

**Städtebauliche Entwicklungs-
und Strukturmaßnahme Obereider
Rendsburg – Büdelsdorf**



**Blick vom Schloßplatz
in Richtung Obereider mit
neuer Bahnbrücke und
Geh- und Radwegtunnel;
Modellfoto**



- 2 Vorwort**
- 4 Städtebauliche Rahmenplanung
Entwicklungsgebiet Obereider**
- 6 Bauabschnitt 1:
Ausbau Schloßplatz**
- 10 Bauabschnitt 2:
Ver- und Entsorgung**
- 12 Bauabschnitt 3:
Bahnbrücke**
- 16 Bauabschnitt 4:
Abriss Parkdeck**
- 18 Bauabschnitt 5a und b:
Straßenbau Denkerstraße bis Obereider**
- 20 Bauabschnitt 6, 7a und b:
Verlegung Bahndamm**
- 23 Bauabschnitt 8:
Neubau Obereiderhafenstraße**
- 25 Kosten und Finanzierung**

Eines der interessantesten interkommunalen Planungsvorhaben in Schleswig-Holstein ist die Neugestaltung des Bereiches Obereider als Kooperation zwischen den Städten Rendsburg und Büdelsdorf.

Die geografisch zentral im Raum Rendsburg/Büdelsdorf gelegene ca. 40 ha große Fläche, die sich zurzeit zum Teil als Brachfläche darstellt, soll als Stadtkernergänzung umstrukturiert werden.

Beide Städte haben das Potential dieser Flächen zur Stärkung ihrer Stadtzentren erkannt und eine gemeinsame Strategie entwickelt.

Nach 5jähriger gemeinsamer intensiver Planung auf der Grundlage eines städtebaulichen Ideenwettbewerbs soll jetzt auf Rendsburger Seite mit den ersten Bauabschnitten begonnen werden. Die Maßnahmen auf der Büdelsdorfer Seite werden zügig weiter geplant und sollen zeitnah durchgeführt werden.

Die Gesamtmaßnahme soll in diesem Jahr auf der Rendsburger Seite beginnen. Daher werden in dieser Broschüre zunächst auch nur die auf der Rendsburger Seite vorgesehenen Baumaßnahmen dokumentiert. Die Broschüre wird um die auf der Büdelsdorfer Seite geplanten Vorhaben zu gegebener Zeit ergänzt.

Rendsburg ist eine über Jahrhunderte vom Wasser geprägte Stadt. Bis heute hat das Wasser (Unter- und Obereider sowie Nord-Ostsee-Kanal) die städtebauliche Entwicklung ganz entscheidend beeinflusst.

Zur Festungszeit waren die Wasserflächen zur Versorgung notwendig, aber aus heutiger Sicht auch als unangenehme Entwässerungsgräben in der Stadt wahrnehmbar. Die großen prägenden Flächen waren durch die Wallanlagen von der Stadt getrennt.

Nach Schleifung der Wallanlagen wurden die Wasserflächen insbesondere im Bereich des Stadtparks in die Stadtgestaltung mit einbezogen und als prägendes Element bis heute erhalten. Im Bereich der Altstadt waren die Wasserflächen auch nach dem Fall der Festungswälle nicht wahrnehmbar, da schon kurz nach Schleifung der Wallanlagen die Eisenbahn zwischen Altstadt und Obereider gebaut wurde.

Mit der jetzt vorgestellten Planung hat Rendsburg die einmalige Chance, über den Schloßplatz zum Obereiderhafen das Wasser an die Altstadt heranzuführen und für die Stadt erlebbar zu machen. Die Stadt wendet ihr Gesicht wieder dem Wasser zu.

Der intensiven Vorarbeit der beiden Städte und der positiven Beurteilung der Landesregierung Schleswig-Holstein ist es zu verdanken, dass dieses Projekt mit höchster Priorität versehen wurde und vorrangig gefördert werden soll. Die Finanzierung des Projektes ist durch Zusagen der Landesregierung sichergestellt. Die Gremien der Stadt Rendsburg haben der Finanzierung und somit der Bereitstellung der Eigenmittel grundsätzlich zugestimmt. Wir sind überzeugt, dass sich der Aufwand für dieses hervorragende, auf die Zukunft gerichtete Projekt lohnt. Es ist die größte und wichtigste Maßnahme der Stadtgestaltung seit der Sanierung Neuwerks.

Von der Revitalisierung der Industriebranche und der Entwicklung des Obereidergebietetes werden nicht nur die Städte Büdelsdorf und Rendsburg profitieren, sondern die gesamte Region wird an Attraktivität und Anziehungskraft gewinnen.

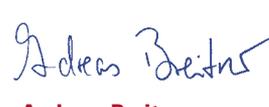
Die politischen Vertreterinnen und Vertreter beider Städte tragen das Projekt mit großer Mehrheit. Die Landesregierung finanziert die Maßnahmen u. a. mit EU- und Bundesmitteln mit fast 2/3 der Kosten.

Die Verwaltungen der Städte Büdelsdorf und Rendsburg sind von dem Vorhaben überzeugt und werben für dessen Realisierung.

Letztendlich kann die Planung jedoch nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn auch Sie, die Einwohnerinnen und Einwohner unserer Städte, gegenüber dem Projekt positiv eingestellt sind und nach der Fertigstellung der Bauten das Gebiet in Besitz nehmen und die Einrichtungen nutzen.



Rolf Teucher
Bürgermeister
der Stadt Rendsburg
(bis 31. März 2003)



Andreas Breitner
Bürgermeister
der Stadt Rendsburg
(ab 1. April 2003)



Jürgen Hein
Bürgermeister
der Stadt Büdelsdorf



Entwicklungsgebiet Obereider

Die in dieser Broschüre beschriebenen ersten Bauabschnitte zur Umnutzung des Rendsburger Hafens sind Teil der von den Städten Rendsburg und Büdelsdorf gemeinsam betriebenen Planungen um die Obereider.

Die Planungen der beiden Städte umfassen einen Bereich von ca. 40 ha beiderseits der Obereider. Diese Flächen zeichnen sich durch hohe Lagequalitäten am Wasser, attraktive Grünanbindungen und unmittelbare Innenstadtnähe aus. Gleichzeitig sind sie jedoch derzeit durch industrielle Nutzungen, Altgewerbe und Brachflächen gekennzeichnet.

Gemeinsame Zielsetzung der Städte Rendsburg und Büdelsdorf ist es, das große Potential dieses Standorts zur Stärkung beider Städte zu nutzen. Zu diesem Zweck und zur Entwicklung einer Strategie zur Entwicklung der Flächen wurde die vorliegende Rahmenplanung entwickelt.

Projektgebiet
Rendsburg-Büdelsdorf;
Luftbild



Aufbauend auf den Ergebnissen des städtebaulichen Ideenwettbewerbs im Jahre 1996/97 wurden in Zusammenarbeit mit Grundstückseigentümern und Investoren Nutzungsvorstellungen und ein städtebauliches Grundgerüst entwickelt.

Grundgedanke des Konzeptes ist es, die beiden Städte entlang einer neuen Achse zwischen Carlshütte und Schloß platz zu verbinden. Das übrige Erschließungskonzept orientiert sich an historischen Vorgaben, besonders durch die Aufnahme historischer Wege (Vorwerksallee und Hüttenweg) und durch das Ziel, die angrenzenden Quartiere direkt ans Wasser zu führen.

Entlang dieses Grundgerüsts ist eine vielfältige Nutzungsabfolge vorgesehen:

- Kulturachse mit Eisenkunstgussmuseum, feste Einrichtung der „Nord Art“, (KiC) (Kunst in der Carlshütte) und der Bewerbung für das Haus der Geschichte Schleswig-Holstein.
- Freizeit- und Sportzentrum
- Dienstleistungseinrichtungen
- Wohnstandort mit ca. 300 Wohneinheiten in unterschiedlichen Wohnformen
- Erweiterung des Rendsburger Sportboothafens von derzeit 200 Liegeplätzen auf bis zu 500 Liegeplätze
- Maritim orientierte Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe in Verbindung mit einem Tagungshotel und Veranstaltungszentrum am Rendsburger Obereiderhafen.

Dieses im städtebaulichen Rahmenplan und den dazugehörigen Gutachten (Verkehrsuntersuchung, Grünordnungsrahmenplan) ausführlich dokumentierte Grundgerüst dient als Grundlage und Vorgabe der nachfolgenden Planungen (u. a. Wettbewerbe für Teilgebiete, Bebauungspläne und Detailplanungen).

**Entwicklungsgebiet
Obereider
Rendsburg-Büdelndorf**

Entwurf
der städtebaulichen
Rahmenplanung –
Mittelfristiges
Gestaltungskonzept
(AC Planergruppe GmbH)

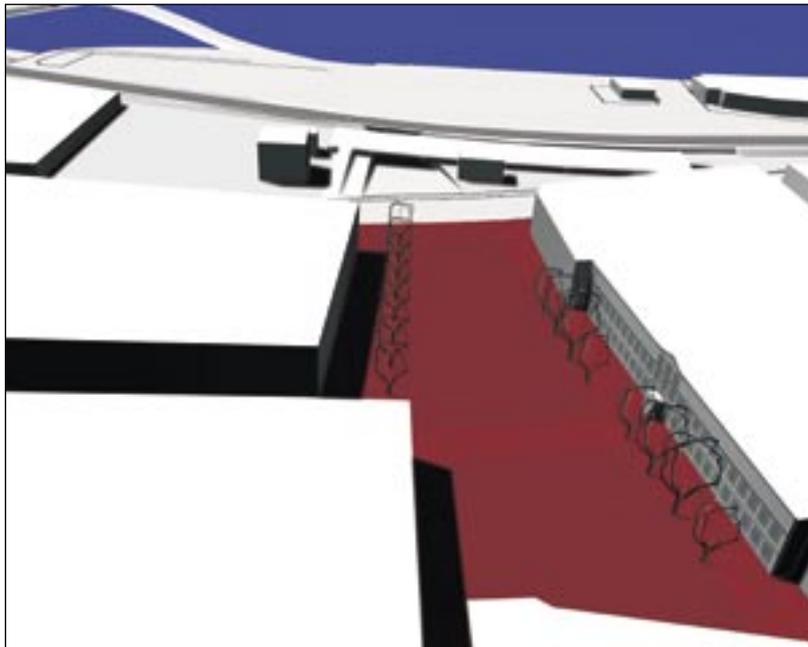


Ausbau Schloßplatz

Geschichte

Der Bereich des heutigen Schloßplatzes ist die Keimzelle der Stadt Rendsburg. Die Burg wurde im 12. Jahrhundert auf der ehemaligen Eiderinsel errichtet und erhielt den Namen „Reinoldsburg“. Die Ortschaft entstand an dieser Burg und erhielt mit gleichem Namen um 1230 das Stadtrecht.

Im 17. Jahrhundert wurde die Umwallung des Schlosses abgetragen, so dass das Schloss Teil der innerhalb der Festung liegenden Stadt wurde. Die Befestigungen wurden geschliffen und neue Stadtbereiche (Neuwerk und Kronwerk) entstanden. Das Schloss verfiel und wurde 1718 bis auf die Kellergewölbe abgebrochen. Diese blieben zunächst stehen,



wurden allerdings einige Jahre später (1725) ebenfalls abgerissen. Damit war die letzte Spur des Schlosses beseitigt.

Auf dem Platz, der durch den Abbruch des Schlosses entstanden war, wurden in den Jahren 1758 und 1760 zwei zweigeschossige Kasernentrakte errichtet. Die vordere, d. h. nördlich gelegene Kaserne wurde 1899 abgebrochen, die hintere ist das heutige Stift „Zum Heiligen Geist“. An das Schloss erinnert der gusseiserne Gerhardsbrunnen, der Ende des 19. Jahrhunderts aufgestellt wurde.

Gegenwärtige Situation

Der Schloßplatz hat einen an drei Seiten bebauten fast rechteckigen Grundriss. Die vierte, unbebaute Seite wird durch die



Denkerstraße und der jenseits liegenden Bebauung des Parkdecks „Schloßplatz“ sowie den Eisenbahndamm, der die Altstadt von der Obereider trennt, geprägt. Entlang der nördlichen Platzseite befinden sich die Erschließungsstraßen zur Torstraße (Straße Schloßplatz und Pannkokenstraat), die sehr hoch belastet sind. Etwa mittig der Platzfläche liegt die Rampe des Fußgänger- und Radfahrrertunnels, der unter der Denkerstraße, dem Parkdeck und dem Eisenbahndamm hindurch zum Obereiderhafengelände führt. Sowohl die Lage der Tunnelrampe und dessen auf reine Funktionalität geprägte Gestaltung als auch die flankierende Bepflanzung ist nicht geeignet, der historischen Bedeutung dieses zentralen Ortes gerecht zu werden. Die süd-

liche Platzwand wird im Wesentlichen durch die Fassade des ehemaligen Kasernengebäudes, d. h. des jetzigen „Hospitals zum Heiligen Geist“ und der davor wachsenden großen Linden positiv geprägt. Die eigentliche Platzfläche besteht aus unterschiedlichen Natursteinbelägen (z. B. Granit-Großsteinpflaster und Katzenkopfpflaster mit Asphalt-Fugenverguss). Die die Platzfläche flankierenden Gehwege bestehen im Wesentlichen aus Betonplatten, lediglich die südliche Platzwand erhielt in der Vergangenheit einen gestalterisch hochwertigen, gelb-bunten Pflasterklinkerweg. Dieser Weg erfuhr keine gestalterische Fortsetzung in der Straße An der Schiffbrücke in Richtung Schiffbrückenplatz.

**Heutiger Blick vom
Schloßplatz in Richtung
Obereider**

Städtebaulicher Rahmenplan 1984

Der von der Ratsversammlung am 20.12.1984 beschlossene Städtebauliche Rahmenplan der Stadt Rendsburg trifft für den Bereich des Schloßplatzes folgende Aussagen:

Bestandsbewertung:

- Die Parkplatznutzung des Schloßplatzes ist zu bemängeln. Hier sind Umgestaltungen erforderlich, damit dieser Freiraum seinem gestalterischen Stellenwert im Stadtgefüge gerecht werden kann. Dem Platz sind neue Funktionen zu übertragen, da die historischen heute kaum mehr wieder herzustellen sind.
- Querverbindungen innerhalb des Tangentenringes sind soweit wie möglich einzuschränken, da sie die Innenstadt mit Verkehr belasten, der besser auf den Tangenten herumgeführt werden könnte.

- Erhaltenswerter Baumbestand an der südlichen Platzwand.
- Gefahrenpunkte durch die Verkehrsbelastung im Bereich Schloßplatz/ Torstraße und Schiffbrückenplatz/ Pannkokenstraat

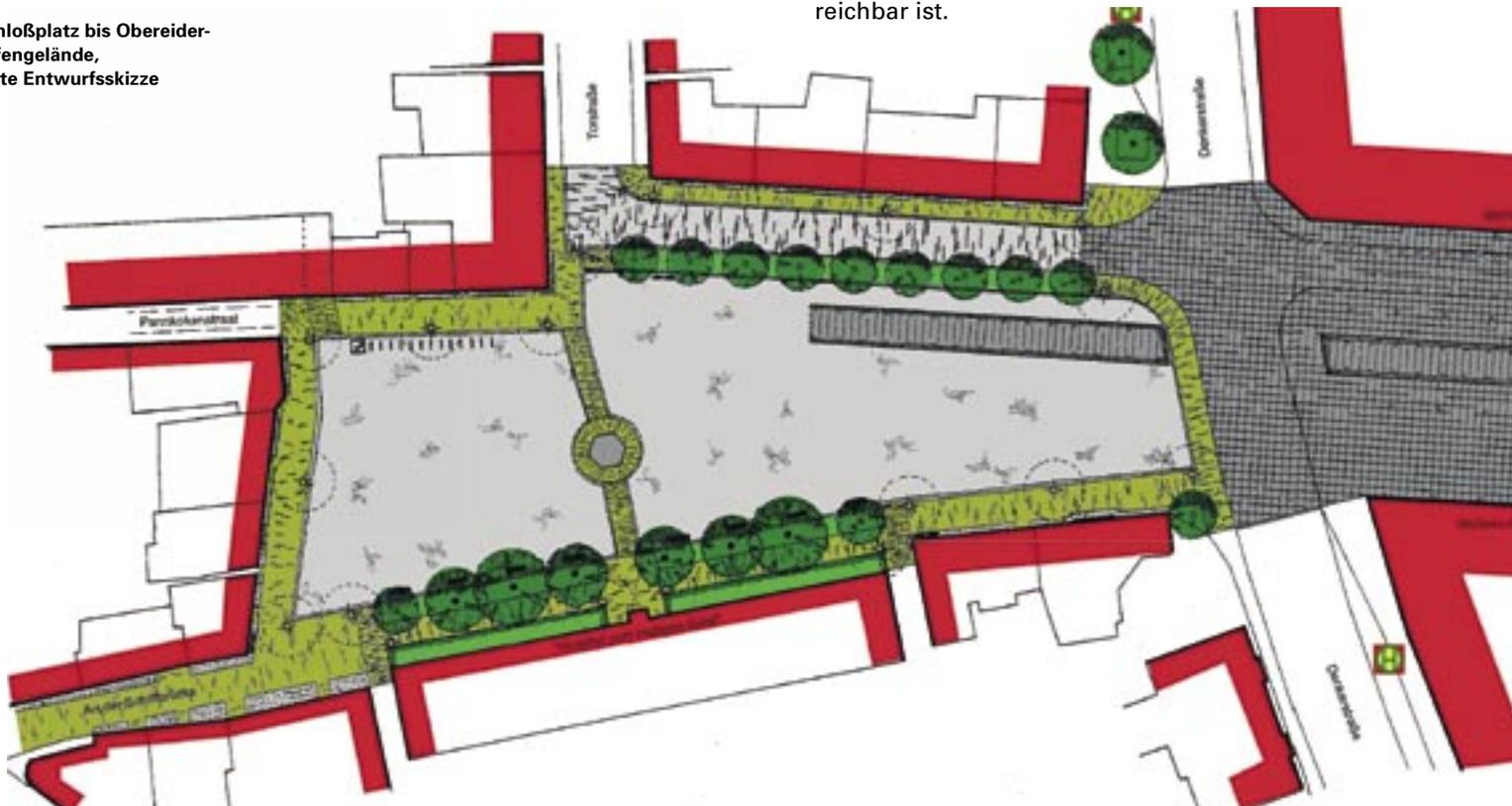
Nutzungsplanung:

- Das Gebiet übernimmt sowohl Misch- als auch Kerngebietsfunktionen.

Verkehrsplanung:

- Der Schloßplatz und der Schiffbrückenplatz werden für den Kfz-Verkehr voneinander getrennt und teilweise verkehrsberuhigt. Die Anlieger und Anlieferer können jedoch einfahren.
- Dem Tangentensystem angegliedert befinden sich eine ausreichende Anzahl von Parkplätzen und Parkdecks, von denen aus die gesamte Altstadt fußläufig gut erreichbar ist.

Schloßplatz bis Obereiderhafengelände, erste Entwurfsskizze



Gestaltungsplanung:

- Neuordnung der Platznutzung: Kein Parken mehr, sondern städtischer Platz mit Markt, Brunnen, repräsentativer Randbebauung.
- Gestaltung der Platzoberfläche.
- Hervorheben des Brunnens durch Abstandsflächen.

Planung, gestalterische Grundzüge

Der Schloßplatz wird als das verbindende Element zwischen Altstadt und Obereider dienen. Aus diesem Grund ist die zukünftige Umgestaltung unter folgenden Grundsätzen vorzunehmen:

- Der den Fußgänger- und Radverkehr störende Querverkehr durch Kraftfahrzeuge wird herausgehalten. Somit entsteht eine Übergangslose bzw. gefahrlose Verbindung vom Schiffbrücken- zum Schloßplatz.
- Der Schloßplatz wird zugunsten der Fuß-

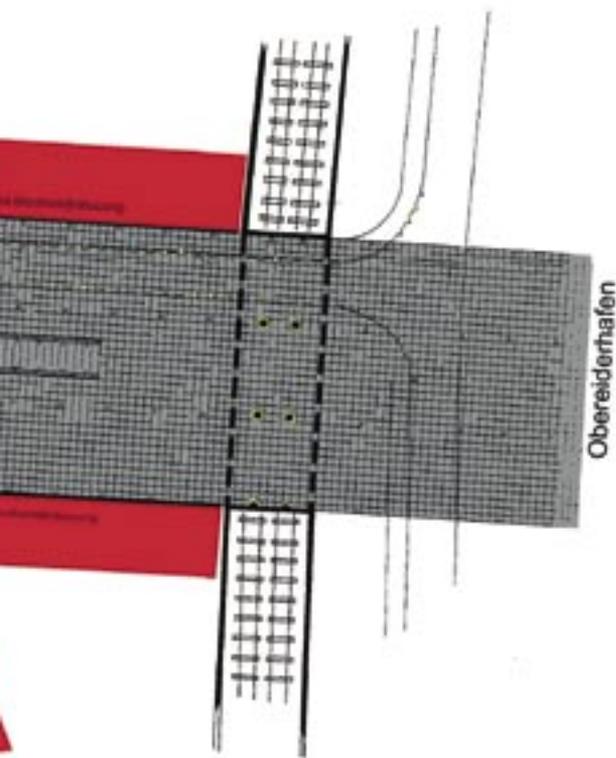
gänger und Kunden umgestaltet (Fortfall der bestehenden Parkplätze) und dient damit der Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Dies schließt eine funktional und gestalterisch anspruchsvolle Platzbeleuchtung und – möblierung ein. Darüber hinaus wird die Möglichkeit sowohl der Ausweitung zentrenergänzender, zeitlich beschränkter Veranstaltungen (Wochenmarkt, Flohmarkt, Kleinkunstdarbietungen, Ausstellungen etc.) als auch die Einrichtung von Straßencafes in ruhiger Atmosphäre geboten. Das allgemeine Parken soll zwar entfallen, der Anlieferverkehr aber möglich bleiben.

- Durch die geplante maßgebliche Aufenthaltsfunktion des Schloßplatzes dient dieser als „Gelenk“ bzw. „Verteiler“ für die daran mittelbar anschließenden Einkaufs- und Erlebnis zonen (z. B. Schiffbrückenplatz, Torstraße, Obereiderhafen). Diese Funktion wird derzeit nicht in dem gewünschten Umfang wahrgenommen.

- Anpassung an das verkehrliche Erfordernis unter Berücksichtigung der beabsichtigten Sperrung der derzeit hoch belasteten Pannkokenstraat für den Kraftfahrzeugverkehr.

- Verwendung hochwertiger Oberflächenbeläge in Reminiszenz vorhandener Materialien (Granitpflaster, gelb-bunter Pflasterklinker, Granitbordsteine). In der Oberflächengestaltung sollen historische Spuren, z. B. Umriss des früheren zweiten „Hospitalgebäudes“, d.h. des abgerissenen Kasernentraktes nachgezeichnet werden. Dies kann durch eine andere Material- und Farbwahl des Pflasters erfolgen.

- Ergänzung des erhaltenswerten Baumbestandes.



Verlegung von Ver- und Entsorgungsleitungen

Entlang des bestehenden Rad- und Gehweges, der zwischen Bahndamm und Obereider verläuft, und auch zwischen Obereider und Schloßplatz liegen wichtige Ver- und Entsorgungsleitungen. Diese werden aufgrund der Notwendigkeit, den Bahndamm in den Bauabschnitten 6, 7 a und 7 b in Richtung der Obereider verlegen zu müssen, auf einer Länge von ca. 600 m in die Trasse des neuen Geh- und Radwegs und der neuen Erschließungsstraße (Bauabschnitt 8) umzuverlegen sein.

An erster Stelle betrifft dies die Hauptschmutzwasser-Druckrohrleitung mit einem Durchmesser von 40 cm (DN 400), die von der zentralen Pumpstation am Eiland das gesamte städtische Schmutzwasser in Richtung Kläranlage transportiert. Diese Leitung ist in die Trasse der neuen Straße umzuverlegen.

Lageplan der Ver- und Entsorgungsleitungen

- neue Versorgungstrasse
- alte Versorgungstrasse
- neue Entwässerung

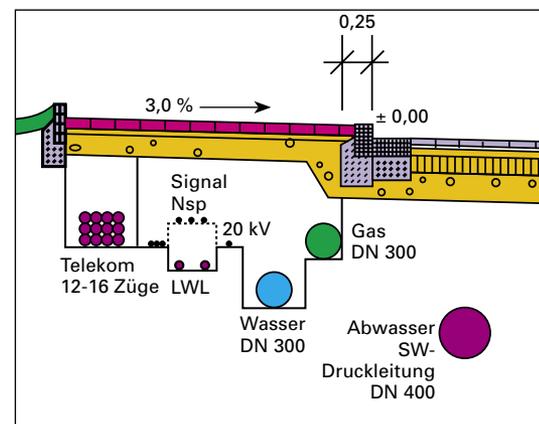
Abbildung rechts: Querschnitt der neuen Obereiderhafenstraße (Bauabschnitt 8) mit Versorgungstrasse

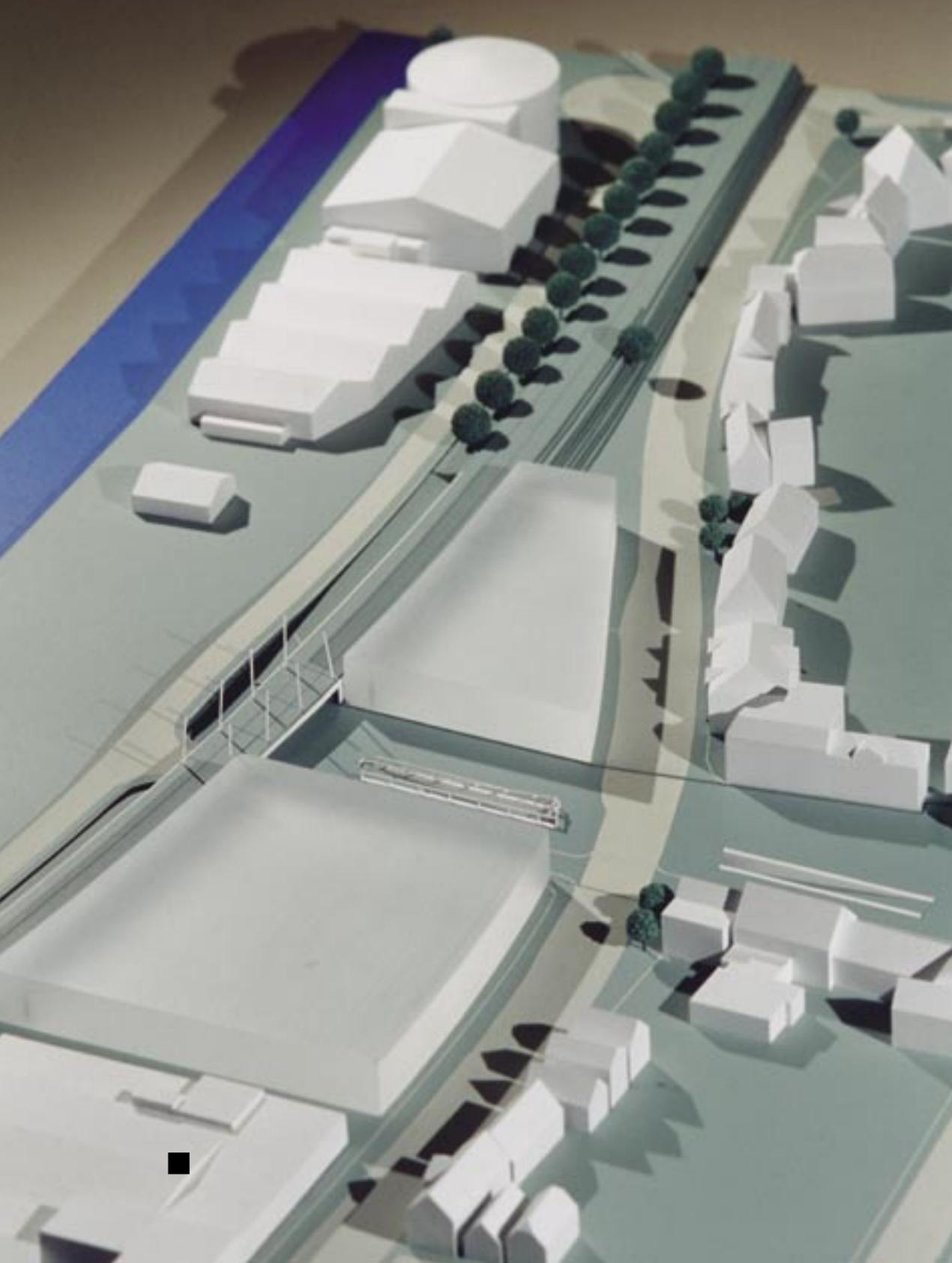


Die Trasse des neuen Geh- und Radwegs wird folgende Leitungen aufnehmen:

- Strom 20 kV (Versorgungsträger: Stadtwerke)
- Gas DN 300 (Stadtwerke)
- Wasser DN 300 (Stadtwerke)
- Telekommunikationsleitungen, 12-16 Züge (Telekom)
- Signalleitung, Niederspannung (Bahn)
- Lichtwellenleiter-Kabel (Schlesweg)

Darüber hinaus ist die Regenentwässerung des Planungsbereichs umzustrukturieren, die zukünftig vom Schloßplatz (DN 400) und der Denkerstraße (DN 800) kommend im Bereich der neuen Brücke zusammengeführt wird. Von dort aus wird eine gemeinsame Leitung (DN 1000) die Bahn unterqueren und in einen neu zu bauenden Sandfang direkt an der neuen Erschließungsstraße münden. Das von Schwebstoffen gereinigte Regenwasser wird schließlich mit einer Leitung DN 1200 in die Obereider geleitet.





Verbindung Schloßplatz-
Obereider mit
symbolischer neuer
Randbebauung zwischen
Denkerstraße
und Bahntrasse;
Blick von Norden;
Modellfoto

Bahnbrücke

Das gesamte Projekt Obereider kann nur verwirklicht werden, wenn das wichtigste Planungsziel, die Öffnung vom Schloßplatz zum Hafenrand, in der Breite des Schloßplatzes erfolgt. Nur so können die Besucher und Kunden von der Altstadt über den Schloßplatz zum Hafenrand geführt werden.

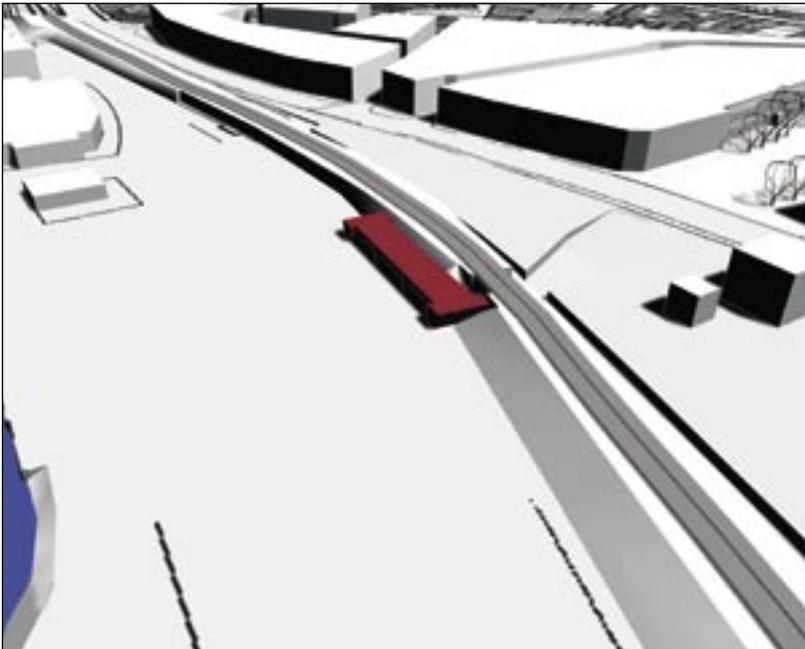
Aus Kostengründen wurde keine freige-spannte Brücke, sondern eine Dreifeldbrücke in einfacher Konstruktionsart gewählt und so eine wirtschaftliche Überspannung der Öffnung geplant. Zur Ausführung kommt eine Walzträger-Betonkonstruktion, d. h. die tragenden Stahlelemente werden voll mit Beton ummantelt. Auf dem relativ schlechten Baugrund ist eine Tiefgründung der Brücken-

pfeiler mit Pfahllängen von 15 bis 30 Metern erforderlich. Im Bereich links und rechts der Öffnung werden Stützwände erstellt, damit durch die sonst erforderlich werdenden Erdböschungen zur Sicherung des Bahndammes keine wertvollen Bauflächen verloren gehen. Nach der angedachten Nutzung soll ein innerstädtischer Bereich mit geschlossener Bebauung zur Denkerstraße entstehen, so dass daher Böschungen am Bahnkörper links und rechts von dem Durchbruch nicht erwünscht sind. Durch Stützwände kann die Bebauung ca. 10 m dichter an den Gleiskörper heranrücken.

Bei allen Bauarbeiten hat sich die Stadt Rendsburg zu verpflichten, den Bahnverkehr ohne wesentliche Einschränkungen aufrecht zu erhalten. Zur Minimierung der Verkehrsbehinderungen auf einen kürzestmöglichen Zeitraum wird die neue Brücke neben dem Bahnkörper zum Hafenrand erstellt und später mit den vorhandenen Gleisen verbunden.

Die sehr einfach und wirtschaftlich geplante Brückenkonstruktion soll durch beleuchtete Gestaltungselemente aufgewertet werden. Geplant ist die Verkleidung der Pfeiler mit hinterleuchteten Lochblechen. Die gesamte Unterseite der Brücke soll mit einer „Lichtdecke“ verkleidet werden, so dass bei Dunkelheit der Eindruck entsteht, dass hier keine Brücke, sondern ein Eingang, (ob von Rendsburg oder von Büdelsdorf aus gesehen) wie zu einem hochwertigen Kaufhaus vorhanden ist.

Lage der neuen
Bahnbrücke,
3-D-Darstellung



Durch viel Licht soll der Eindruck eines dunklen „Lochs“ vermieden und die Besucher auf die dahinter liegenden Einrichtungen neugierig gemacht werden. Der gestalterische Eindruck wird noch durch Pylone, die in den Stützenachsen angeordnet werden, verstärkt. Auch diese werden in der Nacht beleuchtet, so dass der Eindruck einer „normalen Brücke“ – wie bereits mehrfach in Rendsburg vorhanden – verhindert wird.

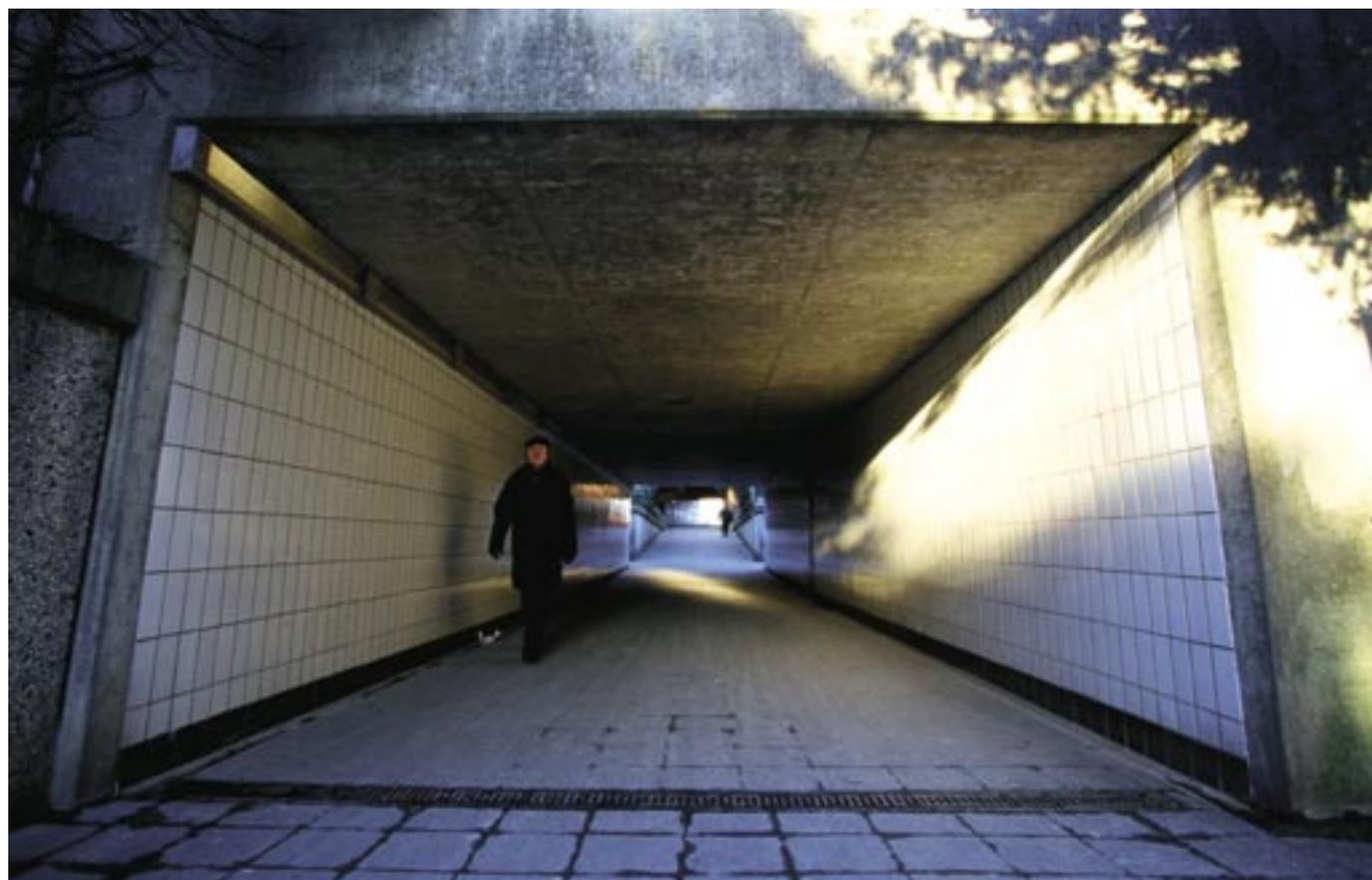
Der erhöhte Gestaltungsaufwand ist erforderlich, um das Planungsziel einer augenfälligen Verbindung der Altstadt mit der Obereider und darüber hinaus der Nachbarstadt Bündelsdorf in Verbindung mit den angestrebten hochwertigen Nutzungen an der Hafenseite erreichen zu können.

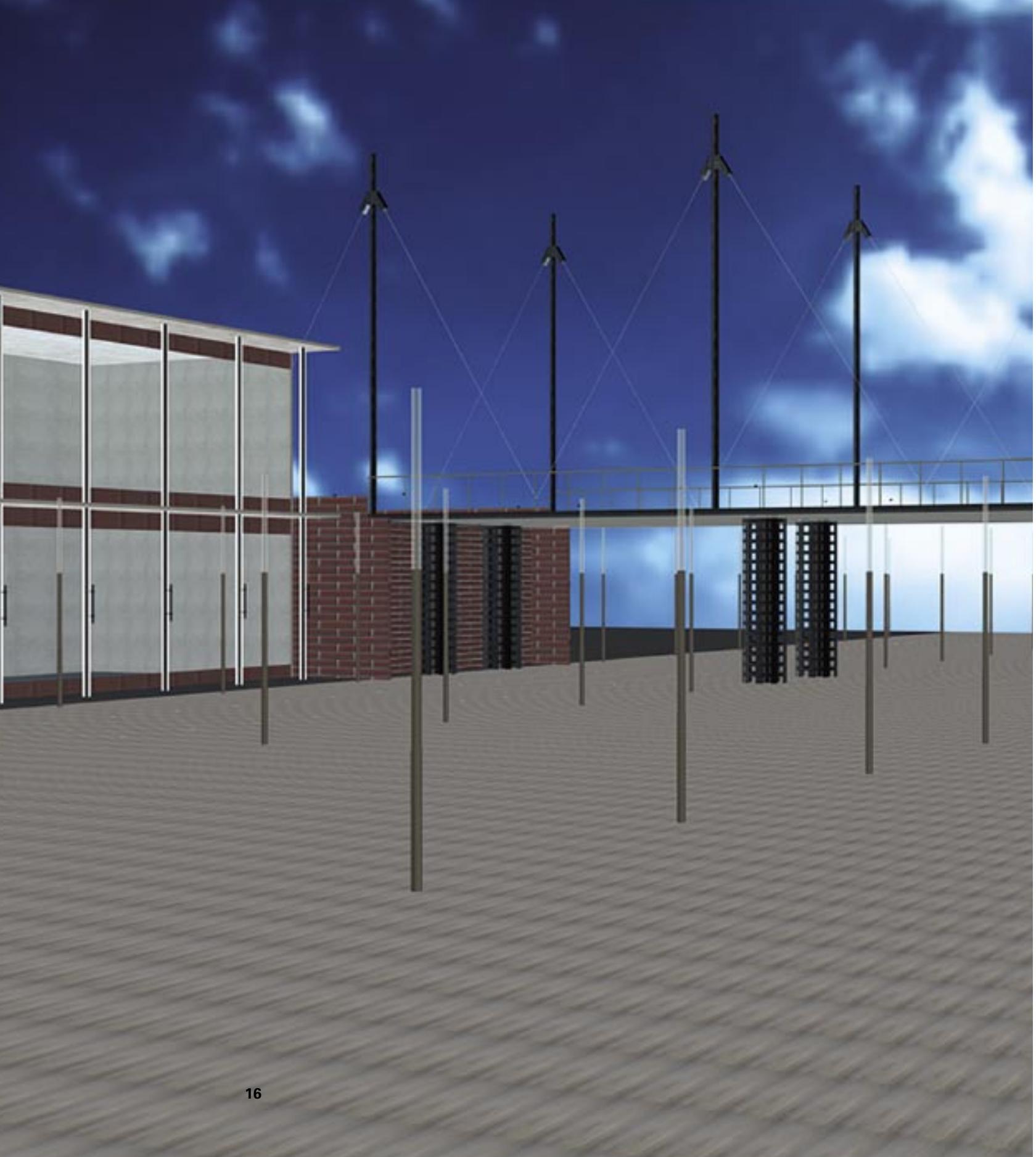


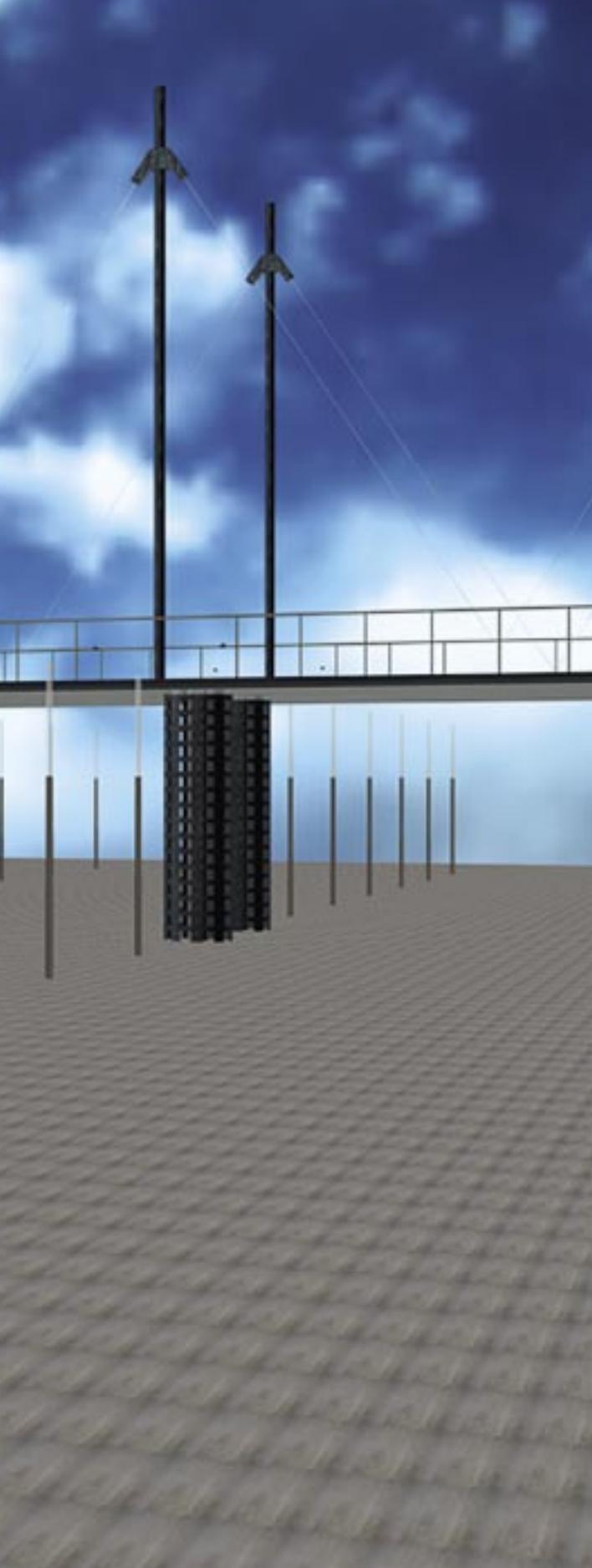
**Bestehender
Fußgänger- und
Radwegtunnel.
Blick in
Richtung Obereider**



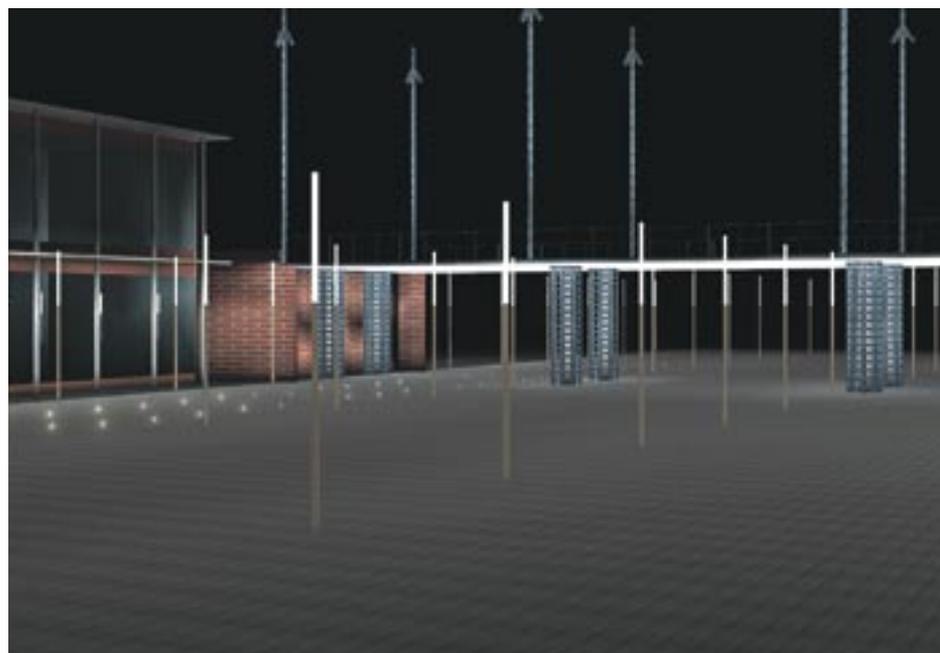
**Heutige Verbindung
zwischen Altstadt und
Obereiderhafen:
dunkel, unübersichtlich,
wenig attraktiv und
nur für Radfahrer
und Fußgänger geeignet.**







**Beleuchtungskonzept
tags/nachts
für den „neuen, verlänger-
ten“ Schloßplatz
jenseits der Denkerstraße
mit Blickrichtung
zum Obereiderhafen**



Abriss des Parkdecks „Schloßplatz“

Mit der Öffnung, d. h. der Hinwendung der Rendsburger Altstadt „zum Wasser“ der Obereider in Höhe des Schloßplatzes ist der Abriss des querstehenden baulichen Riegels des Parkdecks Schloßplatz verbunden.

Da dies ein Fortfall von 160 Parkständen bedeutet, soll an dieser Stelle kurz das zukünftige Planungskonzept für den ruhenden Verkehr in der Altstadt, wie sich dies aus dem in der Ratsversammlung am 27.06.2002 beschlossenen Gesamtverkehrsplan (GVP) 2002 ergibt, dargestellt und erläutert werden:

Eine Befragung von Parkplatznutzern in der Altstadt ergab, dass etwa 68 % geschäftlich bzw. zum Einkaufen den Parkraum benutzen. 20 % der Befragten sind Beschäftigte der Altstadt, nahezu 70 % der Befragten sehen die Parkgebühren als angemessen an und sind mit der Parksituation zufrieden.

Als Defizite der Parkraumsituation im Bereich der Altstadt zum Zeitpunkt der Analyse des GVP im Jahre 1996 ist Folgendes festzuhalten:

- Hier stehen aufgrund der Nutzung der Parkstände durch Beschäftigte besonders während der nachmittäglichen Spitzenverkehrszeit keine angemessenen Parkstände für Anwohner und Kunden bereit.
- Durch vorhandene gebührenfreie Parkstände resultiert ein Parksuchverkehr durch Kunden und Besucher zunächst zu diesen, dann erst zu den gebührenpflichtigen Parkständen.

- Belegung der gebührenfreien Parkstände durch Beschäftigte in der Altstadt. Dadurch steht lagegünstiger Parkraum für Kunden und Besucher der Altstadt nicht mehr zur Verfügung.

Diese Defizite sollen durch ein entsprechendes Maßnahmenbündel ausgeglichen werden.

- Schaffung eines ausreichenden Parkraumangebotes für Anwohner. Dies wird in gutem Maße bereits durch Bewohnerparkzonen in der Altstadt erreicht.
- Sicherstellung der Erreichbarkeit von Parkmöglichkeiten für Beschäftigte durch kosten- und gebührenfreie Langzeitparkplätze an der Peripherie der Innenstadt (Auffang- und Ersatzparkplätze).
- Schaffung eines attraktiven Parkraumangebotes für Besucher und Kunden durch eine nach Lagegunst der Parkfläche gestaffelte Parkdauer und Tarifpolitik sowie eine gute Erreichbarkeit der Parkflächen durch ein entsprechendes Parkleitsystem.

Die Parkraumnachfrage für die maßgebliche Nutzergruppe (Kunden und Besucher der Altstadt) wird einschließlich einer möglichen neuen Randbebauung des Schiffbrückenplatzes mit 1.007 Parkständen (in der Hauptnachfragezeit/ nachmittägliche Spitzenzeit um 16:00 h) beziffert. Zum Zeitpunkt der Analyse des Gesamtverkehrsplanes standen in der Altstadt 1.388 öffentliche Parkstände zur Verfügung. Die Einführung der Bewohnerparkzonen in der Altstadt hat keine Auswirkungen auf das Parkraumangebot, da innerhalb dieser Zonen das Kurzzeitparken (Parkscheibe für eine Stunde) für Kunden und Besucher möglich bleibt.

Nach Umsetzung der geplanten Maßnahmen im Altstadtbereich (Randbebauung Schiffbrückenplatz mit Aufstockung des Parkdecks Wallstraße um ein zusätzliches Geschoss; Abriss des Parkdecks Schloßplatz für die zukünftige Erschließung des Obereiderhafengebietes östlich des vorhandenen Bahndammes einschließlich des Fortfalls der Parkstände auf dem Schloßplatz zwecks Um- und Neugestaltung des Schloßplatzes) verbleibt ein Parkraumangebot von 1.205 Parkständen. Parksuchverkehre resultieren etwa ab einem Auslastungsgrad von 85%, da freie Parkstände ab diesem Zeitpunkt nicht sofort erkannt werden. Auslastungsgrade von über 85% sind als stark ausgelastet bzw. überlastet zu bezeichnen. Auf Grundlage der Parkraumnachfrage von 1.007 Parkständen ergibt dies einen Auslastungsgrad von knapp 83,5 %.

Heute stehen dem gegenüber für den Kunden- und Besucherverkehr abzüglich des Anteils der von Beschäftigten (Langzeit- bzw. Dauerparker) genutzten Parkstände (1.388 – 20% =) etwa 1.110 Parkstände zur Verfügung. Bei einer vergleichbaren Parkraumnachfrage abzüglich der Parkraumnachfragesteigerung durch eine denkbare Randbebauung des Schiffbrückenplatzes von etwa 130 Parkständen in der Hauptnachfragezeit von (1.007 – 130 =) 877 Parkständen ergibt dies einen Auslastungsgrad von etwa 79,1 %.

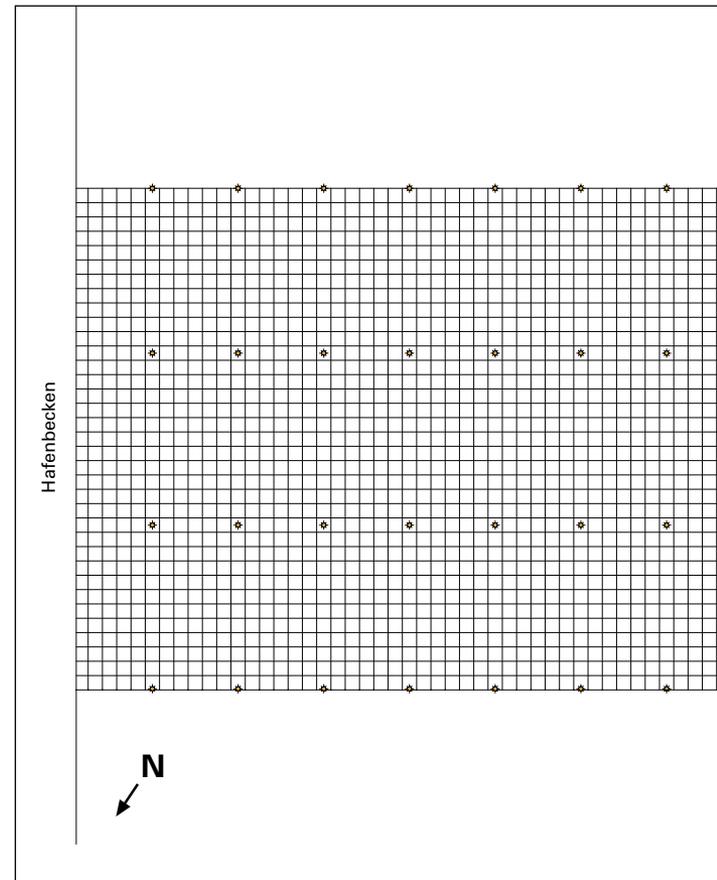
**Parkdeck Schloßplatz,
Blick von Nordwesten**



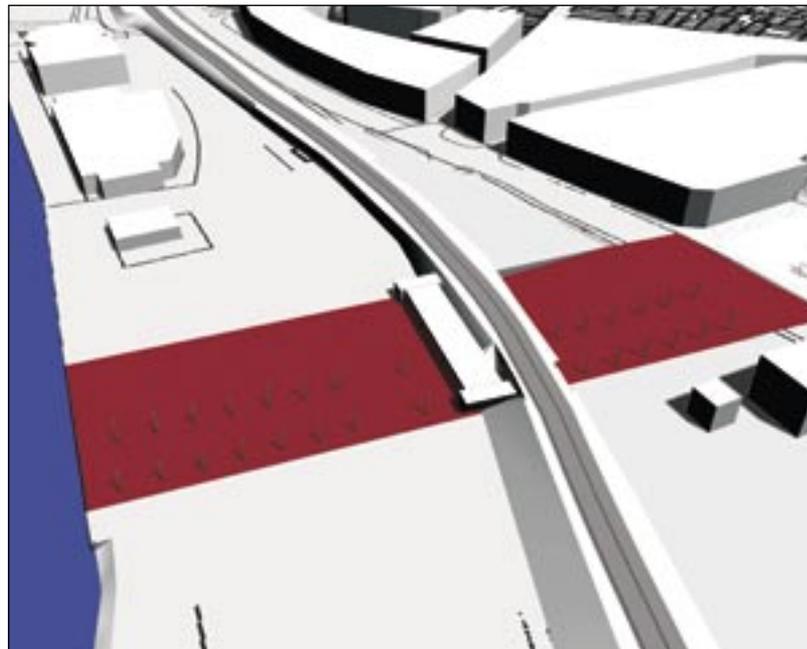
Straßenbau Denkerstraße/Weiterführung bis Obereider

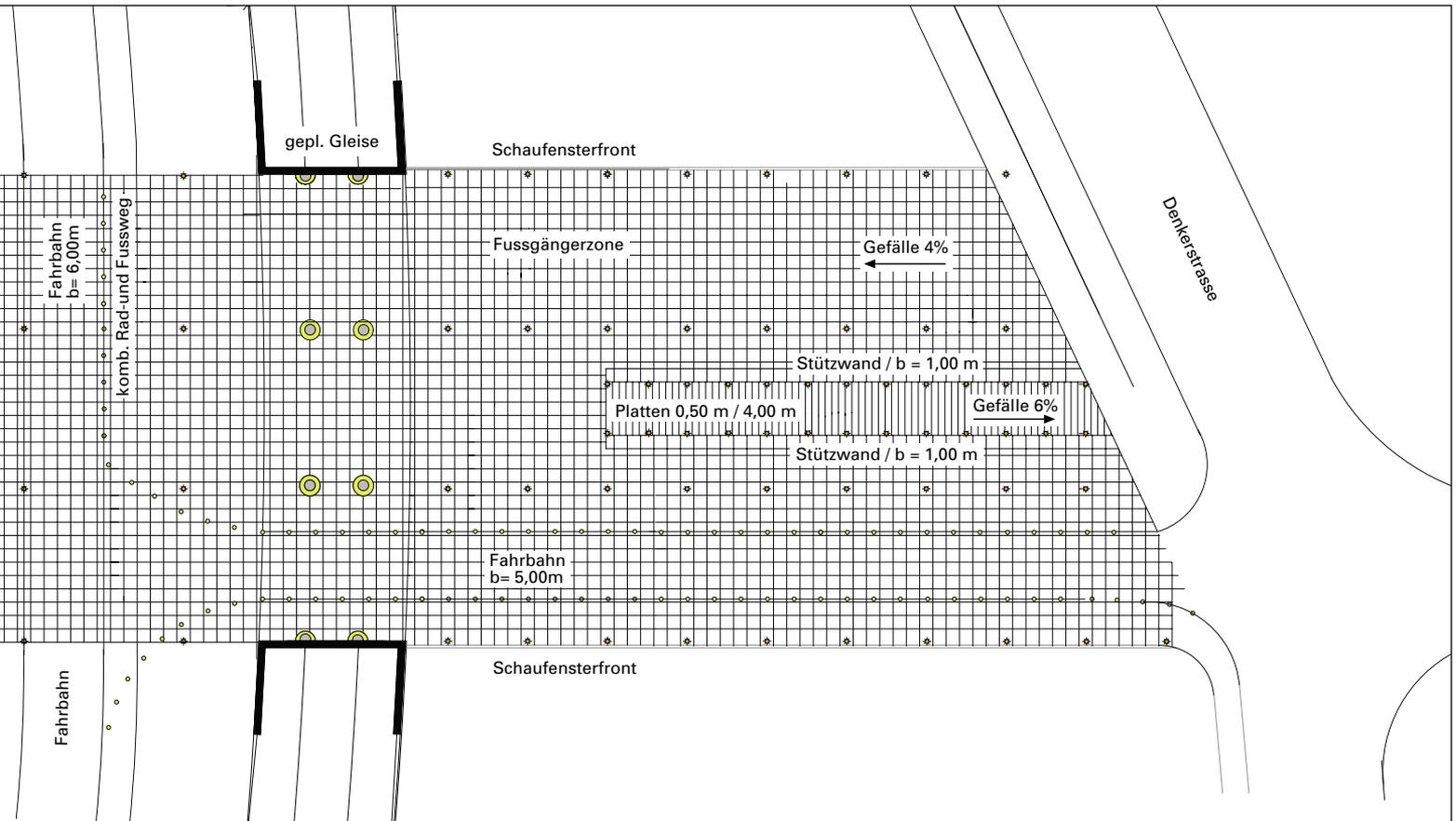
In der Breite des Schloßplatzes über die Denkerstraße bis zum Hafenrand soll eine Fußgänger- und Radfahrmagistrale entstehen. Der Weg wird später über die Obereider mit einer Brücke bis nach Büdelsdorf geführt.

Die Umgestaltung des historischen Schloßplatzes endet an der Denkerstraße. Von der Denkerstraße bis zum Hafenrand wird eine einheitliche „moderne“ Gestaltung angestrebt und eine neue Fußgänger- und Radfahrerunterführung integriert. Im Bereich der Eisenbahnbrücke wird der Belag so weit abgesenkt, dass eine Lkw-Durchfahrt für Anlieferverkehr entsteht.



Räumlicher Eindruck des neuen „verlängerten“ Schloßplatzes jenseits der Denkerstraße mit Blickrichtung Obereiderhafen; 3-D-Darstellung





Die gewählte Gestaltung entspricht den Ansprüchen an eine neuzeitliche Nutzung von Gewerbeflächen in Hafennähe, ohne jedoch die für einen Hafen typische Gestaltung aufzugeben. Sie findet sich insbesondere in großflächigen, quadratischen bis zu 1 m x 1 m großen Plattenbelägen wieder. Die Beleuchtung wird in zeitloser schlichter, jedoch zugleich eleganter Form als Beleuchtungsstele mit Bezug auf die beleuchteten Brückenpfeiler vorgesehen. Im Bereich der intensiven Ladennutzung vom Gleiskörper bis zur Denkerstraße sind die Lampen im Bereich der Bebauung gleich gestaltet, jedoch hier nicht als Mast- sondern als Auslegerleuchte.

Der gesamte Belag wird einheitlich als Mischfläche ohne Fahrspuren gestaltet. Zur

Gestaltung der Fläche werden Leuchtpunkte installiert. Die Rampe des Fußgängertunnels wird in behindertengerechter Neigung erstellt. Der Belag entspricht der Gestaltung der Verkehrsflächen, jedoch nicht quadratisch sondern in länglicher Form über die gesamte Rampenbreite. Die Stützwand zur Rampe wird in dem Raster des Plattenbelages erstellt. In die Stützwand könnten evtl. Sitzgelegenheiten integriert werden.

Über die Denkerstraße zum Schloßplatz hin soll ein Fußgängerüberweg mit der vollen Breite der Verbindung zur Obereider geführt werden. Der Belag dieses Bereiches muss für Schwerverkehr geeignet sein und soll dem Belag in dem übrigen Bereich angepasst werden.

Gestaltungsplan der Verbindung Denkerstraße bis Obereider, Hafenrand („verlängerter“ Schloßplatz)

Bauabschnitt 6:

Verlegung und Neubau des Bahndamms

Zum Anschluss der Gleisanlagen an die in Bauabschnitt 3 neu errichtete Bahnbrücke wird im Bauabschnitt 6 der Bahndamm neu aufzuschütten sein. Gegenüber der jetzigen Linienführung wird der neue Damm – wie auch die neue Bahnbrücke – um ca. 15 m in Richtung Obereider zu verschieben sein. Der Grund besteht darin, dass mit dieser Bauweise ein weitgehend störungsfreier Betrieb der Bahn möglich bleibt, was nicht nur der Qualität der Bahnverbindung dient, sondern auch die Baukosten und die Kosten der betriebsbedingten Beeinträchtigungen der Bahn weitestmöglich senkt.

Obereiderhafen,
Blick von Nordosten;
3-D-Darstellung



Der neue Bahndamm wird – wie der jetzige auch – mit einem trapezförmigen Querschnitt mit ca. 25 Metern Fußbreite und 11 Metern Kronenbreite errichtet. Auf den letzten 30 Metern beiderseits der neuen Bahnbrücke wird jedoch die Böschung durch senkrechte Stützwände ersetzt. Durch den Einsatz dieser Stützwände soll der notwendige Platz für eine Bebauung gewonnen werden, welche die ca. 35 m breite Platzenerweiterung vom Schloßplatz über die Denkerstraße bis zur Obereider einrahmen soll. Für den neuen Damm und dessen Aufschüttung werden ca. 9.000 m³ Erdreich zu bewegen sein.

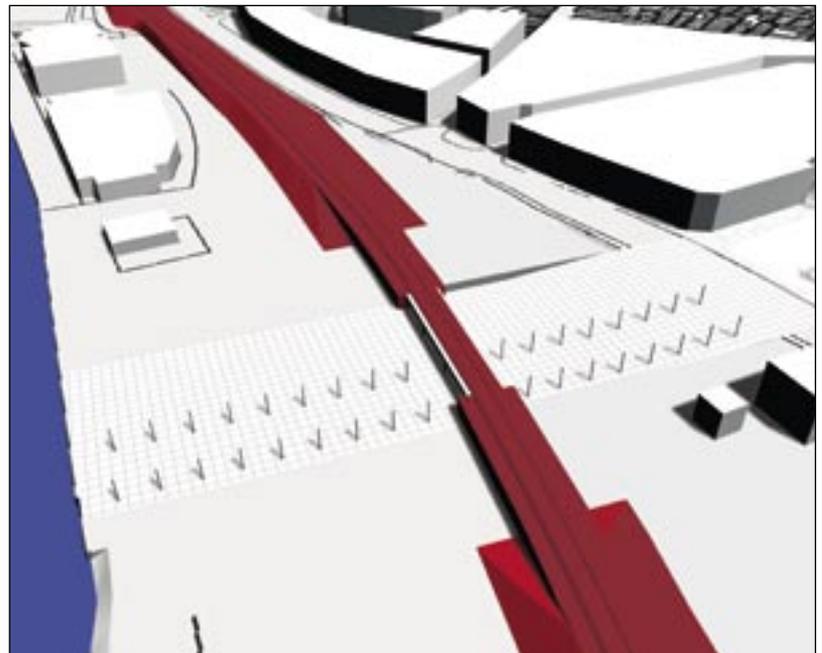
Im Zuge der Verlegung und des Neubaus des Bahndamms wird es gleichermaßen erforderlich, den auf der Hafenseite gelegenen Rad- und Gehweg zu verschieben und neu zu bauen. Das ist deshalb von besonderer Bedeutung, weil es sich hier um den wichtigsten und am stärksten benutzten straßenunabhängigen Geh- und Radweg im Stadtgebiet Rendsburg handelt. Besonders als Schulweg, aber auch als sonstige Verbindung zwischen der Altstadt, dem Stadtnorden, der Stadt Büdelsdorf sowie der Schleife handelt es sich um eine Hauptverkehrsader des nicht motorisierten Verkehrs. Natürlich ist mit dem Neubau dieses Geh- und Radweges auch eine Verlegung und Erneuerung der Wegebeleuchtung verbunden.

**Bauabschnitt 7 a und b:
Neubau Gleistrasse,
Rückbau alter Bahndamm**

Nach der Neuanlage des Bahndamms in Bauabschnitt 6 ist dieser Damm in Bauabschnitt 7 a mit einer neuen Gleistrasse zu belegen und die Elektrifizierung entsprechend zu versetzen. Anders als in allen anderen Bauabschnitten ist dieser Bauabschnitt 7 a nicht in der Regie der Stadt Rendsburg, sondern der Deutschen Bahn AG (DB Netz) durchzuführen, da es sich hier um ausschließlich für den Bahnbetrieb erforderliche Anlagen handelt. Zum Schluss des Aufbaus der neuen Gleisanlagen einschließlich der Elektrifizierung wird an den beiden Anschlusspunkten von der alten Streckenführung auf die neue umzuschließen sein. In dieser Bauphase wird es vorübergehend zu Beeinträchtigungen des Bahnbetriebs kommen müssen, die sich aber weder vermeiden noch weiter verkürzen lassen.

Im Bauabschnitt 7 b wird der alte Bahndamm zurückzubauen sein. Das beginnt mit einer Demontage der Elektrifizierung und der Gleisanlagen, die im Eigentum der DB Netz verbleiben und dort weiter verwendet werden. Danach wird analog zu Bauabschnitt 6 in einer Größenordnung von 8.000 m³ Erdreich der alte Damm abzutragen sein. Sobald dies abgeschlossen ist, stehen zwischen dem neuen Bahndamm und der Denkerstraße neue, interessante Bauflächen zur Verfügung, die in Verlängerung der beiderseitigen Randbebauung des Schloßplatzes in Richtung Obereider eine städtebaulich sinnvolle und notwendige Ergänzung des Stadtbildes darstellen werden. Gedacht ist hier an eine Innenstadt typische Nutzung, deren Schwerpunkt im Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich liegen kann.

**Obereiderhafen mit
neuer Bahntrasse
und -brücke; Blick von
Norden; 3-D-Darstellung**



Neubau Obereiderhafenstraße

In einem letzten Bauabschnitt muss für die zukünftige Bebauung auf der Hafenseite die Erschließung für den Besucher- und Lieferverkehr hergestellt werden. Hierzu ist es notwendig, parallel zum neuen Bahndamm und zum neuen Geh- und Radweg eine Erschließungsstraße zu bauen, die sowohl im Norden in Höhe des Teiches als auch im Süden in Höhe des Rundsilos mit einem Wendepunkt enden wird. An der neuen Bahnbrücke schließt die neue Straße über die Platzverbindung zum Schloßplatz an die Denkerstraße an. Im Norden würde zwar der Gedanke eine Verbindung der neuen Erschließung mit der bestehenden Straße Am Ahlmannkai naheliegen, die in Richtung der ACO-Werke führt. Dieses muss jedoch aus 2 Gründen verhindert werden:

1. Bei einem Anschluss wäre sicher damit zu rechnen, dass sich auf der neuen Straßenführung ein Umfahrvverkehr der Ampel am Thormannplatz einstellen würde, um den Weg nach Büdelsdorf abzukürzen.

2. Langfristig ist vorgesehen, den Damm mit der Straße Am Ahlmannkai, der derzeit den Teich als ehemaligem Bestandteil der Obereider von der eigentlichen Obereider trennt, abzutragen und die Verbindung beider Wasserflächen wieder herzustellen. Damit soll dann die Erschließung der Rendsburger Obereiderhafenseite nur noch über die neue Straßenführung von der Denkerstraße aus erfolgen. Das ist auch problemlos möglich, da es sich bei diesem Verkehr ausschließlich um Besucher- und Lieferverkehre handeln

wird, da aufgrund der Sackgassensituation ein gebietsfremder Durchgangsverkehr und der überschaubaren Größe des Gebiets ein im Gebiet selbst stattfindender Binnenverkehr nicht zu erwarten ist.

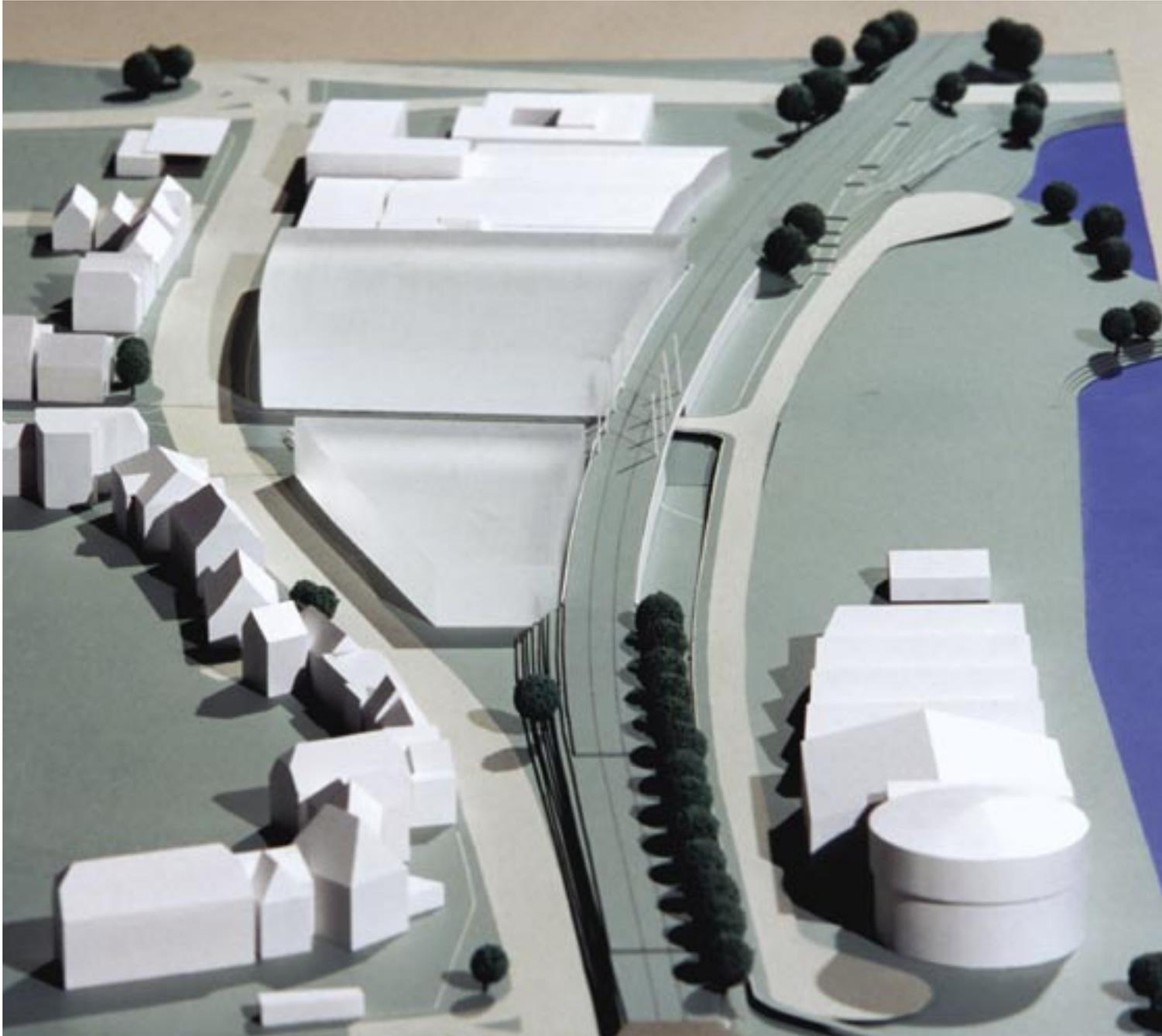
Die neue Obereiderhafenstraße ist im Untergrund selbstverständlich mit den für die bauliche Entwicklung notwendigen Ver- und Entsorgungsleitungen auszustatten. Zudem wird der Bau einer Pumpstation für die Abwasserentsorgung notwendig. Der Ausbau der Straße würde in 5,50 m Breite und mit einer Oberfläche aus Betonsteinpflaster erfolgen. Direkt anschließend würde an den Böschungsfuß des Bahndamms der neue kombinierte Rad- und Gehweg in einer Breite von 2,50 m erfolgen, der ebenfalls in Betonsteinpflaster ausgebaut wird. Die Beleuchtung wird so ausgelegt, dass sie gleichzeitig Straßen- und auch Wegebeleuchtung ist.

Der Ausbau der Obereiderhafenstraße einschließlich des kombinierten Geh- und Radweges wird in 2 Schritten erfolgen:

- In einer ersten, frühen Stufe wird eine Baustraße zu bauen sein, die während der Bauzeit dem gesamten Baustellenbetrieb der Bauabschnitte 3, 5a, 5b, 6 sowie 7a und b dienen soll.
- Erst nach Abwicklung all dieser Bauabschnitte wird der endgültige Ausbau der Obereiderhafenstraße erfolgen.

Nach Fertigstellung dieses letzten Bauabschnitts sind alle Voraussetzungen geschaffen, um eine bauliche Entwicklung dieser zentralen, am Wasser und am Grün gelegenen und damit hochattraktiven Flächen zu ermöglichen. Als Hauptnutzung ist unverändert ein Hotel mit Veranstaltungszentrum und entsprechender Gastronomie geplant. Möglich ist aber auch das gesamte Spektrum wasserorientierter Freizeit- und Dienstleistungsan-

**Obereiderhafen
mit neuer Bahntrasse und
-brücke sowie
Erschließungsstraße;
Blick von Süden;
Modellfoto**



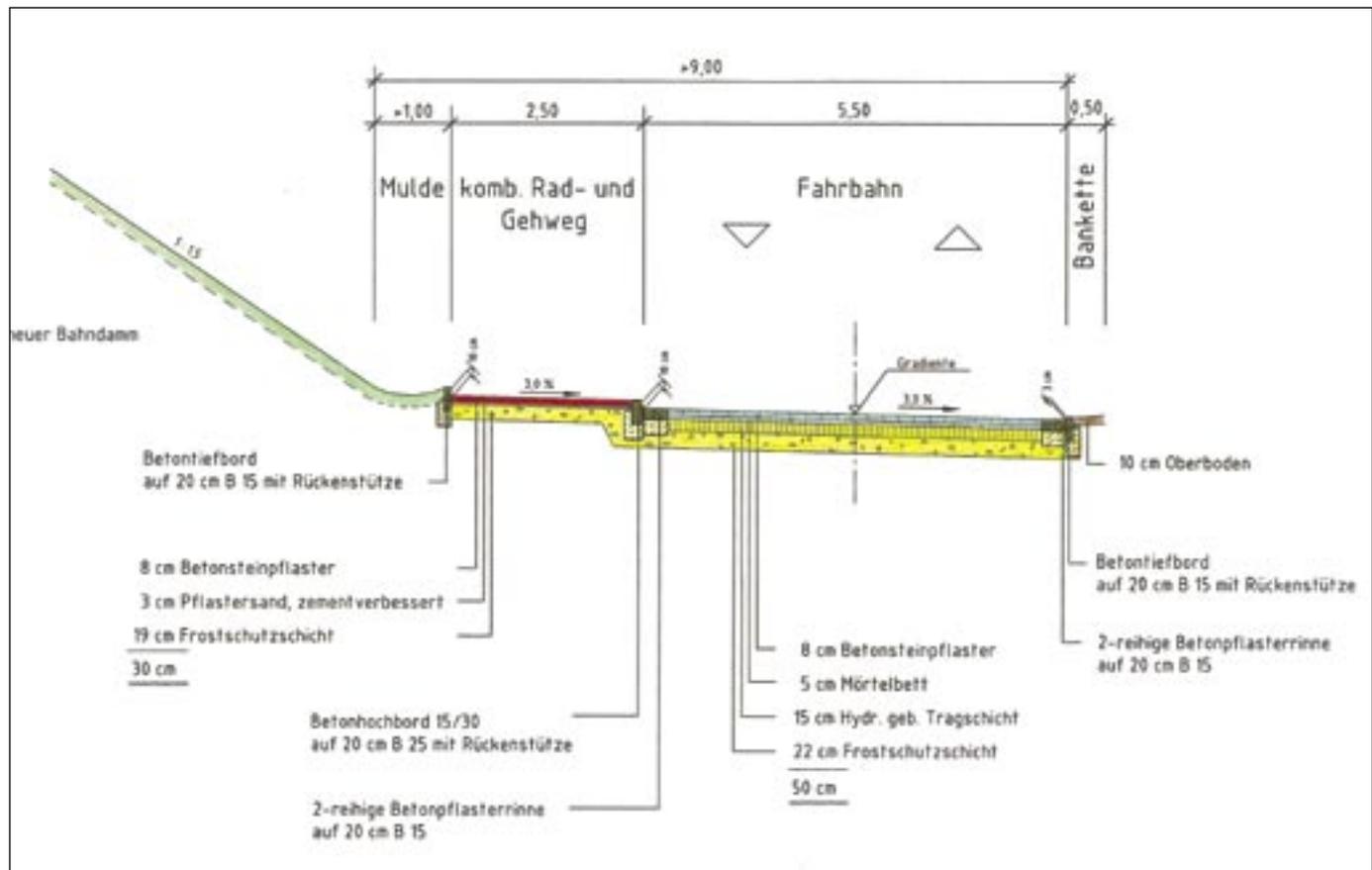
gebote, vor allem auch im Verbund mit der vorgesehenen, erheblichen Erweiterung des Sportboothafens.

Mit dem Abschluss der Erschließung ist sicher damit zu rechnen, dass sich für die Verwertung dieser außergewöhnlichen Flächen ein oder mehrere Investoren finden lassen werden. Ohne die Vorleistung dieser acht Bauabschnitte würden auch in Anbetracht der insgesamt auf fünf Jahre zu kalkulierenden Bauzeit keinem Investor Zusagen irgendwelcher Art abzuhandeln sein.

Die bundesweiten Erfahrungen mit Sanierungsgebieten, auch in Neuwerk, weisen nach, dass nach Vorleistungen der öffentlichen Hand regelmäßig Anstoßeffekte für private Investitionen zu verzeichnen gewesen sind. Untersuchungen des Bundesbauministeriums haben ergeben, dass für jeden eingesetzten Euro öffentlicher Förderung 8 bis 9 Euro an privater Investition ausgelöst worden sind.

Trotz der finanziellen Belastung, die mit der Durchführung der Gesamtmaßnahme mittel- und langfristig auf die Stadt Rendsburg zukommen wird, besteht also Anlass zum Optimismus, wenn es um die Mobilisierung und Entwicklung dieser für den gesamten Stadt-Umland-Bereich so wichtigen Flächen geht.

Querschnitt durch die neue geplante Obereiderhafenstraße



Die finanzielle Abwicklung des gesamten Projektes wird über ein Treuhandkonto getätigt, das von der BIG-Städtebau GmbH, Kiel, bewirtschaftet wird. Die BIG-Städtebau GmbH wurde von den Städten Rendsburg und Büdelsdorf als treuhänderischer Sanierungsträger beauftragt, um die Maßnahme in Zusammenarbeit mit den beiden Stadtverwaltungen überwiegend im kaufmännischen Bereich abzuwickeln. Die BIG-Städtebau GmbH ist seit ca. 30 Jahren als treuhänderischer Sanierungsträger für die Stadt Rendsburg mit der Abwicklung von Sanierungsgebieten betraut.

Kostenschätzung für den Projektteil

Schloßplatz/Obereiderhafen in Rendsburg:

Vorbereitung 400.000,- EUR

Planungen und Gutachten für die Erstellung der städtebaulichen Planungen und Vorplanungen für Baumaßnahmen.

Grunderwerb 2.900.000,- EUR

Ankauf von privat nutzbaren Flächen, die für die Maßnahme benötigt werden, Entschädigung von Nutzungen, die nicht mit dem Planungsziel vereinbar sind (z.B. Auslagerung des Landhandelsbetriebes).

Freilegung von Grundstücken 600.000,- EUR

Abbruch von nicht mehr benötigten Baulichkeiten.

Erschließung 12.600.000,- EUR

Umgestaltung des Schloßplatzes
Bau der Magistrale Denkerstraße bis zum Hafenrand
Bau der Fußgängerunterführung
Bau der Bahnbrücke
Erschließungsmaßnahmen zwischen Bahndamm und Hafenrand
Bau der Geh- und Radwegbrücke über die Obereider

Gesamtkosten 16.500.000,- EUR

Die Finanzierung kann durch Fördermittel der EU, des Bundes und des Landes in Höhe von 9.295.000 EUR und einem städtischen Eigenanteil in Höhe von 5.205.000 EUR sowie aus zu erwartenden Grundstückserlösen (Verkauf von städtischen, privat nutzbaren Flächen und Reprivatisierung von gekauften und neu geordneten Grundstücken) in Höhe von 2.000.000 EUR sichergestellt werden.

Geschätzte Gesamtbauezeit: ca. 5 Jahre

Impressum

Herausgeber:

Stadt Rendsburg
Der Bürgermeister
Stadt Büdelsdorf
Der Bürgermeister

Redaktion und Text:

Stadt Rendsburg
Fachbereich
Bau und Umwelt,
Frank Thomsen,
Volker Feldhusen,
Günter Dahl,
AC Planergruppe GmbH

Fotos:

3-pix
Jörg Wohlfromm,
Darstellung des
Beleuchtungskonzeptes-
Phillips AEG Licht GmbH

Pläne:

3-D Übersichtspläne:
AC Planergruppe GmbH
Pläne Ver- und Entsorgung,
Erschließungsstraße:
H.-P. Rohwer & Partner

Luftbild:

Archiv Stadt Rendsburg
3-pix, Jörg Wohlfromm

Gestaltung und

Herstellung:

ide stampe GmbH

