



Abschlussbericht

Zur Städtebauförderungsmaßnahme gemäß K StBauFR M-V



Gemeinde: Boizenburg/Elbe

Gesamtmaßnahme: „Historischer Stadtkern“

Sanierungsträger: BIG Städtebau GmbH

2. Dezember 2019

Die städtebauliche Gesamtmaßnahme „Historischer Stadtkern“ wurde im Rahmen des Programms „Städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen“ und des Landesprogrammes M-V der Städtebauförderung gefördert.

Gefördert durch:



Boizenburg/Elbe

Aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

Impressum

Herausgeber:

Stadt Boizenburg/Elbe, Dezember 2019

Gesamtkoordinierung:

BIG Städtebau GmbH, treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Boizenburg

Redaktionelle Bearbeitung:

Stadt Boizenburg/Elbe: Frau Cerstin Schiller

BIG Städtebau: Dr. Peter Lack

Rahmenplaner: Michael Schweizer, Architektur- und Planungsbüro Schweizer, Berlin

Abbildungsnachweis:

BIG Städtebau GmbH, Michael Schweizer, C. Schiller, ASK, Wikipedia

Titelfoto: Luftbildaufnahme von 2009

Inhalt

1. Rechtsgrundlagen	4
2. Städtebauliche Missstände, Sanierungserfordernis	6
3. Ziele der Gesamtmaßnahme	15
4. Schwerpunkte der Sanierungsdurchführung	18
5. Investitionsvolumen und Baukosten	19
6. Städtebauliche Ergebnisse und Wirkungen	20
7. Abrechnung des Programms „Sanierung und Entwicklung“	41
8. Auswirkungen der Förderung auf die privaten Investitionen	45
9. Einschätzung des Zielerreichungsgrades	46
10. Bestätigung der Gemeinde, dass eine programmscharfe Abrechnung nicht möglich ist	48
11. Quellen	49

1. Rechtsgrundlagen

Vorbereitende Untersuchungen

Das Gebiet "Historischer Stadtkern" der Stadt Boizenburg/Elbe wurde als städtebauliches Problemgebiet ermittelt. Die Stadtvertretung hat deshalb zur Prüfung der Sanierungsbedürftigkeit in ihrer Sitzung vom 04.07.1990 die Durchführung vorbereitender Untersuchungen nach § 141 Abs. 3 BauGB beschlossen. Die Veröffentlichung des Berichtes zu den vorbereitenden Untersuchungen erfolgte am 29.04.1999.

Erhaltungssatzung

Die Stadtvertreterversammlung hat in ihrer Sitzung vom 25.04.1991 für das künftige Sanierungsgebiet eine Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB beschlossen. Die Erhaltungssatzung wurde mit Datum vom 28.05.1991 rechtskräftig.

Die Stadtvertreterversammlung hat in ihrer Sitzung vom 15.03.2001 für das künftige Sanierungsgebiet die Erste Satzung zur Veränderung der Erhaltungssatzung beschlossen. Die Erste Satzung zur Veränderung der Erhaltungssatzung wurde mit Datum vom 17.05.2001 rechtskräftig. Mit ihrer Veröffentlichung trat die Erhaltungssatzung rückwirkend zum 28.05.1991 in Kraft.

Sanierungssatzung

Die Sanierungssatzung über die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebietes „Historischer Stadtkern“ wurde von der Stadtvertreterversammlung am 11.02.1999 beschlossen. Die Sanierungsmaßnahme wurde unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156 BauGB durchgeführt. Mit ihrer Veröffentlichung trat die Sanierungssatzung rückwirkend zum 08.12.1993 in Kraft.

Die Satzung zur Ersten Änderung der Satzung über die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes 'Historischer Stadtkern' wurde von der Stadtvertreterversammlung am 25.10.2001 beschlossen und am 14.02.2002 rechtskräftig.

Städtebaulicher Rahmenplan 1. Fassung

Der Städtebauliche Rahmenplan in der 1. Fassung wurde im Zeitraum 1992/93 mit Endbericht vom Juni 1993 bearbeitet und am 02.09.1993 von der Stadtvertretung beschlossen. Es wurden eine Bürgerbeteiligung durchgeführt und die Planung veröffentlicht.

Städtebaulicher Rahmenplan Fortschreibung

Die Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes wurde im Zeitraum 2008 bis 2009 bearbeitet und am 14.05.2009 von der Stadtvertretung beschlossen. Es wurden eine Bürgerbeteiligung durchgeführt und die Planung veröffentlicht.

Werbeanlagensatzung

Die Stadtvertreterversammlung hat in ihrer Sitzung vom 13.11.1997 und 23.04.1998 die Werbeanlagensatzung beschlossen.

Die Werbeanlagensatzung wurde am 20.08.1998 rechtskräftig.

Stadtbildplanung

Die Stadtvertreterversammlung hat die Stadtbildplanung im Endbericht vom August 1993 beschlossen.

Denkmalpflegerische Zielstellung

Die Stadtvertreterversammlung hat die Denkmalpflegerische Zielstellung in der Endfassung von 1995 beschlossen.

Gestaltungsfibel Altendorf

Die Stadtvertreterversammlung hat die Gestaltungsfibel Altendorf in der Endfassung vom Juli 1994 beschlossen.

Teillandschaftsplan

Die Stadtvertreterversammlung hat den Teillandschaftsplan im Endbericht vom Mai 1993 beschlossen.

Bebauungsplan Nr. 25.1.1 „Wohngebiet Hafenplatz“

Die Stadtvertreterversammlung hat in ihrer Sitzung vom 06.07.2006 den Bebauungsplan 25.1.1 „Wohngebiet Hafenplatz“ beschlossen. Der Bebauungsplan wurde am 13.07.2006 rechtskräftig.

Bebauungsplan Nr. 25.1.2 „Ostufer Klingbergstraße“

Die Stadtvertreterversammlung hat in ihrer Sitzung vom 06.07.2006 den Bebauungsplan 25.1.2 „Ostufer Klingbergstraße“ beschlossen. Der Bebauungsplan wurde am 13.07.2006 rechtskräftig.

2. Städtebauliche Missstände, Sanierungserfordernis

2.1. Lage der Stadt und Entstehungsgeschichte

Boizenburg/Elbe ist eine im Landkreis Ludwigslust gelegene amtsfreie Stadt, zu deren administrativem Stadtgebiet neun weitere Ortsteile gehören.

Die Stadt Boizenburg/Elbe besitzt bei einer Fläche von ungefähr 47 km² eine Einwohnerzahl von 11.501 Einwohnern (Stand Mai 2019). Ungefähr 1.200 Einwohner der Stadt leben in der historischen Altstadt (Sanierungsgebiet).

Die Stadt Boizenburg/Elbe liegt im äußersten Westen des Landes Mecklenburg-Vorpommern, an der Grenze zu Niedersachsen und Schleswig-Holstein. Die Entfernung zu Hamburg beträgt rund 60 km, die Landeshauptstadt Schwerin liegt ungefähr 75 km entfernt.

Die Entstehung und Entwicklung der historischen städtischen Siedlung wird wesentlich durch ihre Nähe zu Elbe, Sude und Boize bestimmt sowie durch einen historischen Fernhandelsweg zwischen Harz und Ostseeraum, der bei Gothmann die Elbe und im späteren Stadtgebiet die Boize durchfurtete.

Der erste Siedlungspunkt war vermutlich eine Niederungsburg im heutigen Fürstengarten nahe der Boizefurt (erste Erwähnung als territorio boyceneburg 1171). Im 12. Jahrhundert diente die Burg als Zollstelle für den Salzhandel im Ostseeraum. Südöstlich der Burg, im Bereich des heutigen Siedlungsteiles Altendorf, entstand eine erste Siedlung. Im selben Zeitraum wurde auf dem Bollenberg eine Befestigung, das castrum wortmunde, errichtet, das um 1200 zerstört wurde.

Anfang des 13. Jahrhunderts existierte schon eine Kaufmannskolonie zwischen dem Kirchhof der in dieser Zeit erbauten Marienkirche und dem Fürstengarten. 1158 wurde das Territorium Boizenburg erstmals urkundlich erwähnt, ab 1241 verwaltete sich die Kaufmannskolonie bereits selbst, 1267 erhielt die frühe Siedlung Stadtrecht.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt wurde wesentlich durch den Salzhandel zwischen Lüneburg und dem Ostseeraum bestimmt. Die Siedlung Boizenburg war Zollstelle, Umschlagplatz und Zwischenlager. Der Umschlag von Salz vom Wasser- auf den Landweg lässt frühe historische Anfänge des heutigen Hafens vermuten.

Die 1826 eröffnete Hamburg-Berliner Chaussee (heutige B 5) und die 1846 eröffnete Bahnlinie Berlin-Hamburg, förderten die neuzeitliche wirtschaftliche Entwicklung der Stadt, obwohl der Hafen erst 1890 durch eine Nebenstrecke (Hafenbahn) an das Bahnnetz angeschlossen wurde.

Die 1793 gegründete Bootswerft, die ab 1852 zu einem Industriebetrieb wurde, brachte der Wirtschaft der ehemals spätmittelalterlichen Handels- und Handwerkerstadt den Beginn einer industriellen Entwicklung. 1902 erfolgte die Gründung des Fliesenwerkes.

Nach der deutschen Teilung wurde Boizenburg eine isolierte Grenzstadt. Nach der Grenzschießung 1961 lag die Stadt bis 1970 im Sperrgebiet. Auch danach verhinderte die Grenznähe die naheliegende touristische Entwicklung. Ab 1973 war die Elbe-Werft, wie sie nach ihrer Verstaatlichung hieß, im Zuge der Auflage eines großen Schiffbauprogramms für Binnenfahrgastschiffe deutlich erweitert worden.

Nach 1990 entstand ein großes Gewerbegebiet am östlichen Stadtrand. Die Elbe-Werft musste 1997 ihre Produktion einstellen. Im Jahre 2001 begann der Neubau des Hafens und die Neuordnung des gesamten Hafenareals.

2.2. Sanierungsgebiet „Altstadt“, Altstadtgrundriss

Das Sanierungsgebiet 'Historischer Stadtkern' umfasst die historische Altstadt und das Hafenareal der Stadt Boizenburg mit einer Gesamtfläche von rund 30,2 ha.

Das bemerkenswert prägnante und geschlossene Stadtbild der Altstadt resultiert aus dem vollständig erhaltenen und klar abgegrenzten Stadtgrundriss mit fast lückenloser historischer Bebauung und den die Altstadt umschließenden Wallanlagen und Gewässerläufen.

Bei einem verheerenden Stadtbrand im Jahre 1709 wurden bis auf westliche Randlagen der Stadt ein Großteil der Gebäude zerstört. Bis zum Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Stadt wiederaufgebaut, erst mit Fachwerkgebäuden, später mit verputzten oder ziegelsichtigen Massivbauten.



Abbildung 2 | **Luftbild von 2000 mit Werftanlagen**

Vor der Wiederbebauung wurde der Stadtgrund in weiten Teilen neu parzelliert, sodass einer Kolonialstadt ähnliche regelmäßige Quartiere entstanden. Das Straßensystem, in dem die großen Plätze um Marienkirche und Rathaus dominieren, ist dadurch, für vormals spätmittelalterliche Stadtgrundrisse untypisch, in Haupt- und Nebenstraßen sowie Gassen (Twieten) gegliedert. Das Stadtbild wird seitdem wesentlich durch spätbarocke und klassizistische Fassaden geprägt.

Der Bereich des Hafens ist aber erst seit 2001, nach der endgültigen Schließung der Elbe-Werft 1997, Bestandteil des Sanierungsgebietes geworden (Vergl. Seite 4 und Strichline in Abb. 3).

Das Sanierungsgebiet umfasst damit die historische Altstadt, die historischen Wallanlagen und Gräben, die historischen Siedlungsteile der Erstbesiedlung wie Altendorf und den Fürstengarten

und letztlich den Bereich des Hafens, dessen umfassende Neugestaltung und baulich-räumliche Integration in die Altstadtanlage, ursächlich eine Hochwasserschutzmaßnahme darstellte und zu einer umfassenden Stadtgestaltungsmaßnahme entwickelt wurde.

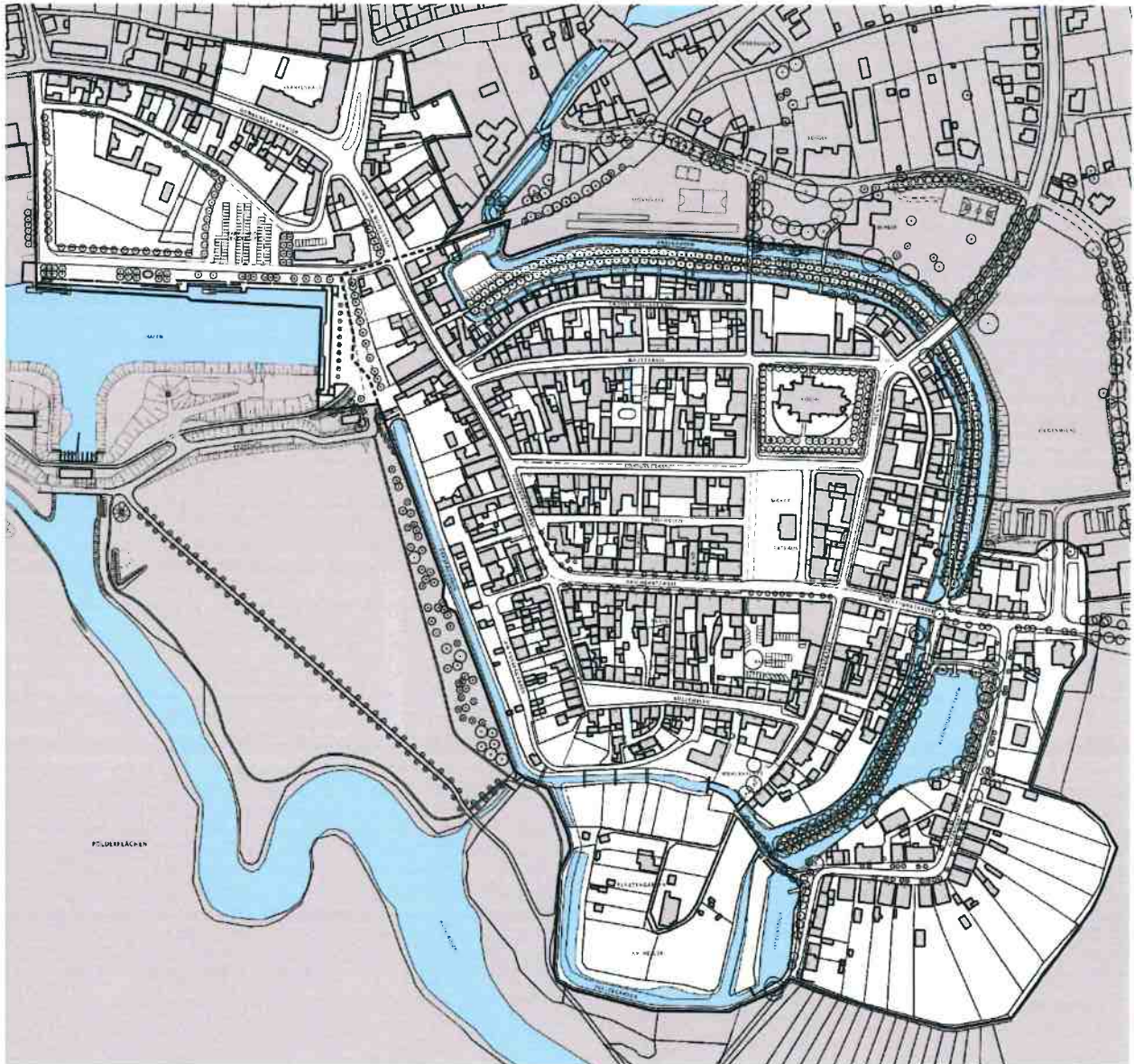


Abbildung 3 | Grundriss des historischen Ortskerns mit Darstellung des Sanierungsgebietes

2.3. Städtebauliche Situation zu Beginn der Sanierungsmaßnahme

Im Jahre 1991, also vor Beginn der Stadtsanierung, besaß die Stadt Boizenburg/Elbe das Erscheinungsbild und die Nutzungsstruktur des Großteils der Klein- und Mittelstädte der DDR. Das Stadtbild der Altstadt war aber nicht wie in vielen anderen vergleichbaren Städten durch die Bebauung um 1900 geprägt, sondern durch die großflächige spätbarocke Neubebauung nach dem großen Stadtbrand von 1709. Der weitaus größte Teil aller Wohnhäuser sowie Wohn- und Geschäftshäuser stammt aus der relativ kurzen Zeitspanne, in der die Stadt nach dem Brand wiederaufgebaut wurde. Der Altstadtbereich um die Klingbergstraße und den Bollenberg herum war vom Brand weitestgehend verschont geblieben. Hier befinden sich die ältesten Gebäude der Altstadt und ein Großteil dieser mehrheitlich im 17. Jahrhundert entstandenen Bebauung, überwiegend aus Fachwerk, war um 1990 noch vorhanden und konnte fast vollständig saniert werden.

Die Altstadt von Boizenburg besaß Anfang der 1990er Jahre noch das weitgehend intakte und erhaltene historische Raumgefüge der teilweise spätmittelalterlichen, aber wesentlich durch den Barock geprägten historischen Stadt. Die Baustruktur der Boizenburger Altstadt macht aufgrund der planmäßigen Neubebauung des 18. Jahrhunderts einen sehr geschlossenen Eindruck. Zur Geschlossenheit des baulichen Ensembles tragen auch die die Altstadt umschließenden Wallanlagen, Gräben und Wallwiesen bei sowie der Umstand, dass die Altstadt klar abgegrenzt im umgebenden Landschaftsraum liegt und sich nur im nördlichen Bereich die späteren Stadterweiterungen anschließen, allerdings auch hier getrennt durch die Wallanlagen und Wallwiesen.

Weder die Industrialisierung des 20. Jahrhunderts noch die mittelständige Gewerbeentwicklung des 19. und 20. Jahrhunderts haben zu schweren, irreversiblen Eingriffen in die historische Stadtstruktur und den baulichen Raum geführt.

Dem prinzipiell positiven Umstand, dass die historische Bebauungsstruktur weitestgehend erhalten und ein außerordentlich hoher historischer Gebäudebestand vorhanden war, stand der äußerst kritische Erhaltungszustand der Gebäude gegenüber. Das betraf ebenso den gesamten öffentlichen Raum der Altstadt. Bereits nach dem Denkmalschutzgesetz der DDR galt die Stadtmitte von Boizenburg als geschütztes Ensemble. Seit den 1980er Jahren aber begann in den Altstädten Ostdeutschlands, und dafür war die Situation in der Altstadt von Boizenburg ein gutes Beispiel, der Gesamterhaltungszustand der Gebäudesubstanz und des öffentlichen Raumes in Richtung eines Gesamtverlustes zu kippen. Der Beginn der Stadtsanierung Anfang der 1990er Jahre, und 1991 in Boizenburg, war daher ein aktuell dringliches Erfordernis.

2.4. Städtebauliche Missstände und Sanierungserfordernis

Stadtstruktur und öffentlicher Raum

Die historische Raumstruktur der Altstadt war, wie oben angeführt, vor Beginn der Sanierungstätigkeit noch weitestgehend intakt. Die historischen Baufluchten waren noch vorhanden. In zurückliegender Zeit fanden auch keine großen Eingriffe in einzelne Altstadtquartiere, zum Beispiel durch stadtbildstörende Straßenausbauten, statt.

Nicht mehr vollständig erhalten waren die zu den Wallanlagen gehörenden Wallwiesen, die teilweise bebaut worden waren bzw. auch nicht mehr nur als Grünflächen genutzt wurden (Ludwig-Reinhard-Schule an der Quöbbe, Schulsportanlagen nördlich des Wallgrabens, Einkaufsmarkt an der Quöbbe).

Aufgrund des schlechten Bauzustandes der Altstadtbebauung war die Erosion der Baustuktur absehbar bzw. hatte begonnen. Das zeigte sich nicht nur an einzelnen Bauten und Baulücken, sondern auch schon relativ großflächig entlang der Twieten in den im Barock angelegten Großquartieren der Altstadt sowie an verschiedenen Quartierkanten. Die meisten Baulücken gab es in den äußeren Straßen der Altstadt mit ihrer Durchmischung aus Wohnbauten und Wirtschaftsgebäuden, in der Großen Wallstraße, der Kleinen Wallstraße, der Baustraße und der Mühlenstraße. Empfindliche Baulücken gab es natürlich auch in den ältesten Altstadtbereichen, der Klingbergstraße und dem Bollenberg.

Die gesamten befestigten Flächen des öffentlichen Raumes, also alle Straßen und Plätze, waren desolat und aufgrund der Pflasterschäden und der überwiegend sehr schmalen Gehwege von äußerst geringer Aufenthaltsqualität.



Abbildung 4 | Städtebauliche Situation Bollenberg 1992



Abbildung 5 | Baulücke Königstraße-Klingbergstraße



Abbildung 6 | Baulücke in der II. Twiete



Abbildung 7 | Straßenraum Klingbergstraße 1993

Bauliche Mängel

Im Jahre 1991 wurden im Rahmen einer „Vorbereitenden Untersuchungen“ der Bauzustand und der Sanierungsaufwand der Hauptgebäude des Sanierungsgebietes eingeschätzt.

Zu den untersuchten Hauptgebäuden zählten Gebäude mit Wohn- und Geschäftsnutzung, Wirtschaftsgebäude sowie Gebäude mit öffentlicher und kultureller Nutzung. Das Betrachtungsgebiet umfasste damals die gesamte historische Altstadt, aber noch ohne das Hafenareal.

Die Untersuchung umfasste 335 aufgenommene Gebäude. Bei der Analyse zeigte sich, dass die überwiegende Anzahl der Bauschäden aber auf unterbliebene oder unzureichende Instandhaltung zurückzuführen war. Dementsprechend waren die Schadensbilder zumeist umfassend, also nicht auf einzelne Bauteile beschränkt und unterschieden sich nur in der Schwere der Schäden. Zudem zeigte sich, dass der allgemein schlechte Bauzustand Gebäude aus allen vertretenen Bauepochen betraf.

Von den 335 untersuchten Hauptgebäuden wurden lediglich 13 Gebäude als guterhalten eingestuft, 161 mit schweren Schäden, 80 Bauten als bestandsgefährdet.

Der Sanierungsaufwand der 335 erfassten Hauptgebäude stellte sich in Prozenten folgendermaßen dar:

▪ Sehr hoher Sanierungsbedarf mit Bestandsgefährdung	80	24 %
▪ Hoher Sanierungsbedarf mit schweren Schäden	161	48 %
▪ Mittlerer und geringer Sanierungsbedarf	81	24 %
▪ Keine Sanierung notwendig, Instandhaltung	13	4 %

Neben der Bauzustandsbewertung wurde eine denkmalpflegerische Bewertung vorgenommen (Denkmalpflegerische Zielstellung, Schlussbericht von 1995).

135 Gebäude (ohne Berücksichtigung ebenso eingestufte Nebengebäude) wurden als Einzeldenkmale eingestuft, das waren 40 % des Gesamtbestandes. Weitere 150 Gebäude wurden als bauliche Anlagen mit besonderer städtebaulicher Bedeutung eingestuft (45 % des Gesamtbestandes). Nach dieser Bewertung besaßen ungefähr 85 % aller Gebäude der Altstadt von Boizenburg eine außerordentliche Bedeutung für das historische Stadtbild.

In den Jahren 2008/2009 wurden erneut Begehungen für eine Bauzustandsanalyse durchgeführt, um zum einen den verbleibenden Sanierungsaufwand besser abschätzen zu können und zum anderen, um die Sanierungsproblemfälle genauer zu erfassen. 2001 war das Sanierungsgebiet um das Hafenareal erweitert worden (Zuwachs von 31 Wohn- und Geschäftshäusern, 25 Gebäudeabriss zwischen 1993 – 2009)

Bei nunmehr 341 untersuchten Gebäuden ergab sich folgendes Bild:

▪ Sanierte Gebäude	128	38 %
▪ Unsanierete Gebäude	191	56 %
▪ Neubauten nach 1991	22	6 %

Von den unsanierten Gebäuden besaßen noch 32 Gebäude, also 17 % dieser Kategorie oder 9 % des Gesamtbestandes, eine hohe bzw. sehr hohe Sanierungspriorität, waren also tendenziell bestandsgefährdet. Noch 9 Gebäude, also 5 % der unsanierten Bauten bzw. 3 % des Gesamtbestandes besaßen aufgrund unmittelbar drohender Bestandsgefährdung die höchste Sanierungspriorität.

Es handelte sich fast ausnahmslos um die ältesten Gebäude der Altstadt, die aufgrund hoher Baukosten bisher noch nicht saniert worden waren. Ein Schwerpunkt der Verteilung der Gebäude mit höchster Sanierungspriorität lag in der Klingbergstraße und in der Baustraße.



Abbildung 8 | Wohnhaus Baustraße 1991



Abbildung 9 | Rückseite Bollenberg 1991



Abbildung 10 | Baustraße 12 im Jahre 2009



Abbildung 11 | Klingbergstraße 47 im Jahre 2009

Verkehr

Die Verkehrssituation in der Altstadt von Boizenburg war bis Anfang der 1990er Jahre problematisch. Der historische Stadtkern wurde von der Bundesstraße 5, vormals Fernstraße 5, durchschnitten, die vor dem Bau der A 24 Hamburg-Berlin als Transitstrecke durch die DDR genutzt wurde. Bis zum Bau der Umgehungsstraße führte auch der regionale und überregionale Verkehr durch die Altstadt. Dazu kam der innerörtliche Durchgangsverkehr zwischen der nördlich der Altstadt gelegenen Stadterweiterung, der Werft, dem Fliesenwerk und dem Ortsteil Boizenburg-Bahnhof.

Die Verkehrsbelastung war insbesondere auf den Straßenachsen Hamburger Straße-Klingbergstraße-Reichenstraße-Markttorstraße sowie Stiftstraße-Kirchplatz-Mühlenstraße außerordentlich hoch und belastete auch den Marktplatz, der fast ausschließlich als Großparkplatz genutzt wurde.

Die übrigen Straßen, Gassen und Twieten hatten zwar eine geringere Verkehrsbelastung, dienten aber bei geringer Straßenbreite und entsprechend ihres Fahrbahnausbaus vorherrschend dem Fahrverkehr. Die aufgrund des Verkehrsaufkommens notwendigen Fahrbahnbreiten reduzierten die altstädtischen Gehwege und verhinderten eine für die gesamte Altstadtfläche ausgewogene Parkraumbewirtschaftung.



Abbildung 12 | Südliche Klingbergstraße 1991



Abbildung 13 | Reichenstraße 1991

Grün- und Freiflächen, Gewässer

Der historische Stadtkern Boizenburgs liegt auf einer Landzunge am südlichen Rand eines von Norden her an das Urstromtal der Elbe heranreichenden eiszeitlichen Endmoränenhöhenrückens, der im Westen und Osten von den Stecknitz- und Boizenniederungen umgrenzt wird. Die Marschauen der Elbe reichen von Westen, Süden und Osten unmittelbar an die Grenze der historischen Altstadt heran. Die in die Elbe mündende Boize teilt sich nordöstlich Boizenburgs in zwei Läufe; der eine speist die Gräben der ehemaligen Befestigungsanlagen (Wallanlagen), die die Altstadt umschließen, der zweite fließt in einem größeren Abstand um das Stadtgebiet herum und vereinigt sich im Hafenbereich wieder mit dem anderen Flusslauf.

Die alleinbesetzten Wallanlagen mit ihren Doppelgräben und anschließenden Wallwiesen, das südliche und südwestliche Grabensystem mit den Gewässeraufweitungen Fitzenteich und Altendorfer Teich und den anliegenden Elbauen sowie der nahe natürliche Boizeverlauf, machen, neben der städtebaulichen Attraktion, den Erholungs- und Freizeitwert der Altstadt aus (Siehe auch Abb. 18). Die großen Stadtplätze, der Markt und der Kirchplatz, besitzen urbane Qualität.

Der Sanierungsbedarf der Wallanlagen war umfänglich und betraf den Wegebau sowie die Gewässer- und Gehölzpflge gleichermaßen. Die Wallwiesen, die nicht mehr als Weideflächen, sondern für Veranstaltungen und als temporäre oder wilde Parkflächen genutzt worden waren, befanden sich in einem desolaten Zustand. Die Teiche wurden als Angelgewässer genutzt und hatten, ebenso wenig wie ihr altstädtisches Umfeld, Aufenthaltsqualität und Erholungswert.



Abbildung 14 | Wallanlagen 1994



Abbildung 15 | Wallwiesen 1993

Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse

Eine Beeinträchtigung gesunder Wohn- und Arbeitsverhältnisse ergab sich im Sanierungsgebiet im Wesentlichen aus der zum Teil überaus hohen Überbauung der Grundstücke und Stadtquartiere sowie aus der schadhafte Bausubstanz und dem niedrigem Ausstattungsgrad der Gebäude und öffentlichen Aufenthaltsräume. Partiiell lag aber auch aufgrund der Verlärmung von Wohnungen und Arbeitsstätten durch zu hohe Verkehrsbelastung der anliegenden Straßen, eine deutliche Beeinträchtigung vor.

Nutzungskonflikte

Nutzungskonflikte erheblicher Größenordnung gab es im Sanierungsgebiet flächendeckend aufgrund der Konflikte zwischen dem städtischen Leben und dem regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr. Das ausgedehnte Betriebsgelände der Elbewerft reichte nahe an die historische Altstadt heran und sorgte mit seinen Emissionen für Konflikte mit dem benachbarten Wohnen, wobei im Besonderen die Grundstücke der Hamburger Straße betroffen waren. Die Produktion der Werft wurde 1997 eingestellt.



Abbildung 16 | Elbewerft aus Richtung des Hafens



Abbildung 17 | Elbe-Werft 2000 mit begunnenem Teilabriss

3. Ziele der Gesamtmaßnahme

Für das Sanierungsgebiet wurden Zielvorstellungen zur Stadtfunktion, zum öffentlichen Stadtraum und zur Stadtbildpflege und -entwicklung entworfen.

Im Rahmenplan von 1993 wurden folgende Sanierungsziele (Zusammenfassung) formuliert:

Als oberste Zielsetzung ergeben sich die Funktionsstärkung des Stadtzentrums einerseits, die Erhaltung und behutsame Weiterentwicklung der gewachsenen baulich-räumlichen Strukturen, die Sicherung von Wohn-, Versorgungs-, Erholungs- und Arbeitsstättenfunktionen andererseits.

Im Einzelnen leiten sich daraus Entwicklungsziele ab, die im Folgenden in Kurzform dargestellt sind:

- Konsequente Weiterführung der schrittweisen Instandsetzung und Modernisierung der Wohngebäude. Dies betrifft die Renovierung baulicher Schäden am Gebäude selbst, als auch die Verbesserung der Ausstattung einzelner Wohnungen.
- Aufwertung einzelner Blockinnenbereiche bzw. Höfe (Entsiegelung, Begrünung, teilweise Entkernung etc.).
- Neugestaltung öffentlicher Straßen- und Platzräume (Straßenbeläge, Mobiliar etc.).
- Gegebenenfalls Auslagerung gewerblicher Nutzungen, die die Wohnverhältnisse durch Abgase, Lärm und sonstige Störungen beeinträchtigen.
- Förderung nichtstörender Gewerbeeinrichtungen, um die angestrebte Multifunktionalität des historischen Stadtkerns und Arbeitsplätze zu sichern. Modernisierung der Betriebsstätten und Förderung von Einrichtungen des Fremdenverkehrs.
- Durchsetzung stadtbildgerechter Modernisierung und Gestaltung bestehender Bausubstanz sowie Anpassung von Neubauten an das Erscheinungsbild der Bestandsbebauung. Erhaltung des historischen Stadtgrundrisses.
- Weiterentwicklung der Haupteinkaufsstraßen des historischen Stadtkerns (König-, Reichen-, Klingberg-, Baustraße und Markt- bzw. Kirchplatz).
- Lösung des Verkehrsproblems als wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung sämtlicher Sanierungsziele. Flankierende Maßnahmen zur Ergänzung der Verkehrsentlastung durch die geplante Umgehungsstraße. Verkehrsberuhigung durch Verlagerung von Verkehrsströmen (Quöbbe) und Parkraumbewirtschaftung, u.a. durch Sammelstellplätze am Altstadtrand.
- Freihaltung der die Altstadt umgebenden Freiräume von jeglicher Bebauung. Vervollständigung des Wallringes.

Die Fortschreibung des Rahmenplanes 2008 bis 2009 diente der Vertiefung und Präzisierung grundlegender Stadtentwicklungsüberlegungen für einzelne Bereiche der Altstadt sowie der zusammenfassenden Darstellung veränderter und erweiterter Planungsziele und -resultate.

In der Rahmenplanfortschreibung wurden schwerpunktmäßig stadtplanerische Überlegungen zu der noch nicht abgeschlossenen baulichen und funktionellen Entwicklung des Hafenumfeldes und dessen baustrukturelle Anbindung an den Altstadtkern im Zusammenhang mit sanierungsgebietsrelevante Stadtentwicklungsaspekten im unmittelbaren Umfeld des Sanierungsgebietes dargestellt.

Die Rahmenplanfortschreibung sollte als städtebauliches Leitbild für den (vorläufigen) Abschluss der Sanierungs- und Stadtentwicklungsmaßnahmen im zeitlich begrenzten Rahmen der Anwendung des Sanierungsrechtes (Besonderen Städtebaurechtes nach BauGB) für die Altstadt von Boizenburg dienen.

Es hatte sich gezeigt, dass die Sanierung und Umgestaltung öffentlicher Flächen weitestgehend abgeschlossen war, dass aber fast ein Viertel der unsanierten Wohngebäude der Altstadt immer noch einen umfassenden Sanierungsbedarf besaß und teilweise bestandsgefährdet war. Daneben gab es eine Vielzahl langjährig bestehender Baulücken. Dazu waren in den Jahren 2007 und 2008 für alle noch unsanierten Gebäude Bauzustandsbewertungen hinsichtlich ihrer Mängel und ihrer städtebaulichen Priorität vorgenommen worden.

Die Fortschreibung des Rahmenplanes diente somit auch einer Bilanz der Sanierungstätigkeit und einer Präzisierung der Strategien und Planungsüberlegungen hinsichtlich der Stärkung der Baustruktur über private Sanierungsmaßnahmen, um die baulich-kulturellen Potentiale der Altstadt zu erhalten und zu fördern.

Gegenüber dem im Jahre 1993 aufgestellten Rahmenplan für das Sanierungsgebiet ‚Altstadt‘ ergaben sich folgende Änderungen und Ergänzungen:

- Aufgrund der Betriebsschließung der Elbe-Werft im Jahre 1997 wurden Teile der Werftflächen und der historische Hafen zur städtebaulichen Entwicklung in das Sanierungsgebiet aufgenommen.
- Ausgelöst durch umfassende Hochwasserschutzmaßnahmen wurde für den historischen Stadthafen ein städtebauliches Konzept entwickelt, dass die baulich-räumliche Integration des Hafenbereichs in die Altstadt und den Ausbau des Hafens als Sportboothafen und als Naherholungsbereich vorsah. Die freigewordenen Werftflächen sollten als Wohngebiet entwickelt werden.
- Im südlichen Umfeld des Hafens sollte in Verbindung mit der letzten Ausbaustufe (6. Bauabschnitt) der Hafeneinfassung ein touristisches Zentrum entwickelt werden.
- Die August-Bebel-Schule am Kirchplatz (früheres Amtsgericht) war zum Um- und Ausbau als Verwaltungsgebäude vorgesehen und sollte einen für die Öffentlichkeit zugänglichen Hof erhalten.
- Die durch den Abriss der Nebengebäude der früheren Mühle am Färbergraben entstandene frei Fläche sollte zur teilbefestigten städtischen Freianlage umgestaltet werden.
- Die außerhalb des Sanierungsgebietes, aber in den historischen Wallwiesen liegende Ludwig-Reinhard-Schule sollte funktionell und gestalterisch besser in die altstädtische Situation eingebunden werden.



Abbildung 18 | **Gestaltungs- und Stadtentwicklungsplan der Rahmenplanfortschreibung von 2009 – Darstellung der geplanten Maßnahmen (ocker) und der landschaftlichen Einbindung der Altstadt**

4. Schwerpunkte der Sanierungsdurchführung

Die Schwerpunkte der Sanierungsdurchführung lassen sich wie folgt darstellen:

Erhaltung und Wiedergewinnung des historischen Stadtbildes durch differenzierte Maßnahmen der Sanierung und Modernisierung der privaten Wohn- und Gewerbebauten sowie der öffentlichen Gebäude mit dem Schwerpunkt der Erhaltung und Sanierung von Baudenkmälern und Gebäuden mit besonderer Bedeutung für die historische Baukultur.

Sanierung der öffentlichen Straßen und Plätze mit einer altstadtübergreifenden, aus dem historischen Gestaltungskontext abgeleiteten Form der Oberflächengestaltung.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum durch Neugestaltung der Flächen, Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und Reduzierung der Fahrbahnlflächen zugunsten der Gehwege und Platzflächen.

Erarbeitung und Umsetzung eines Verkehrskonzeptes für die Altstadt mit dem Ziel einer umfassenden Reduzierung des Durchgangsverkehrs und der Gewinnung öffentlichen Parkraums.

Städtebauliche Entwicklung der freigewordenen Werftflächen, Ausbau des Hafens und baulich-räumliche Integration und Zusammenführung des Hafenareals mit der Baustruktur der historischen Altstadt.

Die Stärkung und Wiederherstellung der historischen Raumstruktur durch lückenschließenden Neubau.

Revitalisierung der Wallanlagen und Gewässer und des an die Altstadt angrenzenden Landschaftsraumes und dessen bessere Nutzung für Freizeitaktivitäten, Naherholung und Tourismus.

Stadtgestalterische und stadtfunktionelle Aufwertung der bedeutenden Ensembles Markt und Kirchplatz.

5. Investitionsvolumen und Baukosten

Das Investitionsvolumen im Rahmen der Städtebauförderung für die Gesamtmaßnahme „Historischer Stadtkern“ Boizenburg betrug insgesamt 39.533.418,82 Euro.

Einnahmen:

- Finanzhilfen des Landes und des Bundes	22.807.966,13 Euro
- Sondermittel	2.886.822,37 Euro
- Städtebaufördermittel der Gemeinde	6.675.913,01 Euro
- Wertausgleich zulasten der Gemeinde	18.796,00 Euro
- Erträge/ Überschüsse aus der Bewirtschaftung	435.234,77 Euro
- zusätzliche Eigenmittel	2.719.364,64 Euro
- Leistungen anderer Finanzierungsträger	1.791.299,60 Euro
- Grundstückserlöse	980.424,99 Euro
- Ausgleichsbeträge der Eigentümer	568.320,94 Euro
- Haben-Zinsen des Treuhandkontos	148.560,33 Euro
- Gesamtsumme	39.032.702,78 Euro

Ausgaben:

- Kosten der Vorbereitung	1.494.781,35 Euro
- Vergütung Sanierungsträger	3.362.132,34 Euro
- Bodenordnung inklusive Grunderwerb	1.113.881,97 Euro
- Wertausgleich zugunsten der Gemeinde	810.294,54 Euro
- Umzug von Bewohnern und Betrieben	89.899,77 Euro
- Erschließungsanlagen	17.697.861,73 Euro
- Bewirtschaftungsverluste	405.493,60 Euro
- Sonstige Ordnungsmaßnahmen	1.400.242,87 Euro
- Modernisierung und Instandsetzung	7.577.233,69 Euro
- Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	5.584.022,86 Euro
- Sonstige Maßnahmen	12.086,39 Euro
- Gesamtsumme	39.547.931,11 Euro

6. Städtebauliche Ergebnisse und Wirkungen

Zwischen 1991 und 2018 wurden in großem Umfang Maßnahmen zur Stadtbildentwicklung, zur Funktionsstärkung der Altstadt und zur Erhaltung der Bausubstanz durchgeführt.

6.1. Maßnahmen Straßen, Wege und Plätze (Erschließungsmaßnahmen)

Die Erneuerung von Straßen, Wegen und Plätzen machte einen Großteil der durchgeführten Sanierungsmaßnahmen aus.

Im Einzelnen wurden folgende Maßnahmen mit Hilfe von Städtebauförderungsmitteln finanziert und realisiert:

- Markt
- Kirchplatz
- Mühlenplatz
- Königstraße
- Reichenstraße
- Markttorstraße (im Sanierungsgebiet)
- Mühlenstraße
- Klingbergstraße
- Bollenberg
- Große Wallstraße
- Kleine Wallstraße
- Baustraße
- Hamburger Straße (im Sanierungsgebiet)
- Vor dem Mühlentor
- I. – IV. Twiete
- Fieffhusen
- Stiftstraße (im Sanierungsgebiet)
- Quöbbe (teilweise)
- Altendorf
- Färbergraben

Weitere Maßnahmen:

- Verkehrserschließung des früheren Werftgeländes nördlich des ausgebauten Hafens
- Anlage einer Platzfläche zwischen Verwaltungsgebäude Kirchplatz 6 und Wallgraben
- Sanierung der Wallgrabenbrücken

Alle aufgeführten Straßen, Plätze und Gassen wurden nicht nur saniert, sondern zur Funktionsverbesserung nach historischen Vorbildern und Befunden neugestaltet und hinsichtlich des Fahrverkehrs neu geordnet. Für ein Teilstück der Mühlenstraße wurde Richtungsverkehr eingerichtet.

Die 1995 fertiggestellte Ortsumgehungsstraße sorgt für eine Entlastung der Altstadt und des Sanierungsgebietes vom regionalen und überregionalen Durchgangsverkehr.

Der Teilausbau bzw. die Befestigung der Quöbbe zwischen Stiftstraße und Markttorstraße dient als innerörtliche Umfahrung der historischen Altstadt und verbindet die nördlich der Altstadt liegenden Baugebiete mit Boizenburg-Bahnhof und den überörtlichen Verkehrsanbindungen. An der Quöbbe wurde ein altstadtnaher Parkplatz mit kurzer Fußwegeverbindung zur Altstadt gebaut.

Bei der Neugestaltung der Straßenräume wurden die Fahrbahnbreiten auf das notwendige Maß reduziert, um dort, wo es notwendig war, breitere Fußwege und auch das Straßenrandparken zu ermöglichen. Wenn es für die Verkehrsführung notwendig war, wurden die Randparkstreifen in einem anderen Pflasterverband hergestellt.

Für die Sanierung der Straßen wurde eine einheitliche, altstadtübergreifende Gestaltungsform gewählt. Die Befestigung der Fahrbahnen erfolgte mit rotbraunem Granitgroßpflaster im Passeverband oder im Reihenverband. Eine Ausnahme bildet der Bollenberg, der mit großformatigen Feldlesesteinen befestigt wurde. Die Fahrbahneinfassung erfolgte mit Granitborden, zumeist Naturborden. Parkspuren entlang der Fahrbahnen wurden, zur sichtbaren Trennung der Flächen, generell mit großformatigem Feldlesesteinpflaster ausgebaut.

Die Gehwege erhielten eine Laufspur aus dunkelbraunen Torfbranntklinkern und Traufpflaster aus kleinformatigen Feldlesesteinpflaster oder Granitkleinpflaster. In der Königstraße und auf dem Marktplatz wurden die Laufspuren aus großformatigen Granitplatten hergestellt.

Der Straßenzug Markttorstraße – Reichenstraße – Klingbergstraße und die Königstraße

Der Straßenzug Markttorstraße - Reichenstraße – Klingbergstraße, der sich mit der Hamburger Straße fortsetzt, führt von Nordwesten in einer Schleife in östlicher Richtung durch die gesamte Altstadt. Der Straßenzug liegt auf einem mittelalterlichen Fernhandelsweg, bildet aber nur im nördlichen Teil der Klingbergstraße dessen historischen Verlauf ab. Daher rühren auch die deutlich unterschiedlichen Straßenbreiten zwischen der älteren Klingbergstraße und den im 18. Jahrhundert angelegten Straßenfluchten der Reichen- und Markttorstraße.



Abbildung 19 | Klingbergstraße vor...



Abbildung 20 | ...und nach der Sanierung

Die in der heutigen Form im 18. Jahrhundert angelegte Königstraße führt in gerader Linie in Ost-West-Richtung durch die Altstadt und tangiert sowohl den Markt als auch den Kirchplatz.

Alle vier Straßen besitzen eine hohe, wenn auch unterschiedliche Dichte an Versorgungseinrichtungen, die Königstraße kann man aber als ‚die‘ Hauptgeschäftsstraße der Altstadt ansehen. Bei der Sanierung und Neugestaltung der Königstraße wurden daher betont breite Gehwege mit repräsentativen Laufflächen aus großformatigen Granitplatten angelegt und der Fahrverkehr durch eine schmale Fahrbahnfläche und Richtungsverkehr reduziert.



Abbildung 21 | [Reichenstraße nach der Sanierung](#)



Abbildung 22 | [Königstraße nach der Sanierung](#)

In dem Straßenzug Markttorstraße - Reichenstraße – Klingbergstraße musste der in beiden Richtungen verlaufende Fahrverkehr beibehalten werden, in der Reichenstraße und der Markttorstraße konnten die Gehwege trotzdem verbreitert und Straßenrandparken eingerichtet werden, was der Funktion und dem Charakter der beiden Geschäftsstraßen entgegenkam. In der Klingbergstraße war das nicht möglich.

Anstelle des Asphaltbelages wurden die Fahrbahnen gepflastert, die überwiegend mit Betongehwegplatten befestigten Gehwege wurden mit Laufflächen aus Klinkerpflaster bzw. Granitplatten und Seitenstreifen aus Granitkleinpflaster hergestellt. Die langen und geraden Straßenräume der Königstraße und der Reichenstraße wurde mit kleinkronigen Straßenbäumen gegliedert.

Die Altstadtmitte: Markt und Kirchplatz

Der Markt und der Kirchplatz sind in der heutigen Form nach dem großen Stadtbrand von 1709 angelegt worden. Die Kirche hatte den Brand mit schweren Beschädigungen überstanden und wurde bis zum Jahre 1754 wiederaufgebaut, das Rathaus ist ein ‚Neubau‘ des Barock. Beide Plätze haben für eine Altstadt recht ungewöhnliche Abmessungen. Der Marktplatz misst 53 x 80 m, der Kirchplatz ist mehr als doppelt so groß und nimmt ein gesamtes Stadtquartier ein.

Bei der Sanierung und Neugestaltung beider Plätze wurden die, allerdings spärlichen, denkmalpflegerischen und stadthistorischen Befunde sowie historische Fotos herangezogen und ausgewertet. Die aus den Unterlagen ablesbare grundsätzliche Gestaltung der beiden Plätze wurde übernommen: Der freie, unbebaute Marktplatz mit seinem fast zentral stehenden, dominanten Rathausbau und den einzelnen, am Rand stehenden Hausbäumen einerseits, und der Kirchplatz mit seiner doppelten Baumreihe, die für eine städtebauliche Raumbildung nach außen wie auch zum Platzinneren sorgt, andererseits.



Abbildung 23 | Markt vor der Neugestaltung 1996



Abbildung 24 | Neue Fahrbahn hinter dem Rathaus

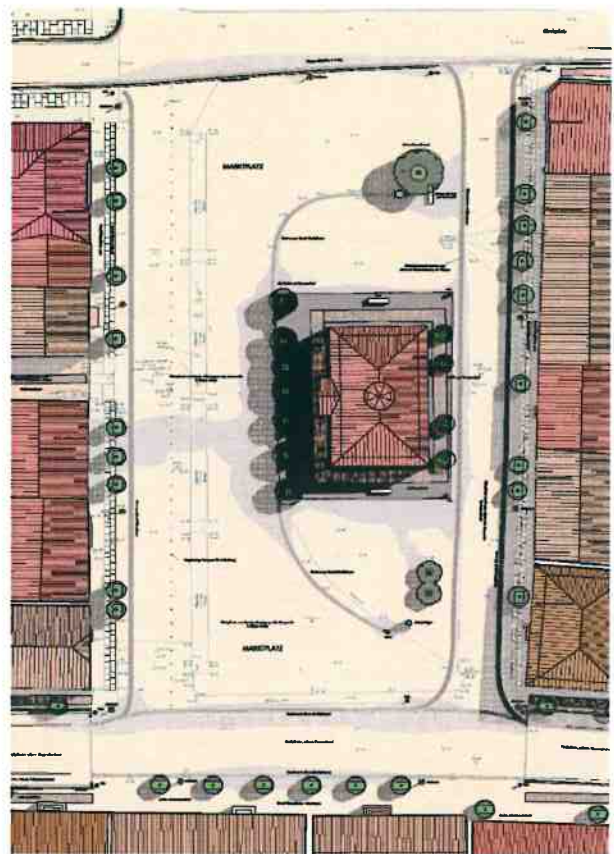


Abbildung 25 | Gestaltungsplanung für den Markt

Im Bereich des Marktes wurde die Verkehrsführung radikal verändert. Auf der Westseite des Platzes lag bis 1997 eine breite, zweispurige Straße, über die die frühere F 5 führte und die durch eine Verkehrsinsel die übrige Platzfläche abtrennte. Der Marktplatz wurde, bis auf Markttage, als Parkplatz genutzt und von der Königstraße her, bis zur Einmündung der Markttorstraße, diagonal befahren (Abb. 23).



Abbildung 26 | Markt nach der Sanierung



Abbildung 27 | Markt nach der Sanierung

Bei der Neuordnung des Marktplatzes wurde die westliche Fahrbahnfläche zurückgebaut, die gesamte Platzfläche ohne Borde ausgeführt und nur über die Laufbänder aus Granitplatten und Muldenrinnen gegliedert. Zu notwendigen Überführung des Platzes wurde hinter dem Rathaus, also an der östlichen Platzkante, eine Fahrspur angelegt, die nur durch Rinnen markiert ist und im Richtungsverkehr vom Kirchplatz zur Reichenstraße/Markttorstraße führt (Abb. 24 und 25).

Bei der Sanierung und Neugestaltung des Kirchplatzes musste aufgrund der vorliegenden Schädigung der Bestandsbäume die mehrreihige Baumpflanzung insgesamt erneuert werden. Die Platzinnenflächen wurden mit wassergebundener Wegedecke befestigt, zum Ausgleich der Höhenunterschiede zwischen dem Platz und den Grundmauern der Kirche wurde diese in eine Rasenfläche eingebettet.

Die um den Platz führenden Straßen wurden nach den oben beschriebenen Prinzipien der Oberflächenbefestigung insgesamt saniert.



Abbildung 28 | Städtebauliche Beziehung Markt und Kirchplatz



Abbildung 29 | Kirchplatz nach der Sanierung und Neupflanzung



Abbildung 30 | Kirchplatz 2018



Abbildung 31 | Ausbau der Straßenflächen des Kirchplatz

Die Straßen der Altstadtperipherie

Das historische altstädtische Straßensystem ist generell nicht streng hierarchisch gegliedert, aufgrund des barocken „Stadtumbaus“ ergaben sich aber doch sichtbare städtebauliche Differenzierungen, die durch die sich in späterer Zeit ergebene Konzentration der Einzelhandels- und Versorgungseinrichtungen auf wenige Straßen noch verstärkt haben. Die parallel zu den Wallanlagen verlaufende Große Wallstraße und Kleine Wallstraße sind sehr kleinteilig und eigentlich eher als Gassen zu bezeichnen.

Bei der in Ost-West-Richtung verlaufenden Baustraße und der in Nord-Süd-Richtung führenden Mühlenstraße, die am Fürstengarten beginnt und die sich als Straßenflucht über Kirchplatz und Stiftstraße fortsetzt, ist im Altstadtgrundriss deren Erschließungsfunktion durchaus erkennbar, aber letztlich sind diese beiden Straßen auch so schmal, dass sie, wie die Wallstraßen, nach der Sanierung nur im Richtungsverkehr zu befahren sind (mit Ausnahme des südlichen Abschnitts der Mühlenstraße zwischen Markttorstraße und Fürstengarten).



Abbildung 32 | Baustraße



Abbildung 33 | Große Wallstraße



Abbildung 34 | Bollenberg



Abbildung 35 | Mühlenstraße

Der Bollenberg gehört aus stadtfunktionellen Gründen ebenfalls in diese Kategorie, obwohl der sich angerartig aufweitende Bollenberg als ältester Straßenraum der Altstadt angesehen werden kann.

In dem gesamten peripheren Bereich ist die frühere Dichte an kleinstädtischem Gewerbe an der Anzahl der auch straßenraumbildenden Wirtschaftsgebäude ablesbar, aber praktisch ist sie nicht mehr vorhanden. In der Baustraße gibt es noch vereinzelte Versorgungseinrichtungen, aber hier ist auch deren geringe Dichte noch tendenziell abnehmend. Dieser beschriebene periphere Altstadtbereich ist aber aufgrund der engen Verbindung zu den Wallanlagen und der sehr geringen Verkehrsbelastung, ein komfortabler altstädtischer Wohnstandort.

Die Wallanlagen und Altstadttrandbereiche

Die historischen Wallanlagen, die Wallwiesen und die zu den Wallanlagen gehörenden Kleingewässer, der Fitzenteich und der Altendorfer Teich, sowie das gesamte, sich um die Altstadt herumziehende Grabensystem bilden einen städtebaulich einmaligen und ausgesprochen vielfältigen Naherholungsbereich.



Abbildung 36 | Wallanlagen mit Wallgräben



Abbildung 37 | Färbergraben



Abbildung 38 | Fitzenteich mit Steganlage



Abbildung 39 | Altendorfer Teich

Die Wallanlagen wurden umfassend saniert. Das betrifft den Wegebau, die Gehölzpflanze und die Sanierung der Gewässer, sowohl der Teiche als auch der Gräben. Das Umfeld des Fitzenteiches und des Altendorfer Teiches wurde saniert und neugestaltet. Die öffentlichen Wallgrabenbrücken und ein großer Teil der privaten Wallgrabenbrücken wurden saniert bzw. erneuert.

Am Südende der Mühlenstraße, im Übergang zum Fürstengarten und direkt am Färbergraben gelegen, befand sich bis in die 1970er Jahre eine große Getreidemühle, deren Betrieb aber schon 1880 eingestellt worden war. Nach dem Abriss der noch verbliebenen Nebengebäude im Zuge der Stadtsanierung, war eine große, städtebaulich störende Brachfläche entstanden. Am Standort der Mühle wurde ein zweigeschossiges Wohngebäude errichtet und damit das Quartier ergänzt und wieder geschlossen. Die Hoffläche des früheren Mühlengrundstücks wurde als öffentliche Freifläche neugestaltet. Der so entstandene ‚Mühlenplatz‘ besitzt zum Färbergraben hin eine gepflasterte Aufenthaltsfläche, wurde aber insgesamt als Grünanlage hergestellt.



Abbildung 40 | Wallgrabenbrücken



Abbildung 41 | Mühlengrundstück vor der Neugestaltung



Abbildung 42 | Mühlenplatz



Abbildung 43 | Mühlenplatz

Altendorf und Quöbbe

Der gesamte Straßenraum, einschließlich der Vorgärten, der historischen Siedlung Altendorf wurde saniert. Der dörfliche Charakter der Siedlung wurde erhalten.



Abbildung 44 | Ausbau der Quöbbe und Parkplatz



Abbildung 45 | Altendorf vor der Straßen- und Wegesanierung



Abbildung 46 | Altendorf nach der Sanierung



Abbildung 47 | Altendorf nach der Sanierung

Die in den 1930er Jahren in den Wallwiesen angelegte Quöbbe, die als Verkehrsverbindung zwischen der Stiftstraße und der Markttorstraße dient, wurde im südlichen Bereich altstadtgerecht ausgebaut und es wurde ein Altstadtrandparkplatz angelegt.

Hafen und städtebauliches Umfeld

Zwischen 1998 und 2006 wurde der Boizenburger Hafen, sein städtebauliches Umfeld sowie die unmittelbar anliegenden Deichanlagen umfassend saniert bzw. neu angelegt, neugestaltet und entwickelt. Dabei handelte es sich um eine Gesamtmaßnahme des Hochwasserschutzes und der Städtebauförderung. Die

Ausgangslage für die Maßnahmen war insgesamt sehr kompliziert und umfasste die Hochwasserproblematik, die Missstände aus der baulich-strukturelle Erosion des angrenzenden Altstadtbereiches und die Betriebsschließung der Elbe-Werft mit ihren städtebaulichen und stadtstrukturellen Folgen.

Im Mittelalter/Spätmittelalter besaß der Hafen für die Stadt außerordentlich große wirtschaftliche Bedeutung (Salzhandel), seine Rolle für den regionalen Binnenhandel und die Binnenschifffahrt sank aber in späterer Zeit, 1976 wurde der Binnenhafen Boizenburg sogar aufgelöst. Bedeutung besaß er natürlich für die Werftanlagen, deren Entwicklung 1793 mit einer Holzbootwerft begann und schon ab 1852 als Industriebetrieb für Eisenschiffe geführt wurde. Die spätere Elbe-Werft nahm bis zu ihrer Stilllegung 1997 einen bedeutenden Teil der Stadtfläche ein.



Abbildung 48 | Hafen vor dem Ausbau 1997



Abbildung 49 | Deich und Hafenmauer 1997



Abbildung 50 | Quartier zwischen Hafen und Klingbergstraße 1997



Abbildung 51 | Hafenstraße Richtung Hamburger Straße 1997

Ende der 1990er Jahre diente der Hafen nur noch als Fähranleger und Liegeplatz für Sportboote (Abb. 48). Die den Hafen schützenden Deiche und die Hafenmauer am Nordufer waren zu niedrig und die Altstadt dadurch durch das Elbe- und Boize-Hochwasser stark gefährdet (Abb. 49). Das an den Hafen angrenzende westliche Quartier der Klingbergstraße, das zum Hafen gerichtet, nur aus Wirtschaftsgebäuden bestand, befand sich in baulich-struktureller Auflösung (Abb. 50), der historische Straßenraum der Hafenstraße, der hinter dem Quartier südlich der Hamburger Straße verlief und den Hafenbereich teilweise erschloss, war

außerordentlich sanierungsbedürftig (Abb. 51). Eine direkte räumliche Anbindung des Hafens an die historische Altstadt bestand nicht, der Hafen konnte lediglich über die zwischen der Klingbergstraße und vor dem Mühlentor verlaufenden Gleise der stillgelegten Hafenbahn betreten werden.

Von 1998 bis 1999 wurde in einem ersten Bauabschnitt der südliche Hafendeich einschließlich des Lagerplatzes für die Deichverteidigungssysteme angelegt. In den Folgejahren wurden in vier weiteren Bauabschnitten die baulichen Maßnahmen durchgeführt. Zuvor war schon damit begonnen worden, die nördlich des Hafens liegenden ungenutzten Anlagen der stillgelegten Elbe-Werft zu beräumen.



Abbildung 52 | Neue Deichanlagen, Hafensüdseite



Abbildung 53 | Hafenmauer im Bau

Der Ausbau des Hafens und die Entwicklung des städtebaulichen Umfeldes besteht aus folgenden in einander greifenden Bereichen:

- **Hafenmauer.** Die nördliche und östliche Hafenmauer ersetzt die alten Deiche und die vorhandene Hafenmauer und schließt an die erneuerten und erhöhten südlichen Deichanlagen an. Da der Elbepegel starken Schwankungen unterliegt und zwischen der sogenannten Mittelwasserhöhe und der notwendigen Mauerkronenhöhe mindestens 6,0 m Differenz liegen, wurde der innere Hafenbereich in zwei verschiedenen hohe Aufenthaltsebenen gegliedert, die bei Hochwasser überschwemmt werden.
- **Uferpromenade und Parkplatz.** Parallel zur nördlichen Hafenmauer wurde eine Uferpromenade angelegt. Entlang dieser Promenade führt eine neue Erschließungsstraße von der Klingbergstraße zur Hamburger Straße. Nahe der Klingbergstraße, neben dem Gebäude des früheren Bahnhofs, wurde ein großer Parkplatz - für den Hafen und die Altstadt - angelegt.
- **Hafenforum.** Das sogenannte Hafenforum ist eine neu angelegte Platzfläche zwischen der Ostmauer des Hafens und dem angrenzenden Quartier der Klingbergstraße. Vom Hafenforum führen Treppenanlagen auf die unteren Hafenebenen; der Platz grenzt an die Deichanlagen und den Fußweg entlang des Färbergrabens an.
- **Wohnbaufläche.** In dem Bereich zwischen der Hafenpromenade und der Hafenstraße wurde eine Fläche für den Wohnungsbau vorbereitet und erschlossen.



Abbildung 54 | Ansicht des Hafens



Abbildung 55 | „Balkone“



Abbildung 56 | Untere Hafenebene



Abbildung 57 | Untere und mittlere Hafenebene



Abbildung 58 | Hochwasser 2013



Abbildung 59 | Nördliche Hafenmauer bei Mittelwasser



Abbildung 60 | Hafenpromenade und erster Neubau



Abbildung 61 | Hafenpromenade mit WC-Gebäude



Abbildung 62 | Fläche des Hafenforums vor dem Hafenausbau



Abbildung 63 | Hafenforum



Abbildung 64 | Hafenstraße nach der Sanierung



Abbildung 65 | Parkplatz am Hafen

6.2. Sanierung des Gebäudebestandes (Baumaßnahmen)

Zu Beginn der Sanierungsmaßnahme wurden in dem Sanierungsgebiet, das die historische Altstadt der Stadt Boizenburg/Elbe umfasste, 336 Hauptgebäude erfasst und bewertet. Es handelte sich dabei überwiegend um Gebäude mit Wohn- und Geschäftsnutzung, aber auch um öffentliche Gebäude wie das Rathaus, die Stadtkirche, die August-Bebel-Schule, das Stadtmuseum sowie verschiedene, von der Stadtverwaltung und der Polizei genutzte Bauten. Die zahlreichen straßenraumbildende Wirtschafts- und Nebengebäude, die typisch für die altstädtische Baustruktur sind, wurden nicht gesondert erfasst und bewertet.

Von diesen 336 Gebäuden wurden 48 % als umfassend geschädigt und mit hohem Sanierungsbedarf eingestuft, weitere 24 % als bestandsgefährdet. Insgesamt wurde damit der Bauzustand von 72 % aller Hauptgebäude als sehr problematisch angenommen.

Zwischen 1993 und 2009 wurden 25 Gebäude abgetragen. Dazu gehörten neben umfassend geschädigten Wohn- und Geschäftshäuser auch größere Wirtschaftsgebäude. Zwischen 2009 und 2028 wurden weitere 5 Wohn- und Geschäftshäuser abgetragen, es handelte sich ausnahmslos um umfassend geschädigte Bauten.

Die Grundstücke von 26 abgetragenen Gebäuden wurde wieder bebaut, zwei weitere Grundstücke befinden sich gegenwärtig im Bau.

Bis zum Ende des Jahres 2018 wurden von insgesamt nunmehr 336 Hauptgebäuden des Sanierungsgebietes 180 Gebäude bzw. 53,5 % des Gesamtbestandes saniert.

Von diesen 180 Gebäuden wurden 152 Gebäude mit Städtebaufördermitteln saniert. Davon wurden 89 Gebäude voll saniert und 63 Gebäude als kleinteilige Maßnahmen.

28 Gebäude bzw. 8,5 % des Gesamtbestandes wurden ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln saniert.

Tabellarische Darstellung des Sanierungsergebnisses (Prozentzahlen gerundet):

	Anzahl	Anzahl von Gesamt
Anzahl Hauptgebäude	336	
davon		
Saniert	180	53,5 %
Neubauten	38	11,5 %
Unsanier	118	35,0 %
Abriss	30	(rd. 9 % des Bestandes von 1991)

In dieser Aufstellung ist die, wie erwähnt, hohe Anzahl straßenraumbildender Wirtschafts- und Nebengebäude nicht berücksichtigt. Von ungefähr 50, mehrheitlich auch größeren Nebengebäuden insgesamt, wurden rund 20 von ihnen zusammen mit den Hauptgebäuden saniert.

Fast alle der als unsaniert erfassten Gebäude (Bauten ohne Farbeintrag in Abb. 65) sind in den letzten Jahren durch private Instandsetzungsmaßnahmen gesichert worden.

Von den im Jahre 2008 noch als bestandsgefährdet erkannten 7 Gebäuden wurden 2 saniert, 5 Gebäude konnten nicht erhalten werden. Von den im selben Zeitraum als Sanierungen mit höchster Priorität eingestuften 13 Gebäuden, wurden 4 saniert, 1 Gebäude konnte nicht erhalten werden. Diese vier Gebäude gehören zu den ältesten historischen Bauten der Altstadt.

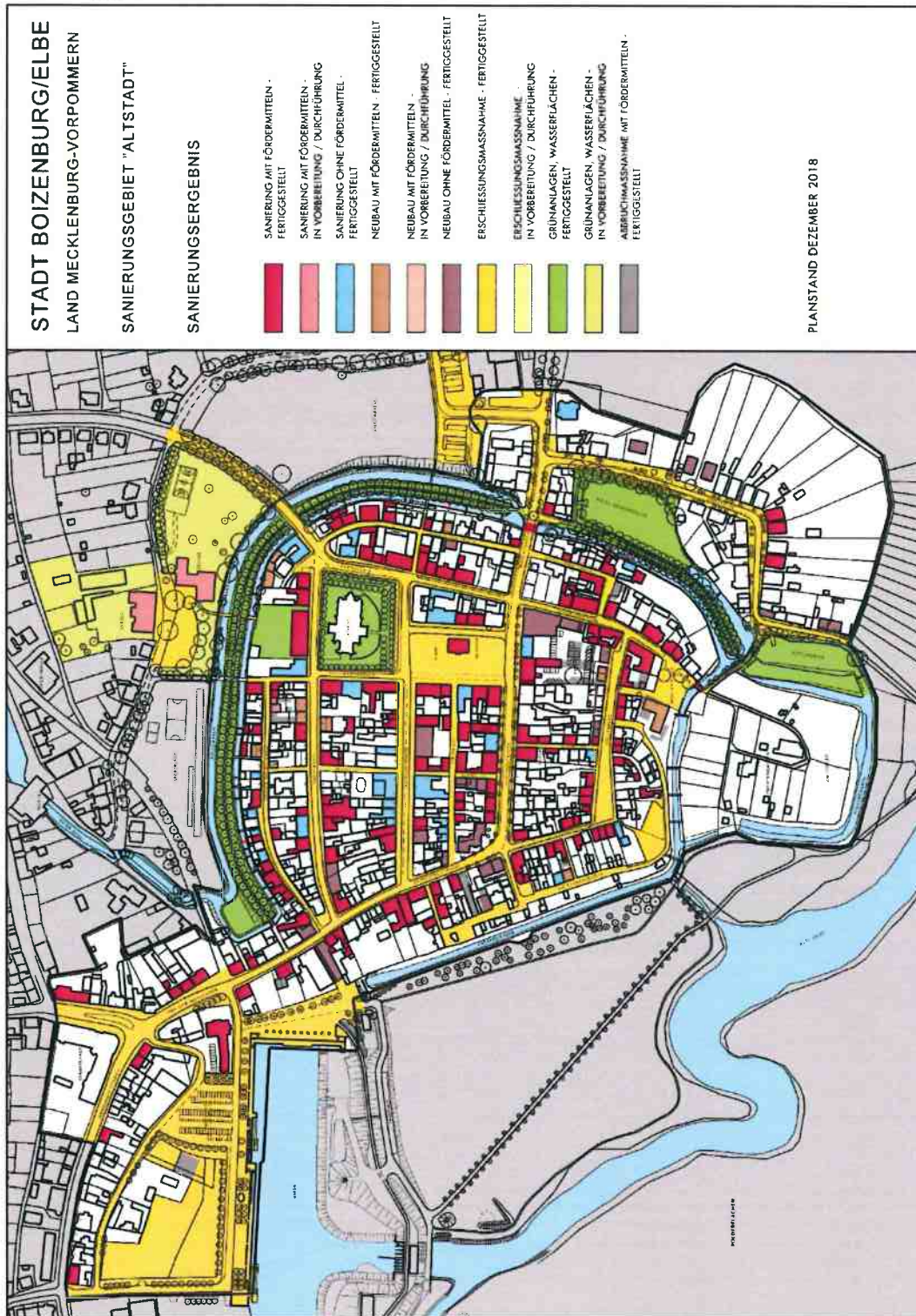


Abbildung 65 | Sanierungsergebnis

- Sanierung öffentlicher und kulturell bedeutender Gebäude

Einen wesentlichen Impuls des Sanierungsprozesses, insbesondere auch zur Aktivierung privater Bauherren, bildete die Sanierung der öffentlichen und kulturell bedeutenden Bauwerke, die, zusammen mit den Maßnahmen im öffentlichen Raum, auch die ersten sichtbaren Ergebnisse der Sanierungstätigkeit waren. Dadurch wurde natürlich auch nicht unwesentlich die Identifikation der Bürger mit ihrer Stadt und im Besonderen mit der Altstadt als historischem und kulturellem Zentrum, gefördert.

Rathaus

Im Jahre 1712 wurde das heutige Rathaus als barocker Fachwerkbau errichtet. Der Vorgängerbau des Rathauses war dem Stadtbrand von 1709 zum Opfer gefallen.

Das auf dem großen und regelmäßig geschnittenen Marktplatz freistehende Gebäude bildet einen eindrucksvollen und repräsentativen Mittelpunkt der Altstadt. Eine Besonderheit ist der vor dem Eingang befindliche Laubengang sowie der Dachabschluss des abgewalmten Mansarddaches mit dem offenen Laternentürmchen. Dem Laubengang ist eine Baumreihe vorgelagert, die die Eingangssituation betont und die räumliche Dominanz des Baus unterstreicht.



Abbildung 66 | Das Rathaus vor der Sanierung im Jahre 1992



Abbildung 67 | Rathaus nach der Sanierung 2001



Abbildung 68 | Südgiebel des Rathauses



Abbildung 69 | Eingangsbereich mit Laubengang

Das Rathaus wurde von 1993 bis 1996 im Rahmen der Stadterneuerung grundlegend saniert und in der Fassung von 1712 wiederhergestellt. Die im 19. Jahrhundert an der Gebäuderückseite errichteten Anbauten wurden abgebrochen.



Abbildung 70 | **Rathaus nach der Sanierung**

Verwaltungsgebäude Kirchplatz 6

Das frühere Amtsgericht Kirchplatz 6, ein 1831 errichteter spätbarocker Bau, wurde mehrfach umgebaut. 1914 wurde ein Gefängnistrakt angebaut, um 1920 wurde das Hauptgebäude nach Westen erweitert, 1957/58 wurde die Anlage zur Schule umgebaut und umgenutzt. Die Eingriffe waren insgesamt massiv und betrafen sowohl die innere Gebäudestruktur wie auch die äußere Gestalt. Mit dem Umbau der 1950er Jahre wurde das Gebäude aufgestockt und erhielt ein Flachdach. Die baulichen Veränderungen stellten einen extremen städtebaulichen Missstand dar.

In den Jahre 2012 bis 2014 wurde die frühere August-Bebel-Schule zum Verwaltungsgebäude für die Stadtverwaltung Boizenburg/Elbe umgebaut. Die Sanierung beinhaltete eine generelle Modernisierung des Gebäudes und einen weitgehenden Rückbau zu der dokumentierten spätbarocken Fassung.

Im Zuge der Sanierung wurde der vormals als Gefängnis genutzte Seitenflügel abgebrochen, der fast vollständig betonierte Hof entsiegelt und die abgängige Trockenmauer zum inneren Wallgraben gesichert und saniert.

Auf der Hoffläche wurde ein nur teilweise befestigter Platz angelegt und ein Carport für Dienstwagen und Fahrräder errichtet. Der Platz dient im Wesentlichen als Aufenthaltsfläche, enthält aber auch fünf Stellplätze für Besucher. Die Platzfläche ist öffentlich zugänglich und nutzbar.



Abbildung 71 | *Bebel* August-Bebel-Schule 2005



Abbildung 72 | Das Verwaltungsgebäude 2014



Abbildung 73 | Hoffläche der Schule nach der Beräumung 2012



Abbildung 74 | Platzfläche 2014



Abbildung 75 | Neu angelegte Platzfläche 2014



Abbildung 76 | Verwaltungsgebäude vom Wall aus gesehen

- Private Vorhaben, Sanierung im Rahmen der Städtebauförderung



Abbildung 77 | Baustraße 12 vor der Sanierung



Abbildung 78 | Baustraße 12 nach der Sanierung



Abbildung 79 | Kirchplatz 13 vor der Sanierung



Abbildung 80 | Kirchplatz 13 nach der Sanierung



Abbildung 81 | Markt 11 vor der Sanierung



Abbildung 82 | Markt 11 nach der Sanierung



Abbildung 83 | Kirchplatz 7



Abbildung 84 | Kirchplatz 8



Abbildung 85 | Große Wallstraße 1



Abbildung 86 | Mühlenstraße 4



Abbildung 87 | Klingbergstraße 39



Abbildung 88 | Bollenberg 7 Wirtschaftsgebäude

Private Vorhaben, Neubebauungen im Rahmen der Städtebauförderung



Abbildung 89 | Baustraße 30



Abbildung 90 | Baustraße 31



Abbildung 91 | Bollenberg 13



Abbildung 92 | Bollenberg 36



Abbildung 93 | Große Wallstraße 23



Abbildung 94 | Am Färbergraben 5

7. Abrechnung des Programms „Sanierung und Entwicklung“

Im Rahmen des Programms „Sanierung und Entwicklung“ wurden folgende Maßnahmen mitfinanziert:

Freihändiger Grundstückserwerb

- Reichenstraße 19 Kino, Klingbergstraße 34, Klingbergstraße 51, Große Wallstraße 12, Hafenplatz 1, Klingbergstraße 52, Landzunge Fürstengarten

Beseitigung baulicher Anlagen

- Mühlenstraße 17, Bollenberg 14, Kirchplatz 6

Beseitigung baulicher Anlagen Dritter, Entschädigung

- Kirchplatz 7, IV. Twiete 9, Reichenstraße 20, Klingbergstraße 27, Kling-/Bollenberg/Kleiner Wall 1. BA, Altendorf / Fußweg, Königstraße, Bau- / 1. Twiete / Große Wallstraße, Reichen- / Markttorstraße, Altendorf/Markttorstraße, Mühlen- / Twiete / Kleine Wallstraße, Markt und angrenzende Straße, Hafenforum / östlicher Hafenbereich, Hafenforum / Hafenpromenade, Kirchplatz

Grünanlagen, Wasserläufe, Wasserflächen

- Kirchplatz 6, Wallanlagen 1. BA



Abbildung 95 | Kirchplatz 6

Parkplätze, Parkhäuser, Tiefgaragen

- PP an der Quöbbe, Hafenforum / Hafenplatz

Sofort- und Sicherungsmaßnahmen

- Baustraße 27, Klingbergstraße 38, Klingbergstraße 40, Fiefhusen 6, Kleine Wallstraße 36, Klingbergstraße 1, Baustraße 2, Markt 6 Rathaus, Kirche St. Marien, Reichenstraße 19 Kino, Kirchplatz 13 Heimatmuseum, Baustraße 22, Bollenberg 21/22, IV. Twiete 10, Klingbergstraße 2, Königstraße 25, Große Wallstraße 25, Klingberg 34, Große Wallstraße 12, Kleine Wallstraße 8, Bollenberg 14, IV. Twiete 11, Bollenberg 13 F1St 33-63, Stadtmauer, Baustraße 1, Kleine Wallstraße 14, Mühlenstraße 4, Große Wallstraße 18, Große Wallstraße 24, Kleine Wallstraße 25



Abbildung 96 | Kirchplatz 13 Heimatmuseum



Abbildung 97 | Bollenberg 21/22

Vertragliche Verpflichtung zur Gebotsvermeidung

- Klingbergstraße 40, Kleine Wallstraße 7 ehemalige Synagoge, Fiefhusen 7, Fiefhusen 6, Klingbergstraße 1, Königstraße 25, Baustraße 3, Große Wallstraße 25, Reichenstraße 17, Bollenberg 20, Fiefhusen 5, Fiefhusen 8, Kirchplatz 8, Markt 14, Markt 4, Altendorf 9, Mühlenstraße 9, Kleine Wallstraße 28, Hamburger Straße 10, Baustraße 12



Abbildung 98 | Baustraße 3



Abbildung 99 | Markt 4



Abbildung 100 | Mühlenstraße 9



Abbildung 101 | Baustraße 12

Kleinteilige Maßnahmen

- Baustraße 22, Große Wallstraße 3, Klingbergstraße 7, Baustraße 9, Bollenberg 4 F1St 33-73, Bollenberg 7 F1St 33-65, Reichenstraße 3, Klingbergstraße 20, Kleine Wallstraße 6, Klingbergstraße 34



Abbildung 102 | Bollenberg 7 F1St 33-65

Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen in Trägerschaft der Gemeinde

- Markt 6 Rathaus, Reichenstraße 19 Kino



Abbildung 103 | Markt 6 Rathaus

8. Auswirkungen der Förderung auf die privaten Investitionen

Wie bereits dargestellt, wurden von 180 sanierten Gebäuden 28 ohne Städtebaufördermittel saniert, das entspricht einem Anteil von 15,5 %. Die privaten Sanierungen von Wohn- und Geschäftshäusern konzentrieren sich auf die Königstraße als Hauptgeschäftsstraße, den Markt und den Kirchplatz. Die Königstraße ist zudem als erste saniert und neugestaltet worden, die Anlieger konnten also auch relativ früh von der Verkehrsberuhigung und dem Einrichten von Straßenrandparkplätzen profitieren.

Dass die Mehrzahl der sanierten Gebäude über Städtebauförderungsmittel instandgesetzt wurde, erklärt sich natürlich daraus, dass sich in dieser Gruppe der Gebäude die historischen Bauwerke mit dem größten Sanierungsaufwand und den höchsten Kosten befanden.

Die privaten Sanierungsmaßnahmen erschöpfen sich aber nicht in den 28 teils vollsanierten Gebäuden. Ein bedeutender Anteil der als unsaniert erfassten Gebäude ist ohne Konsultation des Bauamtes und ohne Mittelbeantragung als rein private Investition instandgesetzt und auch teilsaniert worden, und dass auch oft schon sehr frühzeitig, also zu Beginn der planvollen Sanierungstätigkeit. Das hat einerseits mit dem langsamen Wirtschaftsaufschwung nach 1990 zu tun, ganz einfach auch mit dem Vorhandensein von Baumaterialien, aber auch aufgrund der durch die Stadtsanierung erfolgten ‚Initialzündung‘. Eine wichtige Voraussetzung für die privaten Investitionen jeglicher Art war die sofortige und zügige Sanierung des öffentlichen Raumes der Altstadt, die eine Vorleistung für die privaten Maßnahmen darstellte.



Abbildung 104 | Markt 2



Abbildung 105 | Markt 12



Abbildung 106 | Königstraße 16-22



Abbildung 107 | Kirchplatz 10

9. Einschätzung des Zielerreichungsgrades

In den achtundzwanzig Jahren der Stadterneuerung hat sich das Stadtbild der Altstadt von Boizenburg in einem Maße gewandelt, der Anfang der 1990er Jahre kaum vorstellbar war.

Das Sanierungsergebnis lässt sich in Zahlen und Fakten folgendermaßen ausdrücken:

Zwischen 1991 und 2018 wurden von den 336 Gebäuden (Stand 2018) des Sanierungsgebietes 180 Gebäude bzw. 53,5 % des Gesamtbestandes saniert.

Von diesen 180 Gebäuden wurden wiederum 152 Gebäude bzw. 45,5 % des Gesamtbestandes mit Städtebaufördermitteln saniert und 28 weitere Gebäude (8,5 % des Gesamtbestandes) ohne Städtebauförderungsmittel.

Von den 180 Gebäuden, die mit Städtebauförderungsmitteln saniert wurden, wurden 89 Gebäude umfassend saniert, weitere 63 Gebäude über kleinteilige Maßnahmen. Der hohe Anteil an Vollsanierungen resultiert aus dem hohen Baulter und dem schlechten Erhaltungszustand vieler historischer Bauten.

Bis auf wenige Ausnahmen, konnten alle kulturhistorisch wertvollen, aber zum großen Teil auch bestandsgefährdeten Bauten der Altstadt, die Anfang des 18. Jahrhunderts oder sogar vor 1700 erbaut worden waren, saniert und bestandsgesichert (zu den wenigen noch nicht sanierten, aber kulturhistorisch wertvollen und tendenziell bestandsgefährdeten Gebäuden gehören zum Beispiel Baustraße 13 und 26 sowie Klingbergstraße 25 und 27).

Insgesamt befindet sich die Mehrzahl der Gebäude der Altstadt, Wohngebäude, Wohn- und Geschäftshäuser sowie die zugehörigen Neben- und Wirtschaftsgebäude in bautechnisch gutem Zustand. Das ist nicht unwesentlich auch den zahlreichen ausschließlich privat finanzierten Instandsetzungsmaßnahmen geschuldet (Vergl. Kapitel 7).

In den achtundzwanzig Jahren Stadterneuerung konnte die geschlossene Baustruktur der Altstadt erhalten werden. Es gibt noch eine größere Baulücke in der II. Twiete, die von der Großen Wallstraße bis fast zur Königstraße reicht. Ein Bereich der Altstadt ist hinsichtlich der Auflösung der Baustruktur städtebaulich problematisch. In der Markttorstraße zwischen Mühlenstraße und dem Wallring haben ältere Baulücken und unlängst erfolgte Gebäudeabrisse (Markttorstraße 16 und 17) zu einer durchgehenden Baulücke an der Straßensüdseite gesorgt, die auch tief in die Mühlenstraße hineinreicht.

Im Sanierungszeitraum entstanden 38 Neubauten als Lückenschließungen.

Im Sanierungszeitraum wurden alle Straßen und Plätze der Altstadt von Boizenburg erneuert und zu ihrer Funktionsverbesserung neugestaltet. Der Bereich der zurückgebauten Werftanlagen zwischen dem Hafenbecken und dem Quartier an der Hamburger Straße wurde verkehrlich erschlossen und an das Straßennetz angebunden.

Mit der Revitalisierung der Baustruktur und der Qualitätsverbesserung des öffentlichen Stadtraumes wurden auch die städtischen Funktionen revitalisiert und die Voraussetzungen für die Zentrumsfunktion der Altstadt entscheidend verbessert und ermöglicht.

Zur Qualitätsverbesserung der Wohnfunktion der Altstadt gehört die Revitalisierung der Wallanlagen und -gewässer mit ihren vielfältigen Funktionen der Naherholung.

Der Ausbau des Hafens und der Beginn der umfassenden Neuordnung des Hafenumfeldes hat über den Hochwasserschutz hinaus, die Attraktivität der historischen Altstadt bereichert und Chancen für eine weitergehende touristische Entwicklung eröffnet. Zum vollständigen Ausbau des Hafens gehört aber noch der 6. BA, der Ausbau der südlichen Hafenmauer, der die Anlage eines Sportboothafens und weiterer touristischer und für die Naherholung wichtiger Einrichtungen ermöglicht (Planung Zukunftsstandort Boizenburg 2006).

Es kann aber festgestellt werden, dass nach 28 Jahren Stadterneuerung die Sanierungsziele für das Gebiet „Altstadt“ erreicht wurden.

Die Altstadt ist als Wohnstandort und Mittelpunkt des öffentlichen städtischen Lebens gestärkt worden. Stadtfunktionelle städtebauliche Missstände sind beseitigt bzw., wie im Falle der Verkehrslärmbelastung, deutlich reduziert worden. Die Wohnverhältnisse wurden durch Gebäudesanierungen und Entwicklung des Wohnumfeldes verbessert. Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes hat sich grundlegend zum Positiven verändert.

Die Mehrzahl des Gebäudebestandes der historischen Altstadt konnte erhalten und zu einem sehr großen Anteil saniert werden. Das betrifft im Besonderen auch die Klingbergstraße mit dem ältesten Bestand an stadtbildwichtigen historischen Gebäuden.

Die historische Baustruktur, der Stadtgrundriss, wurde insgesamt erhalten und konnte mit der Entwicklung des Hafenareals und der Einbindung des Hafens in die historische Kernstadt nicht unbedeutend entwickelt werden.

Dieser Prozess ist allerdings noch nicht abgeschlossen und muss nach Aufhebung des Sanierungsgebietes, ganz sicher nicht ohne Inanspruchnahme anderer Förderwege und mit privaten Initiativen und Investitionen weitergeführt werden. Einige der bauhistorisch wertvollen Gebäude wurden noch nicht saniert. Die Sanierungsdefizite und Baustrukturprobleme in der Markttorstraße wurden angeführt. Der angesprochene Ausbau der südlichen Hafenmauer stellt eine größere Investition dar, könnte aber für die Stadt Boizenburg bedeutende touristische Möglichkeiten eröffnen.

Das historische Stadtbild der Altstadt von Boizenburg konnte durch die umfangreichen Leistungen zur Sanierung von Gebäuden, Straßen und Plätzen erhalten und zurückgewonnen werden.