufkommen des Tourismus veränderte sich die Erschließungs- und Bebauungsstrukturen in der Stadt.

Mit dem Ausbau einer zusammenhängenden Fußgänger- und verkehrsberuhigten Zone im Altstadtbereich Markt-Osterstraße-Neuer Weg wurde die zentrale gewerbliche Funktion des alten Stadtkerns wieder stabilisiert und für eine zu-

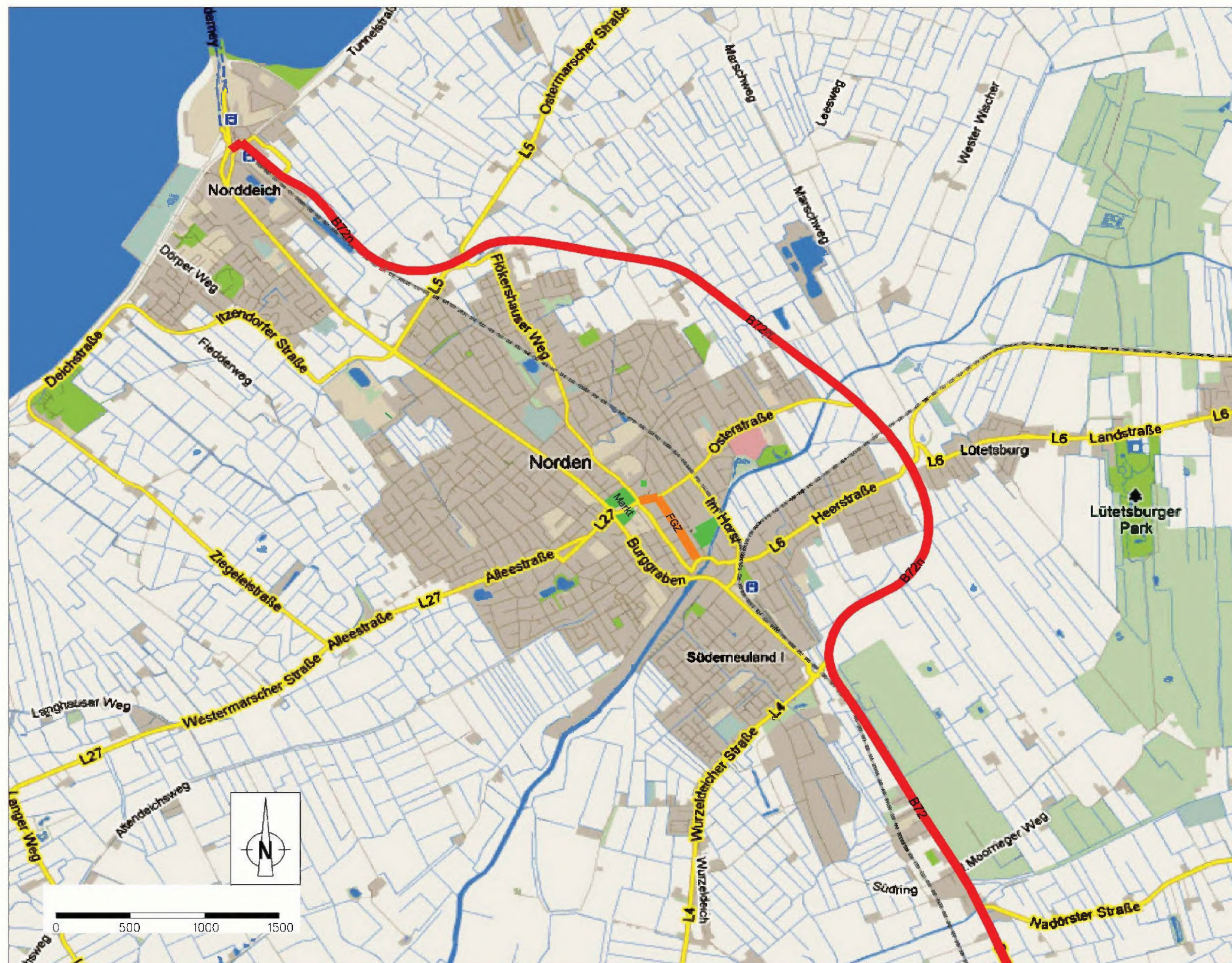
kunftsweisende Entwicklung vorbereitet. Anstelle des ehemaligen stadträumlichen Schwerpunkts Hafen ist am innerstädtischen Südeingang das Einkaufs- und Dienstleistungszentrum entstanden, das als Magnet die Einkaufszone am südlichen Ende erschließt.

Das Stadtzentrum erreicht man über die zentralen Zufahrten, gebildet aus der Bundesstraße 72 und den Landesstraßen 4 und 6. Gleich südlich benachbart befindet sich auch die neu gebaute Bahn- und Busstation (s. Abb. 03, S. 69).

Im Jahr 1997 hat die Stadt Norden ein Stadtentwicklungskonzept aufgestellt, das die notwendigen Veränderungen der städtischen Strukturen wie Bevölkerung, Wohnen und Arbeiten, städtebauliche Räume, Baustruktur, Verkehr etc. auf die zukünftigen Anforderungen vorbereitet. Das Entwicklungskonzept wurde im Jahr 2008 fortgeschrieben mit den Schwerpunkten Wohnen, soziale Infrastruktur, Wirtschaft und Beschäftigung sowie Tourismus. Es behandelt auch die Sanierung des Altstadtkerns und dessen verkehrliche Erschließung.



Bild 7: Rückwärtige Erschließung Neuer Weg 74 und 73



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Stadtgebiet und
Verkehrsanbindungen

Plan 02

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

Februar 2013

2.4 Stadtgebiet und Altstadtkern

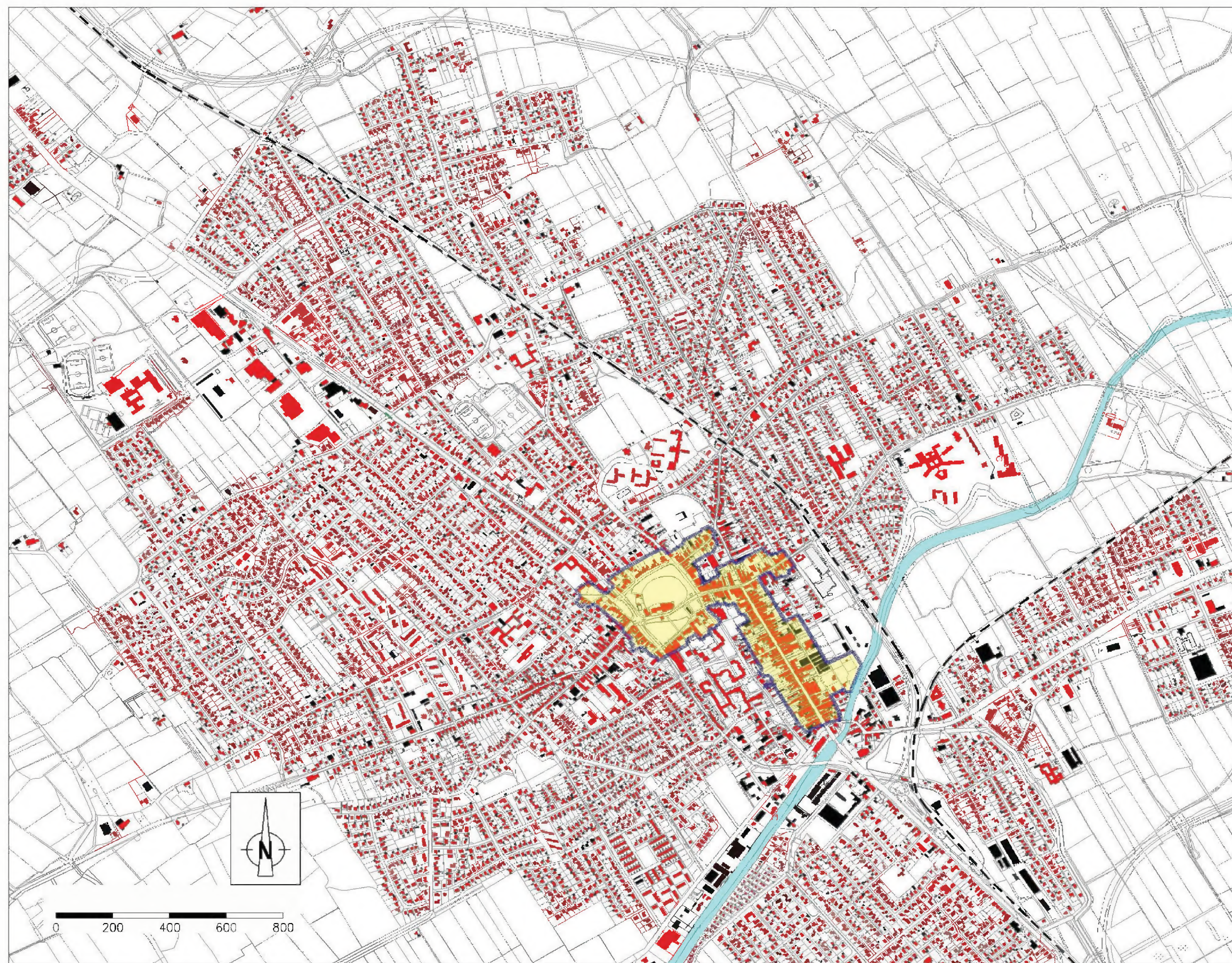
Die Stadt Norden hat sich flächenmäßig in Nordwest-Südost-Richtung – entlang der früheren Bundesstraße 72 – ca. 5 km lang ausgebreitet, in Nordost-Südwest-Richtung sind es ca. 3 km Breite. In dieser Fläche – das Gewerbegebiet im Südosten einbezogen – liegt der Altstadtkern mit Markt, westlicher Osterstraße und Neuem Weg nach mehr als 750 Jahren Stadtentwicklung immer noch in der Mitte. Sechs alte Landstraßen-Trassen führen noch heute radial in die Stadtmitte, die aus einer der kulturhistorisch wertvollsten Altstädte im nordwestdeutschen Raum besteht (s. Plan 11, S. 98).

Der historische Innenstadt-Bereich beherbergt mit der Fußgängerzone und dem Marktplatz gleichzeitig das zentrale Geschäfts-, Dienstleistungs- und Kulturangebot der Stadt Norden. Die langgestreckte Form des Altstadtkerns vom Markt im Norden bis zum Norder Tief im Süden bedarf einer gegliederten verkehrlichen Erschließung. Diese muss zum Einen die allseitige Zugänglichkeit des zentralen Bereichs gewährleisten und zum anderen verkehrliche Beeinträchtigungen der wertvollen räumlichen und baulichen Strukturen sowie des Betriebes (Konsum, Arbeiten und Wohnen) darin vermeiden.

Um die historischen städtebaulichen Strukturen zu sichern und diese mit den neuzeitlichen Anforderungen an das Stadtzentrum in Einklang zu bringen, wird auf der Grundlage des Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes das förmliche Städtebau-Sanierungsverfahren für den Altstadtkern durchgeführt.



Bild 08:
Neuer Weg 90
vor der Modernisierung



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Stadtgebiet Norden



Plan 03

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

Februar 2013

3.0 Das Sanierungsgebiet

3.1 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Bei der Bestimmung eines Bereiches für die Vorbereitenden Untersuchungen wurde der komplette historische Ortskern der Innenstadt Nordens zugrunde gelegt. Es ist nahezu deckungsgleich mit dem vom Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege abgegrenztem Bereich „Historischer Stadtkern mit besonderer Denkmalbedeutung in der Bundesrepublik Deutschland“.

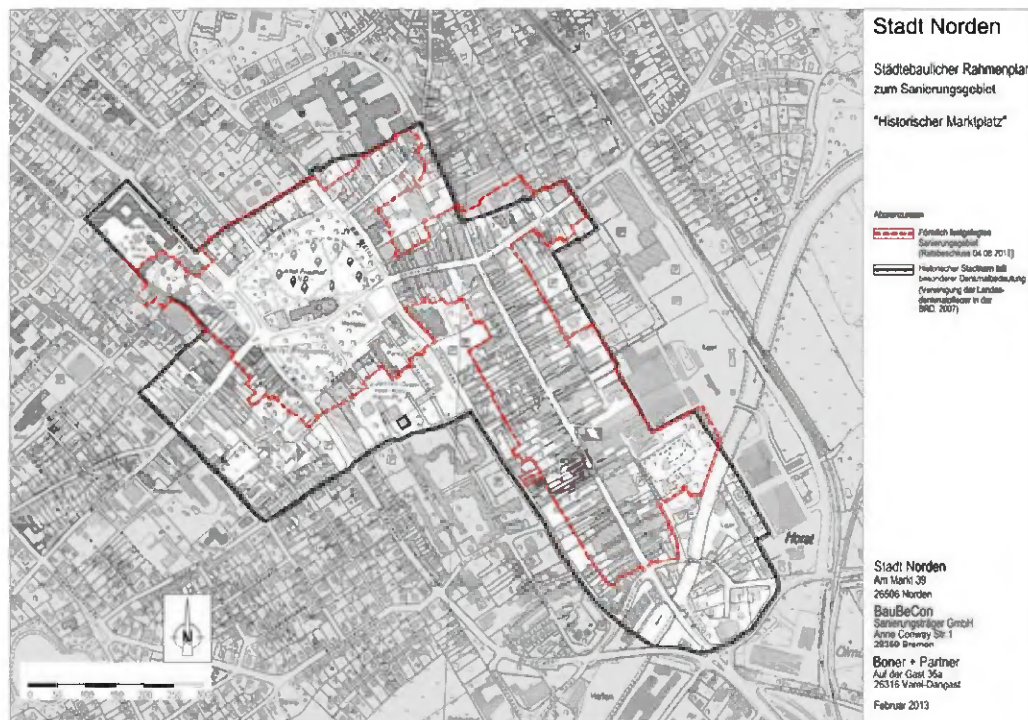


Abb. 01

Das aus den Untersuchungen hervorgegangene Sanierungsgebiet „Historischer Marktplatz Norden“ hat eine Größe von rund 28,9 ha und umfasst im Wesentlichen folgende Bereiche:

- die Flächen des Marktplatzes „Friedhof“, „Torfmarkt“, (kleiner) „Markt“ und „Blücherplatz“ mit allen Bauwerken, Straßen und Wegen;
- die Grundstücksflächen „Westerstraße“ Nr. 1 bis 4 und Nr. 92 bis 96;
- die direkt an den Marktplatz angrenzenden Grundstücke;
- den „Fräuleinshof“ mit nördlich und westlich angrenzenden Grundstücken;

- den westlichen Teil der „Großen Mühlenstraße“ mit allen angrenzenden Grundstücken;
- die „Breite Lohne“ (von Norddeicher bis Kloster-Straße) mit südlich angrenzenden Grundstücken;
- westliche Osterstraße (von „Glückauf“ bis „Markt“) mit allen angrenzenden Grundstücken außer Nr. 145 bis Nr. 146, einschließlich der Grundstücke Osterstraße 11a (ehem. Zoohandlung) bis Kleine Mühlenstraße 3 und 4a und einschließlich der rückwärtigen Grundstücksfläche der katholischen Kirchengemeinde sowie Rosenthallohne Nr. 1 und 3;
- den „Neuen Weg“ mit allen angrenzenden Grundstücken, östlich angrenzend an die „Große Hinterlohne“ und an die „Doornkaatlohne“, westlich bis ungefähr an die Linie des ehemaligen Sielzuges, einschließlich Heringstraße Nr. 4, nach Süden bis einschließlich Brückstraße Nr. 2 bis 4;
- die „Große Hinterlohne“ und die „Doornkaatlohne“ zwischen den Grundstücken Nr. 7 (nach Norden) bis Nr. 14 (nach Süden) einschließlich der ostseitig bis an die „Kleine Hinterlohne“ angrenzenden Grundstücke;
- die „Kleine Hinterlohne“ im Bereich des „Doornkaat-Parks“ mit den ostwärtigen Grundstücksflächen bis an das „Norder Tief“ und einer nach Süden verlängerten Linie „Glückauf“, einschließlich Kleine Hinterlohne Nr. 1;
- die Großneustraße mit allen angrenzenden Grundstücken nach Westen einschließlich Nr. 16 und Nr. 5;
- die „Synagogenlohne“ mit allen angrenzenden Grundstücken nach Westen bis zum ehemaligen Sielzug, einschließlich Nr. 3;
- die Freiflächen hinter Neuer Weg Nr. 114 bis Nr. 119 (Mauer) bis zur Linie des ehemaligen Sielzugs sind nicht eingeschlossen.

Die genaue Abgrenzung des Sanierungsgebietes ist dem Plan 04, S. 22, zu entnehmen.

In dem Sanierungsgebiet liegt an den historischen Straßenzügen der wesentliche Teil der denkmalgeschützten und denkmalwürdigen Altstadtbauten der

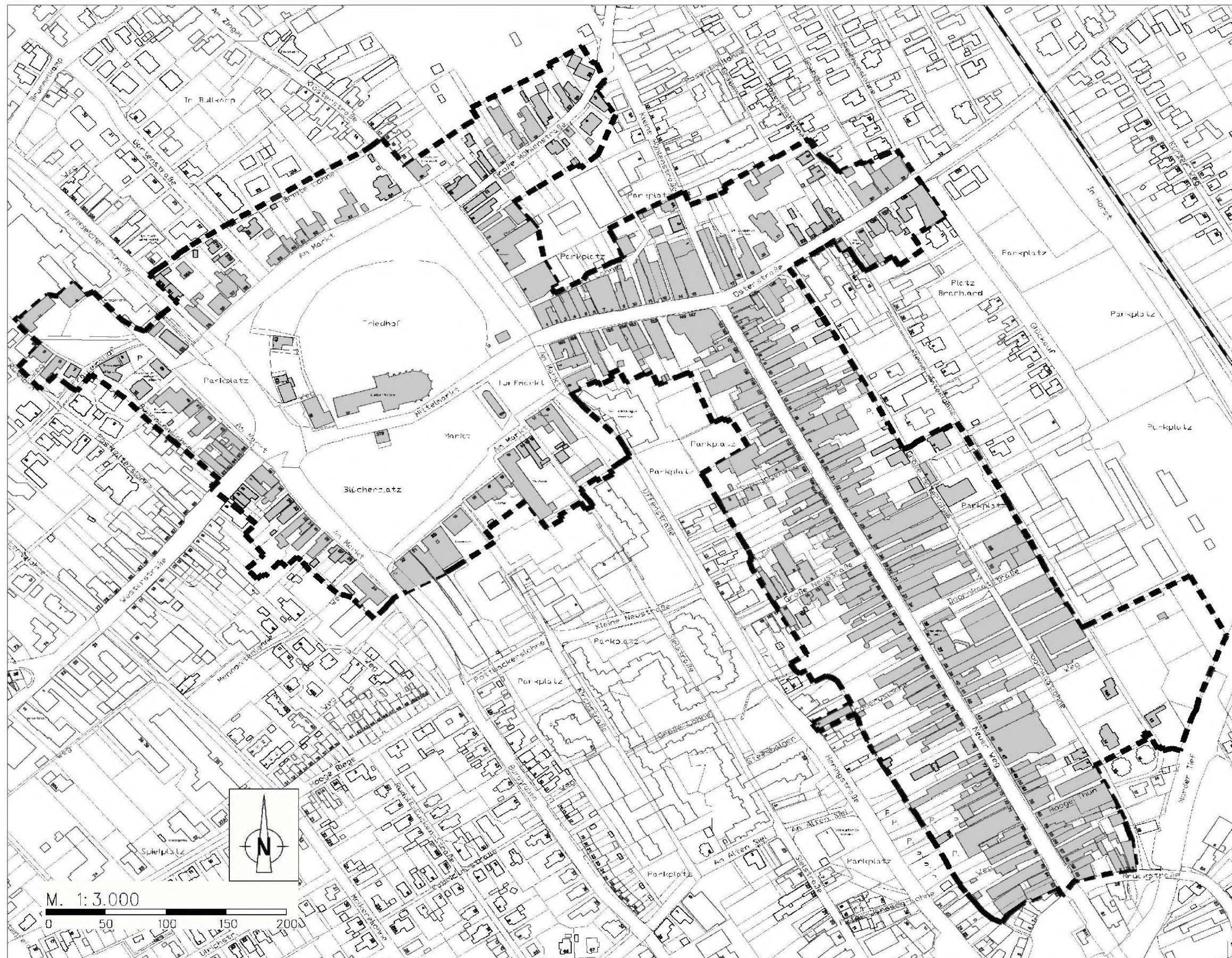
Stadt Norden. Markt, westliche Osterstraße und Neuer Weg bilden zusammen die historische Entwicklungsachse des Ortskerns. Heute sind die Verkehrsflächen als Fußgängerbereiche oder als verkehrsberuhigte Zone ausgebaut. Statt des Zielpunktes (ehemaliger) Hafen am südöstlichen Ende des Neuen Weges ist auf der Südostseite des Norder Tiefes als neuer Zielpunkt das Einkaufszentrum „Norder Tor“ mit modernem Schienen-Bahnhof und zentralen Busbahnhof entstanden.



Bild 09: Neuer Weg Westseite



Bild 10: Osterstraße Nordseite



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Abgrenzung des
Sanierungsgebietes,
förmliche festgelegt
mit Beschluss des Rates
der Stadt Norden vom
04.08.2011

Plan 04

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

Februar 2013

3.2 Vorbereitende Untersuchungen

Das Baugesetzbuch der Bundesrepublik Deutschland regelt im § 141 (BauGB) die Durchführung sogenannter Vorbereitender Untersuchungen. Der von der Stadt Norden beauftragte Sanierungsträger BauBeCon Bremen hat das Architektenbüro Boner + Partner, Varel, für die Untersuchungen hinzugezogen.

Im Jahr 2009 ist der wesentliche Altstadt kern untersucht worden, um Beurteilungsunterlagen über die Notwendigkeit einer Sanierung zu gewinnen. Erhoben und analysiert wurden die strukturellen, städtebaulichen und sozialen Verhältnisse und Zusammenhänge. Die Durchführbarkeit der Sanierung wurde aufgezeigt und die diesbezüglich anzustrebenden Ziele aufgestellt.

In dem Maßnahmenkonzept des Ergebnisberichts werden die Ordnungs- und Baumaßnahmen aufgezeigt, die für die Erreichung der Ziele notwendig werden. In einer ersten Kostenaufstellung werden die eventuellen Aufwändungen aufgezeigt, die für einzelne Sanierungsschritte – Maßnahmenpakete – zu berücksichtigen sind.

Die gesamten Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen liegen in schriftlicher Zusammenfassung mit Plänen und Bildern vor. Die im Einzelnen erarbeiteten Aussagen und Ergebnisse der Untersuchungen bilden die Grundlage für die Aufstellung der städtebaulichen Rahmenplanung. Sie werden hier nur in noch konzeptivem Zusammenhang angesprochen.



Bild 11: Alte Betriebsgebäude an Doornkaatlohne

3.2.1 Baustruktur und Stadtgestalt

Der Altstadtkern der Norder Innenstadt gliedert sich räumlich in den Bereich „Markt“ und den Bereich „Neuer Weg - Westliche Osterstraße“. Der Markt besticht durch den zentralen Bau der Ludgerikirche, umgeben von Platzflächen und begrünten Zonen. Als Raum wird der Markt allseitig durch mehrheitlich trauf- und einzelne giebelständige Gebäude umschlossen. Markt und Ludgerikirche stellen den eigentlichen Mittelpunkt des Stadtgefüges dar (s. Plan 03, S. 18).

Der „Neue Weg“ und die westliche „Osterstraße“ werden räumlich durch die Fassaden mehrheitlich giebelständiger Gebäude gefasst. Die beiden Straßenräume bilden eine zentrale Verbindung zwischen (ehemaligem) Hafen und Markt.

Die Bebauung Am Markt weist Gebäudehöhen im Mittel zwischen 8 und 10 Meter auf; auch die Bauten an Neuer Weg-Osterstraße weisen im Mittel Höhen von 6 bis 10 Meter auf. Nur wenige höhere Gebäude von besonderer Bedeutung bzw. aus neuerer Zeit überragen das Altstadt-typische Raumhöhenbild, z. B. Rathausturm, Schöninghsches Haus, Conerus-Speicher, Sparkassenanbau, Handwerkskammer und Fernmeldetürme.

Die bestehende Flurstückstruktur mit schmalen (ca. 5 bis 8 m breit), aber tiefen Grundstücksformen bei Giebelbauten sowie breiteren und ebenfalls tiefen Grundstücken bei Traufseitenbauten ist spätmittelalterlichen Ursprungs. Auch die fehlenden bzw. geringen Gebäudeabstände in den Reihen giebelständiger Gebäude weisen auf den städträumlichen Platzmangel seit dem Mittelalter hin. Die größeren seitlichen Grenzabstände bei Traufseitenbauten sind auf die ursprüngliche Freistellung als besondere oder wichtige Einzelgebäude zurückzuführen.

Die Bereiche Markt und Neuer Weg-Osterstraße stellen heute noch die wichtigsten zentralen Erschließungs- und Aktivitätsräume des Norder Stadtkerns dar. Um auch die tieferen rückwärtigen Grundstücksflächen nutzen zu können, bestehen bis heute eine Vielzahl begehbarer Lohnen und eine Reihe schmaler Wege zwischen den Bauten sowie rückwärtig der Gebäudereihen teilweise kleine Querverschließungen wie z. B. Große Hinterlohne, die Breite Lohne oder auch unbenannte Stichwege.

Schmale aber tiefe Grundstücke befinden sich auch an der östlichen Westersstraße und an der südlichen Großen Mühlenstraße. Die Bebauung hier hat sich nachrangig zu Markt, westlicher Osterstraße und Neuem Weg entwickelt. Beide Straßen sind historische Zuführungen – von Westen und von Nordosten – zum Markt. Der südliche Teil der Großen Mühlenstraße ist geprägt von kleineren Bauten und zahlreichen Baulücken.

Einen besonderen Raum bildet der sogenannte Fräuleinshof. An der Stelle einer spätmittelalterlichen Klosteranlage finden sich hier verschiedene Gebäude aus dem 19. und 20. Jahrhundert für Verwaltung und Dienstleistung sowie Schulbauten und zwei kleine Wohnhäuser. Diese Gebäude umschließen einen zum Markt hin offenen Hof mit zentraler Grünfläche.

In zweiter Reihe östlich des Neuen Weges befindet sich an der Doornkaatklohne der Gewerbebereich der ehemaligen Doornkaat-Spirituosenfabrik. Seit der Gründung 1806 entstanden hier großflächig hohe Industriebauten, ein Verwaltungsgebäude und die Besitzervilla. Der zugehörige Park, der bis zum Norder Tief reicht, wird durch neue Wohnbauten erschlossen.

Die Industriebereiche werden mit einer neuen städtebaulichen Planung überzogen.

Die Bebauungsstrukturen und die unterschiedlichen Gebäudearten in der Norder Altstadt werden heute mehrgeschossig in zeitgemäßer Weise genutzt. Das historische Ortsbild macht dabei das besondere Erlebnis für Besucher und Bewohner aus. Für das gewerbliche Angebot stellt die Altstadtgestalt eine Quali-

täts-betonende Attraktivität dar. Die Stadt Norden besitzt mit der historischen Innenstadt einen im Nordwesten einmaligen Kulturschatz. In der historischen Karte 03 der Stadt Norden von 1882 (S. 27), wird bereits der Stadtgrundriss dargestellt, wie er bis heute in der Innenstadt vorhanden ist.



Bild 12: Neuer Weg nach Süden, nach 18:00 Uhr



Bild 13: Neuer Weg nach Norden, nach 18:00 Uhr



Karte 03: Plan der Stadt Norden 1882, von H. Wens

3.2.2 Gebäudebestand und Denkmalqualität

Der historische Ortskern der Stadt Norden besteht mehrheitlich aus denkmalgeschützten historischen Gebäuden und weiteren – aus denkmalpflegerischen, städtebaulichen oder ortsgeschichtlichen Gründen – erhaltenswerten Bauten. Der Markt (77 % Baudenkmale), die westliche Osterstraße, der Neue Weg und einige angrenzende Straßenräume (gemeinsam 40 % Baudenkmale) bilden zusammen ein geschlossenes Altstadtensemble, das durch seine Dichte baulicher Zeugen – sichtbar aus allen Epochen ab dem 17. Jahrhundert - auf der ostfriesischen Halbinsel Alleinstellung besitzt.

Die Fassaden von giebelständischen und traufständigen Gebäuden sind seit der Entstehung gemäß jeweiligen Zeitempfindens mehrfach verändert worden. Analysen der Bausubstanz haben bei Häusern am Markt und in der Osterstraße Gründungen aus dem 15. Jahrhundert ergeben, deren heutige Erscheinungsbilder mag aber beispielsweise dem Klassizismus des 19. Jahrhunderts oder der Neuzeit zuzuordnen sind. Die rücksichtsvolle Einpassung solcher Veränderungen Altbausubstanz macht die nachhaltige Qualität eines Baudenkmal aus.

Der bauliche Zustand und der Nutzwert eines Bauwerks hängen nicht nur vom Gebäudealter, sondern auch vom jeweiligen Grad der Bauunterhaltung ab. So sind beispielsweise am Neuen Weg sorgfältig sanierte Baudenkmale zu finden, deren überkommene Substanz gesichert und sogar hervorgeholt worden ist. Andere Baudenkmale sind in der Neuzeit so oft nach Nutzungsgesichtspunkten umgebaut und renoviert worden, dass schließlich eine Denkmalqualität kaum noch zu identifizieren ist. Die Ablesbarkeit der historischen Stadtgestalt macht aber die Attraktivität des historischen Stadtkerns in Norden aus. Jeder Verlust denkmalwürdiger Bausubstanz oder auch nur ortsbildprägender Bauwerksteile mindert die Qualität des „Kulturgutes Historische Altstadt“. Dieses Kulturgut stellt aber in Norden ein wesentliches Potenzial der derzeitigen und der zukünftigen Stadtentwicklung dar.



Bild 14: Gestalterische Defizite, Große Mühlenstraße 24
(2003 noch mit Holzfenster und Tür)



Bild 15: Erfolgreiche Sanierung, Fräuleinshof 7



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Baudenkmäler

- Einzelbaudenkmal
NDSchG § 3 (2)
- Gebäude einer Baudenkmals-Gruppe
NDSchG § 3 (3)
- B Gebäude einer Baudenkmals-Gruppe (Baujahr 1960/70)
NDSchG § 3 (3)
- Begutachtet jedoch noch nicht
als Baudenkmal aufgenommen
- evtl. / Bodendenkmäler enthalten
NDSchG § 3 (4)
- Grenze Sanierungsgebiet

Plan 05

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

Februar 2013

3.2.3 Nutzungsqualitäten

Im Stadtgebiet Nordens beherbergt der historische Altstadtkern den wesentlichen Teil des Einzelhandels (Geschäfte), der Dienstleistungen (freiberufliche Angebote, Apotheken, Post, Banken, der Gastronomie (Restaurants, Cafés, Hotels etc.), der öffentlichen Verwaltung (Stadtverwaltung, Polizei, Kreisbehörden, Amtsgericht, Post etc.) und der Kultur (Kultur- und Bildungszentrum, Volkshochschule, Museen, kleine Galerien, das Tourismus-Büro etc.).

Auf der Fläche des zentralen Marktplatzes steht der dominante Kirchenbau St. Ludgeri; hier wird der Wochenmarkt abgehalten, hier finden die großen Jahresveranstaltungen statt. Auf dem Marktplatz befinden sich eine zentrale Omnibushaltestelle und ein Teil des öffentlicher Kfz-Stellplatzangebotes; der Platz ist allseitig von Hauptverkehrsstraßen anzufahren. Gleichzeitig existieren hier Oasen der Ruhe in Form des alten Friedhofs und des parkähnlichen Blücherplatzes.

An den vier Flanken des Marktplatzes sind neben einem Einkaufsmarkt und zwei kleineren Geschäften hauptsächlich öffentliche und private Dienstleistungen zu finden. Das vielseitige Norder Einzelhandelsangebot ist schwerpunktmäßig an der westlichen Osterstraße – verkehrsberuhigter Bereich – und an dem Neuen Weg – Fußgängerzone - angesiedelt. Hier liegen auch Restaurants, Cafés und Hotels sowie vier Apotheken.

Die Öffnungszeiten von Handel und Dienstleistungen beschränken im Wesentlichen das „Leben“ im öffentlichen Raum der Altstadt. Diese Nutzungen finden mit wenigen Ausnahmen nur in den Erdgeschosszonen der an Markt, Osterstraße und Neuer Weg anliegenden Gebäude statt. Die Obergeschosse beherbergen in begrenztem Maße Wohnungen, Büros und Lager aber nur wenige Angebote für Kunden.

Die – für gewerbliche Nutzung weniger attraktiven - rückseitigen Teile der Gebäude in den Altstadtbereichen werden vielfach durch seitliche Lohren erschlossen und sind mehrheitlich über rückwärtige Anfahrtsstraßen sowie dort gelegene Kfz-Stellplätze zu erreichen. Allerdings bedarf es einer gewissen Ortskenntnis zur Auffindung eines bestimmten Angebotsziels dort.

Grundsätzlich ist Wohnen in der Norder Innenstadt, in unmittelbarer Nähe aller notwendigen und wünschenswerten Angebote, hochattraktiv. Generell gewährleisten ein ausreichendes Arbeitsplatzangebot, eine bedarfsgerechte soziale Infrastruktur, ein vergleichsweise niedriger Kostenindex, gute verkehrliche Anbindungen, hoher regionaler Freizeitwert und gesundheitsförderliche klimatische Verhältnisse den Einwohnern der Stadt eine hohe Lebensqualität. Zusätzlich besitzt eine Wohnung in den denkmalgeschützten oder ortsbildbedeutsamen Gebäuden hohe emotionale Wertschätzung.

Besonders in Altbauten unterliegt allerdings das Wohnen im Obergeschoss- und rückwärtigen Erdgeschossbereich verschiedenen Qualitätsmerkmalen wie der Zugänglichkeit, der Abgeschlossenheit, dem Grundrisszuschnitt, der Belichtung und dem Ausbaustandard. Da in zahlreichen Gebäuden im historischen Ortskern das Wohnungsangebot nicht den zeitgemäßen Anforderungen entspricht, werden auch keine ausreichenden Mieten erwirtschaftet, die wiederum Voraussetzung für anforderungsgemäße Gebäudemodernisierungen sind.

Die touristische Nachfrage bezieht sich zum einen auf das gewerbliche Angebot (Geschäfte, Gastronomie etc.) in Altstadtatmosphäre und zum anderen auf das Kultur- und Freizeitangebot (Kirche, Museen, Veranstaltungen etc.). Hier stellt das überkommene Stadtbild sicher ein besonderes Erlebnis dar, dessen Anziehungskraft nimmt allerdings – außerhalb von besonderen Veranstaltungen und Events - mit dem Schluss des geschäftlichen Lebens am Abend augenscheinlich ab. Die Altstadt scheint noch kein eigenständiges Ganzjahresziel für die Region und darüber hinaus zu sein.



Bild 16:
Neuer Weg,
nach Geschäftsschluss

Touristisches Wohnen, für das auch Angebote außerhalb der Geschäftszeiten nachgefragt werden, findet im Altstadtraum kaum statt. So rekrutiert sich das tägliche Besucheraufkommen zum größten Teil aus den Urlaubern, die sich an der Küste, besonders in Norddeich aufhalten oder die Inseln zum Ziel haben. Damit findet der touristische Besuch der Norder Altstadt im Wesentlichen in den Saisonzeiten statt.

Viele Obergeschoss-Bereiche stehen leer oder werden nicht adäquat genutzt. Rückwärtige Gebäudeteile, auch mit Freiraumzuordnung und/oder der begehrten Besonnung zugewandt, sind vielfach nicht für qualitativvolles Wohnen ausgebaut. Dem im „Stadtentwicklungskonzept 2008“ aufgezeigten Einwohner-Zuzugsbedarf – insbesondere älterer Menschen - wird trotz vieler hervorragender Wohn- und Lebensbedingungen im Altstadtkern nicht ausreichend entsprochen-



Bild 17:
Neuer Weg 75 u. 76,
Leerstände

3.2.4 Freiräume und Verkehrsanbindungen

Der historische Kern Nordens – zu differenzieren sind der große Platzraum Markt und die geschlossenen Straßenräume westliche Osterstraße und Neuer Weg – bilden das zentrale Geschäfts- und Dienstleistungszentrum in der Stadt. Mit den sich variierenden Nutzungen in der Stadtmitte und den Anforderungen daraus an das Versorgungszentrum verändern sich dort die räumlichen Strukturen und baulichen Gegebenheiten. Ebenso müssen auch Freiräume und Erschließungen eine Entwicklung der Nutzungen ermöglichen. Es ergeben sich neue Anforderungen für freie Innenstadtflächen und deren Anbindung.

Die relativ geschlossene Randbebauung am Markt kann an allen vier Platzseiten frontseitig angefahren werden, rückwärtig zuführende Straßen dienen heute nur in geringem Maße zur Erschließung der Randbebauung. Die Osterstraße führt als Mittelmarkt (-Straße) quer über die Marktplatzfläche und stellt die Verbindung zur Westerstraße her, sie bindet so die zentrale Omnibushaltestelle Markt an den östlichen und westlichen Stadtbereich an. Weitere Hauptverkehrsstraßen und innerörtliche Straßen führen an allen vier Seiten auf den Markt.



Bild 18: Bushaltestelle Mittelmarkt / Osterstraße

Der Straßenraum Osterstraße, zwischen Markt und Neuer Weg, ist als Fußgängerzone ausgebaut, allerdings zur Zeit mit verlangsamten Einbahnverkehr stadtauswärts (vergleichsweise verkehrsberuhigter Bereich). Die geschlossene

Randbebauung auf der Nordseite kann auch rückwärtig über offenes Betriebsgelände vom Markt und von der Kleinen Mühlenstraße angefahren werden. Hier bestehen größere Freiflächen der Firma Soltau, der Deutschen Post und der Telekom und weiteren Privateigentümern, die sich nach Aufhebung der bisherigen Nutzungen (Betriebshof, Lagerplatz) und eventuellem Rückbau nicht mehr genutzter Gewerbebauten als zukunftssträchtiger innerstädtischer Entwicklungsraum – z. B. für Wohnen, Arbeiten, Gewerbe und Parken anbieten.

Der durch mehrere unbebaute und brachliegende Grundstücksflächen in den beidseitigen Randbebauungen geöffnete Straßenraum der südlichen Großen Mühlenstraße stellt für das Stadtzentrum ein besonderes Potenzial dar. Zukunftsorientierte Innenstadtmischbebauung in kleinteiligem Maßstab wird möglich, insbesondere im Zusammenhang mit einer Entwicklung des südlich angrenzenden Blockinnenraums.

Der Straßenraum Neuer Weg ist als attraktive Fußgängerzone gestaltet. Die beidseitig relativ geschlossenen Randbebauungen werden durch einmündende Straßen unterbrochen, wie auf der Westseite Synagogenweg, Großneustraße und Coneruslohne und auf der Ostseite Hooe Thun und Doornkaatstraße. Diese Querstraßen verbinden den Neuen Weg mit den rückwärtig parallel verlaufenden Erschließungsstraßen - westseitig Hering- und Uffenstraße und ostseitig Große Hinter- und Doornkaatlohne. Außer diesen Kfz-befahrbaren Querstraßen erschließen zahlreiche enge Lohne die Längsseiten der Gebäude und deren rückseitigen Grundstücksraum und binden insbesondere die dortigen Kfz-Stellplätze an die Fußgängerzone an.

Der historische Straßenraum des Neuen Weges endet im Süden am Norder Tief - Hafenbereich; die Straße wird als Fußgängerzone über die Hafenbrücke bis zum neuen Einkaufs- und Dienstleistungszentrum „Norder Tor“ geführt. Südlich von diesen ist der neue Schienen- und Busbahnhof „Zukunftsbahnhof“ entstanden.

Mit der Nähe der öffentlichen Nah- und Fernverkehrsstation und der Nachbarschaft zum Wasser stellen die – zum ehemaligen Doornkaat-Unternehmen gehörigen – grünen Parkflächen nördlich des Norder Tiefs einen besonders wertvollen Freiraum in der Innenstadt dar.

In dem Plan 06 „Freiraumpotenziale“ (S. 37) werden die unbebauten Flächen, die unmittelbar an die Gebäude (grau) grenzen, als zusammenhängende Zone (blau) hervorgehoben. Sie stellen für die dichte – und darin insbesondere für die historische – Bebauung ein für die Zukunft erforderliches Entwicklungspotenzial dar. Die vorhandenen und noch auszubauenden verkehrlichen Anbindungen gewähren eine vielfältige Nutzung der grundstücksüberschreitenden Freiräume.

Schwerpunktzonen für zukünftige Nutzungen, in denen das gewerbliche und wohnbezogene Angebot direkt im Altstadtkern ergänzt und erweitert werden kann, stellen das Doornkaat-Areal (Baulichkeiten und Freiflächen), der Blockinnenbereich östlich des Marktes wie auch (im Zusammenhang mit dem benachbarten Kultur- und Weiterbildungszentrum) eine dreiseitige eingeschlossenen Teilfläche des Parkplatzes an der Uffenstraße dar.

Wichtige Freiraumpotenziale bilden auch die bestehenden Grünflächen des Marktes, des Kultur- und Weiterbildungszentrums und des Doornkaat-Areals, die in Bezug zum baulich verdichteten Geschäfts- und Dienstleistungsbereich eine besondere Qualität für dauerhafte Naherholung gewähren.



Bild 19: Brachflächen rückwärtig der Ostseite Am Markt

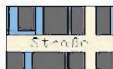
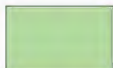


Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Freiraumpotenziale

-  Baukörper
-  Freiraum-Potenzial
rückwärtig u. seitlich
der Hauptgebäude
-  öffentliche Räume
-  Bereiche mit besonderem
Entwicklungs-Potenzial
-  geschützte Grünräume
-  äußere verkehrliche Anbindung
der öffentlichen und privaten
Freiräume

Plan 06

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

Februar 2013

3.3 Städtebauliche Missstände

3.3.1 Allgemeines

Zur Bestimmung und vor allem zur Lokalisierung des Konfliktpotenzials ist auf Grundlage der Vorbereitenden Untersuchungen 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, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebietes im Verflechtungsbereich.

Im Sanierungsgebiet unterscheiden sich die städtebaulichen Strukturen der Bereiche „Markt“ und „Neuer Weg/Osterstraße“ schwerpunktmäßig voneinander (s. Kap. 3.2.1). 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 besonderer Aufenthaltsqualität. Die städtebaulichen Missstände sind aufgrund der raumsstrukturellen, baulichen und nutzungsbedingten Unterschiede in den beiden Teilbereichen in der Bewertung und damit der möglichen Beseitigung zu differenzieren.

Das Städtebauförderungsprogramm des Bundes und der Länder zielt mit der Programmkomponente „Städtebaulicher Denkmalschutz“ besonders auf die Sicherung und Modernisierung der geschützten und der erhaltenswerten städtebaulichen Struktur und baulichen Substanz. Von dem Förderprogramm werden keine energetischen Verbesserungen in Gebäuden abgedeckt. Umrüstungen zur Nutzung erneuerbarer Energien, Modernisierung der Heizungsinstallation oder Verbesserung der Wärmedämmung der gesamten Außenhülle eines Gebäudes werden dagegen durch KfW-Programme zur Energieeinsparung und zum Klimaschutz gefördert. Für die Maßnahmen an Gebäuden im Sanierungsgebiet und für Baudenkmale können auch Steuerermäßigungen auf die Investition geltend gemacht werden. Das gilt auch für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen von denkmalgeschützten Bauten außerhalb des Sanierungsgebietes.

Die große Dichte von Altbauten im Sanierungsgebiet lässt auf einen grundlegenden und umfangreichen Rückstand der energetischen Situation im gesam-

ten Altstadtbereich schließen. Die individuelle energetische Modernisierung eines Gebäudes stellt hohe Anforderungen an den Eigentümer bzw. Maßnahmenträger in Bezug auf Vorbereitung und Ausführung, insbesondere unter dem Druck der wirtschaftlichen Zwänge der einzelnen Investition. Hier bietet sich das 2011 aufgestellte KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ an, das die Optimierung von Planung und Durchführung energetischer Maßnahmen für ein ganzes Quartier vorsieht. Förderziel ist die Entwicklung und der Anschub von umfassenden Sanierungsmaßnahmen zur Steigerung der Gebäudeenergieeffizienz sowie der CO₂-Minderung in einem abgegrenzten Quartier – unter Beachtung aller anderen baukulturellen, wohnungswirtschaftlichen und sozialen Aspekte. Das bundesweite Förderprogramm hält eine Förderquote von bis zu 65 % der entsprechenden Investition vor.



Bild 20: Denkmalgeschützte Gebäude Große Mühlenstraße 19 und 20

3.3.2 Eingeschränkte Funktionen des Stadtkerns

Eine Stadtmitte muss das reale Aktivitätszentrum und den gefühlsmäßigen Mittelpunkt des urbanen Lebens nachhaltig beherbergen. Mit dem Stadtzentrum verbinden sich auch die wesentlichen Bezugspunkte des individuellen städtischen Charakters, in Norden ist das die Altstadt.

Das Sanierungsgebiet „Historischer Markt“ umfasst vordergründig diesen Altstadt kern. Die Vorbereitenden Untersuchungen haben hier verschiedene städtebauliche Missstände aufgezeigt, die die Funktionstüchtigkeit des Stadtkerns und damit bedingt auch der Gesamtstadt einschränken.

Der Altstadt-Teilbereich Markt stellt den stadträumlichen, sozialen und orientierungsmäßigen Mittelpunkt der Stadt Norden dar. Der sich südwestlich anschließende Teilbereich Neuer Weg mit westlicher Osterstraße ist als Handels- und Dienstleistungsbereich das Versorgungszentrum der Stadt. Beiden Zonen ist gemeinsam, dass ein augenfälliges urbanes Leben im Wesentlichen während der sogenannten Geschäftszeiten stattfindet. Nach Dienstschluss des hauptsächlich in den Erdgeschossen angesiedelten Gewerbes verlassen die Kunden und Besucher das Zentrum. Die historische Altstadt – obwohl kulturell bedeutsam – scheint außerhalb der Saison nicht die notwendige Anziehung zu vermitteln, derer ein Stadtkern als Kumulationspunkt für Geborgenheit, Kommunikation, Versorgung, Unterhaltung und Freizeitgestaltung bedarf.

Die Länge der Fußgängerzone Neuer Weg und deren mangelnde Angebotsdichte in den beidseitigen Tiefen mindern die Akzeptanz. Das neu entstandene Einkaufszentrum und das vorgesehene Kultur- und Freizeitangebot am Südende des Neuen Weges schafft einen Gegenpol zum historischen Marktplatz. Desweiteren sind neben den Querstraßen Große Neustraße und Doornkaatstraße die kleinen Wege und Lohren in Verknüpfung mit zusätzlichen Angeboten in den seitlichen Tiefen zu attraktivieren. Eine Belebung des brachliegenden

Doornkaat-Areals kann zur altstadtgemäßen räumlichen Verbreiterung des bisherigen achsialen Spannungsfeldes Einzelhandel führen.

Es mangelt für ein Grundzentrum wie Norden an ständigen Einrichtungen der Kultur, der Kommunikation, der Unterhaltung und der Freizeitgestaltung, an erweiterten Attraktionen von Gewerbe und Gastronomie wie auch an sozialen Dienstleistungen. In der Altstadt finden weder Quartiersbewohner, noch Besucher von nah und fern den vielfältigen urbanen Anreiz zu wiederholtem oder längerem Aufenthalt nach Ladenschluss, oder außerhalb der touristischen Saisonszeiten.

Im Sanierungsgebiet besteht eine – für die Nordwest-Region – herausragende kulturhistorische Qualität der Räume und Bauten. Im Vergleich mit anderen Altstadtzentren – wie z. B. Buxtehude, Leer oder Tecklenburg – findet die Norde Altstadt allerdings geringere städtetouristische Nachfrage und scheinbar weniger kulturhistorisches Interesse.

In der Stadtmitte, besonders im historischen Kern, besteht nicht die anderswo Altstadt-typische Wohndichte. Im Bereich Markt wohnen dauerhaft ca. 100 Personen verteilt auf ca. 65 Gebäude. Im Bereich Neuer Weg – westliche Osterstraße wohnen 500 bis 600 Personen in ca. 180 mehrheitlich sehr großen Gebäuden. Wesentliche Teile der Obergeschosszonen sind – unter anderem aufgrund eines geringen Ausbaustandards – nicht oder nur wenig bewohnt. In einigen an das Sanierungsgebiet angrenzenden Bereichen ist die Wohndichte im Schnitt sogar geringer als in den weiteren Teilen der Innenstadt.

Das Wohnungsangebot im Altstadtkern ist zahlenmäßig begrenzt. Das durchschnittliche Qualitätsniveau der Altbau-Wohnungen liegt vergleichsweise niedrig. Das für eine nachhaltige Lebensfähigkeit der Stadtmitte notwendige Wohnraumangebot kann nur zum Teil in der Altbausubstanz verwirklicht werden. Der weitere Teil muss in den Freiräumen im und am Altstadtkern geschaffen werden.

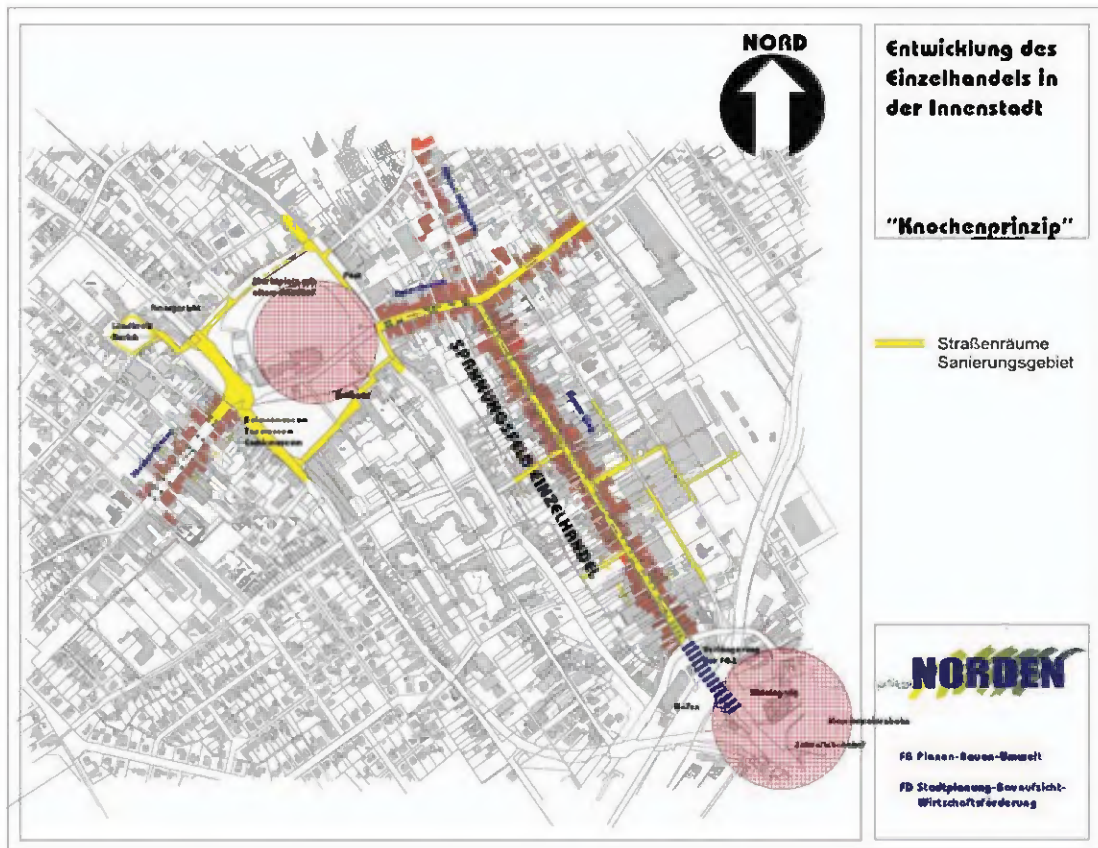


Abb. 02:

Die Pole des Einzelhandel- und Dienstleistungszentrums im Norden (Markt) und Süden (Norder Tor)

3.3.3 Mängel und Schäden am Gebäudebestand

Neben manchen anderen Gründen ist der – Mängel und Schäden aufweisende – Zustand des Kulturgutes Altstadt als Ganzes für eine Minderbewertung verantwortlich. Von allen Gebäuden im Sanierungsgebiet stehen 62 % unter Schutz nach Niedersächsischem Denkmalschutzgesetz (NDSchG) § 3(2) und (3) bzw. sind aus denkmalpflegerischen, städtebaulichen oder ortsgeschichtlichen Gründen von besonderem Wert und damit erhaltenswürdig. Dieser schützenswerte Gebäudebestand ist anteilig im Bereich Markt zu ca. 70 % und im Bereich Neuem Weg/westliche Osterstraße zu ca. 77 % von Schäden und Mängeln unterschiedlichen Grades belastet. Die Modernisierungs- und Instandsetzungswürdigkeit eines Bauwerks wird an dem Umfang von Mängeln und Schäden an den einzelnen Gebäuden bemessen. Energetische und haustechnische Standards sind in den vorbereitenden Untersuchungen nur soweit augenfällig berücksichtigt.

Der Gebäudebestand im Bereich Neuer Weg/westliche Osterstraße weist insgesamt eine größere Modernisierungsnotwendigkeit auf als derjenige im Bereich Markt. Allerdings sind Mängel und Schäden hier verstärkt in den Obergeschossen zu finden, da in den Laufkundschaft-orientierten Erdgeschosszonen in höherem Maße investiert wird als in den Obergeschossen. Auch sind die zum Fußgängerbereich orientierten Fassaden der einzelnen Gebäude durchweg in einem besseren Zustand als die äußeren Wand- und Dachteile in den hinteren Gebäudebereichen.

Bei denkmalgeschützten und erhaltenwerten alten Gebäuden sind Sanierungsaufwendungen zur Herstellung eines aktuellen Gebäudestandards ohne finanzielle Förderung in der Regel nicht wirtschaftlich darzustellen. Insbesondere können mit den ortsüblichen Mieterlösen die notwendigen Sanierungsmaßnahmen nicht rentabel abgewickelt werden. So ist in den Obergeschosszonen der historischen Gebäude der Norder Altstadt augenfällig in geringerem Maße

investiert worden als in den gewerblich nachgefragten Erdgeschosszonen. Nur soweit auch in den Obergeschossflächen Arbeitsplätze ausgebaut werden konnten – z. B. für öffentliche oder private Dienstleistungen –, sind dort auch die Gebäudebestände in einem besseren Zustand.

Allerdings gibt es im Fußgängerbereich einige Gebäude, die zwar in den letzten 15 Jahren vollständig saniert worden sind, zurzeit aber teilweise Leerstände im Erdgeschoss aufweisen, während die Obergeschosse – meistens durch –Wohn- oder freiberufliche Nutzungen – weitergehend belegt sind. Diese Beispiele belegen auch für die historische Norder Altstadt, dass die Nachfrage nach Obergeschossflächen außer von der Lage auch von dem Ausbauzustand abhängt.

Bei Altbauwohnungen, die in den vergangenen 20 Jahren nicht umfassend modernisiert worden sind, mangelt es vielfach an wirtschaftlicher Gebäudeenergetik (Wärmedämmung, sparsamer und klimaschonender Wärmeherzeugung), praktischem Wohnungszuschnitt, bequemer Zugänglichkeit von außen und im Inneren (bequemer Treppe, Aufzug, sofern denkmalpflegerisch vertretbar), natürlicher Belichtung, Freiluft Austritt (Balkon, Terrasse), zeitgemäßem haustechnischen Standard (Sanitär, Elektrik, Heizung) und wohnungsnahe Abstellmöglichkeiten (Kinderwagen, Fahrrad, Kfz. etc.).

Hinzu kommen immer die Schäden aufgrund unterlassener oder unzureichender Gebäudeunterhaltung. Mängel und Schäden mindern maßgeblich den Immobilienwert und beeinflussen somit wiederum die Finanzierungsmöglichkeiten der Gebäudesanierung für den Eigentümer.

3.3.4 Standort- und Grundstücksdefizite

Eine intensivere Nachfrage für die Nutzflächen in den Erdgeschosszonen hängt u. a. von deren Attraktivität ab. Die Belegung durch Handel und gewerbliche Dienstleistung richtet sich einerseits nach dem entsprechenden Bedarf in naher und aus weiterer Umgebung, andererseits standortbezogen nach den bestehenden Voraussetzungen wie Auffindbarkeit, Sichtbezug, Anfahr- und Anlaufbarkeit wie auch attraktive Ergänzungsangebote in der Nachbarschaft und besonders die Anziehungskraft des jeweiligen Quartiers. Neben adäquater Außengestaltung gehören gebäudenaher Kfz- wie auch Fahrradabstellplatz dazu, von dort ein naher Eingang in das Gebäude wie auch ungehinderter Zugang zu weiteren Einrichtungen im Umfeld.

Für die Intensivierung des Wohnens in der Innenstadt sind neben den Vorteilen des Standortes der kurzen Wege gesunde und komfortable Gebäudebedingungen einschließlich Kfz-Stellplatz am Haus entscheidend. Erwartet werden sichere Aufenthaltsmöglichkeiten in unmittelbarer Gebäudenähe wie öffentliche Platzräume und Grünbereiche.

Wohnungen mit Wohnräumen, die nach Südost bis Nordwest ausgerichtet sind, werden wegen der Sonneneinstrahlung bevorzugt. So sind die Rückseiten der Gebäude auf der Ostseite des Neuen Weges, auf den Nordseiten der Osterstraße, der Großen Mühlenstraße und am Markt – Nordseite weniger von der Sonne beschienen; angrenzende Freisitze für die Bewohner können den Nachteil kompensieren. Freisitze (Balkone, Terrassen) müssen den denkmal- und sanierungsrechtlichen Belangen entsprechen.

Die Grundstücke an der Westseite des Neuen Weges liegen rückseitig innerhalb eines erhöhten Schallpegels, erzeugt von dem relativ großen Verkehrsaufkommen auf der Hering- und Uffenstraße in 50 bis 100m Abstand. Die Schallimmissionen des Schienenverkehrs auf der Ostseite des Neuen Weges

fallen wesentlich geringer aus – aufgrund des dreifach größeren Abstandes und der niedrigeren Lärmerzeugung der Bahn.

Einer hohen Schallimmission sind die Gebäudefronten am Markt – Westseite ausgesetzt. Solange ein Durchgangsverkehr über Burggraben und Norddeicher Straße den Marktplatz an der Westflanke quert, sind Gewerbeflächen, die auf Laufkundschaft angewiesen sind und Wohnungen zur Marktplatzseite hin ausgerichtet wenig attraktiv.

Dennoch begünstigen die besonderen Baustrukturen am Markt und im Bereich Neuer Weg/westliche Osterstraße alle Arten der Grundstücks- und Gebäudenutzungen, da die Eingänge der Gebäude an der Front- und Rückseite vielfach über die seitlichen Lohren und freien Gebäudeabstände auch von vorn und hinten erreicht werden können (s. Plan 09, S. 64). Allerdings werden diese Alternativen im gesamten Sanierungsgebiet wenig genutzt.



Bild 21: Durchgangsstraße Am Markt - Westseite

3.3.5 Mängel und Schäden an Verkehrs- und Freiflächen

Gemäß den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen besteht Handlungsbedarf bezüglich des Zustandes verschiedener öffentlicher Flächen.

In Plan Nr. 08 (Seite 52) werden diejenigen Verkehrsbereiche am Markt aufgezeigt, deren verkehrstechnisch genutzte Flächen - bezogen auf die historischen Altstadtproportionen - als zu groß, zu breit und ungegliedert wirken. Mehrspurigkeit, Spurführung, Vernetzung und Aufgliederung sind neben den verkehrstechnischen Anforderungen und Normen auch nach bestehenden räumlichen Voraussetzungen und Maßstäben zu gestalten (s. Kap. 4.3). Die bezeichneten Verkehrsflächen an drei Seiten des Marktes und an der Mittelmarktstraße weisen insbesondere an den Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereichen überdimensionierte Größen auf. Deren Reduzierung kann allerdings nicht zu Lasten der Verkehrsteilnehmern durchgeführt werden, die auf die Nutzung dieser Teilbereiche angewiesen sind. Umformungen und Verkleinerung der Verkehrsflächen sind auch von der Möglichkeit der Verkehrsreduzierung abhängig (s. auch Kap. 4.5.2).

Zahlreiche kleinteilige Strukturmängel und Substanzschäden (s. Plan Nr. 08) finden sich auf öffentlichen und öffentlich einsehbaren Privatflächen. Bei den Strukturmängeln handelt es sich um störende räumliche Ausweitungen, ungegliederte Grundstücksverhältnisse, nicht ablesbare Nutzungserfordernisse bzw. -Zulässigkeiten und augenscheinlich fehlenden Sichtschutz. Substanzschäden in den befestigten Oberflächen stören zudem nicht nur jeweils das Stadtbild, sondern bedeuten auch direkte Nutzungsgefährdungen, Funktionsmängel und indirekte Sicherheitsrisiken.

Straßen- und Wegeoberflächen mit Mängeln und Schäden von mittlerem bis großem Umfang sind in Plan Nr. 08 (S. 52) für die Straßen Am Markt -

Ostseite, Große Mühlenstraße, Jerusalem-Lohne, sowie in Teilbereichen der Großen Hinterlohne und der Doornkaatlohne ausgewiesen, des Weiteren für die „Markt“ genannte mittlere Teilfläche auf der Südseite des historischen Marktplatzes.

In der Straße Am Markt - Ostseite sind vor allem die Nebenanlagen altstadt- und funktionsgerecht zu gestalten. Die bestehenden Abläufe wie Grundstücks-/Gebäudeerschließung, Fortbewegen und Parken sind neu zu strukturieren. Die Oberflächenbefestigung von Neben- und Fahrbahnenflächen sind sanierungsbedürftig.

In der Großen Mühlenstraße sind zwischen Markt und Kleiner Mühlenstraße die bestehende Ausbauart und die Oberflächenbefestigungen zu sanieren. Eine zukünftige Mischnutzung des Bereichs verlangt eine passende Gestaltung des Straßenraums.

Die Jerusalem-Lohne mit anschließenden Flächen am Ostende dient nicht nur der rückwärtigen Erschließung der Gebäude an der Osterstraße, sondern auch der Zu- und Abfahrt von Stellplätzen und als Durchgang zur Kleinen Mühlenstraße. Eine zukünftige Nutzungsverdichtung im Blockinnenbereich wird zusätzliche Belastungen der Jerusalem-Lohne erzeugen. Der Ausbau und die Oberflächenbefestigung sind grundsätzlich erneuerungsbedürftig.

Die Große Hinterlohne und die Doornkaatlohne sind abschnittsweise in sehr schlechtem Zustand. Für zunehmenden Erschließungsverkehr bei Nutzungsverdichtung auf der Ostseite und besonders im Doornkaat-Areal ist insgesamt eine ausreichende Ausbaubreite für Kfz-Verkehr, Radfahren und Gehen zu berücksichtigen.

Die Mittelfläche „Markt“ (zwischen Torfmarkt und Blücherplatz) beherbergt Markt- und Veranstaltungsgeschehen (s. Plan 01, S. 9). In dieser

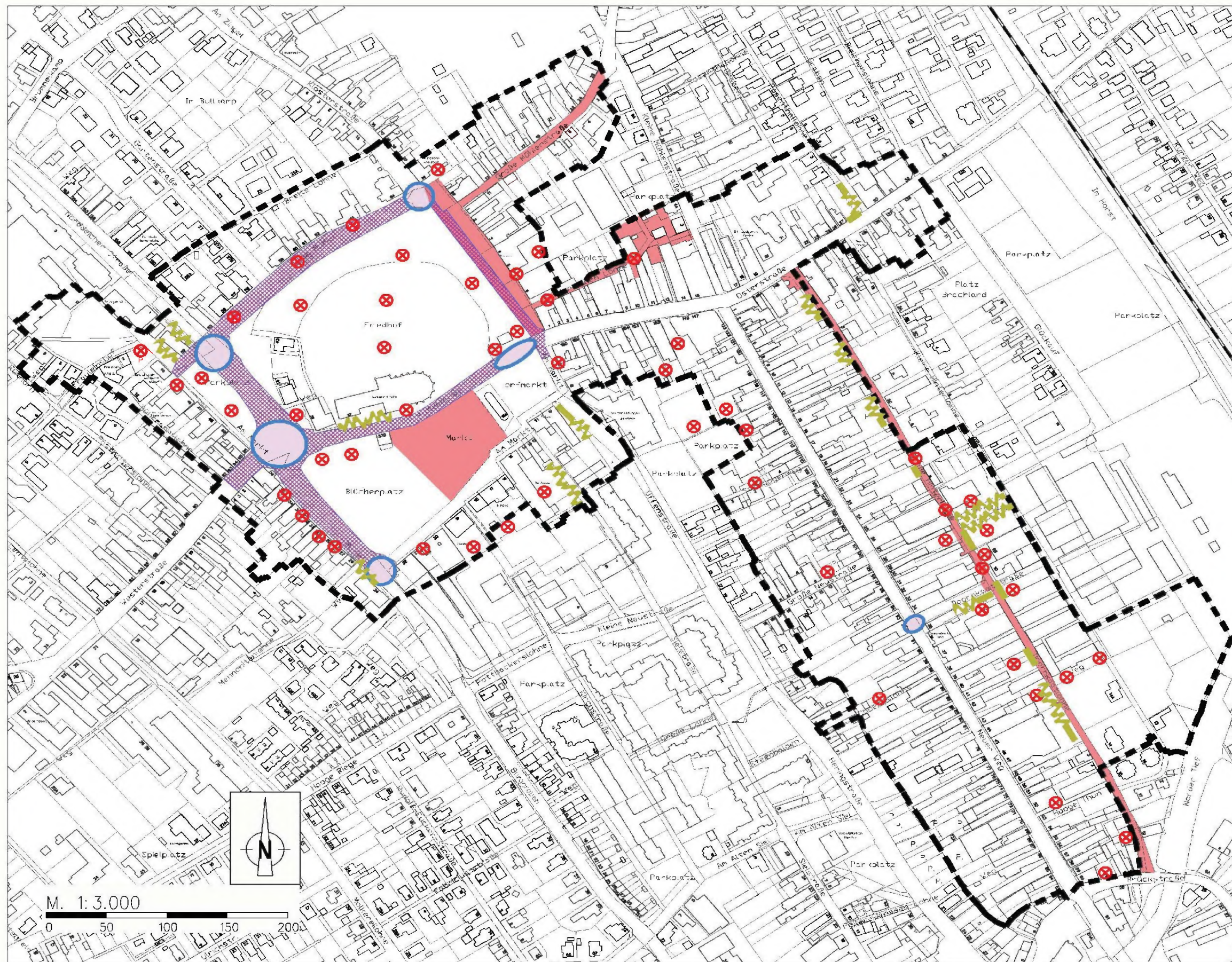
Funktion ein traditionell eigenständiger Teilbereich des historischen Marktplatzes, bedarf die Fläche einer funktions- und denkmalgerechten Oberflächengestaltung. Die bestehende Pflasterfläche ist in Konstruktion und Material in schlechtem Zustand.



Bild 22: Jerusalem-Lohne n. Westen



Bild 23: Nebenanlagen Am Markt Ost



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Freiraum-/Verkehrs- flächen - Zustände

(Grundlagen: Bestandsanalyse v. 15.06.09 und
Stellungnahme Stadt Norden v. 26.02.14)

-  Strukturmängel und
Substanzschäden
-  Störung des
Raumgefüges
-  Verkehrsraum
überdimensioniert
-  Verkehrsflächen
zu breit / ungegliedert
-  Oberflächen mit
mittleren bis umfangreichen
Mängeln und Schäden
(Stadt Norden, 26.02.14)

Plan 08

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

Juni 2009 / Februar 2014

3.3.6 Ungenutzte Potentiale

Am Markt bestehen beispielsweise an der Nordseite Grundstücke mit Tiefen bis zu 45 m (östlich Gartenstraße), die rückwärtig nicht bebaut sind, obwohl sie von der Breiten Lohne erschlossen werden könnten. An der Ostseite des Marktes öffnet sich hinter den Gebäuden der (ehemaligen) Post und des Soltau-Verlages eine große Teilfläche, die durch Zufahrten vom Markt, z. B. Jerusalem-Lohne, und von der Oster- und der Großen Mühlenstraße angebunden ist. Der gesamte Innenbereich zwischen Markt und Kleiner Mühlenstraße sowie Oster- und Großer Mühlenstraße (Blockinnenfläche nicht im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet) bietet sich für eine innerstädtische Verdichtung an. Die freien Grundstücke an der Südseite der Großen Mühlenstraße könnten in das Innenkonzept eingebunden werden (s. Plan 06, S. 37).

Die große Fläche des historischen Marktplatzes als Mitte der Stadt stellt auch selbst ein besonderes Potenzial dar. Die Nutzungen und Bebauungen haben sich seit der Entstehung mehrfach verändert (siehe dazu E. Pühl: Freiraumhistorisches Gutachten, 1993). Heute fehlen beispielsweise die Gebäude Am Markt Nr. 42 und Nr. 44. Von der großen Andreaskirche und von dem Dominikanerkloster gibt es keine sichtbaren Baulichkeiten mehr. Der Pavillon mit Touristikbüro und Café wurde erst vor 30 Jahren gebaut; zuvor existierte auf dem Blücherplatz ein Musikpavillon.

Die Grundstücke an der Ostseite des Neuen Weges reichen mit ca. 65 m Tiefe bis an die Große Hinter- bzw. an die Doornkaatlohne. Zu einem Viertel sind die Flächen rückwärtig bebaut, zu einem weiteren Viertel als Stellplatzflächen befestigt. Die Freiflächen können auch einer Verdichtung zugeführt werden, zahlreiche Lohne und Gebäudeseiten-Abstände ermöglichen den Durchgang zur Fußgängerzone.

Westseitig des Neuen Weges betragen die historischen Grundstückstiefen ca. 75 m – bis zum ehemaligen Sielzug. Durch Abbruch eines Großteils der kleine-

ren Altbebauung entlang der Hering- und Uffenstraße wurden die Grundflächentiefen um weitere 30 bis 35 m verlängert.

Die so entstandenen Freiflächen wurden zur zweispurigen Durchgangsstraße hin nicht neu bebaut. Soweit von dort zugänglich und nicht als Gartenflächen genutzt, wurden hier rückwärtige Parkplätze für die Einrichtungen an der Neuen Straße geschaffen. Mit der Abstufung der Hering- und Uffenstraße zur innerstädtischen Erschließungs- und Sammelstraße sind Neuordnungen auf den Freiflächen für eine sinnvolle Verdichtung (Wohnen) sowie notwendige gebäudenahen Grünflächen und Kfz-Stellplätze möglich.

Östlich der Großen Hinterlohne – nördlich der Doornkaatstraße – bieten sich weitere großteils begrünte Freiflächen für Wohn- und Mischbebauung an. Ein besonderes Potential stellen die erhaltenswerten Industrie- und Gewerbebauten der Spirituosenfabrik Doornkaat an der Doornkaatlohne dar. Außer der Norder Energiezentrale und einer Museumseinrichtung sind seit der Betriebschließung keine neuen Nutzungen eingebracht worden, obwohl die Immobilie sich für Betriebe unterschiedlichster Größe anbietet und somit innerstädtische Arbeitsplätze geschaffen werden könnten. Der gesamte Bereich östlich der Großen Hinter- und Doornkaatlohne – zwischen Osterstraße und Norder Tief – wird durch die innerörtliche Erschließungs- und Sammelstraße Im Horst verkehrsgünstig an die Ortsumgehung B 72 angebunden.



Bild 24: Doornkaatstraße

4.0 Sanierungsplanung

4.1 Räumliches Konzept

Die Altstadt-Bereiche Markt, westliche Osterstraße und Neuer Weg bilden mit ihren besonderen Baustrukturen das räumliche Zentrum der Innenstadt Nordens. Die Randbebauungen fassen mit geschlossenen Fassadenreihen den rechteckigen Platzraum bzw. die Straßenräume ein. Rückseitig der Randbebauungen bilden die freien Grundstücksflächen große Freiraumpotenziale.

Marktplatzfläche

Die Großfläche Markt ist vierseitig von trauf- und giebelständigen Gebäuden in mehrheitlich zweigeschossiger Bauweise umschlossen. Elf Straßen durchdringen die Linien der Baufronten. Vier Fahrbahnen erschließen an den vier Platzseiten die Fronten der Randbebauungen. Die Mittelfläche des Marktplatzes wird von der Querverbindung Osterstraße-Westerstraße (Mittelmarkt) erschlossen.

Mit dem Abrücken der (südlichen Verlängerung der) Norddeicher Straße von den Häuserfronten an Westseite und den nördlichen Verlängerungen der Fahrbahnen Sielstraße und Kirchstraße als ablesbare Wege im Platzpflaster wird die Großfläche des Marktes in fünf Teilbereiche gegliedert, die jeweils unterschiedliche Gestalt zeigen und auch verschiedenen Nutzungen dienen (siehe auch Dr. Ing. E. Pühl: „Marktplatz Norden, Freiraumhistorisches Gutachten“).

Diese räumliche Struktur ist historisch gewachsen und als solche – auch aktuell funktionierend – zukünftig zu sichern. Bauliche Veränderungen an Fahrbahnen, Straßen und Wegen sind nur in den vorgegebenen Trassen durchzuführen. Eventuelle Veränderungen der Nutzungsmöglichkeiten auf den Markt dürfen die historische überkommene Gliederung der charakteristischen Teilbereiche und deren charakteristische Topografie nicht beeinträchtigen.

Die verschiedenen Bereiche des Marktes sind durch Straßen und begleitende Baumalleen sowie durch Wegeführungen und in Form baumbepflanzter Flächen strukturiert. Die raumbildenden Baumanordnungen gewähren bestimmte geplante Sichtbeziehungen. In den Planungsempfehlungen des Freiraumhistorischen Gutachtens (s. unten Karte 04) ist die schützenswerte Architektur des Marktes aufgezeigt. Die historische Grundlage der beschriebenen Markt-Topografie belegt der Lageplan des Ingenieurs P. E. Müseler von 1805 (s. Karte 05, S. 92).

Straßenflächen am Markt

Die mittelalterliche Struktur des Altstadtareals – Dichte auf engem Straßenraum – ist gekennzeichnet durch schmale und tiefe Grundstücke, geschlossene Bebauungen entlang der Straßen und Wege sowie kaum offene Grundstücksräume.

Im Bereich des historischen Marktes stören die untypisch großen Straßenflächen an der West- und an der Nordseite, insbesondere im Kreuzungsbereich Westerstraße – Mittelmarkt – Am Markt Westseite. Notwendig wird eine Verkleinerung der befestigten Verkehrsflächen in der Breite. Südlich der Ludgerikirche fehlt die räumliche Abgrenzung zur Mittelmarkt-Straße – auch für die Wahrnehmung des besonderen Kirchenareals. Hier fehlt die historische Kirchhofmauer mit Osterpoort. Das Freiraumhistorische Gutachten von Dr. Pühl zeigt die möglichen Reduzierungen für die Trassenbreiten auf (s. Plan 09, S. 64).

Karte 04

Markt-Randbebauung

Die bebauten Grundstücke entlang der Marktplatz-Flanken weisen in der Tiefe rückwärtig der Gebäude - außer in den Innenecken der Straßeneinmündungen - mehrheitlich freie Flächen auf. An der Nord- und an der Nordwestseite (nördlich der Westerstraße) bestehen zu diesen Flächen noch die rückwärtigen Erschließungswege wie Breite Lohne (zur Zeit gesperrt) und die Bührmannslohne. An der Ost-, Süd- und an der Südwestseite südlich der Westerstraße des

Marktes sind solche früheren Zugangsmöglichkeiten noch räumlich nachzuvollziehen.

Die Freiräume an den Gebäuderückseiten bieten – neben der Freiflächennutzung durch Bewohner – weitere Entwicklungsmöglichkeiten z. B. für die Vergrößerung der Gebäudetiefe wie auch – evtl. in Verbindung mit einer rückwärtigen Erschließungsstrasse – für Neubauten, ggf. auch als grundstücksübergreifende Querbebauungen. An allen vier Marktseiten begünstigen die charakteristischen Gebäudezwischenräume und Löhnen die Nutzung der rückwärtigen Gebäudeteile wie auch die Erschließung der hinteren Grundstücksbereiche.



Planungsempfehlung, Freiraumhistor. Gutachten, Dr. Ing. E. Pühl 1993

Fräuleinshof

Der sogenannte Fräuleinshof, ehemals Standort einer Klosteranlage, stellt vierseitig gefasst einen eigenständigen Raum dar. Den mehrgeschossigen Bauten an der Nordwest-, Ost- und Südseite stehen eingeschossige Gebäude an der Nord- und Westseite gegenüber. Die Ausbildung der inneren Freifläche mit Grün und hohen Bäumen fasst die unterschiedlich hohen Platzwände in einem Hofraum zusammen. Die Erhaltung der begrünten Innenfläche ist deshalb für eine eigenständige Wahrnehmung des charakteristischen Fräuleinshofes Voraussetzung.

Soweit rückwärtige freie Grundstücksflächen dort an öffentliche Erschließungen grenzen, z. B. Ruthörn oder Bührmannslohne sind die Grundstücksgrenzen mit raumbildenden Elementen wie Hecken, Zäune und Mauern zu markieren, denn der stadträumliche Charakter der historischen Altstadt ist durch die raumbegrenzenden Trennungen von öffentlichen und privatem Raum geprägt.

Fräuleinshof-Zugang

Dementsprechend stellt die zukünftige Verdichtung bzw. räumliche Ausformung des Zugangsbereiches zwischen Markt und Fräuleinshof – im Bereich der Grundstücke Markt 50 und 52 bis Fräuleinshof 1 und 2 – eine notwendige räumliche Abschießung des Gesamtbereiches Fräuleinshof dar. Seitliche Einfassungen des Straßenraums sollten ein Tor bilden als Eingang zu dem besonderen Raum Fräuleinshof.

Neuer Weg - Lohnen

Der Neue Weg als Hauptweg zwischen Markt und Hafen zeigt auf der ganzen Länge vorrangig die (historischen) schmalen aber sehr tiefen Grundstückszuschnitte. Zwischen den mehrheitlich giebelständigen Gebäuden bestehen in den meisten Fällen Abstandsräume von ca. 50 cm bis 150 cm, vereinzelt auch breiter (Brandwand-Tüschchen, Traufgassen, Lohnen). Soweit möglich werden – bzw. wurden – die Lohnen auch als Erschließungsgänge zu seitlichen Gebäudeeingängen und besonders als Verbindungsweg zu den rückwärtigen Grundstücksflächen und den dortigen Gebäudeteilen genutzt. Die gleichen Bebau-

ungsstrukturen befinden sich im westlichen Teil der Osterstraße und im östlichen Teil der Westerstraße. Bezüglich Erhalt und zukünftigen Umgang mit den Löhnen gilt die „Denkmalpflegerische Zielplanung“ Kap. IV (von Th. Dorsch/M. Wenz, 2003).

Mindestens die Hälfte aller Löhnen und Gebäudeabstandsräume sind derzeit zum Neuen Weg hin mit Türen oder permanent abgeschlossen. Soweit einsehbar, sind dort vielfach bauliche Mängel und Schäden und gleichzeitig weniger entwickelte Nutzungszustände zu finden. Andererseits bieten die Löhnen gute Voraussetzungen für die Anpassung der Gebäude an heutige bzw. zukünftige Nutzungsanforderungen – z. B. bezüglich Belichtung, Belüftung, Zugang oder Durchgang sowie als Abstellfläche.

Löhnen von Breiten ab 2,00 m ermöglichen den Nutzern sogar die Zufahrt seitlich des Gebäudes von oder zu den hinteren Grundstücksbereichen.

Neuer Weg Westseite

Auf der Westseite des Neuen Weges sind die tiefen Grundstücke zur Hälfte oder bis zu Dreiviertel bebaut. Hier befinden sich neben Kfz-Stellplätzen und Erschließungswegen größere zusammenhängende Grünflächen. Diese sind als Potenzial für zukünftige bauliche Nutzungen in Verbindung mit Grünfreiräumen anzusehen, z. B. Terrassen, Balkone, Gartenhäuser, Garagen etc. Die Grundstücke am Neuen Weg schließen an die Rückseiten der Anlieger-Grundstücke entlang der Herings- und der Uffenstraße an. Diese sind heute vielfach unbebaut und werden als Kfz-Stellflächen genutzt. So bestehen zwischen der Westseiten-Bebauung am Neuen Weg und der Heringstraße zusammenhängende Freiflächen zwischen 50 und 80 Meter Tiefe. Eine Wiederbebauung der freien Abschnitte an der Hering- und auch an der Uffenstraße im Sinne der Verdichtung in der Innenstadt würde freie Innenräume für Sekundärnutzungen (Stellplätze, Grünflächen etc.) belassen (s. Kap. 4.2).

Neuer Weg Ostseite

Auf der Ostseite des Neuen Weges begrenzen die Große Hinterlohne und die Doornkaatlohne die Grundstückstiefen auf ca. 65 m. Die vorhandenen rückwärtigen Freiflächen sind mehrheitlich als Kfz-Stellflächen ausgebaut. Auch diese Grundstücksflächen begünstigen eine zeitgemäße Ausrichtung z. B. von Wohnnutzung nach hinten wie auch rückseitige bauliche Erweiterungen.

Offene Räume

Besondere räumliche Störungen stellen die zur Doornkaat- und Hinterlohne offenen parzellenübergreifenden Stellplatzflächen rückwärtig der Straßenbebauung dar. Zumal auch deren Rückfronten wenig Gestaltqualität enthalten, sind hier räumliche Abgrenzungen zu den Löhnen erforderlich.

Doornkaat-Areal

Das größte Freiraumpotential für die zukünftige Innenstadtentwicklung bieten die Flächen zwischen Im Horst (Innenstadtring-Teilstück) und Große Hinterlohne. Hier sind im nordwestlichen Bereich bereits großflächige Nutzungen angesiedelt. Die Doornkaat-Grundflächen und die dortigen Produktionsgebäude östlich der Großen Hinterlohne und der Doornkaatlohne stellen ein zukunftsträchtiges Potenzial für großflächiges Gewerbe und öffentliche wie private Dienstleistungen dar. Die Flächen zum Norder Tief hin bieten sich für qualitätsvolle Wohnbebauung an. Die entsprechende Entwicklung des Areals und seine Einbindung in den Fußgängerzonen-Raum würde die schlauchartige Ausbildung des Neuen Weges aufbrechen (s. Abb. 04, S. 70).

Osterstraße

An der Osterstraße, zwischen den Einmündungen Neuer Weg und Am Markt, besteht die gleiche enge und tiefe Bebauung wie am Neuen Weg. Allerdings gibt es nur noch auf der Südseite kleine rückwärtige Grundstücksfreiräume, die im Wesentlichen bereits als Kfz-Stellflächen genutzt werden und über die Löhnen von der Osterstraße her erschlossen sind.

Auf der Nordseite der Osterstraße begrenzt eine Querstraße rückseitig die Grundstücke, die „Am Markt“ adressiert ist und auch „Jerusalem-Lohne“ genannt wird (s. dazu Abb. 07, S. 76). Freiflächen für eine weitere bauliche Verdichtung im Zentrum befinden sich im rückwärtigen Kernraum zwischen den Bebauungen an der Kleinen Mühlenstraße und Am Markt. Die dortigen Flächen stellen für zusätzliche Innenstadtbauungen ein wertvolles Potenzial zur Deckung des Bedarfs für innerstädtisches Wohnen oder großflächige Nahversorgung, zentrale öffentliche Einrichtungen wie auch Kfz-Parken dar (s. Plan 09, S. 64).

Die bis zu ca. 75 m tiefen Grundstücke an der Nordseite der Osterstraße - zwischen Kleiner Mühlenstraße und Bleicherslohne - weisen eine in 3 Blöcke gegliederte dichte Bebauung auf, unterteilt durch die Brachfläche in Höhe Rosenthallohne und die Freiräume im Bereich der kirchlichen Bauten Nr. 20 und 21. Eine konzipierte Straßenführung über die Freiflächen der Grundstücke Osterstraße 20 und Kleine Mühlenstraße 23 würde die Verlängerung des verkehrsberuhigten Bereiches vom Markt bis Osterstraße Nr. 19 ermöglichen. Gleichzeitig könnte der rückwärtige Grundstücksbereich hinter der katholischen Kirche direkt angebunden werden (s. Plan 12, S. 105).

Große Mühlenstraße – südlicher Abschnitt

Auf der Nordseite des Straßenzuges weisen die ca. 25 bis 50 m tiefen Grundstücke zum Teil bis zu 60 % große rückwärtige Freiflächen auf, die als Parkplätze oder Grünflächen genutzt werden. Durch zahlreiche unterschiedlich große Gebäudezwischenräume sind die Freiräume für zukünftige -eventuell höherwertige- Nutzungen von der Straße aus gut zu erreichen (s. Plan 09, S. 64).

Auf der Südseite sind die Grundstücke zwischen Nr. 7 und 11 nicht bebaut. Die Flächen gehen rückseitig in den Freiraum des Blockkerns zwischen Kleiner Mühlenstraße und Am Markt – Ostseite über. Sie können im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Strukturverbesserung des Blockkerns baulich entwickelt werden.

Blockinnenfläche zwischen Markt und kl. Mühlenstraße

(nicht im Sanierungsgebiet)

Unter Berücksichtigung der bestehenden Einrichtungen der Deutschen Telekom ist hier eine bauliche Verdichtung in zwei Zonen zu gestalten. Lückenbebauungen entlang der Straßenzüge Große und Kleine Mühlenstraße sowie rückwärtige Neubauten an allen vier Seiten der Blockinnenfläche (Randzone) sind in einem ersten Schritt aktuell umzusetzen.

Eine weitergehende Umnutzung auch des inneren Karees (Innenzone) kann nur in eventueller Nachfolge der derzeitigen Telekom-Nutzungen geschehen. Die dafür notwendige Erschließung ist in einer Strukturplanung frühzeitig festzulegen (s. dazu Abb. 07, S. 76).

Räumliche Störungen

Weiteren offenen Grundstückssituationen fehlen raumbildende Abschlüsse zu den öffentlichen Flächen. Soweit hier keine Gebäude entstehen können, sind die Raumabschlüsse durch Mauern, Zäune, Hecken, Baumreihen etc. herzustellen. Anzuführen sind:

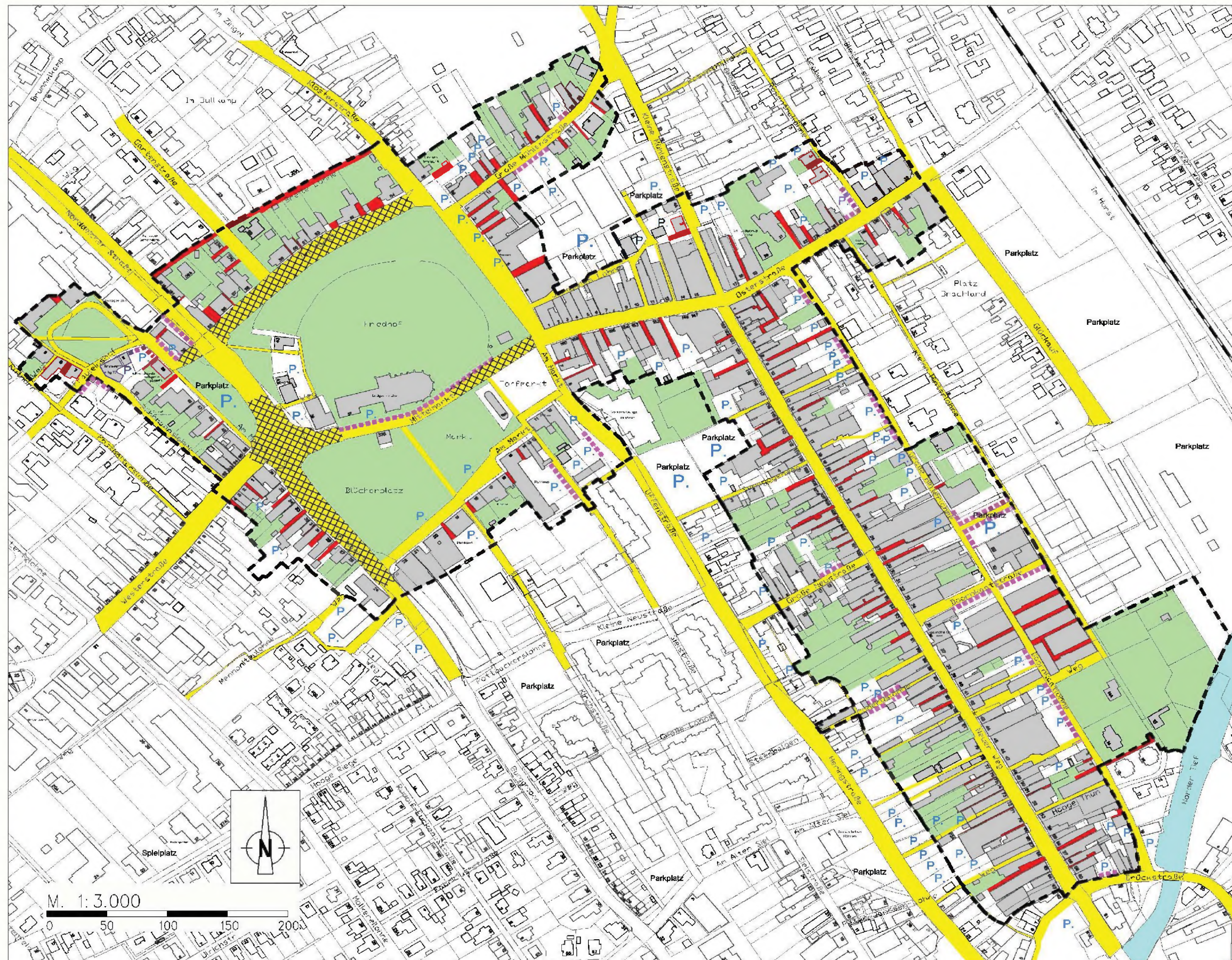
- Rathaus-Innenhof zur Sielstraße,
- hinteres Polizeigrundstück gegen Uffenstraße,
- Parkplatz mit Durchfahrt zwischen Großer und Kleiner Hinterlohne,
- ehemaliges Doornkaat-Firmengelände zur Doorkaatstraße,
- Privatflächen/Stellplätze zur Coneruslohne,
- Brachfläche zwischen Neuer Weg 60 (Rückseite) und Brückstraße 2

Eine besondere raumgestalt-störende Situation bilden die offenen Rückseiten der Gebäude Neuer Weg Nr. 114 bis 116 zu den Kfz-Stellplätzen hin. Die befestigten Flächen verlaufen hier gegen die unattraktiven Fassaden. Die räumliche Abgrenzung einer privat genutzten eventuell begrünten Abstandszone ist im Zuge einer Modernisierung der rückwärtigen Gebäudezone angebracht. Alternativ bietet dieser dreiseitig umschlossene östliche Parkplatzteil eine Möglichkeit zur Strukturverbesserung am nördlichen Neuen Weg für Gewerbe, Wohnen und Naherholung an.

Vergleichbare Einzelsituationen bestehen auch an anderen Teilen des Neuen Weges, wo offene Freiflächen, insbesondere Kfz-Stellplätze, an nicht entwickelte bzw. nicht ausgebaute Gebäuderückseiten stoßen.



Bild 25: Rückansichten und Freiflächen Neuer Weg Nr. 115 und 114



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Räumliches Konzept

-  Gebäude-Bestand
-  Gebäudezwischenraum
Lohne oder Traufgasse
(nicht öffentlich) : erhalten
-  Straßenraum, Wegefläche
(öffentlich) : festgesetzt
-  Verkehrsfläche verkleinern
-  Bildung von Raumkanten
mit Gebäuden, Mauern
oder Grün
-  Grünflächen
(öffentlich u. privat) :
geschützt oder erhaltenswert
-  Grenze Sanierungsgebiet
-  KFZ-Stellplätze öffentlich / privat
(Bestand)

Plan 09

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

Februar 2013

4.2 Nutzungskonzept

Die Bauten der Altstadt stehen mehrheitlich unter Denkmalschutz NDSchG § 3, (2) + (3) oder sind denkmalwürdig, stadtbildprägend und aus kulturellen Gründen besonders erhaltenswert. Die Bauten können auch heute noch vielfältige Nutzungen aufnehmen. Insgesamt stellt dazu die historische Innenstadt ein gutes Beispiel für einen zeitgemäßen lebendigen Stadtkern dar.

Altstadtbereich

Der Erhalt der kulturhistorisch wertvollen Bereiche erfordert einen sensiblen Umgang mit den überkommenen Baustrukturen und der vorhandenen Baubsubstanz. Beeinträchtigungen oder gar Zerstörungen zugunsten neuer Nutzungsansprüche dürfen nicht stattfinden. Andererseits benötigt ein lebendiger Stadtkern eine breite Mischung aus Wohnungen, Arbeitsplätzen, Versorgungsangeboten, Erholungszonen und infrastrukturellen Einrichtungen. Großflächige oder emissionsträchtige Nutzungen eines - einer Innenstadt zuzuordnenden - Angebotes können in der historischen und erhaltenswerten Baustruktur Nordens nicht untergebracht werden. Sie sind aber in der Nachbarschaft zur Altstadt zu platzieren, um so die erstrebenswerte Qualität urbanen Lebens im Stadtkern zu gewährleisten (s. Kap. 4.1: Doornkaat-Areal, S. 55).

Nutzungszonen

Im Sanierungsgebiet Altstadt und in dessen unmittelbarer Umgebung sind verschiedene Potenzialbereiche für unterschiedliche Nutzungen aufzuweisen. Baubestand, Freiräume und Erschließungsstruktur lassen die Einteilung von 5 Nutzungszonen zu, wie in Plan Nr. 10, Seite 68, aufgezeigt wird.

Die Nutzungszonen sind nicht grundstücksbezogen abgegrenzt, sondern zeigen schwerpunktmäßig die möglichen Nutzungsbereiche auf. Genauere Festsetzungen und Abgrenzungen sind in der Bauleitplanung vorzunehmen.

Zone I (rosa) umfasst die historisch gewachsenen Altstadtbereiche mit denkmalgeschützter und erhaltenswerter Substanz. Hier sind vielfältige Angebote einer Fußgängerzone und Hauptgeschäftsstraße vorrangig in den Erdgeschosszonen vorhanden. Die Obergeschosse eignen sich für Wohnen und auch für Dienstleistungen.

Zone II (orange) kann alle Nutzungen aufnehmen, die das Angebot der Zone I ergänzen, wie Handel, Dienstleistung und nicht störendes Handwerk. In diesem Bereich sind auch qualitativvolles Wohnen und Grünflächen angesiedelt; die Flächen sind mit dem Kfz anfahrbar und bieten Parkplatzflächen für Nutzer, Kunden und Besucher.

Zone III (lila) ermöglicht großflächige Einrichtungen für Handel, Dienstleistungen, nicht störende Produktion und infrastrukturelle Versorgung wie auch für stärker frequentierte Kultur- und Freizeitangebote. Hier sind großflächige Einheiten für Kfz-Parken angeordnet, die direkt von außerhalb des Stadtkerns anzufahren sind.

Zone IV (rot) eignet sich vorrangig für qualitativvolles Wohnen unmittelbar im Stadtkern, in verdichteter und in aufgelockerter Form.

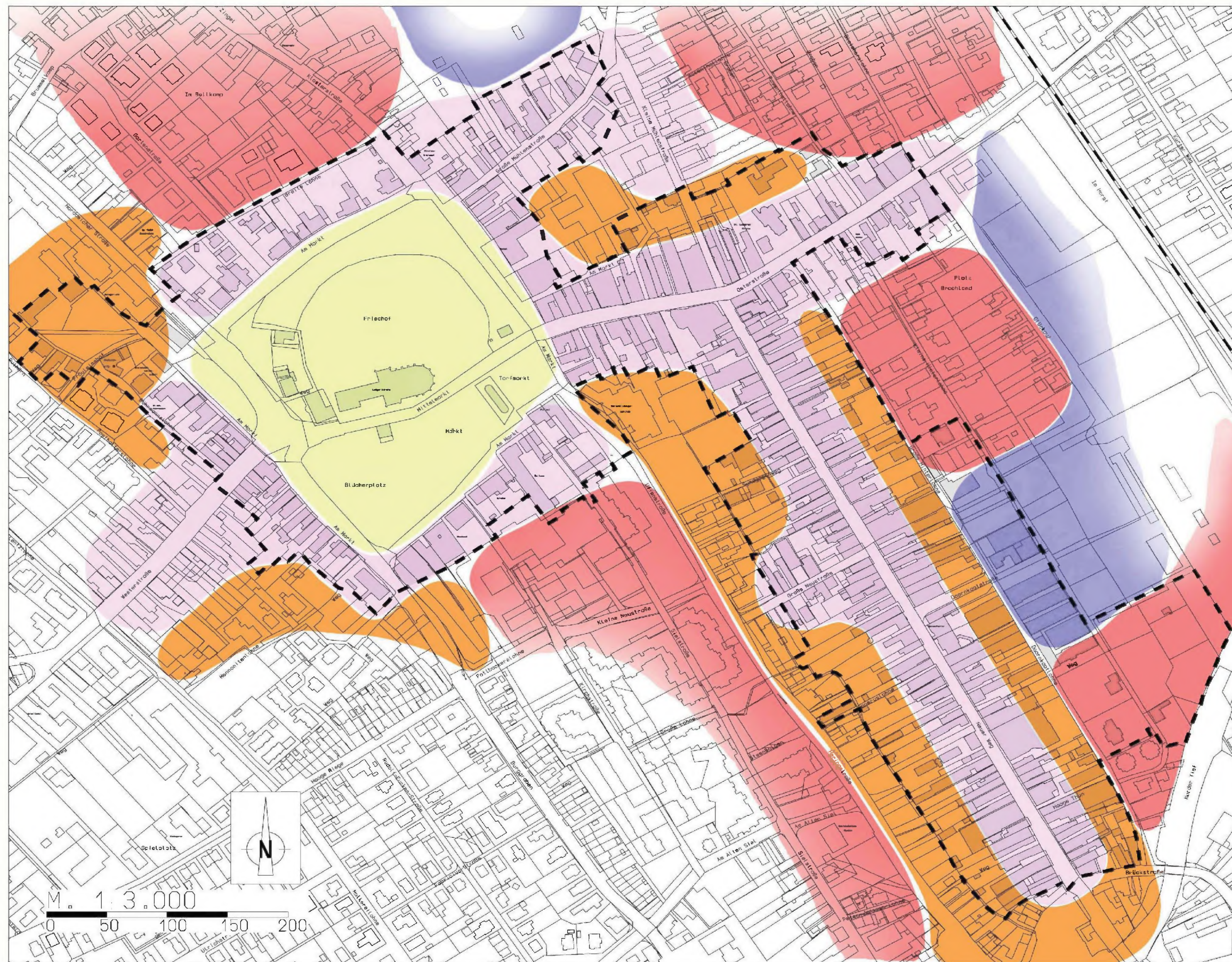
Zone V (gelb) umfasst den Innenbereich des historischen Marktes. Dieser zentrale Stadtraum beherbergt neben Baulichkeiten der Kirche, der Stadtverwaltung, der Polizei und des ÖPNVs die Flächen für Märkte und Freiluftveranstaltungen. Teilflächen sind für zentrales Innenstadt-Parken vorbehalten. Die großen Grünbereiche bieten qualitativvolle Naherholung im Stadtkern an.

Die im sensiblen Altstadtbereich nur eingeschränkt möglichen Nutzungen werden in den angrenzenden Nutzungsbereichen ergänzt. Des Weiteren nehmen die unterschiedenen Nutzungszonen in der unmittelbaren Nachbarschaft den qualitätsbeeinträchtigenden Veränderungsdruck von den geschützten und er-

haltenswerten Altbauten, der von aktuellen Erwartungen aus Wohnen und Gewerbe ausgeht. So kann die wertvolle Bausubstanz adäquat zu Struktur, Größen, Material und Gestalt nachhaltig genutzt werden.



Bild 26: Wohn- u. Gewerbenutzung, Neuer Weg 83



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Nutzungskonzept

Nutzungszonen

- I  Historische - Altstadt -
verträgliche Nutzungen
- II  Altstadt - ergänzende
Nutzungen
- III  Großflächige
Nutzungen
- IV  Stadtkern
Wohnnutzungen
- V  Besondere Nutzungen
des historischen Marktes

Plan 10

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

Februar 2013

Südlicher Stadteingang

Die Entwicklung des sogenannten Bereichs „Südlicher Stadteingang“ mit Einkaufs- und Dienstleistungszentrum „Norder Tor“, Wohnen am Wasser und Zukunftsbahnhof stabilisiert nachhaltig den räumlichen Bestand und die Funktion der Fußgängerzone Neuer Weg (s. Abb. 02, S. 43). Die in dieser Zone in unmittelbarer Nähe zur wertvollen Altstadt mit ihrer Hauptgeschäftsstraße entstandenen bzw. entstehenden Angebote und Funktionen erweitern das Angebot der Fußgängerzone. Der Südliche Stadteingang ist somit auch Beispiel für ergänzende Einrichtungen in den aufgezeigten Nutzungszonen III und IV (blau und rot).



Abb. 03: Südlicher Stadteingang, Nutzungsstruktur

Doornkaat-Areal

Das in vielen Teilen leerstehende oder nur gering genutzte Bauvolumen auf dem Doornkaat-Areal und die dazugehörigen Freiflächen ermöglichen eine Ausweitung und Verflechtung der kleingliedrig strukturierten Hauptgeschäftsstraße Neuer Weg. Siehe dazu Plan Nr. 06 Freiraumpotenziale auf Seite 37,

blaue Flächen. Hier kann die Fußgängerzone in der Breite vergrößert werden, um großflächige Gastronomie, kulturelle Angebote und frequenzstarke Dienstleistungseinheiten einzubinden. Nach Südosten können die Freiflächen qualitätsvolle Wohnbebauung am Norder Tief aufnehmen. Im Osten begrenzend verläuft die Straße Im Horst, Teil des innerstädtischen Erschließungsrings (siehe Plan 12 Verkehrskonzept, Seite 105) und gewährt die direkte Zufahrt von außerhalb. In dem von der Verwaltung der Stadt Norden erstellten „Gestaltungsplan Doorkaatgelände“ (Abb. 04) wird eine mögliche Nutzungsstruktur skizziert.

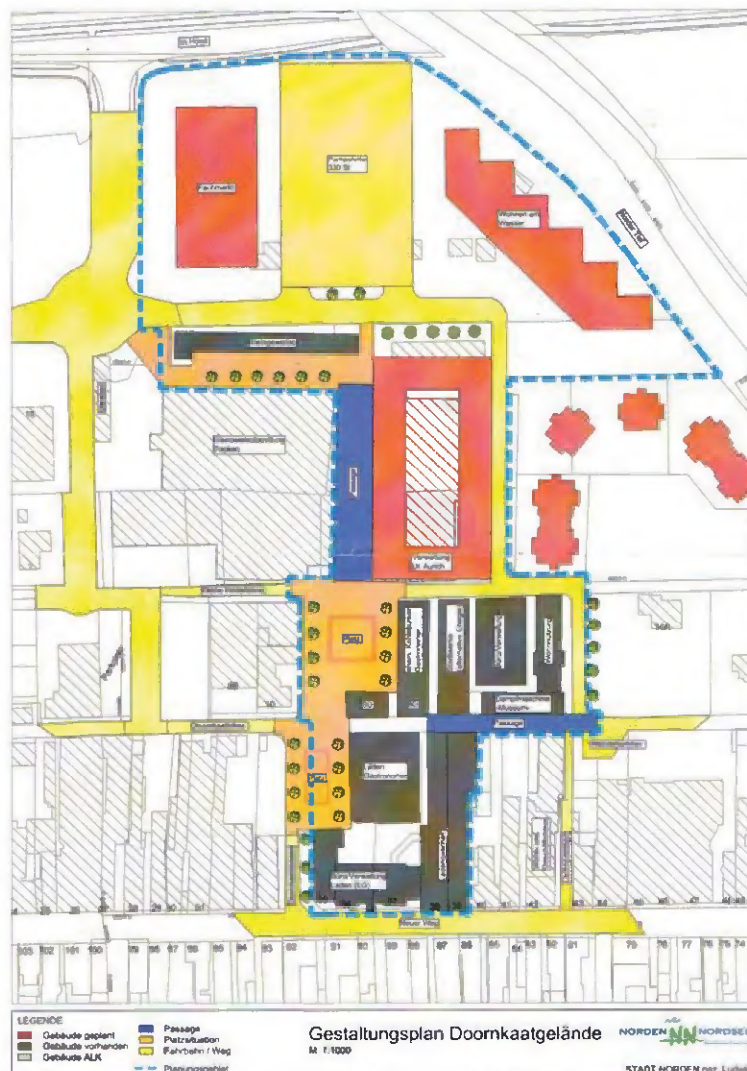


Abb. 04: Vorschlag zur Nutzungsstruktur im Doorkaat-Areal

Neuer Weg

Mehrheitlich die schmalen und langen Gebäude in der Nutzungszone I erfordern besonderen Aufwand bezüglich Zugänglichkeit und Belichtung. Soweit ausreichende Seitenabstände zwischen den Gebäuden bestehen, fördern diese die qualitätvolle Nutzung in der Tiefe der Erd- und besonders der Obergeschosse.

Wo ausreichende Zwischenräume fehlen, bedarf es besonderer architektonischer Überlegungen, wie z. B. Lichthöfe zur Belichtung der Gebäudemitte oder gemeinsame Nutzungsgrundrisse benachbarter Gebäude zwecks sinnvoller Erschließung und Belichtung der Obergeschosse. Wenn sich an den Gebäuderückseiten Freiflächen anschließen sind Terrassen und Freisitze möglich, in den Obergeschossen dann Loggien und Balkone.

Der Bestand an rückwärtigen Schuppen und Lagerhäusern z. B. auf der Westseite des Neuen Weges zeigt beispielhaft die Möglichkeit, intensiverer Nutzung der Langen Grundstückflächen auf. Die solitären Gebäude im Abstand zum Vorderhaus gewähren diesen ausreichende Belichtungsabstände. Gleichzeitig eignen sich die Hinterbauten selbst für qualitätvolles Wohnen, weil meistens an mindestens zwei Seiten belichtbar und zugänglich. Die rückwärtig verlaufenden Straßenzüge ermöglichen Zufahrten zum Gebäude und Stellplätze, bzw. Garagen direkt am Haus.

Für eine Strukturverbesserung auf den Grundstücken Neuer Weg 74 bis 76 sind in der unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Norden konzeptive Überlegungen für eine städtebauliche Lösung aufgestellt worden (s. Abb. 05).

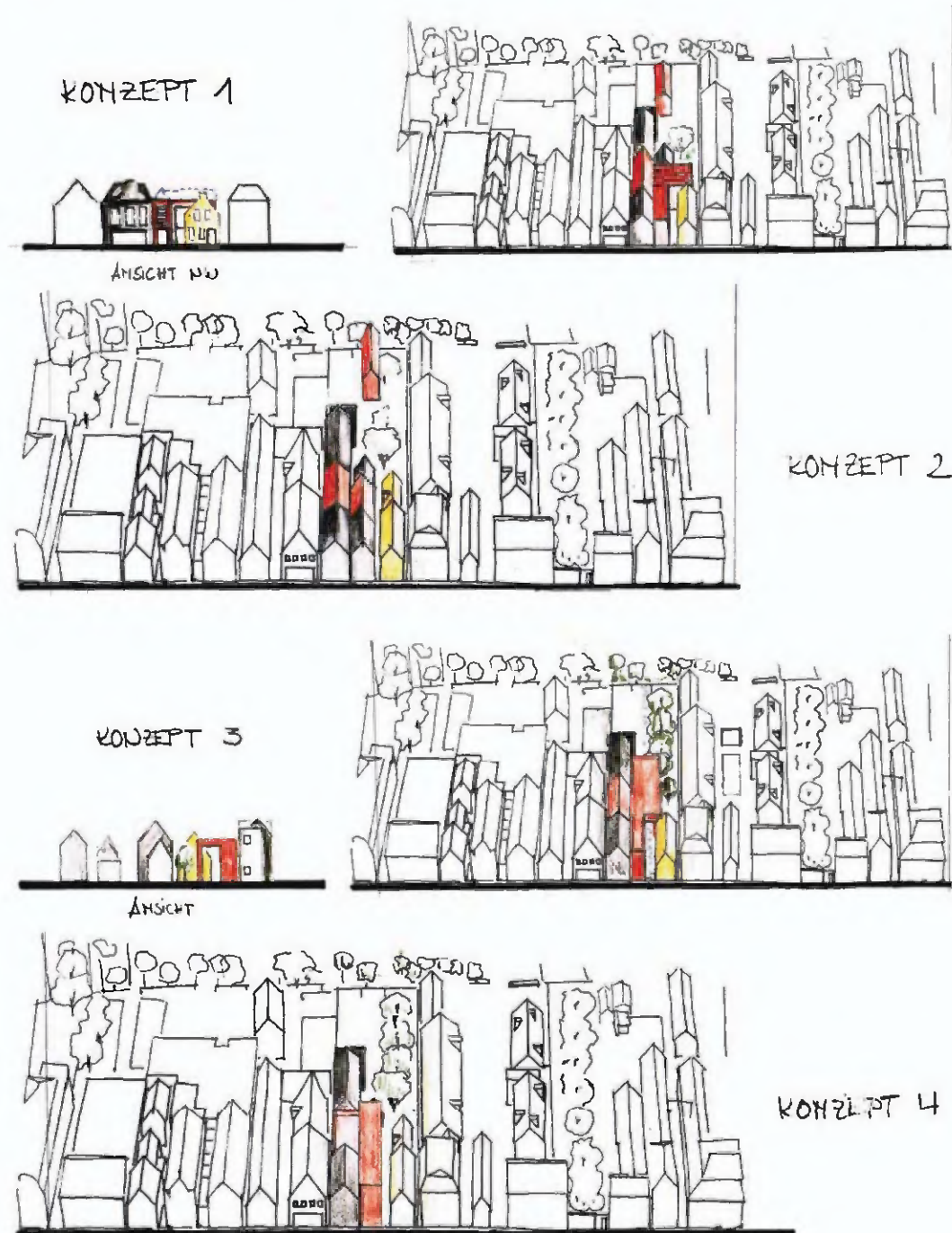
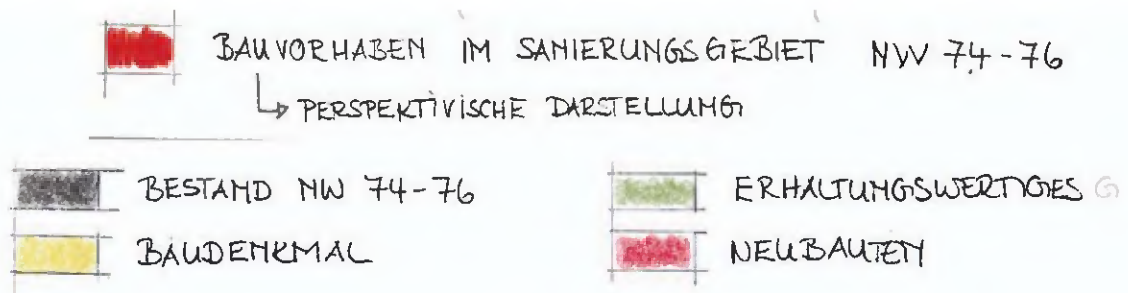


Abb. 05: Städtebauliche Konzepte für Neuer Weg 74 - 76

Weitere Aspekte der Grundstücksnutzung zeigt ein Nutzungsvorschlag in Abb. 06 auf, der Gebäudemodernisierungen für Nr. 74 und 75 jeweils vorn und in Nr. 76 gesamt vorsieht, einen Umbau in Nr. 74 B und vier Neubauten für Nr. 74 A, 75 C, 76 E sowie mit Bauteil D hälftig auf 75 und 76 aufzeigt, - dazu werden Stellplätze und grüne Erholungsflächen ausgewiesen.

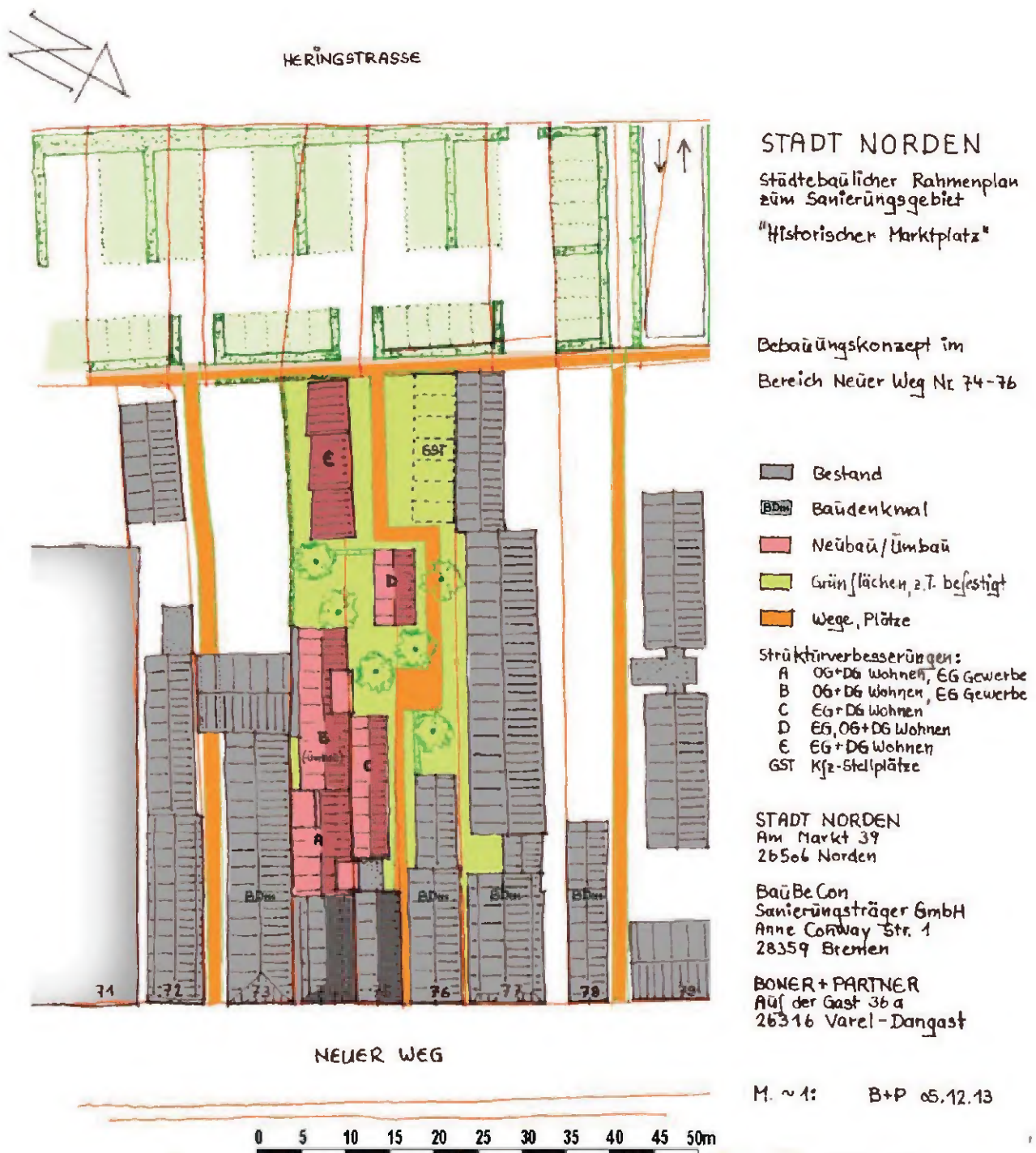


Abb. 06: Grundstück Neuer Weg 74 - 76, Nutzungsvorschlag

Markt

Rückwärtige Wohngebäude verbessern die Wirtschaftlichkeit der Grundstücksimmobilien in der Altstadt. Soweit auf denselben bzw. zugehörigen Fläche ausgewiesen, können in der Nutzungszone II (orange) weitergehende Voraussetzungen zur Sicherung der vorgelagerten Altbauten und ihrer zukünftigen Nutzung geschaffen werden.

Rückwärtig ergänzende Bebauungen – solitäre Gebäude oder Bestandserweiterungen – sind räumlich bemessen im Bereich Markt nur auf den Grundstücken an der Nordseite, an der Ostseite im Abschnitt Grundstücks-Nummern 2 bis 6 (z. T. auf angrenzenden Flächen) und an der Südseite im Abschnitt Grundstücks-Nummern 10 bis 15 und 19 möglich.

Die Markt-Innenfläche hat seit Entstehung viele Veränderungen erlebt. Die kulturhistorische Bewertung und die daraus abgeleitete denkmalpflegerische Zielsetzung verfolgen im Wesentlichen die Verminderung der derzeitigen verkehrstechnischen Nutzungen mit Reduzierung des Verkehrsaufkommens und den Rückbau der Verkehrsflächen. Zusätzliche bauliche Nutzungen sind in Form einer Vervollständigung der Wykbebauung auf den Grundstücken Nummer 42 und 44 genannt worden. In Erinnerung an die ehemalige mächtige Stadtkirche St. Andreas zukünftig wieder einen weiteren Solitärbau in den Platzraum einzupassen, evtl. mit herausragender Bedeutung für die Stadt und die Region, wie beispielsweise eine Stadthalle oder ein Theater, ist für die Attraktivierung der Stadt durchaus vorstellbar, wird aber zur Zeit planerisch nicht weiter verfolgt.

Innenfläche zwischen Markt und kleiner Mühlenstraße

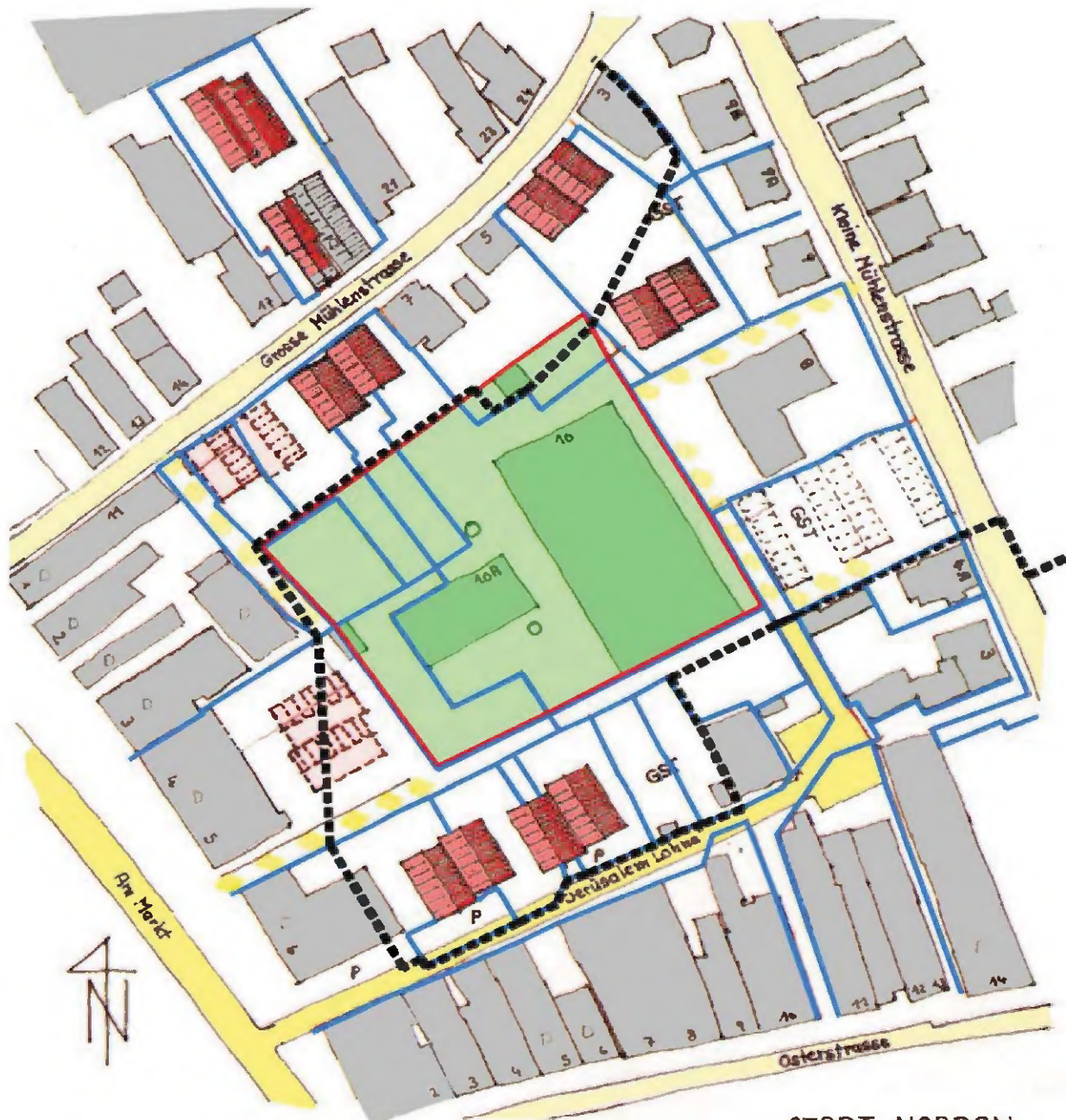
(z. T. nicht Sanierungsgebiet)

Wie im Räumlichen Konzept (Kap. 4.1) aufgezeigt sind Neubauten auf den Flächen rückwärtig der Straßenbebauung an den vier Seiten hinsichtlich Flächen und deren Erschließung möglich. Die bestehenden Einrichtungen der Deutschen Telekom in der Mitte der Blockinnenfläche bleiben unberührt. In Abb. 07, S. 76, werden Gebäude in Form von Stadthäusern vorgeschlagen, die in un-

terschiedlichen Größen, Höhen und Formen angeordnet werden können. Materialien, Dachformen und Wandausbildungen sind der jeweiligen räumlichen Situation gemäß anzupassen. Die Doppelhaus-Konstruktion erlaubt eine Altstadt-gerechte Wirtschaftlichkeit. Auch andere bauliche Ausformungen sind in der rückwärtigen Zone möglich. Voraussetzung ist ein übergreifendes Konzept und entsprechendes Grundstücksmanagement. Umsetzbar sind 60 bis 80 zeitgemäße Wohneinheiten für Einzelpersonen bis Großfamilien-Haushalte, bei dichter Bebauung entsprechend mehr.



Bild 27: Flächen rückseitig Am Markt 4-6



0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50m

M. 1: B+P 05.12.13

Bebauungskonzept

Grosse Mühlenstrasse
- Jerusalem-Lohne

- Bestand
- Baudenkmal
- Neubau/sanierter Altbau
- Grenze des Sanierungsgebietes
- Flurstück-Grenzen, relevant

- evtl. spätere Kernbebauung
- GST Gemeinschafts-Stellplätze
- Beispiele: "Stadthaus"
 - einseitig geschlossen (1/2)
 - I - III Geschosse + Dach
 - Br./Lq.: 6-9 m / 10-16 m
 - Sattel-/Pult-/Flach-Dach
 - 1-9 Wohneinheiten

STADT NORDEN

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

STADT NORDEN
Am Markt 39
26506 NordenBaüBeCon
Sanierungsträger GmbH
Anne Conway Str. 1
28359 BremenBONER+PARTNER
Auf der Gast 36a
26316 Varel-Dangast

Abb. 07: Bebauungskonzept Blockinnenfläche

Große Mühlenstraße

Der südliche Straßenraum ist Teil der Altstadt. Die entsprechende Bebauung auf den schmalen aber tiefen Grundstücken besteht mehrheitlich noch auf der Nordseite der Straße. Das denkmalgeschützte Doppelhaus Nr. 19/20 (Gebäudeteile rechts aus 17. Jh.) zeigt noch die charakteristische Form der überkommenen Bauweise am Innenstadtrand. Die anstehende Gebäudesanierung hat den rechten Baukörper insgesamt und die Fassade sowie Teile des Vorderhauses des linken Baukörpers zu erhalten. Ergänzungen nach hinten sind in einer altstadt-gerechten Form vorzunehmen.

Die rückwärtige Grundstücksfläche kann in angepasster Form zusätzlich bebaut werden, u. a. auch um die Gesamtsanierungsmaßnahme wirtschaftlich darstellen zu können. Die Rückbebauung kann durch einen Wegestich seitlich des Vorderhauses erschlossen werden (s. Abb. 07).

Auf der Südseite der Großen Mühlenstraße besteht auf den Flächen zwischen den Grundstücken Nr. 7 und 11 ausreichender Raum für vier Neubauten in altstadt-typischer Breite, so. z. B. in Form von 2 Doppelhäusern (s. Abb. 07). Die Zu- und Abfahrt von den Einrichtungen der Deutschen Telekom in der Mitte der Blockinnenfläche wäre (zwischen den Neubauten zu Lasten derer Gebäubreiten) zu erhalten oder durch Umlegung an einer anderen Innenhofseite, z. B. von der Jerusalem-Lohne, herzustellen.

Jerusalem-Lohne

Diese Stichstraße vom Markt zwischen den Gebäuden Markt 6 und Osterstraße 2 stellt eine typische Lohne zur Erschließung von rückwärtigen Grundstückstiefen und hier der Blockinnenfläche dar. Für diese - auch zukünftige - Funktion ist der Straßenraum als Lohne zu gestalten. Die Fortsetzung und Anbindung zur Kleinen Mühlenstraße ist auf zwei Grundstückssituationen denkbar, so dass der Straßenraum für Einbahnverkehr entsprechend schmal ausgeformt werden kann.

Mit der Sanierung des Gebäudes Markt 6 wird der rückwärtige Grundstücksteil freigelegt. So entsteht an der Nordseite der Jerusalem-Lohne zusammen mit benachbarten brachliegenden Flächen die Möglichkeit, zeitgemäße Innen-

stadtwohnungen zu errichten. In Abb. 07 werden dafür zwei Doppelhausbebauungen in Altstadt angepasster Bauweise vorgeschlagen, für welche allseitig noch gebäudenahe Freiflächen entstehen können.

Wenn mit der Neubebauung auch die Erstellung einer Tiefgarage möglich wird, bzw. die Unterbringung der notwendigen Kfz-Stellplätze an anderer Stelle möglich ist, kann der Wohnungsbau auch in höherer Grundstücksausnutzung ausgeführt werden. In den Abbildungen 08 und 09 werden zwei bzw. drei Baukörper in unterschiedlicher Ausformung und altstadtgerechter Bauweise aufgezeigt.



Bild 28: Freiflächen nördlich Jerusalem-Lohne



STADT NORDEN

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet
"Historischer Marktplatz"

Bebauungskonzept an der Jerusalem-Lohne

Variante A

1 Lohne Ein-/Ausfahrt TG
2 Gebäude Z=II
abweichende Bauweise
Nutzungen:
- UG Tiefgarage
- EG Gewerbe, Wohnen
- OG Wohnen
- DG Wohnen

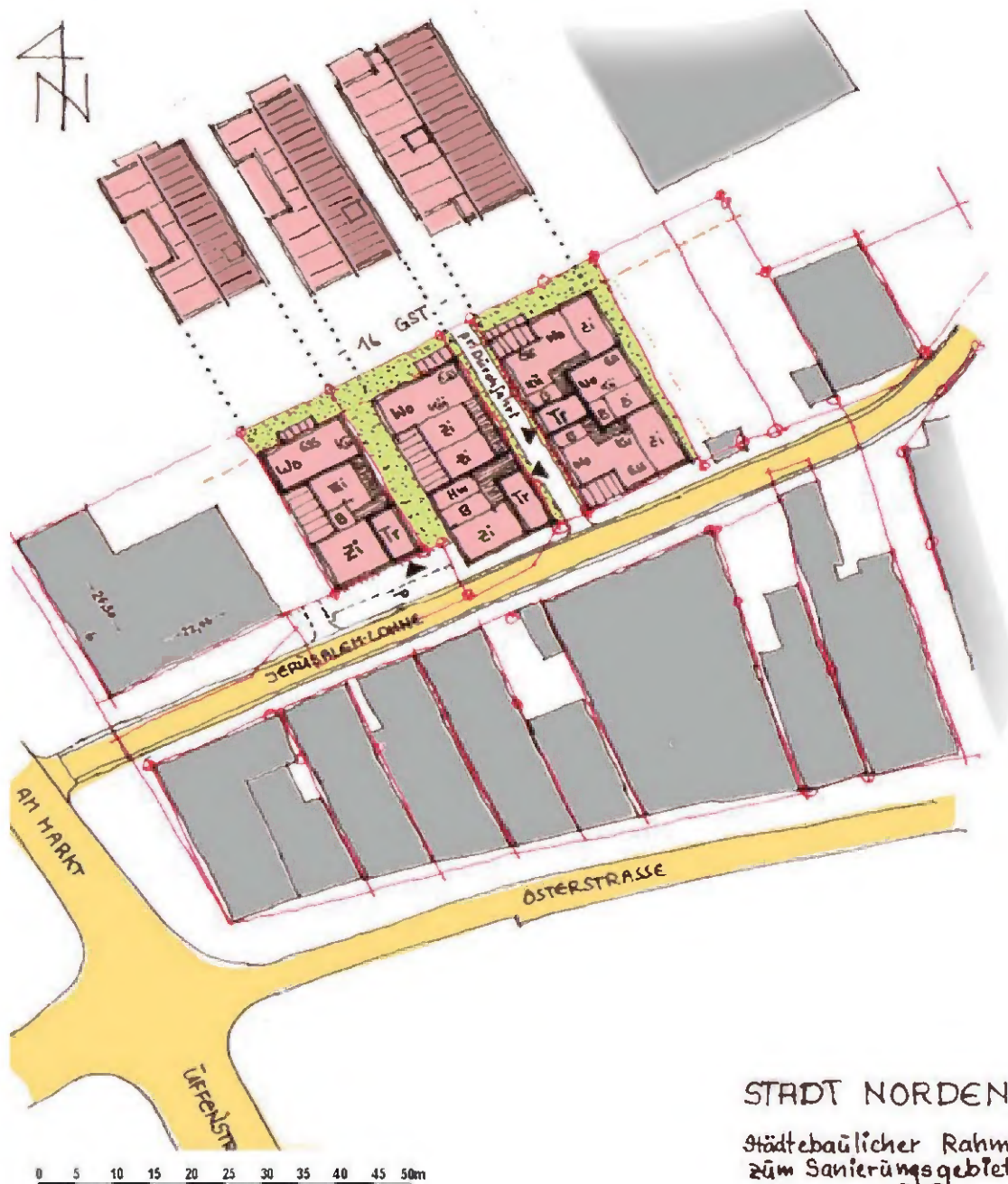
Jerusalem Lohne
- Pflaster in Straßenstruktur
- Einbahnverkehr
- verkehrsberuhigt

STADT NORDEN
Am Markt 39
26506 Norden

BaüBe Con
Sanierungsträger GmbH
Anne Conway Str. 1
28359 Bremen

BONER + Partner
Auf der Gast 36 a
26316 Varel - Dangast

Abb. 08: Bebauungskonzept an der Jerusalem-Lohne, Variante A



0 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50m

M. 1: B+P 05.12.13

STADT NORDEN

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Bebauungskonzept an der Jerusalem-Lohne

Variante B

2 Lohne
Einzelbebauung

Nutzungen:

- EG: Gewerbe, Wohnen
- 1.OG: Wohnen,
- 2.OG: Wohnen
- DG: Wohnen
- GST außerhalb

STADT NORDEN
Am Markt 39
26506 Norden

BaüBeCom
Sanierungsträger GmbH
Anne Conway Str. 1
28359 Bremen

BONER + Partner
Auf der Gast 36 a
26316 Varel - Dangast

Abb. 09: Bebauungskonzept an der Jerusalem-Lohne, Variante B

4.3 Gestaltungskonzept

Im „Verzeichnis der historischen Stadtkerne und Bereiche mit besonderer Denkmalbedeutung“ (Vereinigg. d. Landesdenkmalpfleger, 2007) wird die Stadt Norden mit dem historischen Stadtkern aufgeführt. Das Sanierungsgebiet, „Historischer Marktplatz“ beinhaltet im Wesentlichen diesen Altstadtbereich, der – im Vergleich zu anderen Orten im Nordwesten – durch eine herausragende Dichte an qualitätvollen Baudenkmalern und unbedingt erhaltenswerten Bauten geprägt ist.

Stadtbild

Ca. 62 % der eigenständigen Gebäude innerhalb der Sanierungsgebiets-Grenzen stehen entweder gemäß des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) nach § 3 Abs. 2 oder Abs. 3 unter Schutz oder stellen aus denkmalpflegerischen, städtebaulichen oder ortsgeschichtlichen Gründen erhaltenswertes Kulturgut dar.

Die Gestalt der übrigen Gebäude unterliegt in dem dichten Nebeneinander mit qualitätvollen (geschützten und erhaltenswerten) Bauten ebenfalls einer besonders sorgfältigen Bewertung. Missgestaltete Proportionen, unpassende Oberflächenstrukturen oder falsche Materialien in einer Fassade wirken sich unmittelbar als Störung eines gesamten Ensembles aus.

Soweit im historischen Stadtkern keine gestalterischen Festsetzungen bestehen, ist jeder Eingriff in die Architektur eines bestehenden Gebäudes sowie jeder Neubau sowohl als Einzelfall und als auch im Miteinander der benachbarten Bauten zu bewerten.

Zusammenhängende Fassadenabwicklungen der bestehenden seitlichen sowie der gegenüberliegenden Nachbarbauten sind bezüglich ihrer verbindenden Gestaltelemente zu untersuchen. Bei umfangreicher Veränderung einer Gebäudesituation sind verschiedene Testentwürfe zur zukünftigen Baugestaltung in das bestehende Ensemble hineinzustellen; das kann per 3D-Animation oder im Modell geschehen. Diese Vorgehensweise ist anzuwenden in den Verläufen

des Neuen Weges, der Großen Neustraße und des Synagogenweges, wie auch an allen vier Seiten des Marktes, des Weiteren in den Straßenräumen der westlichen Osterstraße (bis Einmündung Glückauf) und der östlichen Westerstraße (bis Kreuzung Lentz-/Molkereilohne). Der Platzraum des Fräuleinshofes ist bei baulichen Veränderungen immer als Ganzes zu betrachten, um die bestehende Qualität der individuellen Raumgestaltung nachhaltig zu sichern.

Gebäudegestalt

Zur Gestaltung von Fassaden und Werbeanlagen, insbesondere am Neuen Weg und in der Osterstraße sei auf die Beschreibung und Bewertung pro Gebäude in der „Denkmalpflegerischen Zielplanung Neuer Weg und Osterstraße“, 2003 von Thomas G. Dorsch und Martin Wenz hingewiesen. Für die Bewertung von Veränderungen an Gebäuden im Bereich Markt kann das „Freiraumhistorische Gutachten“, 1993 von Dr. E. Pühl zu grunde gelegt werden, in dem auch die Entwicklung der einzelnen Gebäude aufgezeigt wird.

Der Markt besitzt noch heute – auch mit seinen vielfältigen Veränderungen aus der Vergangenheit – ein in sich geschlossenes Bild von herausragendem kulturhistorischen Wert. Der Platzraum aus Marktfläche mit den Bauten darauf und darum herum stellt ein Gesamtkunstwerk dar, das insgesamt unter die Bestimmungen des niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes fällt (Plan 05, S. 30).

Die Straßenräume Neuer Weg, Osterstraße Westteil, Große Mühlenstraße Südteil, Westerstraße Ostteil, Große Neustraße und Coneruslohne zeigen eine breite Mischung von denkmalgeschützten und erhaltenswerten Bauten sowie weniger bedeutsamen Gebäuden auf. Die zugehörigen Straßenraum-Oberflächen stellen zwar keine kulturhistorische Besonderheit dar, dennoch sind die jeweilig zu bearbeitenden Gebäude oder Teile davon einer sorgfältigen Planung im Zusammenspiel aller Bildelemente zu unterwerfen, um zukünftige Störungen im Gesamtbild eines Straßenraums zu vermeiden. Die gestalterische Bearbeitung von Einzelbauten oder Gebäudesituationen im Sanierungsgebiet kann ein Kriterienkatalog zur Gebäudegestalt (s. Seite 78) unterstützen.

Kriterien zur Gebäudegestalt**Räumliche Kriterien**

- Position des Gebäudes im Umfeld
- Relation der Größen und Abstände
- Ausstrahlung innerhalb des Ortsbildes
- Identifizierbarkeit im baulichen Gemenge
- Imagewirkung der Gebäudenutzung

Bauliche Kriterien

- Ablesbarkeit der Architektur
- Historische Authentizität
- Visuelle Standsicherheit
- Proportionierung des Baukörpers
- Ausprägung der Gebäudekonturen
- Dichte der Gebäudewände (offen – geschlossen)
- Substanzwerte

Fassaden - Kriterien

- Präsenz von Stilmitteln
- Proportion der Fassade
- Gliederung der Fassade
- Ablesbarkeit von Zonen
- Verhältnis Öffnungen zu Wandflächen
- Tiefe der Fassadenelemente
- Materialeinsatz, Farbausgestaltung
- Proportion der Wandöffnungen
- Applikationen (Werbung, Dachentwässerung, Beschläge etc.)
- Außenbeleuchtung

Baugestalt indirekt beeinflussende Faktoren

- Tageslichtgewinn im Inneren
- Wärmedämmung, Nutzung erneuerbarer Energien
- Freiluft-Nutzflächen (Balkone, Loggien etc.)

Schaufenster-Fronten

Der Neue Weg und die westliche Osterstraße sind die Hauptgeschäftsstraßen. Hier reihen sich Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe dicht nebeneinander. Die Erdgeschosse der Gebäude sind zur Straße hin großflächig offen verglast. Viele Beispiele zeigen nur noch rechts und links die Stirnflächen der Gebäudeseitenwände, auf denen der übrige Teil der Giebelfassade wie auf dünnen Stelzen steht. Die Lenkung der Passantenaufmerksamkeit auf das Angebot im Panoramafenster ist beabsichtigt; das Gebäude und seine repräsentierende Architektur wird nicht mehr wahrgenommen.

Die Aneinanderreihung solcher erdgeschossig großflächig offenen Fassaden ergibt allerdings dann ein liegendes Schaufensterband, das allein augenfällig den Straßenraum zur Gasse zwischen Werbe-Wänden degradiert. Es kommt demzufolge im Neuen Weg und in der Osterstraße darauf an, nicht nur die einzelnen Fassaden wieder mit breiten Wandteilen auf den Boden zu stellen. Vielmehr müssen sich die ganzheitlichen Fassaden mit ihrer unterschiedlichsten Architektur aus verschiedenen Zeiten auch in der Erdgeschosszone voneinander unterscheiden.



Bild 29:
Neuer Weg 22,
fehlende Bodenständigkeit

Liegende Löcher in Fassadenbreite sind mehrfach zu unterteilen, in dem senkrechte Achsen der Fassadenstruktur und ablesbare senkrechte Wandelemente bis auf den Boden geführt werden; das können breitere Wandscheiben oder auch mehrere breitere Stützen sein, die liegende Schaufensterformate zu stehenden Rechtecken oder zumindest zu Quadraten umformen. Beispiele gelungener Fassadengestaltungen befinden sich bereits im südlichen Teil des Neuen Weges.



Bild 30:
Neuer Weg 93,
vorhandene Bodenständigkeit

Die Auflösung der Erdgeschosszone als materieller Bestand der Gesamtfassade eines Gebäudes wird vielfach noch durch fassadenbreit verlaufende Vordächer und Werbebänder oberhalb der Schaufensterflächen verstärkt. Solcherart gewerbliche Angebotspräsentationen zerstören jegliche Wahrnehmung von Raumwänden und deren bildprägende Wirkungen. Dieser Straßen- oder Platzraum vermittelt nur noch eine Produktpalette wie in einer Einkaufs-Mall oder einem Warenhaus, die schlicht austauschbar ist.

Besonders für die Erdgeschosszonen im Sanierungsgebiet können grundsätzliche Festlegungen zur Ausgestaltung den Eigentümern und Mietern eine nützliche Anleitung bei der Geschäfts- und Produktpräsentation bieten.

Gestaltungsvorgaben

Die Veränderungswünsche von Gebäudeeigentümern sind im Sanierungsgebiet dem Sanierungsverantwortlichen, hier der Stadt Norden, vorzulegen. Aufgrund der Sanierungssatzung und der Niedersächsischen Bauordnung (NBauO) § 43 kann diese in die Gestaltung eines Bauwerks eingreifen.

Unterschiedliche Bewertungen der Gestaltungsansätze von Antragsteller und Genehmigungsbehörde führen oft zu sanierungshinderlichen Abläufen. Hier können im zusammenhängenden Bereich geltende Gestaltungsregeln und Vorgaben helfen, die als kommunale Satzung sogar allgemein verbindlich werden.

Auch für Werbeanlagen an oder in der Nähe von Gebäuden können verbindliche Gestaltungsrichtlinien helfen, in dem diese z. B. Standort, Größe, Materialien, Beleuchtung, Farben usw. grundsätzlich festlegen.

Wenn eine Gestaltungssatzung nicht zum Tragen kommt, sind zumindestens grundsätzliche Gestaltungsansagen für Altbauten zweckdienlich, die in einem Katalog mit Bild- und Textbeispielen allgemein verständlich die denkmalpflegerisch und altstadtgerechte Ausbildung von Details und Zusammenhängen aufzeigen.

Für den Bereich Markt, westliche Osterstraße und neuer Weg ist die Aufstellung von Gestaltungsvorgaben augenfällig notwendig.

Modernisierungs-Förderung

Im Sanierungsgebiet wird dem Eigentümer Unterstützung bei der Vorbereitung und Durchführung von Erhaltungs- und Modernisierungsmaßnahmen an einem denkmalgeschützten oder erhaltenswerten Gebäude gewährt. Die Stadt Nor-

den und der Sanierungsträger beraten den sanierungswilligen Gebäudeeigner in gestalterischen, technischen und wirtschaftlichen Fragen. Eine Sanierungsrichtlinie der Stadt Norden regelt den Einsatz von Städtebaufördermitteln für die Durchführung einer privaten Gebäudemodernisierung. Am Beispiel einer geplanten Fassadensanierung wird deutlich, wie mit Vorschlägen zur Wiederherstellung einer historischen Fassade bzw. zur Wiederhervorhebung der – z. B. durch unsachgemäße Eingriffe gestörten – Architektur die Qualität eines erhaltenswerten Gebäudes aufgewertet werden kann.



Bild 31: Brückstraße 2



Abb. 10: Rekonstruktionsentwurf

Abhängig von den Faktoren Gestalterische Qualität des Gebäudes, Bauliche Machbarkeit und Wirtschaftliche Voraussetzung ist dann über ein Modernisierungskonzept und dessen Durchführung zu entscheiden.

Doornkaatareal

Im Bereich Doornkaatlohne stehen die erhaltenen Gebäude des ehemaligen Unternehmens Doornkaat zum Teil unter Denkmalschutz nach NDSchG § 3(2) und (3); der andere Teil ist als erhaltenswert einzustufen. Das gesamte Ensemble enthält Wohnbauten, Verwaltungsgebäude sowie Produktions- und Lagergebäude.

Die Gebäude sind unterschiedlich seit Anfang des 19. bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts gebaut worden. So besteht historistische Architektur eines Hochlagers- und Produktionsgebäudes neben funktionalen Maschinengebäuden aus dem 20. Jahrhundert. Die Doornkaatbauten bilden zusammen ein besonderes Ensemble, das als Dokument für die eigenständige industrielle Entwicklung in Ostfriesland nach 1815 zu sehen ist.

Zukünftige Neu- bzw. Umnutzungen der Bestandsbauten sind erforderlich. Dazu notwendige Eingriffe in die Substanz, insbesondere Wiederherstellung, Veränderung und Ergänzung von Fassaden sind unter Beachtung der Authentizität des Bestandes und in Abstimmung mit dem benachbarten Umfeld vorzunehmen. Die eventuelle Entfernung eines schlichten Produktionsgebäudes ist mit dem Ergebnis einer Neuplanung - in Bezug auf Bestandssicherung des Dokuments Doornkaatensemble, städtebaulich räumliche Verbesserung und Gewinn für die örtliche Urbanität - abzuwägen.



Bild 32:
Doornkaatlohne,
Speicher mit Neugotik-Stielelementen

Markt Verkehrsflächen

Im Verkehrskonzept (Kap. 4.5.2) wird auf die Beeinträchtigung des Marktplatzraumes durch die Hauptverkehrsstraßen an den Platzrändern und quer über die Marktfläche hingewiesen. Entsprechend hohe Verkehrsbelastungen bedingen breite Straßenflächen, aufwändige Querungshilfen und einen hochtragfähigen und verschleißfähigen Straßenaufbau. Die asphaltierten Flächen der Straßen Am Markt West-, Nord- und Ostseite sowie der Mittelmarktstraße stellen allerdings Fremdkörper in der historischen Gesamtgestalt des Marktes dar.

Im Zuge der Umstrukturierung von Verkehrsführungen, wie beispielsweise die Verlagerung des Durchgangsverkehrs oder die Einrichtung einer Verkehrsberuhigung stehen Umgestaltungen der Flächen an. Die in allen Teilen - Oberflächen und Bebauung – kulturhistorisch äußerst wertvolle Raumgestalt des Nordeingangs des Marktplatzes ist grundsätzlich bei Neu- oder Umgestaltungen wieder herzustellen. Dr. E. Pühl hat in dem „Freiraumhistorischen Gutachten“ das frühere Bild des Marktplatzes rekonstruiert und einen Vorschlag für den Rückbau erarbeitet. Teile der alten Marktgestalt sind inzwischen wieder hergestellt; für den weiteren Straßenrückbau sind im Wesentlichen kleinere Dimensionen, Oberflächen aus Klinker und Naturstein sowie ergänzende Bepflanzungen vorgesehen. Die Umgestaltung wird dem Marktplatz als Ganzes samt seiner Einrichtungen die Anziehungskraft wieder geben, die der Altstadt kern auch in seinem Nordeingangsbereich bedarf.

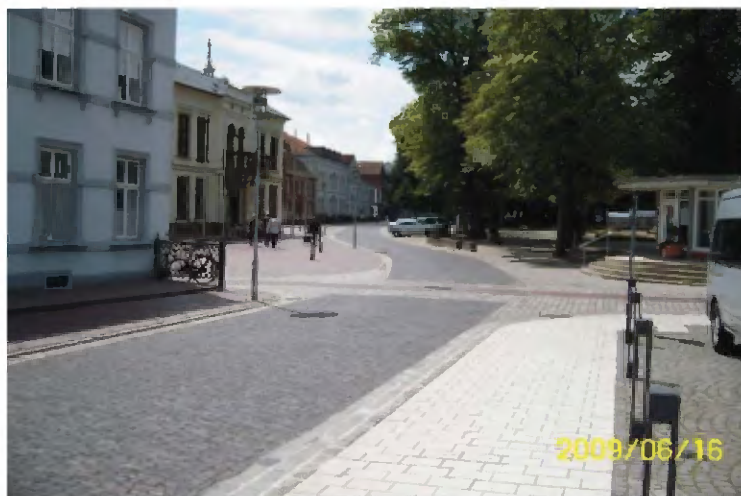


Bild 33: Pflastergestaltung Markt - Südseite

Am Markt - Ostseite

Besondere Anforderungen ergeben sich mit der Neugestaltung des Straßenbereichs Am Markt - Ostseite, zwischen den Einmündungen Klosterstraße und Osterstraße. Für die Sicherung und Belebung der erdgeschossigen Angebote in den Häusern sowie für die Förderung nachhaltiger zusätzlicher Nutzungen der Gebäude und Grundstücke wird die Erneuerung des gesamten Straßenraums dort notwendig (s. auch Kap. 3.3.5). Der schlechte Zustand von Fahrbahn und Nebenanlagen lässt keine weiteren Reparaturenmaßnahmen oder Teilumbauten zu.

Gestalterisch zu koordinieren sind die verschiedenen Funktionen im Bereich der Nebenflächen auf der Ostseite. Hier werden Vorflächen gebraucht für Gebäude-nahe Nutzungen (Aufenthalt, Außenverkauf, Bewirtung, Ein-/Ausgänge etc.), für eine ausreichend breite Geh- und Flaniertrasse (Gruppen, Kinderwagen, Fahrrad-schieben etc.), für einige Kurzzeit-Pkw-Stellplätze und für Möblierungen sowie eine Baumreihe. Gequert werden die Nebenflächen von den Einmündungen der Großen Mühlenstraße und der Jerusalem-Lohne. Auch bestehen mehrere Zufahrten zu Löhnen, welche die Erschließung der Gebäudeseiten und der rückwärtigen Grundstücksflächen gewährleisten. Einmündungen und Zufahrten sind in der Oberflächengestaltung eindeutig ablesbar und funktionell sicher innerhalb der Nebenanlagen-Fläche einzuarbeiten.

Mit der Festlegung der Kfz-Nutzung (Fahrbahn-Größen, Fahrtrichtung, Geschwindigkeit, etc.) auf dem Straßen-Abschnitt zwischen Klosterstraße und Osterstraße ist auch die Einrichtung eines privilegierten Radfahrstreifens zu berücksichtigen. Besonders in diesem Abschnitt auf der Ostseite des alten Marktplatzes sollte eine sichere Fußgängerquerung zwischen Markttinnenbereich und gegenüberliegender Häuserzeile an jeder Stelle ermöglicht werden. Dort erfordern die vielseitigen Funktionen und Nutzungen eine Verkehrsberuhigung, die mit entsprechendem Oberflächenausbau auch die notwendige Denkmalqualität der historischen Marktplatzsituation widerspiegeln muss.

Teilfläche „Markt“

Mit der Sanierung der Platzfläche „Markt“ (s. Kap. 3.3.5) besteht die Möglichkeit, die vorhandene Baumpflanzung den historischen Strukturen gemäß der Stadtpläne von Beekmann 1858 (Karte 02, S. 13) und Wens 1882 (Karte 03, S. 27) zu ergänzen. Der dichtere Baumbesatz, wie vorhanden in der zweiten Hälfte des 1. Jahrhunderts, beschränkt heute einerseits die Vielseitigkeit der Nutzungen, andererseits würde die historische Authentizität des Marktplatzes auf attraktive Weise erhöht werden. Verbunden mit der Wiederhervorhebung der historischen Wegeführungen, unter anderem des diagonal verlaufenden Senatorenpattjes (zwischen altem und neuem Rathaus) können auch historische Möbel und Versatzstücke (z. B. Brunnen, Pumpe, Pavillon, etc.) sowie auch Skulpturen aufgestellt werden, einschließlich entsprechender Erläuterungstafeln in jeweiliger Blickrichtung (Sichtachsen). Die vollflächige Pflasterung würde zugunsten kleinteiliger Nutzungen aufgeteilt werden können, der Erholungs- und Erlebnischarakter des Marktplatzes würde gestärkt werden. Das Markt- und Veranstaltungsgeschehen wäre umzustrukturieren in Form kleinteiliger Angebote.

Da die bestehende Oberflächenbefestigung der „Markt“-Fläche saniert werden muss, sind die Planungen zur Erneuerung entweder in Richtung flächenbetonter Nutzung aufzustellen oder auf eine Art von Wiederherstellung traditioneller Platzgestaltung auszurichten. Die Vorschläge des Freiraumhistorischen Gutachtens von 1993 zur Ausgestaltung der Teilfläche „Markt“ (Karte 04, S. 57) sind - selbstverständlich auf der Grundlage der Forschungen von Dr. Eberhard Pühl - zwei Jahrzehnte später - durchaus weiter zu entwickeln.



Karte 05: Der Markt 1805, Karte von P. E. Müseler

4.4 Bauliches Konzept

Das Städtebauförderungsprogramm „Städtebaulicher Denkmalschutz“ bezieht sich auf die Sicherung und Sanierung historischer Stadtkerne mit denkmalwerter Bausubstanz. Im Sanierungsgebiet werden Bau- und Ordnungsmaßnahmen (BauGB §148 und §147) als Bestandteile der Gesamt-Sanierungsmaßnahme „Historischer Marktplatz“ gefördert.

Für denkmalgeschützte oder erhaltenswerte Gebäude sind Maßnahmen förderwürdig wie die Modernisierung und Instandsetzung eines Altbaus oder unter gewissen Bedingungen auch der Aus- und Umbau von dessen Gebäudeteilen.

Für Straßen- und Platzräume von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung werden Maßnahmen förderwürdig zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung wie auch zur Umgestaltung im denkmalpflegerischen Sinne gefördert.

Zu den baulichen Maßnahmen an Gebäuden und auf den Grundstücken zählen unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer, stadtgestalterischer und architektonischer Gesichtspunkte beispielsweise

- Erneuerung von Dachanlagen,
- Umbauten von Dächern,
- Instandsetzung von Mauerwerks- und Putzwandflächen,
- Umbau von Fassaden zwecks besserer Belichtung,
- äußere Bauteilanpassung gemäß Modernisierung innen,
- Wiederherstellung bzw. Hervorholung historischer Fassaden,
- Erneuerung von Fenster und Türen,
- Rück- oder Umbau von Schaufensteranlagen,
- Rückbau von verunstaltenden Fassadenteilen,
- Öffnung und Ausbau von Traufgassen und Löhnen,
- Gestaltung oder Umbau von gebäudenahen Freiflächen,
- Abriss von störenden Bauteilen oder Nebengebäuden,

- Wiederherstellung historischer Anlagen auf dem Grundstück.

Da Baumaßnahmen an historischen oder erhaltenswerten Gebäuden in der Regel eines erhöhten Aufwands bedürfen, werden zur Minderung der unrentablen Kosten die Mittel aus dem Städtebauförderungsprogramm gewährt. Der erhöhte Aufwand wird ermittelt und fließt bei der Beurteilung der Dringlichkeit einer Maßnahme ein. Weitere Beurteilungskriterien auch für die Reihenfolge der einzelnen Maßnahmen stellen die jeweils verfügbaren Eigen- bzw. Haushaltsmittel des Eigentümers bzw. Antragstellers einer Sanierungsmaßnahme dar.



Bild 34: Altes Rathaus aus 16. Jhrt., Schwerpunkt Sanierungsgebiet

4.5.1 Einbindungskonzept

Radiale Anbindungen

Das Stadtgebiet Nordens hat sich - mit der wachsenden Bedeutung des Hafens Norddeich - entlang der bisherigen Bundesstraße 72 nach Nordwesten und nach Südosten ausgebreitet. Mit der Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die nordöstlich des Stadtgebietes neugebauten Umgehungsstraße (neue B 72), dient die alte Bundesstraße im Wesentlichen der Erschließung der Innenstadt.

Vier Landesstraßen verbinden, neben der Bundesstraße 72, die Stadt in vier Himmelsrichtungen mit den Norder Ortsteilen und den benachbarten Orten. Die Landesstraßen L 4 und L 5 aus Süden und Norden, die Landesstraßen L 27 und L 6 aus Westen und Osten führen in der Stadt auf die zentrale Achse Bahnhofstraße, - Burggraben – Norddeicher Straße (s. a. Plan 02, S. 16).

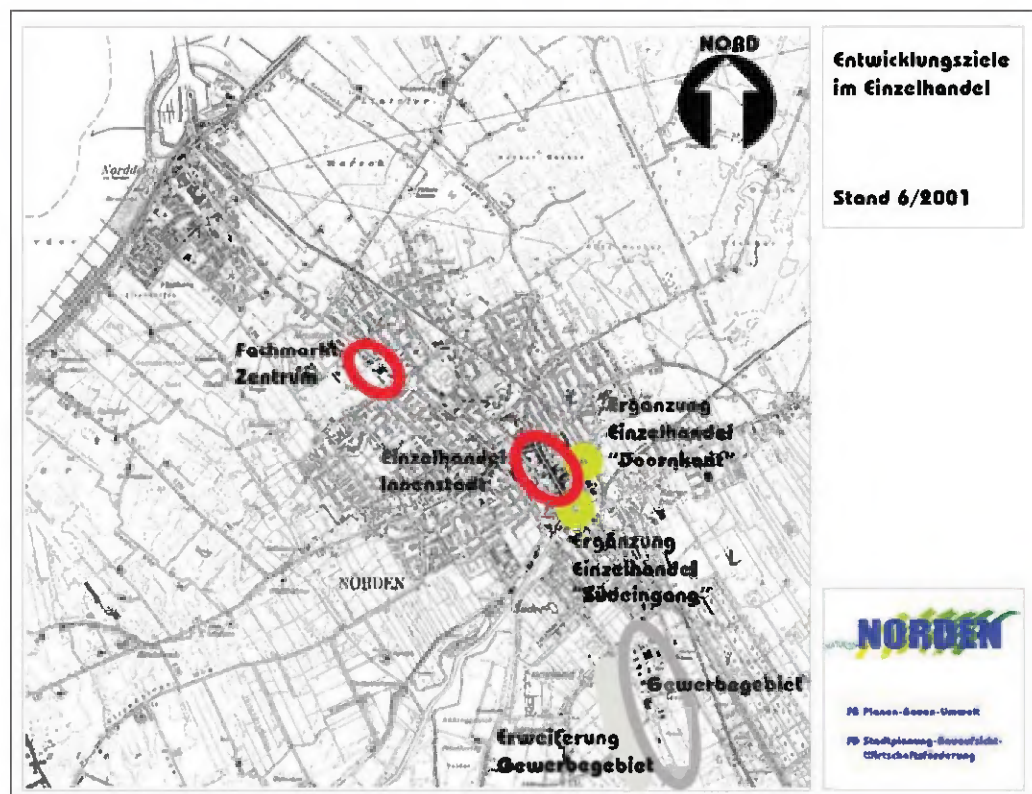


Abb. 11: Entwicklungsziele im Einzelhandel

Innerer Erschließungsring

Historischer Markt, westliche Osterstraße und Neuer Weg bilden den Innestadtzentrum mit den Handels-, Dienstleistungs- und Kulturangeboten. Dieser Kern ist durch ein Netz von innerörtlichen Sammel- und Erschließungsstraßen an die überörtlichen Straßen angebunden. Von einem innerstädtischen Erschließungsring, der aus den Straßen Bahnhof-, Heringstraße, Burggraben, Am Markt - Westseite, Norddeicher Straße, Brummelkamp, Schul-, Kleine Mühlen-, Osterstraße, Im Horst und wieder Bahnhofstraße gebildet wird, kann jeder Punkt des Stadtkerns angefahren werden (s. Plan 11, S. 98).

Bei einer Ausweitung der Fußgängerzone und der verkehrsberuhigten Bereiche, beispielsweise zugunsten einer Erweiterung und Abrundung des Handels- und Dienstleistungsangebots im nördlichen Stadtkernbereich, bieten sich dort alternative Führungen des inneren Erschließungsringes an. Um den Markt und die westliche Osterstraße von Such- und Versorgungsverkehr zu entlasten, ist eine alternative Verknüpfung der Verkehre von den Straßen Osterstraße/Im Horst und Schulstraße Voraussetzung. Die Schulstraße fortgesetzt über den Ekeler Weg wie auch die Osterstraße (K 242) münden jeweils in die neue Bundesstraße 72.

Äußerer Erschließungsring

So kann die Umgehungsstraße (B 72 neu) einen Teil eines zukünftigen äußeren Erschließungsringes auf der Ostseite des Stadtgebietes bilden. Eine Fortsetzung des äußeren Ringes auf der Westseite – über Wurzeldeicher Straße (L 4) und eine eventuelle Querverbindung nach Nordwest zur Alleestraße (L27) ist angedacht. Mit der weiteren Fortführung zur Norddeicher Straße und Ostermarscher Straße (L 5) würde der äußere Ring geschlossen werden und eine Entlastung des inneren Ringes mit den bisher bestehenden Teilführungen an der Markt-Westseite, in der Osterstraße und in der Kleinen Mühlenstraße bewirken.

Innenstadteingänge Süd und Nord

Für die Erreichbarkeit des Stadtkerns gewinnt der neu strukturierte Südeingang der Stadt wachsende Bedeutung. Vom sogenannten Zukunftsbahnhof (Schiene und Bus) gelangt man zu Fuß und auch per Fahrrad direkt in die Fußgängerzone, - z. B. aus Norddeich oder von Emden kommend. Die Entstehung des Einkaufs- und Dienstleistungszentrums „Norder Tor“ sowie eines Wohn- und Freizeitangebots am Wasser erhöht auch die Attraktivität der südlichen Fußgängerzone Neuer Weg. Der südliche Stadteingang entwickelte sich zu einem Verkehrsknotenpunkt für Kfz-, Bahn- und Fußgänger-Erschließung des Stadtkerns. Die konsequente Ergänzung ist ein weiterer Verkehrsknoten im Norden der Altstadt mit zentraler Busstation auf dem bzw. am Markt, ergänzt durch ein zusätzliches zentrales Kfz-Stellplatzangebot z. B. im Innenbereich rückwärtig der Markt-Ostseite und zwischen der Großen Mühlen- und der Osterstraße.



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Einbindungskonzept

- Fußgängerzone
- mögliche Verkehrsberuhigung
- innerörtliche verkehrswichtige Straße
- Hauptverkehrsstraße mit überwiegend innerstädtischer Bedeutung und Erschließungsfunktion
- Hauptverkehrsstraße mit regionaler und städtischer Bedeutung
- mögliche Hauptverkehrsstraße
- Bundesstraße 72 (neu)
- Eisenbahn
- Markt
- Fußgängerzone

(Planungsgrundlage: Verkehrsentwicklungsplan
Norden, Variante 2)

Plan 11

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

Februar 2013

4.5.2 Verkehrskonzept für den historischen Stadtkern

Der entstehende innere Erschließungsring (Kap. 4.5.1) ermöglicht eine optimale Vernetzung von Fußgänger-, Radfahrer-, Kfz-, Bahn- und Bus-Verkehren im Stadtkern. Zu dem gestaffelten Verkehrswegenetz gehören Kfz-Stellplatzangebote möglichst nahe am Einzelziel und zentrale Kfz-Parkplatzanlagen wie z. B. am Südlichen Stadteingang und im Bereich Markt.

Grundstücks-Anfahrbarkeit

Die Grundstücke in der Großen Mühlenstraße und in der westlichen Osterstraße sowie im gesamten Marktbereich können frontseitig der anliegenden Gebäude angefahren werden. Dort bestehen aber nur wenige Kfz-Stellplätze. Größere Parkplatzangebote befinden sich vielfach im rückwärtigen Raum der Grundstücke oder entfernt an anderer Stelle.

In der historischen Kernstadt sind viele Grundstücksabschnitte auch rückwärtig über Straßen und Wege mit dem Kfz anzufahren:

- Neuer Weg (Fußgängerzone): von Heringsstraße (zw. Coneruslohne und Peter-Janssen-Lohne, von Uffenstraße (zw. Synagogenweg und VHS-Garten); von Großer Hinter- und Doornkaatlohne
- Westliche Osterstraße – Nordseite (verkehrsber. Bereich): von Stichstraße Am Markt / Jerusalem-Lohne
- Am Markt – nördliche Westseite: von Bührmannslohne
- Fräuleinshof – Westseite: von Ruthörn
- Große Hinterlohne und Doornkaatlohne Ostseiten: von Kleine Hinterlohne

In mehreren Bereichen bestehen begrenzte Anfahrmöglichkeiten über Stichstraßen und private Querverbindungen:

- Am Markt – südliche Westseite: von Mennonitenlohne und Westerstraße
- Am Markt – Südseite: von Pottbackerslohne, Kirch-, Siel- und Uffenstraße
- Am Markt – Ostseite über Stichstraßen und Block-Innenbereich

- Große Mühlenstraße - Südseite: über Block-Innenbereich
- Osterstraße – Südseite: von Große und Kleine Hinterlohne, Glückauf

Weitere Grundstückslagen könnten nach Bedarf rückwärtig erschlossen werden:

- Am Markt – Nordseite: über Breite Lohne
- Osterstraße – Nordseite: von rückwärtiger Querverbindung Osterstraße – Kleine Mühlenstraße (Alternative zur Entlastung westliche Osterstraße)

Rückwärtige Kfz-Erschließungen sind unter Anderem für die Grundstücke erforderlich, die Hauptfront-seitig an einen Fußgängerbereich oder einen verkehrsberuhigten Bereich grenzen, den es von Kfz-Verkehr freizuhalten bzw. zu entlasten gilt. Die Grundstücke Neuer Weg Nr. 83 bis 109, ungefähr zwischen Synagogenweg und Coneruslohne, wären auf Grund der ostseitigen Bebauungen an der Uffen- und an der Heringstraße nur über – eventuell private – Stichwege zwischen den Gebäuden rückseitig erreichbar. In den Innenräumen könnten anstelle eines Teils der Gartenflächen auch begrünte Kfz-Stellplätze geschaffen werden. Ähnliche Umstrukturierungen stünden auch bei Wiederbebauungen entlang der Heringstraße Ostseite an (siehe Kap 4.1 und Kap 4.2).

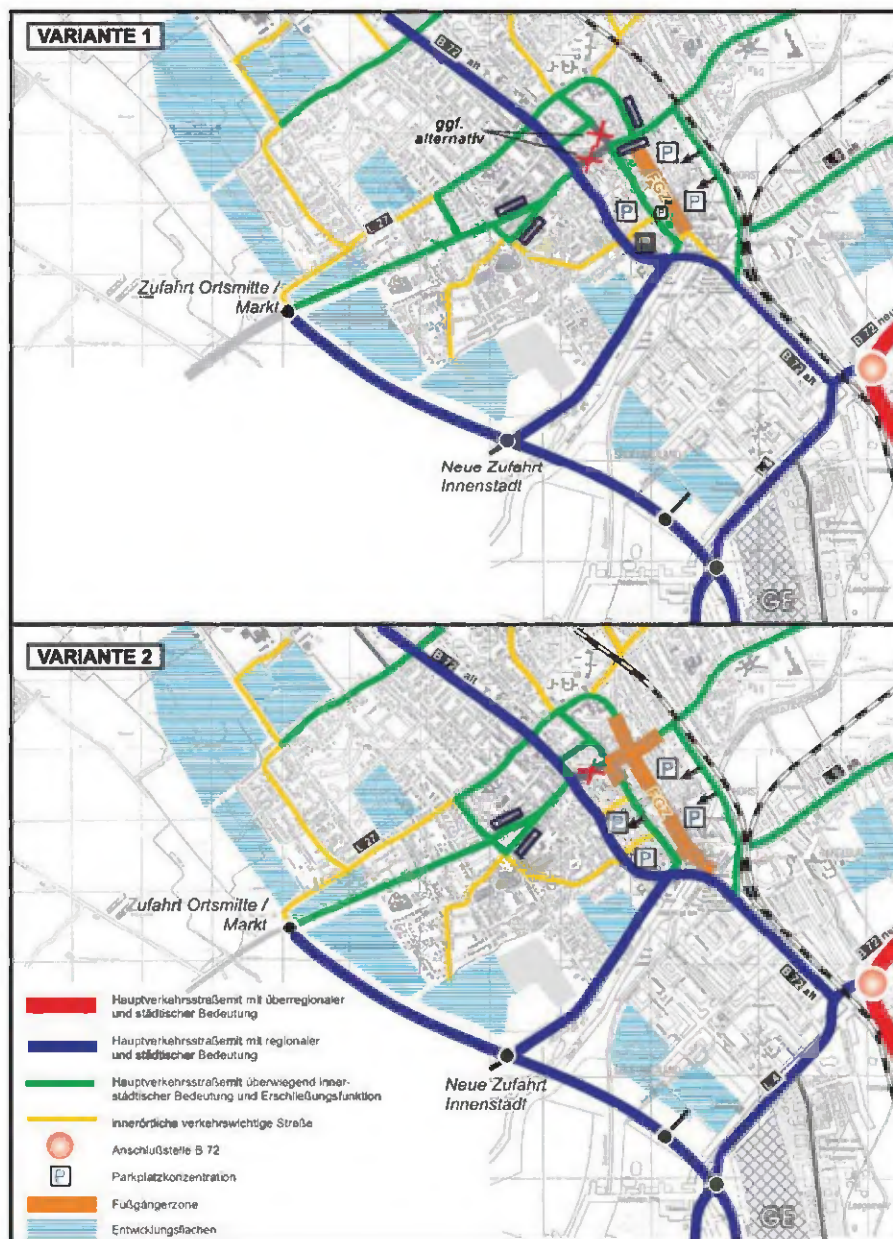
Für einzelne Straßenabschnitte, in denen ein dichtes Angebot aus Geschäften, Dienstleistungen und Kultureinrichtungen besteht, ist die Einrichtung einer Fußgängerzone angebracht. Soweit dort aber keine alternative Kfz-Anfahrbarkeit bzw. –Verbindung ausgewiesen werden kann, muss eine Mischung aus Fußgänger- und Fahrzeugverkehr organisiert werden. Auch (durch Ausbaustruktur und Einbahnverkehr) verkehrsberuhigte Zonen, wie in der westlichen Osterstraße, können vollständig als Fußgängerzone genutzt werden, wenn die Gebäude von der Rückseite gut auffindbar angefahren werden und dort genügend Stellplätze angeboten werden. Der entsprechende Ausbau des Block-Innenbereichs nördlich der (westlichen) Osterstraße, zwischen Markt und Kleiner Mühlenstraße, bietet sich an.

Eine Vielzahl von öffentlichen und privaten Kfz-Stellplätzen in Gebäudenähe ermöglicht besonders dem Ortskundigen die direkte Zufahrt zu den Einzelzie-

len. Dem nicht ortskundigen Besucher sollte ein einfach strukturiertes Parkplatz-Leitsystem die Orientierung zu den zentralen Parkplatzanlagen angeboten werden.

Verkehrsverlagerung zugunsten Fußläufigkeit

Die Verkehrsentwicklungsplanung (PG Dr.-Ing. Theine) zeigt zwei Alternativen auf, den Markt und die westliche Osterstraße von Kfz-Verkehr zu entlasten bzw. gänzlich zu befreien (Abb. 12).



ZUKUNFTSORIENTIERTER
VERKEHRENTWICKLUNGSPLAN
NORDEN

PGT PLANUNGSGEMEINSCHAFT DR.-ING. WALTER THEINE

ERSCHLIESSUNG INNENSTADT ÜBER
NEUE WESTLICHE STADTZUFahrTEN
Varianten zur Diskussion

6.2

Abb.12

In der Variante 1 können die Straßen Mittelmarkt und Am Markt – Ostseite von Ziel- und Sammelverkehr freigemacht werden. Die Straßen Am Markt - Nordseite und westliche Osterstraße würden zusätzlich belastet werden, die räumliche Vernetzung Neuer Weg – Osterstraße, Markt wird beeinträchtigt. Am Markt Ostseite könnte rückwärtig angefahren werden, der Platzraum Markt würde als Ganzes stärker wahrgenommen und genutzt werden können.

In Variante 2 kann die Fußgängerzone sich in die Markt – Ostseite - Uffenstraße, in die Osterstraße und in die Kleine Mühlenstraße entwickeln. Ein zu beschränkendes Durchfahren von Abschnitten der Osterstraße, der Markt-Ostseite und der Kleinen Mühlenstraße muss für den Zielverkehr möglich bleiben. Die Entwicklung des Gevierts Markt – Osterstraße - Kleine und Große Mühlenstraße mit Gewerbe, Wohnen und Parken mitten in der historischen Altstadt würde auch den Platzraum Markt als Ganzes in der Wahrnehmung und damit für weitergehende Nutzung begünstigen.

Zu berücksichtigen ist, dass die Verlagerung bzw. Verteilung des Ziel- und Erschließungsverkehrs in beiden Varianten neue Belastungen in anderen Bereichen erzeugt.

Eine Ausweitung der Verkehrsberuhigung auf der Osterstraße nach Osten kommt dann in Betracht- insbesondere über die Kreuzung Kleine Mühlenstraße – Neuer Weg hinaus -, wenn bei entsprechenden attraktiven Angeboten in den Gebäuden auch eine alternative Führung für den Sammel- und Suchverkehr ausgewiesen werden kann. Der Verlauf des innerstädtischen Ringverkehrs führt über den Winkel Osterstraße – Kleine Mühlenstraße. Eine Alternative zur Befreiung der gesamten Kreuzung könnte über das Grundstück Osterstraße Nr. 20 und rückwärtig Nr. 16-19 führen (Abb. 13). Eine weitere Alternative wird in einer Straßenführung ab Einmündung Rosenthallohne und rückwärtig der Grundstücke Osterstraße Nr. 16-27 gesehen, bei der die Anfahrt zur Großen Hinterlohne zu berücksichtigen ist (s. Plan 12, S. 105).

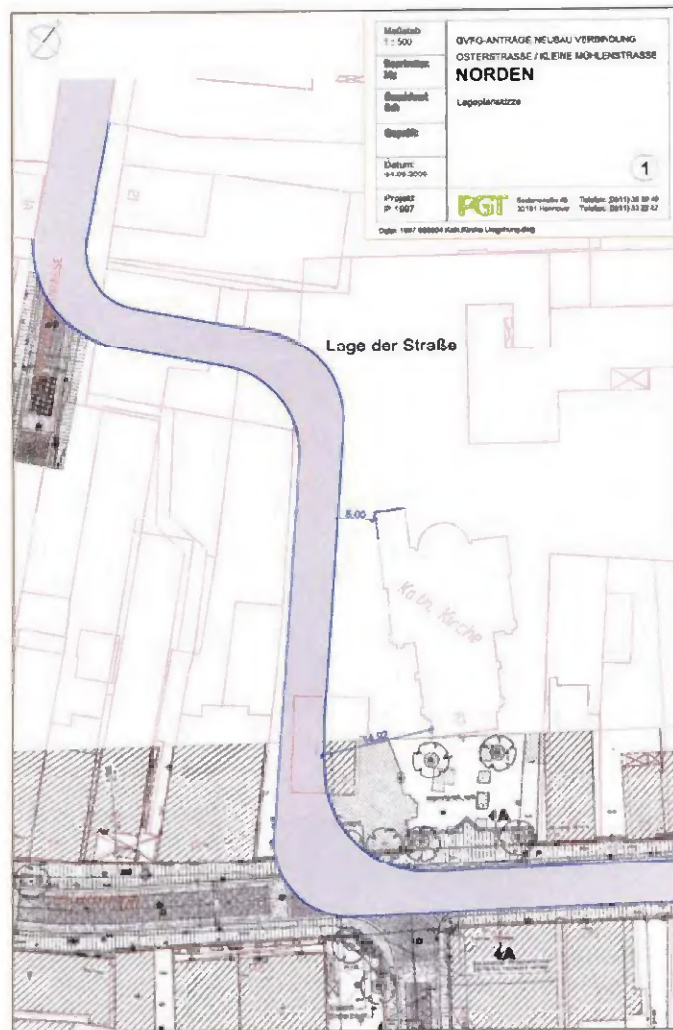


Abb. 13:
Vorschlag zur Verbindung
Osterstraße - Kleine Mühlen-
straße

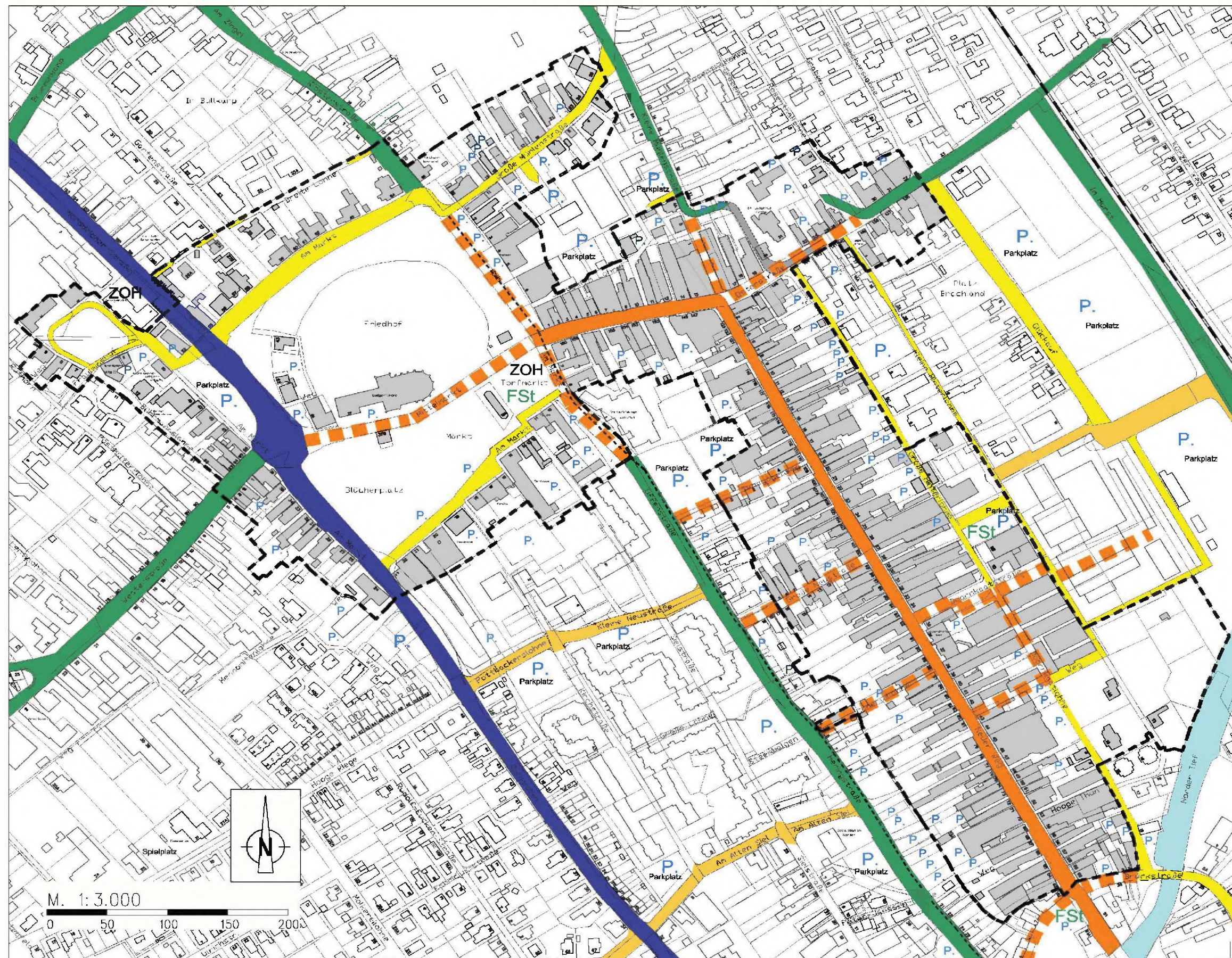
Der Platzraum des historischen Marktplatzes wird von mehrspurigen Asphaltstraßen an drei Seiten und in der Mitte querend durchschnitten. Diese stark frequentierten Trassen trennen die Einrichtungen und Angebote an den Platzrändern und auf den Platzflächen voneinander. Nur an der Südseite ist durch eine höhengleiche Pflasteroberfläche die Fahrtrasse in die Platzanlage integriert, erzeugt so eine Verkehrsberuhigung und stellt die direkte Zugänglichkeit der Häuser vom Marktplatz aus. Solange regionale und innerstädtische Hauptverkehrsstraßen – verkehrstechnisch entsprechend ausgebaut – die Platzfläche durchqueren, kommt keine von allen Nutzern gleichermaßen empfundene Akzeptanz des Marktplatzes und seines Angebotes als Ganzes zustande. Das tatsächliche Potenzial des Marktes – als Gegenpol im Norden zum Einkaufs- und Dienstleistungszentrum im Süden des Altstadtkerns - kann entfaltet werden, wenn wenigstens die Straßen Am Markt-Nord- und -Ostseite sowie des Mit-

telmarktes nur noch dem örtlichen Zielverkehr und der Busanfahrt dienen. Diese Verkehrsflächen sind dann ähnlich Am Markt-Südseite durch Umgestaltung in den Platzraum zu integrieren.

Fahrraderschließung

Die Weitläufigkeit des Einkaufs-, Dienstleistungs- und Erlebnisbereichs – z. B. 1,5 km zwischen südlichen und nördlichen Innenstadtengang – begünstigt die Nutzung des Fahrrads. Dazu gehört ein nachvollziehbares Radwegenetz mit Sammelstellplätzen. In der Fußgängerzone ist das Radfahren nicht angebracht. Die zahlreichen Lohnen und begehbaren Traufgassen zwischen den Gebäuden lassen dennoch eine nahe Erreichbarkeit der Einzelziele für Radfahrer zu. Für Gäste und Besucher, aber auch alle mit Bus und Bahn Anfahrende bieten sich heute Leihfahrräder an, die jedermann an ausgewiesenen Stationen mit Chipkarte starten und wieder abstellen kann.

Durch Abstufung der Uffen- und der Heringstraße von einer Durchgangsstraße zu einer innerstädtischen Haupt- und Sammelstraße, die auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke dient, wird die Einrichtung einer Radfahrtrasse möglich. Als seitlich getrennt geführter Weg oder als Spur auf der Fahrbahn kann so für Radfahrer die direkte Verbindung zwischen Stadtsüdeingang und Markt hergestellt werden, bei gleichzeitig rückwärtiger Erschließung der Fußgängerzone Neuer Weg auf der gesamten Länge (ca. 750 m).



Stadt Norden

Städtebaulicher Rahmenplan
zum Sanierungsgebiet

"Historischer Marktplatz"

Verkehrskonzept

- Hauptverkehrsstraße mit regionaler und städtischer Bedeutung
- Hauptverkehrsstraße mit überwiegend innerstädtischer Bedeutung und Erschließungsfunktion
- alternative Verkehrsführung
- innerörtliche verkehrswichtige Straße
- Erschließungsstraße
- alternative Erschließung
- Fußgängerzone
- Fußgängerbegünstigender o. verkehrsberuhigter Bereich
- mögliche Trassenführung
- Fahrrad-Spur / -Weg
- Kfz-Stellplätze öffentlich / privat (Bestand u. Planung)
- Zentrale Omnibushaltestelle
- Fahrrad-Station

(Planungsgrundlage: Verkehrsentwicklungsplan Norden, Variante 2)

Plan 12

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

Februar 2013

4.6 Energetisches Konzept

Mit dem KfW-Förderprogramm „Energetische Stadtsanierung“ bietet sich für die gesamte Altstadt in Norden ein zeitlich und ökonomisch weit reichender Ansatz, die sich stetig vermehrenden Missstände in der energetischen Ausrüstung des wertvollen Baubestands nachhaltig zu beseitigen (s. a. Kap. 3.3.1). Die im Sanierungsgebiet anstehenden bzw. geplanten baulichen Maßnahmen und die möglichen quartiersbezogenen Klimaschutzmaßnahmen sowie die gebäudebezogenen energetischen Optimierungsmaßnahmen können sich im Rahmen eines integrierten Planungs- und Durchführungsmanagements in idealer Weise ergänzen. Wie auch Entwicklungsmaßnahmen außerhalb des städtebaulichen Sanierungsgebietes die Entwicklung im festgelegten Bereich ergänzen und optimieren können, kann der Förderbereich für die energetische Sanierung auch über das Sanierungsgebiet hinausreichen – so beispielsweise Gebäudebestände östlich und westlich außerhalb des Teilbereichs Neuer Weg erfassen.

Die im Rahmen des KfW-Förderprogramms figurierte „Energetische Stadtsanierung“ gliedert sich in 3 Phasen:

- Vorbereitung und Antragstellung,
- Aufstellen eines integrierten Quartierskonzeptes
- und Durchführungs-Management.

Bereits in der ersten Phase wird der geeignete Energetik-Sanierungsbereich herausgefiltert, der sich auch für die Koordination mit den städtebaulichen Maßnahmen der Sanierung und Entwicklung im förmlich festgelegten Gebiet anbietet.

Mit der Erarbeitung des integrierten Quartierskonzeptes werden in der zweiten Phase unmittelbar alle Betroffenen – Eigentümer, Träger, Mieter, kommunale Einrichtungen etc. – angesprochen und mit diesen werden die Möglichkeiten des Energetik-Förderprogramms in Verknüpfung mit dem städtebaulichen Programm abgestimmt. In der Durchführungsphase stehen die koordinierende

Gesamtregie und die Betreuung der Einzelmaßnahmen sowie Evaluation und Abrechnung des Gesamtprogramms.

Die Durchführung der energetischen Quartierssanierung in Verknüpfung mit der städtebaulichen Sanierung - Schwerpunkt städtebaulicher Denkmalschutz - dürfte der Norder Altstadt zukünftig eine wesentliche Stabilisierung der ökonomischen Wertigkeit bescheren, die wiederum auch die Attraktivität von Wohnen, Arbeiten und Freizeit in Norden im besonderen Maße steigert.



Bild 35

5.0 Handlungskonzept

5.1 Umsetzung von städtebaulichen Maßnahmen

Die Aussagen der Städtebaulichen Rahmenplanung für die historische Altstadt von Norden beziehen sich schwerpunktmäßig auf die Städtebauliche Sanierungsmaßnahme „Historischer Marktplatz“. Zur Sicherung und nachhaltigen Entwicklung des Altstadtkerns sind aber weitergehende Planungs- und Durchführungsmaßnahmen in den angrenzenden Bereichen des Sanierungsgebietes notwendig, die ebenfalls in der Städtebaulichen Rahmenplanung aufgezeigt werden.

Für Planung und Durchführung von Maßnahmen zur Neuordnung und Sanierung kann innerhalb und außerhalb des Sanierungsgebietes das gesamte Instrumentarium des Allgemeinen und Besonderen Städtebaurechts nach BauGB zur Anwendung kommen.

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von Maßnahmen stehen der Kommune und der Privatperson als Eigentümer oder Träger einer Projektmaßnahme die Fördermöglichkeiten des Städtebauförderungs-Programms innerhalb des Geltungsbereichs der Sanierungssatzung zur Verfügung. Des Weiteren bieten sich innerhalb wie außerhalb des Sanierungsgebiets die Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten der KfW-Programme wie auch die investitionsbegünstigenden Steuerermäßigungen nach Einkommensteuerrecht an. Für die Maßnahmenfinanzierung mit verschiedenen Zuwendungsgebern gilt das Subsidiaritätsprinzip. Alle privaten Maßnahmen im bestehenden förmlich festgelegten Sanierungsgebiet bedürfen neben den planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen der sanierungsrechtlichen Genehmigung der Stadt Norden nach BauGB § 144.

5.2 Durchführungskriterien

Im Ergebnisbericht zu den Vorbereitenden Untersuchungen von 2009 wird ein Erneuerungskonzept für den seinerzeit noch festzulegenden Geltungsbereich der Sanierungssatzung aufgezeigt. Das Erneuerungskonzept enthält einen Katalog von Maßnahmen zur Beseitigung von städtebaulichen Missständen, die in den Untersuchungen festgestellt wurden. Nachdem das Sanierungsgebiet förmlich festgelegt worden ist, wird der Maßnahmenkatalog gemäß dem jeweilig gewonnenen Erkenntnisstand aktualisiert.

Die Menge und der Umfang der geförderten privaten Sanierungsmaßnahmen sowie deren zeitliche Einordnung ist wesentlich von den jeweils zur Verfügung stehenden öffentlichen Haushaltsmitteln abhängig. Auf der Seite des privaten Maßnahmenträgers werden diese Maßstäbe von dessen einsetzbaren finanziellen Möglichkeiten bestimmt wie Eigenmittel, KfW-Mittel, Steuerermäßigungen usw.

In Zusammenfassung der Sanierungsplanung im Sanierungsgebiet und in angrenzenden Bereichen (s. Kap. 4.1 bis 4.5) werden hier die festgestellten und abgestimmten Felder ausgewiesen, in denen aufgrund der erkannten städtebaulichen Missstände Handlungsbedarf besteht.



Bild 36: Markt - Nordseite

5.3 Handlungsfelder

A Baumaßnahmen gem. BauGB § 148

A 1.0 Öffentliche Maßnahmen

- A 1.1 Modernisierung und Instandsetzung von denkmalgeschützten und (aus denkmalpflegerischen, städtebaulichen und kulturhistorischen Gründen) erhaltenswerten kommunalen Gebäuden und deren Umfeld
- A 1.2 Aufstellung von Baugestaltungsvorgaben im Altstadtbereich
- A 1.3 Beratung und Betreuung bei privaten Modernisierungsmaßnahmen

A 2.0 Private Maßnahmen

- A 2.1 Modernisierung und Instandsetzung von denkmalgeschützten und (aus denkmalpflegerischen, städtebaulichen oder kulturhistorischen Gründen) erhaltenswerten Gebäuden und deren Umfeld

B Ordnungsmaßnahmen gem. BauGB § 147 / Öffentliche Maßnahmen nach GVFG oder andere Maßnahmen

B 1.0 Bereich Nutzungsstruktur

- B 1.1 Entwicklungs- und Bauleitplanungen für das Doornkaatareal, die Blockinnenfläche zwischen Am Markt Ostseite und Kleine Mühlenstraße sowie für Teilbereiche zwischen Neuer Weg Westseite und Uffen-/Heringstraße
- B 1.2 Bodenordnungen für überplante Bereiche zur Vorbereitung von Baumaßnahmen
- B 1.3 Freilegung von Grundstücken
- B 1.4 Erwerb von Grundstücken

B Öffentliche Maßnahmen / Ordnungsmaßnahmen
gem. BauGB § 147 / GVFG oder anderen Vorgaben

B 2.0 Bereich Verkehr / verkehrliche Infrastruktur

- B 2.1 Ausbau des inneren Erschließungsringes
- B 2.2 Ausarbeitung eines Kfz-Stellplatz-Konzeptes
- B 2.3 Bau von öffentlichen Kfz-Stellplätzen
- B 2.4 Einrichtung eines Parkleitsystems
- B 2.5 Erweiterung der Fußgänger-freundlichen Geschäftszonen
- B 2.6 Verkehrstechnische Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf den Straßen - Am Markt Nordseite und Ostseite sowie Mittelmarkt
- B 2.7 Reduzierung der Straßenausbau-Breiten zugunsten von Radfahrspuren und Verkehrsverlangsamung
- B 2.8 Ausgestaltung von Straßen-Teilbereichen und Nebenanlagen mit altstadtgemäßen bzw. denkmalgerechten Oberflächenbefestigungen
- B 2.9 Neu-/Umgestaltung einer öffentlichen ÖPNV-Station im Bereich Mittelmarkt
- B 2.10 Ausbau des Fahrrad-Erschließungsnetzes einschließlich Schaffung von Abstellplätzen und Leihfahrrad-Stationen

6.0 Schlussbetrachtung zur Rahmenplanung für die Altstadtsanierung

Der Städtebauliche Rahmenplan für die Sanierungsmaßnahme „Historischer Marktplatz Stadt Norden“ ist das Planungskonzept für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet. Die Rahmenplanung baut auf den Ergebnissen der Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2009 und ergänzend 2012 auf. Das Sanierungsgebiet umfasst den bedeutenden Teil der historischen Altstadt.

Die attraktive Altstadt stellt die Stadtmitte Nordens dar und erfüllt wesentliche Aufgaben eines Stadtzentrums. Die nachhaltige Sicherung und Entwicklung des historischen Stadtkerns ist in die städtebauliche Entwicklung der gesamten Innenstadt eingebunden. Der Städtebauliche Rahmenplan befasst sich deshalb als Altstadtplan auch mit den allseitig an das Sanierungsgebiet angrenzenden Stadtbereichen. Hier liegen die weiteren Voraussetzungen für die verkehrliche Erschließung, für Wohnen und Arbeiten und für soziale Funktionen im Sanierungsgebiet und somit anteilige Grundlagen für die derzeitige und zukünftige Lebensfähigkeit und Attraktivität der Altstadt.

D. Ministerium für Soziales, Frauen, Familie, Gesundheit und Integration

Anmeldung städtebaulicher Erneuerungsmaßnahmen i. S. des BauGB zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Landes — Programmjahr 2014 —

Bek. d. MS v. 25. 1. 2013 — 501.11-21205.1.14.1 —

Bezug: RdErl. v. 20. 5. 2008 (Nds. MBl. S. 699), geändert durch
RdErl. v. 8. 11. 2012 (Nds. MBl. S. 997)
— VORIS 21075 —

d) Städtebaulicher Denkmalschutz

Mithilfe des Programms sollen insbesondere historische Stadtkerne mit denkmalwerter Bausubstanz auf breiter Grundlage gesichert und erhalten werden.

Gefördert werden Einzelmaßnahmen als Bestandteile einer Gesamtmaßnahme, die auf der Grundlage einer Erhaltungssatzung nach § 172 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB durchgeführt wird. Die Gesamtmaßnahme kann auch als städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§§ 136 bis 164 BauGB), zu deren Sanierungszielen die Erhaltung der baukulturell wertvollen Bausubstanz gehört, durchgeführt werden. Die untere Denkmalschutzbehörde ist frühzeitig von den Gemeinden zu beteiligen.

Unter dieser Voraussetzung sind insbesondere förderfähig:

- Maßnahmen zur Sicherung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung,
- die Modernisierung und Instandsetzung oder der 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 und Stadtgrundrisses,
- die Leistungen von Sanierungsträgern zur Beratung von Eigentümerinnen und Eigentümern über die Einhaltung von Auflagen der Denkmalpflege oder aus örtlichen Satzungen.

In Ausnahmefällen kann auch die bauliche Ergänzung von geschichtlich bedeutsamen Ensembles berücksichtigt werden.

Fördervoraussetzung ist ein unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erstelltes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept, in dem die Ziele und Maßnahmen im Fördergebiet dargestellt sind. Das Entwicklungskonzept ist in ein ggf. bereits vorhandenes gesamtstädtisches Konzept einzubetten bzw. davon abzuleiten. Die Aktualität des Entwicklungskonzepts ist sicherzustellen. Dies gilt auch für die Fortsetzungsmaßnahmen, die bereits in vorangegangenen Programmjahren aufgenommen worden sind und noch kein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept vorgelegt haben.