



STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN ORTSZENTRUM SÜDERBRARUP

Endbericht

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

Gemeinde Süderbrarup
Team Allee 22
24392 Süderbrarup
Ansprechperson: Frauke Nissen

PLANUNGSTEAM

scheuven + wachten plus
planungsgesellschaft mbH
Friedenstraße 18
44139 Dortmund
Ansprechpersonen: Daniela Fink, Jonas Wiengarn

GESTALTUNG

scheuven + wachten plus, Dortmund

BILDNACHWEISE

Die Bildquellen sind jeweils in den Bildunterschriften genannt.
Titelbild: scheuven + wachten plus auf Grundlage Amt Süderbrarup

Bei der Erstellung und redaktionellen Bearbeitung dieses Dokuments wurden teilweise KI-gestützte Anwendungen eingesetzt. Sämtliche Inhalte wurden durch die Bearbeitenden fachlich geprüft und abschließend überarbeitet.

Süderbrarup / Dortmund, im August 2026

INHALTSVERZEICHNIS

1 EINORDNUNG DES RAHMENPLANS	4
2 ANLASS UND ZIELSTELLUNG	6
3 PROZESS	7
3.1 Methodik und Arbeitsphasen	7
3.2 Beteiligung und Abstimmung	8
3.3 Umgang mit Hinweisen	9
4 RAHMENBEDINGUNGEN	12
4.1 Einbettung in die Region	12
4.2 Das Sanierungsgebiet	12
4.3 Historie und Ortsidentität	13
4.4 Planerische Vorgaben und fachliche Bindungen	15
4.5 Bestehende Konzepte und Bedeutung für den Rahmenplan	16
5 BESTANDSANALYSE	18
5.1 Nutzungen	18
5.2 Freiraum	22
5.3 Städtebau	26
5.4 Verkehr und Mobilität	30
5.5 Zusammenfassende Analyse	34
6 LEITLINIEN UND PLANUNGSZIELE	36
6.1 Räumliches Leitbild	36
6.2 Programmatishes Leitbild	39
6.3 Querschnittsziele	40
7 STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN	42
7.1 Räumliche Schwerpunkte und Schlüsselräume als Impulsgeber	48
7.2 Handlungsfelder und thematische Teilkonzepte	50
7.2.1 Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung	50
7.2.2 Freiraum, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung	52
7.2.3 Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur	54
7.3 Maßnahmenpakete	55
7.4 Umsetzungsstrategie	104
8 FAZIT	107

1 EINORDNUNG DES RAHMENPLANS

Süderbrarup übernimmt als Unterzentrum eine wichtige Funktion für die Gemeinde selbst und für das Umland. Gelegen in der Schlei-Region zwischen Kiel und Flensburg in Schleswig-Holstein bündelt das Ortszentrum Versorgung, Mobilität, öffentliche Einrichtungen, Wohnen und alltägliche Begegnung. Zugleich treffen hier unterschiedliche räumliche Strukturen, Nutzungsansprüche und Entwicklungsvorstellungen aufeinander. Damit aus einzelnen Vorhaben eine tragfähige Entwicklung des Ortszentrums entsteht, braucht die Gemeinde eine gemeinsame räumliche Orientierung.

Diese Aufgabe übernimmt der städtebauliche Rahmenplan. Er ist ein informelles und integriertes Planungsinstrument. Informell bedeutet, dass er kein unmittelbar geltendes Baurecht schafft. Integriert bedeutet, dass er verschiedene Themen der Ortsentwicklung gemeinsam betrachtet und räumlich aufeinander abstimmt. Dazu gehören Städtebau und Ortsbild, Nutzungen und Versorgung, Wohnen und Innenentwicklung, öffentlicher Raum und Freiraum, Mobilität und Erschließung, Klimaschutz und Klimafolgeanpassung, Barrierefreiheit, soziale Teilhabe sowie die Identität und Geschichte des Ortes.

Der Rahmenplan steht nicht am Anfang der bisherigen Planungen für Süderbrarup. Mit dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept, den vorbereitenden Untersuchungen und weiteren Fachkonzepten liegen bereits Analysen, Ziele und Projektideen vor. Diese bilden das fachliche Fundament. Der Rahmenplan greift das vorhandene Wissen auf, überprüft es vor dem Hintergrund der aktuellen Situation und entwickelt es räumlich weiter. Er erfindet daher nicht alle Maßnahmen neu. Sein Mehrwert liegt darin, bekannte Ziele und bislang häufig einzeln betrachtete Ansätze erstmals in einem räumlichen Gesamtkonzept zu ordnen, zu konkretisieren und räumlich darzustellen.

Im Mittelpunkt steht dabei nicht die einzelne Maßnahme, sondern ihr Beitrag zur Entwicklung des gesamten Ortszentrums. Der Rahmenplan zeigt, wie verschiedene Vorhaben räumlich zusammenwirken, welche Abhängigkeiten bestehen und welche Reihenfolgen in der Umsetzung sinnvoll sind. So wird aus einer Vielzahl von Ideen ein nachvollziehbares Gerüst für die weitere

Planung. Die Maßnahmen sind deshalb als Bausteine einer gemeinsamen räumlichen Grundidee zu verstehen. Sie übersetzen die Ergebnisse der Analyse und die Ziele für Süderbrarup in konkrete, räumlich verteilte Handlungsansätze

VOM KONZEPT ZUM PROJEKT

- Das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK) beschreibt den grundsätzlichen Handlungsbedarf.
- Der Rahmenplan konkretisiert Ziele, Räume und Maßnahmen.
- Machbarkeitsstudien, Fachgutachten und Wettbewerbe klären Varianten und Umsetzung.
- Objekt- und Fachplanungen bereiten die Realisierung vor.
- Förder-, Haushalts- und Projektbeschlüsse sichern die Finanzierung und Umsetzung.

Für die Gemeinde bildet der Rahmenplan eine strategische Arbeits- und Entscheidungsgrundlage. Er unterstützt die Gemeindevertretung bei der politischen Prioritätensetzung und gibt Amt und Sanierungsträger eine gemeinsame Orientierung für das weitere Vorgehen. Auch Fördermittelgeber, Fachbehörden, Eigentümerinnen und Eigentümer, Gewerbetreibende, private Investierende und weitere Beteiligte können ihre Planungen besser auf die angestrebte Entwicklung des Ortszentrums beziehen.

Der Rahmenplan schafft zugleich die Grundlage für die nächsten Schritte. Dazu gehören Förderanträge, Machbarkeitsstudien, Wettbewerbe und Qualifizierungsverfahren, Objekt- und Fachplanungen, Grundstücksverhandlungen sowie gegebenenfalls die Bauleitplanung. Er macht deutlich, welche Themen vertieft untersucht werden müssen und welche Projekte schrittweise vorbereitet werden können.

Dabei ist der Rahmenplan keine Ausführungsplanung. Er ersetzt keine Baugenehmigung und schafft kein unmittelbares Baurecht. Auch Gestaltung, Kosten und Finanzierung einzelner Vorhaben werden noch nicht abschließend festgelegt. Die dargestellten Kostenansätze

sind erste Orientierungswerte. Belastbare Aussagen entstehen erst in den nachfolgenden Planungsstufen, wenn technische, rechtliche, wirtschaftliche und gestalterische Fragen genauer geprüft werden. Aus dem Rahmenplan ergibt sich zudem weder eine automatische Förderzusage noch eine Bau- oder Verkaufsverpflichtung für private Grundstücke.

Mit dem Beschluss des Rahmenplans entscheidet die Gemeinde deshalb nicht über die sofortige Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme. Sie legt vielmehr fest, welche räumliche Entwicklung sie für das Ortszentrum verfolgt und welche Projekte dafür schrittweise weiter vorbereitet werden sollen. Für einzelne investive Vorhaben bleiben gesonderte Planungs-, Förder-, Haushalts- und Umsetzungsbeschlüsse erforderlich.

Der Rahmenplan ist langfristig angelegt, soll aber in Zukunft fortgeschrieben werden können. Neue Erkenntnisse, veränderte Rahmenbedingungen oder konkrete Projektchancen können aufgenommen werden, ohne die gemeinsame Entwicklungsrichtung aus dem Blick zu verlieren. So entsteht für Süderbrarup ein verlässlicher und zugleich anpassungsfähiger Orientierungsrahmen, der bekannte Ziele in einen räumlichen Zusammenhang stellt und den Weg von der Idee zur umsetzbaren Maßnahme nachvollziehbar macht.

2 ANLASS UND ZIELSTELLUNG

Ortszentren verändern sich über lange Zeiträume. Nutzungen kommen hinzu oder werden verlagert, Gebäude werden umgebaut, Verkehrswege gewinnen oder verlieren an Bedeutung und neue Anforderungen entstehen. Dabei bleibt die Ortsmitte ein besonderer Raum. Hier bündeln sich alltägliche Wege, öffentliche Aufgaben, Versorgung, Mobilität und Begegnung. Veränderungen im Zentrum wirken deshalb meist weit über einzelne Grundstücke oder Gebäude hinaus.

Für Süderbrarup gilt dies in besonderem Maße. Als Unterzentrum und Sitz des Amtes Süderbrarup übernimmt die Gemeinde eine wichtige Versorgungsfunktion für den Ort und das ländlich geprägte Umland. Im Ortszentrum liegen zentrale Einrichtungen, Mobilitätsangebote und öffentliche Räume eng beieinander. Entsprechend wird es nicht nur von der Bewohnerschaft genutzt, sondern auch von Pendelnden, Schülerinnen und Schülern, Menschen aus den umliegenden Gemeinden und Gästen.

Diese Bedeutung verteilt sich auf mehrere prägende Orte. Bahnhof, Große Straße, Südertoft, Marktplatz und Bürgerpark bilden gemeinsam das räumliche Rückgrat des Zentrums. Trotz kurzer Wege werden sie bislang jedoch nur teilweise als zusammenhängendes Ortszentrum wahrgenommen.

Das Ortszentrum verfügt zugleich über wichtige Qualitäten und erkennbare Entwicklungsaufgaben. Gute Erreichbarkeit, zentrale Versorgungsangebote, öffentliche Freiräume und ortsbildprägende Gebäude treffen auf funktionale und gestalterische Defizite. Dazu zählen unter anderem Leerstände, untergenutzte Flächen, fehlende Aufenthaltsqualität sowie Barrieren und Nutzungskonflikte im öffentlichen Raum. Diese Themen werden in der folgenden Analyse vertieft.

Viele dieser Themen wurden bereits im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2021 und in den vorbereitenden Untersuchungen benannt. Mit der Aufnahme des Ortszentrums in die Städtebauförderung und der Festsetzung des Sanierungsgebietes im Jahr 2022 wurden die Voraussetzungen geschaffen, die Entwicklung langfristig und unter Einsatz von Mitteln der Städtebauförderung voranzubrin-

gen. Die bisherigen Untersuchungen bilden dafür das fachliche Fundament. Sie haben Missstände, Ziele und erste Maßnahmen beschrieben, die nun räumlich vertieft und aufeinander abgestimmt werden sollen.

Der Planungsanlass ergibt sich damit aus zwei Entwicklungen. Einerseits besteht konkreter Handlungsbedarf in mehreren Bereichen des Ortszentrums. Andererseits liegen bereits zahlreiche Ziele und Projektideen vor, die sich in unterschiedlichen Planungsständen befinden. Hinzu kommt, dass wichtige Vorhaben von privaten Grundstücken, Eigentumsverhältnissen, verkehrlichen Zuständigkeiten und externen Fachakteuren abhängen. Ohne eine gemeinsame räumliche Grundlage besteht die Gefahr, dass Entscheidungen nebeneinander getroffen werden oder getroffene Maßnahmen untereinander konkurrieren. Vorhandene Chancen bleiben dabei ungenutzt.

Der Rahmenplan knüpft an diesem Punkt an. Er aktualisiert die vorhandenen Erkenntnisse, konkretisiert bereits benannte Maßnahmen und bereitet weitere investive Vorhaben vor. Zugleich schafft er eine zusammenhängende Entscheidungsgrundlage für alle lokalen Akteure. So entsteht eine langfristige Umsetzungsstrategie, die zeigt, welche Projekte weiterverfolgt werden sollen, wie sie zusammenhängen und welche Schritte für ihre spätere Realisierung erforderlich sind.

Ziel der Rahmenplanung ist es, die bisherigen Entwicklungsziele für das Ortszentrum räumlich zu konkretisieren und in einem abgestimmten Gesamtkonzept zusammenzuführen. Dazu werden ein räumliches und ein programmatisches Leitbild entwickelt, die prägenden Schlüsselräume mit ihren jeweiligen Funktionen bestimmt und über ein gemeinsames räumliches Gerüst miteinander verbunden. Die daraus abgeleiteten Vorhaben werden zu zusammenhängenden Maßnahmenpaketen gebündelt und hinsichtlich ihrer Priorität, ihres zeitlichen Horizonts, möglicher Trägerschaften und bestehender Abhängigkeiten eingeordnet.

3 PROZESS

Die Erarbeitung des Rahmenplans erfolgte in einem kompakten Zeitraum von Januar bis August 2026. Der Prozess gliederte sich in die drei Arbeitsphasen Grundlagenermittlung, Vorentwurf und Entwurf. Diese Phasen bauten aufeinander auf, waren in der Bearbeitung jedoch nicht vollständig voneinander getrennt. Neue Erkenntnisse aus Abstimmungen und Beteiligungen flossen fortlaufend in Analyse, Leitbild, Konzept und Maßnahmen ein. Verwaltung, Politik, Schlüsselakteure und Öffentlichkeit wurden zu unterschiedlichen Zeitpunkten und mit jeweils passenden Formaten einbezogen.

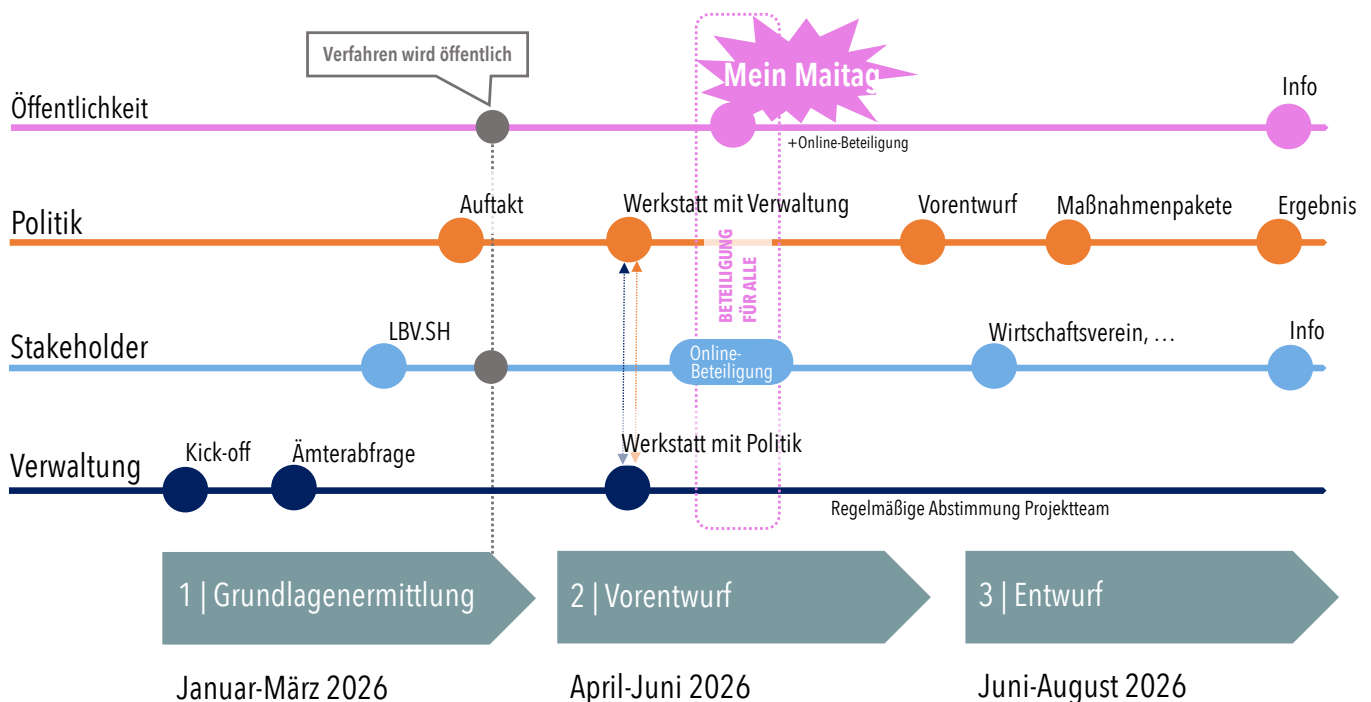
3.1 METHODIK UND ARBEITSPHASEN

Zu Beginn wurden in der Phase der Grundlagenermittlung von Januar bis März 2026 die vorhandenen Konzepte, Gutachten und Planungen ausgewertet. Dazu gehörten insbesondere das Ortsentwicklungskonzept, das IEK mit den vorbereitenden Untersuchungen, das Einzelhandelskonzept und das energetische Quartierskonzept. Zugleich wurde geprüft, welche Vorhaben

inzwischen umgesetzt oder weiterentwickelt wurden und wo sich Nutzungen, Eigentumsverhältnisse oder Planungsstände verändert hatten.

Ortsbegehungen und eine fotografische Bestandsaufnahme ergänzten diese Grundlagen. Die Analyse konzentrierte sich auf die vier Themenfelder Nutzungen, Freiraum, Städtebau sowie Verkehr und Mobilität. Stärken, Schwächen, Konflikte und Entwicklungsmöglichkeiten wurden zunächst fachlich getrennt betrachtet und anschließend zu einem gemeinsamen Bild des Ortszentrums zusammengeführt.

In der Vorentwurfsphase von April bis Juni 2026 wurden die Analyseergebnisse in eine gemeinsame Zielvorstellung übersetzt. Daraus entstanden das räumliche und programmatische Leitbild, sechs Leitsätze und die vier Schlüsselräume „Mobilität“ für das Bahnhofsumfeld, „Mitte“ für den Kreuzungsbereich zwischen Große Straße und Südertoft, „Multifunktion“ für das Umfeld um den Marktplatz und „Erholung“ für den



Bürgerpark. Ergänzend wurden fachliche Handlungsfelder und übergeordnete Querschnittsziele definiert.

Auf dieser Grundlage entstand das städtebauliche Gesamtkonzept. Es führte Aussagen zu Städtebau und Nutzung, Freiraum und Klima sowie Mobilität und technischer Infrastruktur zusammen. Für zentrale Räume wurden Varianten und Entwicklungsoptionen geprüft und unterschiedliche Flächenansprüche gegeneinander abgewogen.

In der Entwurfsphase von Juni bis August 2026 wurden die ausgewählten Ansätze weiter ausgearbeitet. Einzelne Vorhaben wurden zu Maßnahmenpaketen gebündelt und den Leitsätzen, Handlungsfeldern und Schlüsselräumen zugeordnet. Zudem erfolgte eine erste Einordnung nach Trägerschaft, Umsetzungszeitraum, Priorität, Abhängigkeiten und nächsten Schritten. Den Abschluss bildeten die Umsetzungsstrategie und eine Maßnahmenmatrix.

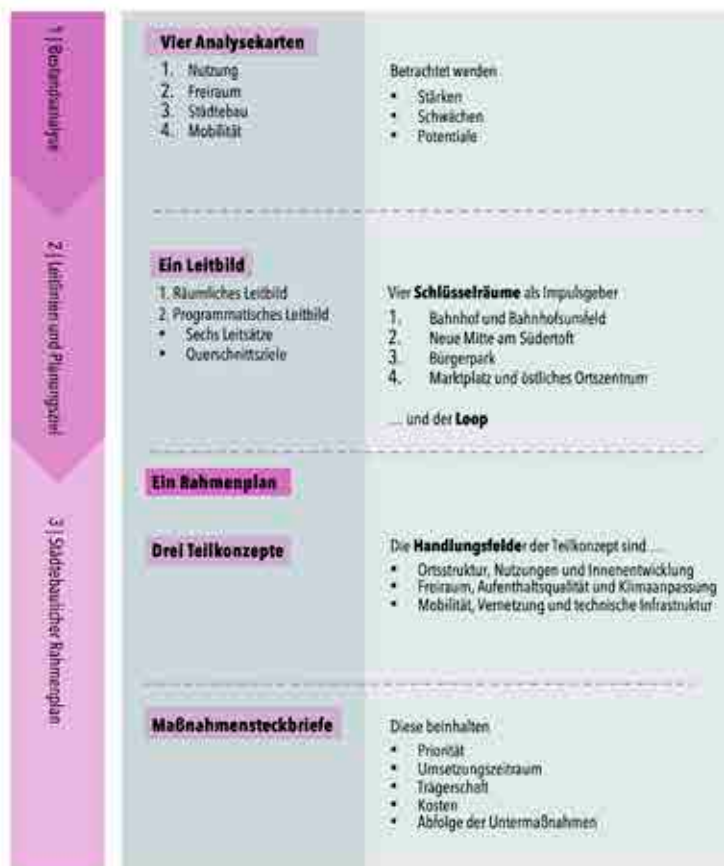
3.2 BETEILIGUNG UND ABSTIMMUNG

Ziel der Rahmenplanung war nicht allein die Erarbeitung eines räumlichen Konzeptes. Ebenso wesentlich war der gemeinsame Planungs- und Beteiligungsprozess, durch den unterschiedliche Perspektiven zusammengeführt, Zielvorstellungen abgestimmt und eine gemeinsame Grundlage für die weitere Entwicklung geschaffen wurden. Die Beteiligung war in die fachliche Bearbeitung integriert. Eingebunden waren Gemeindevertretung, Bürgermeister, Amt, Sanierungsträger und Planungsteam. Hinzu kamen Fachbehörden, Träger öffentlicher Belange, Eigentümerinnen und Eigentümer, Gewerbetreibende, Vereine, lokale Initiativen, Versorgungsträger sowie wichtige Verkehrsakteure wie Deutsche Bahn, Nah.SH und LBV.SH und auch die breite Öffentlichkeit.

Die Formate richteten sich nach den jeweiligen Aufgabenstellungen. Regelmäßige Abstimmungen im Projektteam dienten der laufenden Steuerung. Eine Ämterabfrage und fachliche Gespräche brachten frühzeitig Hinweise zu Zuständigkeiten und Umsetzbarkeit ein. Schlüsselpersonen wurden gezielt online und in Einzelgesprächen beteiligt. In einer gemeinsamen Werkstatt am 16. April 2026 diskutierten Politik und Verwaltung Analyse, Leitbild und erste räumliche Ansätze in zwei Arbeitsgruppen. Die Ergebnisse wurden anschließend zusammengeführt und priorisiert.

Die breite Öffentlichkeit wurde beim „Mein Maitag“ am 3. Mai 2026 beteiligt. Zwischen 11 und 16 Uhr konnten Interessierte an einem offenen Informations- und Mitmachstand großformatige Pläne, Maßnahmenideen und eine begehbare Luftbildplane diskutieren. Hinweise wurden auf Karten verortet, Maßnahmen bewertet und Prioritäten benannt. Ergänzend konnten Beiträge online auf einer digitalen Mitmachkarte verortet und eingereicht werden. Von der interessierten und stark vertretenen Öffentlichkeit wurden zahlreiche Kartenhinweise und Bewertungen abgegeben.

Inhaltlich bestätigten die Rückmeldungen vor allem den Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und Begrünung, sicheren Fuß- und Radwegen, besseren Querungen und einer vielfältigeren Nutzung öffentlicher Räume. Süderbrarup soll nicht mehr die Funk-



Vorgehensweise und Erarbeitung des Rahmenplans (Q: s+w plus)

tion und Anmutung eines Durchgangsortes aufweisen. Vielmehr wünschen sich die Bewohnerinnen und Bewohner einen Aufenthaltsort, der wiedererkennbar ist und die Ortsidentität widerspiegelt. Häufig genannt wurden außerdem Angebote für verschiedene Altersgruppen, der Erhalt der Versorgungsfunktion, ausreichende Stellplätze, mehr Gastronomie, eine stärkere Nutzung des Marktplatzes sowie neue Perspektiven für leerstehende Gebäude. Auch die Sichtbarkeit der Ortsgeschichte, touristische Informationen, eine bessere Beschilderung und die Einbindung der Angelner Dampfisenbahn spielten eine wichtige Rolle. Die Hinweise wurden thematisch ausgewertet und in die weitere Bearbeitung des Rahmenplans aufgenommen.

3.3 UMGANG MIT HINWEISEN

Der Rahmenplan setzt bewusst einen klaren Rahmen. Er soll die wesentlichen Entwicklungsrichtungen benennen, ohne sich zu früh in Details festzulegen. Konkrete Aussagen wurden deshalb nur dort getroffen, wo sie auf der Ebene der Rahmenplanung fachlich sinnvoll und ausreichend belastbar waren. Auf diese Weise werden falsche Erwartungen vermieden und zugleich die Kernaussagen des Gesamtkonzeptes gesichert.

Die im Prozess eingebrachten Hinweise aus den unterschiedlichen Beteiligungsformaten wurden nicht als ungewichteter Wunschkatalog übernommen. Sie wurden fachlich geprüft, mit den Zielen des Rahmenplans abgeglichen und in den räumlichen Gesamtzusammenhang eingeordnet. Dabei war entscheidend, nicht jede einzelne Anregung in eine eigene Maßnahme zu übersetzen. Viele Hinweise konnten in bereits angelegte Maßnahmenpakete aufgenommen werden. Andere betreffen Fragen, die erst in späteren Fachplanungen, Machbarkeitsstudien oder Objektplanungen belastbar geklärt werden können.

Für die Aufnahme und Bewertung von Hinweisen waren mehrere Kriterien maßgeblich. Dazu gehörten ihr Beitrag zu den Sanierungszielen und zum räumlichen Leitbild, ihr öffentlicher Mehrwert sowie ihre Bedeutung für das gesamte Ortszentrum. Ebenso geprüft wurden räumliche Umsetzbarkeit, Grundstücksverfügbarkeit, technische und rechtliche Machbarkeit, Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit. Weitere Maßstäbe

waren Klimaverträglichkeit, Barrierefreiheit, langfristige Tragfähigkeit und die Vereinbarkeit mit anderen Nutzungen.

Im Zuge dieser Abwägung wurden auch Zielkonflikte sichtbar. Beispielhaft sind hier zu nennen: Mehr Aufenthaltsqualität kann etwa zulasten von Stellplätzen gehen. Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr treffen auf begrenzte Straßenräume. Zusätzliche Begrünung kann die Nutzungsflexibilität von Veranstaltungsflächen einschränken. Im Bürgerpark müssen neue Angebote mit Naturschutzbelangen und schwierigen Bodenverhältnissen vereinbar sein.

Für die Entwicklung der Ortsmitte Süderbrarup ist deshalb eine klare Aufgabenteilung wichtig. Solche Zuordnungen helfen, konkurrierende Ansprüche nicht gegeneinander auszuspielen, sondern räumlich sinnvoll zu ordnen.

Der Umgang mit Hinweisen war damit ein fortlaufender Abwägungsprozess. Ziel war nicht, möglichst viele Einzelwünsche abzubilden, sondern diejenigen Anregungen aufzunehmen, die das Gesamtkonzept stärken, fachlich tragfähig sind und eine realistische Grundlage für die weitere Planung bilden.





Impressionen der Beteiligung (Q: s+w plus)

4 RAHMENBEDINGUNGEN

Die Entwicklung des Ortszentrums wird nicht allein durch seine bauliche Struktur bestimmt. Ebenso wichtig sind die Lage Süderbrarups in der Region, seine zentralörtlichen Aufgaben, die historische Entwicklung, bestehende Planungen sowie rechtliche und fachliche Vorgaben. Die folgenden Kapitel ordnen diese Rahmenbedingungen ein. Sie bilden den Hintergrund für die aktualisierte Analyse und helfen zu verstehen, welche Funktionen das Ortszentrum heute übernimmt und welche äußeren Einflüsse bei seiner weiteren Entwicklung zu berücksichtigen sind.

4.1 EINBETTUNG IN DIE REGION

Süderbrarup liegt im Kreis Schleswig-Flensburg im Süden der Landschaft Angeln. Die Gemeinde umfasst rund 19,8 Quadratkilometer und hatte zum 30. September 2025 insgesamt 5.122 Einwohnerinnen und Einwohner. Als Unterzentrum und Sitz des Amtes Süderbrarup übernimmt sie zentrale Versorgungsaufgaben für den Ort und die umliegenden Gemeinden. Die B 201 verbindet Süderbrarup unter anderem mit Schleswig und Kappeln.

Das Ortszentrum bündelt für die Größe der Gemeinde ein breites Angebot. Es ist Einkaufs- und Dienstleis-

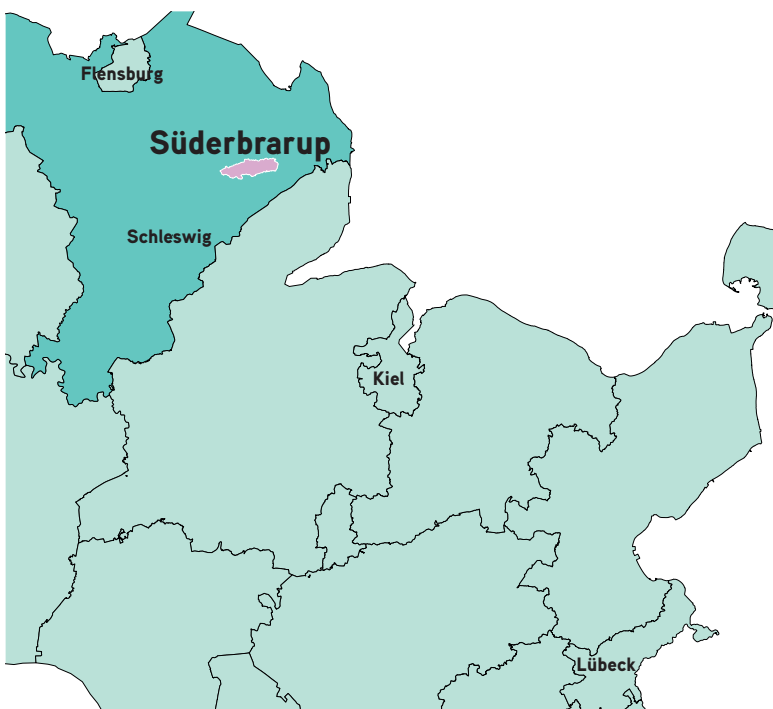
tungsstandort, Verwaltungs-, Gesundheits-, Bildungs- und Sozialstandort sowie Wohn- und Begegnungsort. Bahnhof mit Anbindung an Kiel und Flensburg, Busverbindungen und die Lage an der B 201 machen Süderbrarup zugleich zu einem wichtigen Ziel und Umsteigepunkt für Pendelnde, Schülerinnen und Schüler sowie Menschen aus dem Umland.

Die Bedeutung des Ortes ergibt sich auch aus seiner Lage zwischen Schlei und Flensburger Förde. Süderbrarup ist anerkannter Erholungsort und Ausgangspunkt für Ziele in der Landschaft Angeln. Das Thorsberger Moor, historische Gebäude und Wege, die St. Jacobi Kirche sowie weitere kulturgeschichtliche Orte schaffen Anknüpfungspunkte für Naherholung und Tourismus. Mit dem Brarup Markt verfügt die Gemeinde zudem über eine mehr als nur regional bekannte Veranstaltung. Die Angeler Dampfeisenbahn verbindet Süderbrarup als Museumsbahn mit Kappeln und schafft einen besonderen Bezug zwischen Mobilität, Ortsgeschichte und touristischem Erleben.

Für den Rahmenplan folgt daraus, dass das Ortszentrum nicht nur als Versorgungsbereich für die örtliche Bevölkerung betrachtet werden kann. Es ist zugleich Ankunftsort, Orientierungspunkt und Ausgangspunkt für Wege in die Gemeinde und die umgebende Region. Der Bahnhof, die Wegeführung ins Zentrum, die Beschilderung sowie die Sichtbarkeit historischer und landschaftlicher Ziele sind daher gemeinsam zu betrachten. Tourismus bildet dabei kein eigenständiges räumliches Thema, sondern verbindet Mobilität, Ortsgeschichte, Versorgung, Aufenthalt und Naherholung. Auch die Übergänge vom innerörtlichen Wegenetz zu überörtlichen Freizeit- und Wanderwegen sind mitzudenken.

4.2 DAS SANIERUNGSGEBIET

Der Rahmenplan bezieht sich auf das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Ortszentrum“ und damit auf den räumlichen Schwerpunkt der städtebaulichen Gesamtmaßnahme. Das Gebiet umfasst die zentralen Bereiche rund um Bahnhof, Bahnhofstraße, Große Straße, Südertoft, Marktplatz und Bürgerpark. Hinzu kommen Abschnitte der Angelnstraße, Bismarckstraße und Königstraße sowie mehrere markante öffentliche und ehemals öffentliche Gebäude.



Räumliche Einordnung (Q: s+w plus)

Innerhalb des Gebietes konzentrieren sich städtebauliche Missstände, funktionale Defizite und zugleich wichtige Entwicklungsreserven. Hier liegen zentrale Versorgungs-, Mobilitäts- und Aufenthaltsfunktionen dicht beieinander. Öffentliche Räume, Wegebeziehungen, Gebäude und potenzielle Entwicklungsflächen stehen in einem engen räumlichen Zusammenhang. Gerade deshalb ist eine integrierte Betrachtung notwendig, die nicht nur einzelne Grundstücke oder Maßnahmen in den Blick nimmt.

Die Entwicklung des Ortszentrums endet jedoch nicht an der Gebietsgrenze. Wichtige Bezüge bestehen etwa zur Bahnhofwestseite, zu angrenzenden Wohn- und Nahversorgungsbereichen, dem Schulcampus im Osten, zu Fuß- und Radwegeanschlüssen sowie zu landschaftlichen und touristischen Zielen wie dem Thorsberger Moor. Auch historische Wege und weiterführende Grünverbindungen wirken über das Sanierungsgebiet hinaus.

Der Rahmenplan greift diese Verflechtungen auf, ohne sämtliche Entwicklungsfragen der Gesamtgemeinde zu bearbeiten. Sein Schwerpunkt liegt auf dem Ortszentrum und dessen unmittelbaren räumlichen Beziehungen. Außerhalb gelegene Ziele werden daher als Anschlüsse und Bezüge berücksichtigt, nicht als eigenständige Maßnahmenräume der Städtebauförderung.

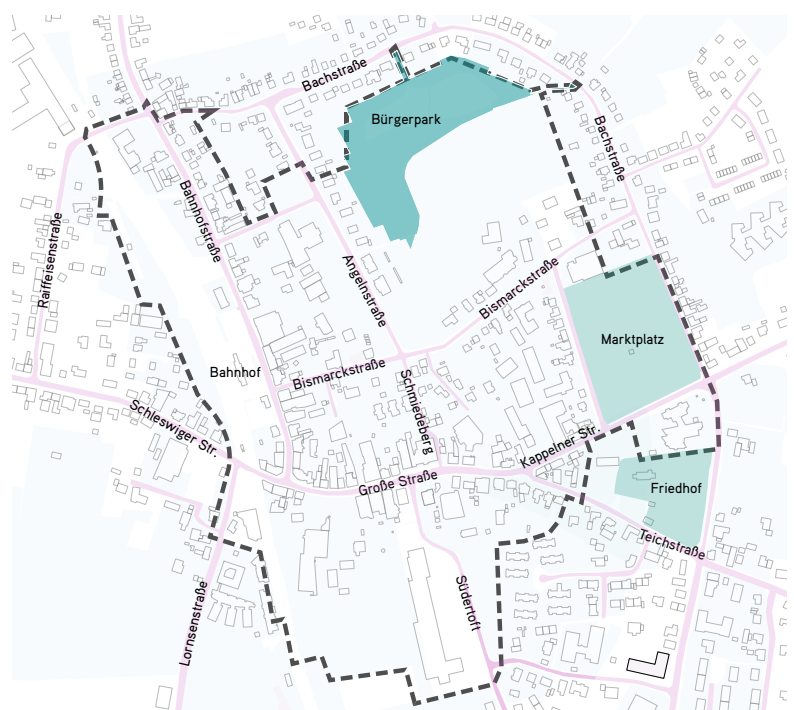
4.3 HISTORIE UND ORTSIDENTITÄT

Süderbrarups Ortsidentität ist eng mit seiner Entwicklung als Unterzentrum und Versorgungsort für die umliegenden Gemeinden verbunden. Der Bahnanschluss, die Große Straße, öffentliche Einrichtungen, historische Einzelgebäude und traditionsreiche Veranstaltungsorte haben den Ort über lange Zeit geprägt. Bis heute entsteht sein Charakter weniger aus einem einzelnen Wahrzeichen als aus dem Zusammenspiel vertrauter Orte und ihrer Bedeutung für den Alltag.

Eine besondere Rolle spielte der Bereich zwischen Bahnhof, Angler Hof und Große Straße. Mit dem Bahnanschluss gewann Süderbrarup als Ankunfts-, Handels- und Versorgungsort an Bedeutung. In fußläufiger Nähe zum Bahnhof verband der Angler Hof

Beherbergung, Gastronomie und gesellschaftliches Leben. Er war damit nicht nur Gasthaus, sondern auch Treffpunkt und sichtbarer Ankunftsort. Die heutige Verbindung über den Südertoft waren in dieser Form noch nicht ausgebildet. Dennoch lag hier bereits ein räumlicher Schwerpunkt, an dem Ankommen, Aufenthalt und Begegnung zusammenkamen.

Von dort setzte sich das Ortsleben entlang der Große Straße fort. Es entstand eine kleinteilige Folge aus Geschäften, Wohnhäusern, Gasthäusern und öffentlichen Einrichtungen. Die Straße war Einkaufsort und Verkehrsweg zugleich, vor allem aber ein wichtiger Alltagsraum. Hier wurden Besorgungen erledigt, Bekannte getroffen und Veränderungen im Ort unmittelbar wahrgenommen. Mit dem zunehmenden motorisierten Individualverkehr und insbesondere dem wachsenden Schwerlastverkehr verschärfen sich jedoch die Konflikte zwischen der Funktion als Verkehrsachse und der Bedeutung der Straße als Einkaufs-, Aufenthalts- und Begegnungsraum. Diese doppelte Bedeutung und das daraus entstehende Spannungsfeld sind bis heute prägend.



Abgrenzung des Sanierungsgebiets (Q: s+w plus auf Grundlage Amt Süderbrarup)

Eine besondere Rolle in der jüngeren Ortsgeschichte übernimmt der Bürgerpark. Er wurde Ende der 1970er Jahre bewusst als Erholungsraum und Begegnungsstätte für die Bevölkerung angelegt. Mit Teich, Sitzbeichen, Spielangeboten und Flächen für Veranstaltungen sollte ein Ort entstehen, an dem Ruhe, Freizeit und gemeinschaftliches Leben zusammenkommen. Die über viele Jahre veranstalteten Bürgerparkfeste und weitere öffentliche Anlässe zeigen, dass der Park fest im gesellschaftlichen Leben Süderbrarups verankert war und als Treffpunkt für unterschiedliche Generationen diente. Das breite ehrenamtliche Engagement von Vereinen, Feuerwehr, Schulen, sozialen Einrichtungen und örtlichen Betrieben unterstreicht dabei

den gemeinschaftlichen Charakter des Ortes. Für den Rahmenplan ist daraus vor allem seine doppelte Bedeutung abzuleiten. Der Bürgerpark ist nicht nur Grünraum, sondern auch sozialer Ort. Seine Weiterentwicklung sollte deshalb neben Erholung und Naturerleben weiterhin Raum für Begegnung, gemeinschaftliche Aktivitäten und kleinere Veranstaltungen bieten.

Ähnlich prägend ist der Marktplatz. Seine Bedeutung liegt nicht allein in seiner Fläche, sondern in seiner Verbindung mit Veranstaltungen, insbesondere dem jährlich stattfindenden Brarup Markt. Der Platz steht für Handel, gemeinsames Erleben und größere öffentliche Anlässe. Zugleich besitzt er einen archäo-



Historische Ansicht (Q: Gemeinde Süderbrarup)

logischen Hintergrund. Seine Weiterentwicklung muss deshalb behutsam erfolgen und ausreichend Raum für flexible Nutzungen bewahren.

Auch raumprägende Gebäude erzählen von Wandel und örtlicher Verbundenheit. Historische Gasthäuser und Hotels, Wohn- und Geschäftshäuser, das ehemalige Amt, Schulen und weitere öffentliche Bauten haben dem Ortszentrum über lange Zeit Orientierung gegeben. Manche sind erhalten, andere verändert oder verschwunden. Für den Rahmenplan folgt daraus, dass Nachnutzungen nicht allein nach funktionalen Gesichtspunkten bewertet werden sollten. Wo Gebäude das Ortsbild und die Erinnerung des Ortes prägen, ist auch ihr Beitrag zur Identität zu berücksichtigen.

Außerhalb des unmittelbaren Zentrums bildet das Thorsberger Moor einen wichtigen kulturhistorischen und landschaftlichen Bezugspunkt. Der archäologische Weg mit seinen Informationstafeln macht Geschichte in der Landschaft erfahrbar. Zusammen mit dem historischen Rundgang, dem Kultur- und Naturwanderlehrpfad und der Angelter Dampfeisenbahn besteht bereits ein Netz aus Geschichte, Natur und Freizeit. Ziel ist es, keine konkurrierenden Parallelrouten zu entwickeln, sondern die vorhandenen Wegebezüge aufzugreifen, ihre Sichtbarkeit zu stärken und sie mit dem innerörtlichen Wegegerüst zu verbinden.

Aus der historischen Entwicklung und der Bedeutung der einzelnen Orte lassen sich mehrere räumliche Motive ableiten, die bis heute das Selbstverständnis Süderbrarups prägen:

ANKOMMEN UND ZUSAMMENKOMMEN

Bahnhof und Angler Hof zeigen, dass der westliche Teil des Ortszentrums schon früh durch Anreise, Gastlichkeit und Begegnung geprägt war. Daran lässt sich bei der Definition der Mitte Süderbrarups anknüpfen.

HANDEL UND ALLTAG

Die Große Straße steht heute für Versorgung, Bewegung und alltägliche Begegnung. Ihre Funktion geht daher über die reine Verkehrsabwicklung hinaus.

FEIERN UND GEMEINSCHAFTLICHES LEBEN

Marktplatz und Bürgerpark übernehmen unterschiedliche, aber ergänzende Aufgaben. Der Marktplatz ist der robuste Fest- und Veranstaltungsort. Der Bürgerpark ist Grünraum, Begegnungsstätte und Ort für kleinere gemeinschaftliche Nutzungen.

ÖFFENTLICHE VERANTWORTUNG

Amtshaus, Schulen, Angelnhalle und weitere öffentliche Gebäude stehen für die zentrale Funktion Süderbrarups im Umland. Ihre künftige Nutzung ist deshalb auch eine Frage der Ortsidentität.

LANDSCHAFT UND GESCHICHTE

St. Jacobi, das Thorsberger Moor, historische Wege und die Angelter Dampfeisenbahn bilden äußere Bezugspunkte. Sie können über Orientierung und Wegeführung stärker mit dem Ortszentrum verbunden werden.

Gerade in dieser Verbindung liegt eine besondere Qualität Süderbrarups. Der Ort ist überschaubar, gut vernetzt und durch kurze Wege geprägt. Viele Einrichtungen liegen nah beieinander, und zahlreiche Orte sind mit persönlichen Erinnerungen verbunden. Der Rahmenplan kann dazu beitragen, diese Qualitäten deutlicher sichtbar zu machen und sie als Grundlage für die weitere Entwicklung des Ortszentrums zu nutzen.

4.4 PLANERISCHE VORGABEN UND FACHLICHE BINDUNGEN

Der Rahmenplan entwickelt räumliche Perspektiven für das Ortszentrum, bewegt sich dabei aber innerhalb bestehender planerischer, rechtlicher und technischer Vorgaben. Entscheidend ist daher nicht nur, welche Planwerke gelten, sondern welche Auswirkungen sie auf die weitere Entwicklung und Umsetzung haben.

Landesentwicklungsplanung und Regionalplanung bestätigen Süderbrarups Funktion als Unterzentrum. Damit verbunden ist die Aufgabe, zentrale Angebote für Versorgung, Wohnen, Mobilität und öffentliche Infrastruktur für den Ort und das Umland zu sichern. Für den Rahmenplan ist insbesondere der Vorrang der Innenentwicklung relevant. Vorhandene Flächen, Gebäude und Erschließungsstrukturen sollen möglichst genutzt und weiterentwickelt werden.

Auf kommunaler Ebene bilden der Flächennutzungsplan und die geltenden Bebauungspläne den planungsrechtlichen Rahmen. Innerhalb des Sanierungsgebietes bestehen unter anderem die Bebauungspläne Nr. 41 für den Bereich Bismarckstraße 7, Nr. 26 Ehlerskoppel im Bereich Süden-Center, Nr. 45 für den Verbrauchermarkt an der Große Straße und Nr. 46 für den Bereich Bismarckstraße 27 bis 31. Für einzelne Entwicklungsflächen ist im weiteren Verfahren zu prüfen, ob das bestehende Planungsrecht ausreicht oder angepasst werden muss.

Eine besondere Grundlage bildet das förmlich festgesetzte Sanierungsgebiet „Ortszentrum“. Die Sanierungssatzung und die im Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept formulierten Sanierungsziele geben die Entwicklungsrichtung vor. Zugleich ist der Rahmenplan Teil der städtebaulichen Gesamtmaßnahme im Programm „Lebendige Zentren“. Maßnahmen müssen daher aus den Sanierungszielen und dem räumlichen Gesamtkonzept abgeleitet werden.

Mehrere Bereiche erfordern zusätzliche fachliche Abstimmungen. Für Veränderungen an der Große Straße ist der LBV.SH einzubeziehen. Im Bahnhofsumfeld sind Abstimmungen mit Deutscher Bahn, Nah.SH und weiteren Bahnakteuren notwendig. Hinzu kommen Anforderungen aus Denkmalschutz, Archäologie, Boden und Natur, Entwässerung, Leitungsbestand, Barrierefreiheit, Erschließung und Stellplätzen. Klimaschutz und Klimafolgeanpassung wirken dabei als Querschnittsthemen auf Gebäude, Freiräume und Mobilität.

Besonders klärungsbedürftig sind Bereiche, in denen mehrere Anforderungen zusammentreffen. Am Marktplatz betrifft dies etwa Archäologie und Veranstaltungsnutzung, im Bürgerpark Boden, Entwässerung, Naturschutz und Nutzungsverträglichkeit. Bei Bestandsgebäuden und Entwicklungsflächen spielen zusätzlich Eigentumsverhältnisse, Planungsrecht und wirtschaftliche Tragfähigkeit eine Rolle. Der Rahmenplan nimmt notwendige Genehmigungen und Fachprüfungen nicht vorweg. Er zeigt belastbare Entwicklungsoptionen auf, macht bestehende Bindungen sichtbar und benennt, welche Fragen in den nächsten Planungsstufen geklärt werden müssen.

4.5 BESTEHENDE KONZEPTE UND BEDEUTUNG FÜR DEN RAHMENPLAN

Für Süderbrarup liegen bereits mehrere Konzepte und Untersuchungen vor. Sie beschreiben die langfristigen Entwicklungsziele der Gemeinde, benennen Handlungsbedarfe und schlagen erste Projekte vor. Der Rahmenplan wiederholt diese Grundlagen nicht. Er prüft vielmehr, welche Aussagen für das Ortszentrum weiterhin tragfähig sind, wie sie räumlich zusammenwirken und welche nächsten Schritte sich daraus ableiten lassen.

Damit markiert der Rahmenplan einen Übergang. Die bisherigen Konzepte beantworten vor allem die Frage, was in Süderbrarup gestärkt oder verändert werden soll. Der Rahmenplan zeigt ergänzend, wo dies geschehen kann, wie die einzelnen Räume und Maßnahmen zusammenhängen und unter welchen Voraussetzungen eine Umsetzung möglich wird. Aus strategischen Zielen entstehen räumlich verortete und aufeinander abgestimmte Handlungsansätze als Grundlage für die Beantragung von Fördermitteln zur Umsetzung der Maßnahmen.

Nachfolgend dargestellt werden Konzepte, aus denen sich unmittelbare Ziele und Maßnahmen für das Ortszentrum ableiten.

Das IEK und die vorbereitenden Untersuchungen bilden die wichtigste direkte Grundlage des Rahmenplans. Sie benannten bereits die zentralen räumlichen Aufgaben und sahen unter anderem eine integrierte Gestaltungsplanung des Ortszentrums mit Mobilitätskonzept vor. Der Rahmenplan greift diese Zielrichtung auf, führt sie jedoch wesentlich genauer aus. So wird aus der allgemeinen Forderung nach einer neuen Ortsmitte ein konkreter Ort definiert. Aus der Weiterentwicklung des Bahnhofs entsteht eine Zonierung für Ankunft, Umstieg, Fahrradparken und Aufenthalt. Für Bürgerpark und Marktplatz werden unterschiedliche, sich ergänzende Funktionen herausgearbeitet.

Auch die übrigen Konzepte werden nicht nebeneinander abgearbeitet. Ihre Aussagen fließen als fachliche Perspektiven in ein gemeinsames räumliches Konzept ein. So werden etwa die Sicherung des Versorgungs-

bereichs, die Innenentwicklung, klimatische Anforderungen und die Verbesserung nachhaltiger Mobilität nicht als getrennte Aufgaben behandelt. Sie werden dort zusammengeführt, wo sie sich auf denselben Raum oder dieselbe Maßnahme beziehen.

neue Planungsstände. Auch Anforderungen an Klimaanpassung und Mobilität haben weiter an Bedeutung gewonnen. Der Rahmenplan berücksichtigt diese Veränderungen und richtet die damaligen Ziele auf die heutige Ausgangslage aus.

FORTSCHREIBUNG STATT WIEDERHOLUNG

Seit der Erstellung des IEK im Jahr 2021 haben sich einzelne Rahmenbedingungen verändert. Maßnahmen am Bahnhof und Busbahnhof wurden umgesetzt, Grundstücke konnten gesichert werden und bei Gebäuden, Nutzungen und privaten Vorhaben entstanden

Eine Darstellung dieser Entwicklungen fließt in die aktualisierte Bestandsanalyse und später in die jeweiligen Teilräume ein.

BESTEHENDES KONZEPT	ZIELRICHTUNG	KONKRETISIERUNG IM RAHMENPLAN
ORTSENTWICKLUNGSKONZEPT „SÜDERBRARUP 2030“, 2018, ERSTE FORTSCHREIBUNG 2023	Strategische Entwicklung der Gesamtgemeinde in den Bereichen Wohnen, Versorgung, Ortszentrum, Mobilität, Energie, soziale Infrastruktur, Kultur und Freizeit. Für das Zentrum werden unter anderem eine stärkere Ortsmitte, Innenentwicklung sowie die Aufwertung historischer und touristischer Wege angeregt.	Räumliche Konzentration auf das Sanierungsgebiet. Verknüpfung von Bahnhof, Ortszentrum, Marktplatz, Bürgerpark und bestehenden Freizeitwegen. Überführung der gesamtgemeindlichen Ziele in konkrete Räume und Maßnahmenpakete.
INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT UND VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN „ORTSZENTRUM“ SÜDERBRARUP, NOVEMBER 2021	Nachweis städtebaulicher Missstände und Funktionsmängel. Formulierung von Sanierungszielen und ersten Maßnahmen für die neue Ortsmitte, das Bahnhofsumfeld, die Große Straße, den Bürgerpark, den Marktplatz und prägende Bestandsgebäude.	Aktualisierung und räumliche Vertiefung der Vorschläge. Konkretisierung von Lage, Funktion, Gestaltung und Verbindung der Schlüsselräume. Zusammenführung in einem städtebaulichen Gesamtkonzept und Vorbereitung erster Umsetzungsschritte.
EINZELHANDELSKONZEPT FÜR DIE GEMEINDE SÜDERBRARUP, JUNI 2021	Sicherung und Weiterentwicklung des zentralen Versorgungsbereichs. Stärkung der Ortsmitte als Schwerpunkt für Einzelhandel, Dienstleistungen und ergänzende Nutzungen. Steuerung von Einzelhandelsentwicklungen innerhalb und außerhalb des Zentrums.	Stärkung der Großen Straße als Versorgungssachse. Entwicklung der neuen Mitte als Gelenk zwischen Großer Straße und Südertoft. Räumliche Einordnung von Nutzungswandel, Leerständen und ergänzenden Angeboten innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs.
INTEGRIERTES QUARTIERSKONZEPT „KERNGEMEINDE“ SÜDERBRARUP, DEZEMBER 2021	Entwicklung von Strategien und Maßnahmen für Energieeffizienz, Wärmeversorgung, erneuerbare Energien, klimafreundliche Mobilität und die energetische Erneuerung des Gebäudebestands.	Übertragung der Klimaziele auf die räumliche Planung. Berücksichtigung von Entsiegelung, Begrünung, Regenwassermanagement, nachhaltiger Mobilität, Gebäudesanierung und technischer Infrastruktur in den Teilräumen und Maßnahmen.

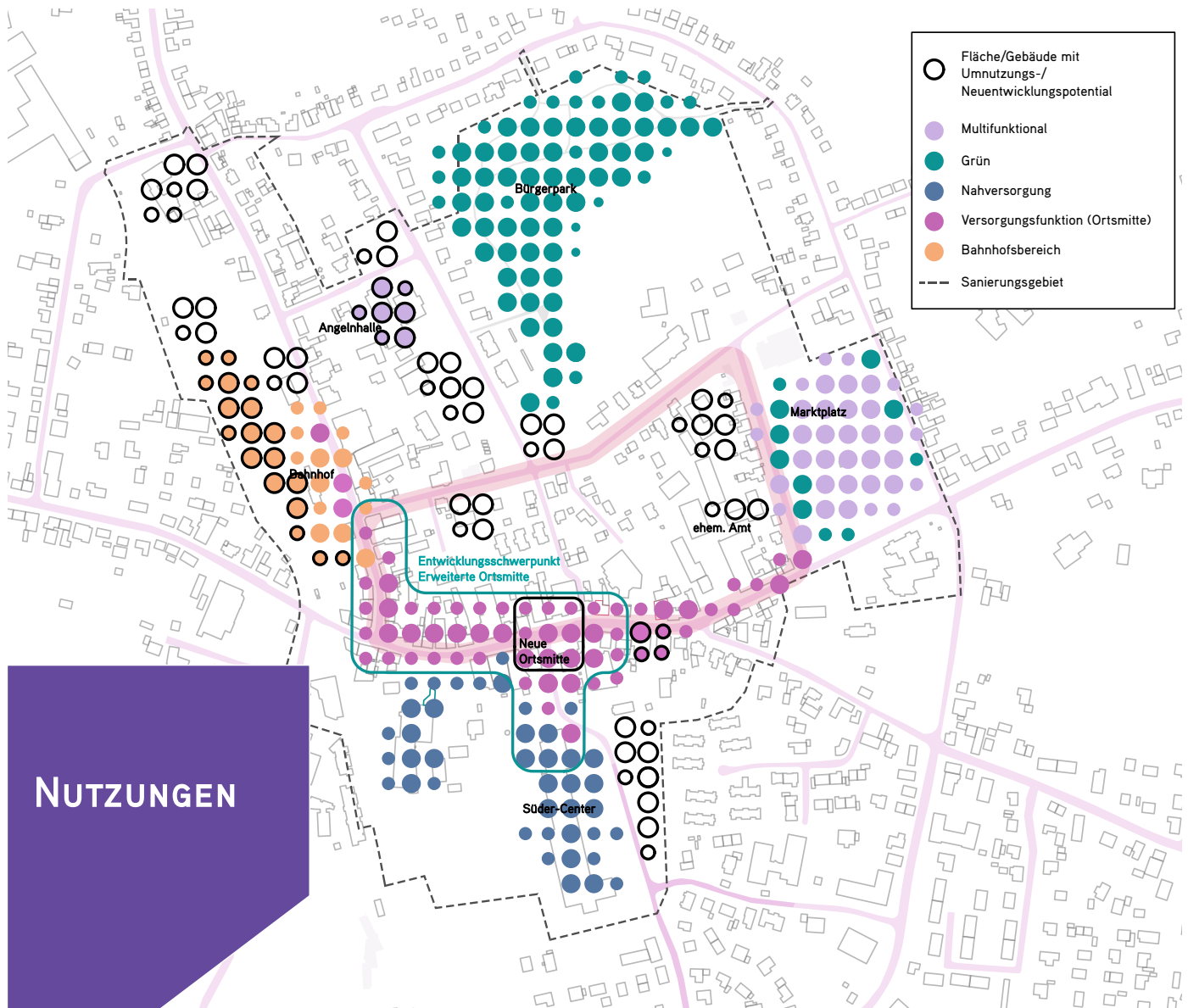
5 BESTANDSANALYSE

Die Bestandsanalyse beschreibt und bewertet das Ortszentrum in seiner heutigen räumlichen und funktionalen Struktur. Betrachtet werden die vier Themenfelder Nutzungen, Freiraum, Städtebau sowie Verkehr und Mobilität, jeweils ergänzt durch eine Analysekarte. Die Themen werden zunächst einzeln betrachtet und anschließend zusammengeführt. So wird sichtbar, welche Qualitäten bereits vorhanden sind, wo räumliche oder funktionale Defizite bestehen und welche

Potenziale für die weitere Planung daraus entstehen. Denn die Bestandsanalyse bildet die fachliche Grundlage für die weiteren Ausarbeitungsphasen des Rahmenplans: für Leitbild, Gesamtkonzept und Maßnahmen.

5.1 NUTZUNGEN

Die Nutzungen im Ortszentrum verteilen sich auf mehrere räumliche Schwerpunkte. Entlang der Große



Analysekarte Nutzungen (Q: s+w plus auf Grundlage Amt Süderbrarup)

Große Straße in Süderbrarup (Q: s+w plus)



Straße konzentrieren sich Einzelhandel, Dienstleistungen und ergänzende Wohnnutzungen. Südlich davon liegt mit dem Süder-Center ein weiterer Schwerpunkt der Nahversorgung. Im Westen bildet der Bahnhof mit seinem Umfeld einen eigenständigen Funktionsbereich, der das Thema Mobilität beinhaltet. Marktplatz und Bürgerpark übernehmen vor allem öffentliche und gemeinschaftliche Funktionen, jedoch mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Der Marktplatz ist als multifunktionaler Freiraum angelegt: Im Alltag dient er als begrünter Aufenthalts- und Erholungsraum und übernimmt zugleich wichtige Funktionen für Stadtklima und Freiraumqualität. Gleichzeitig bietet die offene Fläche Raum für unterschiedliche Veranstaltungen, Märkte und temporäre Nutzungen. Der Bürgerpark bildet dagegen den grünen Schwerpunkt des Zentrums und übernimmt vor allem Funktionen für Erholung, Naturerleben, Aufenthalt und klimatischen Ausgleich. Zwischen diesen Schlüsselräumen liegen Wohnnutzungen, öffentliche Einrichtungen sowie einzelne größere Grundstücke und Gebäude mit Entwicklungs- oder Umnutzungspotenzial.

Auffällig ist dabei die räumliche Grundstruktur, die sich zwischen Bahnhofstraße und Große Straße sowie Bismarckstraße und Königstraße abzeichnet. Entlang der ersten beiden stärker frequentierten Straßen Große Straße und Bahnhofstraße konzentrieren sich Versorgung, Dienstleistungen und Mobilität. In den rückwärtigen Bereichen an den weiteren zwei Straßen liegen dagegen vor allem Wohnen, Grünflächen, öffentliche Einrichtungen und größere Entwicklungsflächen. Dieses rechteckige räumliche Gefüge bildet eine wichtige Grundlage für die weitere Betrachtung des Ortszentrums.

STÄRKEN

Eine besondere Stärke liegt in der für die Ortsgröße breiten Nutzungsmischung. Versorgung, Dienstleistungen, Wohnen, öffentliche Einrichtungen, Mobilität und Freiraum liegen in vergleichsweise kurzen Entfernungen zueinander. Die Große Straße übernimmt weiterhin eine zentrale Versorgungsfunktion und das öffentliche Leben. Das Süder-Center ergänzt dieses Angebot durch großflächige Nahversorgung. Bahnhof und Busbahnhof bilden wichtige Anker nutzungen im Westen.

Marktplatz, Bürgerpark sowie öffentliche und soziale Einrichtungen ergänzen das Zentrum um Funktionen, die über das Einkaufen hinausgehen. Wohnnutzungen prägen die Ortsmitte in unterschiedlichen Ausprägungen und Typologien. Entlang der Hauptstraßen finden sich eher verdichtete Wohnformen, während in den ruhigeren rückwärtigen Bereichen auch kleinteiligere Strukturen bis hin zu Einfamilienhäusern vorkommen. Ein besonderer Schwerpunkt des Wohnens liegt dabei in den von den Hauptverkehrsstraßen abgewandten Lagen.

Gerade diese räumliche Nähe ist eine gute Ausgangslage. Viele alltägliche Ziele können innerhalb des Ortszentrums über kurze Wege miteinander verbunden werden. Zudem erfüllt das Zentrum nicht nur Aufgaben für die Bewohnerschaft Süderbrarups, sondern auch für Menschen aus dem Umland.

SCHWÄCHEN

Die einzelnen Nutzungsschwerpunkte liegen zwar nah beieinander, wirken bislang jedoch nur eingeschränkt als zusammenhängendes Zentrum. Besonders zwischen der Versorgungslage an der Große Straße und dem Süder-Center fehlt eine klar erkennbare funktionale Verbindung. Auch Bahnhof, Marktplatz und Bürgerpark bilden jeweils starke Einzelorte, ohne ausreichend in ein gemeinsames Gefüge eingebunden zu sein.

Entlang der Große Straße zeigt sich zudem ein unterschiedliches Nutzungsbild. Während der zentrale Abschnitt weiterhin von Einzelhandel und Dienstleistungen geprägt ist, nehmen im östlichen Bereich Leerstände und zwischengenutzte bzw. weniger qualitätvolle Erdgeschosse zu. Hinzu kommen einzelne brachliegende oder mindergenutzte Grundstücke sowie große Blockinnenbereiche. Bei markanten öffentlichen Gebäuden wie der ehemaligen Schule und dem ehemaligen Amt sowie besonderen Gebäuden wie der Angelnhalle sind Nutzungsperspektiven teilweise noch offen.

Auch Angebote, die unabhängig von Einkaufszeiten für Belebung sorgen, sind teilweise nur eingeschränkt vorhanden. Dazu gehören Gastronomie, Aufenthalt und ergänzende gemeinschaftliche Nutzungen. Jedoch lassen sich neue Nutzungen nicht beliebig im Ortszentrum ergänzen. Entscheidend ist, den bestehenden Versorgungsbereich in seiner Ausdehnung zu prüfen, zu qualifizieren und neue Angebote so einzuordnen, dass sie wirtschaftlich tragfähig sind, bestehende Betriebe ergänzen und nicht an anderer Stelle neue Leerstände erzeugen. Ein Teil der Entwicklungsmöglichkeiten liegt zudem auf Privatgrund und hängt deshalb von Eigentumsverhältnissen und Investitionen ab.



Angler Hof Süderbrarup (Q: s+w plus)

POTENZIALE

Das größte Potenzial liegt in einer klareren räumlichen Ordnung und Verbindung der vorhandenen Funktionen der Ortsmitte. Der Bereich zwischen Große Straße und Süder-Center kann dabei eine besondere Rolle übernehmen. Hier besteht die Chance, die beiden heute getrennt wahrgenommenen Versorgungsschwerpunkte stärker zusammenzuführen und zugleich einen zentralen Ort für Aufenthalt und Begegnung auszubilden. Auch historisch lässt sich an dieser Stelle an eine frühere Funktion des westlichen Ortszentrums anknüpfen. Der Angler Hof war bereits ein Ort, an dem Ankommen, Gastlichkeit und gesellschaftliches Leben zusammenkamen. Er war Treffpunkt und sichtbarer Ankunftsort für Süderbrarup. Die heutige Verbindung über den Südertoft bestand damals noch nicht in dieser Form, dennoch zeigt die historische Entwicklung, dass dieser Bereich schon früh eine besondere Bedeutung für Begegnung und Orientierung hatte. Die Analysekarte markiert diesen Bereich entsprechend als Entwicklungsschwerpunkt einer erweiterten Ortsmitte.

Für die Große Straße liegt das Potenzial in einer stärkeren Konzentration publikumsbezogener Nutzungen im tragfähigen Kern und einem geordneten Nutzungswandel in weniger stabilen Abschnitten. Dort können Wohnen und andere gemischte Nutzungen sowie auch temporäre Nutzungen als früh sichtbare Aktivierung von Flächen eine stärkere Rolle übernehmen. Leerstände, größere Grundstücke und Blockinnenbereiche bieten zugleich Möglichkeiten für Innenentwicklung und zusätzliche Wohnangebote. Grundsätzlich ist dem Themenfeld Wohnen künftig eine besondere Rolle in der Entwicklung des Ortszentrums zuzuschreiben. Belebung und Sicherung der Versorgungsfunktion können durch die Bedarfsdeckung von Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen, wie Familien, Singles, ältere Menschen, Auszubildende oder Menschen mit geringem Einkommen gestärkt werden.

Auch markante Bestandsgebäude, wie ehem. Brarup Schule, ehemaliges Amt und Angelnhalle, und der Bahnhofsbereich verfügen über funktionale Entwicklungsspielräume. Neue oder ergänzende Nutzungen können dazu beitragen, vorhandene Orte stärker zu

beleben und ihre jeweilige Rolle im Zentrum zu schärfen. Für den Bahnhofsbereich bieten sich Angebote für Gastronomie, Mobilitätsservice, Fahrradservice und touristische Information an. Entscheidend ist bei allen ergänzenden Nutzungen nicht eine möglichst große Ausdehnung neuer Angebote, sondern die Qualifizierung des Bestands und eine Ergänzung dort, wo sie bestehende Funktionen stärkt und langfristig wirtschaftlich tragfähig ist.

THEMEN FÜR DIE WEITERE AUSARBEITUNG

- funktionale Verbindung von Große Straße und Süder-Center
- Ausbildung einer klar erkennbaren Ortsmitte
- Sicherung des tragfähigen Versorgungsbereichs
- geordneter Umgang mit Leerständen und Nutzungswandel
- Aktivierung bisher nicht genutzter Potenziale von Grundstücken und Blockinnenbereichen
- Stärkung der Wohnfunktion im Ortszentrum
- tragfähige Perspektiven für markante Bestandsgebäude
- ergänzende Nutzungen am Bahnhof und an öffentlichen Orten



Angelnhalle Süderbrarup (Q: DSK GmbH)



Bahnhofsgebäude Süderbrarup (Q: DSK GmbH)

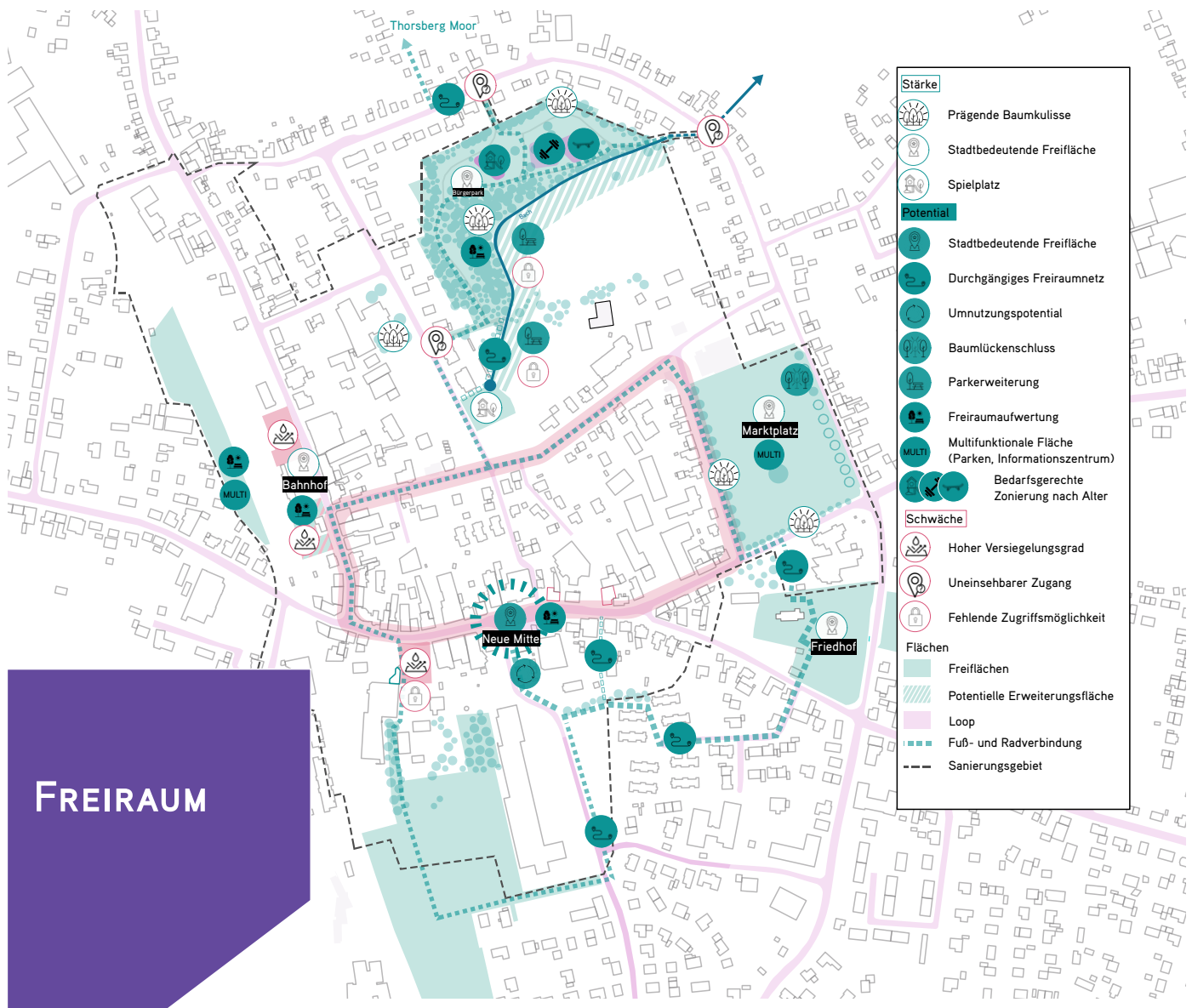
5.2 FREIRAUM

Die Freiräume im Ortszentrum sind unterschiedlich ausgeprägt und räumlich auf mehrere Schwerpunkte verteilt. Im Norden bildet der Bürgerpark den größten zusammenhängenden Erholungsraum. Im Osten liegen mit Marktplatz und Friedhof weitere größere Freiflächen. Dazwischen bestehen kleinere Grünbereiche, Baumstrukturen und Wegebeziehungen. Über den nördlichen Ortsrand hinaus besteht mit dem Thors-

berger Moor zudem ein wichtiger landschaftlicher und kulturhistorischer Bezugspunkt.

STÄRKEN

Für eine Gemeinde dieser Größe und in ländlich geprägter Lage verfügt Süderbrarup im Ortszentrum über ein vergleichsweise vielfältiges Angebot an Grün- und Freiflächen. Besonders Bürgerpark, Marktplatz, Friedhof und weitere kleinere Grünbereiche bilden be-



Analysekarte Freiraum (Q: s+w plus auf Grundlage Amt Süderbrarup)

Eingang zum Bürgerpark Süderbrarup (Q: s+w plus)



reits ein gutes räumliches Grundgerüst. Die zentrale Aufgabe liegt daher weniger in der großräumigen Neuschaffung von Freiräumen als in ihrer besseren Nutzbarkeit, Vernetzung, gestalterischen Aufwertung und klimatischen Wirksamkeit. Wo sich langfristig besondere Chancen ergeben, sollte jedoch auch die Sicherung zusätzlicher Grünflächen mitgedacht werden.

Eine besondere Stärke ist der Bürgerpark. Er bietet als größte zusammenhängende Grünfläche im Ortszentrum Raum für Erholung, Bewegung und Begegnung. Der vorhandene Baumbestand prägt den Charakter des Parks und schafft zusammen mit dem Teich, dem Bachlauf und den feuchten Bereichen eine eigenständige Atmosphäre. Auch seine historische Bedeutung als ortsweiter Treffpunkt für Feste der Gemeinde unterstreicht den besonderen Stellenwert des Parks.

Mit dem Marktplatz verfügt Süderbrarup über eine weitere große und gut nutzbare öffentliche Freifläche. Anders als der Bürgerpark ist er vor allem durch seine robuste und multifunktionale Nutzung geprägt. Veranstaltungen wie der Brarup Markt geben ihm eine besondere Bedeutung für das öffentliche Leben. Friedhof, kleinere Grünflächen und prägende Baumkulissen ergänzen das Freiraumangebot im östlichen Ortszentrum.

Zwischen diesen Bereichen bestehen bereits einzelne Fuß- und Radwege sowie Grünverbindungen. Besonders im Umfeld des Bürgerparks und in Richtung Marktplatz und Friedhof sind Ansätze eines zusammenhängenden Wegenetzes vorhanden. Auch die Nähe zum Thorsberger Moor bietet die Möglichkeit, das Ortszentrum stärker mit der umgebenden Landschaft und bestehenden Naherholungswegen zu verbinden.

SCHWÄCHEN

Die insgesamt gute Freiraumausstattung Süderbrarups ist im unmittelbaren Versorgungszentrum bislang nur wenig spürbar. Gerade dort, wo sich viele alltägliche Wege, Angebote und Besucherströme bündeln, fehlen begrünte Aufenthaltsbereiche mit ausreichender Verschattung und klimatischer Wirkung. Grünstrukturen sind hier meist nur kleinteilig als Baumscheiben o.ä. vorhanden. Die größeren Freiräume liegen eher am

Rand beziehungsweise rund um das Ortszentrum. Sie besitzen eigene Qualitäten, sind aber nicht immer gut auffindbar oder selbstverständlich in das Wegenetz eingebunden. Besonders deutlich zeigt sich dies am Bürgerpark, dessen Eingänge teilweise wenig einsehbar sind und dessen Wegebeziehungen nicht durchgehend klar ins Parkinnere weiterführen. Eine durchgehende Rundwegeverbindung fehlt, sodass Wege häufig unvermittelt enden und keine zusammenhängende Runde durch den Park möglich ist; oftmals bleibt nur der Rückweg auf derselben Strecke. Dadurch bleibt der Park trotz seiner Größe in Teilen vom übrigen Ortszentrum abgekoppelt. Auch das Angebot für unterschiedliche Altersgruppen ist bislang begrenzt, was zu einer teilweise geringen Nutzung beiträgt.

Die Weiterentwicklung des Bürgerparks wird zudem durch schwierige Boden-, Feuchte- und Entwässerungsverhältnisse beeinflusst. Insbesondere im Bereich des Bachlaufs und der feuchten Flächen können neue Nutzungen nicht unabhängig von den naturräumlichen Bedingungen entwickelt werden. Diese Bereiche sind damit zugleich Qualität und Einschränkung.

Ein weiteres Defizit ist der hohe Versiegelungsgrad an mehreren Schlüsselstellen des Ortszentrums. Dies betrifft besonders das Bahnhofsumfeld, größere Stellplatzflächen, Handelsstandorte und Teile der Straßenräume. Dadurch fehlen nicht nur zusammenhängende Grünstrukturen, sondern auch Verschattung und Aufenthaltsmöglichkeiten. Die stark befestigten Flächen

heizen sich an warmen Tagen zudem stärker auf und können Niederschlagswasser nur begrenzt aufnehmen. Gerade mit Blick auf Klimafolgeanpassung gewinnen Entsiegelung, zusätzliche Baumpflanzungen und Flächen für Rückhalt und Versickerung daher an Bedeutung. Bestehende Baumreihen weisen teilweise Lücken auf und können ihre gestalterische, klimatische und ökologische Wirkung bislang nur eingeschränkt entfalten.

Auch der Marktplatz entfaltet außerhalb größerer Veranstaltungen nur wenig Alltagswirkung. Seine große offene Fläche ist funktional wichtig, bietet im täglichen Gebrauch aber nur begrenzte Aufenthaltsqualität. Verschattung, Sitzmöglichkeiten und niedrigschwellige Aufenthalts- und Nutzungsangebote sind nur eingeschränkt vorhanden.

POTENZIALE

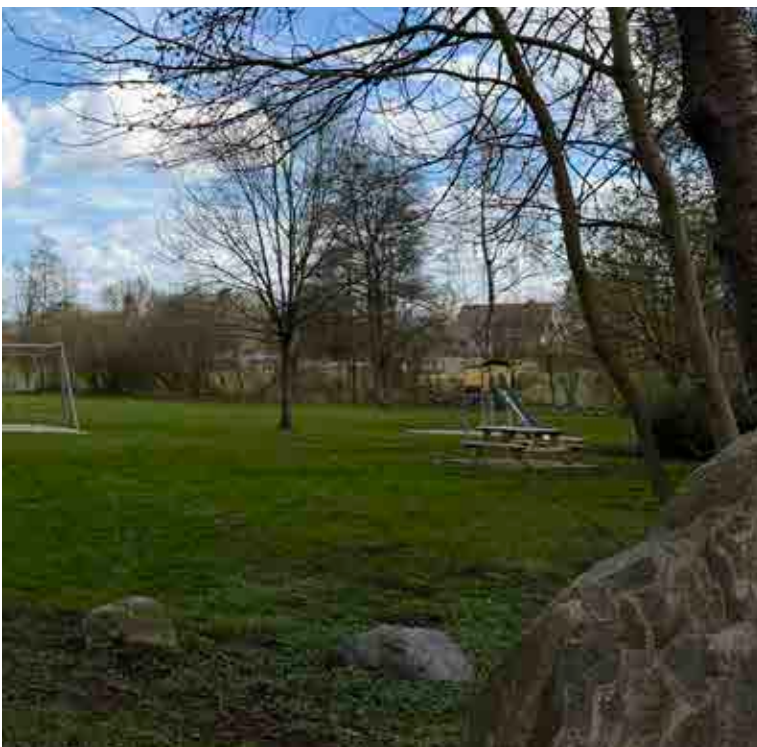
Der Bürgerpark bietet das größte Freiraumpotenzial, um mit einer Aufwertung wieder stärker als generationenübergreifender Erholungs- und Begegnungsraum wahrgenommen zu werden. Voraussetzung sind besser erkennbare und attraktivere Eingänge, durch-

gängige Wege und eine klare Zonierung. Neue Spiel-, Sport-, Bewegungs- und Aufenthaltsangebote können unterschiedliche Altersgruppen ansprechen, ohne den naturnahen Charakter des Parks aufzugeben. Dabei sollten feuchte Bereiche, vorhandene Baumstrukturen und der Bachlauf als eigenständige Qualitäten weiterentwickelt werden. Eine räumliche Erweiterung des Parks Richtung Süden kann langfristig sinnvoll sein. Gerade vor dem Hintergrund weiterer Innenentwicklung und zunehmender Anforderungen an Klimaanpassung ist es sinnvoll, mögliche Erweiterungsflächen frühzeitig zu sichern. Dies ist jedoch immer von der tatsächlichen Flächenverfügbarkeit abhängig.

Für eine aus dem räumlichen Zusammenhang herausgearbeitete neue Ortsmitte (s. S. 22) besteht die Chance, einen stärker begrünten und auch klimawirksamen Alltagsplatz zu schaffen. Anders als der Marktplatz kann dieser Bereich stärker auf täglichen Aufenthalt, kurze Pausen, Begegnung, Verschattung und sommerliche Entlastung ausgerichtet werden. Damit würde ein Freiraum dort ergänzt, wo heute viele Wege und Nutzungen zusammentreffen, aber kaum qualitätsvolle Aufenthaltsflächen vorhanden sind. Der Marktplatz sollte dagegen als robuste und flexibel nutzbare Veranstaltungsfläche erhalten und gezielt um Elemente ergänzt werden, die seine Nutzbarkeit außerhalb von Veranstaltungen verbessern.

Auch das Bahnhofsumfeld bietet erhebliches Potenzial. Entsiegelung, zusätzliche Bäume und kleinere Aufenthaltsbereiche unter anderem für Außengastronomie können den bislang stark verkehrlich und funktional geprägten Raum zu einem grüneren Ankunftsort entwickeln. Vergleichbare Ansätze sind auch an Stellplatzflächen, Handelsstandorten und entlang wichtiger Straßenräume anzustreben.

Ein weiteres Freiraumpotenzial liegt in einer stärkeren Verbindung der vorhandenen Grün- und Freiflächen. Bürgerpark, neue Mitte, Bahnhof, Marktplatz und Friedhof können dabei unterschiedliche Aufgaben übernehmen und über Wege und Grünstrukturen miteinander verknüpft werden.



Spielbereich Bürgerpark Süderbrarup (Q: s+w plus)

Baumergänzungen, klimaresiliente Pflanzungen, Entsiegelung und Regenwasserrückhalt können dabei mehrere Aufgaben gleichzeitig erfüllen. Sie verbessern das Mikroklima, erhöhen die Aufenthaltsqualität und stärken die ökologische Funktion des Ortszentrums. Zugleich entsteht die Chance, die bislang getrennten Freiräume über ein besser lesbares Netz miteinander zu verbinden und die Übergänge zu Thorsberger Moor und weiteren Landschaftszielen sichtbarer zu machen.

THEMEN FÜR DIE WEITERE AUSARBEITUNG

- Bürgerpark als Erholungs- und Begegnungsraum für unterschiedliche Generationen stärken, Sichtbarkeit erhöhen
- neue Mitte als grünen Alltagsplatz entwickeln
- Marktplatz als flexiblen Veranstaltungsraum sichern und im Alltag besser nutzbar machen
- Bahnhofsumfeld als begrünten Ankunftsort weiterentwickeln
- Versiegelung an Stellplatzflächen, Handelsstandorten und in Straßenräumen reduzieren
- Baumreihen ergänzen und klimaresiliente Pflanzungen fördern
- Freiraumvernetzung



Bereich der neuen Mitte in Süderbrarup (Q: DSK GmbH)

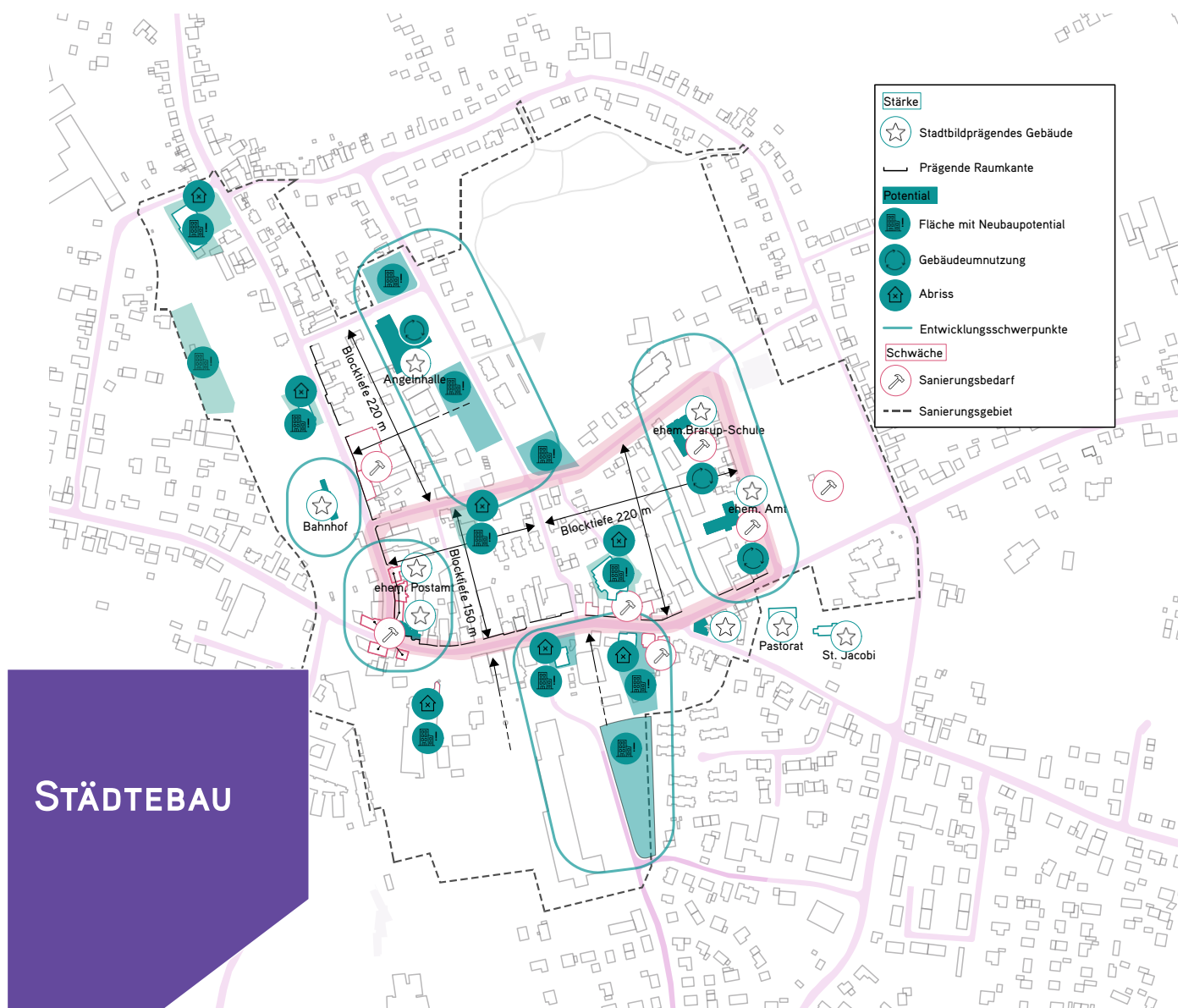


Marktplatz Süderbrarup (Q: s+w plus)

5.3 STÄDTEBAU

Die städtebauliche Struktur des Ortszentrums ist über lange Zeit gewachsen und entsprechend vielfältig. Entlang der Große Straße prägen überwiegend kleinteilige Gebäude und teilweise geschlossene Raumkanten das Bild. Daneben ist das Gebiet durch große Grundstücke, tief geschnittene Blöcke, öffentliche Gebäude und in den rückwärtigen Bereichen durch deutlich lockerere Strukturen geprägt. Im Westen markiert der Bahnhof

einen eigenen städtebaulichen Schwerpunkt, während sich im Osten mit Marktplatz, St. Jacobi, ehemaliger Brarup-Schule und weiteren öffentlichen Gebäuden ein weiterer prägender Bereich anschließt. Die Analyse zeigt damit ein Ortszentrum mit unterschiedlichen historischen Schichten, aber auch mit Brüchen und räumlich unklaren Übergängen



Kreuzung Große Straße/Südertoft in Süderbrarup (Q: s+w plus)



STÄRKEN

Eine wesentliche Stärke ist die noch gut ablesbare kleinteilige Ortsstruktur. Besonders entlang der Großen Straße stehen zahlreiche Gebäude in engem Bezug zum Straßenraum und bilden abschnittsweise klare Raumkanten. Unterschiedliche Bauzeiten und Gebäudetypen verleihen dem Zentrum ein gewachsenes Erscheinungsbild und machen seine Entwicklung nachvollziehbar.

Hinzu kommen mehrere ortsbildprägende und identitätsstiftende Einzelgebäude. Bahnhof, ehemalige Brarup-Schule, ehemaliges Amt, ehemaliges Postamt, Pastorat, St. Jacobi und Angelnhalle übernehmen dabei nicht nur funktionale Aufgaben. Sie dienen auch als Orientierungspunkte und tragen dazu bei, einzelne Bereiche des Ortszentrums räumlich wiedererkennbar zu machen.

Eine weitere Qualität liegt in der räumlichen Nähe der prägenden Orte. Bahnhof, Große Straße, Marktplatz und Bürgerpark liegen vergleichsweise nah beieinander. Grundsätzlich besteht damit die Voraussetzung für ein kompaktes Ortszentrum, in dem unterschiedliche Räume und Funktionen miteinander verbunden werden können.

SCHWÄCHEN

Die gewachsene Struktur ist jedoch nicht überall klar gefasst. An mehreren Stellen fehlen Raumkanten oder werden durch großflächige Stellplätze, Nebenflächen und zurückgesetzte Gebäude unterbrochen. Besonders deutlich wird dies im Bereich Südertoft. Dort treffen die Große Straße, die Verbindung zum Süder-Center und größere untergenutzte Flächen aufeinander, ohne bislang einen klar definierten Stadtraum auszubilden. Die fehlende bauliche Fassung trägt dazu bei, dass dieser zentrale Bereich heute weder als Platz noch als eindeutige Ortsmitte wahrgenommen wird.

Ein weiteres strukturelles Thema sind die teilweise sehr tiefen Blöcke bzw. städtebaulichen Quartiere, die Tiefen von etwa 150 bis über 200 Metern aufweisen. Dadurch entstehen große Innenbereiche, die teilweise nur eingeschränkt erschlossen, kleinteilig genutzt oder vollständig aktiviert werden können. Besonders dort,

wo rückwärtige Grundstücke, Stellplätze und gewerbliche Nebenflächen zusammentreffen, wirkt die Struktur ungeordnet und flächenintensiv.

Hinzu kommen Leerstände, Sanierungsbedarf und gestalterisch überformte Gebäude. Einzelne Fassaden und Erdgeschosse haben ihre ursprüngliche Gliederung verloren oder wirken nur eingeschränkt zum öffentlichen Raum. Auch Gebäuderückseiten und Nebenflächen prägen an mehreren Stellen wichtige Wege oder öffentliche Räume, ohne diese räumlich zu unterstützen.

Bei markanten Bestandsgebäuden stellt sich zudem die Frage nach einer langfristig tragfähigen Nutzung. Gerade bei ehemaliger Brarup-Schule, ehemaligem Amt und Angelnhalle treffen ortsbildprägende Bedeutung, Sanierungsbedarf und wirtschaftliche Anforderungen aufeinander. Ein Erhalt ist daher nicht allein eine gestalterische Frage, sondern muss mit Nutzung, Betrieb und Finanzierung zusammen gedacht werden.

POTENZIALE

Das größte städtebauliche Potenzial liegt in einer behutsamen Ergänzung der vorhandenen Struktur. Neue Bebauung kann dort eingesetzt werden, wo heute Raumkanten fehlen, Grundstücke nur teilweise genutzt werden oder größere Brüche im Ortsgefüge bestehen. Ziel ist dabei keine möglichst hohe Verdichtung, sondern eine maßstäbliche Weiterentwicklung, die sich an der kleinteiligen Struktur Süderbrarups orientiert.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt im Bereich der neuen Mitte. Begegnung und Orientierung gab es im westlichen Teil des Zentrums mit dem Angler Hof bereits, auch wenn die Verbindung zum und das Süder-Center selbst noch nicht existierten. Heute bildet der Kreuzungsbereich von Südertoft und Große Straße funktional einen wichtigen Gelenkpunkt im Ortszentrum, wird jedoch stark durch das leerstehende und architektonisch wenig prägende Autohaus bestimmt. Städtebaulich besteht heute die Chance, diesen Gedanken neu aufzunehmen. Ergänzende Bebauung kann den künftigen Platz räumlich fassen, klare Adressen schaffen und die Verbindung zwischen Große Straße und Süder-Center stärken. Dabei geht es nicht um eine historische Rekonstruktion, sondern um die zeitgemäße Weiterentwicklung einer bereits im Ort angelegten Funktion.

Weitere Potenziale liegen in der Neuordnung größerer und untergenutzter Grundstücke. Die tiefen Blöcke sind dabei nicht nur ein Defizit. Sie ermöglichen auch eine räumliche Arbeitsteilung zwischen stärker öffentlich geprägten Vorderseiten an Große Straße und Bahnhofstraße und ruhigeren, stärker wohnungs-

bezogenen oder begrünten Innenbereichen. Konkrete Verdichtungsoptionen bieten sich insbesondere in den Bereichen Große Straße 30 bis 34, Angelnstraße und Bismarckstraße sowie Flächen östlich der Gleise und am Südertoft Ost. Hier können neue Wohnangebote, gemischte Nutzungen und qualitätsvolle Freiräume entstehen, wenn Erschließung, Stellplätze, Lärm, Begrünung und nachbarschaftliche Belange von Beginn an gemeinsam betrachtet werden.

Auch die prägenden Bestandsgebäude bieten Entwicklungsspielräume. Wo eine funktional und wirtschaftlich tragfähige Nutzung möglich ist, sollte Sanierung und Umnutzung Vorrang vor einem vorschnellen Abriss haben. Wo ein Erhalt nicht sinnvoll ist, können ortsangemessene Ersatzneubauten dazu beitragen, Raumkanten wiederherzustellen und neue Adressen auszubilden

THEMEN FÜR DIE WEITERE AUSARBEITUNG

- neue Mitte durch Raumkanten baulich fassen
- kleinteilige und ortsangemessene Nachverdichtung ermöglichen
- tiefe Blockstrukturen und untergenutzte Innenbereiche neu ordnen
- Entwicklungspotenziale an Große Straße, Angelnstraße, Südertoft Ost und Bismarckstraße nutzen
- Flächen am Bahnhof und östlich der Gleise maßstäblich weiterentwickeln
- prägende Bestandsgebäude sichern und tragfähige Nachnutzungen entwickeln
- Sanierung ist die vorrangige Zielsetzung vor Neubebauung



Flächenpotential zwischen Bismarck- und Angelnstraße in Süderbrarup (Q: s+w plus)



Ortsbildprägendes Gebäude an der Bahnhofstraße in Süderbrarup (Q: s+w plus)



Ortsbildprägendes Gebäude Ecke Kappeler Straße/Teichstraße (Q: s+w plus)



St. Jacobi Kirche als ortsbildprägendes Gebäude in Süderbrarup (Q: s+w plus)

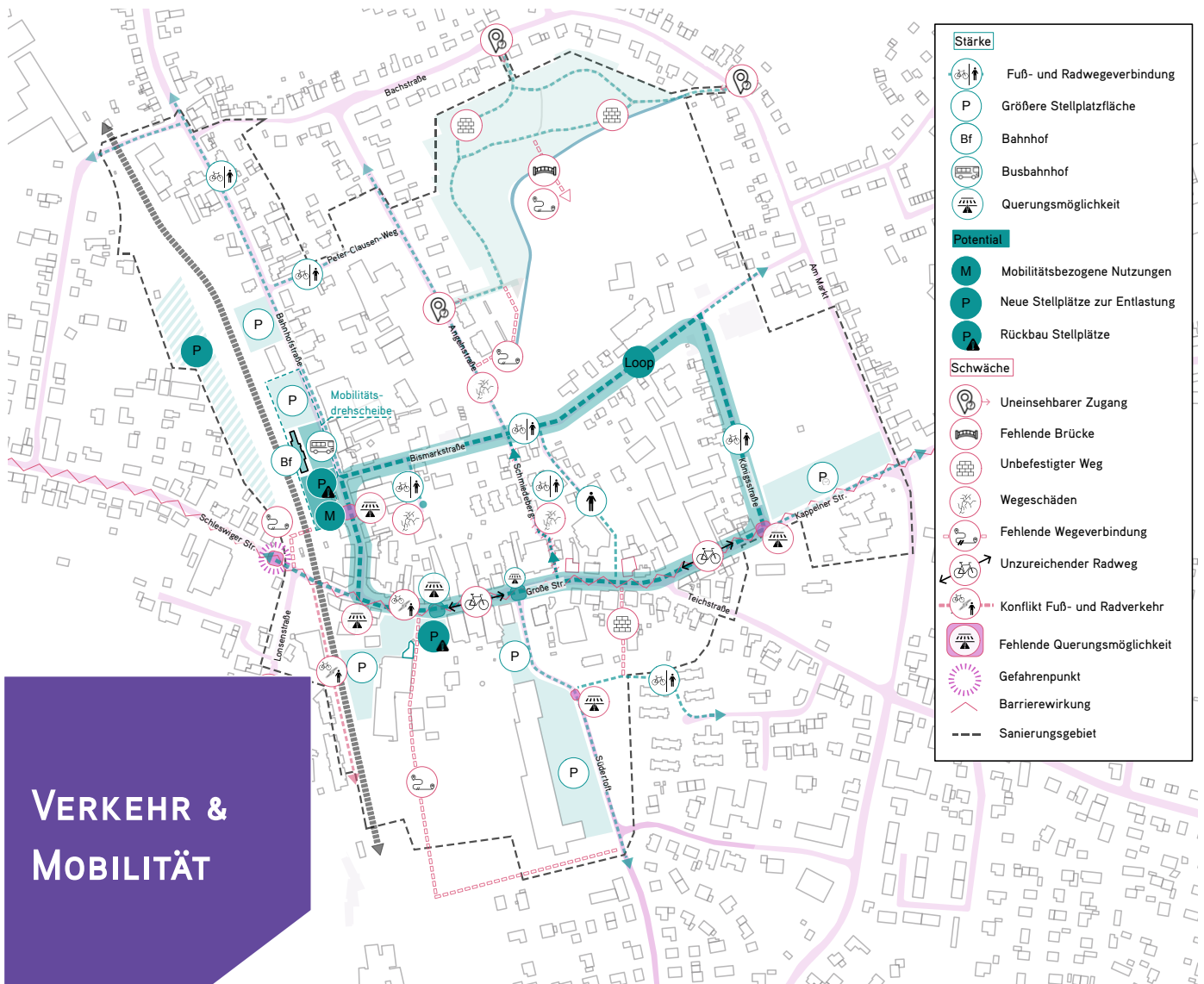
5.4 VERKEHR UND MOBILITÄT

Das Ortszentrum ist durch unterschiedliche Verkehrsarten und räumliche Anforderungen geprägt. Im Westen bilden Bahnhof und Busbahnhof den wichtigsten Knoten für den öffentlichen Verkehr. Die Große Straße übernimmt als B 201 zugleich die zentrale überörtliche Verkehrsverbindung und die Funktion als wichtigste Versorgungsachse im Ortszentrum. Dazwischen liegen kurze innerörtliche Fußwegenetze und zahlreiche Stellplätze.

STÄRKEN

Eine besondere Stärke ist die gute regionale Erreichbarkeit Süderbrarups. Bahnhof und Busbahnhof ermöglichen den Anschluss an den regionalen öffentlichen Verkehr und bilden gemeinsam einen wichtigen Mobilitätsstandort im westlichen Ortszentrum.

Auch innerhalb des Ortszentrums sind viele wichtige Ziele auf kurzen Wegen erreichbar. Große Straße, Süder-Center, neue Mitte, Marktplatz und Bürgerpark



Analysekarte Verkehr und Mobilität (Q: s+w plus auf Grundlage Amt Süderbrarup)

Große Straße Sünderbrarup (Q: s+w plus)

liegen in fußläufiger Entfernung zueinander. Ein vorhandenes Netz aus Straßen, Wegen und kleineren Verbindungen bildet dafür bereits ein gutes Grundgerüst. Hinzu kommt ein umfangreiches Stellplatzangebot, das die Erreichbarkeit von Einzelhandel, Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen unterstützt.

SCHWÄCHEN

Die größte verkehrliche Herausforderung liegt in der Große Straße. Als B 201 ist sie stark durch den motorisierten Verkehr geprägt, gleichzeitig ist sie zentraler Versorgungsraum und wichtige Verbindung innerhalb des Ortszentrums. Der schmale Straßenquerschnitt und die begrenzten Seitenräume führen zu Konflikten zwischen Kfz-Verkehr, Fußverkehr und Radverkehr. Besonders die Radverkehrsführung entspricht in Teilen nicht mehr heutigen Anforderungen. Auch für den Fußverkehr stehen teilweise nur schmale Flächen zur Verfügung.

Hinzu kommen eine geringe Begrünung und unzureichende Querungsmöglichkeiten. Dies betrifft insbesondere den zentralen Abschnitt der Große Straße sowie den Bereich Bahnhofstraße. Dadurch entstehen Barrieren zwischen den Nutzungen nördlich und südlich der Straße.

Im Fußwegenetz bestehen einzelne Lücken, die insbesondere die direkte Vernetzung wichtiger Ziele im Ortszentrum erschweren. Dies betrifft vor allem eine fehlende Verbindung vom südlichen Bereich der Angelnstraße zum Bürgerpark, eine besser ausgebaute Wegeverbindung von der Große Straße zwischen Südertoft und Teichstraße in Richtung Süder-Center sowie eine Verbindung südlich des Süder-Centers vom Südertoft zum REWE-Markt. Dadurch sind kurze und direkte Wege teilweise nur eingeschränkt möglich. Einzelne Wegeabschnitte sind schadhaft, unbefestigt oder fehlen vollständig. Auch das barrierearme Wegenetz weist Lücken auf.

Am Bahnhof selbst bestehen trotz der insgesamt guten Mobilitätsangebote noch Defizite in Orientierung und Wegführung. Die Verbindung zwischen Bahn, Bus,



Fahrradabstellanlagen, angrenzenden Wegen und den westlich der Gleise gelegenen Flächen ist nicht überall eindeutig lesbar. Auch die Weiterführung in Richtung Schleswiger Straße ist bislang nur eingeschränkt ausgebildet.

Weitere Schwächen zeigen sich an den Zugängen zum Bürgerpark und in der allgemeinen Wegweisung durch das Ortszentrum. Wichtige Ziele sind teilweise nicht ausreichend ausgeschildert oder nur schwer auffindbar. Dies betrifft sowohl alltägliche Ziele als auch touristische und historische Wege sowie Informationen.

Zugleich besteht in mehreren Straßen und Nebenanlagen ein baulicher und technischer Sanierungsstau. Fahrbahnen, Gehwege und Kanalinfrastruktur weisen abschnittsweise Erneuerungsbedarf auf. Diese Defizite beeinträchtigen nicht nur Komfort und Barrierefreiheit, sondern erhöhen auch den Handlungsdruck bei der technischen Infrastruktur.

Auch der ruhende Verkehr erzeugt Nutzungskonflikte. Zwar ist das Stellplatzangebot insgesamt umfangreich, einzelne Stellplätze belegen jedoch Flächen, die an zentralen Orten auch für Aufenthalt, Außengastronomie, Begrünung oder bessere Wegebeziehungen genutzt werden könnten. Für den Einzelhandel und die Dienstleistungen bleibt eine gute Erreichbarkeit mit dem Pkw dennoch wichtig. Veränderungen beim Stell-

platzangebot müssen deshalb räumlich abgestimmt und durch geeignete Ersatzlösungen begleitet werden.

POTENZIALE

Ein zentraler Entwicklungsschwerpunkt liegt im Bahnhofsumfeld. Als wichtiger Ankunftsort markiert das historische Bahnhofsgebäude den Auftakt der Hauptversorgungsachse, die sich über die Bahnhofsstraße in das Ortszentrum fortsetzt. Seine bestehende Funktion als Umsteigepunkt kann dabei künftig stärker zu einer Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut werden. Dazu gehören hochwertiges und möglichst abschließbares Fahrradparken, Lademöglichkeiten für E-Fahrräder, Reparaturangebote, Sharing-Angebote, Mobilitätsinformation und ein besserer Wetterschutz am Busbahnhof. Ergänzende Aufenthalts- und Gastronomieangebote können dazu beitragen, den Bahnhof nicht nur funktional, sondern auch räumlich stärker mit dem Ortszentrum zu verbinden.

Die westlich der Gleise gelegenen Flächen bieten die Chance, zusätzliche Stellplätze aufzunehmen und damit stärker beanspruchte Bereiche am Bahnhof zu entlasten. Gleichzeitig kann eine durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung von der Raiffeisenstraße bis

zur Schleswiger Straße entstehen. Damit lassen sich Bahnhof, westliche Wohnbereiche und bestehende Radwege besser miteinander verbinden.

Für das gesamte Ortszentrum liegt ein wesentliches Potenzial in einem zusammenhängenden Fuß- und Radwegegerüst. Vorhandene Straßen und Wege sind so miteinander zu verbinden, dass Bahnhof, neue Mitte, Große Straße, Marktplatz und Bürgerpark besser erreichbar sind. Dabei geht es nicht allein um eine neue Route, sondern um bessere Querungen, barrierearme Wege, eindeutige Orientierung und eine gestalterisch erkennbare Verbindung der wichtigsten Ziele.

An der Große Straße besteht insbesondere Potenzial für zusätzliche sichere Querungen, die Aufwertung der Gehwege und eine verträglichere Führung des Radverkehrs. Auch eine Verkehrsberuhigung im zentralen Abschnitt kann geprüft werden. Aufgrund der Funktion als Bundesstraße sind diese Veränderungen eng mit dem LBV.SH und den zuständigen Verkehrsbehörden abzustimmen.

Ein besonderes Potenzial ergibt sich aus den ohnehin notwendigen Straßen- und Kanalsanierungen. Wo Fahrbahnen, Gehwege oder technische Infrastruktur erneuert werden müssen, können Verbesserungen für Barrierefreiheit, Beleuchtung, Begrünung, Querungen und Orientierung unmittelbar mitgeplant werden. Technische Erneuerung und gestalterische Aufwertung sollten deshalb möglichst gemeinsam gedacht werden.

Auch für die touristische Orientierung bestehen gute Anknüpfungspunkte. Der Bahnhof ist Ausgangspunkt historischer Rundgänge und der Marktplatz für den Kultur- und Naturwanderlehrpfad. Eine bessere Wegweisung kann diese Angebote stärker miteinander und mit dem innerörtlichen Wegenetz verbinden. Gleichzeitig können die Übergänge vom Ortszentrum in Richtung Thorsberger Moor und weitere Landschaftsziele sichtbarer werden.



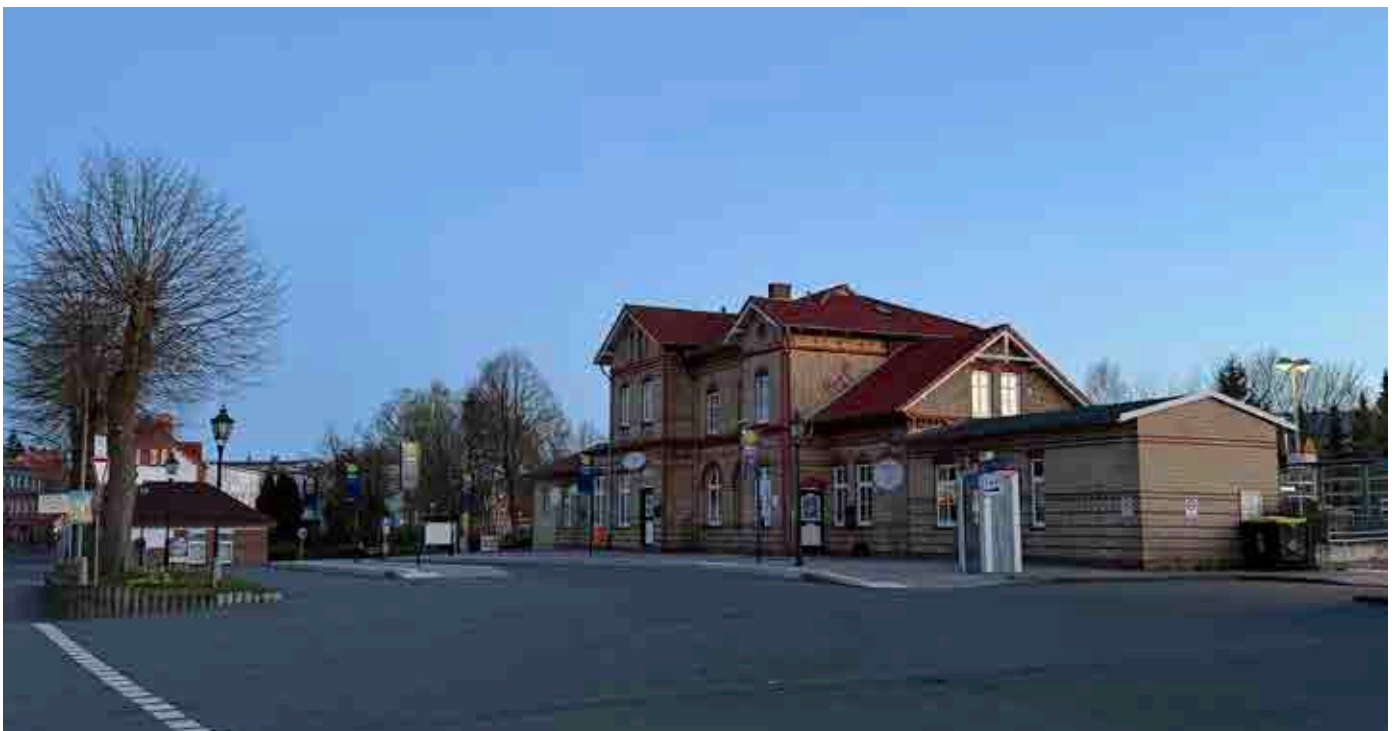
Flächen westlich des Bahnhofes Süderbrarup (Q: DSK GmbH)

THEMEN FÜR DIE WEITERE AUSARBEITUNG

- Bahnhof als Mobilitätsdrehscheibe und Ankunftsort stärken
- westliche Bahnflächen für Stellplätze und neue Wegebeziehungen prüfen
- zusammenhängendes Fuß- und Radwegege-
rüst entwickeln
- Große Straße für Fuß- und Radverkehr quali-
fizieren
- Stellplätze räumlich verträglicher organisieren
- Straßen- und Kanalsanierung mit gestalteri-
scher Aufwertung verbinden
- Wegweisung zu zentralen, historischen und
touristischen Zielen verbessern



Rad- und Wanderweg entlang der alten Kreisbahntrasse in Süderbrarup (Q: DSK GmbH)



Bahnhof Süderbrarup (Q: s+w plus)

5.5 ZUSAMMENFASSENDE ANALYSE

Die vier Themenfelder zeigen jeweils unterschiedliche Qualitäten und Defizite des Ortszentrums. In ihrer Überlagerung wird jedoch deutlich, dass viele Aufgaben unmittelbar miteinander verbunden sind. Ein schlecht angebundener Freiraum ist zugleich ein Thema der Mobilität. Eine untergenutzte Fläche kann städtebauliches Entwicklungspotenzial bieten und gleichzeitig Raum für Wohnen, Begrünung oder neue Wege schaffen. Die zentrale Aufgabe für die weitere Planung besteht deshalb nicht darin, einzelne Defizite unabhängig voneinander zu beheben. Vielmehr gilt es, die vorhandenen Orte, Funktionen und Entwicklungsmöglichkeiten zu einem besser zusammenhängenden Ortszentrum weiterzuentwickeln. Dabei können unterschiedliche Bereiche eigene Aufgaben übernehmen und sich gegenseitig ergänzen.

Aus der gemeinsamen Betrachtung der vier Themenfelder lassen sich folgende übergeordnete Erkenntnisse ableiten:

1. SÜDERBRARUP VERFÜGT ÜBER VIELE ZENTRALE FUNKTIONEN, DIESE ERGEBEN BISLANG JEDOCH NOCH KEINE EINDEUTIG WAHRNEHMBARE ORTSMITTE.

Einzelhandel, Dienstleistungen, Mobilität, öffentliche Einrichtungen und Freiräume liegen in kurzen Entfernungen zueinander. Sie verteilen sich jedoch auf mehrere Einzelorte. Besonders zwischen Große Straße und Süder-Center fehlt ein räumlicher Mittelpunkt, an dem sich Versorgung, Aufenthalt und Begegnung sichtbar verbinden.

2. DIE KURZEN ENTFERNUNGEN IM ORTSZENTRUM SIND EINE GROSSE STÄRKE, WERDEN ABER NOCH NICHT AUSREICHEND GENUTZT.

Bahnhof, Große Straße, Süder-Center, Bürgerpark und Marktplatz sind grundsätzlich gut zu Fuß erreichbar. Fehlende oder unklare Verbindungen, schwierige Querungen und teilweise wenig attraktive Wege führen jedoch dazu, dass diese Nähe im Alltag nicht immer als zusammenhängendes Zentrum wahrgenommen wird.

3. NICHT JEDER ZENTRALE ORT MUSS DIESELBEN AUFGABEN ÜBERNEHMEN.

Die Analyse zeigt vielmehr unterschiedliche räumliche Qualitäten. Der Bahnhof eignet sich vor allem als Ort des Ankommens und Umsteigens. Im Bereich zwischen Große Straße und Süder-Center besteht das Potenzial für eine neue Mitte des täglichen Lebens und der Begegnung. Der Bürgerpark bietet Raum für Erholung, Bewegung und gemeinschaftliche Nutzungen. Der Marktplatz ergänzt dieses Gefüge als robuste Fläche für größere Veranstaltungen. Gerade diese Aufgabenteilung ermöglicht es, die einzelnen Orte gezielter entsprechend ihrer jeweiligen Stärken weiterzuentwickeln.

4. DIE GROSSE STRASSE IST FUNKTIONALES RÜCKGRAT UND ZUGLEICH WICHTIGSTER RÄUMLICHER KONFLIKTBEREICH.

Hier treffen Versorgung, Wohnen, überörtlicher Verkehr, Fuß- und Radverkehr sowie unterschiedliche Ansprüche an Gestaltung und Aufenthalt auf engem Raum zusammen. Die Entwicklung des Bereichs Große Straße muss deshalb zwischen guter Erreichbarkeit, Sicherung der Versorgung, sicheren Querungen und einer höheren Qualität des Straßenraums vermitteln.

5. DIE KÜNFTIGE ENTWICKLUNG MUSS ZWISCHEN STABLEM VERSORGUNGSKERN UND BEREICHEN DES NUTZUNGSWANDELS UNTERSCHIEDEN.

Nicht jeder bestehende Einzelhandelsstandort wird langfristig die gleiche Funktion übernehmen können. Während publikumsbezogene Nutzungen im tragfähigen Kern konzentriert werden sollten, können in weniger stabilen Abschnitten Wohnen, Dienstleistungen und andere gemischte Nutzungen stärker in den Vordergrund treten. Leerstände und untergenutzte Grundstücke werden damit zugleich zu Potenzialen für eine geordnete Innenentwicklung.

6. INNENENTWICKLUNG DARF NICHT NUR ALS ZUSÄTZLICHE BEBAUUNG VERSTANDEN WERDEN.

Die tiefen Blöcke und größeren Entwicklungsflächen bieten die Möglichkeit, Nutzung, Bebauung und Freiraum neu miteinander zu ordnen. Entlang der stärker frequentierten Straßen können klare Raumkanten und gemischte Nutzungen entstehen, während rückwärtige Bereiche stärker durch Wohnen, gemeinschaftliche Freiräume und Begrünung geprägt werden können.

7. TECHNISCHE ERNEUERUNG, MOBILITÄT UND KLIMAANPASSUNG SOLLTEN GEMEINSAM GEPLANT WERDEN.

Der Sanierungsbedarf bei Straßen, Wegen und Kanälen bietet die Chance, gleichzeitig Barrierefreiheit, Querungen, Beleuchtung, Bäume, Entsiegelung und Regenwassermanagement zu verbessern. Damit können notwendige technische Maßnahmen einen unmittelbaren Beitrag zur Qualität des Ortszentrums leisten.

8. DIE ÖFFENTLICHE HAND KANN NICHT ALLE ENTWICKLUNGEN SELBST UMSETZEN, SIE KANN ABER EIN VERLÄSSLICHES RÄUMLICHES GERÜST SCHAFFEN.

Viele wichtige Entwicklungsflächen und Gebäude befinden sich in privatem Eigentum. Umso wichtiger sind gut gestaltete öffentliche Räume, sichere Wege und klare Entwicklungsziele. Sie können Orientierung geben, private Investitionen anstoßen und dafür sorgen, dass Einzelvorhaben langfristig zu einer gemeinsamen Entwicklung des Ortszentrums beitragen.

6 LEITLINIEN UND PLANUNGSZIELE

Das Leitbild übersetzt die Erkenntnisse der Analyse zu Qualitäten, räumlichen Entwicklungsbereichen und Handlungsschwerpunkten in eine gemeinsame Entwicklungsrichtung. Es beschreibt nicht einen fertigen Endzustand, sondern eine langfristige räumliche und funktionale Vision, an der sich einzelne Projekte und Entscheidungen von öffentlicher und privater Hand im Ortszentrum künftig orientieren sollen.

Das Leitbild besteht aus zwei sich ergänzenden Ebenen. Das räumliche Leitbild beschreibt die zukünftige Ordnung des Ortszentrums und die Aufgaben seiner wichtigsten Teilräume und Verbindungen und fasst diese in einem abstrahierten Bild zusammen. Das programmatische Leitbild formuliert darauf aufbauend sechs Leitsätze für die weitere Entwicklung. Gemeinsam bilden beide Ebenen den Orientierungsrahmen für den städtebaulichen Rahmenplan und die spätere Konkretisierung in Maßnahmenpaketen.

6.1 RÄUMLICHES LEITBILD

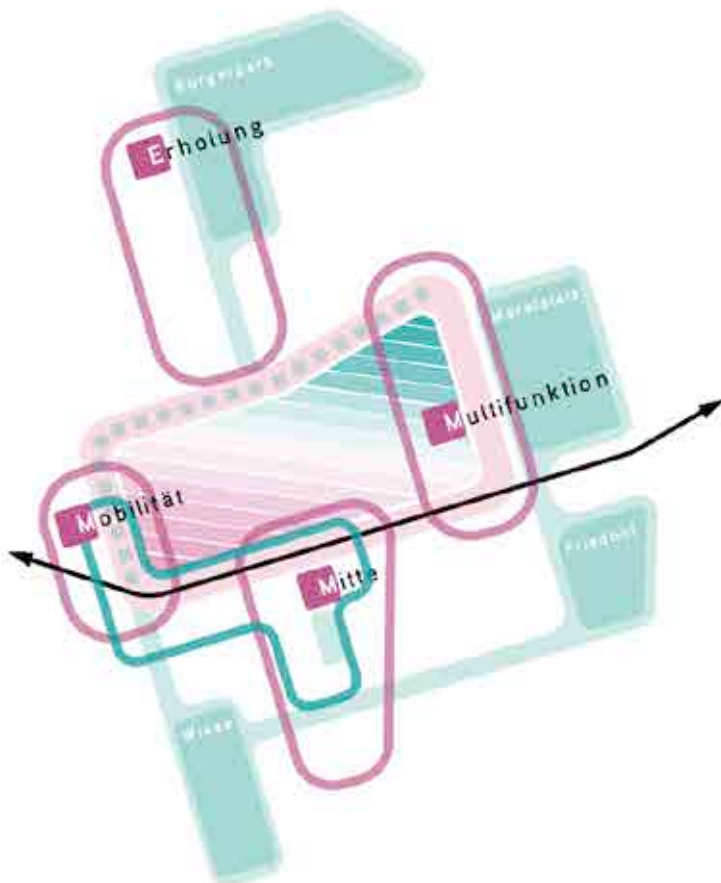
Das räumliche Leitbild entwickelt die vorhandene Struktur des Ortszentrums weiter und ordnet den zentralen Orten klarere Aufgaben zu. Ziel ist kein gleichförmiges Zentrum, in dem überall dieselben Angebote entstehen. Vielmehr sollen unterschiedliche Funktionsschwerpunkte einander ergänzen und gemeinsam eine vielfältige Ortsmitte bilden.

Vier Schlüsselräume prägen diese räumliche Ordnung:

- Im Westen bildet das Bahnhofsumfeld den Schwerpunkt für Mobilität, Ankommen und Orientierung.
- Die neue Mitte am Südertoft wird zum alltäglichen und belebten Treffpunkt zwischen dem historisch geprägten Gelenk von Große Straße und Süder-Center.
- Die raumbildprägenden Gebäude, wie das ehemalige Amt, entlang von Königstraße und Marktplatz bieten im östlichen Ortszentrum langfristig multifunktionale Nachnutzungspotenziale.
- Der Bürgerpark bildet den grünen Schwerpunkt für Erholung, Bewegung und gemeinschaftliche Nutzungen.

Die vier Räume unterscheiden sich bewusst in Charakter und Aufgabe. Gerade daraus entsteht ihre gemeinsame Stärke. Es werden bestehende Qualitäten geschärft und fehlende Funktionen gezielt ergänzt.

Zusammengebunden werden die Schlüsselräume durch zwei prägende räumliche Strukturen. Die Große Straße bleibt als Versorgungssachse und wichtigste Adresse das funktionale Rückgrat des Ortszentrums. Der aus dem historischen Straßenkarree bestehend aus Große Straße, Königstraße, Bismarckstraße und Bahnhofstraße entwickelte Loop ergänzt diese Achse als verbindendes Wege- und Freiraumgerüst. Er führt über Bahnhofstraße, Große Straße, Bismarckstraße und Königstraße und verbindet die stärker belebten, einzelhandelsorientierten Bereiche mit den ruhigeren, wohnungsbezogenen und grünen Seiten des Zentrums.



Räumliches Leitbild (Q: s+w plus)

Auch das Freiraumsystem wird als Teil dieser räumlichen Ordnung weiterentwickelt. Mit der neuen Mitte entsteht ein begrünter Alltagsort im bislang stark versiegelten Versorgungsbereich. Bürgerpark, Marktplatz, Friedhof und kleinere Grünstrukturen werden besser miteinander verknüpft. Ergänzende Baumpflanzungen und Grünverbindungen sollen die vorhandenen Qualitäten stärker in das Ortszentrum hineintragen und zugleich zur Klimaanpassung beitragen.

Neben den vier Schlüsselräumen bleibt die Durchlässigkeit des gesamten Ortszentrums ein wesentliches Ziel. Bestehende Barrieren sollen reduziert, neue Verbindungen ermöglicht und größere Entwicklungsflächen so gegliedert werden, dass sie das vorhandene Wegenetz ergänzen. Neue Bebauung, Freiraum und Mobilität sollen deshalb nicht isoliert geplant werden, sondern zur räumlichen Vernetzung und besseren Orientierung beitragen.

RÄUMLICHE GRUNDSTRUKTUR

In der Überlagerung der vier thematischen Analysen lässt sich ein räumliches Gefüge erkennen, das für die weitere Entwicklung besonders relevant ist. Innerhalb dieses Gefüges treten drei Räume hervor, in denen sich besonders viele Themen der Analyse überlagern und von denen eine Wirkung auf das gesamte Ortszentrum ausgehen kann: Bahnhof und Bahnhofsumfeld, die neue Mitte am Südertoft und der Bürgerpark.

SCHLÜSSELRAUM BAHNHOF UND BAHNHOFSUMFELD

Der Bahnhof ist der wichtigste regionale Ankunfts- und Abfahrtsort und zugleich der westliche Auftakt des Ortszentrums. Hier treffen Bahn, Bus, Fahrrad, Pkw und Fußverkehr aufeinander. Gleichzeitig bestehen Defizite bei Orientierung, Wegführung, Aufenthalt und Begrünung. Die westlich der Gleise gelegenen Flächen erweitern den räumlichen Handlungsspielraum und können insbesondere für die Neuordnung des ruhenden Verkehrs und zusätzliche Wegebeziehungen genutzt werden.

Die Bedeutung des Bahnhofsumfeldes geht damit über die Funktion als Verkehrsknoten hinaus. Von hier aus führen Wege zur Große Straße, zur neuen Mitte und weiter in das Ortszentrum. Eine bessere räumliche

Fassung und Orientierung kann den Bahnhof stärker als sichtbaren Teil des Zentrums ausbilden und zugleich Mobilität, touristische Information und Aufenthalt miteinander verbinden.

SCHLÜSSELRAUM NEUE MITTE AM SÜDERTOFT

Der Bereich zwischen Große Straße und Süder-Center besitzt eine besondere Bedeutung, weil hier mehrere zentrale Funktionen in unmittelbarer Nähe aufeinandertreffen, ohne bislang einen gemeinsamen räumlichen Mittelpunkt auszubilden. Der Südertoft verbindet zwei wichtige Versorgungsschwerpunkte. Gleichzeitig fehlen im unmittelbaren Versorgungszentrum begrünte Aufenthaltsmöglichkeiten und eine eindeutige bauliche Fassung.

Aus Nutzung, Freiraum und Städtebau ergibt sich daher an dieser Stelle ein gemeinsames Entwicklungspotenzial. Ein neuer öffentlicher Raum kann die beiden Versorgungslagen stärker miteinander verknüpfen, einen alltäglichen Treffpunkt schaffen und zugleich durch ergänzende Bebauung räumlich gefasst werden. Die neue Mitte soll dabei nicht die Aufgaben von Marktplatz oder Bürgerpark übernehmen, sondern das vorhandene Angebot um einen gut erreichbaren und im Alltag nutzbaren Mittelpunkt ergänzen.

SCHLÜSSELRAUM BÜRGERPARK

Der Bürgerpark ist der größte zusammenhängende Grünraum des Ortszentrums und besitzt eine lange Bedeutung als Erholungs- und Begegnungsort. Seine vorhandenen Qualitäten werden jedoch durch wenig sichtbare Eingänge, teilweise unklare Wegebeziehungen und ein begrenztes Nutzungsangebot geschwächt. Dadurch bleibt der Park trotz seiner räumlichen Nähe zu den übrigen zentralen Bereichen teilweise vom Ortszentrum abgekoppelt.

Seine Weiterentwicklung besitzt deshalb sowohl eine freiraumplanerische als auch eine soziale und klimatische Bedeutung. Bessere Zugänge, klarere Wege und Angebote für unterschiedliche Altersgruppen können seine Nutzung stärken. Gleichzeitig kann der Bürgerpark als größter grüner Baustein des Zentrums eine wichtige Rolle für Klimaanpassung, Erholung und die Vernetzung weiterer Freiräume übernehmen.

SCHLÜSSELRAUM MARKTPLATZ UND ÖSTLICHES ORTSZENTRUM

Im östlichen Ortszentrum treffen mit dem Marktplatz, der Königstraße sowie mehreren ortsbildprägenden öffentlichen Gebäuden besondere räumliche und funktionale Qualitäten aufeinander. Der Marktplatz übernimmt bereits heute mit dem Brarup-Markt und weiteren Veranstaltungen eine wichtige gemeinschaftliche Funktion. Seine Multifunktionalität ist prägend. Gleichzeitig bilden Gebäude wie das ehemalige Amt und die ehemalige Brarup-Schule wichtige Identitäts- und Orientierungspunkte, die langfristig eine multifunktionale Nutzungsperspektiven umfassen sollen.

Daraus ergibt sich das Potenzial, den östlichen Bereich als multifunktionalen Schwerpunkt des Ortszentrums weiterzuentwickeln. Im Vordergrund steht dabei nicht die Ausbildung einer weiteren konkurrierenden Mitte, sondern das Zusammenspiel unterschiedlicher öffentlicher, sozialer, kultureller, gemeinschaftlicher und ergänzender Nutzungen. Der Marktplatz soll seine robuste Veranstaltungsfunktion behalten und zugleich besser in den Alltag des Ortszentrums eingebunden werden. Die Aktivierung und gegebenenfalls Umnutzung prägender Bestandsgebäude kann dieses Profil ergänzen und neue Nutzungen aufnehmen, die unabhängig von Einkaufszeiten zur Belebung des Zentrums beitragen. Zugleich bietet der Bereich einen wichtigen Anknüpfungspunkt für den Loop und die Verbindung zwischen Große Straße, Bürgerpark und den weiteren Freiräumen im östlichen Ortszentrum.

DER LOOP ALS HISTORISCH GEWACHSENES GRUNDGERÜST

Die zusammenfassende Analyse zeigt, dass sich die wichtigsten Orte und Funktionen des Ortszentrums nicht zufällig verteilen. Sie liegen entlang eines weitgehend erhaltenen Straßenkarrees aus Bahnhofstraße, Große Straße, Bismarckstraße und Königstraße. Dieses Karree bildet seit langem ein räumliches Grundgerüst des Ortszentrums und verbindet unterschiedliche Bereiche mit jeweils eigener Funktion.

Entlang von Bahnhofstraße und Große Straße konzentrieren sich Ankommen, Versorgung und stärker öffentliche Nutzungen. Bismarckstraße und Königstraße erschließen dagegen stärker wohnungsbezogene,

öffentliche und grün geprägte Bereiche. Innerhalb und an den Rändern dieses Karrees liegen unter anderem Bahnhof, neue Mitte, Bürgerpark, Marktplatz sowie weitere wichtige Einrichtungen und Entwicklungsflächen.

Aus dieser bestehenden räumlichen Struktur wird im Rahmenplan der sogenannte „Loop“ abgeleitet. Der Begriff bezeichnet den zusammenhängenden Rundlauf entlang der vier Straßen und macht das bereits vorhandene Grundgerüst als gemeinsames Wege- und Orientierungssystem lesbar. Der Loop wird damit nicht neu über das Ortszentrum gelegt, sondern entwickelt eine historisch gewachsene und funktional bereits wirksame Struktur weiter.

Seine Aufgabe besteht darin, die unterschiedlichen Teilbereiche stärker miteinander zu verbinden und die vorhandenen Wege schrittweise zu qualifizieren. Dazu gehören vor allem bessere Querungen, barrierearme Verbindungen, Begrünung, Beleuchtung und eine klarere Orientierung. So kann aus dem bestehenden Straßenkarree ein gut erkennbares räumliches Gerüst entstehen, das Bahnhof, neue Mitte, Bürgerpark und weitere zentrale Ziele zusammenbindet.

Die zusammenfassende Analyse macht damit die räumlichen Schwerpunkte und Zusammenhänge deutlich, auf denen die weitere Planung aufbaut. Die Große Straße bildet das funktionale Rückgrat des Ortszentrums, Bahnhof, neue Mitte und Bürgerpark treten als zentrale Schlüsselräume hervor und der Loop verbindet diese Bereiche mit weiteren wichtigen Zielen. Auf dieser Grundlage werden im folgenden Kapitel die Leitlinien und das räumliche Leitbild entwickelt.

6.2 PROGRAMMATISCHES LEITBILD

Während das räumliche Leitbild beschreibt, wo sich das Ortszentrum künftig entwickeln soll und welche Aufgaben die einzelnen Räume übernehmen, formuliert das programmatische Leitbild die dazugehörigen inhaltlichen Entwicklungsrichtungen. Die sechs Leitsätze greifen die wesentlichen räumlichen und funktionalen Aufgaben auf und dienen als verbindende Ebene zwischen dem übergeordneten Zielbild und den späteren Maßnahmen.

Sie sind deshalb nicht als voneinander unabhängige Ziele zu verstehen. Mehrere Leitsätze greifen räumlich ineinander und können durch dieselbe Maßnahme gleichzeitig unterstützt werden.

1. BAHNHOFSUMFELD ALS MOBILITÄTSDREHSCHLEIBE STÄRKEN UND MIT ERGÄNZENDEN NUTZUNGEN ALS ANKUNFTSORT AUFWERTEN

Ziel ist es, das Bahnhofsumfeld zu einem funktionalen, gut gestalteten und zukunftsfähigen Ankunfts- und Umsteigebereich für Süderbrarup weiterzuentwickeln, der Mobilität, Aufenthalt und ergänzende Nutzungen sinnvoll miteinander verbindet.

2. NEUEN PLATZ ALS BELEBTE ORTSMITTE UND GELENK ZWISCHEN GROSSE STRASSE UND SÜDERTOFT ENTWICKELN

Zentrales Ziel ist es, einen neuen zentralen Ort mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen, der die bestehenden Versorgungsbereiche besser miteinander verknüpft, dem Ortszentrum eine neue räumliche und funktionale Mitte gibt und zugleich Raum für Aufenthalt, Begegnung und gemeinschaftliches Leben bietet.

3. GROSSE STRASSE ALS VERSORGUNGSACHSE STÄRKEN UND VERKEHRSLICH SICHERER GESTALTEN

Ziel ist es, die Große Straße in ihrer Funktion als zentraler Versorgungsraum zu sichern, städtebaulich aufzuwerten und für Fuß-, Rad- und Autofahrende insgesamt sicherer und attraktiver zu gestalten, auch um Konflikte verschiedener VerkehrsteilnehmerInnen zu mindern.

4. EINEN LOOP ALS VERBINDENDES WEGEGERÜST DER ORTSMITTE ETABLIEREN

Ziel ist es, die unterschiedlichen Funktions- und Freiräume der Ortsmitte durch ein gut erkennbares, attraktives und sicheres Wegegerüst besser miteinander zu verknüpfen. Der Loop verbindet dabei die urbane, belebte Seite entlang von Bahnhofstraße und Große Straße mit der ruhigeren, dörflich geprägten Seite entlang von Bismarckstraße und Königstraße.

5. GRÜNRÄUME STÄRKER INS BEWUSSTSEIN RÜCKEN UND DURCH NEUE NUTZUNGEN AKTIVIEREN

Ziel ist es, bestehende Grünräume als wichtige Aufenthalts-, Freiraum- und Identitätssorte stärker erlebbar zu machen und sie funktional sowie gestalterisch weiterzuentwickeln. Daneben sollen Sie miteinander verknüpft sein, das neben dem Loop ein grünes Netz entsteht.

6. DURCH LEERSTANDSBESEITIGUNG, BRACHFLÄCHENAKTIVIERUNG UND GEBÄUDESANIERUNG IMPULSE FÜR NEUE NUTZUNGEN SETZEN

Ziel ist es, bestehende Leerstände und mindergenutzte Gebäude sowie Brachflächen als Entwicklungspotenziale für neue Nutzungen, neue Wohnangebote und eine städtebaulich verträgliche Innenentwicklung zu aktivieren.

Übergeordnetes Ziel der sechs Leitsätze ist es, das Ortszentrum Süderbrarups als attraktiven und lebenswerten Mittelpunkt für die Menschen vor Ort weiterzuentwickeln und zugleich seine langfristige wirtschaftliche und funktionale Stabilität zu sichern. Das Zentrum soll so aufgestellt werden, dass es auf veränderte Anforderungen an Handel, Mobilität, Wohnen, öffentliche Räume und Versorgung flexibel reagieren kann. Dabei geht es insbesondere darum, Süderbrarup stärker vom Durchfahrtsort zum Aufenthaltsort zu entwickeln.

Das Leitbild und die Planungsziele geben die Entwicklungsrichtung vor, legen jedoch noch keine abschließenden Lösungen für einzelne Standorte fest. Ihre konkrete räumliche Umsetzung erfolgt im städtebaulichen Rahmenplan. Dort werden die Schlüssellräume, Verbindungen und Entwicklungsflächen weiter ausdifferenziert und zu aufeinander abgestimmten Maßnahmenpaketen zusammengeführt.

6.3 QUERSCHNITTSZIELE

Die Querschnittsziele gelten für alle Schlüsselräume und Maßnahmen des Rahmenplans. Sie ergänzen die räumlichen und programmatischen Leitlinien um Anforderungen, die bei der weiteren Planung grundsätzlich mitgedacht werden sollen.

KLIMASCHUTZ, KLIMAAANPASSUNG UND RESSOURCENSCHUTZ

Die Entwicklung des Ortszentrums soll möglichst flächensparend, klimaangepasst und ressourcenschonend erfolgen. Vorrang haben Innenentwicklung, der Erhalt und die Umnutzung geeigneter Bestandsgebäude sowie deren energetische Verbesserung. Im öffentlichen Raum sollen Entsiegelung, zusätzliche Verschattung, klimaresiliente Bäume und Pflanzen, Regenwasserrückhalt und eine höhere Biodiversität gestärkt werden. Nachhaltige Mobilitätsangebote und eine robuste, wartungsarme sowie ressourcenschonende Materialwahl sollen diese Ziele ergänzen.

BARRIEREFREIHEIT, TEILHABE UND SOZIALE INTEGRATION

Das Ortszentrum soll für möglichst viele Menschen selbstständig, sicher und selbstverständlich nutzbar sein. Dazu gehören barrierearme Wege und Querungen, gute Orientierung, ausreichende Beleuchtung und gut nutzbare Sitzgelegenheiten. Öffentliche Räume, Freizeit- und Mobilitätsangebote sollen unterschiedliche Altersgruppen und insbesondere auch Menschen mit Mobilitäts-, Seh- oder Höreinschränkungen berücksichtigen. Familienfreundliche Gestaltung, nicht-kommerzielle Aufenthaltsmöglichkeiten und bedarfsgerechter Wohnraum tragen zusätzlich zu einem sozial vielfältigen und zugänglichen Ortszentrum bei.

ORTSIDENTITÄT UND TOURISTISCHE VERNETZUNG

Die Weiterentwicklung des Ortszentrums soll seine Geschichte und vorhandenen Identitätsorte sichtbar halten und zeitgemäß weitertragen. Prägende Gebäude, Marktplatz und Brarup-Markt sowie weitere historische Bezüge sollen gesichert und stärker vermittelt werden. Der Bahnhof kann dabei als Ankunfts- und Ausgangspunkt für die Erkundung Süderbrarups dienen. Bestehende Rundwege, die Angelner Dampfeisenbahn und das Thorsberger Moor sollen besser mit dem Ortszentrum verknüpft werden. Ziel ist keine

eigenständige touristische Parallelstruktur, sondern die Verbindung von Ortsgeschichte, Alltag, Mobilität, Gastronomie, Information und Aufenthalt.

DIGITALISIERUNG UND SMARTE ORTSENTWICKLUNG

Digitale Lösungen sollen die Entwicklung des Ortszentrums sinnvoll ergänzen und insbesondere dort eingesetzt werden, wo sie den Alltag erleichtern, Informationen besser zugänglich machen oder kommunale Angebote effizienter verknüpfen. Gerade für eine kleinere Gemeinde wie Süderbrarup können digitale Anwendungen dazu beitragen, Angebote trotz begrenzter Ressourcen sichtbar und erreichbar zu halten und Wege zwischen Verwaltung, Mobilität, Versorgung, Kultur und öffentlichem Raum besser zu vernetzen. Mögliche Ansätze reichen von digitalen Informations- und Orientierungssystemen über smarte Mobilitätsangebote bis hin zu digitalen Beteiligungs- und Verwaltungsangeboten. Mit dem bestehenden Digitalen Innovationszentrum (DIZ) verfügt Süderbrarup bereits über einen wichtigen Anknüpfungspunkt, von dem aus digitale Lösungen erprobt und schrittweise in die Ortsentwicklung übertragen werden können.

Von den planerischen Zielsetzungen wird nun das räumliche Konzept abgeleitet. Die folgenden Kapitel zeigen, mit welchen baulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Bausteinen das Leitbild schrittweise umgesetzt werden kann und welche Abhängigkeiten zwischen den einzelnen Projekten bestehen.



41

7 STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

Der städtebauliche Rahmenplan übersetzt das räumliche und programmatische Leitbild in eine konkrete Entwicklungsstruktur für das Ortszentrum. Er zeigt, wie aus den heute teilweise nebeneinanderliegenden Orten und Funktionen schrittweise eine besser zusammenhängende Mitte entstehen kann. Dabei geht es nicht darum, das Ortszentrum vollständig neu zu ordnen. Vielmehr werden vorhandene Qualitäten aufgegriffen, räumliche Lücken geschlossen und dort neue Impulse gesetzt, wo sie für das gesamte Zentrum eine besondere Wirkung entfalten können.

Das Leitbild versteht die Ortsmitte deshalb nicht als einen einzelnen neuen Mittelpunkt, sondern als ein Gefüge unterschiedlicher, sich ergänzender Räume. Wer sich künftig vom Bahnhof durch das Zentrum bewegt, soll die einzelnen Bereiche stärker als Teile eines gemeinsamen Ortes wahrnehmen können: vom Ankommen und Umsteigen am Bahnhof über die Versorgungsangebote und die neue Mitte an der Große Straße bis zu Marktplatz, öffentlichen Einrichtungen und Bürgerpark im Norden. Die vier Schlüsselräume „Mobilität“, „Mitte“, „Multifunktion“ und „Erholung“ übernehmen dabei jeweils eigene Aufgaben. Der Loop verbindet sie als Wege-, Grün- und Orientierungsgerüst. Der Rahmenplan konkretisiert diese räumliche Arbeitsteilung durch bauliche, funktionale, freiräumliche und verkehrliche Entwicklungsbausteine.

Dabei entsteht die neue Ortsmitte nicht durch eine einzelne große Maßnahme. Entscheidend ist vielmehr das Zusammenspiel aus gut erreichbaren Versorgungsangeboten, attraktiven öffentlichen Räumen, kurzen und verständlichen Wegen, nutzbaren Grünflächen, belebten Gebäuden und neuen Entwicklungsmöglichkeiten. Der Rahmenplan schafft dafür ein gemeinsames räumliches Gerüst, innerhalb dessen einzelne Projekte schrittweise umgesetzt werden können.

AUS EINZELNEN ORTEN EIN ZUSAMMENHÄNGENDES ZENTRUM ENTWICKELN

Süderbrarup besitzt bereits viele der Funktionen, die eine Ortsmitte ausmachen. Bahnhof, Einzelhandel und Dienstleistungen, öffentliche Einrichtungen, Marktplatz und Bürgerpark liegen in vergleichsweise geringer Entfernung zueinander. Im Alltag werden diese Orte

bislang jedoch häufig einzeln wahrgenommen. Dazwischen liegen Straßenräume, Querungsbarrieren, wenig ausgeprägte Wegebeziehungen oder Bereiche ohne besondere Aufenthaltsqualität.

Der Rahmenplan setzt deshalb vor allem an den Übergängen und Verbindungen an. Die Große Straße bleibt die zentrale Adresse und Versorgungsachse. Von ihr aus sollen die angrenzenden Bereiche besser erreichbar und räumlich stärker miteinander verzahnt werden. Neue und bestehende öffentliche Räume bilden dabei Orientierungspunkte entlang des Weges durch das Zentrum. Jeder dieser Räume übernimmt eine eigene Funktion im städtischen Gefüge, die sich auch in seiner Gestaltung und Nutzung widerspiegelt. Zugleich sind die Räume aufeinander abgestimmt, sodass sie sich in ihren Angeboten ergänzen, nicht miteinander konkurrieren und gemeinsam als Teile einer zusammenhängenden Ortsmitte wahrgenommen werden.

SCHLÜSSELRÄUME GEZIELT ALS IMPULSGEBER STÄRKEN

Nicht jeder Bereich des Sanierungsgebietes benötigt die gleiche Intensität und den gleichen Umfang an Veränderung. An einigen Orten treffen besonders viele Themen zusammen: hier überlagern sich Nutzungsfragen, Freiraumdefizite, Mobilität, städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten und der Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität. Diese Bereiche werden im Rahmenplan als Schlüsselräume besonders hervorgehoben.

Bahnhof, neue Mitte, östliches Ortszentrum mit Marktplatz und prägenden Gebäuden sowie Bürgerpark übernehmen dabei unterschiedliche Aufgaben. Die räumliche Arbeitsteilung ist bewusst gewählt: Der Bahnhof bildet den Ankunftsort, die neue Mitte den alltäglichen Treffpunkt im Versorgungszentrum, der östliche Bereich einen Schwerpunkt für gemeinschaftliche und multifunktionale Nutzungen und der Bürgerpark den zentralen Grün-, Bewegungs- und Erholungsraum.

Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der neuen Mitte und dem Bürgerpark. In beiden Bereichen können mit öffentlichen Investitionen vergleichsweise unmittelbar neue Qualitäten für die Bevölkerung entstehen.

Die neue Mitte ergänzt im stark versiegelten Zentrum einen bislang fehlenden Ort für Aufenthalt und Begegnung. Der Bürgerpark wird als bestehender Grünraum wieder stärker für Erholung, Bewegung und gemeinschaftliche Nutzung geöffnet. Beide Räume machen die Entwicklung des Ortszentrums im Alltag sichtbar und erlebbar, erfüllen dabei aber bewusst unterschiedliche Funktionen.

MIT DEM BESTAND WEITERBAUEN UND ENTWICKLUNG ERMÖGLICHEN

Das Ortszentrum soll nicht seine gewachsene Struktur verlieren, um sich weiterentwickeln zu können. Prägende Gebäude, bestehende Versorgungsangebote, vertraute Straßenräume und vorhandene Grünflächen bilden vielmehr den Ausgangspunkt. Der Rahmenplan unterscheidet deshalb zwischen Bereichen, die vor allem gesichert und aufgewertet werden sollen, und solchen, in denen eine stärkere Veränderung oder langfristige Transformation sinnvoll ist.

Entlang der Große Straße geht es beispielsweise darum, funktionierende Nutzungen und vorhandene Raumstrukturen zu stabilisieren und gezielt zu ergänzen. An anderen Stellen eröffnen Leerstände, untergenutzte Grundstücke, tiefe Blockbereiche oder perspektivisch freiwerdende öffentliche Gebäude neue Möglichkeiten. Dort können Wohnen, Dienstleistungen, soziale und gemeinschaftliche Angebote oder andere gemischte Nutzungen hinzukommen.

Neue Bebauung soll dabei nicht unabhängig von ihrem Umfeld betrachtet werden. Sie soll Straßen und Plätze räumlich fassen, sinnvolle Wegebeziehungen ermöglichen und qualitätsvolle Freiräume ausbilden. Innenentwicklung bedeutet damit nicht allein, zusätzliche Fläche zu bebauen. Sie soll dazu beitragen, Nutzung, Bebauung, Erschließung und Freiraum besser aufeinander abzustimmen und die vorhandene Struktur des Ortszentrums weiterzuführen.

ÖFFENTLICHE RÄUME ALS MEHRWERT FÜR DEN ALLTAG SCHAFFEN

Besonders sichtbar wird die Entwicklung des Ortszentrums dort, wo sie den Alltag der Menschen unmittelbar verändert. Gute Wege, schattige Sitzplätze, sichere

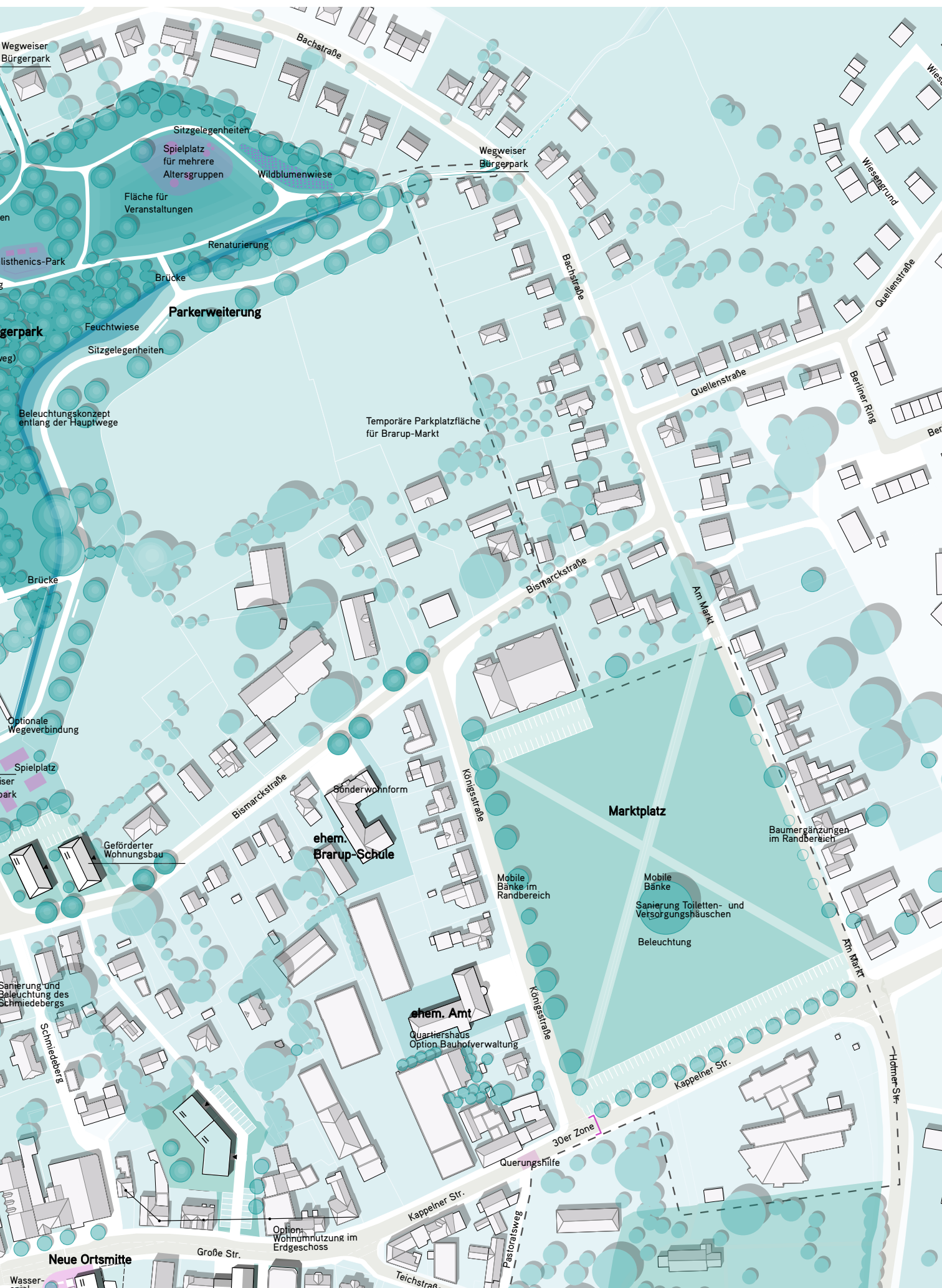
Querungen, erreichbare Grünflächen oder ein Platz, an dem man sich treffen kann, sind keine Nebenprodukte der städtebaulichen Entwicklung. Sie bilden einen wesentlichen Teil der Ortsmitte.

Der Rahmenplan stärkt deshalb bewusst die öffentlichen Räume. Sie sollen unterschiedliche Funktionen übernehmen und möglichst vielen Menschen offenstehen – unabhängig von Alter, Mobilität oder Konsum. Dabei geht es nicht darum, jeden Platz für jede Nutzung auszubauen. Die neue Mitte soll vor allem ein alltäglich nutzbarer und begrünter Treffpunkt im Versorgungszentrum werden. Der Marktplatz behält seine besondere Funktion für größere Veranstaltungen. Der Bürgerpark bietet Raum für längeren Aufenthalt, Bewegung, Naturerleben und gemeinschaftliche Aktivitäten. Auch das Bahnhofsumfeld übernimmt neben seiner Verkehrsfunktion eine Rolle als erster Ankunfts- und Orientierungsort.

Auf diese Weise entsteht ein Netz unterschiedlich geprägter öffentlicher Räume, das die funktionalen Angebote des Zentrums ergänzt. Gerade die Kombination aus neuer Mitte und Bürgerpark schafft dabei einen besonderen Mehrwert: Im Zentrum entsteht ein neuer, unmittelbar erreichbarer Aufenthaltsort für den Alltag, während zugleich ein vorhandener Grünraum für die gesamte Bevölkerung aufgewertet wird. Beide Projekte stehen damit beispielhaft für das Ziel des Rahmenplans, räumliche Entwicklung mit sozialer Teilhabe, Klimaanpassung und einer höheren Lebensqualität im Ortszentrum zu verbinden.



**STÄDTEBAULICHER
RAHMENPLAN
ABSCHNITT
NORD**





STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN ABSCHNITT SÜD

7.1 RÄUMLICHE SCHWERPUNKTE UND SCHLÜSSELRÄUME ALS IMPULSGEBER

Die vier Schlüsselräume bilden keine miteinander konkurrierenden Zentren. Ihre Stärke liegt vielmehr in einer bewussten räumlichen Arbeitsteilung. Nicht jeder Ort muss dieselben Aufgaben übernehmen. Unterschiedliche Nutzungsprofile ermöglichen es, bestehende Qualitäten zu sichern und bislang fehlende Angebote gezielt zu ergänzen.

BAHNHOF UND BAHNHOFSUMFELD – ANKOMMEN UND UMSTEIGEN

Das Bahnhofsumfeld bildet den westlichen Auftakt des Ortszentrums und den wichtigsten Mobilitätsstandort Süderbrarups. Mit dem sanierten Bahnhofsgebäude und dem neu gestalteten Busbahnhof sind bereits wichtige Grundlagen vorhanden. Der Rahmenplan sieht deshalb keinen grundlegenden Umbau, sondern eine gezielte Weiterentwicklung vor. Bahn, Bus, Fuß- und Radverkehr sowie ergänzende Mobilitätsangebote sollen besser miteinander verknüpft, Orientierung und Aufenthalt verbessert sowie die Wege in Richtung Große Straße und weitere Ortsmitte klarer lesbar werden. Die westlich der Gleise gelegenen Flächen bieten darüber hinaus langfristige Möglichkeiten für eine Neuordnung des ruhenden Verkehrs, zusätzliche Wegebeziehungen und weitere ergänzende Nutzungen.

NEUE MITTE AM SÜDERTOFT – ALLTAG, BEGEGNUNG UND VERSORGUNG

Der Bereich am Knotenpunkt von Südertoft und Große Straße bildet einen besonderen räumlichen Schwerpunkt des Rahmenplans. Hier treffen die Versorgungsangebote entlang der Großen Straße und im Süder-Center aufeinander, ohne bislang einen gemeinsamen räumlichen Mittelpunkt auszubilden. Mit der Entwicklung der Fläche des ehemaligen Autohauses de Vries besteht die Chance, diese beiden Bereiche stärker miteinander zu verbinden und zugleich einen neuen öffentlichen Aufenthaltsort zu schaffen.

Die neue Mitte soll als sichtbarer und gut erreichbarer Platz unmittelbar im zentralen Versorgungsbereich entstehen. Begrünung, Sitz- und Aufenthaltsangebote, Außengastronomie und ergänzende publikumsbezogene Nutzungen können einen alltaglich nutzbaren Treff-

punkt schaffen. Gleichzeitig benötigt der Platz eine angemessene bauliche Fassung, sichere Querungen und eine direkte, gut erkennbare Verbindung zum Süder-Center. Die neue Mitte ist damit nicht als ruhiger klassischer Dorfplatz zu verstehen, sondern als belebtes Gelenk zwischen Versorgung, Bewegung, Aufenthalt und Begegnung. Sie ergänzt Marktplatz und Bürgerpark um eine bislang fehlende Alltagsfunktion.

MARKTPLATZ UND ÖSTLICHES ORTSZENTRUM – MULTIFUNKTION UND AKTIVIERUNG PRÄGENDER GEBÄUDE

Marktplatz, Königstraße und die dort konzentrierten raumprägenden Gebäude bilden den multifunktionalen Schwerpunkt des östlichen Ortszentrums. Der Marktplatz soll seine besondere Funktion als robuste und flexibel nutzbare Fläche für den Brarup-Markt und weitere Veranstaltungen behalten. Eine stärkere Nutzung im Alltag ist möglich, darf diese zentrale Veranstaltungsfunktion jedoch nicht einschränken.

Gleichzeitig bieten insbesondere öffentliche Gebäude langfristige Potenziale für neue Nutzungen. Die ehemalige Brarup-Schule, das ehemalige Amt und weitere prägende Bauten können je nach Eignung soziale, kulturelle, gemeinschaftliche, wohnbezogene oder andere tragfähige Funktionen aufnehmen. Entscheidend ist, die Gebäude nicht isoliert zu betrachten, sondern ihre Nachnutzung mit dem öffentlichen Raum, dem Marktplatz und den umgebenden Wegebeziehungen zusammenzudenken. Der östliche Bereich ergänzt damit die alltägliche Versorgungs- und Begegnungsfunktion der neuen Mitte um stärker gemeinschaftliche ausgerichtete und multifunktionale Angebote.

BÜRGERPARK – ERHOLUNG, BEGEGNUNG UND NATUR

Der Bürgerpark bildet den größten zusammenhängenden Grünraum des Ortszentrums und den zentralen Schlüsselraum für Erholung. Gleichzeitig besitzt er als ehemaliger und potenziell wieder stärker nutzbarer Treffpunkt eine besondere soziale Bedeutung. Ziel ist es, den Park durch seine introvertierte Lage besser sichtbar und zugänglich zu machen, seine Aufenthalts-, Spiel- und Bewegungsangebote für unterschiedliche Altersgruppen weiterzuentwickeln und seine ökologischen Qualitäten stärker herauszuarbeiten.

Der Bürgerpark soll dabei nicht allein als Grünfläche betrachtet werden. Als gut erreichbarer, frei nutzbarer und generationenübergreifender Ort kann er eine wichtige soziale Infrastruktur für das Ortszentrum bilden. Seine Anbindung an den Loop, bessere Eingänge und Wege sowie eine mögliche langfristige Erweiterung können dazu beitragen, den Park stärker in den Alltag der Ortsmitte einzubinden. Naturerleben, Regenwasserrückhalt, Biodiversität und Klimaanpassung werden dabei mit Aufenthalt und gemeinschaftlicher Nutzung verbunden.

DAS VERBINDEnde RÄUMLICHE GERÜST

Die Schlüsselräume entfalten ihre Wirkung erst durch ein gemeinsam lesbares räumliches Gerüst. Die Große Straße, der Loop und das weiterentwickelte Freiraumsystem übernehmen dabei unterschiedliche, sich ergänzende Funktionen.

Die Große Straße bleibt die wichtigste Adresse und zentrale Versorgungsachse des Ortszentrums. Gleichzeitig ist sie als B 201 der größte verkehrliche Konflikt Raum. Ihre Aufgabe besteht deshalb sowohl in der Sicherung von Erreichbarkeit und Versorgung als auch in einer schrittweisen Verbesserung von Querbarkeit, Verkehrssicherheit und Gestaltung.

Der Loop ergänzt diese lineare Hauptachse als verbindendes Wege-, Grün- und Orientierungsgerüst. Sein Verlauf orientiert sich dabei an möglichst direkten und bestehenden Wegeverbindungen zwischen den zentralen Schlüsselräumen Bahnhof, Große Straße, neue Mitte, Marktplatz und Bürgerpark. Im Vordergrund steht nicht die Anlage einer vollständig neuen Route, sondern die Qualifizierung des vorhandenen Netzes durch bessere Querungen, barrierearme Wege, Begrünung, Beleuchtung und eindeutige Orientierung. Zugleich werden Anschlüsse an bestehende historische, touristische und landschaftliche Wegebeziehungen hergestellt.

Ergänzend wird ein zusammenhängendes Grün- und Freiraumsystem entwickelt. Bestehende Grünräume und Baumstrukturen werden gesichert und durch neue begrünte Aufenthaltsbereiche, Baumreihen und kleinere Grünverbindungen ergänzt, ohne dabei die

Funktionsfähigkeit der Verkehrsflächen und die Belange der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden einzuschränken. Mit der neuen Mitte wird Grün gezielt auch in den bislang stark versiegelten Kernbereich des Ortszentrums hineingeführt.

Große Straße, Loop und Freiraumsystem bilden damit ein dauerhaftes öffentliches Grundgerüst. Gerade weil zahlreiche Gebäude und Entwicklungsflächen in privatem Eigentum liegen und sich teilweise erst langfristig verändern werden, schafft dieses Gerüst eine verlässliche räumliche Orientierung. Private Einzelvorhaben können sich daran ausrichten und schrittweise zu einer gemeinsamen Entwicklung des Ortszentrums beitragen.

Auch die Innenentwicklungs- und Transformationsflächen sind Teil dieser langfristigen Struktur. Ihre Entwicklung ist nicht vollständig vorgegeben. Der Rahmenplan sichert vielmehr die wesentlichen städtebaulichen Prinzipien: angemessene Dichte und Körnung, sinnvolle Erschließung, neue Wegebeziehungen, qualitätsvolle Freiräume und eine zum jeweiligen Standort passende Nutzungsmischung.

Der Rahmenplan folgt damit einer abgestuften Entwicklungsstrategie. Erhalten werden funktionierende Nutzungen, prägende Gebäude und vorhandene Qualitäten. Aufgewertet werden bestehende öffentliche Räume, Freiräume und Wege. Ergänzt werden fehlende Nutzungen, Wohnangebote, Grünstrukturen, Mobilitäts- und Aufenthaltsangebote. Neu geordnet werden konfliktbelastete oder untergenutzte Grundstücke und Flächen. Transformatiert werden langfristig Leerstände, nicht mehr tragfähige Nutzungsstrukturen und größere Entwicklungsflächen. Auf diese Weise kann das Ortszentrum schrittweise weiterentwickelt werden, ohne seine vorhandenen Qualitäten und seine Identität zu verlieren.

7.2 HANDLUNGSFELDER UND THEMATISCHE TEILKONZEPTE

Die Bestandsanalyse hat Nutzungen, Freiraum, Städtebau sowie Mobilität zunächst getrennt betrachtet. Im städtebaulichen Gesamtkonzept werden diese Themen wieder zusammengeführt. Städtebau und Nutzung werden dabei in einem gemeinsamen Teilkonzept behandelt, da bauliche Struktur, Nutzungsmischung, Innenentwicklung und die Belegung öffentlicher Räume unmittelbar voneinander abhängen.

Daraus ergeben sich drei thematische Teilkonzepte:

- 1) Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung,
- 2) Freiraum, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung und
- 3) Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur.

Die Teilkonzepte sind nicht als voneinander unabhängige Fachplanungen zu verstehen. Sie führen die wesentlichen Erkenntnisse aus der Analyse und die Zielsetzungen des Leitbildes zusammen und übersetzen diese in thematische Grundsätze. Diese strategischen Grundsätze gelten im gesamten Rahmenplan und überlagern sich in den einzelnen Schlüsselräumen. Auch die Maßnahmenpakete lassen sich deshalb häufig mehreren Themen zuordnen. Die zugehörigen Konzeptkarten stellen diese Grundprinzipien räumlich vereinfacht dar; die konkrete Ausgestaltung und Umsetzung wird dann in den Maßnahmensteckbriefen vertieft.

7.2.1 ORTSSTRUKTUR, NUTZUNGEN UND INNENENTWICKLUNG

ORTSSTRUKTUR STÄRKEN – NUTZUNGEN SICHERN – WANDEL GESTALTEN

Die bauliche und funktionale Entwicklung des Ortszentrums wird gemeinsam betrachtet, da diese im engen Zusammenhang stehen. Bestehende Versorgung- und Wohnfunktionen sollen dort gesichert werden, wo sie tragfähig sind. Gleichzeitig müssen Bereiche mit Leerstand, untergenutzten Flächen oder absehbarem Nutzungswandel neue Entwicklungsmöglichkeiten erhalten. Innenentwicklung bedeutet dabei nicht allein zusätzliche Bebauung, sondern eine qualitätsvolle Neuordnung von Nutzung, Gebäuden, Freiraum und Erschließung.

VERSORGUNGSFUNKTION RÄUMLICH KONZENTRIEREN UND STÄRKEN.

Die Große Straße bleibt das funktionale Rückgrat des Ortszentrums. Insbesondere der zentrale Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und Südertoft soll als Schwerpunkt für Einzelhandel, Dienstleistungen und weitere publikumsbezogene Nutzungen gesichert werden. Die neue Mitte stärkt die Verbindung dieses Bereiches mit dem Süden-Center und ergänzt die Versorgungsfunktion um Aufenthalt und Begegnung.

NUTZUNGSWANDEL AKTIV GESTALTEN.

In weniger stabilen Geschäftslagen, insbesondere östlich des Südertofts, soll auf langfristige Veränderungen flexibel reagiert werden können. Tragfähige Bestandsnutzungen bleiben erhalten; bei Leerständen können Wohnen, Dienstleistungen und andere gemischte Nutzungen stärkere Rollen übernehmen. Leerstand wird damit nicht nur als Defizit, sondern auch als möglicher Ausgangspunkt für Transformation verstanden.

INNENENTWICKLUNG MIT RÄUMLICHER QUALITÄT VERBINDEN.

Untergenutzte Grundstücke, tiefe Blockbereiche und größere Entwicklungsflächen sollen nicht ausschließlich unter dem Gesichtspunkt möglichst hoher baulicher Ausnutzung entwickelt werden. Bebauung, Erschließung, Wohnen, gemeinschaftliche Freiräume, Begrünung und neue Wegebeziehungen sind gemeinsam zu betrachten. Entlang stärker frequentierter Straßen können klare Raumkanten und gemischte Nutzungen entstehen, während rückwärtige Bereiche stärker durch Wohnen und Grün geprägt werden können.

BESTAND ALS IDENTITÄTSTRÄGER NUTZEN.

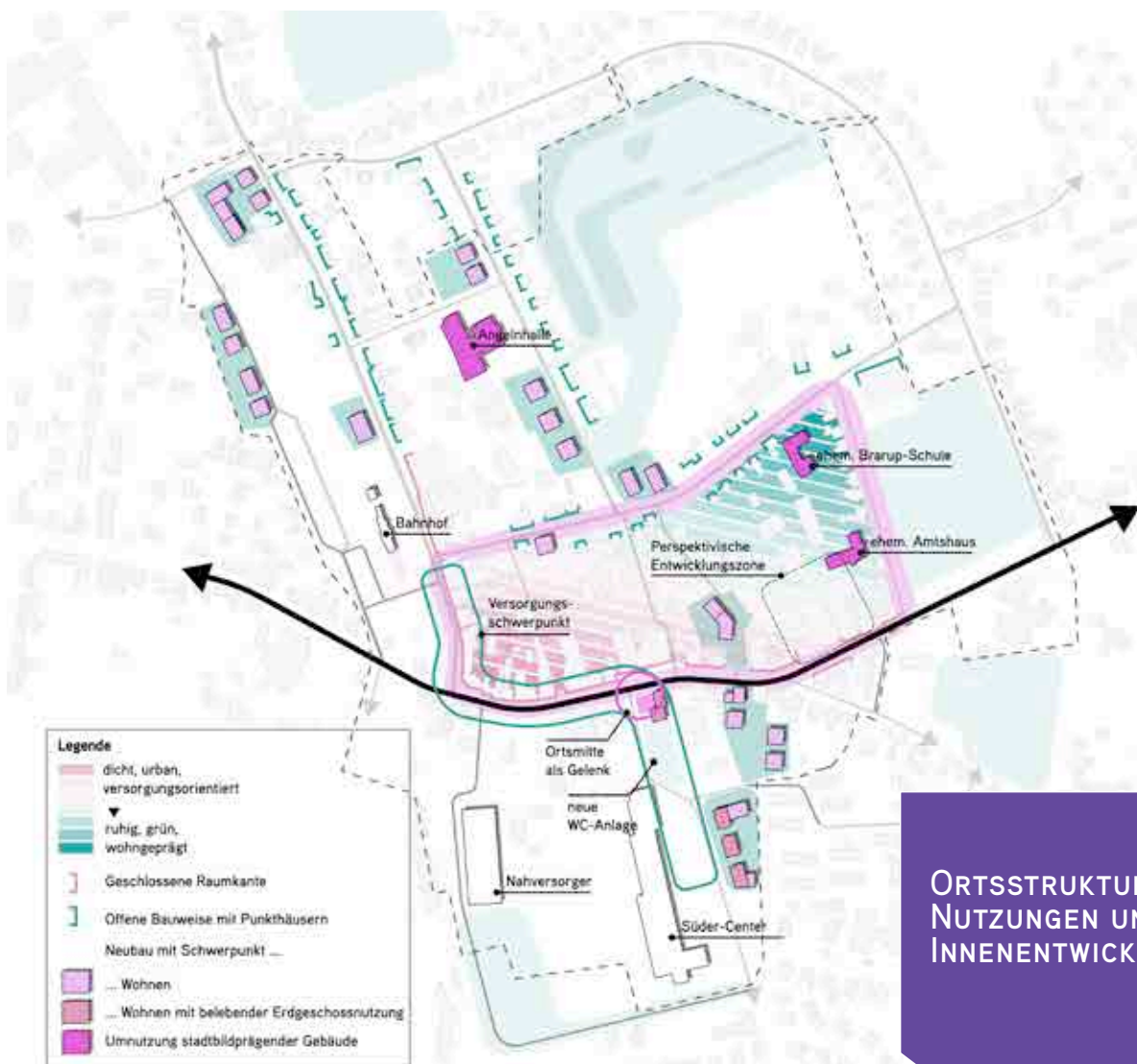
Prägende Gebäude sollen möglichst erhalten, instandgesetzt und für tragfähige Nutzungen aktiviert werden. Dies gilt insbesondere für Bauten, die für Ortsbild und Orientierung eine besondere Bedeutung besitzen. Wo eine langfristige Nachnutzung nicht möglich oder ein Erhalt nicht sinnvoll ist, sollen Ersatzneubauten Maßstab, Körnung und räumliche Struktur der Umgebung aufnehmen. Ehemalige öffentliche Gebäude können dabei besondere Anker für soziale, kulturelle, gemeinschaftliche oder wohnbezogene Nutzungen bilden.

ÖFFENTLICHE RÄUME STÄDTEBAULICH FASSEN UND MIT AKTIVEN NUTZUNGEN VERKNÜPFEN.

Vor allem an der neuen Mitte, aber auch an weiteren wichtigen Straßen- und Platzräumen, sollen Bebauung und öffentlicher Raum aufeinander reagieren. Klare Raumkanten sowie publikumsbezogene, gastronomische oder gemeinschaftliche Erdgeschossnutzungen können dazu beitragen, öffentliche Räume zu beleben und auch außerhalb klassischer Einkaufszeiten zu nutzen.

WOHNEN ALS TEIL DER ZENTRUMSSTÄRKUNG VERSTEHEN.

Neue Wohnangebote sollen das Ortszentrum ergänzen und zusätzliche Nutzung im Alltag schaffen, um dem steigenden Bedarf gerecht zu werden. Im Mittelpunkt steht kein eigenständiges großflächiges Wohnungsbauprogramm, sondern eine standortgerechte Innenentwicklung mit unterschiedlichen Wohnformen und Zielgruppen. Wo möglich, sollen dabei auch bedarfsgerechte und geförderte Angebote berücksichtigt werden.



ORTSSTRUKTUR, NUTZUNGEN UND INNENENTWICKLUNG

Konzeptskizze zum Rahmenplan (Q: s+w plus auf Grundlage von Amt Süderbrarup)

7.2.2 FREIRAUM, AUFENTHALTSQUALITÄT UND KLIMAAANPASSUNG

AUFENTHALTSORTE SCHAFFEN – GRÜNRÄUME STÄRKEN – FREIRÄUME VERNETZEN

Die Freiraumentwicklung setzt sowohl bei vorhandenen Grünräumen als auch im bislang stark versiegelten Kern des Ortszentrums an. Ziel ist ein vielfältiges System unterschiedlicher öffentlicher Räume, das Alltag, Begegnung, Erholung und Veranstaltungen ebenso berücksichtigt wie Klimaanpassung und ökologische Qualität. Die einzelnen Räume sollen dabei ihre jeweils eigene Funktion behalten und sich gegenseitig ergänzen.

ÖFFENTLICHE FREIRÄUME ALS SOZIALE INFRASTRUKTUR STÄRKEN.

Plätze, Parks und Grünräume sind nicht nur gestalterische oder ökologische Elemente. Sie sollen als gut zugängliche, barrierearme und generationenübergreifend nutzbare Alltagsorte Begegnung, Bewegung, Erholung und gesellschaftliche Teilhabe ermöglichen. Dabei sind auch frei nutzbare Aufenthaltsangebote ohne Konsumzwang von besonderer Bedeutung.

GRÜN- UND AUFENTHALTSQUALITÄT IN DER ORTSMITTE ERGÄNZEN.

Freiraumqualität soll nicht nur in den bereits vorhandenen größeren Grünräumen gestärkt werden. Gerade im zentralen Versorgungsbereich fehlen bislang begrünte und gut nutzbare Aufenthaltsorte. Die neue Mitte bildet deshalb einen wesentlichen Baustein des Freiraumkonzeptes. Sie soll als begrünter Alltagsplatz Aufenthalt, Begegnung und Verschattung unmittelbar mit den zentralen Versorgungsangeboten verbinden.

BESTEHENDE FREIRÄUME ENTSPRECHEND IHRER ROLLE WEITERENTWICKELN.

Der Bürgerpark wird als Erholungs-, Bewegungs- und Begegnungsraum gestärkt. Der Marktplatz behält seine robuste und flexible Funktion für größere Veranstaltungen. Das Bahnhofsumfeld wird als Ankunftsort punktuell begrünt und in seiner Aufenthaltsqualität ergänzt. Diese Arbeitsteilung verhindert unnötige Konkurrenz und ermöglicht unterschiedliche Freiraumangebote innerhalb kurzer Wege.

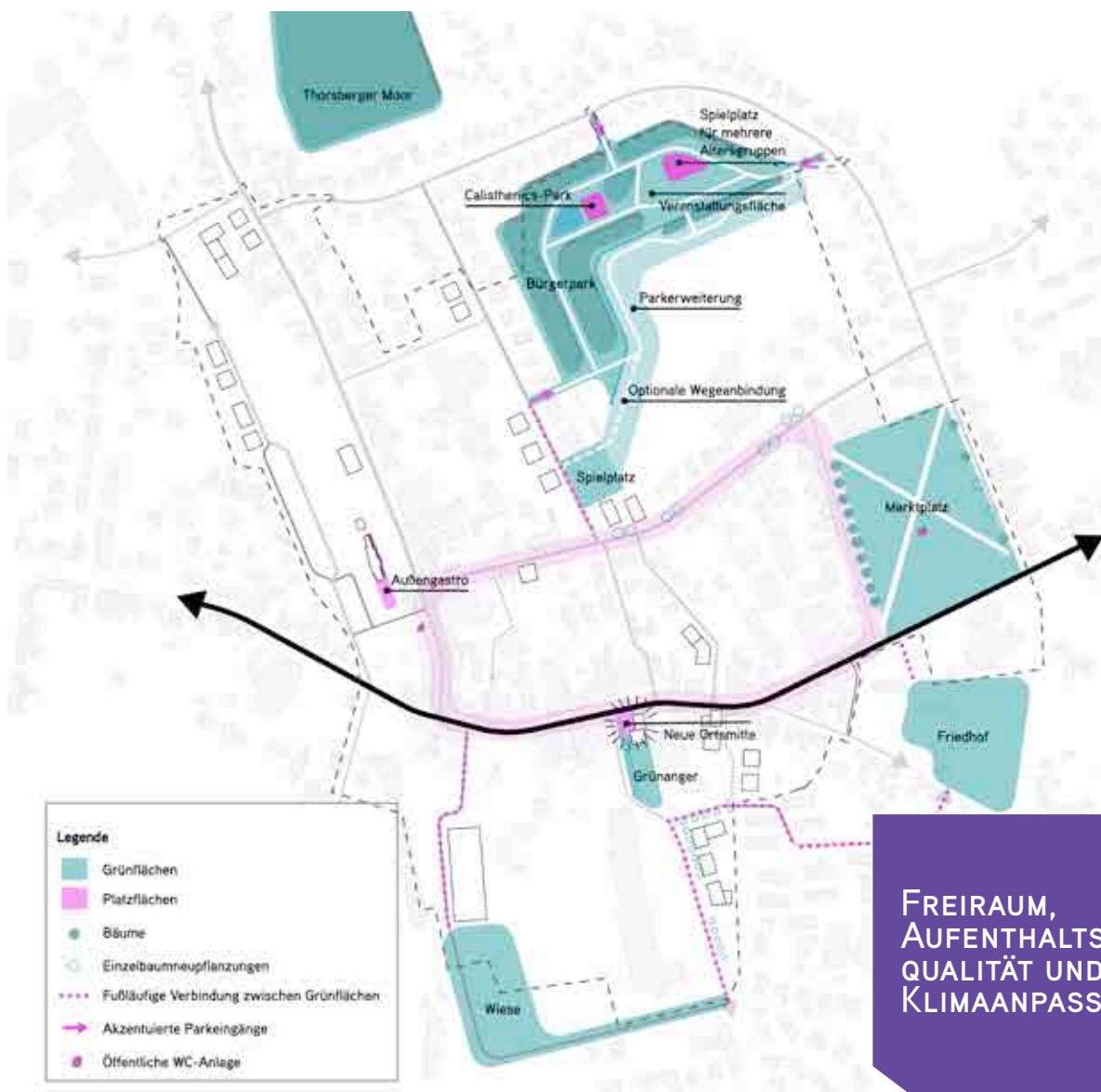
Ein besonderer Fokus liegt auf Neuer Mitte und Bürgerpark. Beide Räume besitzen einen hohen öffentlichen Mehrwert, erfüllen jedoch bewusst unterschiedliche Aufgaben. Die neue Mitte schafft einen kleineren, zentral gelegenen und intensiv im Alltag nutzbaren Begegnungsort. Der Bürgerpark bietet Raum für längeren Aufenthalt, Naturerleben, Spiel, Bewegung und Erholung. Gemeinsam erweitern sie die frei zugänglichen Angebote für die Bevölkerung und machen die Aufwertung des Ortszentrums unmittelbar erfahrbar.

EIN ZUSAMMENHÄNGENDES GRÜN- UND FREIRAUMSYSTEM ENTWICKELN.

Bürgerpark, Marktplatz, bestehende Baumstrukturen, kleinere Grünflächen und neue begrünte Aufenthaltsräume sollen stärker miteinander in Beziehung gesetzt werden. Der Loop übernimmt dabei auch eine freiräumliche Funktion. Ergänzende Baumreihen und Grünverbindungen tragen vorhandene Grünqualitäten stärker in die Mitte hinein und verbessern zugleich Orientierung und Wegequalität. Anschlüsse an das Thorsberger Moor und weitere überörtliche Wege können das innerörtliche Netz ergänzen.

KLIMAAANPASSUNG ALS BESTANDTEIL DER FREIRAUMENTWICKLUNG VERSTEHEN.

Entsiegelung, Verschattung, klimaresiliente Bäume und Pflanzungen, Regenwasserrückhalt sowie biodiversitätsfördernde Strukturen sollen möglichst selbstverständlich in Platz-, Park- und Straßenraumgestaltungen integriert werden. Klimaanpassung wird damit nicht als eigenständige Zusatzmaßnahme verstanden, sondern als Qualitätsanforderung jeder künftigen Freiraumentwicklung. Gleichzeitig sind Nutzungsvielfalt, ökologische Qualität sowie spätere Pflege und Unterhaltung miteinander abzuwägen.



**FREIRAUM,
AUFENTHALTS-
QUALITÄT UND
KLIMAAANPASSUNG**

7.2.3 MOBILITÄT, VERNETZUNG UND TECHNISCHE INFRASTRUKTUR

ERREICHBARKEIT SICHERN – VERBINDUNGEN STÄRKEN – ERNEUERUNG INTEGRIERT NUTZEN

Die gute Erreichbarkeit des Ortszentrums bleibt eine wesentliche Voraussetzung für seine Funktion als Unterzentrum. Gleichzeitig sollen kurze Wege innerhalb des Zentrums besser nutzbar und bestehende Barrieren reduziert werden. Der Rahmenplan verfolgt deshalb keine einseitige Verlagerung zugunsten einer einzelnen Verkehrsart. Im Mittelpunkt steht eine verträgliche Organisation der unterschiedlichen Anforderungen und eine stärkere Verknüpfung von Mobilität, öffentlichem Raum und technischer Erneuerung.

BAHNHOF ALS MOBILITÄTSDREHSCHIBE UND ANKUNFTSORT WEITERENTWICKELN.

Bahn, Bus, Fuß- und Radverkehr sollen am Bahnhof besser miteinander verknüpft und durch ergänzende Mobilitätsangebote unterstützt werden. Orientierung, Wetterschutz, Fahrradparken und Aufenthaltsqualität können gezielt verbessert werden. Gleichzeitig soll der Bahnhof als sichtbarer Einstieg in das Ortszentrum und in den Loop gestärkt werden.

LOOP ALS VERBINDENDEN FUSS- UND RADWEGEGERÜST ETABLIEREN.

Die kurzen Entfernungen im Ortszentrum sind eine wesentliche Qualität, werden heute jedoch noch nicht überall durch sichere und attraktive Verbindungen unterstützt. Der Loop greift das vorhandene Wegenetz auf und qualifiziert es schrittweise. Sichere Querungen, barrierearme Wege, gute Beleuchtung, Orientierung und ergänzende Begrünung sollen die wichtigsten Ziele miteinander verbinden.

GROSSE STRASSE ZWISCHEN ERREICHBARKEIT UND ORTSQUALITÄT WEITERENTWICKELN.

Die Große Straße ist zugleich Bundesstraße, Versorgungsachse und öffentlicher Raum. Diese unterschiedlichen Anforderungen lassen sich nicht vollständig auflösen, müssen aber besser miteinander vermittelt werden. Verkehrssicherheit, Querbarkeit sowie Bedingungen für Fuß- und Radverkehr sollen verbessert werden, ohne die Erreichbarkeit von Handel und

Dienstleistungen aus dem Blick zu verlieren. Aufgrund der Funktion als B 201 bleiben entsprechende Maßnahmen eng mit dem zuständigen Straßenbaulastträger abzustimmen.

RUHENDEN VERKEHR RÄUMLICH VERTRÄGLICH ORGANISIEREN.

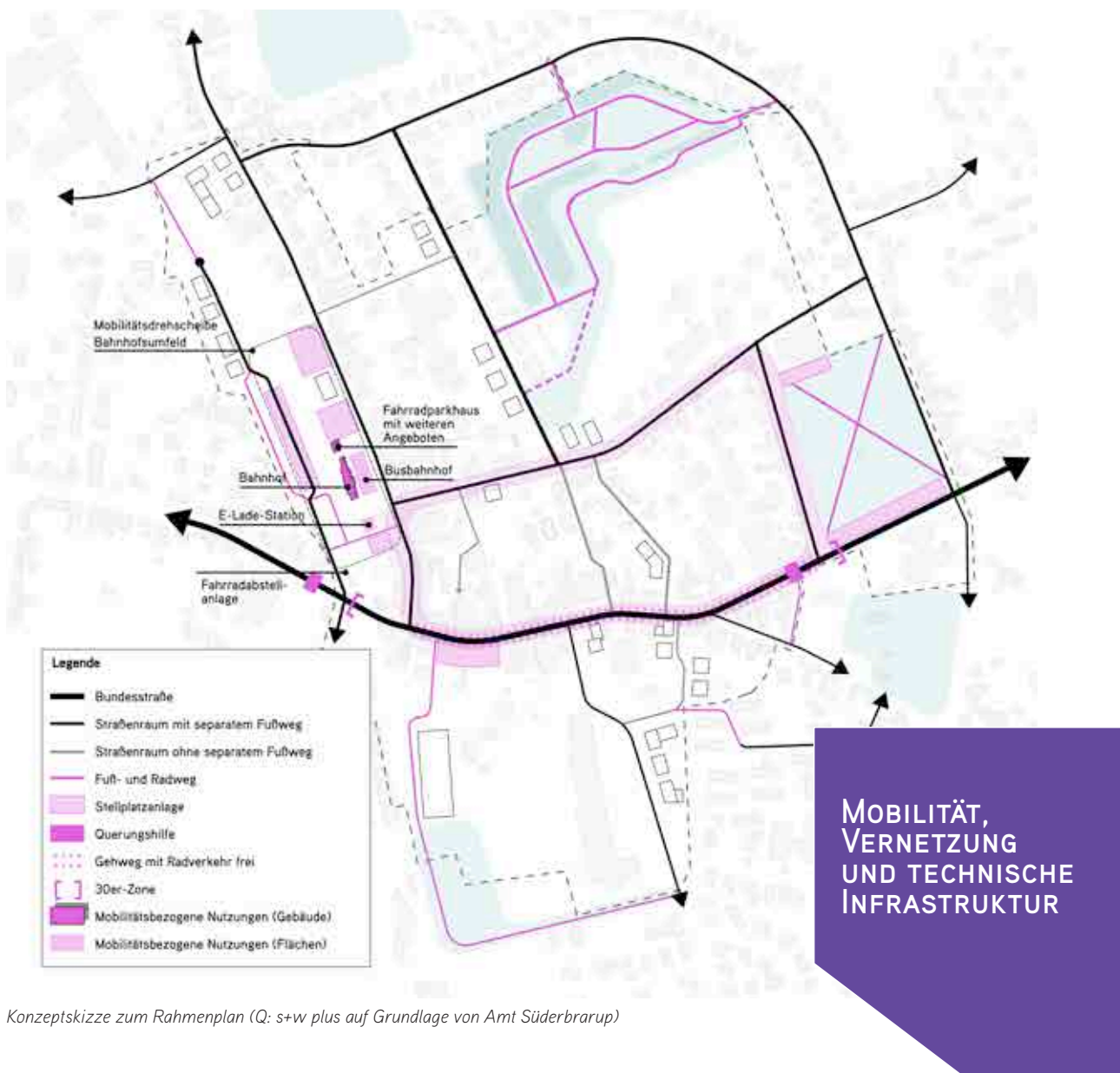
Stellplätze bleiben für die Erreichbarkeit von Einzelhandel, Dienstleistungen und öffentlichen Einrichtungen wichtig. Gleichzeitig sollen besonders sensible öffentliche Räume nicht stärker als notwendig durch ruhenden Verkehr bestimmt werden. Wo Stellplätze zugunsten von Aufenthalt, Begrünung oder sicheren Wegen entfallen oder verlagert werden, sind nachvollziehbare Ersatz- und Nutzungskonzepte erforderlich. Insbesondere die Flächen westlich der Gleise bieten hierfür langfristige Handlungsmöglichkeiten.

BARRIEREN ABBAUEN UND SICHERE WEGEKETTEN SCHAFFEN.

Querungen, Fuß- und Radwege, Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen und Freiräumen sowie die Orientierung zwischen den zentralen Orten sollen als zusammenhängende Wegeketten betrachtet werden. Barrierefreiheit ist dabei keine Einzelmaßnahme, sondern eine grundlegende Anforderung an das gesamte Wegenetz.

TECHNISCHE ERNEUERUNG ALS CHANCE FÜR RÄUMLICHE AUFWERTUNG NUTZEN.

Notwendige Straßen-, Wege- und Kanalsanierungen sollen möglichst mit funktionalen und gestalterischen Verbesserungen verbunden werden. Wo technische Infrastruktur ohnehin erneuert wird, sollen Barrierefreiheit, Querungen, Beleuchtung, Begrünung, Entsiegelung, Regenwassermanagement und Orientierung gemeinsam geprüft werden. Auf diese Weise können notwendige Infrastrukturmaßnahmen schrittweise dazu beitragen, das verbindende räumliche Gerüst des Ortszentrums dauerhaft zu stärken.



Konzeptskizze zum Rahmenplan (Q: s+w plus auf Grundlage von Amt Süderbrarup)

7.3 MASSNAHMENPAKETE

Die Maßnahmenpakete konkretisieren das räumliche Gesamtkonzept und übersetzen seine Ziele in räumlich verortete und schrittweise weiterzuentwickelnde Projekte. Sie bündeln Maßnahmen, die räumlich oder funktional eng zusammenhängen und deshalb gemeinsam betrachtet werden sollten. Die Maßnahmenpakete bilden damit die Verbindung zwischen dem übergeordneten Rahmenplan und den nachfolgenden vertiefenden Planungs- und Umsetzungsschritten.

Die Bündelung zu Paketen soll zugleich deutlich machen, dass die Entwicklung des Ortszentrums nicht aus voneinander unabhängigen Einzelprojekten besteht. Viele Maßnahmen ergänzen sich gegenseitig oder bauen aufeinander auf. Innerhalb eines Paketes können deshalb mehrere Teilmaßnahmen enthalten sein, die unterschiedliche Voraussetzungen, Zuständigkeiten oder Umsetzungszeiträume besitzen. Nicht alle Bestandteile müssen gleichzeitig realisiert werden. Gerade bei komplexeren Entwicklungsräumen ermöglicht diese Gliederung eine schrittweise Umsetzung, ohne den Zusammenhang des Gesamtvorhabens aus dem Blick zu verlieren.

MASSNAHMENÜBERSICHT

Eine tabellarische Maßnahmenübersicht stellt zunächst alle Maßnahmenpakete und Untermaßnahmen in kompakter Form zusammen. Sie ermöglicht einen schnellen Überblick über die vorgesehenen Projekte und ihre Einordnung in den Rahmenplan. Neben Nummer und Bezeichnung werden die wesentlichen Angaben zu Priorität vorgesehenem Umsetzungszeitraum, Trägerschaft, Gesamtkosten und räumlicher Verortung gegenübergestellt.

Die Übersicht dient vor allem der Orientierung. Die näheren Ziele, Inhalte und Voraussetzungen der einzelnen Maßnahmen werden anschließend in den jeweiligen Steckbriefen erläutert. Maßnahmen mit mehreren Teilbausteinen werden dabei als gemeinsames Paket geführt, wenn ihre Entwicklung räumlich oder funktional voneinander abhängt.

Die Angaben in der Maßnahmentabelle und den Steckbriefen entsprechen der strategischen Planungsebene des Rahmenplans. Sie sind deshalb als Orientierung für die weitere Projektentwicklung zu verstehen und nicht mit bereits abgeschlossenen Objekt- oder Fachplanungen gleichzusetzen.

Die Priorität beschreibt, welche Bedeutung und Dringlichkeit eine Maßnahme im Zusammenhang mit der Gesamtentwicklung besitzt. Sie ist nicht mit einer einfachen Rangfolge nach Wichtigkeit gleichzusetzen. Eine Maßnahme kann für das langfristige Zielbild von hoher Bedeutung sein, aufgrund fehlender Flächenverfügbarkeit, privater Eigentumsverhältnisse, notwendiger Voruntersuchungen oder Bau- und Planungsrecht aber erst zu einem späteren Zeitpunkt umgesetzt werden.

Der Umsetzungszeitraum kennzeichnet entsprechend einen realistischen Planungshorizont und keinen verbindlichen Fertigstellungstermin. Änderungen können sich insbesondere aus politischen Entscheidungen, Grundstücksfragen, Fördermöglichkeiten, Genehmigungen oder Abhängigkeiten zu anderen Projekten ergeben.

Auch die benannte Trägerschaft ist als derzeit absehbare Zuordnung zu verstehen. Je nach Projekt können Gemeinde, Amt, Sanierungsträger, private Eigentümerinnen und Eigentümer, Verkehrsunternehmen, Fachbehörden oder weitere Akteure gemeinsam an Planung und Umsetzung beteiligt sein.

Die dargestellten Kosten dienen der überschlägigen Einordnung des finanziellen Umfangs. Sie bilden eine Grundlage für Priorisierung, Haushaltsplanung und die Prüfung möglicher Förderungen, ersetzen jedoch keine belastbare Kostenermittlung im Zuge einer vertiefenden Planung.

Maßnahmenpakete		Umsetzungshorizont			Trägerschaft			Im Plan verortbar		Gesamtkosten (brutto)
	Priorität	kurzfristig (bis 2032)	mittelfristig (bis 2037)	langfristig (nach 2037)	Öffentlich	Weitere Öffentliche Träger	Privat	Ja	Nein	
1. Aufwertung Bürgerpark	hoch	X			X			X		1.515.000 €
1.1 Vorbereitung, Konzept, Beteiligung und Flächenklärung					X			X		
1.2 Erste sichtbare Aufwertung im Bestand					X			X		
1.3 Aufenthalt, Spiel, Bewegung und Nutzung					X			X		
1.4 Wege, Erschließung und Orientierung					X			X		
1.5 Sicherheit und Beleuchtung					X			X		
1.6 Gewässer, Grünraum und Klimaanpassung					X			X		
1.7 Option Parkenerweiterung*					X		X	X		
2. Schaffung einer neuen attraktiven Ortsmitte	hoch	X	X		X			X		1.190.000 €
2.1 Sofortmaßnahmen und Zwischennutzung					X		X		X	
2.2 Eigentums- und Flächenklärung					X			X		
2.3 Rückbau und Bauaufreimung					X			X		
2.4 Konkurrierendes Qualifizierungsverfahren					X		X		X	
2.5 Neubebauung und Belegung der Platzränder					X		X	X		
2.6 Herstellung des neuen Platzes					X			X		
2.7 Grünanger und Wegeverbindung Richtung Süden					X			X		
2.8 Optionale Erweiterung der Platzentwicklung*					X		X	X		
3.1 Aufwertung Bahnhofsumfeld als Ankommensort	hoch	X	X		X	X			X	1.100.000 €
3.1.1 Konkretisierung und Abstimmung					X	X			X	
3.1.2 Orientierung, Barrierefreiheit und Bahnhofsvorplatz					X	X			X	
3.1.3 Fahrradparken und ergänzende Mobilitätsangebote					X	X			X	
3.1.4 Busbahnhof und Wetterschutz					X	X			X	
3.1.5 Aufenthalt und Außengastronomie südlich des Bahnhofsgebäudes					X	X			X	
3.1.6 Wegeverbindungen und Vernetzung					X	X			X	
3.1.7 Gestaltung, Begrünung und Beleuchtung					X	X			X	
3.2 Aufwertung Bahnhofsumfeld Brachflächen westlich der Gleise	mittel-niedrig		X	X	X	X			X	1.825.000 €
3.2.1 Konkretisierung und Abstimmung					X				X	
3.2.2 Freimachung, Herrichtung und Erschließung					X				X	
3.2.3 Stellplätze und Mobilität					X				X	
3.2.4 Fuß- und Radwegeverbindung					X				X	
3.2.5 Option Wohnbauentwicklung					X				X	
4. Aufwertung Marktplatz	niedrig	X	X		X		X		X	415.000 €
4.1 Abstimmung					X				X	
4.2 Sanierung					X				X	
4.3 Stellplätze und Ordnung					X				X	
4.4 Begrünung und Aufenthaltsqualität	mittel-hoch	X	X		X			X		1.095.000 €
5. Verkehrsberuhigung und Aufwertung Große Straße					X	X	X		X	
5.1 Fachliche Klärung und Abstimmung					X	X			X	
5.2 Bauabwicklung und Verkehrsführung					X	X			X	
5.3 Verkehrsberuhigung					X	X			X	
5.4 Fuß- und Radverkehr					X	X			X	
5.5 Neuordnung Teilbereich Große Straße 20					X	X			X	
5.6 Querungen und Verkehrssicherheit					X	X			X	
6. Neustrukturierung Flächen Große Straße 30–34	hoch	X			X		X		X	350.000 €
6.1 Vorbereitende Maßnahmen							X	X		
6.2 Rückbau und Sanierung des Bestands							X	X		
6.3 Erschließung und Wegeverbindung Richtung Südertoft					X		X	X		
6.4 Neubebauung und Wohnnutzungen							X	X		
6.5 Freiraumgestaltung und Begrünung							X	X		
7. Nutzungswandel und Neuordnung von Flächen Große Straße Ost	niedrig		X	X	X		X		X	400.000 €
7.1 Eigentums-, Bestands- und Planungsrechtsklärung					X		X	X		
7.2 Wegeverbindung Bismarckstraße und Erschließung					X		X	X		
7.3 Nutzungswandel und Nachnutzung entlang der Große Straße							X	X		
7.4 Sanierung und Ersatzneubau im Bestand							X	X		
7.5 Neuordnung des Blockinnenbereichs							X	X		
8.1 Grundstücksentwicklung untergenutzter Flächen Angelnstraße /Bismarckstraße	niedrig - hoch	X	X	X	X		X		X	-
8.1.1 Eigentums-, Konzept- und Planungsrechtsklärung							X	X		
8.1.2 Entwicklung der Fläche Bismarckstraße / Angelnstraße							X	X		
8.1.3 Entwicklung der Flächen im Bereich der Angelnhalle sowie Bismarckstraße 6							X	X		
8.1.4 Stellplätze, Freiraum und Begrünung	niedrig		X	X			X	X		-
8.2 Grundstücksentwicklung untergenutzte Flächen östlich der Gleise					X		X		X	
8.2.1 Eigentums-, Konzept- und Planungsrechtsklärung							X	X		
8.2.2 Flächenaktivierung und Neuordnung							X	X		
8.2.3 Lärmschutz und Städtebau							X	X		
8.2.4 Wohnbebauung und Nutzung							X	X		
8.3 Grundstücksentwicklung Südertoft Ost	mittel-hoch	X	X		X		X		X	230.000 €
8.3.1 Eigentums-, Nutzungs- und Planungsrechtsklärung							X	X		
8.3.2 Flächenentwicklung und städtebauliche Einbindung							X	X		
8.3.3 Wohnen und Freiraum							X	X		
9. Sanierung und Aufwertung von Straßen und Kanälen	mittel- hoch	X	X	X	X	X	X		X	5.400.000 €
9.1 Fachliche Grundlagen und Abstimmung					X	X	X		X	
9.2 Kanalinfrastruktur und technische Erneuerung					X	X	X		X	
9.3 Straßen- und Nebenflächen					X	X	X		X	
9.4 Bauabwicklung und Verkehrsführung					X	X	X		X	
9.5 Beleuchtung, Begrünung und Aufwertung					X	X	X		X	
10. Nachnutzung und Aktivierung markanter Bestandsgebäude	mittel		X	X	X		X		X	2.700.000 €
10.1 Planung und Vorbereitung							X	X		
10.2 Angelnhalle privat							X	X		
10.3 Ehemalige Brarup-Schule öffentlich					X		X	X		
10.4 Ehemaliges Amt / Bauhofverwaltung öffentlich					X		X	X		

*Maßnahmen nicht in der Kostenkalkulation enthalten
Private Investitionen wurden in der Kostenkalkulation nicht berücksichtigt

Ergänzend zur tabellarischen Übersicht werden die Maßnahmen in einem Maßnahmenplan räumlich verortet. Der Plan zeigt, an welchen Stellen des Ortszentrums die einzelnen Pakete und Untermaßnahmen ansetzen und wo sich räumliche Zusammenhänge oder Überschneidungen ergeben.

[illegible]



AUFBAU DER MASSNAHMENPAKETE

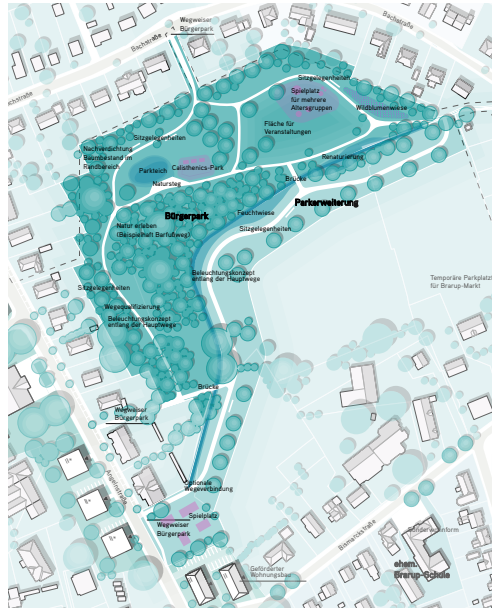
Für jedes Maßnahmenpaket werden die wesentlichen Inhalte in einem Steckbrief zusammengeführt. Damit sollen sowohl die planerische Zielsetzung als auch die wichtigsten Voraussetzungen für die weitere Bearbeitung schnell erfassbar sein. Die Steckbriefe folgen grundsätzlich einem einheitlichen Aufbau, können jedoch je nach Art und Komplexität der Maßnahme um spezifische Hinweise ergänzt werden.

Zu den zentralen Angaben gehören insbesondere:

- **Handlungsfeld:** räumliche beziehungsweise thematische Zuordnung innerhalb des Rahmenplans
- **Trägerschaft:** Akteure, die für Vorbereitung, Planung oder Umsetzung nach aktuellem Stand die wesentliche Verantwortung übernehmen
- **Priorität:** strategische Einordnung der Maßnahme innerhalb der Gesamtentwicklung
- **Umsetzungszeitraum:** Einschätzung, in welchem zeitlichen Horizont eine Umsetzung angestrebt wird
- **Kosten:** grobe Orientierung zum derzeit absehbaren finanziellen Umfang als erste Schätzung
- **Zuordnung zum Leitbild:** Bezug zu den übergeordneten räumlichen und programmatischen Zielen
- **Ausgangslage und Handlungsbedarf:** wesentliche Gründe, aus denen die Maßnahme entwickelt wurde
- **Zielsetzung und Grundidee:** angestrebte Entwicklung des jeweiligen Standortes oder Themenbereichs
- **möglicher Leistungsumfang:** wesentliche Bausteine, die im weiteren Planungsprozess umgesetzt werden sollen
- **Abhängigkeiten und Hinweise zur Abfolge:** Voraussetzungen, Schnittstellen und mögliche Reihenfolgen bei Planung und Umsetzung

Je nach Maßnahme können zusätzlich notwendige Fachplanungen, Abstimmungen mit Dritten oder besondere rechtliche und technische Rahmenbedingungen benannt werden. Die Steckbriefe sollen damit nicht nur beschreiben, was entwickelt werden soll, sondern auch frühzeitig sichtbar machen, was für eine weitere Umsetzung geklärt werden muss.

Freiraum, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung



Der Bürgerpark übernimmt im räumlichen Leitbild die Rolle des zentralen Handlungsraums für „Erholung“. Seine Aufwertung ist damit nicht nur eine freiraumplanerische Einzelmaßnahme, sondern ein wesentlicher Baustein des Gesamtkonzeptes. Der Park soll künftig stärker als grüner Anker des Ortszentrums sichtbar werden und gemeinsam mit weiteren Grünflächen ein vernetztes Freiraumband bilden.

MASSNAHMENPAKET 1: AUFWERTUNG BÜRGERPARK

Durch die Anbindung an den Loop kann der Bürgerpark besser in den Alltag des Ortszentrums eingebunden und stärker mit anderen wichtigen Bereichen wie Bahnhof, Marktplatz, Süder-Center und neuer Ortsmitte verknüpft werden.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, den Bürgerpark als lebendigen, generationenübergreifend nutzbaren Grün-, Begegnungs- und Erholungsraum zu stärken. Der Park soll besser auffindbar, leichter nutzbar und attraktiver gestaltet werden. Gleichzeitig sollen die ökologischen Qualitäten des Bürgerparks stärker herausgearbeitet werden. Die Maßnahme verbindet damit Aufenthaltsqualität, Naturerleben, Klimaanpassung und soziale Nutzung.

SCHRITTWEISE ENTWICKLUNG

Die Aufwertung des Bürgerparks kann schrittweise erfolgen. Zu Beginn stehen die Konkretisierung des Freiraumkonzeptes, die Beteiligung wichtiger Nutzergruppen sowie die Klärung möglicher Erweiterungsflächen.

Parallel können erste sichtbare Maßnahmen im bestehenden Park umgesetzt werden. Dazu zählen die Aufwertung der Parkeingänge, neue Wegweiser, Orientierungselemente, Informationstafeln sowie erste zusätzliche Sitzgelegenheiten. Auch temporäre oder einfache Maßnahmen zur stärkeren Bespielung des Parks können dazu beitragen, den Bürgerpark frühzeitig wieder stärker ins Bewusstsein der Bevölkerung zu rücken.

AUFENTHALT, SPIEL, BEWEGUNG UND BILDUNG

Ein wichtiger Baustein ist die Verbesserung der Aufenthalts- und Nutzungsangebote. Die bestehenden Sitzgelegenheiten sollen erneuert und ergänzt werden. Neben einzelnen Bänken sind auch Sitzgruppen, Treffpunkte, Picknickbereiche oder andere gemeinschaftlich nutzbare Aufenthaltsangebote denkbar. Ein Lehr- und Bildungspfad soll in Zusammenarbeit mit Schulen entwickelt werden. Dadurch kann der Park stärker zu einem Ort des Austauschs, der Bildung und der Begegnung werden.

Auch die Spiel- und Bewegungsangebote sollen vielfältiger werden. Vorgesehen ist eine Ergänzung für unterschiedliche Altersgruppen, etwa durch zeitgemäße Spielangebote, niedrigschwellige Bewegungsangebote oder kleinere Sportelemente. Multifunktionale Flächen können zusätzlich für kleinere Veranstaltungen qualifiziert werden. Ergänzend können Fahrradabstellanlagen in den Eingangsbereichen die Nutzbarkeit des Parks verbessern.

WEGE, ORIENTIERUNG UND SICHERHEIT

Das Wegenetz bildet die Grundstruktur des Bürgerparks und soll barrierearm qualifiziert werden. Die Hauptwege sollen erneuert, besser lesbar und stärker mit den angrenzenden Bereichen verknüpft werden. Ziel ist ein klar verständliches Wegenetz, das die wichtigsten Parkbereiche miteinander verbindet und die Orientierung erleichtert.

Zusätzlich soll ein Beleuchtungskonzept für die Hauptwege und Aufenthaltsbereiche entwickelt werden. Dadurch können Sicherheit, Einsehbarkeit und Orientierung verbessert werden.

GEWÄSSER, GRÜNRAUM UND KLIMAAANPASSUNG

Die naturräumlichen Elemente des Bürgerparks sollen gezielt gestärkt werden. Dazu gehören die Renaturierung und ökologische Aufwertung des Bachlaufs, die Entwicklung von Feuchtwiesen, Retentionsflächen und naturnahen Uferbereichen sowie die Aufwertung des Parkteichs und angrenzender Grünflächen. Diese Maßnahmen können den Regenwasserrückhalt verbessern, die Biodiversität fördern und zur Klimaanpassung beitragen.

Der vorhandene Baumbestand, z.B. an den Rändern des Parks, soll gesichert und klimaresilient ergänzt werden. Zusätzlich können Wildblumenwiesen, Staudenflächen und biodiversitätsfördernde Pflanzbereiche angelegt werden. Naturerlebnis- und Umweltbildungsangebote, z. B. ein Steg am Parkteich oder ein Barfußweg, können den Park zusätzlich erlebbar machen und seine Bedeutung als Lern-, Erholungs- und Begegnungsort stärken.

MASSNAHMENPAKET 1: AUFWERTUNG BÜRGERPARK

OPTION PARKERWEITERUNG

Mit der angestrebten Nachverdichtung und der weiteren Entwicklung des Ortszentrums wird der Bedarf an wohnungsnahen, öffentlich zugänglichen Freiräumen künftig zunehmen. Als zentraler größerer Grün- und Erholungsraum übernimmt der Bürgerpark dabei eine besondere Versorgungsfunktion. Die optionale Einbeziehung angrenzender privater Teilflächen dient daher nicht allein einer flächenmäßigen Vergrößerung, sondern der langfristigen räumlichen und funktionalen Vervollständigung des Parks. Insbesondere entlang des Bachlaufs können ein zusammenhängender Grün- und Gewässerkorridor, zusätzliche Wegebeziehungen sowie Flächen für Klimaanpassung, Naturerleben und unterschiedliche Erholungsnutzungen geschaffen werden. Zugleich lassen sich die steigenden Nutzungsansprüche besser verteilen und die bestehende Parkfläche entlasten. Auch wenn eine kurzfristige Flächenverfügbarkeit derzeit nicht gesichert ist, sollte die Erweiterungsoption im Rahmenplan als langfristige Entwicklungsperspektive offengehalten werden, um eine spätere Qualifizierung des Bürgerparks nicht durch anderweitige Nutzungen dauerhaft auszuschließen.

Die Erweiterung des Bürgerparks ist abhängig vom Erwerb angrenzender privater Teilflächen und damit von der Mitwirkungsbereitschaft der jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümer. Die Flächen werden derzeit landwirtschaftlich genutzt und dienen temporär teilweise als Stellplatzflächen während des Brarup-Marktes. Für eine funktionale Erweiterung des Parks wäre nicht zwingend der Erwerb der gesamten Flächen erforderlich; auch der Erwerb von Teilflächen, insbesondere eines Streifens entlang des Bachlaufs, könnte bereits eine sinnvolle Ergänzung darstellen.

Bei erfolgreichem Flächenerwerb können die Erweiterungsflächen in die Parkgestaltung integriert und mit der bestehenden Parkfläche verknüpft werden. Vorgesehen ist insbesondere die Schaffung neuer Wegebeziehungen entlang des Bachlaufs. Dadurch kann der Park stärker vernetzt und ein zusammenhängender Rundweg entwickelt werden, der bestehende und neue Parkbereiche miteinander verbindet. Für die Anbindung möglicher Erweiterungsflächen können zudem Bachquerungen erforderlich werden.

Die Entwicklung und Aufwertung des Bürgerparks ist jedoch auch auf der bestehenden Parkfläche möglich und damit nicht zwingend vom Erwerb weiterer Flächen abhängig. Zusätzliche Flächen würden die Entwicklungschancen erhöhen, sind aber keine Voraussetzung für die grundlegende Qualifizierung des Parks.

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN:

1. VORBEREITUNG, KONZEPT, BETEILIGUNG UND FLÄCHENKLÄRUNG

- Konkretisierung des Freiraumkonzeptes für den bestehenden Bürgerpark und mögliche Erweiterungsflächen
- Beteiligung von Kindern, Jugendlichen, Seniorinnen und Senioren sowie weiteren Nutzergruppen
- Abstimmung mit Eigentümerinnen und Eigentümern angrenzender privater Flächen
- Klärung von Flächenerwerb, Teilflächenerwerb oder alternativen Nutzungsmöglichkeiten
- Durchführung erforderlicher Gutachten, Vermessungen und Fachplanungen und evtl. Berücksichtigung von Altlasten

2. ERSTE SICHTBARE AUFWERTUNG IM BESTAND

- Aufwertung der Parkeingänge zur besseren Sichtbarkeit und Auffindbarkeit des Parks
- Ergänzung von Wegweisern, Orientierungselementen und Informationstafeln
- Ergänzung erster Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsangebote
- Temporäre oder einfache Maßnahmen zur stärkeren Bespielung und Wahrnehmung des Bürgerparks

3. AUFENTHALT, SPIEL, BEWEGUNG UND NUTZUNG

- Erneuerung und Ergänzung von Sitzgelegenheiten und Aufenthaltsbereichen
- Herstellung generationenübergreifender Aufenthaltsangebote, z. B. Sitzgruppen, Treffpunkte und Picknickbereiche

MASSNAHMENPAKET 1: AUFWERTUNG BÜRGERPARK

- Ergänzung von Spiel- und Sportangeboten für unterschiedliche Altersgruppen
- Qualifizierung multifunktionaler Flächen für Veranstaltungen und gemeinschaftliche Nutzungen
- Ergänzung von Fahrradabstellanlagen in den Eingangsbereichen und parkbezogener Infrastruktur

4. WEGE, ERSCHLIESSUNG UND ORIENTIERUNG

- Qualifizierung und barrierearme Erneuerung der Hauptwege
- Verbesserung der Wegebeziehungen innerhalb des Parks und zu angrenzenden Bereichen
- Herstellung eines klar lesbaren Wegenetzes mit besserer Orientierung
- Entwicklung eines zusammenhängenden Rundwegs, sofern Erweiterungsflächen oder Teilflächen entlang des Bachlaufs erworben werden können

5. SICHERHEIT UND BELEUCHTUNG

- Umsetzung eines Beleuchtungskonzeptes entlang der Hauptwege und Aufenthaltsbereiche
- Verbesserung der Einsehbarkeit und Orientierung im Park
- Berücksichtigung insektenfreundlicher und bedarfsgerechter Beleuchtung

6. GEWÄSSER, GRÜNRAUM UND KLIMAAANPASSUNG

- Renaturierung und ökologische Aufwertung des Bachlaufs
- Entwicklung von Feuchtwiesen, Retentionsflächen und naturnahen Uferbereichen
- Aufwertung des Parkteichs und angrenzender Grünbereiche
- Nachverdichtung, Sicherung und klimaresiliente Ergänzung des Baumbestands
- Anlage von Wildblumenwiesen und biodiversitätsfördernden Pflanzflächen
- Verbesserung von Regenwasserrückhalt, Versickerung und Klimaanpassung
- Schaffung von Naturerlebnis- und Umweltbildungsangeboten, z. B. Steg am Parkteich oder Barfußweg

7. OPTION PARKERWEITERUNG

- Erwerb angrenzender privater Flächen zur Erweiterung des Bürgerparks
- Alternativ Erwerb von Teilflächen, z. B. eines schmalen Streifens entlang des Bachlaufs
- Integration der Erweiterungsflächen in den bestehenden Park
- Herstellung neuer Wege, Grünflächen, Aufenthaltsbereiche und Nutzungsangebote auf den Erweiterungsflächen
- Herstellung von Bachquerungen zur Anbindung möglicher Erweiterungsflächen
- Entwicklung eines zusammenhängenden Rundwegs, der bestehende und neue Parkbereiche miteinander verbindet

HINWEIS ZUR ABFOLGE:

Die Aufwertung des bestehenden Bürgerparks kann unabhängig vom Erwerb weiterer Flächen beginnen. Besonders Maßnahmen an Eingängen, Orientierung, Sitzgelegenheiten sowie Spiel- und Bewegungsangeboten können früh sichtbar umgesetzt werden und der Bevölkerung zeigen, dass die Entwicklung des Parks begonnen hat. Die ökologischen Maßnahmen am Bachlauf, an Feuchtbereichen und am Parkteich bleiben wichtige Bausteine, benötigen jedoch voraussichtlich längere fachliche Abstimmungen.

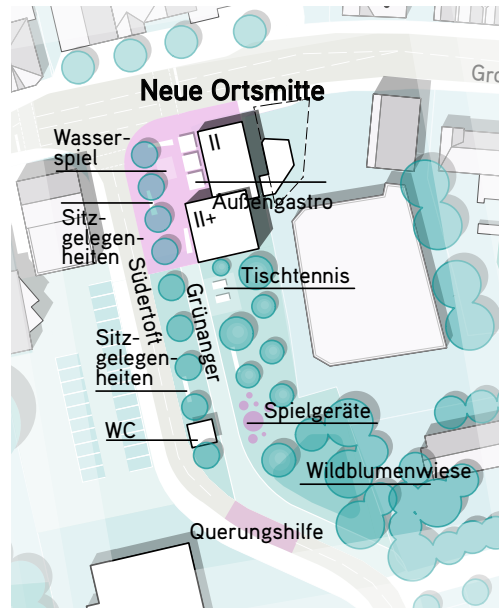
ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung der Parkerweiterung sowie der damit verbundenen Wege, Brücken, Beleuchtung, Aufenthaltsbereiche und Grünflächenentwicklungen ist abhängig vom erfolgreichen Erwerb der Erweiterungsflächen. Maßnahmen im bestehenden Park können grundsätzlich unabhängig davon vorbereitet und umgesetzt werden.

MASSNAHMENPAKET 2: SCHAFFUNG EINER NEUEN ATTRAKTIVEN ORTSMITTE

HANDLUNGSFELD:

Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung
Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur



TRÄGERSCHAFT:

öffentlich/privat

UMSETZUNGSZEITRAUM:

2027-2035

PRIORITÄT:

hoch

KOSTEN:

1.190.000 € (ohne optionale Erweiterung und ohne Hochbau)

ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:

Neuen Platz als belebte Ortsmitte und Gelenk zwischen Große Straße und Südertoft entwickeln

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

In Süderbrarup fehlt derzeit eine klar erkennbare Ortsmitte innerhalb des zentralen Versorgungsbereichs. Zwar übernimmt der Bereich entlang der Große Straße wichtige Versorgungsfunktionen, er ist jedoch stark durch den Verkehr der Bundesstraße 201 geprägt. Schmale Gehwegbereiche und Fahrradstreifen, eine hohe Verkehrsbelastung und fehlende zusammenhängende Freiflächen schränken die Möglichkeiten für Aufenthalt, Begegnung und Außengastronomie deutlich ein. Am Südertoft verstärken das leerstehende ehemalige Autohaus de Vries, fehlende Raumkanten und die autoorientierte Gestaltung diesen städtebaulichen Mischstand. Hinzu kommt, dass es kaum Möglichkeiten für die Nutzung öffentlicher WC-Anlagen gibt. Für die Bevölkerung besteht im Ortszentrum dadurch bislang kein attraktiver Ort zum Verweilen oder Zusammenkommen.

Die Schaffung einer neuen Ortsmitte wurde bereits im Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept von 2021 als wichtiger Handlungsansatz benannt. Im Rahmenplan wird dieser Ansatz nun räumlich und programmatisch konkretisiert: Der Bereich am Südertoft wird als neuer Platz mit Aufenthaltsqualität, ergänzender Bebauung, verbesserter Wegeverbindung zum Süden-Center und anschließender Grünachse weiterentwickelt. Er ist als ein belebtes Gelenk, Ankunfts-, Orientierungs- und Treffpunkt innerhalb des Versorgungszentrums zu verstehen. Dadurch wird aus dem allgemeinen Ziel einer stärkeren Ortsmitte ein konkretes, umsetzbares Schlüsselprojekt.

Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wurde deutlich, dass sich viele Bürgerinnen und Bürger eine neue, attraktive Mitte für Süderbrarup wünschen – einen Ort, der nicht nur der Versorgung dient, sondern auch Aufenthalt, Begegnung und Identifikation ermöglicht. Darunter fallen beispielweise Schautafeln und Ausstellungskästen zur Geschichte der Gemeinde.

MASSNAHMENPAKET 2: SCHAFFUNG EINER NEUEN ATTRAKTIVEN ORTSMITTE

EINBETTUNG IM LEITBILD

Die Maßnahme bildet das zentrale räumliche Schlüsselprojekt des Leitbildes „Mitte“. Der neue Platz soll nicht als isolierte Platzfläche entstehen, sondern als verbindendes Gelenk zwischen Große Straße, als zentrale aber verkehrlich belastete Versorgungslage und dem stark frequentierten Süder-Center wirken. Damit verknüpft der Südertoft als hoch frequentierte Wegebeziehung die Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktionen entlang der Große Straße mit dem Süder-Center, stärkt die Orientierung im Ortszentrum und schafft erstmals einen klar ablesbaren, identitätsstiftenden öffentlichen Aufenthaltsort im zentralen Versorgungsbereich. Seine Bedeutung liegt daher sowohl in der gestalterischen Aufwertung als auch in der funktionalen Verbindung bislang wenig zusammenhängender Teilräume.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Im Bereich der Kreuzung Südertoft besteht die Chance, einen neuen öffentlichen Platz als Aufenthalts-, Begegnungs- und Orientierungsraum zu entwickeln. Auf einer Fläche von ca. 2.600 m², davon ca. 700 m² Platzfläche, soll die neue Ortsmitte entstehen. Als erster Schritt wurden die Grundstücke bereits von der Gemeinde Ende 2024 erworben. Voraussetzung für die dauerhafte Entwicklung ist insbesondere der Rückbau des leerstehenden ehemaligen Autohauses.

Der Platz soll bewusst zur Große Straße orientiert werden und dort eine sichtbare Adresse im zentralen Versorgungsbereich ausbilden. Die Gestaltung muss daher eine hohe Sichtbarkeit und Auffindbarkeit sicherstellen sowie einer ansprechenden freiraumplanerischen und architektonischen Qualität entsprechen. Gleichzeitig sind die Anforderungen an einen angenehmen Treffpunkt zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf Verkehrslärm, Aufenthaltsqualität und die Lage an der belebten Bundesstraße. Wie auf den Verkehrslärm reagiert werden soll muss durch zukünftige Detailplanungen betrachtet werden.

Der neue Platz soll keine Konkurrenz zu den bestehenden Nutzungen entlang der Große Straße bilden, sondern diese ergänzen und verdichten. Durch Aufenthalt, Außengastronomie, Begrünung und neue Frequenz können Synergieeffekte entstehen, von denen auch die bestehenden Angebote im Ortskern profitieren.

SCHRITTWEISE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung der neuen Ortsmitte erfolgt schrittweise. Bereits vor dem endgültigen Umbau können erste Zwischennutzungen und temporäre Maßnahmen umgesetzt werden, z. B. mobile Sitzgelegenheiten, Pflanzkübel, kleinere Veranstaltungen oder einfache Aufenthaltsangebote. Dadurch kann der Ort frühzeitig sichtbar gemacht und die spätere Nutzung erprobt werden.

Für die dauerhafte Gestaltung kann z.B. ein konkurrierendes Qualifizierungsverfahren durchgeführt werden, wie ein hochbaulicher-freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb oder ein Werkstattverfahren. Dabei sind Platzgestaltung, Bebauung, Grünanger, Wegeverbindungen, Verkehr, Nutzungen und Realisierbarkeit integriert zu betrachten.

NEUBEBAUUNG UND PLATZGESTALTUNG

Die geplante Neubebauung an den Platzrändern soll den Platz räumlich fassen und durch belebende Nutzungen zur Alltagstauglichkeit beitragen. Eine angrenzende Bebauung mit aktiven Erdgeschosszonen ist eine wesentliche Voraussetzung für das Gelingen des Platzes, da erst klar gefasste Raumkanten, direkte Nutzungsbezüge und soziale Kontrolle eine dauerhafte Belebung der Ortsmitte ermöglichen. Denkbar ist eine kleinteilige Bebauung mit mindestens zwei Geschossen, die sich städtebaulich in die Umgebung einfügt. In den Erdgeschossen sollen sich publikumsbezogene Nutzungen, Gastronomie, Dienstleistungen oder ergänzende Angebote zum Platz öffnen und ihn beleben.

Die oberen Geschosse sollten insbesondere zur Deckung der Nachfrage für Wohnen genutzt werden; optional sind auch gesundheitsbezogene Nutzungen denkbar.

MASSNAHMENPAKET 2: SCHAFFUNG EINER NEUEN ATTRAKTIVEN ORTSMITTE

Der Platz selbst soll durch unterschiedliche Elemente bespielt werden. Denkbar sind beispielsweise Außengastronomie, Sitzbänke und Sitzgruppen, Baumpflanzungen, ein Wasserspiel oder andere kleinteilige Gestaltungselemente sowie Fahrradabstellmöglichkeiten und ein öffentliches WC. Ziel ist ein attraktiver, gut nutzbarer und barrierearmer öffentlicher Raum, der mit kommerziellen und nicht-kommerziellen Angeboten Begegnung ermöglicht und die Aufenthaltsqualität im Ortskern deutlich stärkt.

GRÜNANGER UND WEGEVERBINDUNG

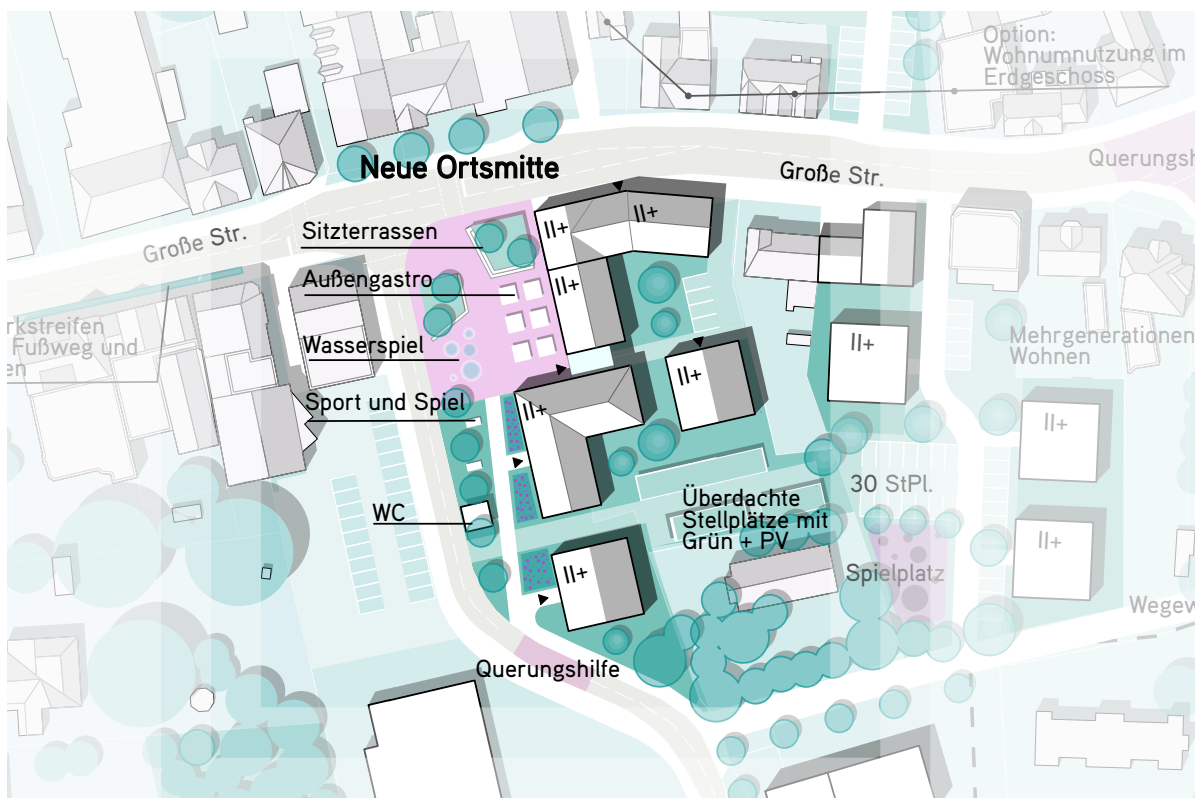
Südlich des Platzes soll ein Grünanger entstehen, der die neue Ortsmitte in Richtung Süden-Center weiterführt und als Teil des Loops eine attraktive Fuß- und Radwegeverbindung schafft. Der Grünanger bringt zusätzliche Grünqualität in den zentralen Ortsbereich und ergänzt den Platz um einen ruhigeren Freiraum.

Die Entwicklung des Grünangers ist zeitlich von den bestehenden Nutzungen und Flächenbindungen abhängig. Insbesondere durch die Zwischennutzung der Fläche durch die Rettungswache, die nach derzeitigem Stand noch bis Ende 2028 bis zur Fertigstellung Ihres Neubaus hier gebunden ist. Nach Klärung dieser Rahmenbedingungen kann der Grünanger mit klimaresilienten Grünflächen, Baumpflanzungen, Stauden- und Wiesenflächen, Sitzmöglichkeiten sowie kleinteiligen Spiel- und Bewegungsangeboten entwickelt werden. Gleichzeitig sollen Biodiversität, Klimaanpassung und Regenwasserrückhalt berücksichtigt werden.

OPTIONALE ERWEITERUNG

Sollten die östlich angrenzenden privaten Flächen zusätzlich durch die Gemeinde erworben oder in die Entwicklung einbezogen werden können, kann die neue Ortsmitte erweitert und stärker baulich gefasst werden. Dadurch könnten die Platzfläche vergrößert, zusätzliche Nutzungen ermöglicht und weitere Bausteine der Neubebauung umgesetzt werden.

Die Grundmaßnahme ist jedoch auch ohne eine solche Erweiterung realisierbar. Zusätzliche Flächen würden die Entwicklungschancen erhöhen, sind aber abhängig von Eigentumsverhältnissen, Verkaufsbereitschaft, Wirtschaftlichkeit und planungsrechtlichen Rahmenbedingungen.



MASSNAHMENPAKET 2: SCHAFFUNG EINER NEUEN ATTRAKTIVEN ORTSMITTE

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASNAHMEN:

1. SOFORTMASSNAHMEN UND ZWISCHENNUTZUNG

- Ggf. Baustein 3. Rückbau und Baufeldfreimachung vorgezogen
- Temporäre Bepflanzung der Fläche vor dem Autohaus mit mobilem Stadtmobiliar, mobilen Pflanzkübeln und einfachen Aufenthaltsangeboten
- Testen möglicher Nutzungen, z. B. Sitzgruppen, kleine Veranstaltungen, temporäre Außengastronomie oder Informationsformate
- Sichtbarmachung der geplanten Entwicklung als neue Ortsmitte

2. EIGENTUMS- UND FLÄCHENKLÄRUNG

- Abstimmung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern der östlich angrenzenden Flächen
- Klärung von Erwerb, Zwischenerwerb, Verkauf, Entwicklungspartnerschaften oder privater Umsetzung
- Prüfung, ob angrenzende Flächen ergänzend erworben oder in die Entwicklung einbezogen werden können (s. Punkt 8)
- Klärung der zeitlichen Verfügbarkeit der Fläche des Unterstands der Rettungswache, dessen Bindung bis 2028 besteht

3. RÜCKBAU UND BAUFELDFREIMACHUNG (GGF. VOR 1. SOFORTMASSNAHMEN UND ZWISCHENNUTZUNG)

- Rückbau / Abriss des leerstehenden ehemaligen Autohauses
- Freimachung, Neuordnung und Vorbereitung der Fläche
- Rückbau des Rettungswacheunterstands nach Ablauf der Bindung 2028 bzw. bei gesicherter Ersatzlösung
- Klärung von evtl. Altlasten, Leitungen, Erschließung und sonstigen technischen Rahmenbedingungen

4. KONKURRIERENDES QUALIFIZIERUNGSVERFAHREN

- Durchführung eines hochbaulichen-freiraumplanerischen Werkstattverfahrens oder Wettbewerbs zur Entwicklung eines integrierten Gesamtkonzeptes für Platz, Bebauung und Grünanger
- Einbeziehung von Freiraumplanung, Städtebau, Verkehr, Nutzungen, Eigentumsfragen und Realisierbarkeit
- Beteiligung von Politik, Verwaltung, Eigentümerinnen und Eigentümern sowie Öffentlichkeit zu geeigneten Zeitpunkten

5. NEUBEBAUUNG UND BELEBUNG DER PLATZRÄNDER

- Entwicklung einer maßstäblichen, kleinteiligen Neubebauung zur räumlichen Fassung und Belebung des Platzes
- Nutzung der Erdgeschosse für publikumsbezogene Nutzungen, Gastronomie, Dienstleistungen oder ergänzende Angebote
- Nutzung der Obergeschosse für Wohnen, barrierefreies Wohnen, besondere Wohnformen oder gesundheitsbezogene Nutzungen
- Umsetzung ggf. durch private Investierende auf Grundlage des abgestimmten Gesamtkonzeptes

6. HERSTELLUNG DES NEUEN PLATZES

- Herstellung eines neuen öffentlichen Platzes als Aufenthalts-, Begegnungs- und Orientierungsraum im zentralen Versorgungsbereich
- Ausrichtung des Platzes zur Große Straße mit hoher Sichtbarkeit und guter Auffindbarkeit
- Gestaltung barrierearmer Platzflächen mit hoher Aufenthaltsqualität
- Ausstattung mit Sitzbänken, Sitzgruppen, Bäumen, Verschattung, Beleuchtung und ggf. Wasserspiel oder weiteren Gestaltungselementen
- Sichtbar machen der Historie Süderbrarups mit Informationselementen
- Berücksichtigung von Außengastronomie und publikumsbezogenen Nutzungen im Erdgeschossbereich

MASSNAHMENPAKET 2: SCHAFFUNG EINER NEUEN ATTRAKTIVEN ORTSMITTE

7. GRÜNANGER UND WEGEVERBINDUNG RICHTUNG SÜDEN

- Entwicklung eines Grünangers südlich des Platzes nach Klärung der Flächenverfügbarkeit und des Unterstands der Rettungswache
- Schaffung einer attraktiven Wegeverbindung vom neuen Platz in Richtung Süder-Center
- Herstellung einer sicheren Querung über den Südertoft
- Anlage klimaresilienter Grünflächen, Baumstandorte, Staudenflächen und biodiversitätsfördernder Pflanzflächen
- Ergänzung von Sitzmöglichkeiten, Treffpunkten sowie kleinteiligen Spiel- und Bewegungsangeboten, z. B. Tischtennis oder niedrigschwellige Bewegungsangebote

8. OPTIONALE ERWEITERUNG DER PLATZENTWICKLUNG

- Falls angrenzende Flächen zusätzlich erworben oder einbezogen werden können, kann der Platz größer gefasst und stärker mit ergänzender Bebauung verbunden werden
- Erweiterung der Platzfläche, Ergänzung weiterer Nutzungen oder zusätzliche bauliche Fassung der Platzränder
- Anpassung des Gesamtkonzeptes an die erweiterte Flächenkulisse
- Umsetzung abhängig von Eigentumsverhältnissen, Verkaufsbereitschaft, Wirtschaftlichkeit und planungsrechtlichen Rahmenbedingungen

HINWEIS ZUR ABFOLGE:

Die Zwischennutzung, Eigentümerabstimmungen und das Qualifizierungsverfahren können frühzeitig und teilweise parallel beginnen. Rückbau, Baufeldfreimachung, Platzherstellung, Neubebauung und Grünanger sind dagegen abhängig von Flächenverfügbarkeit, Bindungsfristen, Finanzierung und Umsetzungspartnern. Denkbar wäre ebenfalls ein frühzeitiger Abriss des leerstehenden Gebäudes.

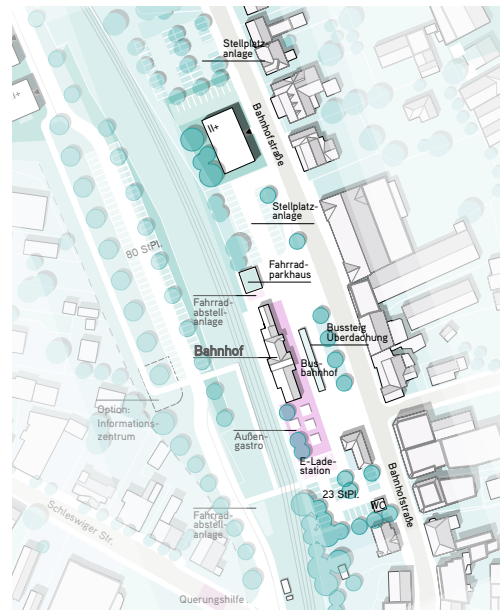
ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung des Maßnahmenpakets „Schaffung einer neuen Ortsmitte“ ist abhängig von mehreren Rahmenbedingungen. Zentrale Voraussetzung ist die gesicherte Flächenverfügbarkeit, insbesondere im Bereich des ehemaligen Autohauses sowie angrenzender Flächen, die ggf. zusätzlich in die Entwicklung einbezogen werden können. Für die Entwicklung des Grünangers ist zudem die bestehende Bindung durch die Rettungswache bis 2028 zu berücksichtigen. Weitere Abhängigkeiten bestehen in der Abstimmung mit Eigentümerinnen und Eigentümern, möglichen privaten Investierenden, Fachbehörden und Verkehrsplanung. Die Neubebauung, Platzgestaltung, Querung über den Südertoft und Wegeverbindung in Richtung Süder-Center sind im weiteren Verfahren planungsrechtlich, wirtschaftlich, gestalterisch und verkehrlich zu konkretisieren.

MASSNAHMENPAKET 3.1: AUFWERTUNG BAHNHOFSUMFELD ALS ORT DES ANKOMMENS

HANDLUNGSFELD:

Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur
Freiraum, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung



TRÄGERSCHAFT:	öffentlich
UMSETZUNGSZEITRAUM:	2027-2031
PRIORITÄT:	hoch
KOSTEN:	1.100.000 €
ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:	Bahnhofsumfeld als Mobilitätsdrehscheibe stärken und mit ergänzenden Nutzungen als Ankunftsort aufwerten

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Das Bahnhofsumfeld bildet den zentralen Ankunftsort in Süderbrarup und übernimmt eine wichtige Funktion für die Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsangebote. Das Bahnhofsgebäude selbst ist bereits saniert und der Busbahnhof qualitativ neu gestaltet. Damit wurden wichtige Grundlagen geschaffen. Trotz der bisher erfolgten Aufwertung bestehen weiterhin einzelne Defizite. Die vorhandenen Mobilitätsangebote sind noch nicht vollständig miteinander verknüpft, Orientierung und Wegeführung sind teilweise ausbaufähig und die Aufenthaltsqualität kann an einzelnen Stellen weiter verbessert werden. Auch die Gliederung des Bahnhofsvorplatzes ist noch nicht überall klar ablesbar.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Im räumlichen Leitbild bildet das Bahnhofsumfeld den Handlungsraum „Mobilität“ und zugleich den westlichen Auftakt der Ortsmitte. Die Maßnahme dient daher nicht nur der Verbesserung einzelner Mobilitätsangebote, sondern auch der stärkeren Verknüpfung des Bahnhofs mit der Ortsmitte. Aus dem Bahnhofsumfeld heraus sollen die Wegebeziehungen in Richtung Große Straße, neue Mitte, Marktplatz und Bürgerpark klarer lesbar werden. Damit wird der Bahnhof stärker als Eingang nach Süderbrarup und als Einstieg in den Loop profiliert.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, das Bahnhofsumfeld als gut nutzbaren, übersichtlichen und komfortablen Ankunfts- und Umsteigeort weiterzuentwickeln. Bestehende Angebote für Bahn, Bus, Rad- und Fußverkehr sollen besser miteinander verknüpft und durch einzelne neue Bausteine ergänzt werden. Im Vordergrund stehen eine bessere Orientierung, mehr Komfort beim Umsteigen, zusätzliche Mobilitätsangebote und eine stärkere Anbindung an die angrenzenden Bereiche.

MASSNAHMENPAKET 3.1: AUFWERTUNG BAHNHOFSUMFELD ALS ORT DES ANKOMMENS

Dabei ist eine klare Zonierung des Bahnhofsvorplatzes wichtig, damit Ankommen, Umsteigen, Fahrradparken, Kurzzeitparken, Außengastronomie und Aufenthalt besser miteinander funktionieren und somit zur Qualitätssteigerung beitragen. Gleichzeitig soll das Bahnhofsumfeld auch als öffentlicher Raum gestärkt werden. Der Ankunftsort soll stärker auch als Aufenthaltsort funktionieren.

Es geht daher nicht um einen grundlegenden Umbau des bereits neugestalteten Bereichs, sondern um gezielte Ergänzungen, eine klarere Gliederung und eine bessere Nutzbarkeit der vorhandenen Flächen. Die Anzahl der Pkw-Stellplätze soll grundsätzlich möglichst erhalten bleiben, um den Einzelhandel und die Dienstleistungen an der Bahnhofstraße nicht zu schwächen. Dort, wo Stellplätze zugunsten von Aufenthalt oder Außengastronomie verlagert werden, sind geeignete Ersatzlösungen mitzudenken.

FAHRRADPARKEN UND ERGÄNZENDE MOBILITÄTSANGEBOTE

Die bereits bestehende überdachte Fahrradabstellanlage nördlich des Bahnhofsgebäudes soll perspektivisch durch ein abschließbares Fahrradparkhaus ersetzt werden. Ergänzende Angebote wie Lademöglichkeiten für E-Fahrräder, eine Reparaturstation oder Fahrradsharing können die Verknüpfung von Fahrrad, Bus und Bahn stärken und den Bahnhof als Mobilitätsstandort attraktiver machen.

BUSBAHNHOF, AUFENTHALT UND AUßENGASTRONOMIE

Am Busbahnhof soll der Komfort für wartende Fahrgäste verbessert werden. Vorgesehen ist insbesondere ein Wetterschutz. Der Standort ist unter Berücksichtigung des denkmalgeschützten Bahnhofsgebäudes zu prüfen. Südlich des Bahnhofsgebäudes soll zudem die Außengastronomie gestärkt werden. Hierfür ist eine Neuordnung der Flächen erforderlich; einige wenige bestehende Stellplätze werden verlagert. Die Herstellung von Ersatzstellplätzen wird im Maßnahmenpaket 3.2 genauer beschrieben.

WEGEVERBINDUNGEN, ORIENTIERUNG UND ABSTIMMUNG

Die Wegeverbindung vom Bahnhofsgebäude über die Bahngleise in Richtung Westen sowie weiter nach Süden in Richtung Schleswiger Straße soll qualifiziert werden. Dadurch kann das Bahnhofsumfeld besser mit den angrenzenden Gebieten verknüpft werden. Ergänzend sollen Orientierung, Beschilderung und Wegeführung verbessert werden, damit der Bahnhof als klar erkennbarer Ankunftsort und Einstieg in das Ortszentrum besser lesbar wird.

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN

1. KONKRETISIERUNG UND ABSTIMMUNG

- Maßnahmen sind über Fachplanungen zu konkretisieren
- Abstimmung mit Bahn, Busbetreibern, Verkehrsbehörden und betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümern
- Klärung von Flächenverfügbarkeit, evtl. zusätzlicher Grundstücksverkehr, technischen Anforderungen und Bauabschnitten

2. ORIENTIERUNG, BARRIEREFREIHEIT UND BAHNHOFVORPLATZ

- Ergänzung von Beschilderung, Informationselementen und Leitsystemen
- Verbesserung der Orientierung zwischen Bahn, Bus, Fahrradabstellanlagen, Außengastronomie und angrenzenden Wegen

3. FAHRRADPARKEN UND ERGÄNZENDE MOBILITÄTSANGEBOTE

- Ausbau der vorhandenen Fahrradabstellanlage zu einem abschließbaren Fahrradparkhaus
- Ergänzung von Lademöglichkeiten für E-Fahrräder
- Integration einer Fahrradreparaturstation
- Prüfung von Sharing-Angeboten

MASSNAHMENPAKET 3.1: AUFWERTUNG BAHNHOFSUMFELD ALS ORT DES ANKOMMENS

4. BUSBAHNHOF UND WETTERSCHUTZ

- Ergänzung eines Wetterschutzes im Bereich des Busbahnhofs
- Ergänzung von Ausstattung, z. B. Sitzmöglichkeiten, Beleuchtung und digitale Fahrgastinformation (insbesondere am Busbahnhof)

5. AUFENTHALT UND AUSSENGASTRONOMIE SÜDLICH DES BAHNHOFSGEBÄUDES

- Neuordnung der Flächen südlich des Bahnhofsgebäudes
- Rückbau einzelner Stellplätze zugunsten von Aufenthalts- und Gastronomieflächen
- Schaffung zusätzlicher Flächen für Außengastronomie
- Ergänzung nicht-kommerzieller Sitzmöglichkeiten, Begrünung und qualitätsvoller Möblierung
- Abstimmung der entfallenden Stellplätze mit dem Maßnahmenpaket 3.2 zu Ersatzstellplätzen

6. WEGEVERBINDUNGEN UND VERNETZUNG

- Qualifizierung der barrierearmen Wegeverbindung von der Bahnhofsseite über die Gleise in Richtung Westen
- Weiterführung der Verbindung Richtung Süden zur Schleswiger Straße

7. GESTALTUNG, BEGRÜNUNG UND BELEUCHTUNG

- Ergänzung von Begrünung, Baumpflanzungen oder Pflanzflächen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Entwicklung eines einfachen Beleuchtungskonzeptes für zentrale Wege- und Aufenthaltsbereiche

HINWEIS ZUR ABFOLGE:

Orientierung, Beschilderung und kleinere Ausstattungen können frühzeitig umgesetzt werden. Fahrradparkhaus, Wetterschutz, Außengastronomie und Wegeverbindungen benötigen jeweils eigene Fachplanung und Abstimmung, können aber teilweise parallel vorbereitet werden.

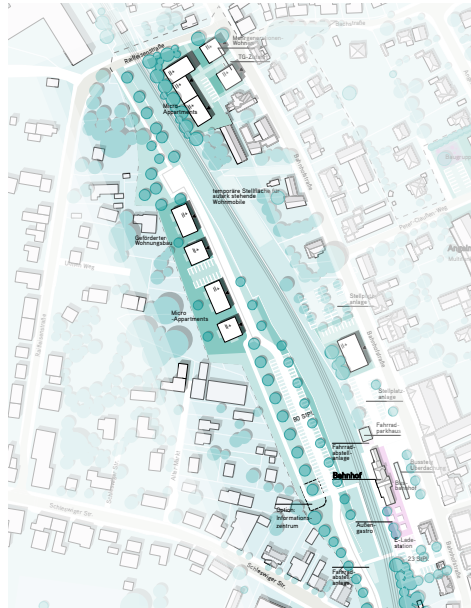
ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung der Maßnahmen im Bahnhofsumfeld ist eng von der Abstimmung mit der Deutschen Bahn, der Nah.SH und weiteren zuständigen Akteuren abhängig. Dies betrifft insbesondere Flächenverfügbarkeit, technische Anforderungen, Sicherheitsbelange und die Umsetzung im laufenden Bahnhofs- und Busbetrieb. Der Entfall einzelner Stellplätze zugunsten von Außengastronomie oder Aufenthaltsflächen ist zudem davon abhängig, ob geeignete Ersatzstellplätze an anderer Stelle neu ausgewiesen werden können.

MASSNAHMENPAKET 3.2: AUFWERTUNG BAHNHOFSUMFELD BRACHFLÄCHEN WESTLICH DER GLEISE

HANDLUNGSFELD:

Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur
Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung



TRÄGERSCHAFT:

öffentlich/privat

UMSETZUNGSZEITRAUM:

2027-2040

PRIORITÄT:

mittel-niedrig

KOSTEN:

1.825.000 € (ohne Privatinvestitionen)

ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:

Bahnhofsumfeld als Mobilitätsdrehscheibe stärken und mit ergänzenden Nutzungen als Ankunftsort aufwerten

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Westlich der Gleise befindet sich mit ca. 1,5 ha ein großes Flächenpotenzial in Süderbrarup. Die Fläche ehemaliger Bahnbetriebsanlagen liegt unmittelbar gegenüber des Bahnhofsgebäudes und nahe der Ortsmitte. Sie wird derzeit jedoch nur untergeordnet genutzt bzw. liegt brach.

Gleichzeitig ist die Entwicklung der Fläche mit besonderen Rahmenbedingungen verbunden. Als erster Schritt konnte ein großer Flächenbereich durch die Gemeinde in 2023 erworben werden. Durch die Lage unmittelbar an den Gleisen und den anspruchsvollen Flächenzuschnitt ist eine sorgfältige städtebauliche und erschließungstechnische Planung erforderlich. Zudem sind Lärmeinwirkungen durch den Bahnverkehr zu berücksichtigen, insbesondere wenn perspektivisch auch Wohnnutzungen auf Teilflächen entwickelt werden sollen. Trotz dieser Rahmenbedingungen bietet die Fläche die Chance, das Bahnhofsumfeld funktional zu ergänzen, den ruhenden Verkehr neu zu ordnen und bessere Wegebeziehungen in Richtung der westlich gelegenen Quartiere zu schaffen.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Die Maßnahme gehört, ebenso wie die Aufwertung des Bahnhofsumfeldes als Ort des Ankommens, zum Handlungsraum „Mobilität“. Sie ist eng mit der Maßnahme 3.1 „Aufwertung Bahnhofsumfeld“ verknüpft, da sie ergänzende Funktionen für die Mobilitätsdrehscheibe übernehmen kann. Insbesondere durch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs können sensiblere Bereiche im Bahnhofsumfeld und in der Ortsmitte entlastet und ggf. umgenutzt werden.

MASSNAHMENPAKET 3.2: AUFWERTUNG BAHNHOFSUMFELD BRACHFLÄCHEN WESTLICH DER GLEISE

Die Maßnahme soll daher nicht nur als Stellplatzprojekt verstanden werden, sondern als multifunktionaler Ergänzungsbereich des Bahnhofsumfeldes. Neben geordnetem Parken sollen qualifizierte Fuß- und Radwegeverbindungen, Begrünung und langfristige Entwicklungsmöglichkeiten mitgedacht werden.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, die Flächen westlich der Gleise zu aktivieren und sinnvoll für den Ort nutzbar zu machen. Vorgehen ist eine städtebauliche Neuordnung, die Stellplätze, Erschließung, Fuß- und Radwege sowie Begrünung miteinander verbindet. In diesem Zusammenhang können ca. 80 Stellplätze entstehen, die auch als Ersatz für entfallende Stellplätze im Bahnhofsumfeld dienen und den Parkdruck in der Ortsmitte verringern können.

Zugleich soll eine durchgehende Fuß- und Radwegeverbindung von der Raiffeisenstraße im Norden zur Schleswiger Straße im Süden geschaffen werden. Diese stärkt die Verbindung zwischen Bahnhof, Schleswiger Straße, den westlich der Bahn gelegenen Quartieren und der Ortsmitte. Gleichzeitig kann der Anschluss an den Radwanderweg „Alte Kreisbahntrasse“ von Schleswig nach Süderbrarup im Bereich der Lornsenstraße verbessert werden. Die bestehende Gleisquerung wird dabei in das Wegekonzept mit eingebunden.

Durch Baumpflanzungen, klare Wegeführung und eine geordnete Stellplatzstruktur kann die Fläche gestalterisch aufgewertet und besser in das Bahnhofsumfeld eingebunden werden.

Optional kann auf geeigneten Teilflächen auch eine Wohnbauentwicklung geprüft werden. Dadurch könnten die Flächen langfristig stärker in den Siedlungszusammenhang integriert und städtebaulich sinnvoll nachgenutzt werden.

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN:

1. KONKRETISIERUNG UND FLÄCHENKLÄRUNG

- Klärung der Flächenverfügbarkeit und Eigentumsverhältnisse
- Abstimmung mit der Deutschen Bahn, Nah.SH bzw. zuständigen Flächeneigentümerinnen und -eigenthümern sowie Landesbetrieben und Behörden
- Konkretisierung der Maßnahme über Fachplanungen
- Klärung der Übertragung, des Erwerbs oder der langfristigen Sicherung der benötigten Flächen, evtl. zusätzlicher Grundstücksverkehr erforderlich
- Abstimmung mit zuständigen Fachstellen zu Erschließung, Entwässerung, Verkehr und Bauabschnitten

2. FREIMACHUNG, HERRICHTUNG UND ERSCHLIESSUNG

- Freimachung und Herrichtung der untergenutzten Flächen westlich der Gleise
- Herstellung einer vollständigen Erschließung für den motorisierten Individualverkehr

3. STELLPLÄTZE UND MOBILITÄT

- Herstellung von ca. 80 Stellplätzen und Fahrradabstellanlagen
- Berücksichtigung barrierearmer Stellplätze, Beschilderung und Beleuchtung

4. FUSS- UND RADWEGEVERBINDUNG

- Herstellung einer durchgehenden Fuß- und Radwegeverbindung von Norden nach Süden
- Verbesserung der Anbindung an Bahnhof, Schleswiger Straße und angrenzende Quartiere
- Pflanzung von Bäumen entlang der Wege- und Stellplatzbereiche

5. OPTION WOHNBAUENTWICKLUNG

- Prüfung einer Wohnbauentwicklung auf geeigneten Teilflächen unter Berücksichtigung der Lärmimmissionen
- Entscheidung über Wohnbauentwicklung abhängig von Flächenverfügbarkeit, Wirtschaftlichkeit und planungsrechtlichen Voraussetzungen

MASSNAHMENPAKET 3.2: AUFWERTUNG BAHNHOFSUMFELD BRACHFLÄCHEN WESTLICH DER GLEISE

HINWEIS ZUR ABFOLGE:

Ggf. können frühzeitig Stellplätze im südlichen Bereich mit Verbindung an die Bahnsteige hergestellt werden.

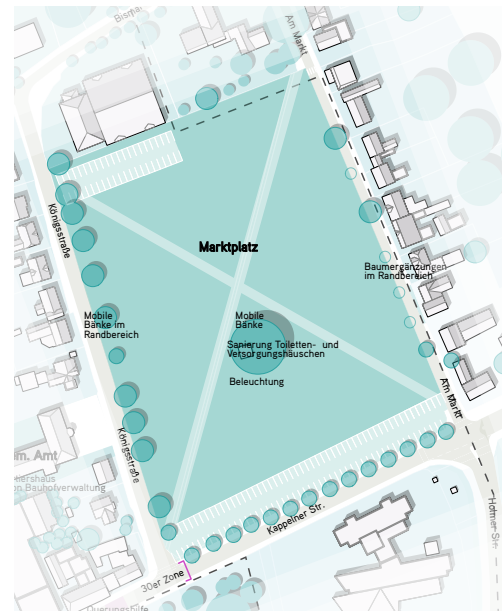
ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung ist abhängig von der Flächenverfügbarkeit, der Abstimmung mit der Deutschen Bahn, Nah.SH sowie der Klärung einer möglichen Entwidmung bzw. planungsrechtlichen Neuordnung bahnbezogener Flächen. Zudem sind Übertragung, Erwerb oder langfristige Sicherung der benötigten Flächen sowie technische Anforderungen an Erschließung, Entwässerung und Verkehrsführung zu klären.

MASSNAHMENPAKET 4: AUFWERTUNG MARKTPLATZ

HANDLUNGSFELD:

Freiraum, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung



TRÄGERSCHAFT:

öffentlich

UMSETZUNGSZEITRAUM:

2027-2035

PRIORITÄT:

niedrig

KOSTEN:

415.000 €

ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:

Grünräume stärker ins Bewusstsein rücken und durch neue Nutzungen aktivieren

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Der Marktplatz ist eine rund 2,4 ha große zentrale Freifläche im Sanierungsgebiet und besitzt eine wichtige Bedeutung für raumgreifende Veranstaltungen, Begegnung und das öffentliche Leben in Süderbrarup. Aufgrund seiner Größe und Funktion sowie der Historie als Urnengraberfeld ab dem 1. Jahrhundert n. Chr. stellt er ein besonderes Alleinstellungsmerkmal in der Ortsmitte dar.

Zu Zeiten größerer Veranstaltungen, insbesondere des Brarup-Marktes, entfaltet der Marktplatz sein besonderes Potenzial. Im Alltag wird die Fläche jedoch nur eingeschränkt genutzt und wirkt eher als Durchgangsraum. Dies hängt auch mit ihrer wichtigen Funktion als flexibel nutzbare Veranstaltungsfläche zusammen. Dauerhafte bauliche Veränderungen sind nur sehr begrenzt möglich. Gleichzeitig bestehen Handlungsbedarfe bei Aufenthaltsqualität, Begrünung, Beleuchtung, Stellplatzordnung sowie beim bestehenden Toiletten- und Versorgungshäuschen.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Der Marktplatz übernimmt im Leitbild die Rolle des Handlungsraums „Multifunktion“. Er erfüllt eine andere Funktion als die neue kleinteilige Ortsmitte am Südertoft. Während die neue Mitte stärker auf Alltag, Aufenthalt und Begegnung im zentralen Versorgungsbereich ausgerichtet ist, soll der Marktplatz als robuster, flexibler Veranstaltungs- und Festplatz gesichert und langfristig qualifiziert werden.

Im Gesamtkonzept ergänzen sich beide Orte: Die neue Mitte stärkt die alltägliche Belebung, der Marktplatz bleibt der zentrale Raum für größere Veranstaltungen, Märkte sowie gemeinschaftliche Nutzungen und als historische Stätte.

MASSNAHMENPAKET 4: AUFWERTUNG MARKTPLATZ

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, die besondere Funktion des Marktplatzes als Veranstaltungsfläche zu erhalten und gleichzeitig seine Alltagstauglichkeit zu verbessern. Die Platzfläche soll nicht grundlegend verändert, sondern durch gezielte Ergänzungen gestalterisch und funktional aufgewertet werden.

Dazu zählen insbesondere eine bessere Ordnung der Stellplätze, ergänzende Begrünung, mobile Aufenthaltsangebote, die touristische Einbindung, ein Beleuchtungskonzept sowie die Sanierung des Toiletten- und Versorgungshäuschens. Die Maßnahmen sollen so umgesetzt werden, dass die flexible Nutzbarkeit des Marktplatzes weiterhin erhalten bleibt.

BEHUTSAME AUFWERTUNG UND ABSTIMMUNG

Die Aufwertung des Marktplatzes muss behutsam erfolgen und eng zu einem mit den Anforderungen des Brarup-Marktes sowie weiterer Veranstaltungen sowie zum anderen als Bodenflächendenkmal abgestimmt werden. Maßnahmen wie Begrünung, Beleuchtung, Möblierung und Stellplatzordnung sind so zu planen, dass Standflächen, Fahrwege, Rettungswege, technische Anschlüsse und Veranstaltungsabläufe weiterhin funktionieren.

Der mögliche Wegfall einzelner Stellplätze im Bereich der östlichen Baumreihe ist mit der Gesamtorganisation der Stellplätze und der Veranstaltungsnutzung abzustimmen. Ziel ist eine Aufwertung, die den Marktplatz im Alltag attraktiver macht, ohne seine zentrale Funktion als multifunktionale Fläche einzuschränken.

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN

1. ABSTIMMUNG UND FLÄCHENERWERB

- Abstimmung mit den Anforderungen des Brarup-Marktes und weiterer Veranstaltungen
- Einbindung der Verantwortlichen für Veranstaltungen
- ggf. Flächenerwerb durch die Gemeinde

2. SANIERUNG

- Sanierung des bestehenden Toiletten- und Versorgungshäuschens

3. STELLPLÄTZE UND ORDNUNG

- Markierung und Strukturierung vorhandener Stellplätze
- Sicherstellung der flexiblen Nutzbarkeit des Marktplatzes für Veranstaltungen

4. BEGRÜNUNG UND AUFENTHALTSQUALITÄT

- Entwicklung eines Beleuchtungskonzeptes für den Marktplatz Ergänzung bzw. Schließung der Baumreihe an der östlichen Seite
- Ergänzung temporärer, mobiler Stadtmöbel, z. B. Sitzgruppen
- Touristische Einbindung z.B. durch Informationstafeln

ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung ist abhängig von den Anforderungen der bestehenden Veranstaltungsnutzung, insbesondere des Brarup-Marktes. Standflächen, Fahrwege, Rettungswege, technische Anschlüsse, Auf- und Abbauf Flächen sowie die Abläufe während der Veranstaltung sind bei allen Maßnahmen zu berücksichtigen. Gestalterische Ergänzungen wie Begrünung, Möblierung, Beleuchtung oder Stellplatzordnung dürfen die flexible Nutzbarkeit des Marktplatzes nicht einschränken und sind frühzeitig mit den zuständigen Akteuren abzustimmen. Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die Gemeinde nicht Grundstückseigentümer ist. Eine Überführung in das Eigentum der Gemeinde ist zu prüfen.

MASSNAHMENPAKET 5: VERKEHRSBERUHIGUNG UND AUFWERTUNG GROSSE STRASSE

HANDLUNGSFELD:

Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur
Freiraum, Aufenthaltsqualität und Klimaanpassung



TRÄGERSCHAFT:

öffentlich

UMSETZUNGSZEITRAUM:

2027-2040

PRIORITÄT:

mittel-hoch

KOSTEN:

1.095.000 €

ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:

Große Straße als Versorgungsachse stärken und verkehrlich sicherer gestalten
Einen Loop als verbindendes Wegegerüst des Ortszentrums etablieren

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Die Große Straße ist als Bundesstraße 201 stark vom Kfz-Verkehr geprägt und weist im Ortskern eine hohe Verkehrsbelastung auf. Gleichzeitig befinden sich entlang der Große Straße wichtige Versorgungs- und Dienstleistungsangebote Süderbrarups. Damit übernimmt der Straßenraum nicht nur eine Verkehrsfunktion, sondern ist zugleich ein zentraler Bestandteil des örtlichen Versorgungsbereichs.

Der schmale Straßenquerschnitt und die begrenzten Seitenräume aufgrund der historischen Bebauung führen zu Konflikten zwischen Fußverkehr, Radverkehr und motorisiertem Verkehr. Der vorhandene Radverkehrsbereich auf dem Gehweg ist sehr schmal und entspricht nicht mehr den heutigen Anforderungen an eine sichere und komfortable Führung. Auch für den Fußverkehr stehen nur sehr begrenzte Flächen zur Verfügung. Dadurch sind Nutzbarkeit, Sicherheit und Aufenthaltsqualität entlang der Große Straße stark eingeschränkt. Einzelne Teilmaßnahmen finden sich bereits im IEK aus dem Jahre 2021.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Im Leitbild bildet die Große Straße die zentrale Versorgungsachse des Ortszentrums. Ihre Aufwertung ist für das Gesamtkonzept von besonderer Bedeutung, da sie die wichtigsten Nutzungen miteinander verbindet und zugleich den größten verkehrlichen Konfliktraum darstellt.

MASSNAHMENPAKET 5: VERKEHRSBERUHIGUNG UND AUFWERTUNG GROSSE STRASSE

Die Maßnahme zielt daher darauf ab, die Große Straße nicht ausschließlich als Bundesstraße, sondern stärker auch als öffentlichen Raum des Ortszentrums zu betrachten. Sichere Querungen, bessere Bedingungen für Fuß- und Radverkehr sowie punktuelle Begrünung stärken ihre verbindende Funktion innerhalb des Loops und verbessern die Erreichbarkeit der angrenzenden Nutzungen.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, die Große Straße im zentralen Abschnitt verkehrlich zu beruhigen, sicherer zu gestalten und für den Fuß- und Radverkehr besser nutzbar zu machen. Vorgeschlagen wird die Erweiterung der Tempo-30-Regelung von der östlichen Seite des Bahnübergangs bis zur westlichen Kante des Marktplatzes. Aufgrund der Funktion als Bundesstraße ist die Maßnahme nicht nur eng mit dem LBV.SH und den zuständigen Verkehrsbehörden abzustimmen, sondern auch von ihnen stark abhängig.

Eine umfassende Neuordnung des Straßenraums ist aufgrund des begrenzten Querschnitts nur eingeschränkt möglich. Deshalb konzentriert sich die Maßnahme auf gezielte Eingriffe, die mit vergleichsweise begrenztem Flächenbedarf zu einer spürbaren Verbesserung beitragen können.

NEUORDNUNG IM BEREICH GROSSE STRASSE 20

Eine räumliche Neuordnung ist insbesondere im Bereich Große Straße 20 vorgesehen. Dort sollen die vorhandenen vier straßenbegleitenden Stellplätze entfallen. Diese entsprechen aufgrund ihrer Lage und geringen Abmessungen nur eingeschränkt heutigen Anforderungen an Fahrzeuggrößen und ein sicheres Abstellen.

Die freiwerdende Fläche soll genutzt werden, um dem Fuß- und Radverkehr mehr Raum zu geben und einen schmalen Grünstreifen anzulegen. Die bestehenden Bäume sollen dabei erhalten bleiben. Dadurch kann der Straßenraum an dieser Stelle gestalterisch aufgewertet, die Nutzbarkeit verbessert und ein kleiner Beitrag zur Klimaanpassung geleistet werden.

FUSS- UND RADVERKEHR, QUERUNGEN UND VERKEHRSSICHERHEIT

Als Vorzugsvariante sollen die beidseitigen Gehwege erneuert und künftig für den Radverkehr freigegeben werden. Der Vorrang liegt weiterhin beim Fußverkehr; Radfahrende dürfen die Gehwege mitbenutzen, müssen ihre Geschwindigkeit jedoch anpassen und auf den Fußverkehr besondere Rücksicht nehmen. Sollte sich im Rahmen der weiteren Fachplanungen zu einem späteren Zeitpunkt eine leistungsfähigere und sicherere Lösung – beispielsweise eine eigenständig geführte Radverkehrsanlage – als umsetzbar erweisen, kann diese alternativ weiterverfolgt werden.

Ergänzend sind zwei zusätzliche Querungen im Bereich westlich der Einmündung Lornsenstraße und zwischen Teichstraße und dem Marktplatz vorgesehen. Sie sollen die Querbarkeit der Große Straße verbessern und die angrenzenden Nutzungen, Wohnbereiche und Wegebeziehungen sicherer miteinander verbinden.

AUFWERTUNG DER STRASSENBEGLEITENDEN BEBAUUNG

Die Qualität der Große Straße wird nicht allein durch die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums, sondern wesentlich auch durch die angrenzende Bebauung geprägt. Als Hauptstraße und zentrale Versorgungssachse Süderbrarups besitzt sie eine besondere Bedeutung für das Erscheinungsbild und die Wahrnehmung des Ortszentrums. Daher sollen entlang der Große Straße schwerpunktmäßig solche Gebäude saniert und gestalterisch aufgewertet werden, bei denen ein besonderer Erneuerungsbedarf besteht. Insbesondere die Verbesserung von Fassaden, Eingangsbereichen und Erdgeschosszonen kann dazu beitragen, das Straßenbild zu stärken, Leerständen entgegenzuwirken und die Große Straße insgesamt als attraktive Ortsmitte erkennbarer zu machen. Die Umsetzung liegt grundsätzlich bei den jeweiligen Eigentümerinnen und Eigentümern.

MASSNAHMENPAKET 5: VERKEHRSBERUHIGUNG UND AUFWERTUNG GROSSE STRASSE

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASNAHMEN

1. FACHLICHE KLÄRUNG UND ABSTIMMUNG

- Abstimmung der Maßnahmen mit dem LBV.SH, der Gemeinde und den zuständigen Verkehrsbehörden
- Klärung der Flächenabgrenzung: Welche Bereiche liegen in Zuständigkeit der Gemeinde, welche beim LBV.SH?
- Klärung, ob sich durch die geplanten Maßnahmen Änderungen an Zuständigkeiten, Unterhaltung oder Straßenraumaufteilung ergeben
- Beauftragung einer Fachplanung zur Konkretisierung von Straßenraum, Fuß- und Radverkehr, Querungen, Stellplätzen und Begrünung
- Abstimmung mit den Sanierungsbedarfen aus dem Maßnahmenpaket 9 „Sanierung und Aufwertung von Straßen und Kanälen“

2. BAUABWICKLUNG UND VERKEHRSFÜHRUNG

- Klärung der Baustellenregelung für die Umsetzung der Maßnahmen (Prüfung: abschnittsweise Bauausführung, halbseitige Sperrungen mit Ampelregelung, Umleitungen und deren Auswirkungen auf angrenzende Wohngebiete)
- Abstimmung der Bauphasen und Verkehrsführung mit dem LBV.SH, den Verkehrsbehörden und der Gemeinde

3. VERKEHRSBERUHIGUNG

- Erweiterung der Tempo-30-Zone im zentralen Abschnitt der Große Straße zwischen Bahnübergang und Westseite Marktplatz

4. NEUORDNUNG TEILBEREICH GROSSE STRASSE 20

- Rückbau von Stellplätzen im Bereich Große Straße 20
- Nutzung der freiwerdenden Fläche für mehr Raum für Fuß- und Radverkehr
- Anlage eines schmalen Grünstreifens zur gestalterischen und klimatischen Aufwertung

5. FUSS- UND RADVERKEHR

- Erneuerung und Qualifizierung der beidseitigen Gehwege
- Kennzeichnung der Gehwege mit Freigabe für den Radverkehr

6. QUERUNGEN UND VERKEHRSSICHERHEIT

- Herstellung zweier zusätzlicher Querungen im Bereich westlich der Lornsenstraße und zwischen Teichstraße und Marktplatz

HINWEIS ZUR ABFOLGE

Die Fachplanung, die Klärung der Flächenabgrenzung und die verkehrsrechtliche Prüfung können parallel vorbereitet werden. Die konkrete Abfolge der Umsetzung ist eng mit dem LBV.SH, den Verkehrsbehörden und der Gemeinde abzustimmen, da die Große Straße eine stark belastete Hauptverkehrsachse (B 201) ist und der Verkehr auch während der Bauzeit möglichst funktionsfähig bleiben muss. Gleichzeitig sind die Erreichbarkeit der Geschäfte, Lieferverkehre, Stellplätze und Fußwege zu berücksichtigen. Die einzelnen Maßnahmen sollten gemeinsam geplant werden; die zusätzlichen Querungen können als eigene Bausteine vorbereitet und abschnittsweise umgesetzt werden.

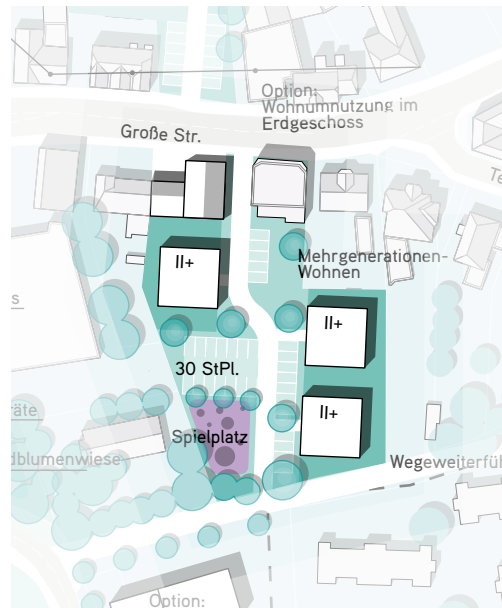
ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung ist aufgrund der Lage an einer Bundesstraße abhängig von der Abstimmung mit dem LBV.SH, den zuständigen Verkehrsbehörden und der Gemeinde.

MASSNAHMENPAKET 6: NEUSTRUKTURIERUNG FLÄCHEN GROSSE STRASSE 30–34

HANDLUNGSFELD:

Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung
Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur



TRÄGERSCHAFT:	privat/ggf. öffentlich begleitet
UMSETZUNGSZEITRAUM:	2027-2033
PRIORITÄT:	niedrig-mittel
KOSTEN:	350.000 € (ohne Privatinvestitionen)
ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:	Durch Leerstands-beseitigung, Brachflächenaktivierung und Gebäudesanierung Impulse für neue Nutzungen setzen Einen Loop als verbindendes Wegegerüst des Ortszentrums etablieren

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Im Bereich Große Straße 30–34 befinden sich eine ehemalige Molkerei sowie ein historisches Wohnhaus aus dem Ende des 19. Jahrhunderts. Die Molkerei steht seit langer Zeit leer und prägt gemeinsam mit den untergenutzten rückwärtigen Grundstücksflächen das Ortsbild an der Große Straße negativ. Durch die tiefen Grundstücke besteht zugleich ein großes Potenzial für eine städtebauliche Neuordnung und Nachverdichtung in zentraler Lage. Insgesamt umfassen die Flächen ca. 4.100 m².

Das vorhandene Wohnhaus an der Große Straße 34 ist grundsätzlich gut in die Straßenraumstruktur eingebunden. Es soll erhalten, modernisiert und instandgesetzt werden. Die leerstehende Molkerei stellt dagegen nicht nur einen städtebaulichen Missstand, sondern auch einen deutlichen Handlungsbedarf dar. Zugleich besitzt sie aufgrund ihrer früheren Nutzung eine ortsgeschichtliche Bedeutung, was es für die weitere Entwicklung des Areals abzuwägen galt.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Der Bereich Große Straße 30–34 ist im Gesamtkonzept ein wichtiger Ankerpunkt für die Innenentwicklung und den Nutzungswandel entlang der zentralen Versorgungsachse. Die Maßnahme verbindet mehrere Ziele des Leitbildes: die Aktivierung von Leerstand und untergenutzten Flächen, die Schaffung neuer Wohnangebote, die Aufwertung des Ortsbildes und die Qualifizierung rückwärtiger Wegebeziehungen.

MASSNAHMENPAKET 6: NEUSTRUKTURIERUNG FLÄCHEN GROSSE STRASSE 30–34

Besonders die geplante Verbindung in Richtung Südertoft kann zur Stärkung des Loops beitragen. Sie bindet die bislang tiefen und wenig durchlässigen Grundstücksstrukturen besser im Ortszentrum ein und schafft eine neue Durchwegung innerhalb des Quartiers.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, die private Fläche neu zu strukturieren und besser in den Ortskern einzubinden. Das leerstehende Molkereigebäude soll zurückgebaut und durch eine kleinteiligere Neubebauung ersetzt werden. Dabei sollte geprüft werden, ob Spuren der früheren Nutzung, Materialien, eine passende Namensgebung oder gestalterische Bezüge in die Neubebauung aufgenommen werden können. So kann die Transformation des Standortes im Ortsbild weiterhin lesbar bleiben.

Das bestehende Wohn- und Geschäftshaus an der Große Straße 34 soll erhalten, saniert und in die Gesamtentwicklung eingebunden werden. Dadurch kann die vorhandene Straßenraumkante gestärkt und zugleich ein behutsamer Übergang zwischen Bestand und Neubebauung geschaffen werden.

NEUBEBAUUNG UND WOHNANGEBOTE

Im rückwärtigen Bereich ist die Entwicklung von Punkthäusern denkbar. Die Gebäude sollen sich in Maßstab und Höhe in die Umgebung einfügen und durch die Nachverdichtung neue Wohnangebote in der Ortsmitte schaffen. Vorgesehen ist eine kleinteilige Bebauung, z. B. mit bis zu zwei Geschossen plus ergänzendem Dach- oder Staffelgeschoss. Die konkrete Dachform ist im weiteren Verfahren zu klären.

Als Nutzung ist ausschließlich Wohnen vorgesehen. Denkbar sind auch besondere Wohnformen, z. B. Mehrgenerationenwohnen oder gemeinschaftliche Wohnformen. Die Neubebauung soll dazu beitragen, die untergenutzten rückwärtigen Grundstücksbereiche zu aktivieren und die Wohnfunktion in zentraler Lage zu stärken.

ERSCHLIESSUNG UND WEGEVERBINDUNG

Zwischen den Gebäuden an der Große Straße soll eine Erschließungsachse in den rückwärtigen Bereich geführt werden. Diese dient der Erschließung der neuen Gebäude, der Anordnung oberirdischer Stellplätze sowie als Fuß- und Radwegeverbindung in Richtung Süder- und Hochtoft.

Dadurch wird die bislang untergenutzte rückwärtige Fläche besser angebunden und eine die bereits bestehende Durchwegung über das Grundstück gestärkt. Perspektivisch kann die Verbindung vom Südertoft weiter nach Osten geführt werden, um auch benachbarte angrenzende rückwärtige Grundstücksflächen besser zu erschließen und weitere Innenentwicklungen zu ermöglichen. Da die Verbindung über private Flächen verläuft, sind die Nutzbarkeit und rechtliche Sicherung im weiteren Verfahren zu klären.

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN

1. VORBEREITENDE MASSNAHMEN

- Prüfung und Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Neubebauung
- Planungsrecht ist ggf. zu schaffen
- Erarbeitung eines tragfähigen städtebaulichen Konzeptes für die Gesamtfläche
- Abstimmung von Gebäudestellung, Gebäudehöhen, Erschließung, Freiräumen und Stellplätzen

2. RÜCKBAU UND SANIERUNG DES BESTANDS

- Rückbau des leerstehenden ehemaligen Molkereigebäudes
- Freimachung und Vorbereitung der rückwärtigen Grundstücksflächen
- Instandsetzung und Sanierung des bestehenden Gebäudes Große Straße 34

3. ERSCHLIESSUNG UND WEGEVERBINDUNG RICHTUNG SÜDERTOFT

- Herstellung einer gemeinsamen Erschließungsachse in den rückwärtigen Bereich
- Nutzung der Erschließungsachse für Gebäudeerschließung, Stellplätze und eine fußläufige Verbindung Richtung Süder- und Hochtoft, MIV-Verkehre nur in Nord-Süd-Richtung
- Abstimmung der öffentlich nutzbaren Wegeverbindung über das private Grundstück, z. B. über vertragliche Regelungen oder Wegerechte
- Sicherung einer öffentlichen Weiterführung der Verbindung in Richtung Südertoft außerhalb des privaten Grundstücks

4. NEUBEBAUUNG UND WOHNNUTZUNGEN

- Neubebauung der Fläche mit kleinteiliger Bebauung an der Straße und Punkthäusern im rückwärtigen Bereich
- Entwicklung von Wohnnutzungen, z. B. Mehrgenerationenwohnen oder gemeinschaftliche Wohnformen

5. FREIRAUMGESTALTUNG UND BEGRÜNUNG

- Gestaltung und Begrünung der Innenbereiche
- Anlage von Aufenthalts- und Gemeinschaftsflächen für die künftigen Bewohnerinnen und Bewohner
- Optionale Weiterführung der Verbindung nach Osten zur Erschließung weiterer rückwärtiger Entwicklungsflächen

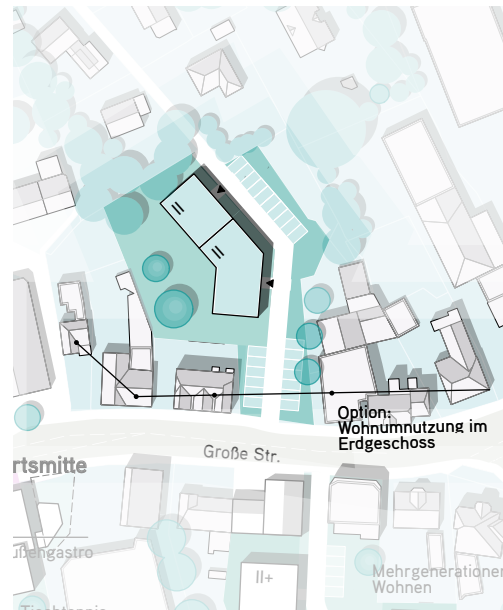
ABHÄNGIGKEIT

Die Umsetzung der Maßnahme ist abhängig von der Veräußerungs- bzw. Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer sowie von den wirtschaftlichen und planungsrechtlichen Rahmenbedingungen.

MASSNAHMENPAKET 7: NUTZUNGSWANDEL UND NEUORDNUNG VON FLÄCHEN GROSSE STRASSE ABSCHNITT OST

HANDLUNGSFELD:

Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung
Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur



TRÄGERSCHAFT:

privat/ggf. öffentlich begleitet

UMSETZUNGSZEITRAUM:

2030-2040

PRIORITÄT:

niedrig

KOSTEN:

400.000 € (ohne Privatinvestitionen)

ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:

Durch Leerstands-beseitigung, Brachflächenaktivierung und Gebäudesanierung Impulse für neue Nutzungen setzen

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Die Große Straße war früher über weite Abschnitte durch Einzelhandel, Dienstleistungen und weitere publikumsbezogene Nutzungen geprägt. Heute zeigt sich jedoch, dass diese Nutzungen durch veränderte funktionale Anforderungen langfristig voraussichtlich vor allem nur noch im zentraleren Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und Südertoft gehalten und gestärkt werden können.

Im Bereich östlich des Südertoft bestehen aktuell dagegen vermehrt Leerstände, untergenutzte Erdgeschosse und teilweise Sanierungsstau an den Gebäuden. Dadurch verliert dieser Abschnitt an städtebaulicher Qualität, Nutzungsdichte und Belebung. Ohne eine geordnete Weiterentwicklung besteht die Gefahr, dass sich Leerstände verfestigen und der östliche Abschnitt der Große Straße weiter an Funktion und Attraktivität verliert.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Im Gesamtkonzept übernimmt der östliche Abschnitt der Große Straße eine andere Rolle als der zentralere Bereich zwischen Bahnhofstraße und Südertoft. Während im Westen die Versorgungsfunktion gestärkt werden soll, könnte der östliche Abschnitt langfristig stärker als gemischt genutzter, jedoch stärker wohnorientierter Ortsbereich weiterentwickelt werden.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, den östlichen Abschnitt der Große Straße auf einen möglichen Nutzungswandel vorzubereiten und städtebaulich geordnet weiterzuentwickeln. Für den Fall weiterer oder dauerhafter Leerstände sollen frühzeitig tragfähige Nachnutzungsoptionen vorbereitet werden. Bestandsnutzungen sind weiterhin zu erhalten. Damit ist die Maßnahme ein wichtiger Baustein zur Stabilisierung der Große Straße als Ganzes. Dabei kann insbesondere Wohnen eine stärkere Rolle übernehmen.

MASSNAHMENPAKET 7: NUTZUNGSWANDEL UND NEUORDNUNG VON FLÄCHEN GROSSE STRASSE ABSCHNITT OST

NUTZUNGSWANDEL ENTLANG DER GROSSE STRASSE

Entlang der Große Straße soll der Umgang mit leerstehenden oder untergenutzten Gebäuden schrittweise erfolgen. Kurz- und mittelfristig stehen die Nachnutzung von Erdgeschossen, die Sanierung erhaltenswerter Gebäude und die Stabilisierung des Straßenbildes im Vordergrund.

Die Umnutzung von Erdgeschossen zu Wohnen ist dabei sorgfältig zu prüfen, da damit ein Schwerpunkt gesetzt wird. In Bereichen, in denen publikumsbezogene Nutzungen dauerhaft nicht mehr tragfähig sind, kann z.B. barrierefreies Wohnen jedoch eine sinnvolle Alternative darstellen.

NEUORDNUNG DES BLOCKINNENBEREICHS

Auch der großflächige Sonderpostenmarkt im Blockinneren soll langfristig in die Betrachtung einbezogen werden. Solange die Nutzung besteht, kann sie zunächst fortgeführt werden. Sollte es perspektivisch zu einer Nutzungsaufgabe und einem längerfristigen Leerstand kommen, bietet die Fläche die Chance für eine städtebauliche Neuordnung.

In diesem Fall könnte der Blockinnenbereich für ergänzende Wohnbebauung aktiviert werden. Dabei sind eine geordnete Erschließung, ausreichende Stellplätze, begrünte Freiflächen und eine verträgliche Einbindung in die Umgebung zu berücksichtigen. Der Rückbau großflächiger Gebäudestrukturen ist daher vor allem als langfristige Option zu verstehen und stark von der Entwicklung der bestehenden Nutzung abhängig.

WEGEVERBINDUNG BISMARCKSTRASSE

In die Neuordnung soll auch der nördlich angrenzende Stich der Bismarckstraße einbezogen werden. Dieser kann perspektivisch aufgewertet und als durchgehende, attraktive Fuß- und Radwegeverbindung weiterentwickelt werden.

Dadurch würde der Block besser angebunden und eine rückwärtige Vernetzung abseits der verkehrsreichen Große Straße ermöglicht. Die Wegeverbindung sollte daher frühzeitig mitgedacht und bei künftigen Teilentwicklungen eigentumsrechtlich seitens der Gemeinde gesichert werden.

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN

1. EIGENTUMS-, BESTANDS- UND PLANUNGSRECHTSKLÄRUNG

- Abstimmung mit den privaten Eigentümerinnen und Eigentümern
- Klärung der Eigentumsverhältnisse, Nutzungsverhältnisse und Mitwirkungsbereitschaft
- Prüfung des baulichen Zustands der Bestandsgebäude
- Prüfung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für Nutzungswandel, Sanierung, Ersatzneubau und Wohnbebauung im Blockinnenbereich

2. WEGEVERBINDUNG BISMARCKSTRASSE UND ERSCHLIESSUNG

- Erwerb und Aufwertung der nördlich angrenzenden Stichstraße der Bismarckstraße (s. dazu auch Maßnahmenpaket 9)
- Entwicklung einer durchgehenden Fuß- und Radwegeverbindung
- Klärung der öffentlichen Nutzbarkeit bzw. öffentlichen Widmung der Wegeverbindung

3. NUTZUNGSWANDEL UND NACHNUTZUNG ENTLANG DER GROSSE STRASSE

- Nachnutzung leerstehender oder untergenutzter Erdgeschosse
- Prüfung ortsverträglicher Nutzungen, z. B. Wohnen, Dienstleistungen oder gesundheitsbezogene Angebote
- Entwicklung barrierefreier Wohnangebote in geeigneten Erdgeschossbereichen

MASSNAHMENPAKET 7: NUTZUNGSWANDEL UND NEUORDNUNG VON FLÄCHEN GROSSE STRASSE ABSCHNITT OST

4. SANIERUNG UND ERSATZNEUBAU IM BESTAND

- Sanierung und Instandsetzung erhaltenswerter Gebäude
- Rückbau nicht mehr tragfähiger Gebäudestrukturen bei Bedarf
- Ersatzneubau in angepasster Maßstäblichkeit und Gestaltung

5. NEUORDNUNG DES BLOCKINNENBEREICHS

- Langfristige Neuordnung des großflächigen Sonderpostenmarktes bei Nutzungsaufgabe oder Leerstand
- Entwicklung von Wohnbebauung im Blockinnenbereich
- Begrünung und Gestaltung der rückwärtigen Freiflächen

HINWEIS ZUR ABFOLGE

Die Abfolge der Maßnahme ist stark davon abhängig, wann einzelne Gebäude oder Nutzungen leerfallen und welche Eigentümerinnen und Eigentümer zu einer Neuordnung, Sanierung oder baulichen Entwicklung bereit sind.

ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung ist aufgrund der Lage an einer Bundesstraße abhängig von der Abstimmung mit dem LBV.SH, den zuständigen Verkehrsbehörden und der Gemeinde.

MASSNAHMENPAKET 8.1: GRUNDSTÜCKSENTWICKLUNG UTTERGENUTZTER FLÄCHEN ANGELNSTRASSE / BISMARCKSTRASSE

HANDLUNGSFELD:

Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung



TRÄGERSCHAFT:	privat
UMSETZUNGSZEITRAUM:	2027-2040
PRIORITÄT:	niedrig-hoch
KOSTEN:	-
ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:	Durch Leerstands-beseitigung, Brachflächenaktivierung und Gebäudesanierung Impulse für neue Nutzungen setzen

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Entlang der Angelstraße und Bismarckstraße befinden sich mehrere untergenutzte bzw. brachliegende private Grundstücksflächen, die städtebaulich neu geordnet und für Wohnungsbau aktiviert werden können. Die vier Flächen liegen im Bereich Angelstraße / Peter-Claußen-Weg mit ca. 1.900 m², südlich der Angelnhalle mit ca. 3.600 m², im Bereich der Kreuzung Bismarckstraße / Angelstraße mit ca. 2.000 m² sowie an der Bismarckstraße 6 mit ca. 1.100 m². Sie werden in diesem Maßnahmenpaket zusammengefasst.

Derzeit werden die Flächen nur eingeschränkt genutzt. Teilweise dienen sie als Abstell- oder Nebenflächen, teilweise handelt es sich um ungenutzte Grün- bzw. Brachflächen. Auf dem Grundstück Bismarckstraße 6 befindet sich derzeit eine Fahrzeuglackierung.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Die Flächen entlang der Angelstraße und Bismarckstraße sind Teil des Leitbildbausteins „Leerstände und Brachflächen als Impulsgeber für neue Nutzungen und Nachverdichtung entwickeln“. Im Gesamtkonzept tragen sie dazu bei, Wohnangebote in integrierten Lagen zu schaffen und das Ortszentrum von innen heraus zu stärken.

Die Entwicklung dieser Flächen ergänzt die Aufwertung der öffentlichen Räume. Zusätzliche Bewohnerinnen und Bewohner profitieren von kurzen Wegen zu Versorgung, Bahnhof, Bürgerpark und Marktplatz. Gleichzeitig kann durch neue Wohnnutzungen das Ortszentrum stärker belebt werden. Damit wird Innenentwicklung mit der Stärkung des Ortskerns verbunden.

MASSNAHMENPAKET 8.1: GRUNDSTÜCKSENTWICKLUNG UNTERGENUTZTER FLÄCHEN ANGELNSTRASSE / BISMARCKSTRASSE

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, die privaten Flächen entlang der Angelnstraße und Bismarckstraße städtebaulich zu aktivieren und zusätzlichen Wohnraum zu schaffen. Vorgesehen ist eine kleinteilige Wohnbebauung mit maximal zwei Geschossen plus ergänzendem Dach- oder Staffelgeschoss.

Je nach Teilfläche sind Punkthäuser, kleinere Baugruppen oder riegelartige Gebäude denkbar.

Die Stellplätze sollen überwiegend oberirdisch auf den jeweiligen Grundstücken angeordnet werden. Eine grundlegende neue Erschließung ist voraussichtlich nicht erforderlich, da die Flächen bereits in den Siedlungszusammenhang eingebunden sind.

WOHNANGEBOTE UND UMSETZUNG

Bei der weiteren Entwicklung soll auch geförderter Wohnungsbau berücksichtigt werden. Dadurch kann die Maßnahme zur besseren Nutzung vorhandener Flächen, zur Aufwertung des Ortsbildes und zur Schaffung unterschiedlicher Wohnangebote in Süderbrarup beitragen.

Die Umsetzung kann je nach Teilfläche unterschiedlich schnell erfolgen. Einzelne Grundstücke können bei entsprechender Eigentümerbereitschaft kurzfristig entwickelt werden. Andere Flächen, insbesondere im Bereich der Angelnhalle, sind stärker von Eigentumsfragen, Flächenverfügbarkeit und einer Neuordnung bestehender Nutzungen abhängig. Durch Rückbau und Neubau könnte auf dem Grundstück Bismarckstraße 6 auch diese Fläche künftig für Wohnen aktiviert werden. Aufgrund ihrer Lage im Siedlungszusammenhang und der vorhandenen Erschließung besteht insgesamt ein gutes Potenzial für Innenentwicklung und Nachverdichtung. Bei der Planung und Realisierung sind die örtlich vorhandenen moorigen Bodenverhältnisse frühzeitig zu berücksichtigen.

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN

1. EIGENTUMS-, KONZEPT- UND PLANUNGSRECHTSKLÄRUNG

- Abstimmung mit den privaten Eigentümerinnen und Eigentümern, evtl. Zwischenerwerb
- Prüfung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Wohnbebauung auf den Teilflächen
- Planungsrecht ggf. zu schaffen
- Konkretisierung der Bebauungsmöglichkeiten je Teilfläche, insbesondere im Hinblick auf Gebäudehöhe, Baukörper, Stellplätze und Freiflächen

2. ENTWICKLUNG DER FLÄCHE BISMARCKSTRASSE / ANGELNSTRASSE

- Zeitnahe Entwicklung der südlichen Teilfläche an der Kreuzung Bismarckstraße / Angelnstraße auf Grundlage des vorhandenen Konzeptes
- Umsetzung einer kleinteiligen Wohnbebauung mit maximal zwei Geschossen plus ergänzendem Dach- oder Staffelgeschoss
- Berücksichtigung von gefördertem Wohnungsbau, soweit umsetzbar
- Herstellung der erforderlichen oberirdischen Stellplätze auf dem Grundstück

3. ENTWICKLUNG DER FLÄCHEN IM BEREICH DER ANGELNHALLE SOWIE BISMARCKSTRASSE 6

- Rückbau der Fahrzeuglackierbetriebs
- Prüfung einer Wohnbebauung auf den privaten Flächen
- Abstimmung mit den Eigentümerinnen und Eigentümern zur Flächenverfügbarkeit und weiteren Entwicklung
- Entwicklung kleinteiliger Wohnbebauung in angepasster Maßstäblichkeit

MASSNAHMENPAKET 8.1: GRUNDSTÜCKSENTWICKLUNG UNTERGENUTZTER FLÄCHEN ANGELNSTRASSE /BIS-MARCKSTRASSE

4. STELLPLÄTZE, FREIRAUM UND BEGRÜNUNG

- Herstellung der erforderlichen oberirdischen Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken
- Gestaltung privater Freiflächen und Begrünung der Grundstücke
- Prüfung des Baumbestands, insbesondere auf der Fläche südlich der Angelnhalle
- Fällung einzelner Bäume nur bei Bedarf und nach fachlicher Prüfung

HINWEIS ZUR ABFOLGE:

Die Flächen sind stärker von der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer oder einem möglichen Flächenerwerb abhängig.

ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung ist abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer sowie von den planungsrechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Die beiden nördlichen Flächen gehören derzeit zur Angelnhalle; die nördlichere der beiden Flächen wird aktuell noch zum Abstellen von Landmaschinen genutzt. Eine Entwicklung dieser Fläche setzt daher eine Neuordnung der bestehenden Nutzungen sowie die Klärung der Grundstücksverfügbarkeit voraus.

MASSNAHMENPAKET 8.2: GRUNDSTÜCKSENTWICKLUNG UTTERGENUTZTER FLÄCHEN ÖSTLICH DER GLEISE

HANDLUNGSFELD:

Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung



TRÄGERSCHAFT:	privat
UMSETZUNGSZEITRAUM:	2030-2040
PRIORITÄT:	niedrig
KOSTEN:	-
ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:	Durch Leerstands-beseitigung, Brachflächenaktivierung und Gebäudesanierung Impulse für neue Nutzungen setzen

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Östlich der Gleise befinden sich in Bahnhofsnähe zwei untergenutzte Grundstücke im Bereich Bahnhofstraße 17 mit ca. 1.400 m² und Bahnhofstraße 29 mit ca. 3.400 m². Die Flächen werden derzeit durch Kfz-Betriebe und ein Autokaufhaus genutzt bzw. liegen teilweise brach. Aufgrund ihrer zentralen Lage in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof besitzen sie ein hohes Potenzial für städtebauliche Neuordnung, Nachverdichtung und neue Wohnangebote. Ergänzend befindet sich zwischen den beiden Flächen an den Gleisen eine ehemals als Skateranlage genutzte Fläche.

Die derzeitige Nutzung schöpft das Potenzial der Grundstücke nur eingeschränkt aus. Zugleich stellen die Nähe zu den Gleisen, mögliche Lärmeinwirkungen sowie die bestehenden gewerblichen Nutzungen besondere Rahmenbedingungen für eine künftige Entwicklung dar.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Die bahnhofsnahen Grundstücke östlich der Gleise sind im Gesamtkonzept wichtige Potenzialflächen für eine mobilitätsorientierte Innenentwicklung. Ihre Lage in unmittelbarer Nähe zur Mobilitätsdrehscheibe ermöglicht neue Wohnangebote mit kurzen Wegen zu Bahn, Bus, Bahnhofstraße, Große Straße und weiteren zentralen Versorgungsbereichen.

Damit ergänzen die Flächen den Handlungsraum „Mobilität“ um eine bauliche Entwicklungsperspektive. Gleichzeitig greifen sie den Leitbildbaustein auf, mindergenutzte Flächen für neue Nutzungen und Nachverdichtung zu aktivieren. Darauf zählt zudem die Aktivierung der Fläche der ehemaligen Skateranlage ein, die als temporäre Lösung den Bedarf touristischer Kurzzeit-Stellplätze decken soll.

MASSNAHMENPAKET 8.2: GRUNDSTÜCKSENTWICKLUNG UNTERGENUTZTER FLÄCHEN ÖSTLICH DER GLEISE

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, die Grundstücke Bahnhofstraße 17 und 29 langfristig besser zu nutzen und zusätzlichen Wohnraum in gut angebundener Lage zu schaffen. Voraussetzung dafür ist die Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer sowie eine mögliche Aufgabe oder Verlagerung der bestehenden Kfz-Nutzungen.

Denkbar ist eine verdichtete, aber maßstäbliche Wohnbebauung. Neben klassischen Wohnformen können auch Sonderwohnformen wie Mikroapartments oder kleinere barrierearme Wohnangebote geprüft werden. Damit können insbesondere Zielgruppen angesprochen werden, die von der Nähe zum Bahnhof und zu den Versorgungseinrichtungen profitieren.

Die ehemalige Skateranlage kann künftig als temporäre Stellfläche für autark ausgestattete Wohnmobile genutzt werden. Aufgrund des zeitlich begrenzten Charakters und des geringen Infrastrukturbedarfs kann damit eine flexible Zwischennutzung geschaffen werden, ohne eine langfristige städtebauliche Entwicklung der Fläche auszuschließen. Die konkrete Ausgestaltung, die zulässige Aufenthaltsdauer sowie die Verträglichkeit mit angrenzenden Nutzungen sind im weiteren Verfahren zu prüfen.

STÄDTEBAU, LÄRMSCHUTZ UND WOHNQUALITÄT

Aufgrund der Nähe zu den Gleisen ist eine lärmrobuste städtebauliche Konzeption erforderlich. Dies betrifft insbesondere die Stellung der Gebäude, die Grundrissorganisation sowie bauliche Schallschutzmaßnahmen. Ziel ist es, gesunde Wohnverhältnisse zu sichern und zugleich gut nutzbare Wohn- und Freiräume zu schaffen.

Auf der nördlichen, größeren Fläche ist ein Bebauungsensemble denkbar. Eine zu den Gleisen orientierte Bebauung kann dabei eine abschirmende Wirkung für rückwärtige Wohn- und Freiraumbereiche übernehmen. Die Gebäude sollen sich in Maßstab und Höhe in die Umgebung einfügen. Vorgesehen ist eine Bebauung mit bis zu zwei Geschossen plus ergänzendem Dach- oder Staffelgeschoss. Die konkrete Dachform ist im weiteren Verfahren ortsbildverträglich zu entwickeln.

ERSCHLIESSUNG, STELLPLÄTZE UND FREIRAUM

Die erforderliche Grundstückserschließung ist im Rahmen der weiteren Planung zu klären. Stellplätze können grundsätzlich oberirdisch auf den Grundstücken angeordnet werden.

Ergänzend sind qualitätsvolle Freiflächen und Begrünung vorzusehen. Diese sollen zur Aufenthaltsqualität, zur Einbindung der Bebauung in die Umgebung und zur klimatischen Aufwertung beitragen. Erschließung, Stellplätze, Lärmschutz, Gebäudeanordnung und Freiraumgestaltung sind dabei gemeinsam zu betrachten, da sie die bauliche Ausnutzung der Grundstücke wesentlich beeinflussen.

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN

1. EIGENTUMS-, KONZEPT- UND PLANUNGSRECHTSKLÄRUNG

- Abstimmung mit den privaten Eigentümerinnen und Eigentümern der Grundstücke Bahnhofstraße 17 und 29
- Klärung der Entwicklungsbereitschaft
- Prüfung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine Wohnbebauung
- Konkretisierung eines städtebaulichen Konzeptes unter Berücksichtigung von Bebauung, Lärmschutz, Erschließung, Stellplätzen und Freiflächen
- Durchführung einer Altlastenuntersuchung

2. FLÄCHENAKTIVIERUNG UND NEUORDNUNG

- Neuordnung der derzeit gewerblich bzw. durch Kfz-Betriebe genutzten Flächen
- Freimachung und Vorbereitung der Grundstücke bei Entwicklungsbereitschaft der Eigentümerinnen und Eigentümer
- Schaffung einer temporären Stellfläche für autark stehende Wohnmobile

MASSNAHMENPAKET 8.2: GRUNDSTÜCKSENTWICKLUNG UNTERGENUTZTER FLÄCHEN ÖSTLICH DER GLEISE

3. LÄRMSCHUTZ UND STÄDTEBAU

- Berücksichtigung des Bahnlärms durch Gebäudestellung, Grundrisslösungen und bauliche Schallschutzmaßnahmen
- Prüfung einer abschirmenden Bebauung entlang der Gleise zum Schutz rückwärtiger Wohn- und Freiräume

4. WOHNBEBAUUNG UND NUTZUNG

- Entwicklung verdichteter Wohnbebauung
- Prüfung von Sonderwohnformen, z. B. Mikroapartments oder barrierearme Wohnangebote
- Entwicklung eines Bebauungsensembles auf der nördlichen größeren Fläche
- Bebauung mit bis zu zwei Geschossen plus ergänzendem Dach- oder Staffelgeschoss

ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung ist abhängig von der Mitwirkungsbereitschaft der privaten Eigentümerinnen und Eigentümer sowie von den planungsrechtlichen, wirtschaftlichen und erschließungstechnischen Rahmenbedingungen. Aufgrund der Nähe zu den Gleisen sind zudem Anforderungen an Schallschutz und gesunde Wohnverhältnisse zu berücksichtigen. Eine mögliche Aufgabe oder Verlagerung bestehender Kfz-Nutzungen ist Voraussetzung für die Entwicklung der Flächen.

MASSNAHMENPAKET 8.3: GRUNDSTÜCKSENTWICKLUNG SÜDERTOFT OST

HANDLUNGSFELD:

Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung
Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur



TRÄGERSCHAFT:	privat/ggf. öffentlich begleitet
UMSETZUNGSZEITRAUM:	2028-2040
PRIORITÄT:	mittel-hoch
KOSTEN:	230.000 € (ohne Privatinvestitionen)
ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:	Durch Leerstands-beseitigung, Brachflächenaktivierung und Gebäudesanierung Impulse für neue Nutzungen setzen

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Auf der östlichen Seite des Südertoft, gegenüber dem Südert-Center, befindet sich eine derzeit untergenutzte Grundstücksfläche im verdichteten Ortskern mit großer Nähe zu zentralen Versorgungseinrichtungen mit einer Größe von ca. 4.000 m². Die Fläche wird aktuell überwiegend als Blumenwiese wahrgenommen und ist als Ausgleichsfläche ausgewiesen. Vor diesem Hintergrund kommt bei einer Nachverdichtung des Ortskerns lediglich eine Teilbebauung in Betracht. Voraussetzung hierfür ist, dass die dadurch entfallenden Ausgleichsfunktionen an anderer geeigneter Stelle vollständig und fachgerecht ersetzt werden können.

Der besondere, keilförmige Grundstückszuschnitt erschwert eine bauliche Nutzung zusätzlich und erfordert eine sorgfältige städtebauliche Konzeption. Aufgrund des Grundstückszuschnitts, der angrenzenden Wohnnutzungen und der bestehenden ökologischen Funktion ist insgesamt eine behutsame Entwicklung erforderlich. Dabei ist auch eine mögliche zukünftige Neuordnung des gegenüberliegenden Südert-Centers einschließlich eines Neubaus frühzeitig mitzudenken. Beide Flächen sollten hinsichtlich ihrer Nutzungen, Erschließung, räumlichen Ausrichtung und Freiraumgestaltung aufeinander abgestimmt und möglichst in einem gemeinsamen städtebaulichen Zusammenhang betrachtet werden.

Zudem sollte im Zuge der weiteren Entwicklung die bislang fehlende fußläufige Wegeverbindung zwischen dem südlichen Südertoft und dem REWE-Markt berücksichtigt werden.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Die Fläche östlich des Südertoft liegt im Umfeld des Handlungsraums „Mitte“ und kann die Entwicklung der Ortsmitte ergänzen. Zugleich greift die Maßnahme den Leitbildbaustein „Leerstände und Brachflächen als Impulsgeber für neue Nutzungen und Nachverdichtung entwickeln“ auf. Als derzeit ungenutzte Fläche in integrierter Lage bietet sie die Möglichkeit, neue Nutzungen zu schaffen und die Innenentwicklung zu stärken. Die Stärkung der Wegebeziehungen und die Erhöhung der Durchlässigkeit des Raums im Ortszentrum und die Anbindung an den Loop als Rückgrat gilt es mit kleinteiligen Verknüpfungen, wie der Anbindung zwischen Südertoft und neuem Nahversorger Rewe, umzusetzen.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist eine behutsame bauliche Entwicklung der derzeit untergenutzten Fläche. Sie soll den Standort funktional stärken, den Südertoft räumlich aufwerten und sich zugleich verträglich in die angrenzenden Wohn- und Versorgungsbereiche einfügen.

Im weiteren Verfahren sind zunächst die planungsrechtlichen Voraussetzungen sowie die konkrete Nutzungsperspektive zu klären. Dabei sind insbesondere Erschließung, Stellplätze, Freiflächen, Nachbarschaftsverträglichkeit und mögliche Verkehrsauswirkungen zu prüfen. Der keilförmige Grundstückszuschnitt ist bei der Entwicklung eines städtebaulichen Konzeptes besonders zu berücksichtigen.

Zudem soll südlich des Süder-Centers ein Weg in Richtung des neu geplanten Nahversorgers REWE hergestellt werden.

NUTZUNGSPERSPEKTIVEN

Auf den bestehenden Freiflächen kann eine aufgelockerte Wohnbebauung entwickelt werden. Diese könnte zusätzlichen Wohnraum in zentraler Lage schaffen und zur Belebung der Ortsmitte beitragen. Denkbar wäre auch die Nutzung der Erdgeschosszonen mit belebenden Nutzungen wie Cafés oder kleineren Versorgungseinheiten. Die Bebauung sollte maßstäblich ausgebildet werden und ausreichend private oder gemeinschaftliche Freiflächen berücksichtigen.

FREIRAUM UND STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG

Unabhängig von der späteren Nutzung ist der Erhalt ausreichender Grün- und Freiflächenanteile ein wichtiger Bestandteil der Entwicklung. Die vorhandene grüne Prägung der Fläche sollte nicht vollständig verloren gehen, sondern in eine neue Gestaltung eingebunden werden.

Begrünung, Freiflächen und eine sorgfältige Anordnung der Baukörper können dazu beitragen, die Fläche gestalterisch aufzuwerten, klimatische Funktionen zu erhalten und einen verträglichen Übergang zu den angrenzenden Wohnbereichen zu schaffen.

MASSNAHMENPAKET 8.3: GRUNDSTÜCKSENTWICKLUNG SÜDERTOFT OST

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN

1. EIGENTUMS-, NUTZUNGS- UND PLANUNGSRECHTSKLÄRUNG

- Prüfung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine bauliche Entwicklung
- Erarbeitung eines städtebaulichen Konzeptes unter Berücksichtigung des keilförmigen Grundstückschnitts
- Prüfung von Erschließung, Stellplätzen, Freiflächen, Nachbarschaftsverträglichkeit und Verkehrsauswirkungen

2. FLÄCHENENTWICKLUNG UND STÄDTEBAULICHE EINBINDUNG

- Entwicklung der derzeit untergenutzten Fläche östlich des Südertoft
- Einbindung der Fläche in den Zusammenhang von neuer Ortsmitte, Süder-Center und angrenzenden Wohnbereichen
- Maßstäbliche und behutsame Entwicklung unter Berücksichtigung der vorhandenen Umgebung
- Erhalt ausreichender Grün- und Freiflächenanteile
- Herstellung Wegeverbindung Südertoft zum geplanten Nahversorger REWE südlich des Süder-Centers

3. WOHNEN UND FREIRAUM

- Entwicklung einer aufgelockerten Wohnbebauung
- Einfügung der Bebauung in Maßstab, Höhe und Gestaltung der Umgebung
- Herstellung der erforderlichen oberirdischen Stellplätze auf dem Grundstück
- Gestaltung qualitätsvoller privater und gemeinschaftlicher Freiflächen
- Erhalt bzw. Ergänzung von Grünstrukturen zur gestalterischen und klimatischen Aufwertung

ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung ist abhängig von den Bedarfen des Wohnungsbaus. Insbesondere ergänzende Nutzungen, bauliche Entwicklungen oder Veränderungen setzen voraus, dass entsprechende Bedarfe bestehen, wirtschaftlich tragfähige Konzepte entwickelt werden. Für die neue Wegeverbindung sind Grundstücksverfügbarkeiten und Bodenbeschaffenheiten vorab zu prüfen.

MASSNAHMENPAKET 9: SANIERUNG UND AUFWERTUNG VON STRASSEN UND KANÄLEN

HANDLUNGSFELD:

Mobilität, Vernetzung und technische Infrastruktur



TRÄGERSCHAFT:	öffentlich / zuständiger Straßenbaulastträger / Gemeinde / Versorgungsträger
UMSETZUNGSZEITRAUM:	2027-2040
PRIORITÄT:	mittel-hoch
KOSTEN:	5.400.000 €
ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:	Einen Loop als verbindendes Wegegerüst des Ortszentrum etablieren

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Im Sanierungsgebiet bestehen in mehreren Straßenabschnitten bauliche und technische Erneuerungsbedarfe im Bereich Straßenraum und Kanalinfrastruktur. Dies betrifft insbesondere zentrale Straßen- und Wegeverbindungen innerhalb des Ortszentrums.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Die Sanierung von Straßen und Kanälen bildet das technische Rückgrat für die weitere Entwicklung des Ortszentrums. Für das Gesamtkonzept ist die Maßnahme besonders wichtig, weil notwendige Infrastrukturmaßnahmen mit gestalterischen und funktionalen Verbesserungen des öffentlichen Raums verbunden werden können. Wo Straßenräume ohnehin erneuert werden, sollen Barrierearmut, Beleuchtung, sichere Querungen, Begrünung und Orientierung mitgedacht werden. Damit unterstützt die Maßnahme den Loop als verbindendes Wegegerüst in das Ortszentrum hinein und schafft die Voraussetzung für eine dauerhaft nutzbare, sichere und klimaangepasste Mitte.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, Straßen- und Kanalinfrastruktur fachlich zu prüfen, zu sanieren und langfristig funktionsfähig zu sichern. Die Maßnahmen sollen nicht isoliert als technische Erneuerung betrachtet werden, sondern als Chance, Straßenräume im Zuge der Wiederherstellung auch gestalterisch und funktional zu verbessern. Dazu gehören die Erneuerung bzw. Sanierung der Kanalinfrastruktur, die Sanierung von Fahrbahn-, Gehweg- und Nebenflächen sowie eine möglichst barrierearme Ausgestaltung von Gehwegen und Querungen. Ergänzend sollen Beleuchtung, Orientierung und Begrünung geprüft und dort umgesetzt werden, wo es die räumlichen und technischen Rahmenbedingungen zulassen.

FACHPLANUNG, ABSTIMMUNG UND BAUABWICKLUNG

Die konkrete Umsetzung erfordert eine fachliche Bestandsaufnahme und eine abschnittsweise Konkretisierung der Sanierungsbedarfe. Hierfür sind Fachplanungen für Straßenbau, Kanal, Entwässerung, Beleuchtung und Verkehrsführung erforderlich. Die Bauabwicklung ist mit den zuständigen Stellen abzustimmen. Dies betreffen insbesondere Straßenbaulastträger, Verkehrsbehörden, Leitungs- und Versorgungsträger sowie die Gemeinde. Bei stark belasteten Straßen sind Bauabschnitte, Sperrungen, Ampelregelungen, mögliche Umleitungen und die Erreichbarkeit von Grundstücken zu berücksichtigen.

MASSNAHMENPAKET 9: SANIERUNG UND AUFWERTUNG VON STRASSEN UND KANÄLEN

STRASSENRAUM, GESTALTUNG UND KLIMAAANPASSUNG

Im Zuge der Sanierung sollen die Straßenräume möglichst nicht nur technisch wiederhergestellt, sondern auch aufgewertet werden. Ein ergänzendes Beleuchtungskonzept kann Sicherheit, Orientierung und Nutzbarkeit verbessern. Soweit die räumlichen Rahmenbedingungen es zulassen, sollen außerdem Baumpflanzungen oder weitere Begrünungselemente ergänzt werden.

Damit kann die Maßnahme zur gestalterischen Aufwertung des Ortszentrums, zur Verschattung, zur besseren Aufenthaltsqualität und zur Klimaanpassung beitragen. Die konkrete Ausgestaltung ist abhängig von den jeweiligen Straßenquerschnitten, Leitungslagen, Entwässerungsanforderungen und Abstimmungen mit den zuständigen Fachstellen.

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSNAHMEN

Zur weiteren Konkretisierung der Maßnahme wird ergänzend eine tabellarische Übersicht der betroffenen Straßen- und Kanalabschnitte geführt.

1. FACHLICHE GRUNDLAGEN UND ABSTIMMUNG

- Erfassung und Bewertung des Sanierungszustands der Straßen- und Kanalabschnitte
- Abstimmung mit LBV.SH, Verkehrsbehörden, Leitungs- und Versorgungsträgern sowie weiteren zuständigen Fachstellen
- Klärung von Zuständigkeiten, Bauabschnitten, technischen Anforderungen und möglichen Synergien mit anderen Maßnahmenpaketen
- Beauftragung der erforderlichen Fachplanungen für Straßenbau, Kanal, Entwässerung, Beleuchtung und Verkehrsführung

2. KANALINFRASTRUKTUR UND TECHNISCHE ERNEUERUNG

- Erneuerung bzw. Sanierung der Kanalinfrastruktur
- Prüfung und Anpassung der Entwässerungssituation
- Abstimmung mit vorhandenen Leitungen und technischen Anlagen im Straßenraum

3. STRASSEN- UND NEBENFLÄCHEN

- Sanierung der sanierungsbedürftigen Straßenabschnitte (s. Liste unten)
- Wiederherstellung von Fahrbahn-, Gehweg- und Nebenflächen
- Möglichst barrierearme Ausgestaltung von Gehwegen und Querungen
- Prüfung gestalterischer Verbesserungen im Zuge der Wiederherstellung

4. BAUABWICKLUNG UND VERKEHRSFÜHRUNG

- Entwicklung einer abschnittswisen Bauabwicklung, insbesondere im Bereich der Große Straße
- Klärung von Baustellenregelungen, Sperrungen, Ampelregelungen und Umleitungen
- Berücksichtigung der Erreichbarkeit angrenzender Grundstücke, Geschäfte und Einrichtungen während der Bauzeit

5. BELEUCHTUNG, BEGRÜNUNG UND AUFWERTUNG

- Entwicklung eines ergänzenden Beleuchtungskonzeptes
- Prüfung ergänzender Begrünung in den Straßenräumen
- Berücksichtigung von Aufenthaltsqualität, Orientierung, Sicherheit und Klimaanpassung im Rahmen der Sanierung

HINWEIS ZUR ABFOLGE:

Bestandserfassung, Fachplanung und Abstimmungen mit den zuständigen Stellen können frühzeitig und teilweise parallel erfolgen. Die konkrete Umsetzung ist abhängig vom festgestellten Sanierungsbedarf, den technischen Anforderungen an Kanal und Straßenraum, der Abstimmung mit Leitungsträgern sowie der Bauabwicklung im laufenden Verkehr.

MASSNAHMENPAKET 9: SANIERUNG UND AUFWERTUNG VON STRASSEN UND KANÄLEN

ABHÄNGIGKEIT:

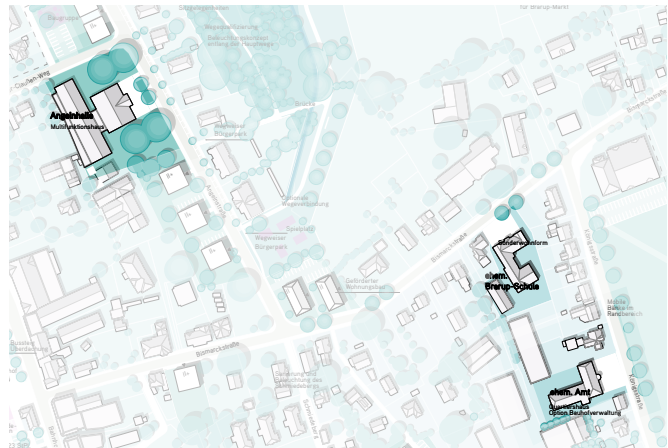
Die Umsetzung ist abhängig vom Zustand der bestehenden Straßen- und Kanalinfrastruktur, von den Ergebnissen technischer Untersuchungen und teilweise notwendiger Flächenbereinigungen durch Erwerb der Gemeinde. Erforderlich sind Abstimmungen mit Leitungs- und Versorgungsträgern, Straßenbaulastträgern und zuständigen Fachbehörden. Die Sanierung der Große Straße ist aufgrund ihrer Funktion als Bundesstraße besonders mit dem LBV.SH und den Verkehrsbehörden abzustimmen. Dies betreffen insbesondere Bauabschnitte, Sperrungen, Ampelregelungen, mögliche Umleitungen und die Verkehrsführung während der Bauzeit. Umleitungen sind sorgfältig zu prüfen, da angrenzende Wohngebiete zusätzlich belastet werden könnten.

Straße / Abschnitt	Teilabschnitt / Lage	Zuständigkeit/ Straßenbaulast	Sanierungsbedarf	Abstimmungsbedarf	Sonstiges/ Begleitende Maßnahmen
Bestand					
Große Straße	zentraler Abschnitt / genaue Abgrenzung klären	Bund zuständig, ggfs. Fuß- und Radweg Baulast Gemeinde	hoch	LBV.SH, Verkehrsbehörden, Leitungs- und Versorgungsträger	zwei barrierefreie Querungen, Rückbau von Stellplätzen, Schaffung von Grünflächen, abschnittsweise / ggf. halbseitige Baustelle
Kappeler Straße		Bund zuständig, ggfs. Fuß- und Radweg Baulast Gemeinde	hoch	LBV.SH, Verkehrsbehörden, Leitungs- und Versorgungsträger	
Lornsenstraße		Gemeinde	hoch	Gemeinde, Leitungs- und Versorgungsträger	Bereits in Planung
Ladestraße	am westlichen Bahngelände	Eigentümer Bahn, Teilbereich der Zufahrt nur Wegerecht, nördlich der Lornsenstraße, Zufahrt über Schleswiger Straße	hoch		
Bismarckstraße (Stichstraße)	Teilabschnitt zwischen Bismarckstraße und Große Straße	privat / Gemeinde	hoch		
Bismarckstraße (Stichstraße)	Stichstraße auf der Höhe Haus Nr. 4 zur rückwärtigen Erschließung		niedrig		Teilbereich als Verbindung zur Bahnhofstraße 4-8, bisher keine Asphaltdecke
Schmiedeberg	privater Erschließungsweg / genaue Abgrenzung klären	privat / Gemeinde klären	hoch	Eigentümer, Gemeinde, Leitungsträger	Beleuchtungskonzept
Pastoratsweg			hoch		
Alte Kreisbahntrasse		Gemeinde	hoch	Gemeinde, Leitungs- und Versorgungsträger	bereits in Planung
Fußwege Angelnstraße	Fußwege seitlich der Angelnstraße	Gemeinde / klären	mittel		
Neubau					
Verbindung Süder-Center zu REWE		Gemeinde / klären	mittel		Fuß- und Radweg
Spielstraße	Anbindung Südertoft mit Große Straße 32-34 und angrenzend	Gemeinde / klären	hoch		

MASSNAHMENPAKET 10: NACHNUTZUNG UND AKTIVIERUNG MARKANTER BESTANDSGEBÄUDE

HANDLUNGSFELD:

Ortsstruktur, Nutzungen und Innenentwicklung



TRÄGERSCHAFT:	privat/ggf. öffentlich begleitet
UMSETZUNGSZEITRAUM:	2028-2035
PRIORITÄT:	mittel
KOSTEN:	2.700.000 €
ZUORDNUNG ZUM LEITBILD:	Durch Leerstands-beseitigung, Brachflächenaktivierung und Gebäudesanierung Impulse für neue Nutzungen setzen

BESCHREIBUNG:

AUSGANGSLAGE UND HANDLUNGSBEDARF

Im Sanierungsgebiet befinden sich mit der Angelnhalle als Einzeldenkmal an der Angelnstraße 8–10, der ehemaligen Brarup-Schule an der Bismarckstraße 38 und dem ehemaligen Amt an der Königstraße 5 mehrere markante Bestandsgebäude, die für Süderbrarup eine besondere historische Bedeutung haben. Sie prägen das Ortsbild, sind teilweise bereits öffentlich oder gemeinschaftlich genutzt und bieten Potenzial für neue, erweiterte oder langfristig gesicherte Nutzungen.

Die Gebäude stehen jeweils für unterschiedliche Phasen und Funktionen der Ortsentwicklung. Damit sind sie nicht nur bauliche Bestände, sondern auch Identitäts- und Erinnerungsorte der Gemeinde. Gleichzeitig bestehen unterschiedliche Handlungsbedarfe: Bei einzelnen Gebäuden geht es vor allem um Sanierung und Nachnutzung, bei anderen um eine stärkere Aktivierung bestehender Funktionen oder die Prüfung neuer Nutzungsperspektiven.

EINBETTUNG IM LEITBILD

Die Angelnhalle, die ehemalige Brarup-Schule und das ehemalige Amt sind prägende Gebäude im Sanierungsgebiet und können wichtige Ankernutzungen für unterschiedliche Schwerpunkte des Leitbildes übernehmen. Sie ergänzen die Entwicklung neuer Freiräume und Wohnstandorte um bestehende Orte mit Geschichte, Wiedererkennungswert und besonderer Ausstrahlung.

MASSNAHMENPAKET 10: NACHNUTZUNG UND AKTIVIERUNG MARKANTER BESTANDSGEBÄUDE

Die Maßnahme greift den Leitbildbaustein „Leerstände und Brachflächen als Impulsgeber für neue Nutzungen und Nachverdichtung entwickeln“ auf. Im Mittelpunkt steht dabei nicht nur die bauliche Sicherung, sondern auch die Nachnutzung, Reaktivierung oder Weiterentwicklung bestehender Funktionen. Je nach Gebäude können kulturelle, soziale, gemeinwohlorientierte, wohnbezogene oder informationsbezogene Nutzungen gestärkt werden. Damit können die Gebäude als wichtige Bezugspunkte im Ortsgefüge wirken und die unterschiedlichen Handlungsräume des Leitbildes sinnvoll ergänzen.

ZIELSETZUNG UND GRUNDIDEE

Ziel ist es, die markanten Bestandsgebäude langfristig zu sichern, sinnvoll weiterzuentwickeln und stärker in das Ortszentrum einzubinden. Dabei sollen vorhandene Qualitäten erhalten und neue Nutzungsmöglichkeiten geprüft werden. Die Gebäude sollen nicht isoliert betrachtet werden, sondern im Zusammenhang mit Ortsbild, öffentlichem Raum, angrenzenden Nutzungen und den Wegen des Loops.

Im Vordergrund stehen die Prüfung tragfähiger Nachnutzungen, die Reaktivierung vorhandener Potenziale, die Sanierung bzw. bauliche Ertüchtigung sowie die Weiterentwicklung bestehender Funktionen. Die konkrete Nutzung ist je Gebäude gesondert zu prüfen, da Eigentumsverhältnisse, baulicher Zustand, heutige Nutzung, Denkmalschutz, Wirtschaftlichkeit und Nachbarschaftsverträglichkeit unterschiedlich sind.

ANGELNHALLE

Die denkmalgeschützte Angelnhalle wird derzeit bereits für kleinere Ausstellungen, Auktionen und Veranstaltungen genutzt. Sie befindet sich im Eigentum der Rinderzucht Schleswig-Holstein eG. Eine vollständige Umnutzung erscheint aufgrund bestehender Nutzungsbedarfe nur eingeschränkt möglich.

Dennoch kann das Gebäude in Abstimmung mit dem Eigentümer stärker aktiviert und für zusätzliche öffentliche oder private Nutzungen geöffnet werden. Denkbar sind beispielsweise Ausstellungen, kleinere Veranstaltungen, Märkte oder kulturelle Formate. Dabei sind die denkmalpflegerischen Anforderungen sowie mögliche Lärm- und Emissionskonflikte mit der Umgebung zu berücksichtigen.

EHEMALIGE BRARUP-SCHULE

Die ehemalige Brarup-Schule wird derzeit teilweise als Flüchtlingsunterkunft genutzt und nicht im Eigentum der Gemeinde; diese Nutzung läuft voraussichtlich 2028 aus. Die Nachnutzung ist bislang offen. Das Gebäude ist stark sanierungsbedürftig und bautechnisch herausfordernd. Es weist jedoch aufgrund seiner besonderen Architektur und Gebäudestruktur zugleich Potenzial für eine prägende Nachnutzung auf.

Künftige Nutzungen sollten sensibel entwickelt werden und die baulichen Besonderheiten des Gebäudes berücksichtigen. Denkbar sind insbesondere Sonderwohnformen, gemeinschaftliche Wohnangebote oder andere soziale Nutzungen. Dabei sind vor allem Brandschutz, Barrierefreiheit, Wirtschaftlichkeit und der Erhalt prägender Gebäudemerkmale zu prüfen.

EHEMALIGES AMT

Auch das Gebäude der ehemaligen Amtsverwaltung an der Königstraße 5 soll langfristig in die Betrachtung einbezogen werden. Das Gebäude wird derzeit ebenfalls als Flüchtlingsunterkunft genutzt; diese Nutzung läuft voraussichtlich 2028 aus; der Anbau im rückwärtigen Grundstücksbereich ist nicht im Eigentum der Gemeinde und ein Erwerb kann frühestens Ende 2033 erfolgen. Zu prüfen ist, ob dort künftig die zentrale Stelle der Bauhofverwaltung untergebracht werden kann.

Alternativ oder ergänzend sind auch Nutzungen wie ein Informationszentrum, ein Quartiershaus oder weitere gemeinwohlorientierte Angebote denkbar. Die konkreten Nutzungsmöglichkeiten sind im weiteren Verfahren zu prüfen und mit dem baulichen Zustand, dem Raumbedarf der Gemeinde, der Wirtschaftlichkeit sowie der städtebaulichen Einbindung abzugleichen.

MASSNAHMENPAKET 10: NACHNUTZUNG UND AKTIVIERUNG MARKANTER BESTANDSGEBÄUDE

MÖGLICHER LEISTUNGSUMFANG / UNTERMASSENNAHMEN

1. PLANUNG UND VORBEREITUNG

- Erarbeitung von Nutzungskonzepten für die einzelnen Gebäude
- Untersuchung von Sanierungsbedarf, Brandschutz, Barrierefreiheit und Wirtschaftlichkeit
- Prüfung notwendiger Umbau- und Anpassungsmaßnahmen je Gebäude
- Abstimmung mit Gemeinde, Eigentümerinnen und Eigentümern, Trägern, Nutzenden und ggf. sozialen Einrichtungen
- Klärung möglicher Betreiber- bzw. Trägermodelle für neue oder erweiterte Nutzungen

2. ANGELNHALLE (PRIVAT)

- Abstimmung mit der Eigentümerin und den bisherigen Nutzenden
- Berücksichtigung denkmalpflegerischer Anforderungen sowie möglicher Lärm- und Nutzungskonflikte mit der Umgebung
- Stärkere Aktivierung der Angelnhalle für Ausstellungen, Veranstaltungen, Märkte, kulturelle Formate und private Nutzungen
- Erhalt bestehender Funktionen und bedarfsgerechte Ergänzung weiterer Nutzungen
- Verbesserung der Nutzbarkeit und Ausstattung, soweit erforderlich und mit den bestehenden Nutzungen vereinbar

3. EHEMALIGE BRARUP-SCHULE (ÖFFENTLICH)

- Entwicklung einer Nachnutzung nach Auslaufen der Nutzung als Flüchtlingsunterkunft
- Prüfung von Sonderwohnen, gemeinschaftlichen Wohnformen oder sozialen Nutzungen
- Untersuchung des baulichen Zustands sowie der Anforderungen an Sanierung, Brandschutz und Barrierefreiheit
- Prüfung notwendiger Umbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen
- Klärung eines geeigneten Trägers bzw. Betreibers für die künftige Nutzung
- Berücksichtigung der besonderen Architektur und prägenden Gebäudemerkmale

4. EHEMALIGES AMT / BAUHOFFVERWALTUNG (ÖFFENTLICH)

- Prüfung einer Verlagerung der Bauhofverwaltung in das ehemalige Amt
- Untersuchung der räumlichen, organisatorischen und baulichen Eignung des Gebäudes
- Prüfung notwendiger Sanierungs-, Umbau- und Anpassungsmaßnahmen
- Nachnutzung des heutigen Gebäudes der Bauhofverwaltung für Wohnen, sofern eine Verlagerung möglich ist
- Alternativ oder ergänzend: Entwicklung als Informationszentrum, Quartiershaus oder gemeinwohlorientierter Standort
- Klärung von Trägerschaft, Betrieb, Finanzierung und langfristiger Unterhaltung

ABHÄNGIGKEIT:

Die Umsetzung ist abhängig von den bestehenden Nutzungen, dem baulichen Zustand der Gebäude, den Anforderungen an Brandschutz und Barrierefreiheit sowie der Wirtschaftlichkeit möglicher Nachnutzungen. Bei der ehemaligen Brarup-Schule und dem ehemaligen Amtsgebäude sind insbesondere das Auslaufen der aktuellen Nutzung als Flüchtlingsunterkunft zu berücksichtigen. Beim ehemaligen Amt hängt die Entwicklung ferner davon ab, ob eine Verlagerung der Bauhofverwaltung organisatorisch und räumlich möglich ist.



Süderbrarup (Q: s+w plus)

7.4 UMSETZUNGSSTRATEGIE

Die Umsetzung des Rahmenplans ist als langfristiger Entwicklungsprozess zu verstehen. Nicht alle Maßnahmen, die in den Maßnahmensteckbriefen konkret mit Prioritäten und Abhängigkeiten aufgerufen werden, können oder sollen gleichzeitig umgesetzt werden. Einige Projekte können kurzfristig vorbereitet oder sichtbar begonnen werden, andere benötigen zunächst

Flächenklärungen, Fachplanungen, Abstimmungen mit Dritten oder eine gesicherte Finanzierung. Entscheidend ist deshalb eine abgestimmte Reihenfolge, bei der kurzfristige Verbesserungen, die Qualifizierung der Schlüsselräume und langfristige Strukturveränderungen aufeinander aufbauen. Dies bietet folgende Zusammenfassung in der zeitlichen Entwicklungslogik.

ZEITLICHE ENTWICKLUNGSLOGIK

STUFE 1: VORAUSSETZUNGEN SCHAFFEN UND ENTWICKLUNG SICHTBAR BEGINNEN, ETWA 2026/2027 BIS 2032

In der ersten Phase stehen die Vorbereitung zentraler Projekte und erste sichtbare Verbesserungen im Vordergrund. Dazu gehören politische Beschlüsse, Förderanmeldungen, Machbarkeitsstudien, Nutzungskonzepte, technische Bestandsaufnahmen sowie Abstimmungen mit Eigentümerinnen und Eigentümern, Fachbehörden und weiteren Beteiligten. Gleichzeitig sollen kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zeigen, dass die Entwicklung des Ortszentrums beginnt. Hierzu zählen etwa temporäre Nutzungen im Bereich der neuen Mitte, erste Verbesserungen an Bürgerpark und Bahnhof, Maßnahmen zur Orientierung und Wegweisung sowie kleinere Aufwertungen entlang wichtiger Wege.

STUFE 2: SCHLÜSSELRÄUME QUALIFIZIEREN UND UMSETZEN, ETWA 2030 BIS 2037

In der zweiten Phase liegt der Schwerpunkt auf den räumlich besonders wirksamen Projekten. Neue Mitte, Bahnhofsumfeld und Bürgerpark sollen schrittweise vertieft geplant und umgesetzt werden. Parallel können erste Abschnitte der Große Straße qualifiziert sowie weitere notwendige Straßen-, Kanal- und Querungsmaßnahmen miteinander verbunden werden. Auch tragfähige Nachnutzungen prägender Gebäude und erste private Innenentwicklungsprojekte können in dieser Phase angestoßen werden. Ziel ist es, das räumliche Grundgerüst des Rahmenplans zunehmend im Ortsbild erkennbar zu machen.

STUFE 3: LANGFRISTIGE STRUKTURVERÄNDERUNGEN ERMÖGLICHEN, ETWA 2035 BIS 2040

Langfristig rücken größere Innenentwicklungsflächen, Nutzungswandel und komplexere Grundstücksentwicklungen in den Vordergrund. Dazu gehören unter anderem Bereiche an der Große Straße, Angelnstraße und Bismarckstraße, Flächen östlich der Gleise, Südertoft Ost sowie weitere Bahnflächen. Auch eine Prüfung der möglichen Erweiterung des Bürgerparks und langfristige Nachnutzungen markanter Gebäude fallen in diesen Zeitraum.

Die Stufen sind dabei nicht als starre Abfolge zu verstehen. Einzelne Projekte können früher beginnen oder länger dauern. Wichtig ist, langfristige Entwicklungsmöglichkeiten frühzeitig zu sichern und mit den Zielen des Rahmenplans abzustimmen.

VOM MASSNAHMENPAKET ZUM UMSETZUNGSREIFEN PROJEKT

Die Maßnahmensteckbriefe bilden den Ausgangspunkt für die weitere Projektentwicklung. Für jedes priorisierte Vorhaben sollte zunächst geklärt werden, welcher konkrete nächste Schritt erforderlich ist. Je nach Maßnahme kann dies eine Flächenklärung, Machbarkeitsstudie, technische Untersuchung, Aufgabenstellung für ein Qualifizierungsverfahren oder ein Nutzungskonzept sein. Darauf folgen politische Grundsatzentscheidungen, vertiefende Fach- und Objektplanungen, Kosten- und Finanzierungsprüfungen sowie gegebenenfalls Förderanträge und Genehmigungsverfahren. Erst auf dieser Grundlage kann die Umsetzung vorbereitet werden. Dabei sind aktuelle Umsetzungsinstrumente des Bau- und Planungsrechts, wie z.B. der Bauturbo, zu prüfen und anzuwenden.

Das Prozessschema sollte diesen Weg vom Rahmenplan bis zur Realisierung übersichtlich darstellen und zugleich deutlich machen, dass die einzelnen Projekte je nach Ausgangslage an unterschiedlichen Stellen in diesen Prozess einsteigen. Je nach Maßnahme können einzelne Schritte zusammengefasst, parallel bearbeitet oder in anderer Reihenfolge erforderlich werden.

ABHÄNGIGKEITEN UND GÜNSTIGE UMSETZUNGSFENSTER NUTZEN

Viele Maßnahmen stehen miteinander in Verbindung. Solche Abhängigkeiten sollten frühzeitig berücksichtigt werden, damit Planungsschritte sinnvoll gebündelt werden können. So können Straßen- und Kanalsanierungen mit Verbesserungen für Barrierefreiheit, Begrünung und Beleuchtung verbunden werden. Veränderungen am Bahnhof hängen teilweise von der Neuordnung der Stellplätze und der Entwicklung westlicher Bahnflächen ab. Bei Bestandsgebäuden sollte vor größeren Investitionen eine tragfähige Nutzungsperspektive geklärt sein.

Wo ohnehin bauliche oder technische Eingriffe anstehen, sollten deshalb möglichst mehrere Ziele des Rahmenplans gemeinsam verfolgt werden. So lassen sich wiederholte Eingriffe vermeiden und öffentliche Mittel gezielter einsetzen.

ÖFFENTLICHE UND PRIVATE ENTWICKLUNG ZUSAMMENDENKEN

Ein Teil der Schlüsselprojekte betrifft öffentliche Räume und Infrastruktur und kann unmittelbar durch die

Rahmenplan und Vorbereitung



Qualifizierung und Entscheidung



Finanzierung und Umsetzung



Prozessschema der Umsetzungsstrategie (Q: s+w plus)

Gemeinde vorbereitet werden. Viele Innenentwicklungsflächen und Bestandsgebäude befinden sich jedoch in privatem Eigentum. Für die Umsetzung des Rahmenplans ist daher ein kontinuierlicher Dialog mit Eigentümerinnen und Eigentümern sowie potenziellen Investierenden wichtig.

Die Gemeinde kann private Entwicklungen durch klare räumliche Zielvorstellungen, frühzeitige Beratung und gezielte öffentliche Investitionen unterstützen. Der Städtebauliche Rahmenplan bietet dafür die gemeinsam abgestimmte Leitlinie. Besonders an strategisch wichtigen Standorten sollte geprüft werden, welche planungsrechtlichen, förderbezogenen oder gegebenenfalls grundstückspolitischen Instrumente für die weitere Entwicklung erforderlich sind.

AKTEURE UND ZUSTÄNDIGKEITEN

Die Umsetzung des Rahmenplans erfordert je nach Maßnahme unterschiedliche Akteure. Gemeinde, Amt und Sanierungsträger übernehmen dabei vor allem die Steuerung, Koordination und Vorbereitung öffentlicher Projekte. Bei verkehrlichen, technischen oder infrastrukturellen Maßnahmen sind frühzeitig die jeweils zuständigen Fachbehörden und Infrastrukturträger einzubinden. Für Innenentwicklung, Gebäudenachnutzung und größere private Entwicklungsflächen sind Eigentümerinnen und Eigentümer, Gewerbetreibende sowie potenzielle Investierende zentrale Partner. Entscheidend ist, Zuständigkeiten und Mitwirkungsbedarfe für jedes Projekt frühzeitig zu klären und die erforderlichen Abstimmungen parallel zur fachlichen Planung zu führen.

FINANZIERUNG UND FÖRDERUNG VORBEREITEN

Die Maßnahmen- und Kostenübersicht sollte regelmäßig fortgeschrieben und mit der Haushalts- und Förderplanung der Gemeinde verknüpft werden. Projekte sollten frühzeitig darauf geprüft werden, welche Fördermöglichkeiten bestehen und welche Planungsreife dafür erforderlich ist. Bei größeren Vorhaben kann eine Umsetzung in Bauabschnitten sinnvoll sein.

Die Förderfähigkeit allein sollte jedoch nicht über die Priorität eines Projektes entscheiden. Maßgeblich bleiben seine Bedeutung für das Gesamtkonzept, die Umsetzungsreife, bestehende Abhängigkeiten und die verfügbaren finanziellen Mittel.

UMSETZUNG ÜBERPRÜFEN UND RAHMENPLAN FORTSCHREIBEN

Der Rahmenplan ist auf einen längeren Zeitraum angelegt und muss deshalb an veränderte Rahmenbedingungen angepasst werden können. Sinnvoll ist eine regelmäßige Überprüfung des Projektstands und eine Fortschreibung der Maßnahmen- und Kostenübersicht. Dabei sollte betrachtet werden, welche Maßnahmen vorbereitet oder umgesetzt wurden, wo neue Entwicklungsmöglichkeiten entstanden sind und ob Prioritäten angepasst werden müssen.

So bleibt der Rahmenplan ein dauerhaft nutzbares Arbeitsinstrument und kann auch bei veränderten finanziellen, technischen oder eigentumsbezogenen Rahmenbedingungen seine Funktion als gemeinsamer Orientierungsrahmen für die Entwicklung des Ortszentrums erfüllen.

8 FAZIT

Süderbrarup verfügt als Unterzentrum bereits über wichtige zentrale Funktionen und mehrere prägende Orte, die für den Alltag der Gemeinde und ihres Umlandes von besonderer Bedeutung sind. Bahnhof, Große Straße und Süder-Center, Marktplatz, öffentliche Einrichtungen und Bürgerpark liegen in vergleichsweise kurzen Entfernungen zueinander und bilden gemeinsam das räumliche Potenzial des Ortszentrums. Bislang werden diese Bereiche jedoch nur eingeschränkt als zusammenhängende Ortsmitte wahrgenommen. Gleichzeitig fehlt gerade im zentralen Versorgungsbe- reich ein qualitätsvoller öffentlicher Ort, an dem Ver- sorgung, Aufenthalt und Begegnung unmittelbar zu- sammenkommen. Der Rahmenplan setzt deshalb an zwei Aufgaben gleichzeitig an: Er stärkt und verbindet die vorhandenen Orte und Funktionen und ergänzt das bestehende Gefüge mit der neuen Mitte am Südertoft um einen bislang fehlenden alltäglichen Aufenthalts- und Begegnungsort.

Die planerische Antwort besteht entsprechend nicht in der Ausbildung eines einzelnen Zentrums, das sämtliche Funktionen auf sich vereint. Vielmehr ent- wickelt der Rahmenplan ein zusammenhängendes Ortszentrum mit einer klaren räumlichen Arbeits- teilung. Die vier herausgearbeiteten Schlüsselräume übernehmen dafür unterschiedliche, sich ergänzende Aufgaben. Das Bahnhofsumfeld wird als Mobilitäts- drehscheibe, Ankunfts- und Orientierungsort weiter- entwickelt. Die neue Mitte am Südertoft schafft einen neuen Schwerpunkt für Alltag, Versorgung und Be- gegnung. Marktplatz und östliches Ortszentrum bilden mit ihren öffentlichen und ortsbildprägenden Gebäu- den einen multifunktionalen Bereich für Veranstal- tungen, gemeinschaftliche Nutzungen und langfris- tige Nachnutzungen. Der Bürgerpark übernimmt als größter zusammenhängender Grünraum die Funktion eines generationenübergreifenden Erholungs-, Bewe- gungs- und Begegnungsortes. Diese Aufgabenteilung ermöglicht es, unterschiedliche Anforderungen räum- lich sinnvoll zu ordnen, anstatt an jedem Ort dieselben Nutzungen und Qualitäten zu schaffen.

Verbunden werden die Schlüsselräume durch ein ge- meinsames räumliches Gerüst. Die Große Straße bleibt dabei zentrale Adresse und wichtigste Versorgungs-

achse des Ortszentrums. Ihre Bedeutung als Bundes- straße, Geschäftsstraße und öffentlicher Raum führt auch zukünftig zu unterschiedlichen Ansprüchen, die nicht vollständig aufgelöst werden können. Ziel ist da- her eine schrittweise Verbesserung von Verkehrssi- cherheit, Querbarkeit und Aufenthaltsqualität, ohne die Erreichbarkeit des Ortszentrums und seiner gewerb- lichen Nutzungen zu schwächen. Ergänzend verbindet der Loop die zentralen Orte über vorhandene Straßen und Wege miteinander. Sichere Querungen, barriere- arme Verbindungen, Begrünung, Beleuchtung und eine bessere Orientierung sollen dazu beitragen, die kurzen Entfernungen in Süderbrarup künftig stärker als Quali- tät des Ortszentrums erlebbar zu machen. Bestehende und neue Grün- und Freiräume ergänzen dieses Ge- rüst und führen freiräumliche Qualitäten stärker bis in die bislang stark versiegelte Mitte hinein.

Eine besondere Bedeutung kommt dabei der neuen Mitte und dem Bürgerpark zu. Beide Räume können einen unmittelbar wahrnehmbaren Mehrwert für die Bevölkerung schaffen und wesentliche Ziele des Rah- menplans sichtbar zusammenführen. Die neue Mit- te soll einen zentral gelegenen, begrünten und ohne Konsumzwang nutzbaren Alltagsort schaffen, der die zentralen Versorgungsachsen Große Straße und Sü- der-Center als Gelenk räumlich stärker miteinander verbindet. Der Bürgerpark bildet dazu das freiräum- liche Gegenstück: einen größeren Grünraum der mit einer Qualifizierung mehr Möglichkeiten für Erholung, Naturerleben, Spiel, Bewegung und gemeinschaftliche Nutzung für die Nutzerinnen und Nutzer bietet. Beide Projekte richten sich an unterschiedliche Alters- und Nutzergruppen und verbinden Aufenthaltsqualität mit Barrierefreiheit, sozialer Teilhabe und Klimaanpas- sung. Ihre Weiterentwicklung kann deshalb in beson- derer Weise sichtbar machen, welchen konkreten Bei- trag die städtebauliche Sanierung zur Lebensqualität im Ortszentrum leisten kann. Marktplatz und Bahnhof ergänzen dieses Angebot mit jeweils eigenständigen Funktionen und sollen bewusst nicht in Konkurrenz zu diesen beiden Räumen treten.

Die Stärkung des Ortszentrums beschränkt sich je- doch nicht auf den öffentlichen Raum. Ebenso wichtig ist der Umgang mit dem baulichen Bestand und den

vorhandenen Entwicklungsreserven. Funktionierende Versorgungs- und Wohnnutzungen sollen gesichert, prägende Gebäude als Identitätsträger erhalten und für tragfähige Nutzungen weiterentwickelt werden. Leerstände, untergenutzte Grundstücke, tiefe Blockbereiche und perspektivisch freiwerdende öffentliche Gebäude eröffnen zugleich Möglichkeiten für Innenentwicklung und Nutzungswandel. Dabei geht es nicht um Nachverdichtung um ihrer selbst willen. Neue Bebauung, Wohnen, Dienstleistungen, gemeinschaftliche oder soziale Nutzungen, Erschließung und Freiraum sollen jeweils standortbezogen zusammengeführt werden. Öffentliche Investitionen können dafür ein verlässliches räumliches Gerüst schaffen und zugleich Anreize für private Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Investierende setzen. Der Rahmenplan formuliert hierfür Entwicklungsprinzipien, die auch bei Vorhaben Orientierung geben können, die heute noch nicht konkret absehbar sind.

Zur Qualität des Ortszentrums gehört zugleich seine spezifische örtliche Identität. Bahnhof und Angelter Dampfeisenbahn, Große Straße, Marktplatz und Brarup-Markt, prägende Gebäude, historische Wege sowie der landschaftliche Bezug zum Thorsberger Moor erzählen unterschiedliche Teile der Ortsgeschichte. Diese Bezüge sollen bei der weiteren Entwicklung sichtbar bleiben und stärker miteinander verbunden werden. Tourismus und Naherholung werden dabei nicht als eigenständige Sonderfunktionen betrachtet. Sie knüpfen vielmehr an Mobilität, Orientierung, Ortsgeschichte, Gastronomie, Aufenthalt und Freiraum an und können so zugleich für Gäste und für die örtliche Bevölkerung einen Mehrwert schaffen.

Der Rahmenplan ist das Ergebnis eines Planungs- und Abwägungsprozesses, in den Politik, Verwaltung, Fachakteure, Eigentümerinnen und Eigentümer, Gewerbetreibende und Öffentlichkeit einbezogen wurden. Die Rückmeldungen haben insbesondere den Wunsch nach mehr Aufenthaltsqualität und Begrünung, sicheren Fuß- und Radwegen, einer besseren Querbarkeit, vielfältig nutzbaren öffentlichen Räumen sowie einer stärkeren Identifikation mit dem Ortszentrum bestätigt. Die eingebrachten Hinweise wurden dabei nicht als ungewichteter Wunschkatalog übernommen. Sie wur-

den mit den Sanierungszielen, dem räumlichen Leitbild sowie Fragen der Umsetzbarkeit, Grundstücksverfügbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Klimaverträglichkeit und Barrierefreiheit abgeglichen. Der Rahmenplan ist damit nicht die Summe einzelner Interessen, sondern das Ergebnis ihrer fachlichen und räumlichen Zusammenführung.

Die weitere Entwicklung des Ortszentrums wird schrittweise erfolgen. Nicht alle Maßnahmen können oder sollen gleichzeitig umgesetzt werden, und nicht für jedes Vorhaben sind Finanzierung, Grundstücksfragen oder technische Rahmenbedingungen bereits abschließend geklärt. Kurzfristig vorbereitbare und sichtbare Verbesserungen sollen deshalb mit der vertieften Planung der Schlüsselräume und langfristigen Strukturveränderungen verbunden werden. Neue Mitte, Bürgerpark und Bahnhofsumfeld benötigen weitere planerische Qualifizierung; Maßnahmen an der Große Straße und der technischen Infrastruktur sind mit den zuständigen Fachstellen abzustimmen. Für größere Innenentwicklungsflächen und die Nachnutzung prägender Gebäude sind teilweise längere Entwicklungszeiträume und die Mitwirkung privater oder weiterer öffentlicher Akteure erforderlich. Günstige Umsetzungsfenster sollen genutzt werden, indem etwa Straßen- und Kanalerneuerungen mit Barrierefreiheit, Begrünung, Regenwassermanagement oder einer verbesserten Wegeführung verbunden werden.

Der Rahmenplan schafft hierfür einen belastbaren, zugleich aber fortschreibungsfähigen Orientierungsrahmen. Er ist keine Ausführungsplanung, schafft kein unmittelbares Baurecht und begründet weder eine automatische Förderzusage noch die Verpflichtung zur Umsetzung jeder dargestellten Maßnahme. Für die einzelnen Vorhaben bleiben weitere politische Beschlüsse, Flächenklärungen, Machbarkeitsstudien, Fach- und Objektplanungen, Kosten- und Finanzierungsprüfungen sowie gegebenenfalls Genehmigungs- und Bauleitplanverfahren erforderlich. Gleichzeitig liegt gerade darin die Funktion des Rahmenplans: Er schafft einen gemeinsamen Maßstab, anhand dessen einzelne Entscheidungen, neue Projektchancen und veränderte Rahmenbedingungen künftig eingeordnet werden können.

Mit dem Beschluss des Rahmenplans legt die Gemeinde damit nicht einen unveränderlichen Endzustand des Ortszentrums fest. Sie schafft vielmehr die Grundlage, um Prioritäten zu setzen, Förderanträge und vertiefende Planungen vorzubereiten und gegenüber öffentlichen wie privaten Partnern verlässlich handeln zu können. Entscheidend für die kommenden Jahre wird sein, die angestoßenen Projekte kontinuierlich weiterzuentwickeln, öffentliche und private Investitionen aufeinander abzustimmen und die Maßnahmen- und Kostenübersicht regelmäßig zu überprüfen. Wenn kurzfristig sichtbare Verbesserungen mit den langfristigen Entwicklungszielen verbunden werden, kann sich das Ortszentrum schrittweise zu einem stärker vernetzten, nutzungsgemischten, klimaangepassten und gut zugänglichen Mittelpunkt weiterentwickeln. Der Rahmenplan gibt dafür die gemeinsame räumliche Richtung vor.

