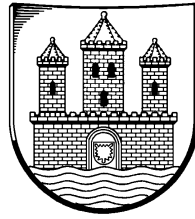


Stadt Rendsburg



Vorbereitende Untersuchungen

„Altstadt Rendsburg“

Gemäß § 141 BauGB



Stadt Rendsburg - Der Bürgermeister

Auftraggeber:

Stadt Rendsburg
Fachdienst Stadtentwicklung
Am Gymnasium 4
24768 Rendsburg

Auftragnehmer und Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Christoph Schnetter
Dipl.-Ing. Marta Bauermann
B.Sc. Leevke Heeschen

Stand:

Beschlussfassung der Ratsversammlung der Stadt Rendsburg am 27. März 2014

Anlass und Verfahren:

In ihrer Sitzung vom 08.07.2010 hat die Ratsversammlung auf Empfehlung des Bauausschusses vom 27.04.2010, des Ausschusses für Wirtschaft und Finanzen vom 05.05.2010 und des Hauptausschusses vom 06.05.2010 den Beschluss zur Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) gemäß § 141 Abs. 3 Satz 1 BauGB für das Untersuchungsgebiet Altstadt gefasst.

Die Bekanntmachung dieses Beschlusses erfolgte ortsüblich in der Ausgabe 18/2010 des Mitteilungsblattes der Stadt Rendsburg am 21.07.2010.

Anlass dieses Beschlusses war, dass für den Bereich der Altstadt nicht zuletzt nach der Geschäftsaufgabe von Hertie am zentral gelegenen Altstädter Markt der Verdacht auf städtebauliche Missstände besteht. Um Beurteilungsunterlagen über die Notwendigkeit der Sanierung sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen zu gewinnen, werden Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 Abs. 1 BauGB erforderlich.

Der Handlungsbedarf zur städtebaulichen Sanierung der Altstadt Rendsburgs korrespondiert sowohl mit den Aussagen und Empfehlungen der VU zur Altstadt Rendsburgs als auch mit denen des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes Rendsburg-Büdelndorf, das durch die Ratsversammlung der Stadt Rendsburg am 28.06.2007 und durch die Stadtvertretung der Stadt Büdelndorf am 05.07.2007 abschließend als grundsätzlicher und ganzheitlicher Orientierungsrahmen der zukünftigen Stadtentwicklung beider Städte beschlossen wurde.

Danach nämlich ist die Altstadt von Rendsburg einer der räumlichen Handlungsschwerpunkte mit dem größten Handlungsbedarf zur Entwicklung und dem Umbau bestehender Quartiere. Hier heißt es: *„Die Qualitätssicherung innerstädtischer Lagen hat differenzierte Ausrichtungen: Während das Zentrum der jungen Stadt Büdelndorf noch profiliert werden muss, geht es für die Rendsburger Altstadt darum, eine attraktive Mischung aus Handel, Arbeiten und Wohnen wiederherzustellen. Die hohe städtebauliche Qualität gilt es zu sichern.“*

In der Zeit zwischen dem 28.09.2010 und dem 30.10.2010 wurde die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange (TöB) vorgenommen.

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Betroffenen erfolgte in einer öffentlichen Auftakt- und Informationsveranstaltung am 29.06.2011 im Ratssaal des Alten Rathauses. Der Bauausschuss nahm von dem Protokoll dieser Veranstaltung in seiner Sitzung am 16.08.2011 Kenntnis.

Der Bauausschuss hat in seiner Sitzung am 29.10.2013 die VU für die Rendsburger Altstadt gebilligt und zur öffentlichen Auslegung bestimmt.

In der Zeit zwischen dem 27.11.2013 und 08.01.2014 wurde mit dem beschlossenen Entwurf der VU sowohl die Beteiligung der öffentlichen Aufgabenträger nach § 139 BauGB als auch die öffentliche Auslegung nach § 137 BauGB durchgeführt.

Die Bekanntmachung der Beteiligung der Betroffenen (öffentliche Auslegung) erfolgte ortsüblich im Mitteilungsblatt der Stadt Rendsburg in der Ausgabe 30/2013 am 20.11.2013.

Der Bauausschuss hat der Vorbereitenden Untersuchung für die Rendsburger Altstadt in seiner Sitzung am 04.03.2014 einstimmig zugestimmt. Der Senat ist der Empfehlung des Bauausschusses in seiner Sitzung am 13.03.2014 einstimmig beigetreten.

Inhalt	Seite
1. Aufgabenstellung, Anlass und Methodik	8
1.1 Aufgabenstellung.....	8
1.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	8
1.3 Anlass und Ziele.....	9
1.4 Methodik.....	11
2. Übergeordnete Rahmenbedingungen	12
2.1 Die Stadt Rendsburg	12
2.2 Das Untersuchungsgebiet - Lage im Raum - Bedeutung im Stadtgefüge	13
2.3 Historie des Untersuchungsgebietes	14
2.4 Übergeordnete Planungen.....	17
2.5 Gebietsentwicklungsplanung (GEP)	18
2.6 Geltendes Planungsrecht	19
2.6.1 Flächennutzungsplan	19
2.6.2 Landschaftsplan der Stadt Rendsburg	19
2.6.3 Bebauungspläne	19
2.7 Städtische Planungen, Konzepte, Gutachten und Studien.....	21
2.7.1 Rahmenplan der Stadt Rendsburg	21
2.7.2 Gestaltungssatzung für die Rendsburger Innenstadt.....	22
2.7.3 ISEK	23
2.7.4 Wohnungsmarktkonzept	26
2.7.5 Markt- und Standortanalyse für das ehemalige Hertie-Warenhaus in Rendsburg, Altstädter Markt / Stegen	28
2.7.6 Gesamtverkehrsplan der Stadt Rendsburg (GVP 2002).....	30
2.7.7 Regionales Einzelhandelskonzept Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg ...	32
2.7.8 Stadtmarketing.....	34
2.8 Städtische Entwicklungen.....	34
3. Bestandsanalyse.....	41
3.1 Städtebauliche Struktur	41
3.1.1 Gebäudebestand und städtebauliche Dichte.....	41
3.1.2 Gebäudealter	42
3.1.3 Gebäudezustand und Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf	43
3.1.4 Gebäudenutzung	46
3.1.4.1 Einzelhandel	47

3.1.4.2 Wohnen	50
3.1.4.3 Leerstand, Unternutzung und „schwächelnde“ Nutzung	51
3.1.5 Denkmalschutz, Stadtbild, Räumliche Qualitäten	53
3.2 Freiraumstruktur	56
3.2.1 Private und öffentliche Grün- und Freiflächen	56
3.2.2 Plätze	57
3.2.3 Baumbestand	58
3.2.4 Wasserflächen	59
3.3. Verkehrssituation und Erschließung	60
3.3.1 Straßennetz- und Kfz-Verkehr	60
3.3.2 Geh- und Radwege, Fußgängerzonen, Wegebeziehungen, Verknüpfung und Anbindung an umliegende Bereiche	62
3.3.3 Parkplatz-/ Stellplatzsituation	64
3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr	65
3.4. Soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur	66
3.5 Eigentumsverhältnisse	68
3.6 Umweltsituation und Restriktionen	69
3.6.1 Lärmbelastung	69
3.6.2 Altlasten	70
3.7 Bevölkerungsdaten	71
3.8 Arbeitsmarkt, Sozial- und Wirtschaftsstruktur	72
3.9 Haushaltsdaten und Wohnungsmarkt	73
3.10 Mietniveau	75
3.11 Aktuelle Entwicklungen im Untersuchungsgebiet	75
4. Gesamtbewertung	76
4.1 Mängel und Konflikte	76
4.2 Chancen und Potenziale	77
5. Allgemeine Ziele der Erneuerung / Städtebauliches Rahmenentwicklungs-konzept	79
5.1 Allgemeine Ziele der Erneuerung – Sanierungsziele	79
5.2 Städtebauliches Rahmenentwicklungs-konzept	80
6. Maßnahmenkonzept	88
6.1 Maßnahmen der Vorbereitung	88
6.2 Ordnungsmaßnahmen	89
6.3 Baumaßnahmen	89

7. Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	90
7.1 Kostenübersicht.....	91
7.1.2 Finanzierungsübersicht.....	92
8. Verfahrensrechtliche Empfehlungen	94
8.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB.....	94
8.2 Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen und Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger gem. § 139 BauGB.....	97
8.3 Empfehlung zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts.....	97
8.4 Abwägung und Empfehlung zur Anwendung eines Verfahrens / Instrumentes	97
8.5 Abwägung und Vorschlag für die Wahl des Sanierungsverfahrens.....	99
8.6 Abwägung und Vorschlag zur Abgrenzung des zukünftigen Sanierungsgebietes ..	100
8.7 Zeitliche Umsetzung und Durchführung der Sanierung.....	101

Planverzeichnis

Plan 01	Gebäudealter
Plan 02	Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf (Hauptgebäude)
Plan 03.1	Gebäudenutzungen Erdgeschoss
Plan 03.2	Gebäudenutzungen Obergeschosse
Plan 03.3	Einzelhandelssortimente Erdgeschoss
Plan 04	Denkmale, Stadtstruktur und Stadtbild
Plan 05	Freiflächen / Freiraumstruktur
Plan 06	Verkehrssituation und Erschließung
Plan 07	Mängel und Konflikte
Plan 08	Chancen und Potenziale
Plan 09	Rahmenentwicklungskonzept
Plan 10	Maßnahmenplan
Plan 11	Abgrenzungsvorschlag Sanierungsgebiet

Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Markt- und Standortanalyse für das ehemalige Hertie-Warenhaus in Rendsburg, Altstädter Markt / Stegen, BulwienGesa AG, 30.April 2013, Hamburg

Anlage 2: Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belang gem. § 139 BauGB

Anlage 3: Öffentliche Auftakt- und Informationsveranstaltung gem. § 137 BauGB im Ratssaal des Alten Rathauses am 29.06.2011 (Protokoll)

1. Aufgabenstellung, Anlass und Methodik

1.1 Aufgabenstellung

Am 08.07.2010 hat die Ratsversammlung der Stadt Rendsburg die Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 Abs. 1 BauGB für das Untersuchungsgebiet „Altstadt Rendsburg“ beschlossen. Die Bekanntmachung des Beschlusses erfolgte am 21.07.2010 im Mitteilungsblatt der Stadt Rendsburg.

Gemäß § 141 BauGB dient die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen insbesondere der Gewinnung von Beurteilungsgrundlagen

- über die Notwendigkeit einer Sanierung in einem abgegrenzten Gebiet,
- über die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge in diesem Gebiet,
- über die anzustrebenden allgemeinen Ziele für das Gebiet und
- über die Durchführbarkeit einer (möglichen) Sanierung.

Die vorliegende VU analysiert und bewertet die vorgefundene städtebauliche Situation im Untersuchungsgebiet „Altstadt Rendsburg“ in der Stadt Rendsburg. Sie untersucht, ob und in welchem Umfang städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet vorhanden sind. Des Weiteren werden Chancen und Potenziale des Gebietes benannt und allgemeine Ziele für das Untersuchungsgebiet und seine mögliche zukünftige Entwicklung dargelegt. Notwendige Maßnahmen zur Behebung von städtebaulichen Missständen werden ebenfalls benannt. Darüber hinaus wird eingeschätzt und abgewogen, ob und ggf. welche Instrumente des besonderen Städtebaurechts gem. BauGB Anwendung finden sollen und ob die Notwendigkeit zur Ausweisung eines förmlichen Sanierungsgebietes besteht.

Bei diesen Vorbereitenden Untersuchungen sind die Ergebnisse und Zielsetzungen der übergeordneten bzw. gesamtstädtischen Konzepte, Gutachten und Studien, insbesondere des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes für die Städte Rendsburg und Büdelsdorf (ISEK), des Wohnungsmarktkonzeptes Rendsburg Büdelsdorf, der Markt- und Standortanalyse für das ehemalige Hertie-Warenhaus sowie anderer Konzepte, Gutachten und Studien eingeflossen.

1.2 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet hat eine Größe von ca. 14,4 ha. Es umfasst den südöstlichen Teil der Rendsburger Altstadt, die insbesondere mit dem angrenzenden Stadtteil Neuwerk als Innenstadt den zentralen Versorgungsbereich / Hauptzentrum für die Stadt Rendsburg und den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg darstellt. Das Untersuchungsgebiet erstreckt sich auf den Bereich zwischen Schlossplatz, Eisenbahn-/ Denkerstraße, Jungfernstieg, An der Bleiche und der Bebauung nordwestlich des Schiffbrückenplatzes und somit auf einen Großteil des Hauptgeschäftsbereiches der Innenstadt. Zum Untersuchungsgebiet gehören u.a. das Hospital zum Heiligen Geist, die St. Marien-Kirche, das ehemalige Hertie-Gebäude, das Theater, ein Teil des Stadtsees, das Rathaus, der Schiffbrückenplatz sowie der Altstädter Markt. Ebenfalls Bestandteil des Untersuchungsgebietes ist die Haupteinkaufsstraße und Fußgängerzone Schiffbrückenplatz / Hohe Straße / Altstädter Markt mit einer Konzentration

von Einzelhandel, Dienstleistung und Gastronomie. Im Bereich des Schiffbrückenplatzes und der Straße An der Schiffbrücke schließt das Untersuchungsgebiet an das Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“ und im Bereich des Hospitals zum Heiligen Geist an das Sanierungsgebiet „Schlossplatz / Obereiderhafen“ an. Südlich des Untersuchungsgebietes liegt das ehemalige Sanierungsgebiet „Neuwerk“ sowie das Stadtumbaugebiet „Neuwerk West / Stadtpark“ und das Sanierungsgebiet „Neuwerk-West (ehemalige Eiderkaserne)“.



Abb. 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes „Altstadt Rendsburg“

1.3 Anlass und Ziele

Anlass zur Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen gem. § 141 BauGB für das Untersuchungsgebiet „Altstadt Rendsburg“ sind die dort zunehmenden funktionalen, baulichen Mängel und Missstände. Teile der Innenstadt und somit des für die gesamte Stadt Rendsburg und der Umlandgemeinden bedeutenden Versorgungsbereiches weisen zunehmend Leerstände auf. Die Altstadt kann ihre ihr obliegende Funktion nur noch schwer gerecht werden. Verstärkt wurde die Situation durch die Schließung des Hertie-Kaufhauses mit einer Verkaufsfläche von ca. 5.200 m² am zentral gelegenen Altstädter Markt im Sommer 2009. Nach der Schließung dieses bis dahin bedeutenden Einzelhandelsmagneten in der Rendsburger Altstadt haben die Entwicklung von Leerständen von Geschäften und Ladenlokalen sowie von Wohnungen im Untersuchungsgebiet bzw. der gesamten Altstadt weiter zugenommen und sich die städtebaulichen Missstände verstärkt. Hinzu kommen eine teilweise schlechte Bausubstanz vieler Gebäude, ein zunehmender Einwohner- und Besucher-rückgang, die allgemeine Abnahme der Attraktivität für Einkauf und Aufenthalt sowie ein Bedeutungsverlust der Altstadt für die gesamtstädtische und regionale Versorgungsfunktion.

Auch weitere Entwicklungen außerhalb der Altstadt spielen eine Rolle für das Untersuchungsgebiet. So wurde etwa im Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße, das ebenfalls eine hohe Wertigkeit für die Versorgungsfunktion für die Stadt und das Umland hat, Ende 2012 ein Elektronikmarkt errichtet. Südöstlich des Untersuchungsgebietes wurde ein Nahversorgungszentrum (mit Nahversorgern, Drogeriemarkt und Apotheke) ausgebaut. Des Weiteren wird in unmittelbarer Nähe des Untersuchungsgebietes das Hafenquartier Obereider entwickelt, welches die Innenstadt insbesondere mit Gewerbe-, Dienstleistungs-, Freizeit- und Einzelhandelsnutzungen ergänzen und erweitern soll sowie die Konversion der Eiderkaserne zu innenstadtnahem Wohnraum durchgeführt. Die weitere Entwicklung und funktionale Stärkung der Altstadt als Zentrum des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg stellt sich angesichts dieser Entwicklungen als besondere Herausforderung dar, da es gilt, konkurrierende Entwicklungsperspektiven zwischen der Altstadt und der Gesamtstadt möglichst auszuschließen, wobei die Funktionsstärkung und Attraktivitätssteigerung der Altstadt gesamtstädtisch die höchste Priorität hat.

Das Untersuchungsgebiet dieser VU wurde im ISEK für die Städte Rendsburg und Büdelsdorf als räumlicher Schwerpunkt mit erkennbarem besonderem Handlungsbedarf als einer von zehn Handlungsschwerpunkten für beide Städte identifiziert.

Die zunehmende Problematik des Untersuchungsgebietes „Altstadt Rendsburg“ erfordert eine Untersuchung der derzeitigen städtebaulichen Situation sowie der Erneuerungs- und Entwicklungsmöglichkeiten des Untersuchungsgebietes. Bereits der nördliche Bereich der Altstadt wurde aufgrund der dort auftretenden Problemlage im Jahr 2007 als förmliches Sanierungsgebiet festgelegt (Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“).

Aufgrund der bereits vorliegenden Konzepte, Gutachten und Studien sowie der bekannten Rahmenbedingungen wird insgesamt davon ausgegangen, dass im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände in Form von Substanz- oder Funktionsmängeln vorzufinden sind.

Die vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen sollen insbesondere überprüfen,

- ob städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet vorliegen,
- ob das Untersuchungsgebiet durch geeignete Maßnahmen revitalisiert und gestärkt werden kann,
- mit welchen Kosten dabei zu rechnen ist,
- ob und wie die Erneuerung im Untersuchungsgebiet der Anwendung des besonderen Städtebaurechts bedarf,
- ob die Notwendigkeit und Voraussetzung für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes oder anderer Instrumente nach dem besonderen Städtebaurecht besteht,
- welches Verfahren und welcher Gebietszuschnitt für eine mögliche Sanierung zu wählen sind,
- ob Mitwirkungsbereitschaft bei den Betroffenen im Untersuchungsgebiet besteht und
- ob die Durchführbarkeit einer möglichen Sanierung insgesamt positiv beurteilt wird.

1.4 Methodik

Grundlage der VU-Bestandsanalyse sind die durchgeführten Erfassungen der Gebäudebestände, Gebäude- und Flächennutzungen sowie der Straßenverkehrs- und Freiräume. Darüber hinaus wurden alle zu dem Gebiet vorliegenden Daten, Informationen sowie gesamtstädtische und teilräumliche Planungen und Konzepte ausgewertet.

Parallel zur Bearbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen wurde eine Markt- und Standortanalyse für das ehemalige Hertie-Warenhaus durch die BulwienGesa AG aus Hamburg erarbeitet (siehe Anlage 1), deren Ergebnisse in die vorliegende Ausarbeitung der VU einbezogen wurde.

Der bauliche Zustand der erfassten Gebäude wurde anhand definierter Kriterien bewertet.

Alle im Rahmen der VU erfassten und bewerteten Bestände und Strukturen wurden mit dem Ziel untersucht, zu überprüfen, ob in dem Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände vorliegen und ob diese ggfls. durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden können. Der vorliegende VU-Bericht dokumentiert die ermittelten Funktions- und Substanzschwächen, Mängel und städtebaulichen Missstände und entwickelt Vorschläge und Verfahrenswege zu ihrer Behebung sowie zur Verbesserung der Situation im Untersuchungsgebiet.

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 139 BauGB wurde im Oktober 2010 durchgeführt.

Es wurde eine öffentliche Informations- und Auftaktveranstaltung gem. § 137 BauGB am 29.06.2011 im Alten Rathaus in Rendsburg durchgeführt, bei der die Öffentlichkeit beteiligt wurde und verschiedene Experten zu unterschiedlichen altstadtbezogenen Themenbereichen Aussagen getroffen haben.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit (Öffentliche Auslegung) sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 139 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 27.11.2013 bis zum 08.01.2014 statt.

Die Bestandsaufnahme wurde im Zeitraum Februar bis Juli 2011 durchgeführt, die inhaltliche Weiterbearbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen erfolgte ab dem Sommer 2013.

2. Übergeordnete Rahmenbedingungen

2.1 Die Stadt Rendsburg

Die Stadt Rendsburg ist Kreisstadt und liegt im Kreis Rendsburg-Eckernförde, ca. 30 km südlich von Schleswig, ca. 35 km westlich von Kiel, ca. 40 km nordwestlich von Neumünster und ca. 90 km nördlich von Hamburg entfernt. Sie bildet zusammen mit den umliegenden Gemeinden den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Rendsburg hat eine Gesamtflächengröße von ca. 2.372 ha und eine Gesamteinwohnerzahl von 28.090 Einwohnern (Stand 31.03.2012, Quelle Haushaltssatzung 2013).

Der Landesentwicklungsplan (LEP) 2010 klassifiziert die Stadt als Mittelzentrum im Stadt- und Umlandbereich im ländlichen Raum. Im Regionalplan für den Planungsraum III Technologieregion K.E.R.N. (Fortschreibung 2000) ist Rendsburg als Mittelzentrum innerhalb eines baulich zusammenhängenden Gebietes eingestuft. Die Stadt Rendsburg stellt einen bedeutenden Arbeitsplatz- und Wirtschaftsstandort dar, erfüllt wesentliche übergemeindliche Aufgaben und übernimmt wichtige Versorgungsfunktionen für die nähere Umgebung, z.B. hinsichtlich Arbeit, Ausbildung, Freizeit und Versorgung. Eine enge Verflechtung besteht mit der im Nordosten angrenzenden Stadt Büdelsdorf. Beide Städte bilden räumlich einen gemeinsamen Siedlungskörper und verstehen sich als ein gemeinsames Zentrum für den Siedlungsbereich im Umland. Eine weitere Verflechtung mit den Umlandgemeinden führte zur Bildung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg als Region mit 70.000 Einwohnern/innen und einer Größe von ca. 20.000 ha, in dem die Stadt Rendsburg eine wichtige Position einnimmt, sowie zu einer interkommunalen Kooperation auf Grundlage der Gebietsentwicklungsplanung (GEP). Eine relativ starke Konkurrenz geht von den Städten Kiel und Neumünster als Oberzentren aus (etwa durch das im Herbst 2012 eröffnete Designer Outlet Center in Neumünster).

Die Stadt Rendsburg ist Verwaltungssitz des Kreises Rendsburg-Eckernförde. In der Vergangenheit war sie Garnisonsstadt, bis 2009 ein bedeutender Bundeswehrstandort. Mit dem Abzug der Bundeswehr sind vielfältige Flächenpotenziale zur Nachnutzung in der Stadt entstanden. Ein weiterer umfangreicher Truppenabbau 2012 in der Stadt und in den Umlandgemeinden stellt die Stadt und Region vor die Aufgabe, die damit verbundenen wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Auswirkungen aufzufangen. Die Stadt ist mit allen Arten von allgemeinbildenden Schulen ausgestattet, verfügt über einen Kreishafen am Nord-Ostsee-Kanal mit überregionaler Bedeutung, ein Kreiskrankenhaus, weitere Gesundheitseinrichtungen sowie bedeutende kulturelle Angebote. Sie zeichnet sich durch eine gemischte Wirtschaftsstruktur aus.

Rendsburg liegt an der Eider und am Nord-Ostsee-Kanal sowie in der Nähe der Naturparke Hüttener Berge, Westensee und Aukrug. Darüber hinaus besteht auch eine räumliche Nähe zu Nord- und Ostsee. In Rendsburg befinden sich die Eisenbahnhochbrücke und die Schwebefähre, die als touristische Attraktionen gelten. Auch andere touristische Potenziale und bedeutende Sehenswürdigkeiten sind vorhanden, z.B. die historische Altstadt.

Die Stadt ist verkehrstechnisch gut erschlossen. Sie liegt an den Bundesautobahnen A 7 (Hamburg – Flensburg) und A 210 (Rendsburg – Kiel). Die Bundesstraßen B 77 (Westumgehung; Itzehoe-Rendsburg-Flensburg), B 202 (im Süden der Stadt; Sankt Peter-Ording – Oldenburg) und B 203 (im Norden der Stadt; Büsum – Kappeln) verlaufen im Stadtgebiet.

Über ein Erschließungsnetz von Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen besteht ein Anschluss der Stadt an andere Orte im Kreis. Eine Anbindung an den überregionalen ÖPNV erfolgt durch die Bahnlinien Richtung Hamburg (ca. 90 Minuten Fahrt), Flensburg, Husum, Neumünster und Kiel (ca. 30 Minuten Fahrt). Es verkehren ebenfalls Linien des Fernverkehrs, etwa nach Dänemark. Darüber hinaus besteht eine Verbindung an das norddeutsche Wasserstraßennetz über den Nord-Ostsee-Kanal (Gewässer I. Ordnung), der eine zunehmende wirtschaftliche Bedeutung einnimmt.

2.2 Das Untersuchungsgebiet - Lage im Raum - Bedeutung im Stadtgefüge

Das Untersuchungsgebiet liegt im Zentrum der Stadt Rendsburg, zwischen Obereiderhafen im Norden und Stadtsee im Süden im Stadtbezirk 3 Rendsburg Mitte. Es wird im Nordosten und Südwesten von den Altstadttangentialen umschlossen, die es von den angrenzenden Grün-, Frei- und Wasserflächen abtrennen. Es handelt sich dabei um ein größtenteils kleinteilig strukturiertes Mischgebiet mit überwiegend Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomienutzung in den Erdgeschossen der Gebäude sowie einem großen Anteil an Wohnnutzung in den Obergeschossen. Des Weiteren gibt es auch kulturelle, kirchliche, öffentliche und soziale Einrichtungen. Das Untersuchungsgebiet stellt den überwiegenden Teil der Rendsburger Altstadt (Hauptgeschäftsbereich) dar, die zusammen insbesondere mit dem angrenzenden Stadtteil Neuwerk als Innenstadt das wirtschaftliche und öffentliche Zentrum der Stadt Rendsburg darstellt (zentraler Versorgungsbereich/Hauptzentrum) und eine wichtige Versorgungsfunktion übernimmt: die Altstadt ist ein historisch gewachsenes Einkaufs-, Versorgungs-, Kultur- und Freizeitzentrum für die Stadt und das Umland mit einer starken regionalen Marktbedeutung. Auch verfügt die Altstadt über eine hohe Identifikationsfunktion für die Bewohner der Stadt Rendsburg sowie der Umlandgemeinden. Sie hat in den letzten Jahren jedoch zunehmend an Attraktivität und Bedeutung eingebüßt, weitere Trading-Down-Prozesse sind zu befürchten.

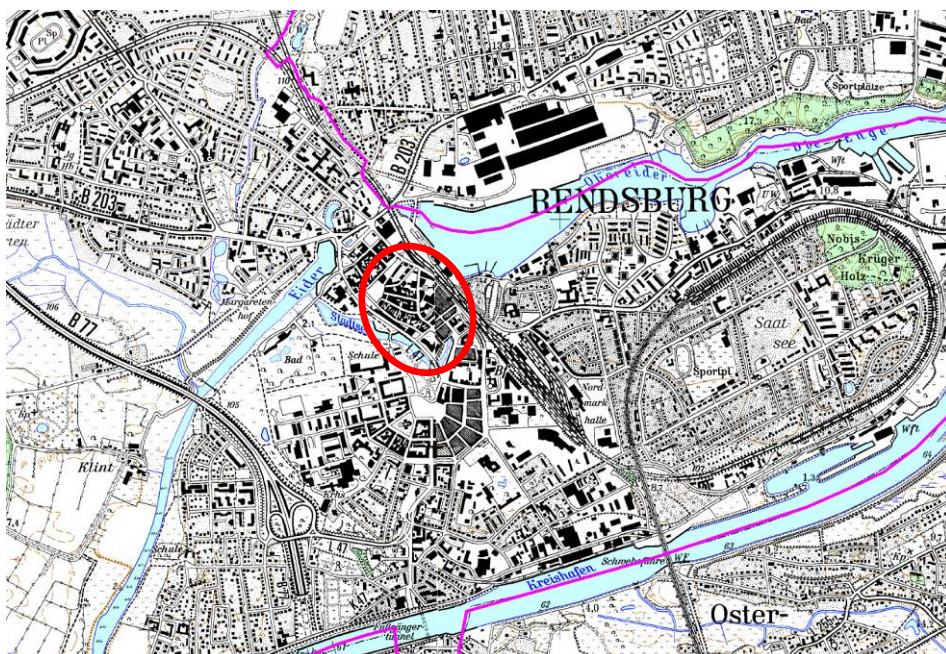


Abb. 2: Lage des Untersuchungsgebietes „Altstadt Rendsburg“ im Stadtraum

Im Nordwesten grenzt das Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“ an das Untersuchungsgebiet. Über den neu gestalteten Schlossplatz außerhalb des Untersuchungsgebietes und die neue Bahnunterführung sind die Obereider sowie das zukünftige Quartier Obereiderhafen fußläufig erreichbar. In der Nähe des Untersuchungsgebietes befinden sich attraktive Grün- und Freiräume sowie Wasserflächen. Im Südosten liegen der Bahnhof und der ZOB. Im Süden und Südwesten befinden sich zwei Schulen, der Stadtpark, das ehemalige Sanierungsgebiet „Neuwerk“ und das Sanierungsgebiet „Neuwerk-West (ehem. Eiderkaserne)“.

2.3 Historie des Untersuchungsgebietes

Die Stadt Rendsburg wurde 1150 gegründet, die erste urkundliche Erwähnung als „Reinholdesburch“ geht auf das Jahr 1199 zurück. Im Jahr 1339 erhielt Rendsburg das Stadtrecht. Die ursprüngliche Bebauung der Altstadtinsel bestand anfangs nur aus der von Nord nach Süd verlaufenden Mühlenstraße mit einem offenen, halbkreisförmigen baufreien Platz zwischen den Häuserzeilen und der von Westen her in diesen Platz einmündenden Hohen Straße. Die St. Marien-Kirche wurde ab 1287 auf dem höchsten Punkt der Altstadtinsel errichtet. Heute stellt sie das älteste Gebäude der Altstadt dar. Ab 1536 entstand die erste Umwallung an den Ufern der Eider-/ Altstadtinsel. Im Jahr 1566 wurde der Bau des Rathauses (Altes Rathaus) am Altstädter Markt abgeschlossen; nach einem Brand 1973 wurde es teilweise rekonstruiert. 1665 erhält Rendsburg eine dauernde militärische Belegung und wurde Garnisonsstadt. Bis zu diesem Zeitpunkt war Rendsburg von Landwirtschaft, Handel und Gewerbe geprägt und wurde nun sukzessive zur Grenzfestung ausgebaut. Zwischen 1669 und 1673 erfolgte ein erster Ausbau der Stadt zur Festung, dafür wurde u.a. ein Großteil der Flächen der heutigen nördlichen Altstadt aufgeschüttet. An der Stelle des heutigen Schiffbrückenplatzes befand sich ein Hafenbecken (Alte Schiffbrücke), das in die Wallanlagen aufgenommen wurde. Es handelte sich dabei um einen Handelshafen und Umschlagplatz mit einer von der südwestlich gelegenen Untereider abzweigenden Hafenzufahrt. In den nächsten Jahrzehnten wurde das Hafenbecken zunehmend verkleinert und bebaut.

Ab 1690 erfolgte eine zweite Erweiterung der Altstadtinsel zur Großfestung. Dabei wurden ebenfalls das „Kronwerk“ im Nordwesten und das „Neue Werk“ (heute Neuwerk) im Südwesten der Altstadt als Bestandteile der Festungsanlage errichtet. Der Stadtgrundriss des Untersuchungsgebietes war zu dieser Zeit baulich hergestellt und ist in weiten Teilen vergleichbar mit der heutigen Situation. So bestand zu dieser Zeit bereits der Bereich der St. Marien-Kirche mit umgebender Bebauung, der Altstädter Markt im Zentrum der Altstadt, die Hohe Straße, die Neue Straße, die Mühlen- und Schleifmühlenstraße und die Nienstadtstraße. Der Stegengraben und der Mühlengraben führten zu diesem Zeitpunkt Wasser, der Stegengraben verlief durch die heutige Wallstraße zum Hafenbecken der Schiffbrücke. Im Jahr 1718 wurde die Schlossanlage des Rendsburger Schlosses abgebrochen und der Hügel zum Schlossplatz eingeebnet.

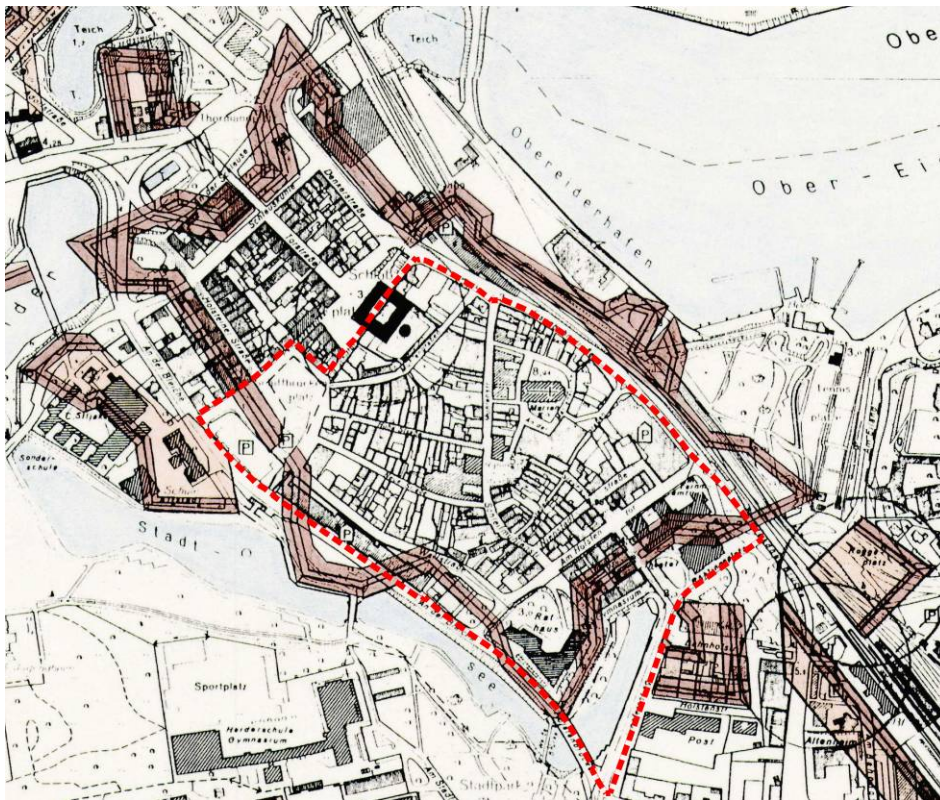


Abb. 3: Überlagerung der Befestigungsanlagen Altstadt Rendsburg Ende 17. Jahrhundert, des heutigen Stadtgrundrisses sowie der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Ab 1777 wurde der Eiderkanal errichtet, im Jahr 1845 erfolgte der Bahnanschluss der Stadt Rendsburg. Nach der Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals 1895 verlor die Eider an Bedeutung, ihr Wasserspiegel sank um ca. 2,7m ab. Aufgrund dessen wurde u.a. das Hafenbecken verfüllt und der Schiffbrückenplatz angelegt. Auch der Mühlen- und Stegengraben fielen trocken. Die Altstadtinsel wurde zunehmend bebaut, insbesondere auf den bereits ab 1852 geschliffenen Festungsanlagen und den damit einhergehenden Aufschüttungen. In dieser Zeit wurde u.a. die Bebauung südöstlich der Straße Am Holstentor sowie die Schule Am Gymnasium errichtet (heute Standort des Rathauses). Die Konturen der ehemaligen Festungsanlage um die Altstadt sind heute, trotz weitgehender Überbauung insbesondere für den Straßenverkehr teilweise noch ablesbar.



Abb. 4: Bebauung der nördlichen Seite des Altstädter Marktes vor der Errichtung des Grimme-Kaufhauses; heute ehemaliges Hertie-Kaufhaus

Im Zweiten Weltkrieg wurde die Stadt größtenteils von direkten Kriegseinwirkungen verschont. 1955 wurde die im späteren historischen Verlauf errichtete, kleinteilige Bebauung auf der Nordseite des Altstädter Marktes abgerissen und an dieser Stelle das Grimme-Kaufhaus errichtet. Es war das erste Kaufhaus in Rendsburg. Teile der alten Bebauung wurden integriert, insgesamt handelte es sich dabei jedoch um einen maßstabssprengenden Neubau, durch den die bisherige Verbindungsgasse zwischen Marienkirchhof und Altstädter Markt überbaut und durch einen neuen Durchgang östlich des Alten Rathauses ersetzt wurde.



Abb. 5: Ansicht des Marienkirchhofs vom Altstädter Markt nach Abriss der nördlichen Bebauung des Altstädter Marktes vor der Errichtung des Grimme-Kaufhauses



Abb. 6: Mittelalterliche Verbindungsgasse zwischen Marienkirchhof und Altstädter Markt vor Errichtung des Kaufhauses

Ab 1970 erfolgte die Errichtung des Tangentenringes (Landesstraße 47) um die Altstadt herum, mit bis heute weitreichenden Auswirkungen für die Altstadt und das Untersuchungsgebiet. Der Tangentenring diente der Verbesserung der verkehrlichen Erschließung der Innenstadt. Durch die Barrierewirkung der Altstadttangenten wurde die Altstadt von den umliegenden Gebieten abgetrennt und einer starken Verkehrsbelastung ausgesetzt.

2.4 Übergeordnete Planungen

Bei der Umsetzung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sind die Bindungen und Vorgaben der Landesplanung und Raumordnung zu berücksichtigen.

Für das Untersuchungsgebiet gelten folgende übergeordnete Planungen:

- Raumordnungsbericht (ROB) des Landes Schleswig-Holstein (2003),
- Landesentwicklungsplan (LEP) des Landes Schleswig-Holstein (2010),
- Regionalplan für den Planungsraum III – Technologieregion K.E.R.N. (Fortschreibung 2000),
- Landschaftsrahmenplan (LRP) für den Planungsraum III (2000).

2.5 Gebietsentwicklungsplanung (GEP)

Im Jahr 2002 beschlossen die Bürgermeister der Stadt Rendsburg und der Gemeinden des Stadt-Umland-Bereiches Rendsburg, eine Gebietsentwicklungsplanung (GEP) für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg durchzuführen. Der Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg als Region mit ca. 75.000 Einwohnern/innen ist durch Verkehrswege, Wohn-, Arbeits- und Einkaufsstätten, soziale und technische Infrastrukturen sowie vielfältige Kultur-, Sport- und Freizeiteinrichtungen eng miteinander verflochten. Rendsburg nimmt hier eine wichtige Position ein.

Es wurde ein Gebietsentwicklungsplan, der ein Instrument zur integrierten, raum- und flächenorientierten informellen Entwicklung von Stadträumen ist, entwickelt. Dieser wurde 2006 beschlossen und wird seitdem weiterentwickelt und fortgeschrieben. Der Gebietsentwicklungsplan muss von der Politik und der Verwaltung bei allen Planungen, Projekten und relevanten Fachplanungen gem. §1 Abs. 6 Nr.11 BauGB berücksichtigt werden.

Der Gebietsentwicklungsplan dient der Einleitung und Sicherstellung einer bedarfsgerechten, geordneten und auf Schwerpunkte ausgerichteten Siedlungsentwicklung der beteiligten Kommunen für einen Planungszeitraum von ca. 15 bis 20 Jahren. Dabei geht es v.a. um den Aufbau einer intensiven und umfassenden Kooperation zwischen den GEP-Kommunen zur Auflösung der Stadt-Umland-Konkurrenz, in deren Mittelpunkt eine abgestimmte Flächenentwicklung steht. So wurden regionale Leitprojekte als konkrete Standortaussagen definiert, die gemeinsam umgesetzt werden sollen. Für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg wurden folgende Entwicklungsziele getroffen:

- Wohnfunktion stärken; Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung; Aufhalten der Abwanderung,
- Bestandsförderung; Stärkung der Dienstleistungsfunktion und des Obereidergebietes sowie
- Naturerlebnisraum Untereider.

Gemäß GEP besteht in Rendsburg ein Flächenpotenzial von ca. 80 ha für Wohn- und Mischgebiete und von ca. 100 ha für Industrieflächen. Somit bestehen in Rendsburg umfangreiche Flächenpotenziale.

Der Gebietsentwicklungsplan beinhaltet darüber hinaus weitere Bestandteile, wie etwa die Gutachterliche Stellungnahme: Markt- und Standortanalyse, Einzelhandelskonzept Wirtschaftsraum Rendsburg, mit der eine verträgliche Entwicklung im Bereich des Einzelhandels im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg gesichert werden soll. Seit März 2013 liegt eine fortgeschriebene Fassung der Gutachterlichen Stellungnahme vor (s. hierzu auch Kap. 2.7.7).

Im Jahr 2008 erfolgte eine erste Fortschreibung des Flächen-Entwicklungsplans der Gebietsentwicklungsplanung mit einer Anpassung an die Bevölkerungsprognose sowie an weitere Entwicklungen im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg.

Im Jahr 2012 erfolgte eine Neuausrichtung der Gebietsentwicklungsplanung durch die Gründung einer Anstalt öffentlichen Rechts sowie einer Entwicklungsagentur.

2.6 Geltendes Planungsrecht

2.6.1 Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Rendsburg stellt fast das gesamte Untersuchungsgebiet als „Gemischte Bauflächen“ dar. Der Schiffbrückenplatz mit der dort vorhandenen Schiffbrückengalerie wird als „Straßenverkehrsfläche“ dargestellt, das Rathaus sowie das Theater werden als „Gemeinbedarfseinrichtungen“ dargestellt. Im äußersten südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes südlich des Rathauses wird eine „Grünfläche“ dargestellt.



Abb. 7: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Rendsburg

2.6.2 Landschaftsplan der Stadt Rendsburg

Der wirksame Landschaftsplan der Stadt Rendsburg trifft für das Untersuchungsgebiet keine Aussagen. Der südlich an das Untersuchungsgebiet angrenzende Stadtpark wird als „Historische Garten- und Parkanlage“ dargestellt. Nordwestliche Teile des Stadtparks werden als „Gesetzlich geschützte Biotope“ dargestellt. Am Obereiderhafen werden ein bestehender und ein zu entwickelnder Sportboothafen dargestellt. Der ökologische Biotopwert der innerstädtischen Grünanlagen Stadtpark und Park am Eiland im Nordosten des Untersuchungsgebietes wird als mittel bewertet.

2.6.3 Bebauungspläne

Im Untersuchungsgebiet gelten vier Bebauungspläne.

Für einen Großteil des Untersuchungsgebietes, insbesondere die Fußgängerzone (Schiffbrückenplatz, Neue Straße, Hohe Straße, Altstädter Markt, südlicher Abschnitt Mühlenstraße, Stegen, Stegengraben, Nienstadtstraße, Am Holstentor, Schleifmühlenstraße, Jungfernstieg) gilt der **Bebauungsplan Nr. 57** (in Kraft getreten am 2. Juli 1998). Für die bebauten Bereiche wird „Mischgebiet“ und „Kerngebiet“ festgesetzt. Für das Alte Rathaus wird „Gemeinbedarf (Museum)“ festgesetzt. Alle Straßen des Plangebietes sowie der Schiffbrückenplatz und der Altstädter Markt sind als „Verkehrsflächen“ festgesetzt. Im gesamten Bebauungsplangebiet werden Spielhallen und ähnliche Unternehmungen sowie Einrichtungen, deren Zweck auf Vorstellungen oder auf Handlungen mit sexuellem Charakter ausgerichtet ist, ausgeschlossen. Der Bebauungsplan wurde zum Schutz der Innenstadt als historisch gewachsenes Einkaufs- und Versorgungszentrum und zur Erhaltung ihrer Attraktivität aufgestellt.

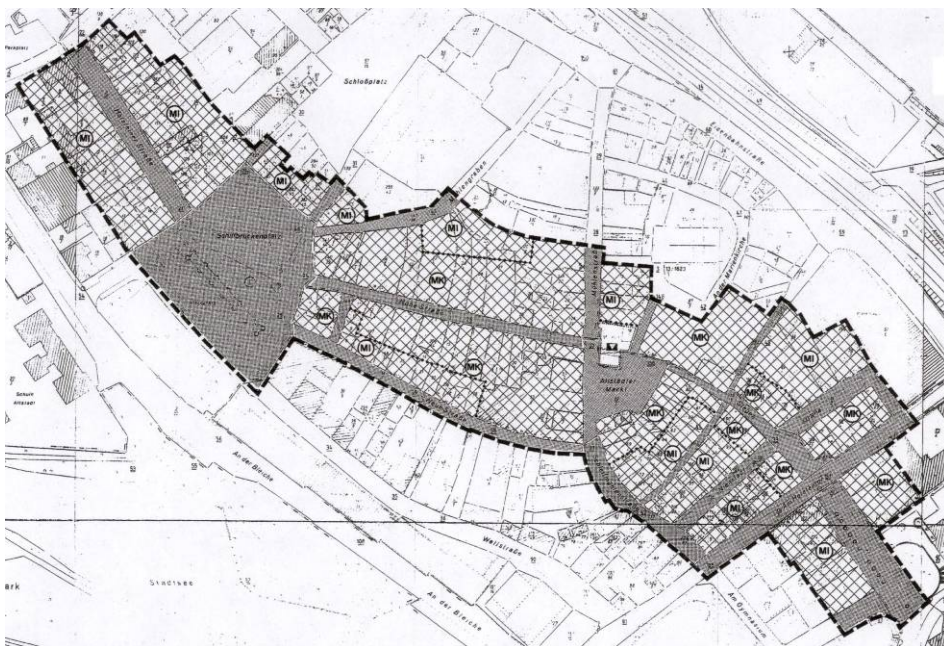


Abb. 8: Geltungsbereich B-Plan Nr. 57

Der **Bebauungsplan Nr. 68 mit 1. Änderung** (in Kraft getreten am 10. Juli 2003 und am 15. Juli 2004) umfasst die komplette Platzfläche des Schiffbrückenplatzes sowie die Verkehrsfläche der Wallstraße mit dem dort vorhandenen Parkdeck. Der B-Plan Nr. 68 setzt für die Fläche der heutigen Schiffbrückengalerie „Kerngebiet“ fest (GRZ 1,0, maximale Gebäudehöhe 12,0 m). Auch hier sind Spielhallen und ähnliche Unternehmungen und Einrichtungen sowie Tankstellen ausgeschlossen. Der unbebaute Bereich des Schiffbrückenplatzes ist als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung, Fußgängerbereich“ und „verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen. Die Wallstraße ist als „Verkehrsfläche“ festgesetzt. Die **1. Änderung des B-Plans Nr. 68** umfasst einen Teil der Platzfläche des Schiffbrückenplatzes.

Im südwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes gilt der **Bebauungsplan Nr. 35 mit 1. und 2. Änderung** (in Kraft getreten am 03. Mai 1979, 16. Dezember 1982 und 29. April 1983). Der Bebauungsplan umfasst das Gebiet des heutigen Rathauses und diente seiner planerischen Vorbereitung. Es sind insbesondere Festsetzungen zur Bebauung, zu Parkplät-

zen, zur Tiefgarage und zu Grünflächen getroffen. Die Fläche, auf der sich heute das Rathaus befindet, ist als „Fläche für den Gemeinbedarf“ festgesetzt.

Der Geltungsbereich des **Bebauungsplans Nr. 91 „Fußgängerzone Altstadt“** (in Kraft getreten am 07. November 2012) umfasst den Schiffbrückenplatz, die Hohe Straße, den südlichen Abschnitt der Mühlenstraße, den Altstädter Markt, den Stegen und den Jungfernstieg. Mit diesem B-Plan werden Verkaufsstände (Bratwurstbuden u.ä.) auf öffentlichen Verkehrsflächen und anderen öffentlichen Flächen sowie außerhalb festgesetzter Veranstaltungen bauplanungsrechtlich zugelassen. Dafür werden Teilflächen in der Altstadt, insbesondere im Fußgängerbereich durch Lage und Größe und mit zeitlicher Befristung für diese Nutzungen festgesetzt.

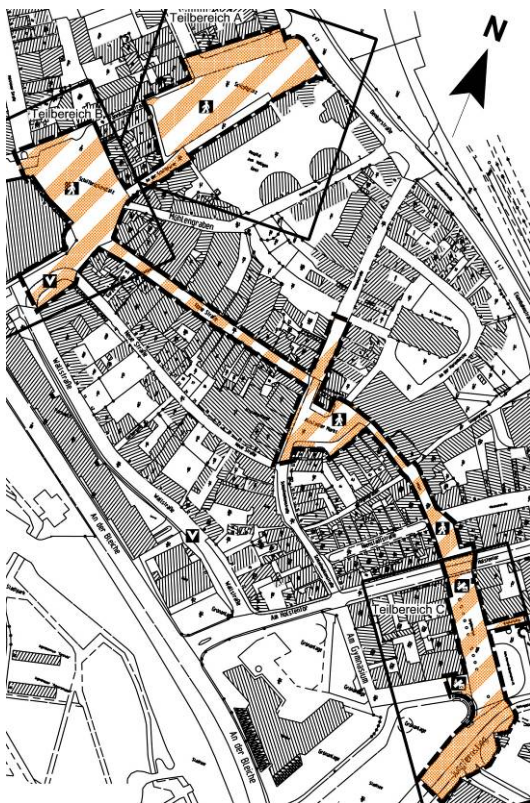


Abb. 9: Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 91 „Fußgängerzone Altstadt“

2.7 Städtische Planungen, Konzepte, Gutachten und Studien

Nachfolgend werden insbesondere die Planungen, Konzepte, Gutachten und Studien benannt, die Aussagen und Handlungs- bzw. Maßnahmenvorschläge für das Untersuchungsgebiet treffen.

2.7.1 Rahmenplan der Stadt Rendsburg

Der Rahmenplan der Stadt Rendsburg (beschlossen am 20.12.1984) gilt auch für das Untersuchungsgebiet. In diesem wurden u. a. Planungen getroffen, die Grundlage für die bisherige Entwicklung des Untersuchungsgebietes waren und teilweise realisiert wurden. So stellt der Rahmenplan als Ziel für das Untersuchungsgebiet die Förderung von innerstädtischem

Wohnen, die Belebung der Innenstadt und die Erhaltung bzw. Wiederherstellung von Nutzungsmischung auf. Die Altstadt soll überwiegend als Geschäftszentrum / City genutzt werden. Dabei soll insbesondere in den Erdgeschossbereichen der Gebäude in den Straßen Hohe Straße, Stegen, Jungfernstieg eine intensive Nutzung mit Handel und Dienstleistungen bestehen, ab dem ersten Obergeschoss wird Wohnnutzung vorgesehen. Die Mühlenstraße und die Schleifmühlenstraße sollen als Wohn- und Geschäftsstraßen aufgewertet werden mit Handels-, Dienstleistungs-, Gastronomie- und Wohnnutzung. In diesen Bereichen wird eine verstärkte Wohnnutzung angestrebt. Um die St. Marien-Kirche werden kirchliche Nutzungen sowie Wohnen angestrebt. Ein Großteil des Untersuchungsgebiets soll verkehrsberuhigt sowie als Fußgängerzone ausgewiesen werden (v.a. Schiffbrückenplatz, Hohe Straße, fast alle Straßen östlich der Mühlenstraße).



Abb. 10: Ausschnitt Rahmenplan der Stadt Rendsburg (Nutzungsplan)

2.7.2 Gestaltungssatzung für die Rendsburger Innenstadt

Für die Rendsburger Innenstadt gilt eine Gestaltungssatzung (aktuelle Fassung vom 31.10.2012). Sie wurde zum Schutz und zur künftigen Gestaltung des Stadtbildes der historischen Innenstadt, welches von geschichtlicher, architektonischer, künstlerischer und städtebaulicher Bedeutung ist, aufgestellt und erlassen. Die Eigenart des Stadtbildes soll gesichert und gefördert werden. Sie umfasst das Untersuchungsgebiet, bis auf den Schiffbrückenplatz, das Rathaus sowie das Theatergebäude. Sie teilt das Untersuchungsgebiet in zwei Einzelbereiche: „Altstadt“ (a) und „Am Holstentor“ (d). Für diese Teilbereiche werden Festsetzungen getroffen, deren vorhandene oder beabsichtigte Gestaltung von den Gesamtmerkmalen des gesamten Geltungsbereiches abweicht.

Die Gestaltungssatzung gilt für Um-, Erweiterungs- und Neubauten und sonstige bauliche Veränderungen sowie für Unterhaltungs- und Instandsetzungsarbeiten (Erneuerung) in der

Innenstadt. Es werden Vorschriften zur Gestaltung von baulichen Anlagen, v.a. zu Gebäudetypen, Art und Größe der Baukörper, Dachform und –aufbauten, Werbeanlagen, Fassadengliederung, Fassadenöffnungen, Material und Farbe getroffen.

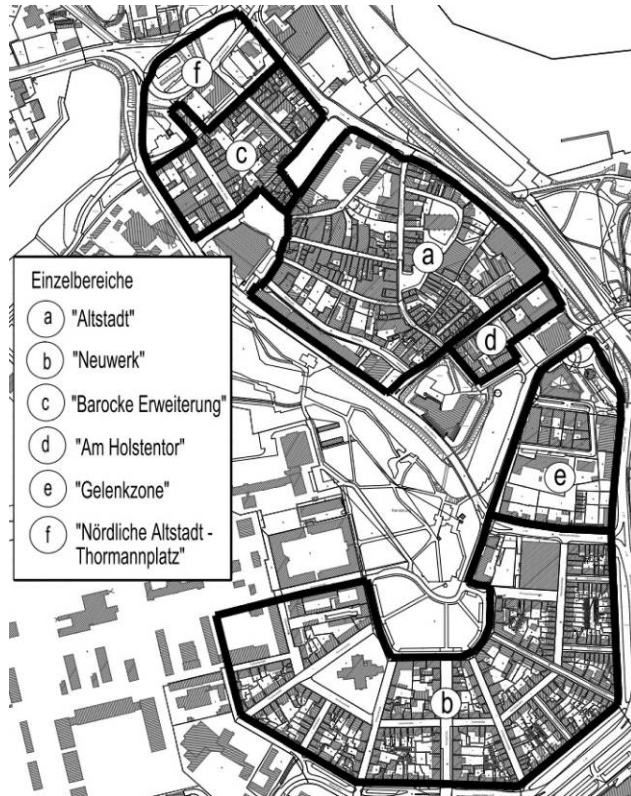


Abb. 11: Ausschnitt Gestaltungssatzung für die Rendsburger Innenstadt

2.7.3 ISEK

Das Integrierte Stadtentwicklungskonzept Rendsburg Büdelsdorf (ISEK) wurde am 28.06.2007 durch die Ratsversammlung der Stadt Rendsburg beschlossen. Es wurde von den Städten Rendsburg und Büdelsdorf gemeinsam erstellt, gleichzeitig mit einem integrierten Wohnraumversorgungskonzept (WRVK) (s. hierzu Kap. 2.7.4). Die Aufstellung erfolgte unter Beteiligung von Öffentlichkeit, Politik, Verwaltung sowie weiteren wichtigen Akteuren in beiden Städten. Das ISEK dient als grundsätzlicher und ganzheitlicher Orientierungsrahmen für die zukünftige Stadtentwicklung in Rendsburg und Büdelsdorf bis 2020. Damit soll eine nachhaltige und zukunftsfähige Entwicklung beider Städte ermöglicht werden. Das ISEK muss von der Politik und der Verwaltung bei allen Planungen, Projekten und relevanten Fachplanungen gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB berücksichtigt werden.

Insgesamt wird im ISEK für die Stadt Rendsburg festgestellt, dass ihr Funktionsverluste als Wohn- und Arbeitsort drohen. Das Untersuchungsgebiet bzw. die gesamte Altstadt wird als wichtiges Quartier für die Identität und die Außendarstellung Rendsburgs identifiziert. Insgesamt werden bereits verschiedene Mängel und Missstände erkannt, z.B.:

- teilweise erheblicher Sanierungsbedarf der Gebäude,
- Konflikte zwischen hoher Verkehrsbelastung und angrenzender Wohnbebauung,

- erhöhter Anteil mittlerer Altersgruppen,
- Wohnraumüberangebot,
- drohende Funktionsverluste,
- städtebauliche Mängel,
- Defizite in der Nahversorgung, der Wohnumfeldgestaltung und im wohnungsnahen Freizeitangebot.

Für die Altstadt wurde ein mittlerer, in Teilen ein hoher Handlungsbedarf ermittelt.

Als Hauptmaßnahme formuliert das ISEK zur Bewältigung der aktuellen und künftigen Herausforderungen in beiden Städten eine intensivere Zusammenarbeit von Rendsburg und Büdelsdorf. Als Ziele werden genannt:

- Stabilisierung der Beschäftigten- und Einwohnerentwicklung,
- Stärkung von Rendsburg und Büdelsdorf als Zentrum für die Region,
- Kompakte Siedlungsstruktur: Konversion und Bestandsentwicklung sowie
- weitere Zielsetzungen, z.B. Integration verschiedener Bevölkerungsgruppen und Ansprüche, Erhöhung der Wohnstandortqualität, Bereitstellung eines nachfragegerechten Wohnangebotes, Sicherung des Zugangs zu sozialer Infrastruktur oder Wahrung der Eigenständigkeit beider Städte.

Des Weiteren wird ein räumliches Leitbild für die Entwicklungsschwerpunkte bis 2020 mit fünf Eckpunkten formuliert:

- Wasserlagen entwickeln,
- Quartiere umbauen,
- Zentren stärken (Steigerung der Attraktivität, Sicherung der Funktionsvielfalt: Wirtschaft, Wohnen, Kultur; Verbindung und „Arbeitsteilung“ beider Stadtzentren: Zusammenwachsen der Städte an der Obereider durch Sicherung, Neugliederung und Aufwertung)
- Wirtschaftsprofil schärfen und
- Freiräume gewinnen.

Darauf aufbauend ergeht das Strukturkonzept, welches die Eckpunkte des räumlichen Leitbildes aufgreift, beabsichtigte Nutzungen darstellt und als Grundlage für die Benennung von Handlungsschwerpunkten, Maßnahmen und Projekten dient. Es kann und soll als Basis für einen gemeinsamen Flächennutzungsplan der beiden Städte dienen. Es stellt v.a. folgende Flächen und Nutzungen dar:

- Entwicklung und Umbau bestehender Quartiere (u.a. Altstadt),
- Entwicklungsflächen und
- Erhöhung der Lebensqualität für Bewohner/innen und Nutzung des touristischen Potenzials.

Daraus ergeben sich fünf fachliche Handlungsschwerpunkte und dazugehörige Maßnahmen (u.a. attraktives Wohnen; Bildung, Begegnung, Versorgung oder Orientierung und Vernetzung) sowie fünf räumliche Handlungsschwerpunkte, zu denen auch das Untersuchungsgebiet als Teil der Altstadt gehört. Für die Handlungsschwerpunkte werden Planungs-, Handlungs- und Maßnahmenempfehlungen gegeben sowie Schlüsselprojekte benannt. Für das Untersuchungsgebiet bzw. die Altstadt (dazu gehören hier auch das Quartier am Obereiderhafen, der Bahnhof sowie teilweise Neuwerk) werden folgende Ziele aufgestellt:

- Zurück in die Stadt: Aufwertung der Altstadt als Wohnstandort,
- Ausrichtung zum Wasser und
- Verbesserung der Zugänglichkeit.

Als Schlüsselprojekt gilt die Sicherung und Aufwertung der historischen Altstadtkante im Nordosten des Untersuchungsgebietes und Belegung mit neuen Nutzungen, z.B. Büros, Dienstleistungen, Werkstätten für Handwerker und Künstler.

Folgende Maßnahmen- und Handlungsempfehlungen werden für das Untersuchungsgebiet bzw. die Altstadt u.a. gegeben:

- Qualitätssicherung, Sicherung der Nutzungsmischung,
- Sicherung als Versorgungsschwerpunkt, v.a. für aperiodischen Bedarf, Sicherung vorhandener Einzelhandelsschwerpunkte (v.a. Hertie, Schiffbrückengalerie), Sicherung des kleinteiligen Einzelhandels (v.a. Schiffbrückenplatz, Hohe Straße, Altstädter Markt), Ergänzung in bestimmten Bereichen (z.B. Lebensmittel),
- Sicherung hoher städtebaulicher Qualität,
- Erhalt historischer Baustrukturen,
- Sicherung bzw. Ausbau der Wohnfunktion,
- Sanierung und Modernisierung der Bausubstanz, Umnutzung oder Abriss leerstehender Gebäude,
- Wohnumfeldverbesserung, Neuordnung der Blockinnenbereiche, Schaffung von wohnortnahe Grün, Errichtung von Quartiersgaragen, Schaffung von Spielplätzen,
- Lärmschutzmaßnahmen an Gebäuden,
- Herausstellen bedeutender Kultureinrichtungen und öffentlicher Gebäude,
- Verknüpfung von Plätzen, Promenaden, Fußgängerzone,
- Ausrichtung zum Wasser und zum Stadtpark,
- Pilotquartier für Integration und Bildungsmöglichkeiten,
- Einrichtung eines Stadtteilhauses (Regionales Bürgerzentrum) als sozialer Mittelpunkt,
- Aufwertung der Verbindungen Bahnhof-Altstadt-Kulturzentrum und anderer Zugänge zur Altstadt, gestalterische Aufwertung der Zugänge in die Altstadt, Verbesserung der Zugänglichkeit und Orientierung,
- Einrichtung eines dynamischen Parkleitsystems sowie

- Abschnittsweises Einleiten von Sanierungsverfahren und Prüfung der Festlegung als Fördergebiet.



Abb. 12: ISEK, Räumlicher Schwerpunkt Altstadt Rendsburg

2.7.4 Wohnungsmarktkonzept

Zeitgleich mit dem ISEK und mit Rückkopplung zu diesem Prozess wurde ein Wohnraumversorgungskonzept Rendsburg Büdelsdorf (WRVK) erstellt und ebenfalls am 28.06.2007 durch die Ratsversammlung der Stadt Rendsburg beschlossen. Es diente dazu, eine besondere analytische und konzeptionelle Qualität im Handlungsfeld Wohnen zu schaffen. Zusammen mit dem ISEK und den dort benannten Zielen, Handlungs- und Maßnahmenfeldern stellte es einen Rahmen für die Wohnungspolitik und Stadtentwicklung in beiden Städten bis 2020 dar.

Ergebnisse und Empfehlungen des WRVK sind in das ISEK eingeflossen, wichtige Aussagen des ISEK wurden im WRVK integriert. Das WRVK musste bisher von der Politik und der Verwaltung bei allen Planungen, Projekten und relevanten Fachplanungen gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB berücksichtigt werden.

Insbesondere aufgrund überholter statistischer Grundlagen und somit veränderter Rahmenbedingungen in den beiden Städten, wurde eine Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes (WRVK) erforderlich, das nunmehr „Wohnungsmarktkonzept“ (WMK) genannt wird. Die Aufgabe und Zielsetzung des Konzeptes besteht in der Aktualisierung und Vertiefung der Vorgaben, Ziele und Maßnahmenvorschläge des Wohnraumversorgungskonzeptes aus 2007.

Das Wohnungsmarktkonzept wurde am 23. Mai 2013 beschlossen. Es dient als grundsätzlicher und ganzheitlicher Orientierungsrahmen der zukünftigen Stadt- und Wohnraumentwicklung.

Im WMK erfolgt eine Bestandsanalyse der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie der Nachfrage-, Angebots- und Marktentwicklung, auf deren Grundlage eine Prognose über die künftige Bevölkerungs-, Haushalts- und Wohnungsbedarfsentwicklung bis 2025 erarbeitet wird. Darauf aufbauend werden Handlungsstrategien und Maßnahmen zur weiteren Entwicklung des Wohnungsmarktes für die beiden Städte Rendsburg und Büdelsdorf erarbeitet. Darüber hinaus wurden Teilraumkonzepte erarbeitet, eines davon stellt die Altstadt und somit auch das Untersuchungsgebiet dar. Darüber hinaus wurden auch Maßnahmen zum „Monitoring Wohnen“ erarbeitet.

Zur Rendsburger Altstadt und somit auch dem Untersuchungsgebiet werden folgende Aussagen in der Analyse getroffen:

- Städtebauliche Missstände durch erhebliche Leerstände in den Erdgeschossen und den gewerblich genutzten Obergeschossen.
- Gravierende Mängel in der Bausubstanz, erhebliche Modernisierungsrückstände, schlechter energetischer Zustand der Gebäude und geringe private Investitionen für den Erhalt und die Instandsetzung der baulichen Anlagen.
- Gestalterische Defizite im öffentlichen Raum.
- Beeinträchtigung der Attraktivität und des Images des Standortes – den Anforderungen an einen modernen innerstädtischen Einzelhandelsstandort kann die Altstadt kaum gerecht werden. Darüber hinaus bestehen auch Einschränkungen als Wohnstandort.
- Die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs ist kaum gedeckt.
- Fehlender Bezug zu nahen Wasserflächen.
- Kaum wohnungsnahe, private Freiflächen; überbaute Blockinnenbereiche.
- Randbereiche sind starken Verkehrsimmissionen ausgesetzt.
- Seit 2002 geringster Bevölkerungsrückgang in Rendsburg / Büdelsdorf; prognostizierte Bevölkerungsentwicklung zeigt zukünftig ein weitgehend stabiles Bevölkerungsniveau.
- Altersgruppe der 18- bis 44-Jährigen und Über-80-Jährigen überproportional vertreten, in den letzten Jahren starker Rückgang in der Gruppe der Kinder und Jugendlichen.
- Überproportionaler Ausländeranteil, seit 2002 aber überproportional starker Rückgang.
- Negative Mietpreisentwicklung (Rückgang um 12 % im Zeitraum von 2005-2010), liegt unter dem Rendsburger Durchschnitt. Es wird von einer geringen Nachfrage nach Wohnraum in den häufig modernisierungsbedürftigen Gebäuden ausgegangen.
- Wohnungsangebot überwiegend nicht mehr marktgerecht.

- Relativ große Mietobjekte.

Aufbauend auf den Erkenntnissen der vorangegangenen Analyse wird ein Leitbild für die weitere, zielgerichtete Entwicklung der Altstadt entwickelt. Die Restriktionen, städtebaulichen und funktionalen Missstände im Bestand, neue Entwicklungen und Planungen im Bereich des Wohnungsmarktes und daraus entstehende neue Anforderungen machen insgesamt eine grundsätzliche Neuausrichtung für die Entwicklung der Altstadt erforderlich. Dabei werden für das Untersuchungsgebiet folgende Ziele aufgestellt:

- Klare Definition der Funktionen und Konzentration der Einzelhandelsbereiche (Entwicklung eines Hauptlaufes):
 - Konzentration der Handels- und Dienstleistungsnutzungen im Bereich des Hauptlaufes (Holsteiner Straße, Stegen, Jungfernstieg) mit einhergehender Umgestaltung des Straßenraums
 - Attraktivierung der Altstadt für Gewerbetreibende
 - Minimierung des Leerstandes der Gewerbeeinheiten
 - Belebung und Aufwertung der Fußgängerzone
- Wohnquartier der Generationen St. Marien (Bereich um St. Marien-Kirche):
 - Rückbau der Wohngebäude entlang der Eisenbahnstraße
 - Bau einer neuen Stadtmauer als neue Altstadtkante entlang der Eisenbahnstraße
 - Anlage von Gärten auf zurückgebauten und durch Mauer geschützten Flächen
 - Dadurch Schaffung von attraktiven Altstadt-Einfamilienhäusern mit kleinem Garten (v.a. für Familien und Senioren)

Mit diesen Zielen und Handlungsfeldern soll die Altstadt als Einzelhandels- und Wohnstandort aufgewertet werden.

Als potenzielle neue Nutzer bzw. als Zielgruppe für die Altstadt werden vor allem junge Singles und Paare ab 20 Jahren, Familien aber auch die Gruppe der Best Ager ab 50 Jahren gesehen. Aufgrund der steigenden Bedeutung der Best Ager wird im Konzept als wichtig erachtet, altersgerechte Wohnformen zu schaffen, da der Bedarf noch nicht gedeckt ist. Weiterhin sollten Verbesserungen im Wohnumfeld durchgeführt werden.

Das Wohnungsmarktkonzept stellt weiterhin dar, dass aufgrund der potenziellen Konkurrenzsituation zwischen der Altstadt auf der einen sowie der Eiderkaserne und dem Obereiderhafen auf der anderen Seite, die Entwicklung der Wohnstandorte Eiderkaserne und Obereiderhafen aus Sicht der Stadt Rendsburg Vorrang genießt.

2.7.5 Markt- und Standortanalyse für das ehemalige Hertie-Warenhaus in Rendsburg, Altstädter Markt / Stegen

Die Markt- und Standortanalyse für das ehemalige Hertie-Warenhaus ist von der BulwienGesellschaft AG 2013 erstellt worden. Die Analyse kommt zu folgenden Ergebnissen:

- Die leerstehende Hertie-Immobilie am Altstädter Markt ist lageseitig der Rendsburger B-Lage zuzurechnen. Aufgrund dieser Lage, einer weitaus geringeren Kundenfrequenz als in der A-Lage zwischen Schiffbrückenplatz und Mühlenstraße sowie der Barrierewirkung durch das Alte Rathaus sind nach Neuentwicklung des Hertie-Hauses hinsichtlich Marktgängigkeit und Mietertragserwartung Abschläge anzunehmen.
- Es besteht ein erhöhtes Marktrisiko für Neuansiedlungen, da der Einzelhandelsmarkt in Rendsburg durch eine hohe Flächenausstattung und Wettbewerbsintensität geprägt ist und Kaufkraft-Neubindungspotenziale nur begrenzt vorhanden sind.
- Der Standort Altstädter Markt liegt an der Schnittstelle zur A-Lage, so dass in diesem Bereich eine Etablierung eines neuen Ankerbetriebes als realistisch bewertet wird. Außerdem stellt der Altstädter Markt ein wichtiges Scharnier der fußläufigen Haupt-„Einkaufs“-Achse dar. Einer einzelhandelsorientierten Nachnutzung sollte daher eine hohe Priorität zukommen. Von besonderer städtebaulicher, kultureller und geschichtlicher sowie identitätsstiftender Bedeutung ist hier außerdem das attraktive kleinstädtische Gesamtensemble mit dem Alten Rathaus und der derzeit durch das Hertie-Gebäude verdeckten St. Marien-Kirche.
- Die Hauptmerkmale des Warenhauses sind ein interner Niveauversatz und ein Gefälle in Nordost-Richtung von ca. zwei Metern. Ferner ergeben sich durch das eingelagerte Gebäude des Zeitungsverlages ertragsschwache rückwärtige Bereiche sowie eine reduzierte Frontlänge am Stegen. Das Warenhaus hat in seinem jetzigen Zustand eine Verkaufsfläche von ca. 5.200 m² verteilt auf vier Ladenebenen.
- Die Hertie-Immobilie wird aufgrund ihres Setzungsschadens in Kombination mit den übrigen Belastungsfaktoren als vermutlich abgängig eingeschätzt. Außerdem verfügt das Objekt über keine eigenen Stellplätze.

Im Rahmen der Analyse wurde eine mögliche Einzelhandelsnachnutzung für die Immobilie geprüft. Folgende Optionen werden aufgeführt:

- Als marktgängig werden maximal zwei Verkaufsebenen angesehen, so dass von einer maximalen Einzelhandelsnutzfläche von rund 3.100 m² ausgegangen werden kann. Ein einzelner Betrieb dürfte diese Fläche nicht absorbieren. Wahrscheinlich ist eine Aufteilung auf zwei bis drei Ladeneinheiten. Nachstehende Vertriebstypen kommen aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten dafür in Betracht:
 - Kleiner Lebensmittelmarkt (Bio-Markt) (ca.800 m² Nutzfläche),
 - Drogeriemarkt (ca.800 m²),
 - Großer Modemarkt (ca. 1.700 m²),
 - Kleiner Modemarkt (ca. 800 m²),
 - Schuhfachmarkt (ca. 600 m²),
 - Warenhaus (ca. 2.000 m²) oder
 - Kleinpreiskaufhaus (ca. 400 m²).
- Modemarkt und Warenhaus sind für zweigeschossige Lösungen denkbar.

- Betriebe mit eingangsnah erforderlichen Stellplätzen (z.B. klassischer Lebensmittelmarkt oder Elektro-Fachmarkt) sind für den Standort ungeeignet.
- 10 bis 11 €/m² sind als Mieterwartung realistisch für die oben benannten Nutzer; die branchen- und betriebsunabhängige „Zoning“-Methode ermittelt lediglich ca. 6 €/qm. Negativ wirken sich hier die hohen Anteile an ertragsschwachen rückwärtigen (sub-optimalen) Flächen aus. Ein erwarteter Jahresertrag für Nutzungen auf zwei Ladenebenen beträgt ca. 200.000 € pro Jahr.
- Eine etwaige Beimischung handelsfremder Nutzungen im 2.OG ist denkbar.

Abschließend wird eingeschätzt, dass ein Teilrückbau der Hertie-Immobilie an der Seitenfront zum Altstädter Markt zur (visuellen) Verknüpfung dieses mit dem Marienkirchhof und der St. Marien-Kirche um ca. fünf Meter die Nutzfläche um ca. 10 % reduziert, die Mieterwartung jedoch um ca. 17 %. Es kommt dabei zu einer Reduzierung der ohnehin knappen Frontseite und vergleichsweise ertragsstarker Flächen der Bestandsimmobilie.

2.7.6 Gesamtverkehrsplan der Stadt Rendsburg (GVP 2002)

Am 27.06.2002 beschloss die Ratsversammlung der Stadt Rendsburg den Gesamtverkehrsplan (GVP 2002). Er dient als grundsätzlicher Rahmen für die zukünftige Verkehrsplanung der Stadt Rendsburg und stellt die Konzeption zur Steuerung und Regelung des Verkehrsgeschehens für den motorisierten Individualverkehr, den ruhenden Verkehr, den Rad-, Fußgänger- und den öffentlichen Personennahverkehr bis 2020 dar. Damit dient er als Grundlage für Entscheidungen der Politik über Maßnahmen im Verkehrsbereich.

Im GVP 2002 werden Aussagen über zukünftige Zustände, denkbar erscheinende Maßnahmen und deren mögliche Folgen im Verkehrsbereich getroffen. Derzeitige Zustände sowie Entwicklungsmöglichkeiten des Verkehrs bis zum Jahr 2020 werden analysiert und betrachtet. Der GVP 2002 soll zur Sozialverträglichkeit, Steigerung der Umwelt- und Umfeldqualität, zum nutzungsgerechten Qualitätserhalt und –ausbau des Straßennetzes, Steigerung der Verkehrssicherheit und zu weiterer Verkehrsberuhigung beitragen. Bei seiner Entwicklung fand auch eine Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung statt.

Von Bedeutung für das Untersuchungsgebiet sind folgende Aussagen, Maßnahmen und Handlungsempfehlungen des GVP 2002:

- Tangentenring: Die Verkehrsbelastung auf dem die Altstadt umgebenden Tangentenring ist bereits hoch, eine weitere Zunahme der Belastung wird prognostiziert. Die Tangenten waren zum Zeitpunkt der Erstellung des GVP 2002 jeweils nur in eine Richtung befahrbar. Der GVP 2002 sieht die Freigabe des Tangentenringes für den Zweirichtungsverkehr vor, um die gesamte Umfahrung der Altstadt sowie Zusatzwege und hohe Verkehrszahlen zu reduzieren und einen Großteil an Fahrten einzusparen. Damit können insgesamt die Verkehrsbelastungen für die Altstadt reduziert werden. Als Ziel gilt die unkomplizierte Erschließung der Altstadt mit ihrem Einkaufsangebot und der dort vorhandenen Parkflächen; sie sollen nach der Öffnung mindestens in gleicher, möglichst in besserer Qualität erreichbar sein.
- Verkehrsberuhigung: Der GVP 2002 sieht Verkehrsberuhigung für den gesamten Bereich der Altstadt durch Erweiterung der Tempo-30-Zonen vor.

- Ruhender Verkehr: Es wird die Schaffung eines ausreichenden Parkraumangebotes für Anwohner, Besucher und Kunden sowie Beschäftigte (z.B. durch Bewohnerparkzone, Kurzzeitparkplätze, Langzeitparkplätze, Auffang- und Ersatzparkplätze) vorgesehen.
- Radverkehr: Der GVP 2002 sieht die Einführung eines Veloroutennetzes mit Entwicklung von drei Radverkehrsrouten durch die Altstadt vor. Damit sollen ununterbrochene Fahrradverbindungen durch die Stadt geschaffen werden (u.a. durch Einrichtung von Fahrradstraßen).
- Fußgängerverkehr: Im GVP 2002 wird vorgesehen, den Kfz- Querverkehr aus der Innenstadt zu verlagern. Dies soll insbesondere durch die Schließung einzelner Straßen für den Durchgangsverkehr (z.B. Mühlenstraße - Altstädter Markt - Schleifmühlenstraße, Am Holstentor) erreicht werden. Die so entstehenden Sackgassen sollen für den Anliegerverkehr frei sein und an die bestehenden Fußgängerzonen anschließen.

Viele der vorgeschlagenen Maßnahmen und Handlungsempfehlungen für den Bereich des Untersuchungsgebietes und seiner näheren Umgebung wurden bereits umgesetzt (z.B. abschnittsweise Freigabe des Tangentenringes für den Zweirichtungsverkehr oder Einrichtung einer Bewohnerparkzone). Weitere sollen in Zukunft realisiert werden.

Im Jahr 1995 wurde ein Parkraum-Vorkonzept - Parken in der Innenstadt erstellt. Teilweise sind die Erkenntnisse hieraus in den GVP 2002 eingeflossen.

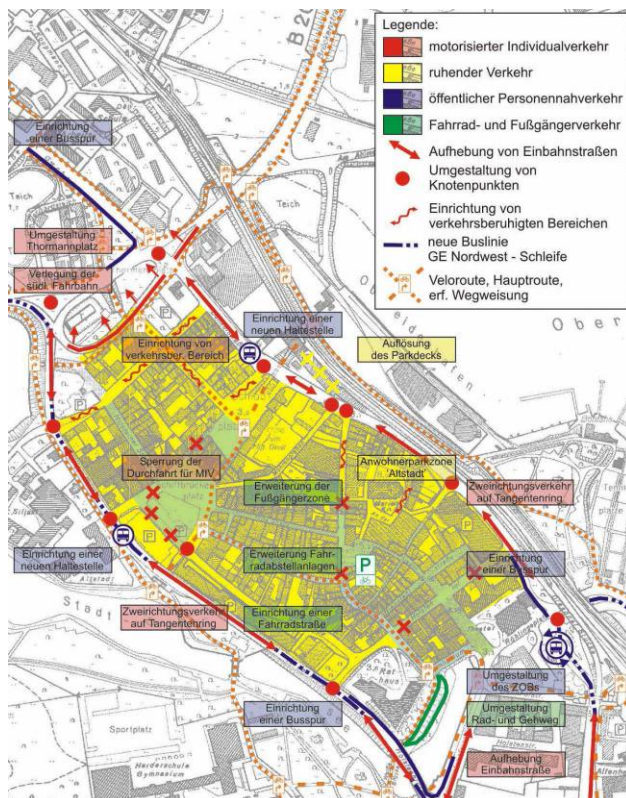


Abb. 13: GVP 2002, Integration der Teilverkehrspläne - Altstadt

2.7.7 Regionales Einzelhandelskonzept Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg

Im Rahmen der Erstellung des GEP im Jahr 2004 wurde eine Markt- und Standortanalyse mit Einzelhandelskonzept für den Wirtschaftsraum Rendsburg (Stadt-Umland-Bereich) durchgeführt. Das Konzept diente seitdem bei Ansiedlungen und Ausbauprojekten insbesondere von Einzelhandelsprojekten als Orientierungs-, Beurteilungs- und Abstimmungsgrundlage.

Zwischenzeitlich haben sich im GEP-Raum wesentliche Standortrahmenbedingungen sowie Einzelhandelsstrukturen verändert. So sind einige Gemeinden inzwischen von Einwohnerrückgang betroffen, der Ausbau der Verkaufsflächenausstattung hält weiterhin an, die Nahversorgung wurde modernisiert, vorhandene Standorte ausgebaut und neue Standorte entwickelt. Auch ein verändertes Einkaufsverhalten durch neue Angebote in der Region und darüber hinaus ist von Bedeutung. Die Rendsburger Innenstadt wurde durch Eröffnung des Schiffbrücken-Centers einerseits gestärkt, gleichzeitig jedoch durch die Schließung des Hertie-Hauses an anderer Stelle auch belastet. Die Lageverhältnisse im Hauptgeschäftsbereich haben sich dadurch umgekehrt. Teile der vormaligen A-Lage sind nunmehr als B-Lage einzustufen; die vormalige Randlage Schiffbrückenplatz ist dagegen Bestandteil des Haupteinkaufsbereiches geworden.

Auch die rechtlichen Rahmenbedingungen haben sich weiterentwickelt, so wird etwa inzwischen die kleinräumige Abgrenzung von sogenannten „zentralen Versorgungsbereichen“ von der Rechtsprechung gefordert

Am 23. Mai 2013 wurde das neue Regionale Einzelhandelskonzept für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg (BulwienGesa AG, März 2013, Hamburg) beschlossen. Es dient ebenfalls der Abstimmung der Einzelhandelsentwicklung im GEP-Raum, seine Zielsetzung ist, v.a. Grundlagen für die konzeptionelle Steuerung der Einzelhandelsentwicklung zu schaffen.

In diesem Konzept werden Aussagen getroffen u.a. zur Sortimentseinteilung (zentren-, nahversorgungs- und nicht zentrenrelevante Sortimente), zur Benennung zentraler Versorgungsbereiche, zur zukünftigen räumlichen Verteilung des Einzelhandels und der Warengruppen im Lebens- und Wirtschaftsraum, zur Sicherung der Rendsburger Innenstadt sowie zur planerischen Beurteilung von konkreten Ansiedlungswünschen.

Das Konzept identifiziert die Innenstadt als **zentralen Versorgungsbereich**. Dazu gehören die Altstadt als Hauptgeschäftsbereich, der Bereich Neuwerk / Jungfernstieg / Gelenkzone als Ergänzungsbereich sowie das Obereiderhafengebiet als Erweiterungsbereich. In unmittelbarer Nähe befindet sich das identifizierte Nahversorgungszentrum Schleife / Güterbahnhof.

In der **Innenstadt** befinden sich mehrere Kunden-Magneten (z.B. I.D.Sievers, Rossmann, H&M). Die Mehrzahl der befragten Kunden (ca. 78 %) ist mit dem Angebot in der Innenstadt nicht zufrieden; so fehlt es v.a. an Artikeln des täglichen Bedarfs.

In der **Innenstadt** befinden sich insgesamt ca. 27.700 m² aktive Verkaufsfläche (ohne Leerstände; entspricht ca. 16,3% der aktiven Verkaufsfläche des Lebens- und Wirtschaftsraums), es wird ein Umsatzpotenzial von ca. 71,3 Mio. € erreicht (ca. 16,5% des GEP-Raumes). Im **Hauptgeschäftsbereich / Altstadt** befinden sich ca. 22.220 m² aktive VKF (ohne Leerstände; ca. 13,1% des GEP-Raumes) mit einem Umsatz von ca. 59,3 Mio. € (ca. 13,7% des

GEP-Raumes) Auf die neue **A-Lage** entfallen rund die Hälfte der aktiven Verkaufsfläche und des Umsatzes der Innenstadt (ca. 14.300 m² aktive VKF und ca. 37,6 Mio. € Umsatz). Dominant sind dabei die von I.D. Sievers und der Schiffbrückengalerie bewirtschafteten Flächen (ca. 7.000 und 4.000 m² VKF). Insgesamt befinden sich in der – neuen - **A-Lage** ca. 35 Einzelhandelsbetriebe – dies wird als recht geringe Anzahl für eine Kleinstadt eingestuft (Quelle Markt- und Standortanalyse für das ehemalige Hertie-Warenhaus).

Insgesamt befinden sich in der **Innenstadt** ca. 35.000 m² Verkaufsfläche (einschließlich Leerstände). Das Konzept erfasst eine hohe Leerstandsquote von ca. 20%; sie ist insbesondere durch die leerstehende Hertie-Immobilie geprägt. Einzelhandelsleerstände sind überwiegend in den Nebenlagen anzutreffen, insbesondere beim inhabergeführten Einzelhandel. Generell wird die Altstadt, vor allem in den Neben- und Randlagen, vergleichsweise zu schwach frequentiert, hinzu kommt ein sehr geringes Interesse an den dort vorhandenen Ladenlokalen – das Mietniveau ist hier bereits deutlich gesunken.

Die umsatzstärksten **Hauptwarengruppen** in der Altstadt sind die zentrenrelevanten Sortimente modischer Bedarf (ca. 44%), Hartwaren / persönlicher Bedarf und periodischer Bedarf. Die innenstadtprägende Leitbranche des modischen Bedarfs (Bekleidung, Schuhe, modische Accessoires) trägt in der A-Lage ca. 2/3 des Umsatzes. Insgesamt ist die Innenstadt bei diesen Segmenten mit hohen Marktanteilen gut aufgestellt und nimmt für das Segment Modischer Bedarf weiterhin die führende Position im Wirtschaftsraum ein. Dennoch stellt sich die Marktposition der gesamten Innenstadt in Rendsburg vergleichsweise schwach dar, weil sich ihre Marktführerschaft auf nur wenige Sortimente beschränkt und auch in diesen teilweise großflächige und leistungsstarke Anbieter außerhalb der Innenstadt agieren. Innerhalb Rendsburgs hält die gesamte Innenstadt einen Marktanteil von nur ca. 26%.

Aufgrund fehlender geeigneter Immobilien / Standorte ist in der Innenstadt kein Lebensmittelmarkt mehr vorhanden. Das Segment Elektro / Technik spielt nur noch eine untergeordnete Rolle in der Innenstadt – diese Sortimentsgruppe ist vor allem im Umfeld des Gewerbegebietes Friedrichstädter Straße vorhanden (siehe auch Kapitel 2.8).

Das Konzept definiert wesentliche (nahe) **Konkurrenzstandorte** im Gewerbegebiet (Fachmarkttagglomeration) Friedrichstraße und teilweise auch in dem in den vergangenen Jahren mit dem EKZ Rondo ausgebauten Ortszentrum Büdelsdorf, das räumlich nur wenige hundert Meter von der Innenstadt entfernt liegt.

Laut Konzept gibt es im Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße ca. 1,5-mal so viel Verkaufsfläche und Gesamtumsatz wie im zentralen Versorgungsbereich Innenstadt. Hier sind ca. 44% der Befragten Kunden mit dem Angebot zufrieden (im altstadtnahe gelegenen Rondo in Büdelsdorf sind es sogar ca. 85%).

Folgende **Hauptziele** des Konzeptes lassen sich benennen:

- Insgesamt gilt, dass Neuentwicklungen von größeren Verkaufsflächen im GEP-Raum insbesondere nur noch dann erfolgen sollten, wenn sie der Umsetzung wesentlicher städtebaulicher Zielsetzungen dienen.
- Für die Innenstadt liegt der Fokus im „Relaunch“ der leerstehenden Hertie-Immobilie – wenn möglich mit einer größeren und publikumsintensiven Ankernutzung mit gleichzeitiger Stabilisierung des schwachen Umfeldes.

- Das Oberziel dabei ist der Erhalt und die Wiederherstellung eines attraktiven und möglichst umfassenden Einzelhandelsangebotes für die Region und die lokale Bevölkerung in Verbindung mit einer Stabilisierung und Attraktivierung der integrierten zentralen Standorte, prioritär der Rendsburger Innenstadt, sowie die Schaffung einer flächendeckenden, wohnortnahen Lebensmittel-Nahversorgung.

2.7.8 Stadtmarketing

Seit Anfang 2013 erfolgt eine Neuorientierung des Stadtmarketings in der Stadt Rendsburg nach Verabschiedung des neuen Stadtmarketingkonzeptes durch die Ratsversammlung. Bisher gab es verschiedene stadtmarketingrelevante Strukturen und Organisationen in der Stadt (v.a. RD-Marketing e.V., Tourismus zwischen den Meeren e.V. und Stadt Rendsburg). Durch eine Arbeitsgemeinschaft aus zwei Unternehmensberatungen, Vertretern der bisherigen Stadtmarketing-Strukturen sowie der Stadt Rendsburg wurde ein neues Stadtmarketingkonzept auch mit der Beteiligung von Bürgern erstellt. Das erarbeitete Leitbild dient zukünftig als Richtschnur für das Stadtmarketing Rendsburgs. Als Ziele gelten dabei u.a. Binnensteuerung, Profilbildung nach außen, Stärkung des Wir-Gefühls bei Bürgern/innen und stadtmarketingrelevanten Akteuren oder Attraktivitätssteigerung der Stadt durch gemeinsame Umsetzung in verschiedenen Handlungsfeldern. Ein Geschäftsplan soll entwickeln, wie die Stadt zukünftig nach außen besser zu vermarkten ist.

Im Untersuchungsgebiet bestehen keine City-Managementstrukturen, jedoch vereinzelte private Zusammenschlüsse und Aktionen, die insbesondere dazu dienen, die Altstadt bzw. Teile davon für Kunden und Besucher attraktiver zu machen. Dazu gehört u.a. seit ca. Anfang 2012 die „Interessengemeinschaft Altstädter Markt“, bestehend aus 14 Mitgliedern aus dem Marktplatz-Umfeld (Unternehmer und Gastronomen). Sie planen und führen Veranstaltungen durch. Unterstützung und Betreuung in Verwaltungsfragen erfolgt durch RD-Marketing.

2.8 Städtische Entwicklungen

Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“

Direkt im Nordwesten an das Untersuchungsgebiet anschließend befindet sich das Sanierungsgebiet „Nördliche Altstadt“. Es wurde am 04.10.2007 förmlich festgelegt, wird eingegrenzt durch den Schiffbrückenplatz, die Straße An der Schiffbrücke und dem Schlossplatz im Südosten, der Denkerstraße im Nordosten, den Thormannplatz im Nordosten und Norden sowie die Straße An der Bleiche im Nordwesten und Westen und ist ca. 5,5 ha groß. Durch die Sanierung sollen erkannte Substanz- und Funktionsschwächen (z.B. starker gewerblicher Leerstand) verringert bzw. behoben und das Gebiet durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert und umgestaltet werden.

Ein Rahmenplan für das Sanierungsgebiet wurde am 16.07.2009 durch die Ratsversammlung beschlossen. Sein Ziel ist es zu definieren, für welche Ziele und Zwecke die Sanierungsmaßnahme durchgeführt und Sanierungsmittel zur Verfügung gestellt werden. Er dient

als grundsätzlicher und ganzheitlicher Rahmen für das Sanierungsgebiet. Im Gebiet soll u.a. die Einzelhandels- und Wohnfunktion gestärkt werden.

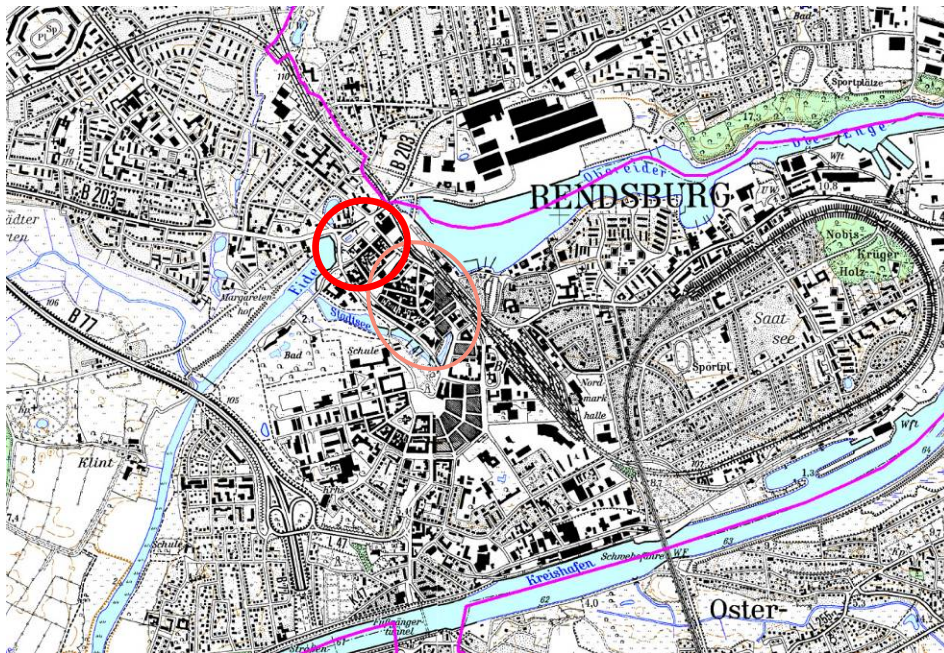


Abb. 14: Lage des Sanierungsgebietes „Nördliche Altstadt“

Die Sanierungsmaßnahme wird unter Anwendung der §§ 152 bis 156a BauGB im umfassenden Verfahren durchgeführt. Das Sanierungsgebiet wird aus Mitteln des Städtebauförderungsprogrammes „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gefördert. Bis heute wurden verschiedene Sanierungsmaßnahmen (Gebäudemodernisierungen, Erneuerung von Erschließungsanlagen) verwirklicht.

Stadtumbaugebiet „Neuwerk-West (ehem. Eiderkaserne) / Stadtpark“ und Sanierungsgebiet „Neuwerk West (ehem. Eiderkaserne)“

Südwestlich der Altstadt befinden sich das Stadtumbaugebiet „Neuwerk-West (ehem. Eiderpark) / Stadtpark“ sowie das Sanierungsgebiet „Neuwerk-West (ehemalige Eiderkaserne)“.

Nach der Aufgabe der Eiderkaserne als Bundeswehrstandort wurde im Jahr 2008 beschlossen, die Kaserne auf Grundlage eines Masterplans einer zivilen Nachnutzung zuzuführen. Im Sanierungsgebiet „Neuwerk-West (ehemalige Eiderkaserne)“ soll auf ca. 25 ha unmittelbar am Rand der Innenstadt ein neuer Stadtteil entstehen.

Durchgeführt werden sollen eine städtebauliche Aufwertung des Areals sowie die Ansiedlung hochwertiger Nutzungen zur Schaffung von Standortqualitäten, zur Kompensation wegfallender Arbeitsplätze sowie als Impulsgeber für die gesamtstädtische Entwicklung. Insgesamt ist eine Mischnutzung mit den Schwerpunkten nachfragegerechtes, innerstädtisches Wohnen, Bildung, Gesundheit und Dienstleistungen vorgesehen. Voraussichtlich können bis zu ca. 340 Wohneinheiten entstehen (Quelle: Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013). Mögliche und gewünschte Wohnformen sind z.B. individuelles, hochwertiges Wohnen in urbanem Umfeld (v.a. Stadthaus- und Reihenhausbebauung), generatio-

nenübergreifendes Wohnen, moderne Reihen- und Einfamilienhäuser für entsprechende Ziel- und Lebensstilgruppen.

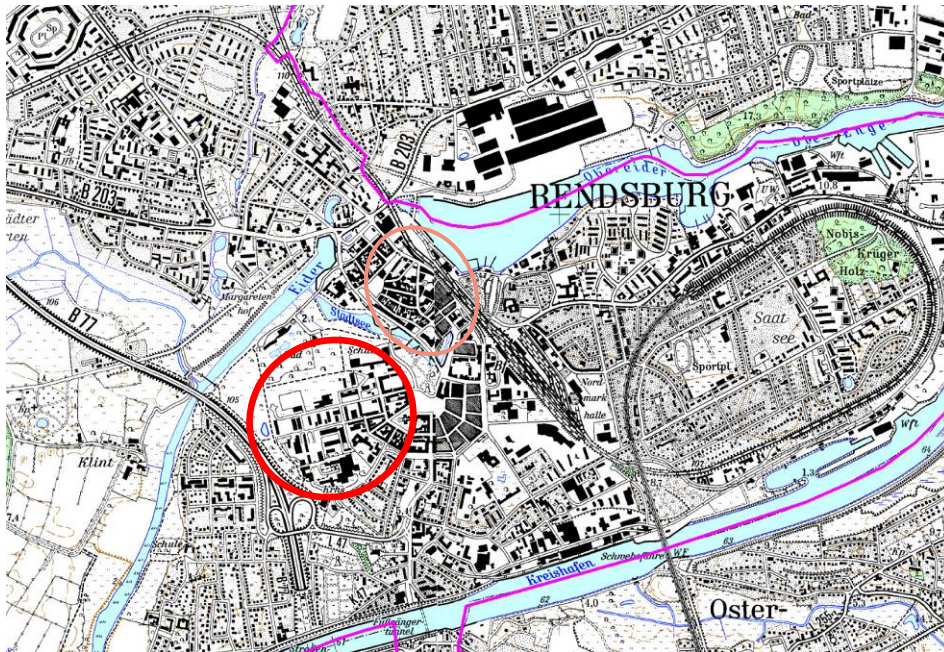


Abb. 15: Lage des Sanierungsgebietes „Neuwerk West (Ehemalige Eiderkaserne)“

Von der Nachnutzung der zentral gelegenen Kasernenflächen werden insgesamt städtebauliche Akzente erwartet, die die Attraktivität der Stadt Rendsburg, u.a. als Wohnstandort, aber auch des Lebens- und Wirtschaftsraumes stärken können. Für die zukünftige Stadtentwicklung gilt die Konversion der innenstadtnahen Flächen als wichtig, die Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung wird damit verbunden. 2012 wurden nach umfassender Modernisierung die ersten umgestalteten Gebäude in Nutzung genommen.

Die Sanierungsmaßnahme wird unter Anwendung der §§ 152 bis 156a BauGB im umfassenden Verfahren durchgeführt. Das Sanierungsgebiet wird aus Mitteln des Städtebauförderungsprogrammes „Stadtumbau West“ gefördert.

Hafenquartier Obereider / Sanierungsgebiet „Schlossplatz / Obereiderhafen“

Nördlich und nordwestlich des Untersuchungsgebietes direkt an der Obereider befindet sich das ca. 40 ha große Entwicklungsgebiet Obereider, das in Zusammenarbeit mit der Stadt Büdelsdorf entwickelt wird. Es soll u.a. als Bindeglied zwischen den Städten sowie zur Stärkung ihrer Stadtkerne und zur positiven Ausstrahlung auf diese dienen. Insgesamt soll hier eine Neuordnung des innerstädtischen untergenutzten Industrieareals erfolgen und die Flächen für anspruchsvolle, hochwertige, wasserbezogene und zukunftsweisende Nutzungen aufbereitet werden. Die Städte sollen an die Obereider herangeführt werden und sich zum Wasser hin öffnen (u.a. auch die Altstadt bzw. das Untersuchungsgebiet). Angestrebt wird ein struktureller Wandel hin zu hochwertigen Freizeit-, Gastronomie-, Kultur-, Dienstleistungs-, Handels-, Gewerbe- und Wohnnutzungen.

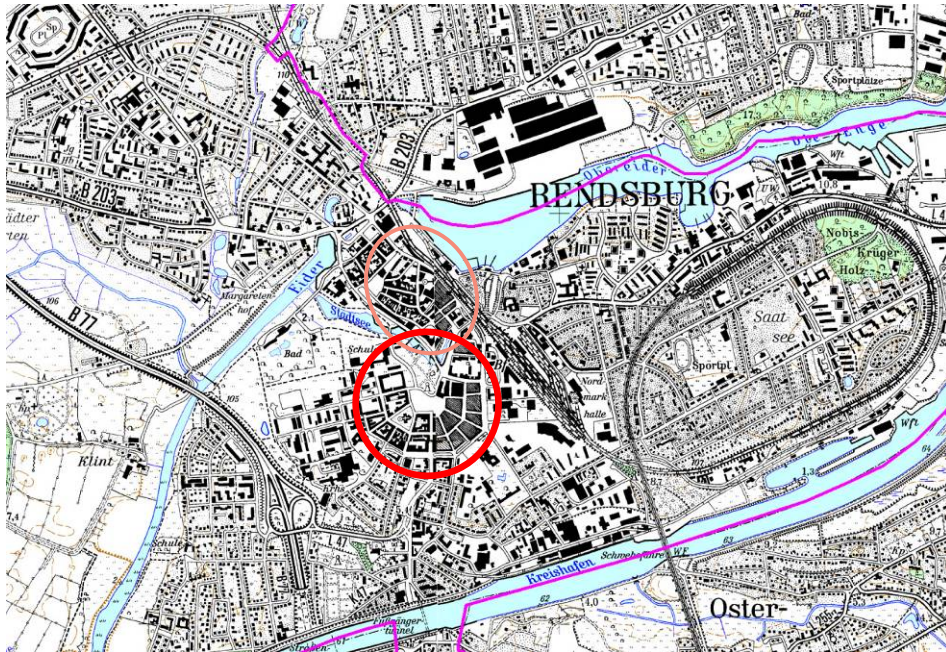


Abb. 18: Lage des ehemaligen Sanierungsgebietes „Neuwerk“

Einzelhandelsentwicklung im Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße

Das Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße besitzt bisher neben der Innenstadt eine ebenfalls hohe Wertigkeit für die Versorgungsfunktion in der Stadt sowie im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Hier befinden sich zahlreiche, auch großflächige, Einzelhandelsbetriebe und Fachmärkte, die Artikel des periodischen und aperiodischen Bedarfs anbieten. Insgesamt besteht hier eine Gesamtverkaufsfläche von ca. 41.500 m², damit stellt das Gewerbegebiet die größte Einzelhandelslage in Rendsburg dar (ca. 40% der Verkaufsfläche mit ca. 37% des Gesamtumsatzes in der Stadt). Es ist städtebaulich nicht integriert und gut mit dem Pkw zu erreichen. Die angebotenen Sortimente sind teilweise auch zentrenrelevant. Eine Sortimentserweiterung um weitere zentrenrelevante Sortimente (Textilien, Schuhe, Waren des täglichen Gebrauchs) wurde im Jahr 2011 ermöglicht. Hier besteht jedoch eine Flächenbeschränkung wie auch eine Beschränkung auf das sogenannte „Billigpreis-Segment“. Ein Gutachten bestätigt dieser Erweiterung eine Unschädlichkeit für die Innenstadt.

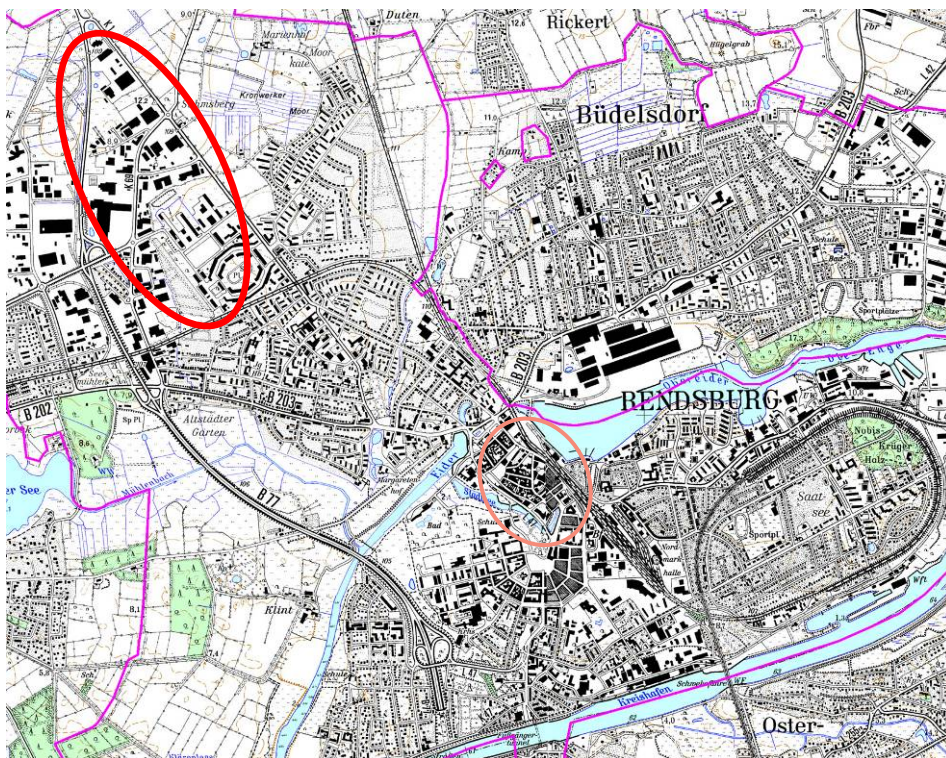


Abb. 19: Lage des Gewerbegebietes Friedrichstädter Straße

Eine weitere Entwicklung in diesem Gebiet ist die Ende 2012 realisierte Ansiedlung eines Media Marktes mit ca. 2.000 m² Verkaufsfläche, der neben dem üblichen Elektro- / Technik-Angebot auch Bücher und Haushaltswaren anbietet.

Die städtebauliche Verträglichkeit des Vorhabens mit vorhandenen Einzelhandelsstrukturen insbesondere in der Innenstadt wurde durch eine Wirkungsanalyse geprüft und bestätigt. Gemäß der Analyse wird die Ansiedlung dieses Elektronikfachmarktes im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg einen Standort- und Angebotsnachteil im regionalen Wettbewerb ausgleichen sowie Kaufkraftabflüsse auch in anderen Branchen reduzieren. Das Gutachten schließt einen negativen Einfluss auf die Innenstadt aus, da das Kernsortiment Elektro / Technik in der Innenstadt nicht mehr standortprägend vertreten ist (s. hierzu auch Kap. 3.1.4.1). Darüber hinaus ist gemäß Gutachten die Neuansiedlung eines gleichartigen Anbieters in der Innenstadt aufgrund fehlender geeigneter Standorte kaum wahrscheinlich. Als geeigneter Standort wird marktseitig und funktional auch das ehemalige Hertie-Kaufhaus ausgeschlossen.

Im Sommer 2013 haben die beiden größten Mieter (ProMarkt und Praktiker) aufgegeben und sind nicht mehr am Standort vertreten. Weitere Leerstände zeichnen sich ab.

3. Bestandsanalyse

Die Bestandsanalyse erfolgt anhand der Bestandsaufnahme vor Ort sowie der Auswertung von Unterlagen und aktuellen gesamtstädtischen und regionalen Planungen, Konzepten, Gutachten und Studien.

Während der Phase der Bestandsaufnahme erfolgten unterschiedliche Veränderungen im Untersuchungsgebiet (z.B. Gebäudeabriss, begonnene Bauarbeiten, Aufgabe bzw. Neueröffnungen von Läden u.a. oder Entwicklungen zum Thema ehemaliges Hertie-Kaufhaus). Diese Entwicklungen sind, soweit möglich, auf dem aktuellsten Stand erfasst.

3.1 Städtebauliche Struktur

3.1.1 Gebäudebestand und städtebauliche Dichte

Der Gebäudebestand im Untersuchungsgebiet umfasst insgesamt 270 Gebäude. Davon wurden 216 als Haupt- und 54 als Nebenanlagen kategorisiert. Zu den Nebenanlagen gehören u.a. wohn- und gewerbebezogene Gebäude, Schuppen, Lager, Garagen oder Abstellräume. In den Jahren 2012 und 2013 wurden mehrere Gebäude abgerissen und Neubauten errichtet, z.B. Erweiterung des Kaufhauses I.D. Sievers in der Hohen Straße Ecke Kurze Straße einschließlich Brückenbauwerk über die Hohe Straße und ein Ärztezentrum in der Wallstraße und der Neuen Straße. Ein weiteres Gebäude in der Nienstadtstraße wird derzeit anstelle der bisherigen Bebauung errichtet. In nächster Zeit ist außerdem der Abriss der Gebäude Schlossplatz 10 und 11 vorgesehen, die durch einen größeren Neubau ersetzt werden sollen.

Die Bebauungsstruktur im Untersuchungsgebiet ist überwiegend homogen. Es überwiegt kleinteilige, dichte Blockrandbebauung auf kleinparzellierten Grundstücken. Vereinzelt treten großstrukturierte Gebäude auf (z.B. die Schiffbrückengalerie, das ehemalige Hertie-Kaufhaus, das Rathaus, die Parkdecks, die Bebauung südöstlich der Straße Am Holstentor oder teilweise die Bebauung in der Hohen Straße und Wallstraße). Bei den großstrukturierten Gebäuden handelt es sich oftmals um neuere Bebauung.

Die Gebäude im Untersuchungsgebiet sind überwiegend zweigeschossig, teilweise mit ausgebautem Dachgeschoss, vereinzelt weisen sie auch drei oder mehr Geschosse auf. Zu den höchsten Gebäuden im Untersuchungsgebiet gehören die St. Marien-Kirche, das ehemalige Hertie-Gebäude sowie die Schiffbrückengalerie (s. Plan 01).

Das Untersuchungsgebiet ist insgesamt sehr dicht bebaut. Nur in vereinzelt Blöcken ist die städtebauliche Dichte geringer. Sie liegt zwischen einer GRZ von 0,3 für den Block 28 (Rathaus) und einer GRZ von 1 für die Blöcke 12 (zwischen Schiffbrückenplatz und Kurze Straße) und 25 (zwischen nordöstlicher Nienstadtstraße und Am Holstentor). Vier weitere Blöcke (13, 20, 23, 24) weisen eine GRZ von 0,9 auf, zwei Blöcke (19 und 21) eine GRZ von 0,8. Es gibt nur wenige Baulücken.

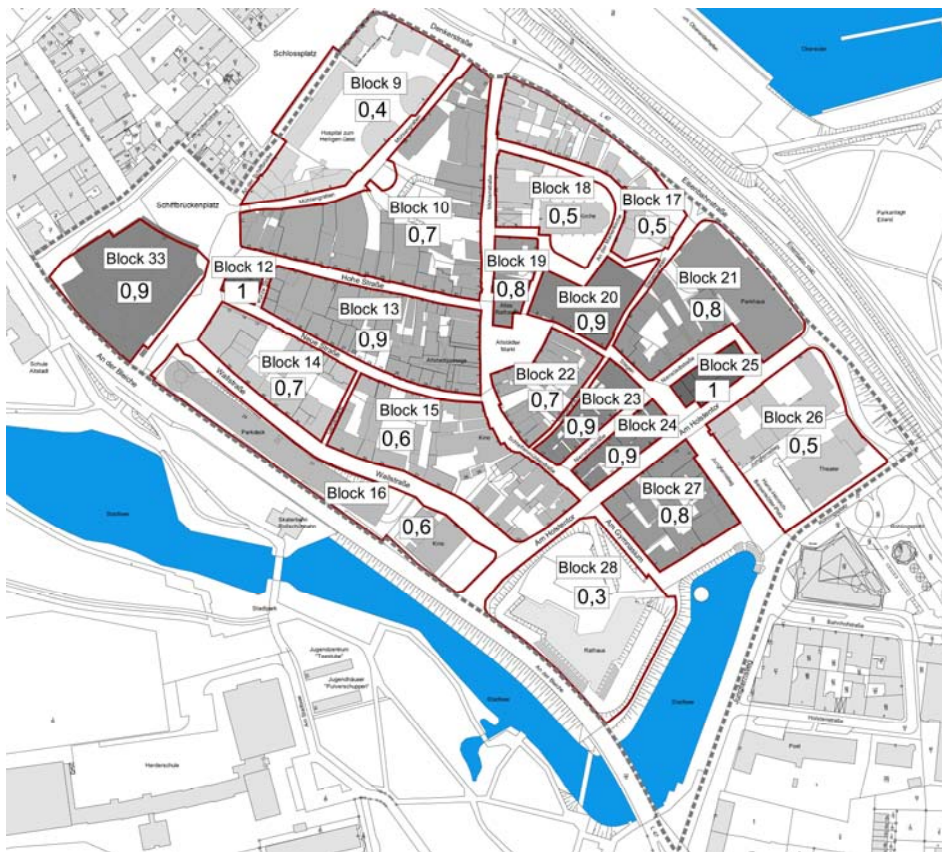


Abb. 20: Blockbezogene städtebauliche Dichte im Untersuchungsgebiet

3.1.2 Gebäudealter

Der überwiegende Anteil der Gebäude im Untersuchungsgebiet wurde in verschiedenen Epochen vor 1945, insbesondere zwischen dem 17. und dem 19. Jahrhundert errichtet (ca. 65%). Mehrere Gebäude entstanden zwischen 1945 und 1979 (ca. 9%) sowie zwischen 1980 und 1999 (ca. 23%). Nach 2000 wurden nur vier Gebäude und eine Gebäudeerweiterung errichtet, weitere Gebäude sind derzeit in Planung bzw. bereits im Bau. Die ältere Bebauung ist kleinteilig, die neuere Bebauung teilweise großstrukturiert, es gibt aber auch viele neuere Gebäude, die sich an der kleinteiligen Struktur der alten Bebauung orientieren.

Die Gebäude aus den verschiedenen Zeitabschnitten sind räumlich im gesamten Untersuchungsgebiet verteilt (s. Plan 01). Viele der Gebäude, die vor 1945 erbaut wurden, befinden sich nördlich der St. Marien-Kirche, am Altstädter Markt, beidseitig der Nienstadtstraße, um das alte Rathaus, an der Schleifmühlenstraße sowie zwischen Am Holstentor und dem Stadtsee. Hierzu gehören u.a. das Alte Rathaus, die St. Marien-Kirche, die beiden Kinos, das Theater und einige Gebäude des Hospitals zum Heiligen Geist. In der Zeit zwischen 1945 und 1979 wurden das Hertie-Gebäude, die Kaufhaus-Bebauung (I.D.Sievers) beidseitig der Hohen Straße und das Parkdeck in der Nienstadtstraße errichtet. Zwischen 1980 und 1999 wurden die Bereiche nordwestlich der St. Marien-Kirche, vereinzelte Gebäude des Hospitals, die Altstadtpassage, einige großstrukturierte Gebäude in der Hohen Straße, die Bebauung südöstlich der Straße am Holstentor und das Rathaus erbaut. Nach 2000 sind die Schiffbrückengalerie, das Parkdeck in der Wallstraße, das Ärztezentrum in der Wallstraße und der

Neuen Straße sowie die Erweiterung von I.D. Sievers mit Brückenbauwerk über die Hohe Straße entstanden.



Abb. 21: Bebauung in der Nienstadtstraße

Viele der älteren Gebäude sind durch verschiedene Baumaßnahmen inzwischen stark überformt.

3.1.3 Gebäudezustand und Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf

Für alle Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet wurde anhand festgelegter Merkmale und Kriterien eine Bewertung ihres von außen erkennbaren baulichen Zustandes durchgeführt. Nebenanlagen sind aufgrund ihres geringen Vorkommens ohne Bedeutung und wurden daher nicht nach ihrem baulichen Zustand bewertet.

Es wurden drei Bewertungskategorien unterschieden:

- Kategorie 1: guter baulicher Zustand,
- Kategorie 2: mittlerer / befriedigender baulicher Zustand und
- Kategorie 3: schlechter bis sehr schlechter baulicher Zustand.

Um die Gebäude einer Kategorie zuordnen zu können, wurden die Gebäudeteile

- Fassade,
- Dach sowie
- Fenster und Türen

nach ihrem Zustand bewertet. Aus diesen Einzelbewertungen konnten die baulichen Anlagen einer der Kategorien zugeordnet werden. Dabei wurde der von außen sichtbare und erkenn-

bare Zustand bewertet, sowohl von der Straßenseite und – soweit möglich - auch von weniger einsehbaren Stellen. Des Weiteren erfolgte auch eine Bewertung des baulichen Zustandes der Gebäude durch die Bauaufsicht der Stadtverwaltung.

Einordnung in Kategorie 1:

- Fassade: Anstrich, Putz, Mauerwerk ohne Schäden,
- Dach: Dacheindeckung ohne Schäden,
- Fenster / Türen: Fenster und Türen intakt, Verglasung, Rahmen, Dichtungen intakt und ohne Schäden.

Einordnung in Kategorie 2:

- Fassade: Mangelhafter / verwitterter Anstrich, leichte Putzschäden, leichte Schäden am Mauerwerk, leichte Feuchtigkeitsschäden,
- Dach: Mangelhafte / verwitterte Dacheindeckung, leichte Schäden,
- Fenster / Türen: Fenster und Türen nicht intakt, Verglasung schadhaft, Rahmen schadhaft, Dichtungen schadhaft.

Einordnung in Kategorie 3:

- Fassade: Fehlender Anstrich, starke, großflächige Putz- und Mauerwerksschäden, starke Feuchtigkeitsschäden,
- Dach: Dacheindeckung mit stärkeren Schäden, schadhafte Dachsanitäranlagen,
- Fenster / Türen: Schadhafte Fenster und Türen, Verglasung schadhaft, Rahmen schadhaft, Dichtungen schadhaft.

Aus dieser Kategorisierung sowie der Einschätzung der Eignung der Hauptgebäude für eine zeitgemäße Nutzung (unter Berücksichtigung der gegenwärtig ausgeübten Nutzung) ergibt sich folgende Einschätzung des Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarfes für die Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet (s. Plan 02):

- ca. 30% der Hauptgebäude weisen keinen Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf,
- ca. 18% der Hauptgebäude weisen einen geringen Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf,
- ca. 27% der Hauptgebäude weisen einen mittleren Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf und
- ca. 25% der Hauptgebäude weisen einen hohen Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf.

Ca. 52% aller Hauptgebäude weisen einen hohen oder mittleren Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf. Insbesondere die Bebauung entlang der Denker-/ Eisenbahnstraße (Osttangente) im Norden des Untersuchungsgebietes, das ehemalige Hertie-Gebäude sowie vereinzelt andere Gebäude z.B. am Altstädter Markt, in der Schleifmühlenstraße oder der Nienstadtstraße weisen einen schlechten bis sehr schlechten baulichen Zustand auf. Gebäude mit einem mittleren Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf befinden sich u.a. in der

Hohen Straße, in der Nienstadtstraße, Am Holstentor und im Mühlengraben. Für einen hohen Anteil der Gebäude, die vor 1945 errichtet wurden, besteht ein hoher Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf, ein mittlerer Bedarf besteht auch für Gebäude aus anderen Jahren.



Abb. 22: Gebäude mit hohem Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf

Für das ehemalige Hertie-Kaufhaus gilt, dass es in seiner baulichen Substanz stark beeinträchtigt und zum Teil abgängig ist, in seinem äußeren Erscheinungsbild unattraktiv erscheint, sich in seiner Zugänglichkeit und seinem inneren Flächenzuschnitt unzeitgemäß darstellt und sich in seiner entlang des Stegens und des Stegengrabens städtebaulich stark beengten und unattraktiven Lage befindet. Vor diesem Hintergrund besteht für eine umfassende Modernisierung und für eine tragfähige Nachnutzung des Gebäudes als Kaufhaus oder für eine andere Einzelhandelsnutzung ein sehr hoher Modernisierungs- bzw. Instandsetzungsbedarf. Es kommen grundsätzlich auch ein Abriss des Gebäudes und eine veränderte Neubaulösung in Frage (siehe auch Kap. 2.7.5)

Ca. 48% aller Hauptgebäude weisen einen guten baulichen Zustand auf und haben einen geringen oder keinen Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf. Einzelne Gebäude scheinen in den letzten Jahren bereits komplett modernisiert / instandgesetzt worden zu sein. Dazu gehören Gebäude aller Altersklassen. Sie befinden sich z.B. östlich des Schiffbrückenplatzes, westlich des Altstädter Marktes oder in der Mühlenstraße. Darüber hinaus wurden vor kurzem einige Gebäude komplett neu errichtet (Kurze Straße / Hohe Straße, Wallstraße, Neue Straße).

Vereinzelt gibt es Gebäude, an denen bisher ausschließlich eine Fassadenerneuerung durchgeführt wurde. Dabei handelt es sich überwiegend um die von der Straßenseite aus

sichtbare Seite. Die rückwärtigen Gebäudeseiten sind oftmals weiterhin in einem schlechten baulichen Zustand, so dass davon ausgegangen werden kann, dass keine Modernisierung / Instandsetzung des gesamten Gebäudes durchgeführt wurde.

Bei vereinzelt Gebäuden besteht ein Bedarf zur gestalterischen Aufwertung.

Insgesamt kann bei zahlreichen Gebäuden von einem Modernisierungstau im Inneren und nicht mehr zeitgemäßen Grundrissen der Wohnungen und Gewerbeeinheiten ausgegangen werden. Eine Zustandsbewertung der Wohnungen und Wohnungsausstattungen wurde im Rahmen der VU nicht durchgeführt.



Abb. 23: Modernisiertes Gebäude

Ein detaillierter energetischer Sanierungsbedarf der Gebäude wurde während der Bestandsaufnahme nicht betrachtet. Auf Grund des äußeren Erscheinungsbildes der baulichen Anlagen wird grundsätzlich davon ausgegangen, dass an den meisten Gebäuden bisher keine energetischen Verbesserungsmaßnahmen erfolgt sind. Nur vereinzelt sind energetische Sanierungen der Gebäude erkennbar durchgeführt worden.

3.1.4 Gebäudenutzung

Im Untersuchungsgebiet ist eine Mischung aus Einzelhandels-, Dienstleistungs-, Wohn-, kulturellen, öffentlichen und sozialen Nutzungen vorzufinden (s. Pläne 03.1 und 03.2). Das Untersuchungsgebiet stellt mit dem nordwestlich angrenzenden Teil der Altstadt, dem südlich liegenden Neuwerk und der Gelenkzone sowie mit dem Obereiderhafen als Innenstadt den zentralen Versorgungsbereich der Stadt Rendsburg dar (gem. Regionalem Einzelhandelskonzept Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, März 2013). Die Altstadt, und somit das

Untersuchungsgebiet, stellt dabei den Hauptgeschäftsbereich dar. Hier besteht insbesondere ein verdichteter Einzelhandelsbesatz.

Insgesamt sind die Gebäudenutzungen im Untersuchungsgebiet sehr vielfältig und räumlich kleinteilig gemischt, es lassen sich jedoch auch Bereiche mit besonderen Nutzungsschwerpunkten festzustellen. Im Erdgeschoss findet überwiegend gewerbliche Nutzung (Einzelhandel, Dienstleistung, Gastronomie) statt. Teilweise sind hier auch Wohnen oder andere Nutzungen (Kultur, Freizeit, Bildung, Soziales, öffentliche Nutzungen) vorhanden. In den Obergeschossen findet nur sehr vereinzelt Einzelhandel statt, hier sind vor allem Wohnungen, aber auch Dienstleistungen, Büros, Soziales, Gesundheit (Arztpraxen) oder Bildung anzutreffen. Die St. Marien-Kirche und die dazugehörigen kirchlichen, sozialen und öffentlichen Nutzungen prägen in besonderem Maße den Bereich um die St. Marien-Kirche. Die Gebäude weisen überwiegend mehrere Nutzungseinheiten auf.



Abb. 24: Wohnnutzung im Mühlengraben

In der näheren Umgebung des Untersuchungsgebietes sind weitere Einzelhandels-, Dienstleistungs- und gastronomische Einrichtungen vorhanden (z.B. in Neuwerk). Darüber hinaus befinden sich Schulen, die Post, der Bahnhof und ZOB sowie das Nahversorgungszentrum am Güterbahnhof in der Nähe des Untersuchungsgebietes.

3.1.4.1 Einzelhandel

Der Einzelhandel als bedeutende Nutzung des zentralen Versorgungsbereiches befindet sich verdichtet insbesondere in der Hohen Straße und am Schiffbrückenplatz. Eine weitere Konzentration von Einzelhandel befindet sich am Altstädter Markt, im Stegen, teilweise in der Nienstadtstraße, in der Schleifmühlenstraße sowie Am Gymnasium. Im Hauptgeschäftsbereich – also in der Altstadt liegt die aktive Verkaufsfläche bei ca. 22.200 m², der Gesamtum-

satz bei ca. 60 Mio. € jährlich. Dies entspricht einem VKF-Anteil von ca. 21% und einem Anteil am Gesamtumsatz in der Stadt Rendsburg von ca. 22%. Seit 2004 erfolgte ein Verlust von ca. 2.000 m² VKF und ca. 10 Mio. € Gesamtumsatz in der Altstadt (Quelle: Regionales Einzelhandelskonzept Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, März 2013).

Insgesamt wurden im Untersuchungsgebiet während der Bestandsaufnahme 89 Einzelhandelsgeschäfte in 73 der Hauptgebäude (ca. 27% der Hauptgebäude) betrieben, die sich v.a. am Schiffbrückenplatz und in der Hohen Straße befinden (gemäß Einzelhandelskonzept die A-Lage). Während der Bestandsaufnahme standen 24 Ladenlokale in 23 Hauptgebäuden (ca. 21% der Ladenlokale, ca. 9% der Hauptgebäude), die in der Vergangenheit als Einzelhandelsbetriebe genutzt wurden oder dafür geeignet wären, leer. Die errechnete Bruttogeschossfläche im Einzelhandel belief sich auf ca. 31.000 m², davon waren ca. 11.500 m² von Leerstand betroffen (ca. 37%).

Folgende Einzelhandelssortimente sind im Untersuchungsgebiet vorhanden (s. Plan 03.3):

- Bekleidung, Sportbekleidung, Accessoires,
- Gesundheits-, Körperpflegeartikel, Drogerie, Parfümerie, Kosmetik (auch Apotheken),
- Schreibwaren, Zeitschriften, Bücher, Bürobedarf,
- Schuhe, Lederwaren,
- Hobbybedarf,
- Geschenkartikel, Kunst,
- Lebensmittel, Getränke,
- Uhren, Schmuck,
- Blumen, Pflanzen,
- Haushaltswaren, Heimtextilien, Einrichtung, Hausrat,
- Spielwaren, Kinderartikel,
- Optik, Foto, Hörgeräte,
- Technik / Elektro und
- Sonstige Sortimente, die sich von den anderen unterscheiden bzw. teilweise durch ihre Sortimentsspezifika herausstechen, z.B. Tabak, Lotto, Weltladen, Autohandel mit Showroom, An- und Verkauf.

Der Branchenmix im Untersuchungsgebiet ist relativ breit, der Schwerpunkt liegt jedoch auf dem Sortiment „Bekleidung, Sportbekleidung, Accessoires (ca. 24% der betriebenen Einzelhandelsgeschäfte). Teilweise werden Lebensmittel und Getränke angeboten (ca. 6%), es gibt jedoch keinen Lebensmittel-Nahversorger im Untersuchungsgebiet. Darüber hinaus gibt es nur sehr wenige und untergeordnete Anbieter von Elektroartikeln, außer im Bereich Telekommunikation / Mobilfunk (ca. 8% der Einzelhandelsbetriebe). Ein breites Sortiment an Elektroartikeln und Unterhaltungselektronik ist im Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße angesiedelt.

Die vorhandenen Sortimente gehören überwiegend zum mittelfristigen und langfristigen Bedarf. Sortimente des kurzfristigen Bedarfes gibt es hingegen weniger.

Insgesamt besteht eine Mischung aus Filialen und inhabergeführten kleinen (Fach-)Geschäften. Bei beiden gibt es auch starke Kunden-Magneten, z.B. I.D.Sievers, Drogerie Rossmann oder H&M (Quelle: Regionales Einzelhandelskonzept Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, März 2013). Die Filialen befinden sich v.a. in der Hohen Straße und in der Schiffbrückengalerie (A-Lage), inhabergeführte Geschäfte sind v.a. abseits dieser Lage vorzufinden (Altstädter Markt, Nienstadtstraße sowie Stegen als heutige B-Lage und Randlagen). Dabei unterscheiden sich die Filialen von den inhabergeführten Geschäften v.a. in der Größe ihrer Verkaufsflächen. Die Filialen füllen die großmaßstäbliche Bebauung in der Hohen Straße und sind teilweise großflächig, die inhabergeführten Läden die Kleinstrukturen im mittleren und südöstlichen Teil des Untersuchungsgebietes. Die Filialen bieten v.a. Bekleidung, Schuhe oder Haushaltswaren /-textilien an, die inhabergeführten Geschäfte sind oftmals spezialisiert (u.a. Naturkosmetik, Musikinstrumente, Nähbedarf, Bekleidung). Westlich des Altstädter Marktes befindet sich die Altstadtpassage, die unter ihrem Dach einige Geschäfte in zwei Geschossen zusammenführt. Eine Besonderheit stellt darüber hinaus v.a. ein Autohaus mit einem Showroom in der Fußgängerzone (Stegen) dar.



Abb. 25: Filialen in der Schiffbrückengalerie

Die meisten der inhabergeführten Geschäfte sind qualitativ hochwertig und weisen eine positive Außendarstellung auf. Dies gilt auch für die Filialen. Es gibt bisher lediglich einen sogenannten Ein-Euro-Laden; diese Geschäfte gelten als Zeichen für Funktionsverlust von Innenstädten und zunehmenden Trading-Down-Prozessen. Der Bereich zwischen Schiffbrückenplatz und Altstädter Markt stellt jedoch weiterhin einen attraktiven Einkaufsbereich dar.

Eine gewisse Konkurrenzsituation hinsichtlich des Einzelhandelsangebotes und der Kundenfrequenz besteht insbesondere zu dem Gewerbegebiet Friedrichstädter Straße mit dem neuen Media Markt (s. Kap. 2.8) sowie zu den Einzelhandelsangeboten des Oberzentrums Kiel. Insgesamt ist ein hoher Anteil der Kunden (ca. 78%) nicht zufrieden mit dem in der Innenstadt vorzufindenden Angebot, bemängelt wird darüber hinaus das fehlende Einzelhandelsangebot an Artikeln des täglichen Bedarfs sowie das Fehlen eines Kaufhauses (Quelle: Regionales Einzelhandelskonzept Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, März 2013).

3.1.4.2 Wohnen

Im Untersuchungsgebiet besteht ein hoher Anteil an Wohnnutzung. Sie findet sowohl im Erdgeschoss wie auch in den Obergeschossen der Gebäude statt. Wohnungen im Erdgeschoss befinden sich insbesondere im nördlichen Teil der Mühlenstraße und des Mühlengraben, An der Marienkirche sowie teilweise in der Neuen Straße und der Wallstraße. Wohnungen in den Obergeschossen verteilen sich auf das gesamte Untersuchungsgebiet (s. Pläne 03.1 und 03.2). Im EG findet Wohnnutzung in 34 Hauptgebäuden statt, davon sind 11 Gebäude von Leerstand bzw. Unternutzung betroffen. In den Obergeschossen findet Wohnnutzung in 135 Gebäuden statt, davon sind 48 Gebäude von Leerstand bzw. Unternutzung betroffen. Insgesamt besteht in 135 Gebäuden (ca. 50% der Hauptgebäude) Wohnnutzung, davon sind 49 Gebäude von Leerstand bzw. Unternutzung betroffen (ca. 18% der Hauptgebäude).



Abb. 26: Unmodernisierter Wohnbestand

Das Angebot an Wohnungen konzentriert sich stark auf historische Bausubstanz (vor 1945). Dabei handelt es sich überwiegend um kleinstrukturierte, mischgenutzte Mehrfamilienhäuser, mit Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss. Der Zustand dieser Gebäude ist uneinheitlich, viele sind nicht modernisiert / instandgesetzt und in einem schlechten baulichen Zustand. Die Bebauungsdichte ist überwiegend hoch, es bestehen teilweise Belichtungsprobleme; von nicht zeitgemäßen Grundrissen und Wohnungszuschnitten sowie Qualitätsdefiziten muss ausgegangen werden. Es gibt aber auch Wohnraum in neueren Gebäuden, die eine zeitgemäße Nutzung annehmen lassen.

3.1.4.3 Leerstand, Unternutzung und „schwächelnde“ Nutzung

Besonders auffällig und negativ für das Untersuchungsgebiet und die gesamte Altstadt als zentraler Versorgungsbereich ist der große Anteil an Leerständen oder teilweisem Leerstand bzw. Unternutzungen bei Gewerbeflächen / Ladenlokalen und Wohnungen, sowohl im Erdgeschoss als auch in den Obergeschossen (s. Pläne 03.1 und 03.2). Von besonders großer Bedeutung und starker negativer Auswirkung insbesondere auf die Funktion des Untersuchungsgebietes, der Altstadt und des zentralen Versorgungsbereichs / der Innenstadt insgesamt, ist der Leerstand des ehemaligen Hertie-Kaufhauses als ehemaliger Magnet-Betrieb am Altstädter Markt. Vereinzelt Leerstände bzw. Unternutzungen sind seit längerer Zeit vorhanden, die Schließung von Hertie hat diese Situation zusätzlich verschärft: Dies betrifft insbesondere den südlichen und südöstlichen Teil der Fußgängerzone (heute geschwächte B-Lage) sowie die Randlagen (z.B. Nienstadtstraße). Insgesamt sind ca. 32% der Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet von Leerstand oder teilweisem Leerstand bzw. Unternutzung betroffen, mit zunehmender Tendenz, davon das ehemalige Hertie-Kaufhaus mit ca. 5.200 m² Verkaufsfläche.



Abb. 27: Leerstand im ehemaligen Hertie-Kaufhaus

Leerstände bzw. Unternutzung im Erdgeschoss befinden sich überall im Untersuchungsgebiet, außer in der Hohen Straße und am Schiffbrückenplatz (A-Lage). Besonders stark kumulieren sie sich am Altstädter Markt sowie südlich und südöstlich davon (Nienstadtstraße, Schleifmühlenstraße, Am Holstentor, Neue Straße, Wallstraße) sowie in der Eisenbahnstraße. Dabei handelt es sich um Ladenlokale, Wohnungen sowie gastronomische Betriebe in überwiegend kleinstrukturierten Gebäuden und Gewerbeeinheiten. Aber auch Großstrukturen stehen leer (z.B. ehemaliges Hertie-Kaufhaus, Bürokomplex Am Holstentor). Ca. 20% der Hauptgebäude weisen im EG Leerstand oder Unternutzung auf.

In den Obergeschossen ist der Leerstand stärker ausgeprägt, wobei besonders stark Wohnraum betroffen ist. Leerstand bzw. Unternutzung in den Obergeschossen befindet sich ebenfalls im gesamten Untersuchungsgebiet. Ca. 25% der Hauptgebäude weisen in den Obergeschossen Leerstand oder Unternutzung auf.

Zu einem Großteil ist eine Übereinstimmung von durch Leerstand betroffene Gebäude mit einem hohen und mittleren Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf der Gebäude feststellbar. Dies trifft besonders oft bei Wohnungsleerständen zu. Insgesamt weisen ca. 55% der von Leerstand bzw. Unternutzung betroffenen Gebäude einen hohen oder mittleren Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf. Allerdings weisen auch ca. 35% der von Leerstand betroffenen Gebäude keinen Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf.

Bei vielen der leerstehenden gewerblichen und Wohneinheiten kann von unzeitgemäßen und teilweise den Anforderungen des Marktes nicht entsprechenden Grundrissen und Ausstattungen ausgegangen werden. Von großer Bedeutung insbesondere für Leerstände von Ladenlokalen ist neben dem baulichen Zustand der Gebäude die Lage innerhalb des Untersuchungsgebietes. In der A-Lage gibt es im Erdgeschoss keine leerstehenden Ladenlokale, in der B-Lage (Altstädter Markt, Fußgängerzone Stegen und Jungfernstieg) sowie in den Randlagen (z.B. Nienstadtstraße) häufen sich die Leerstände von Ladenlokalen. Auch die Lage an der stark verkehrsbelasteten und Lärm emitierenden Osttangente (Denker-/ Eisenbahnstraße) im Norden des Untersuchungsgebietes ist ausschlaggebend für die dortigen Leerstände im Erdgeschoss und den Obergeschossen. Darüber hinaus kann im Allgemeinen von einer fehlenden Nachfrage nach kleinteiligen Ladenlokalen außerhalb der zentralen Lage ausgegangen werden.



Abb. 28: Leerstand in der Nienstadtstraße

Neben dem Leerstand von Ladenlokalen gibt es auch Einzelhandelsbetriebe, die durch eine „schwächelnde Nutzung“ gekennzeichnet sind. Dazu gehören insbesondere Unternutzungen bzw. Nutzungsausfälle, z.B. durch kurze oder unregelmäßige Öffnungszeiten, die von den Kernöffnungszeiten in der Altstadt / Innenstadt abweichen. In einigen Fällen werden Ladenlokale ausschließlich als Ausstellungsflächen genutzt, ohne Verkauf oder Zugang für Kunden. „Schwächelnde Nutzungen“ sind v.a. in der Nienstadtstraße, der Schleifmühlenstraße

aber auch in der Altstadtpassage vorzufinden (ca. 7 Einzelhandelsbetriebe, ca. 8% der betriebenen Einzelhandelsgeschäfte).

3.1.5 Denkmalschutz, Stadtbild, Räumliche Qualitäten

Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befinden sich 21 eingetragene Kulturdenkmale gem. § 5 Abs. 1 DSchG (z.B. Altes Rathaus, St. Marien-Kirche mit Kirchhof, Theater) oder denkmalgeschützte Gebäudeteile (z.B. Fassade des „Alten Landsknechts“ in der Schleifmühlenstraße). Es gibt ebenfalls 47 einfache Kulturdenkmale gem. § 1 DSchG (z.B. Gebäude in der Nienstadtstraße und am Altstädter Markt) (s. Plan 04)¹.

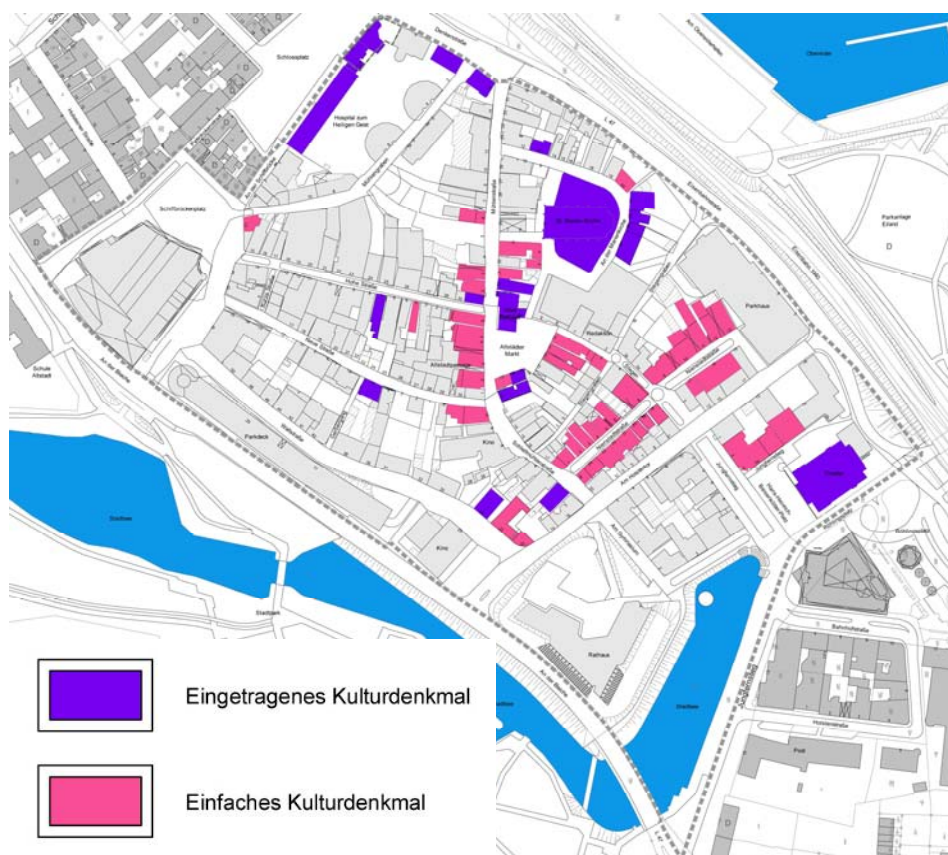


Abb. 29: Eingetragene und einfache Kulturdenkmale im Untersuchungsgebiet

¹ Die in Abbildung 29 dargestellten Kulturdenkmale basieren auf der vorläufigen Auflistung der Kulturdenkmale Stadt Rendsburg des Kreises Rendsburg-Eckernförde, Untere Denkmalschutzbehörde, mit dem Aktenstand 25.01.2011. Sie stellt die zur Zeit der Bestandsaufnahme vorläufige amtliche Liste zu den Denkmalen dar. Ergänzend sind weitere Objekte in der Denkmaltopographie der Stadt Rendsburg (= Kulturdenkmale in Schleswig-Holstein, Bd. 4.1) auf den Seiten 92 bis 149 als Kulturdenkmale im Sinne des Denkmalschutzgesetzes dargestellt. Die Denkmaltopografie gilt nicht als offizielles Schriftwerk, so dass prioritär die Kulturdenkmale aus der oben genannten Liste beachtet werden.

Somit sind ca. 25% der Hauptgebäude im Untersuchungsgebiet Kulturdenkmale. Nicht nur die Gebäude selbst sind geschützt, es besteht auch ein Umgebungsschutz. Die überwiegende Anzahl dieser Kulturdenkmale wurde vor 1945 errichtet. Sie sind überwiegend in einem mittleren bis schlechten baulichen Zustand,

- ca. 32,5% der Kulturdenkmale weisen keinen Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf,
- ca. 13% der Kulturdenkmale weisen einen geringen Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf,
- ca. 32,5% der Kulturdenkmale weisen einen mittleren Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf und
- ca. 22% der Kulturdenkmale weisen einen hohen Modernisierungs-/ Instandsetzungsbedarf auf.

Das Untersuchungsgebiet ist darüber hinaus fast komplett ein archäologisches Interessengebiet, hier ist mit mittelalterlichen Stadtresten und Resten jüngerer Zeiten sowie mit Resten der Befestigung der Stadt zu rechnen. Außerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich ebenfalls Kulturdenkmale.



Abb. 30: Kulturdenkmale am Altstädter Markt

Städtebauliche Struktur, Stadtbild und räumliche Qualitäten

Die städtebauliche Struktur im Untersuchungsgebiet ist homogen (s. Plan 04). Es herrschen überwiegend kleinteilige Bebauungsstrukturen vor, vereinzelt gibt es großteilige Strukturen.

Besonders negativ stellt sich das ehemalige Hertie-Gebäude dar, das insbesondere im Kontext der Bebauung des Altstädter Marktes und des Marienkirchhofes stark überdimensioniert ist und die ursprünglichen kleinteiligen Strukturen überformt hat.

Prägend ist die geschlossene Blockrandbebauung mit einer teilweise sehr hohen Dichte der Blöcke (s. Kap. 3.1.1) sowie die Abfolge von städtebaulich und stadtgestalterisch herausragend Platzräumen (Schiffbrückenplatz, Altstädter Markt, Jungfernstieg/Hans-Heinrich-Beisenkötter-Platz). Sie werden in Ost-West-Richtung durch die Fußgängerzone (Schiffbrückenplatz, Hohe Straße, Altstädter Markt, Stegen und Jungfernstieg) räumlich-funktional miteinander verbunden (bis auf die Unterbrechung durch die für den Kfz-Verkehr offene Mühlenstraße). Besonders attraktiv sowie städtebaulich und stadtgestalterisch herausragend ist ebenfalls der Marienkirchhof als Platzraum sowie das dortige Ensemble. Die St. Marien-Kirche als ältestes Bauwerk der Altstadt stellt einen bedeutenden Solitär sowie die „Stadtkrone“ dar. Prägend für das Untersuchungsgebiet sind ebenfalls verschiedene Bau- und Gestalttypen der Gebäude. Die Mehrzahl der Gebäude entstand vor 1945 (s. Kapitel 3.1.2), somit weisen sie auch gestalterische Elemente der verschiedenen Epochen vor 1945 auf. Dies lässt sich an den Fassadengliederungen und -formen sowie an den Giebel- und Dachtypen erkennen. Es gibt sowohl traufständige als auch giebelständige Gebäude, die Dachformen variieren u.a. von Sattel-, über Walm- bis hin zum Flachdach. Diese Typen sind auch bei den neueren Bauten anzutreffen. Oftmals sind Gebäude durch vorherige Baumaßnahmen, Modernisierungen oder Instandsetzungen stark überformt.



Abb. 31: Teil des Ensembles am Marienkirchhof

Es gibt mehrere Gebäude, die das Stadtbild besonders positiv prägen. Dabei handelt es sich in den meisten Fällen um gestalterisch besonders wertvolle Gebäude oder Kulturdenkmale. Es befinden sich jedoch auch Gebäude im Untersuchungsgebiet, die sich aufgrund ihrer Größe, Stellung oder Gestaltelemente u.a. besonders negativ auf das Stadtbild auswirken. Teilweise sind unattraktive Straßenfronten vorhanden. So weist etwa die Neue Straße auf

Grund der dort anzutreffenden Rückseiten großmaßstäblicher Geschäftshäuser der Hohen Straße einen Hinterhofcharakter auf. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls das ehemalige, leerstehende Hertie-Gebäude zu nennen, das sich durch seinen zunehmend schlechten baulichen Zustand und das äußere Erscheinungsbild negativ auf das Stadtbild auswirkt.

Insgesamt weist das Untersuchungsgebiet in vielen Bereichen, v.a. in den siedlungsgeschichtlich überlieferten Stadtstrukturen, einen besonderen historischen Charme auf. Darüber hinaus gibt es viele städtebaulich, stadthistorisch und stadtgestalterisch herausragende Raumkanten. Das historisch-kleinstädtische Stadtbild der Altstadt weist ein großes identitätsstiftendes sowie gewerblich und touristisch attraktives Potenzial auf.

Im gesamten Untersuchungsgebiet gibt es so gut wie keine auffällig ungeordneten oder verschmutzten Bereiche. Die Straßenräume und Fußgängerzonen sind gepflegt und sauber, auch gibt es wenig Graffiti / Schmierereien. Teilweise bestehen jedoch gestalterische Defizite im öffentlichen Raum, Unterbrechung von Sichtbeziehungen sowie Einschränkungen des Sicherheitsempfindens in den Abendstunden.

Die stadtgeschichtlichen Besonderheiten in der Innenstadt (ca. 30 Sehenswürdigkeiten) werden durch die sogenannte „Blaue Linie / Blue Line“ mit einander verbunden.

3.2 Freiraumstruktur

3.2.1 Private und öffentliche Grün- und Freiflächen

Der größte Teil der Frei- und Grünflächen im Untersuchungsgebiet liegt auf privaten Grundstücken (s. Plan 05). Dabei handelt es sich v.a. um Freiflächen, die als Stellplätze genutzt werden. Sie sind zu einem Großteil versiegelt (durch Asphalt und Verbundpflaster), nur sehr wenige Flächen sind begrünt oder werden als private Gärten genutzt. Prägend für das Untersuchungsgebiet und die Altstadt sind v.a. der Marienkirchhof als private Grünfläche im Besitz der Kirchengemeinde St. Marien sowie die begrünter Flächen auf dem Gelände des Hospitals zum Heiligen Geist. Letztere sind teilweise auch für die Öffentlichkeit zugänglich. Insgesamt gibt es nur eine öffentliche Grünfläche: die Parkanlage um das Rathaus sowie zwischen Rathaus und Stadtsee, die jedoch nur schwer nutzbar ist.

In der Umgebung des Untersuchungsgebiets gibt es große Grün- und Freiräume sowie Wasserflächen. Der Zugang und die räumliche Verknüpfung zu diesen sind aus dem Untersuchungsgebiet bzw. der gesamten Altstadt erschwert.



Abb. 32: Grüner Innenbereich auf dem Gelände des Hospitals zum Heiligen Geist

3.2.2 Plätze

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere Plätze. Es handelt sich dabei v.a. um den Schiffbrückenplatz im Westen und den Altstädter Markt in der Mitte des Untersuchungsgebietes. Diese Plätze sowie die Platz- und Stadträume Jungfernstieg / Hans-Heinrich-Beisenkötter-Platz und Marienkirchhof haben eine besondere städtebauliche und stadtgestalterische Bedeutung für das Untersuchungsgebiet sowie die gesamte Altstadt.

Der Schiffbrückenplatz wurde 2006 im Zuge des Neubaus der Schiffbrückengalerie erneuert und umgestaltet und befindet sich in einem guten baulichen Zustand. Der Altstädter Markt befindet sich in einem mittleren baulichen Zustand. Beide Plätze weisen eine hohe Aufenthaltsqualität auf. Dies gilt auch für die Platzräume Marienkirchhof und Jungfernstieg / Hans-Heinrich-Beisenkötter-Platz.

Auf dem Altstädter Markt und dem Platzraum Jungfernstieg / Hans-Heinrich-Beisenkötter-Platz befinden sich seit Sommer 2011 sogenannte Spielpunkte, mit kleinen Spielgelegenheiten für Kinder. Sie wurden im Rahmen des von der Stadt entwickelten Konzeptes „Spielraum Rendsburg“ errichtet. Hierbei soll in der Innenstadt schrittweise ein Netz von punktuellen Spielpunkten errichtet werden, um die Aufenthaltsqualität und Verweildauer für Kinder und Familien zu verbessern und damit die Innenstadt attraktiver zu machen.



Abb. 33: Schiffbrückenplatz

Im Sommer werden der Altstädter Markt und teilweise der Schiffbrückenplatz von den angrenzenden gastronomischen Betrieben genutzt, im Winter findet v.a. auf dem Altstädter Markt der Weihnachtsmarkt statt. Ein Wochenmarkt findet zwei Mal wöchentlich auf dem benachbarten Schlossplatz und dem Paradeplatz (außerhalb des Untersuchungsgebietes) sowie einmal in der Woche an der Nordmarkthalle (ebenfalls außerhalb des Untersuchungsgebietes) statt.

3.2.3 Baumbestand

Im Untersuchungsgebiet gibt es einen relativ geringen Baumbestand. Bäume sind insbesondere auf öffentlichen und privaten Flächen anzutreffen und unterscheiden sich in ihrer Größe, Ausprägung und ihrem Alter. Die Baumbestände tragen in einem gewissen Umfang zur Begrünung des Untersuchungsgebiets bei. Teilweise wurden sie als gestalterische Elemente in den Straßen- und Platzräumen gepflanzt, z.B. auf dem Schiffbrückenplatz oder in der Wallstraße. Insgesamt gibt es nur sehr wenige Straßenbäume. Prägend ist der Baumbestand auf den Flächen des Hospitals zum Heiligen Geist, auf dem Marienkirchhof, auf den öffentlichen Grünflächen um das Rathaus und am Jungfernstieg östlich des Stadtsees.



Abb. 34: Baumbestand südöstlich des Rathauses

3.2.4 Wasserflächen

Im Untersuchungsgebiet befindet sich ein Teil des Stadtsees (Jungfernstiegbecken). Das Becken wird seit 2009 saniert, da es verschlammt ist. Der Landschaftsplan der Stadt Rendsburg misst dem Stadtsee einen hohen Biotopwert bei. Entlang beider Uferseiten des im Untersuchungsgebiet liegenden Teiles des Stadtsees führt jeweils ein Fuß- und Radweg. An der nördlichen Spitze befindet sich ein Aufenthaltsbereich mit Sitz- und Verweilmöglichkeiten (Sitzterrasse). Die Anlage ist in einem schlechten baulichen Zustand. Der Bereich ist außerdem umzäunt, so dass es keinen direkten Zugang zum Wasser gibt.



Abb. 35: Sitzterrasse am Stadtsee

Außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen der weitere, größere Teil des Stadtsees im Süden sowie die Obereider im Norden. Der Zugang zu beiden attraktiven Wasserflächen und ihren Uferbereichen ist aus dem Untersuchungsgebiet nur eingeschränkt möglich.

3.3. Verkehrssituation und Erschließung

3.3.1 Straßennetz- und Kfz-Verkehr

Das Untersuchungsgebiet wird im Nordosten und Südwesten von den Altstadttangenten (Innenstadt-Tangentenring, Denker-/ Eisenbahnstraße - Osttangente, An der Bleiche - Westtangente) der Landesstraße 47 umgrenzt und durch diese von den umliegenden Grün- und Wasserflächen getrennt (s. Plan 06). Der Altstadtring wurde Mitte der 1970er Jahre errichtet. Die mehrspurig ausgebauten Tangenten stellen eine der Hauptverkehrsstraßen in der Stadt Rendsburg dar und sind die Hauptzufahrt zum Untersuchungsgebiet bzw. zur Altstadt. Inzwischen wurden sie teilweise für den Zweirichtungsverkehr freigegeben. Um die Anzahl der Kfz-Umfahrungen um die Altstadt zu verringern, werden sie gemäß Gesamtverkehrsplan (GVP 2002) zukünftig für den Zweirichtungsverkehr noch weitergehend umgestaltet.

Die Verkehrsbelastung auf dem Straßenraum des Tangentenringes ist hoch. So verkehrten 1996 auf der Straße An der Bleiche ca. 19.000 Kfz und auf der Eisenbahnstraße ca. 18.000 Kfz täglich. Hier kommt es in Spitzenzeiten regelmäßig zu Überlastungen. Eine Zunahme der Verkehrsbelastung auf dem Tangentenring wird bis 2020 prognostiziert (GVP 2002). Des Weiteren besteht hier eine hohe Lärmbelastung (s. hierzu auch Kap. 3.6.1), die sich insbesondere auf die direkt an dem Tangentenring liegenden Gebäude negativ auswirkt; erkennbar ist dies v.a. am Leerstand der Gebäude an der Eisenbahnstraße. Hier bestehen erhebliche Konflikte zwischen der Verkehrsbelastung und der Nutzung der Gebäude.



Abb. 36: Blick in die Neue Straße von Westen

Im Untersuchungsgebiet befinden sich Anliegerstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche. Es besteht die Möglichkeit der Altstadtquerung für den Durchgangsverkehr (Mühlenstraße / Altstädter Markt / Schleifmühlenstraße und Am Holstentor). Diese Straßen stellen derzeit die einzige Querverbindung zwischen den beiden die Altstadt umgebenden Tangenten dar. Gemäß Gesamtverkehrsplan der Stadt Rendsburg 2002 soll Durchgangsverkehr in der Altstadt zukünftig nicht mehr möglich sein. Hierzu wurden bereits erste Maßnahmen getroffen, so sind z.B. bestimmte Straßenabschnitte nur in eine Richtung befahrbar (z.B. Wallstraße, Neue Straße, Schleifmühlenstraße, An der Marienkirche, teilweise Mühlenstraße und Am Holstentor). Somit besteht die Verbindung zwischen den Tangenten nur in eine Richtung (Nord-Süd-Richtung).

Der bauliche Zustand der Straßen im Untersuchungsgebiet ist mittel bis gut. Viele Straßen wurden in den letzten Jahren erneuert und umgestaltet (z.B. Wallstraße in 2009, Neue Straße, Mühlenstraße und Schleifmühlenstraße, An der Marienkirche, Mühlengraben). Diese Straßen sind in einem guten baulichen Zustand. In einem mittleren baulichen Zustand befinden sich insbesondere die Straße Am Holstentor und die Zufahrten zum Parkdeck in der Nienstadtstraße. Die Straße Am Holstentor weist einen Erneuerungsbedarf auf. Teilweise bestehen gestalterische Defizite des Straßenraumes (z.B. Neue Straße, Mühlengraben). Insgesamt ist die Erreichbarkeit des Untersuchungsgebietes bzw. der Altstadt für den MIV gut.

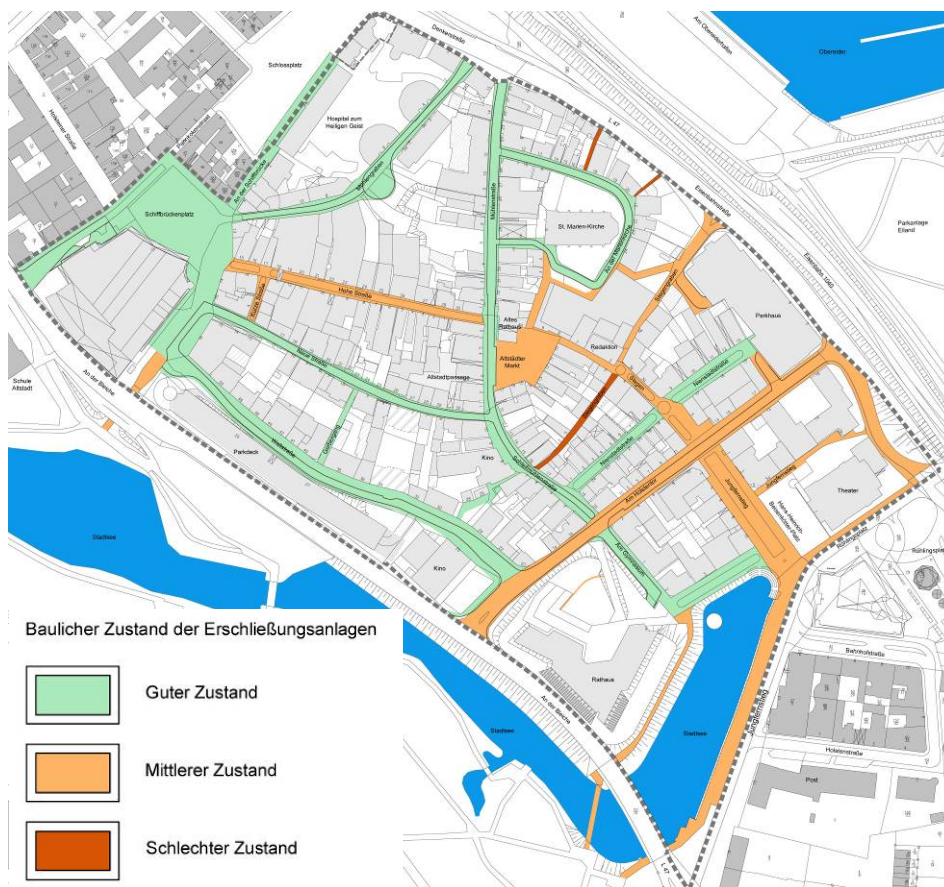


Abb. 37: Baulicher Zustand der öffentlichen Verkehrsflächen

3.3.2 Geh- und Radwege, Fußgängerzonen, Wegebeziehungen, Verknüpfung und Anbindung an umliegende Bereiche

Neben den Anliegerstraßen, die überwiegend beidseitig mit schmalen Gehwegen ausgestattet sind, befinden sich im Untersuchungsgebiet v.a. Fußgängerzonen sowie Fuß- und Radwege (s. Plan 06).

Die Fußgängerzone ist von großer Bedeutung für das funktionale Gefüge des Untersuchungsgebietes sowie der Altstadt insgesamt. Sie erstreckt sich auf den Schiffbrückenplatz, die Straßen An der Schiffbrücke und Hohe Straße, den Altstädter Markt (ohne Fahrbahn), die Nienstadtstraße, den südöstlichen Abschnitt der Straße Stegen und auf den im Untersuchungsgebiet liegenden Abschnitt des Jungfernstieges. Unterbrochen wird sie zwischen der Hohen Straße und dem Alten Rathaus durch die für den Kfz-Verkehr offene Mühlenstraße.

Zwischen 2009 und 2010 wurde im betreffenden Abschnitt der Mühlenstraße (zwischen der südlichen Einmündung der Straße An der Marienkirche und der Neuen Straße) temporär eine Fußgängerzone eingerichtet. Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme bestand diese Fußgängerzone nicht mehr. Der sich in Aufstellung befindliche Bebauungsplan Nr. 91 „Fußgängerzone Altstadt“ sieht für diesen Bereich zukünftig die Ausweisung einer „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung – Fußgängerbereich“ vor. Zukünftig soll hier wieder eine Fußgängerzone eingerichtet werden; damit wird auch den Vorgaben des GVP 2002 entsprochen.

In vielen Teilen der Fußgängerzone ist der Liefer- und Radverkehr freigegeben. In der Fußgängerzone befinden sich u.a. die 1a-Einzelhandelslage sowie viele weitere Nutzungen. Sie ermöglicht ein ungestörtes Einkaufen und verbindet die attraktiven Platzräume im Untersuchungsgebiet mit einander.



Abb. 38: Beginn der Fußgängerzone am Alten Rathaus zum Altstädter Markt

Der Stegen und Stegengraben sind Fuß- und Radwege. Zwei weitere Fuß- und Radwege verbinden die Straße An der Marienkirche und die Eisenbahnstraße. Ein weiterer Fuß- und Radweg verläuft zwischen der Wallstraße und der Schleifmühlenstraße sowie südöstlich des Rathauses und östlich des Stadtsees.

Der bauliche Zustand der Fußgängerzone und der Fuß- und Radwege ist ebenfalls mittel bis gut. In einem guten baulichen Zustand befinden sich der Schiffbrückenplatz und die Nienstadtstraße. Die Hohe Straße, der Altstädter Markt, der Stegengraben sowie die Wege zwischen An der Marienkirche und der Eisenbahnstraße und südöstlich des Rathauses weisen einen Sanierungsbedarf auf. In weiteren Bereichen bestehen teilweise gestalterische Defizite.

Die Anbindung des Untersuchungsgebietes für Fußgänger an die umliegenden Gebiete ist insgesamt defizitär. Hier stellen insbesondere die Altstadttangenten sowie der Bahndamm eine starke Barriere dar. Eine Fuß- und Radwegeverbindung besteht derzeit v.a. über die Unterführung am Schiffbrückenplatz, die neue Weiße Brücke und den dazu gehörigen Fuß- und Radweg, die die zentrale Verbindung zwischen Neuwerk und Altstadt darstellen, einen Fuß- und Radweg östlich des Stadtsees, den neugestalteten Schlossplatz sowie einige Fußgängerüberwege. Die meisten dieser Zugänge haben Einschränkungen, sind z.B. durch Verkehr belastet oder gestalterisch unzureichend; insgesamt sind sie für Fußgänger und Radfahrer nur wenig attraktiv. Es bestehen nur wenige und unzureichende Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer in die umliegenden, attraktiven Frei- und Grünräume sowie zu den Wasserflächen.



Abb. 39: Fuß- und Radweg Richtung Weiße Brücke

Darüber hinaus führen durch das Untersuchungsgebiet drei Velo-Routen, die sich teilweise im Ausbau befinden, hierzu gehört auch die Veloroute 5 (Nord-Süd-Route), die die Altstadt über die Weiße Brücke mit Neuwerk verbindet. Sie verläuft südöstlich des Rathauses über einen engen und sich baulich in einem mittleren Zustand befindenden Fuß- und Radweg.

Hier bestehen eine gegenseitige Gefährdung von Fußgängern und Radfahrern und der Verlust der Verkehrssicherheit. Der weitere Verlauf der Velo-Route 5 ist: Am Gymnasium, Schleifmühlenstraße, Neue Straße, Schiffbrückenplatz, An der Schiffbrücke, Schlossplatz sowie Torstraße außerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Route wurde 2013 durch den Neubau der Weißen Brücke verbessert. Damit wird dem hohen Anteil des Radverkehrs in Rendsburg auch innerstädtisch Rechnung getragen. Neben den städtischen / regionalen Velo-Routen führt ein überregionaler Rad- und Wanderweg (Ochsenweg) durch die Altstadt.

3.3.3 Parkplatz-/ Stellplatzsituation

Im Untersuchungsgebiet gibt es zahlreiche Park- und Stellplätze (s. Plan 06). Der überwiegende Teil des Untersuchungsgebietes (mit Ausnahme des Bereichs um das Rathaus) ist als Bewohnerparkzone eingerichtet.

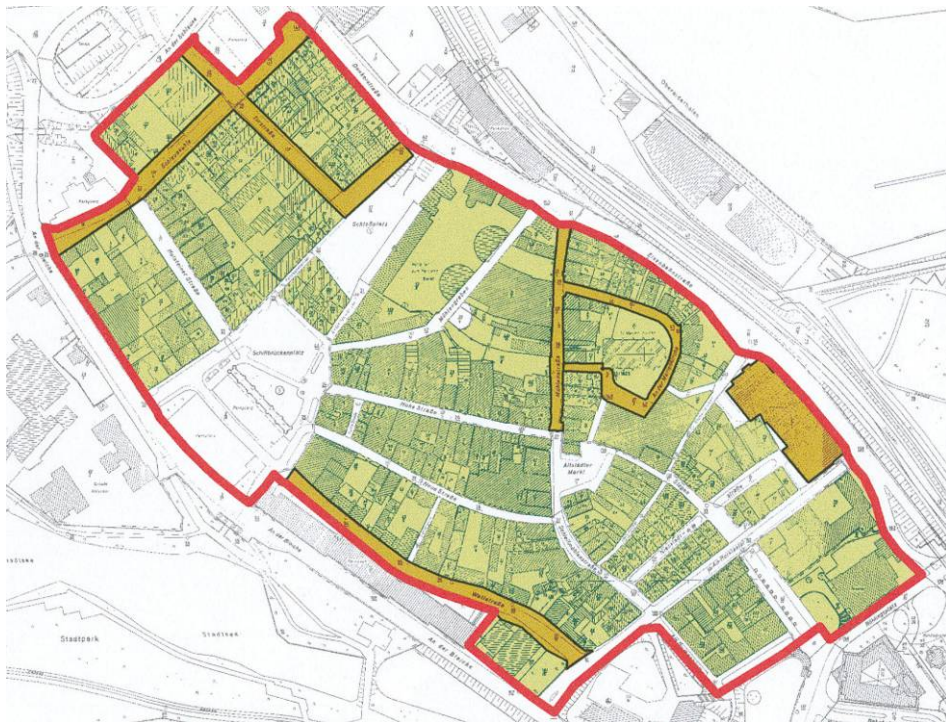


Abb. 40: Stadt Rendsburg, 2005, Bewohnerparkzone Altstadt mit Bewohnerbereichen und Bereichen für zulässiges, mögliches Bewohnerparken

Das Parken ist für Bewohner mit Anwohnerparkausweis in den dafür zulässigen Straßenabschnitten (z.B. Wallstraße, Mühlenstraße, An der Marienkirche, Parkdeck Nienstadtstraße) ganztägig erlaubt, für Fremdparker, insbesondere Kunden oder Beschäftigte, besteht die Möglichkeit zum Parken im Straßenraum mit Parkscheibe bis zu zwei Stunden Höchstdauerdauer. Hier ist das Be- und Entladen jederzeit möglich.

Für längeres Parken stehen insbesondere die Parkdecks und Parkhäuser im Untersuchungsgebiet zur Verfügung. Dabei handelt es sich

- um das Parkdeck in der Nienstadtstraße (ca. 330 Parkplätze, 24 h geöffnet, privat bewirtschaftet durch Stadt Rendsburg, kostenpflichtig – Parkscheinautomat mit Vor-

kassenfunktion, erste 30 Minuten kostenlos, zwischen 20 und 6 Uhr ebenfalls kostenlos),

- um das Parkdeck in der Wallstraße (ca. 230 Parkplätze, 24 h geöffnet, privat bewirtschaftet, kostenpflichtig - Parkscheinautomat),
- um die Parkplätze auf der Schiffbrückengalerie (ca. 120 Parkplätze, 24 h geöffnet, privat bewirtschaftet, kostenpflichtig – Parkscheinautomat, erste 10 Minuten kostenlos),
- um das Parkhaus unter dem Rathaus (ca. 80 Parkplätze, 24 h geöffnet, privat bewirtschaftet durch Stadt Rendsburg, kostenpflichtig – Parkscheinautomat mit Vorkassenfunktion, zwischen 18 und 9 Uhr kostenlos, Parkdauerbegrenzung auf drei Stunden)
- sowie um das Parkhaus, im Mühlengraben (ca. 30 Parkplätze, privat bewirtschaftet, Parkdauerbegrenzung).

Am Rathaus befinden sich darüber hinaus ca. 35 Parkplätze v.a. für Besucher der Verwaltung (kostenfrei, zeitbeschränkt). Insgesamt befinden sich im Untersuchungsgebiet ca. 900 Parkplätze, davon ca. 90 im öffentlichen Straßenraum. Die Parkdecks sind nur wenige Gehminuten vom Alten Rathaus entfernt

Ergänzt wird das Parkplatzangebot durch zahlreiche Stellplätze auf privatem Grund. Sie sind überwiegend ebenerdig und dienen v.a. den Bewohnern der Altstadt, Mitarbeitern sowie teilweise auch Kunden / Besuchern. Sie befinden sich v.a. in den zum Großteil versiegelten Innenhöfen.

Insgesamt ist das Untersuchungsgebiet gut mit Park- und Stellplätzen ausgestattet. Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden keine Belegungsprobleme sichtbar (siehe auch GVP 2002). Die Parkgebühren sind angemessen. Ein statisches Parkleitsystem ist vorhanden, welches die Parkplatzsuche u.a. im Untersuchungsgebiet erleichtert.

Darüber hinaus gibt es Fahrradstellplätze im Untersuchungsgebiet. Besonders viele sind am Schiffbrückenplatz vorhanden, viel Raum zum Abstellen von Fahrrädern wird auch im Parkhaus unter dem Rathaus geboten.

Im gesamten Untersuchungsgebiet gilt eine Stellplatzablösesatzung gem. § 50 Abs. 6 LBO SH. Es ist eine Höhe der Ablösung von 3.100 € pro Stellplatz festgesetzt.

In der Umgebung des Untersuchungsgebietes sind ebenfalls viele Stellplätze vorhanden (z.B. Sparkasse Mittelholstein, Provianthaus, Paradeplatz sowie kostenloser P&R am Bahnhof).

3.3.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Untersuchungsgebiet ist durch den öffentlichen Personennahverkehr gut erschlossen, da sich in direkter Nähe der Bahnhof, der ZOB sowie weitere Bushaltestellen befinden. Der Bahnhof wird v.a. durch die Bahnlinien Richtung Hamburg, Flensburg, Husum, Neumünster und Kiel bedient. Am ZOB verkehren städtische und regionale Buslinien, die insbesondere die Gesamtstadt, die Umlandgemeinden und die Region erschließen.

Über einen Fußgängerüberweg über den Jungfernstieg kann vom ZOB und Bahnhof aus das Untersuchungsgebiet bzw. die Altstadt zu Fuß erreicht werden. Um von den weiteren Bushaltestellen die Altstadt zu erreichen, müssen die Tangenten überquert werden, da die Bushaltestellen jeweils auf der der Altstadt abgewandte Seite liegen.

3.4. Soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur

Im Untersuchungsgebiet gibt es zahlreiche öffentliche, kulturelle, kirchliche / religiöse, soziale, freizeitbezogene sowie Bildungseinrichtungen. Sie sind im gesamten Untersuchungsgebiet verteilt.

So befindet sich hier das Rathaus als Hauptverwaltungssitz und Sitz des Bürgermeisters. Das historische Alte Rathaus wird als Sitzungs-, Versammlungs- und Ausstellungsort sowie für Trauungen genutzt. Das Theater, das 1900/1901 erbaut wurde, ist eine kulturelle Einrichtung mit gesamtstädtischer und regionaler Bedeutung. Neben dem Theater als Sitz des Schleswig-Holsteinischen Landestheaters und Sinfonieorchesters sind insbesondere die beiden Kinos von großer Bedeutung als kulturelle Einrichtungen.

Ebenfalls von großer Bedeutung sind die vorhandenen kirchlichen / religiösen und sozialen Einrichtungen. Die St. Marien-Kirche (Ev.- Luth. Kirchengemeinde St. Marien und Ev.-Luth. Kirchenkreis Rendsburg-Eckernförde) mit den dazugehörigen Nutzungen (z.B. Pfarrhaus, Weltladen u.a.) stellt die größte der kirchlichen / religiösen Einrichtungen im Untersuchungsgebiet dar. Eine weitere Einrichtung stellt das Zentrum der D.i.T.i.B. (Türkisch-islamische Union der Anstalt für Religion; Türkisch-Islamische Gemeinde zu RD e.V.) in der Wallstraße dar, in dem auch ein Gebetsraum, Räumlichkeiten für Jugendliche, Wohnräume für Geistliche sowie andere Nutzungen untergebracht sind. Zu den wichtigen sozialen Einrichtungen gehören insbesondere das Hospital zum Heiligen Geist sowie vereinzelte andere Nutzungen (insbesondere in der Straße An der Marienkirche). Im Hospital zum Heiligen Geist befinden sich teilweise betreute, altengerechte Seniorenwohnungen mit individuellen Service-, Pflege- und Hilfsangeboten, ein stationäres Hospiz (Haus Porsefeld) zur Betreuung schwer erkrankter Menschen sowie weitere Einrichtungen der Altenpflege. Das Hospital bietet ein bedeutendes und bisher einziges Wohn- und Betreuungsangebot für ältere Menschen in der zentralen städtischen Lage.

Zu den Freizeiteinrichtungen gehören v.a. die Diskothek in der Nienstadtstraße / Am Holstentor sowie die Spielhallen in der Mühlenstraße und in der Wallstraße.

Im Untersuchungsgebiet gibt es keine öffentlichen Bildungseinrichtungen, wie z.B. Kitas, Schulen, Volkshochschule o.ä.. Es bestehen jedoch private und andere Formen von Einrichtungen, wie z.B. ein freier, gemeinnütziger Bildungsträger, der im Auftrag der Bundesagentur für Arbeit, der ARGE, des Landes und des Bundesamtes für Migration und Flüchtlinge Bildungs- und Integrationsmaßnahmen durchführt. Sie dienen u.a. der beruflichen Bildung sowie der sprachlichen und gesellschaftlichen Integration. Darüber hinaus gibt es eine private Musikschule und Zeichenschule.



Abb. 41: Gebäude des D.i.T.i.B.

Im Untersuchungsgebiet gibt es neben der Grünfläche um das Rathaus keine weiteren öffentlichen Grünflächen. Auch gibt es keine nicht-kommerziellen Treffpunkte im öffentlichen Raum. Einrichtungen oder Aufenthaltsmöglichkeiten für Jugendliche sind nicht vorhanden. Inzwischen bestehen zwei sogenannte „Spielpunkte“ (s. Plan 05), die das Untersuchungsgebiet attraktiver für Familien machen sollen.

Weitere kulturelle Einrichtung von teilweise überregionaler Bedeutung und mit touristischer Bedeutung sind in der näheren Umgebung des Untersuchungsgebietes (z.B. Jüdisches Museum, Kulturzentrum oder Bürgersaal Rendsburg als beliebter Veranstaltungsraum) sowie in Büdelsdorf vorhanden (Thormannhalle oder Carlshütte als Veranstaltungsort von Kunstausstellungen). Es bestehen ebenfalls öffentliche Bildungseinrichtungen außerhalb des Untersuchungsgebietes (Schule Altstadt, Herderschule, Kindertagesstätten in Neuwerk, Volkshochschule Rendsburger Ring e.V. in Neuwerk). Darüber hinaus liegt in unmittelbarer Nähe der Stadtpark mit Stadtsee, die Parkanlage Eiland und der Obereiderhafen. Im Stadtpark befindet sich ein Jugendzentrum („Teestube“), Jugendhäuser („Pulverschuppen“) sowie eine Seniorenbegegnungsstätte.

Für die Bewohner des Untersuchungsgebietes besteht nach Einschätzung des Bestandes kein Bedarf an weiteren Gemeinbedarfseinrichtungen.

Die Ausstattung mit Ärzten und gesundheitlichen Einrichtungen ist insbesondere nach dem Bau des Ärztezentrum in der Wallstraße / Neuen Straße angemessen.

3.5 Eigentumsverhältnisse

Die Gesamtfläche des Untersuchungsgebietes umfasst eine Größe von ca. 14,4 ha. Die Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsgebiet sind geprägt durch einen hohen Anteil an Flächeneigentum privater Einzeleigentümer sowie der Stadt Rendsburg. Weitere Eigentümer sind die evangelisch-lutherische Kirchengemeinde St. Marien und das Hospital zum Heiligen Geist. Das Flurstück, auf dem sich das Parkdeck in der Wallstraße befindet ist im Eigentum der Stadt, das Parkdeck ist erbaurechtlich vergeben an eine Privatperson und wird privat bewirtschaftet. Den privaten Eigentümern gehören insbesondere die Baugrundstücke, der Stadt Rendsburg gehören überwiegend die Straßen, Wege und Plätze sowie der Stadtsee.

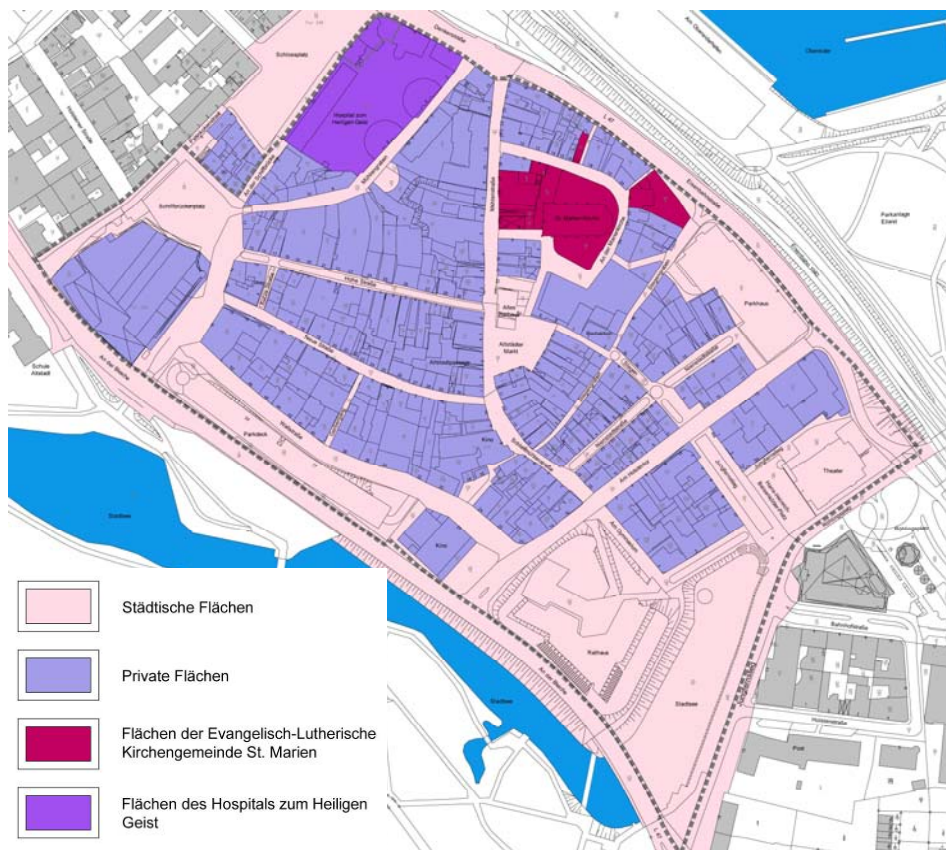


Abb. 42: Eigentumsverhältnisse im Untersuchungsgebiet

Insgesamt befinden sich im Untersuchungsgebiet

- ca. 66.300m² private Grundstücksflächen verschiedener Eigentümer (ca. 46%),
- ca. 66.500m² städtische Flächen (ca. 46%), davon u.a. ca. 35.900m² (ca. 25% der Gesamtflächen des Untersuchungsgebietes) öffentliche Verkehrsflächen (Straßen, Plätze, Fuß- und Radwege, Fußgängerzone), ca. 7.800m² (ca. 5% der Gesamtflächen des Untersuchungsgebietes) Wasserflächen, ca. 2.900m² (ca. 2%) öffentliche Grünflächen und ca. 11.500m² (ca. 8% der Gesamtflächen des Untersuchungsgebietes) Gemeinbedarfsflächen,
- ca. 4.600m² Flächen der evangelisch-lutherischen Kirchengemeinde St. Marien (ca. 3%) und

- ca. 6.600m² Flächen des Hospitals zum Heiligen Geist (ca. 5%).

Gemäß der Ermittlungen des Gutachterausschusses für Grundstückswerte im Kreis Rendsburg-Eckernförde liegt der Bodenrichtwert für die Grundstücke im Untersuchungsgebiet bei 500 €/m² Grundstücksfläche – erschließungs- und beitragsfrei im MK-Kerngebiet (Zone XXI Bereich: Mitte „Hohe Straße“; Stand 31.12.2012). Dabei handelt es sich im gesamtstädtischen Vergleich um die höchsten Grundstückspreise. In den Jahren zuvor lagen die Werte bei 200 bis 500 €/m² Grundstücksfläche.

3.6 Umweltsituation und Restriktionen

3.6.1 Lärmbelastung

Ein Problem im Untersuchungsgebiet sowie in der gesamten Altstadt stellt der Verkehrslärm dar, der in besonderem Maße von den Altstadttangenten auf das Untersuchungsgebiet einwirkt. Zusätzlich zu dem Verkehrslärm der Tangenten wirkt auf das Untersuchungsgebiet der Lärm der Bahnlinie im Nordosten.

Im Juli 2007 wurde in der Stadt Rendsburg eine Lärmkartierung durchgeführt. Hierbei wurde besonderes Augenmerk auf die Hauptverkehrsstraßen mit mehr als sechs Millionen Fahrzeugen im Jahr gelegt, zu denen die Altstadttangenten gehören. Ergebnis der Lärmkartierung für das Untersuchungsgebiet ist, dass die Gebäude entlang der Denker-/ Eisenbahnstraße im Norden und der Straße An der Bleiche im Süden des Untersuchungsgebietes einem Lärmpegel von bis zu 75 dB(A) tags und bis zu 70 dB(A) nachts durch den Straßenverkehr ausgesetzt sind. Die Verkehrsbelastung ist hier hoch und der Abstand zur Fahrbahn ist v.a. in der Denker-/ Eisenbahnstraße gering. Dies bedeutet insbesondere für die Wohnnutzung in diesem Bereich eine Überschreitung der als gesund angesehenen Werte, die hier lebenden Menschen sind in hohem Maße von Lärm belastet. Die Lärmbelastung besteht teilweise auch in den inneren Bereichen der Altstadt, insbesondere in den Bereichen, in denen sich die Bebauung zur Altstadt hin öffnet bzw. in Straßeneinmündungen (z.B. Am Holstentor, Stegengraben). Die Bebauung nördlich und nordöstlich der St. Marien-Kirche mit Wohnen und weiteren Nutzungen ist teilweise auch im südlichen Bereich noch Lärmwerten zwischen 55 und 60 dB(A) ausgesetzt. Auch für die Gebäude des Hospitals zum Heiligen Geist gelten teilweise in den straßenabgewandten- und innenhofzugewandten Seiten hohe Lärmwerte. Gleiches gilt für die Bebauung in der nördlichen Mühlenstraße, den Bürokomplex Am Holstentor und das Theater. Über den Schlossplatz (außerhalb des Untersuchungsgebietes) und den Stadtsee südöstlich des Rathauses dringt ebenso Lärm in das Untersuchungsgebiet ein. In der Wallstraße z.B. wird die Lärmbelastung zu einem großen Teil durch das Parkdeck abgeschirmt und reicht nicht bis an die Wohn- und Gewerbebauten. Eine weitere Abschirmung ist durch das Parkdeck an der Eisenbahnstraße insbesondere für die Nienstadtstraße gegeben. Die Lärmausdehnung auf dem Schiffbrückenplatz wird inzwischen durch den Baukörper der Schiffbrückengalerie eingeschränkt, so dass der Lärm nicht mehr ungehindert in den inneren Bereich vordringen kann.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Lärmkartierung wurde ein Lärmaktionsplan aufgestellt. Mit Lärmaktionsplänen sollen Lärmprobleme und ihre Auswirkungen in Kommunen geregelt werden, insbesondere für den Umgebungslärm (belästigende oder gesundheitsschädliche Geräusche im Freien). Sie ermöglichen eine gesamtplanerische Problemlösung und

-vermeidung. Ihr Ziel ist es, den Umgebungslärm soweit erforderlich zu vermeiden und zu vermindern; hierzu werden Strategien und Rahmenkonzepte erstellt. Insgesamt soll eine Verringerung der Gesamtbelastung durch Umgebungslärm erreicht werden. Lärmaktionspläne können Auswirkungen auf andere Planungen haben (z.B. Bauleitpläne, Regional-, Verkehrspläne oder andere Planungen).

Der Lärmaktionsplan für Rendsburg sieht insbesondere die Reduzierung und Verminderung des Umgebungslärms durch den motorisierten Verkehr vor. Oberste Priorität als Maßnahme hat die Reduzierung der Verkehrsmenge bzw. die Vermeidung von Kfz-Verkehr. Von Bedeutung sind außerdem die Bündelung und räumliche Verlagerung und die verträglichere Abwicklung des Kfz-Verkehrs sowie bauliche Maßnahmen des Schallschutzes. Der Lärmaktionsplan identifiziert den Gesamtverkehrsplan der Stadt Rendsburg / GVP 2002 (s. Kap. 2.7.5) als bereits bestehende langfristige Strategie zur Lärminderung. Die hier erarbeiteten Ansätze sollen entsprechend umgesetzt werden, insbesondere die Freigabe des Tangentenringes für den Zweirichtungsverkehr. Weiterhin soll bei allen zukünftigen gemeindlichen Planungen der Lärmschutz als zusätzliches Planungsziel aufgenommen und eine Umsetzung der notwendigen Maßnahmen im Rahmen der Planungen geprüft und der Aspekt des Immissionsschutzes gestärkt werden.

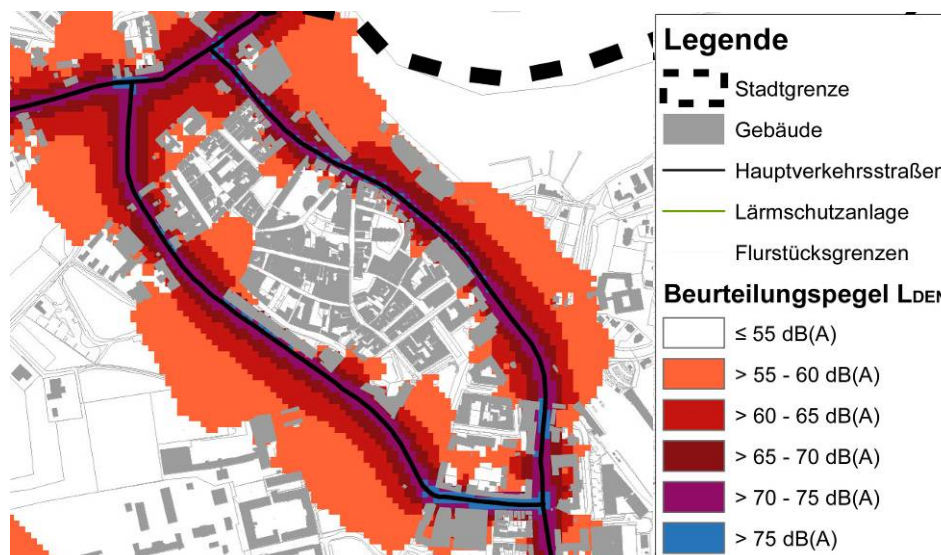


Abb. 43: Lärmaktionsplan der Stadt Rendsburg; Ausschnitt aus der Strategischen Lärmkarte Rendsburg Straßenverkehr, Schallimmissionsplan L_{DEN} 2006

In der Vergangenheit wurden in der Altstadt bereits einige Maßnahmen des GVP 2002 sowie des Lärmaktionsplans durchgeführt (z.B. Verkehrsberuhigung, dynamisches Parkleitsystem) (s. hierzu auch Kap. 2.7.5).

3.6.2 Altlasten

Im Untersuchungsgebiet gibt es zahlreiche altlastrelevante Standorte. Sie werden im Altlastenkataster des Kreises Rendsburg-Eckernförde geführt und in P2-, A2-, A1 und P1-Fälle unterschieden. Sie verteilen sich räumlich unterschiedlich auf das Untersuchungsgebiet und

gehen auf die vergangenen Nutzungen der Gebäude und Grundstücke zurück (z.B. Kfz-Handel, Kleiderfabrik, Schrotthandel oder Gerbereien).

Im Untersuchungsgebiet gibt es neun P2-Fälle. Dabei handelt es sich um altlastverdächtige Flächen nach Klassifizierung.

Es gibt 16 A2-Fälle. Sie sind ebenfalls klassifizierte Standorte, es besteht jedoch eine parameterabhängige Verdachtsentkräftung.

Beim Großteil der Fälle im Untersuchungsgebiet handelt es sich um A1-Fälle (34 Stück). Bei diesen Standorten erfolgte eine parameterunabhängige Verdachtsentkräftung nach der Auswertung von Bauakten.

Sogenannte P1-Fälle gibt es nur 14. Dabei handelt es sich um ungeprüfte Standorte oder aufgrund unzureichender Datengrundlagen nicht bewertbare Flächen. Diese Flächen sollen einer weiteren Prüfung unterzogen werden.

3.7 Bevölkerungsdaten

Für das Untersuchungsgebiet liegen nur wenige kleinräumige statistische Angaben vor. Aus diesem Grund werden die gesamtstädtischen Rahmenbedingungen und Entwicklungen herangezogen.

In der Stadt **Rendsburg** lebten am 31.03.2012 28.090, im Umland (Nahbereich) ca. 46.224 Einwohner/innen (Quelle Haushaltssatzung 2013). Die Bevölkerungszahl in Rendsburg hat zwischen 1990 und 2005 (28.488 Einwohner/innen) um ca. 9% abgenommen und sinkt seit 1997 (31.188 Einwohner/innen) kontinuierlich (Quelle ISEK 2007 und Statistisches Landesamt, Homepage der Stadt Rendsburg). Zwischen 2000 und 2009 verringerte sich die Bevölkerung in Rendsburg um ca. 4 % (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013). Die Bevölkerungszahl im Jahr 2012 ist die bisher niedrigste.

Die Bevölkerungsdichte beträgt ca. 1.184 Einwohner/innen pro km² (bei einer Fläche der Stadt Rendsburg von 23,72 km²).

Im Jahr 2010 lag der Anteil der 0- bis Unter-18-Jährigen bei ca. 16,5%, der 18- bis Unter-74-Jährigen bei ca. 73,4% und der Anteil der Über-75-Jährigen bei ca. 10,1%. In den letzten Jahren konnte insbesondere bei den älteren Altersgruppen ab 45 Jahren ein Anstieg verzeichnet werden (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013).

Am 30.03.2012 lebten in Rendsburg ca. 2.053 Ausländer, ca. 7,3% der Gesamteinwohner (Quelle Haushaltssatzung 2013).

Es besteht ein negativer Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung in der Stadt. Der insgesamt positive Wanderungssaldo zwischen 2005 und 2009 geht auf Wanderungsgewinne aus dem nahen Umland und dem Kreis Rendsburg-Eckernförde zurück. In den Altersgruppen 0 bis Unter-18-Jahre, 18 bis 25 Jahre und 50 bis 65 Jahre ist das Wanderungssaldo in diesem Zeitraum positiv, Wanderungsverluste bestehen bei den Altersgruppen 25 bis 30 Jahre, 30 bis 50 Jahre und 65 Jahre und älter. In den Jahren 1994/2000 bis 2004 wurde in der Stadt hingegen noch ein hohes negatives Wanderungssaldo verzeichnet (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Büdelsdorf 2013).

Bis 2025 wird ein Rückgang der Bevölkerung um ca. 2% bis ca. 8% auf ca. 28.300 bis ca. 26.600 Einwohner/innen prognostiziert (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013; je nach berechneter Variante). Der Anteil der älteren Menschen (80 Jahre und älter) wird um ca. 56% zunehmen, alle anderen Altersgruppen werden abnehmen, vor allem die 18- bis Unter-30-Jährigen (-21%) und die 30- bis Unter-45-Jährigen (-26%). Die Gruppe der 0- bis Unter-18-Jährigen wird bis 2025 in etwa konstant bleiben. Der Altersdurchschnitt wird von 42,9 Jahren (2009) auf ca. 44,9 Jahre (2025) steigen (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013).

In der gesamten **Altstadt** lebten im August 2010 ca. 815 Einwohner/innen. Dabei bestand in der Altstadt ein hoher Anteil der Altersgruppen der 18- bis 64- Jährigen sowie ein überproportionaler Anteil der Über-80-Jährigen (ca. 15,2%). Der Anteil an Kindern und Jugendlichen hingegen war vergleichsweise gering. Insgesamt bestand ein mit ca. 11,5% stark erhöhter Anteil an Ausländern (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013).

Die Einwohnerzahl der gesamten Altstadt betrug im Jahr 1996 noch ca. 1.055 Einwohner/innen (Quelle GVP 2002), Anfang 2011 nur noch ca. 785 (Quelle Stadt Rendsburg, Einwohnermeldeamt, Zählung nach Straßen, Stadtteil Altstadt). Zwischen 2002 und 2010 hat die Bevölkerung der Altstadt um ca. 6,2% abgenommen. Die Bevölkerungsdichte beträgt 2010 ca. 2.396 Einwohner pro km² (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013).

Im **Untersuchungsgebiet** leben ca. 500 Einwohner/innen, davon sind ca. 53% männlich und ca. 47% weiblich sowie insgesamt ca. 14% Ausländer (Stand 03.01.2011, Quelle Stadt Rendsburg, Einwohnermeldeamt, Zählung nach Straßen, Stadtteil Altstadt). Die Bevölkerungsdichte im Untersuchungsgebiet ist gering. Im Untersuchungsgebiet befinden sich viele Wohngebäude, die Altstadt stellt immer noch einen bedeutenden und zu sichernden Wohnstandort dar. Wohnen findet darüber hinaus auch in der Umgebung des Untersuchungsgebietes bzw. der Altstadt statt, z.B. in Neuwerk.

3.8 Arbeitsmarkt, Sozial- und Wirtschaftsstruktur

Am 30.06.2011 gab es in der Stadt **Rendsburg** insgesamt 15.471 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, davon ca. 3.663 (ca. 23,68%) Bewohner der Stadt (Quelle Haushaltssatzung 2013). Damit ist die Arbeitsplatzentwicklung in der Stadt Rendsburg von 16.523 Beschäftigten im Jahr 2009 bis zum Jahr 2011 um 1.052 bzw. um ca. 6,4 % gesunken. Die Zahl der Arbeitslosen im Geschäftsstellenbezirk Rendsburg lag im September 2012 bei ca. 2.940 Personen (ca. 6,5%), sie ist im Vergleich zum September 2010 um 348 gesunken (Quelle Haushaltssatzung 2013).

Rendsburg weist eine hohe Arbeitsmarktzentralität auf und verfügt über ein hohes positives Pendlersaldo. Die Stadt wird ihrer Rolle als Mittelzentrum gerecht und stellt Arbeitsplätze nicht nur für die eigene Bevölkerung sondern auch für das Umland zur Verfügung, so arbeiten ca. 11.808 Auswärtige (ca. 76,3% der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten) in Rendsburg (Quelle Haushaltssatzung 2013). Insgesamt gibt es in Rendsburg ca. 4.729 Aus- und ca. 11.808 Einpendler v.a. aus den Umlandgemeinden (Stand 30.06.2011; Quelle Haushaltssatzung 2013). Die meisten Rendsburger pendeln v.a. nach Büdelsdorf und Kiel.

In der gesamten Stadt gab es 2010 3.047 Gewerbebetriebe. Davon waren 79% nicht gewerbesteuerpflichtig (Quelle Haushaltssatzung 2013). Dabei lässt sich bei den Betrieben kein eindeutiger Branchenschwerpunkt ausmachen, so gibt es große Unternehmen in den verschiedenen Branchen.

In der Stadt **Rendsburg** besteht teilweise eine problematische Sozialstruktur. Im Jahr 2010 lag der Anteil der Arbeitslosen an den 15-bis 65-Jährigen bei über 9% (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013). Insgesamt ist die hohe Kinderarmut in der Stadt problematisch.

Insgesamt sind die niedrigen Einkommensgruppen am stärksten vertreten, sie haben insbesondere zwischen 1997 und 2004 zugenommen, 2009 betrug der Anteil von Haushalten mit geringem Einkommen ca. 15,2% (Quelle Bertelsmann Stiftung, Wegweiser-Kommune.de; 2011). Es wird davon ausgegangen, dass diese Einkommensgruppen auch zukünftig zunehmen werden (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013). Es sind jedoch ebenfalls die hohen Einkommensgruppen gewachsen, 2009 lagen sie bei ca. 15,1% (Quelle Bertelsmann Stiftung, Wegweiser-Kommune.de; 2011). Ebenso besteht in Rendsburg eine eher niedrige Kaufkraft, die Kaufkraftkennziffer lag im Jahr 2010 bei 82 und somit unter dem Bundesdurchschnitt von 100 (Quelle Regionales Einzelhandelskonzept Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg, März 2013). Sie hat seit 2004 abgenommen (88,6).

In der **Altstadt** leben ca. 489 Lohnsteuerpflichtige, dies sind ca. 62% der Einwohner/innen der Altstadt (Stand 03.01.2011, Quelle Stadt Rendsburg, Einwohnermeldeamt, Zählung nach Straßen, Stadtteil Altstadt). Im Jahr 1996 gab es in der Altstadt ca. 3.398 Arbeitsplätze (Quelle GVP 2002). Hier befinden sich überwiegend Betriebe der Branchen Einzelhandel, Dienstleistung, aber auch Gesundheit, Kultur, Soziales und Verwaltung. Im **Untersuchungsgebiet** leben ca. 325 Lohnsteuerpflichtige, ca. 65% der Einwohner/innen des Untersuchungsgebietes (Stand 03.01.2011, Quelle Stadt Rendsburg, Einwohnermeldeamt, Zählung nach Straßen, Stadtteil Altstadt). Auch im Untersuchungsgebiet befinden sich zahlreiche Einzelhandelsbetriebe sowie andere Arbeitsstätten. Die Altstadt bietet viele Arbeitsplätze für Rendsburger und Bewohner/innen der Umlandgemeinden an.

3.9 Haushaltsdaten und Wohnungsmarkt

Im Jahr 2009 gab es in der Stadt **Rendsburg** ca. 14.110 Haushalte.

Bis zum Jahr 2025 wird eine Anzahl von ca. 13.700 Haushalten prognostiziert, also ein Rückgang um ca. 2,9%. Dabei wird eine starke Abnahme insbesondere von Drei- und Vierpersonenhaushalten prognostiziert. Der Anteil der Ein- und Zweipersonenhaushalte wird in Rendsburg bis 2025 auf ca. 76% steigen. Die durchschnittliche Haushaltsgröße in den beiden Städten Rendsburg und Büdelsdorf wird voraussichtlich bei ca. 2,0 Personen pro Haushalt liegen; im Jahr 2009 lag sie bei 2,1 Personen je Haushalt (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013).

Es wird von einer Zunahme älterer Haushalte ausgegangen, v.a. in der Altersgruppe 80 Jahre und mehr - hier insbesondere Einpersonenhaushalte. Dadurch verschiebt sich die Nachfrage nach Wohnraum vermehrt auf die spezifischen Bedarfe älterer Menschen.

Die Kaufkraft der Haushalte in Rendsburg lag im Jahr 2009 bei 32.669 €, um 6.362 € weniger als der Bundesdurchschnitt (39.031 €), daraus ergibt sich eine Kaufkraftkennziffer der Haushalte von 83,7. Die Kaufkraft der Rendsburger Haushalte ist somit relativ gering (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013).

Ende 2009 lag der Wohnungsbestand in **Rendsburg** bei ca. 15.910 Wohnungen. Die Mehrzahl der Wohnungen befindet sich in Mehrfamilienhäusern mit drei oder mehr Wohnungen (ca. 66,7%). Ca. 54,5% der Wohnungen verfügt über vier oder fünf Räume. Insgesamt gibt es ein breites Angebot an günstigem Wohnraum in der Stadt.

Zwischen 1990 und 2004 erfolgte eine Zunahme des Wohnungsbestandes um ca. 7% (+ ca. 1.000 Wohneinheiten). Die meisten Baufertigstellungen in diesem Zeitraum erfolgten im Geschosswohnungsbau (ca. 33% der Baufertigstellungen). Insgesamt haben die Ein-Raum-Wohnungen ab- und die Zwei-bis-Fünf-Raumwohnungen zugenommen. Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person betrug im Jahr 2009 ca. 41,2m² (Quelle Bertelsmann Stiftung, Wegweiser-Kommune.de; 2011). Zwischen 2000 und 2009 erfolgte in Rendsburg eine Zunahme an Wohnungen um 1,7% des Wohnungsbestandes (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013).

Bis zum Jahr 2025 wird aufgrund des Bevölkerungs- und der nach Wohnungen nachfragenden Haushalte ein Rückgang des Wohnungsbedarfs von ca. 3% prognostiziert.

Der heutige Wohnungsbestand in **Rendsburg** wird bis 2025 auf ca. 15.220 Wohneinheiten zurückgehen (- ca. 4,3%), somit verringert sich auch der Wohnungsüberhang auf 1.100 Wohneinheiten im Jahr 2025. Dabei wird es im Marktsegment der Mehrfamilienhäuser einen deutlichen Angebotsüberhang (ca. 1.350 bis 2.080 Wohneinheiten), im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser einen Bedarf (ca. 590 bis 610) geben (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013). Es wird davon ausgegangen, dass sich der Schwerpunkt der Wohnungsbautätigkeit zukünftig verstärkt im Bereich des Eigenheimbaus bzw. des selbstgenutzten Wohneigentums abspielt. Im Geschosswohnungsbau werden die Schwerpunkte voraussichtlich im Bereich der Modernisierung und Bestandsentwicklung und in der Entwicklung von Mischprodukten / -angeboten für besondere Zielgruppen liegen.

Insgesamt besteht eine ausdifferenzierte Nachfrage nach Wohnungen in der Stadt **Rendsburg**. So besteht eine starke Nachfrage nach Wohnungen mit ein bis zwei Zimmern. Nachfragende sind hier insbesondere Angehörige niedriger Einkommensgruppen.

Ende 2010 standen in **Rendsburg** ca. 1.000 Wohnungen leer, dies entspricht einem Anteil von ca. 6,3%. Besonders hohe Leerstände sind bei Wohnungen mit mehr als drei Zimmern zu verzeichnen (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013).

Insgesamt gibt es ein geringes Eigenheimangebot (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf 2013). Nachgefragt werden hier v.a. freistehende Einfamilienhäuser, v.a. Bestandsobjekte mit hoher Freiraumqualität.

In der **Altstadt** befinden sich viele Wohnungen, ca. 61% der Hauptgebäude im **Untersuchungsgebiet** unterliegen ganz oder teilweise der Wohnnutzung. Die Gebäude sind überwiegend Privateigentum, es gibt keine Bestände von Wohnungsunternehmen. Viele der Wohnungen stehen jedoch leer (s. auch Kap. 3.1.4.2 und 3.1.4.3). Viele der zum Wohnen genutzten Gebäude weisen darüber hinaus einen hohen oder mittleren Modernisierungs-/

Instandsetzungsbedarf auf, die Bestandsentwicklung ist somit auch hier notwendig. Durch Gebäudemodernisierungen und/oder –instandsetzungen sowie Verbesserungen des Wohnumfeldes besteht die Chance, dass neue Bewohner in die Altstadt ziehen und neue Haushalte entstehen.

3.10 Mietniveau

Auf dem Rendsburger Mietmarkt gibt es einen hohen Anteil an unmodernisierten und unattraktiven Wohngebäuden. Insgesamt besteht ein eher geringes Mietniveau in der Stadt. Preisrückgänge bei den Mieten waren in der Vergangenheit zu verzeichnen, Mieterhöhungen sind nicht immer möglich, teilweise selbst nicht nach erfolgten Modernisierungen. Die Mietpreise lagen in den Jahren 2005 bis 2010 durchschnittlich bei ca. 5,10 €/m² für (ältere) Bestandsgebäude und ca. 6,30 €/m² für Neubauten (Nettokaltmiete). In der Altstadt lag der Mietpreis 2010 bei ca. 4,85 € pro m² (Quelle Wohnungsmarktkonzept Stadt Rendsburg / Stadt Büdelsdorf, 2013).

3.11 Aktuelle Entwicklungen im Untersuchungsgebiet

Während der VU-Bestandsaufnahme erfolgten einige Veränderungen im Untersuchungsgebiet, so gaben einige Einzelhändler ihre Geschäfte auf oder zogen in ein anderes Gebäude. Es erfolgten jedoch auch einige Ladeneröffnungen. In der Wallstraße und der Neuen Straße wurde ein Ärztezentrum mit Apotheke errichtet. In der Hohen Straße erfolgte die Erweiterung des Kaufhauses I.D. Sievers sowie die Errichtung einer gläsernen Brücke über die Hohe Straße auf Höhe des zweiten Obergeschosses als Verbindung zwischen den beiden Kaufhäusern.

Auch im Falle des Hertie-Kaufhauses gibt es laufend Entwicklungen. Zwischenzeitig wurde ein Antrag auf Zwangsversteigerung gestellt. Außerdem führt die Stadt Gespräche mit dem Verwalter des Gebäudes mit dem Ziel, die leerstehende Immobilie zu erwerben. Bis heute konnte weder ein Mieter für die Flächen noch ein Investor für eine mögliche Nachnutzung gefunden werden, es liegen keine konkreten Angebote vor.

In nächster Zeit ist außerdem der Abriss der Gebäude Schlossplatz 10 und 11 (Thormann- und Stintzinghaus) vorgesehen, die durch einen größeren Neubau an dieser prominenten Stelle ersetzt werden sollen.

Der sogenannte Innenstadtzuschlag bei den Sondernutzungsgebühren wurde - um den innerstädtischen Einzelhandel von Gebühren zu entlasten, eine erhöhte Nachfrage nach Außengastronomie zu fördern sowie die Attraktivität der Innenstadt zu erhöhen - inzwischen gestrichen. Auch die Voraussetzungen für Außengastronomie und andere Nutzungsmöglichkeiten im öffentlichen Raum, insbesondere auf den Stadtplätzen, wurden durch einen Bauungsplan verbessert. Nach bisherigem Kenntnisstand wurde das Angebot aber noch nicht vermehrt genutzt.

4. Gesamtbewertung

Ausgehend von der durchgeführten Bestandsanalyse werden nachfolgend die

- vorhandenen städtebaulichen Missstände, Mängel und Konflikte und
- vorhandenen Chancen und Potenziale

im Untersuchungsgebiet zusammenfassend bewertet. Auf dieser Grundlage leiten sich im nächsten Kapitel die allgemeinen Ziele der Erneuerung / Sanierungsziele, das Rahmenentwicklungskonzept sowie die Maßnahmenübersicht für das Untersuchungsgebiet ab.

4.1 Mängel und Konflikte

Die in der Bestandsaufnahme und Analyse festgestellten signifikanten Mängel, städtebaulichen Missstände und Konflikte werden zusammenfassend wie folgt bewertet (s. Plan 07):

Funktionale Defizite / Funktionsschwächen Zentraler Versorgungsbereich

- Starke Beeinträchtigung von Attraktivität und Image der Altstadt
- Zunehmender Funktionsverlust der Altstadt als zentraler Versorgungsbereich, mit räumlichem Schwerpunkt vor allem in den südöstlichen (Haupt-)Einkaufslagen
- Funktionsverlust und Leerstand des ehemaligen Hertie-Kaufhauses seit 2009; damit verbunden:
 - o Ausfall eines räumlich zentralen Magneten (ehemals Hertie) zur Anziehung und Weiterlenkung von Kundenströmen in die angrenzenden Einkaufslagen
 - o Abnehmende Lagegunst des Bereichs Altstädter Markt und der südöstlich angrenzenden Innenstadtbereiche, die gegenüber dem Bereich zwischen Schiffbrückengalerie und Altem Rathaus als „Rand- und Nebenlagen“ angesehen werden müssen
- Hohe Leerstandsquote von Ladenlokalen; teilweise Kumulation der Leerstände in bestimmten Bereichen des Untersuchungsgebietes; weitere Bereiche mit Funktionsschwächen und unattraktivem Erscheinungsbild bei gewerblichen Nutzungen, vor allem südöstlich des Altstädter Marktes / Bereich Schleifmühlenstraße
- In vielen Bereichen nur kleine Ladenlokale, nicht nachfragegerechte Grundrisse und Auftritte der bestehenden Geschäfte
- Gefahr des Nutzungsausfalls größer werdender Teilbereiche des Untersuchungsgebietes
- Gastronomie-Nutzung als wichtige zentrale / innerstädtische Nutzung nur von geringer Bedeutung,
- Unzureichender Branchenmix

Funktionsschwächen als Wohnstandort

- Starke Lärm- und Luftschadstoffbelastung v.a. an der nördlichen Tangente
- Im Norden des Untersuchungsgebietes dennoch bisher Orientierung von Wohnnutzungen zu belasteten Stadtseiten / Straßen
- Hoher Anteil an Gebäuden mit hohem und mittlerem Modernisierungs- / Instandsetzungsbedarf

- Hohe städtebauliche Dichte, hoher Versiegelungsgrad
- Teilweise kleinteilige, nicht zeitgemäße Gebäude- und Wohnungsgrundrisse
- Teilweise Mängel bei Besonnung, Belichtung und Belüftung
- Umfangreiche Wohnungsleerstände
- Unzureichende Wohnumfeldqualitäten, keine wohnortnahen Grünflächen, wenige private Gärten und Freiräume

Beeinträchtigung des Stadtbildes und des öffentlichen Raumes

- Teilweise gestalterische Defizite im Erscheinungsbild von öffentlichen Räumen
- Unterbrochener städtebaulicher, gestalterischer und Sicht-Bezug zwischen Altstädter Markt und der St. Marien-Kirche durch unattraktiven, leergefallenen Baukörper (ehemals Hertie-Kaufhaus)
- Unattraktives Erscheinungsbild von gewerblichen Nutzungen
- Unattraktives Erscheinungsbild von Leerständen
- Teilweise unattraktive Gebäudeansichten und Baulücken als Belastung des historischen Stadtbildes
- Fehlende öffentliche Grünflächen
- Hinterhofsituationen im Stegengraben

Mängel in der Erschließung und Zugänglichkeit

- Altstadtangenten und Bahntrasse mit starken Verkehrs- und Lärmemissionen, erheblicher Barrierewirkung und fehlenden Aufenthaltsqualitäten
- Fehlende bzw. unzureichende Verknüpfung an umliegende Frei-, Grün- und Wasserflächen, v.a. fußläufig und mit dem Fahrrad
- Hemmende Unterbrechung der Fußgängerzone Hohe Straße - Altes Rathaus durch Kfz-offene Mühlenstraße
- Teilweise bauliche Mängel und gestalterische Defizite im Straßenraum
- Defizite in der Radverkehrserschließung

Mängel bei der sozialen Infrastruktur und Sicherheit

- Fehlende nicht kommerzielle Treffpunkte
- Fehlende öffentliche Grünflächen
- Bereiche mit Ausstrahlung und Wirkung als Angsträume

Mängel in der sozialen und gesellschaftlichen Situation

- Einseitig ausgeprägte Bevölkerungsstruktur (im gesamtstädtischen Vergleich: hoher Ausländeranteil, überdurchschnittlich hoher Anteil ältere Bevölkerung, weniger junge Menschen)

4.2 Chancen und Potenziale

Das Untersuchungsgebiet weist insgesamt trotz der benannten städtebaulichen Missstände, Mängel und Konflikte auch zahlreiche Chancen und Potenziale auf (s. Plan 08). Sie stellen sich zusammenfassend wie folgt dar:

Potenzial zur Funktionsstärkung sowie zur Sicherung des zentralen Versorgungsbereichs

- Starke zentrale Einkaufslage / in räumlichen Teilbereichen weitgehend intakte Zentrumsfunktion
- Attraktive Fußgängerzone zwischen Schiffbrückenplatz und Mühlenstraße
- Chance zur Ausgestaltung / Revitalisierung eines (neben der Schiffbrückengalerie im östlichen Untersuchungsgebiet) zweiten Versorgungsschwerpunkts in der Altstadt im Bereich des ehemaligen Hertie-Kaufhauses in Verbindung mit einer städtebaulichen Neugestaltung des gesamten Raumes (v.a. Öffnung zwischen den wichtigen Platz- und Stadträumen Altstädter Markt und Marienkirchhof) als wichtiger Impuls zur Funktionsstärkung der Altstadt
- Potenzial in den Nebeneinkaufslagen
- Bereich Nienstadtstraße / Schleifmühlenstraße als Potential für die Umstrukturierung als Cluster: Kultur / Soziales / Freizeit / Gastronomie oder für die Aufwertung und Stärkung des Einzelhandels / Wohnens
- Touristisch vermarktbar Räume und Gebäude

Potenzial zur Stärkung als Wohnstandort

- Räumliche Nähe zu Frei-, Grün- und Wasserflächen in der Umgebung
- Vereinzelt attraktive Wohnlagen
- Chance zur Neustrukturierung aus der Nutzung gefallener Strukturen für das Wohnen

Potenzial Stadtbild und öffentlicher Raum

- Städtebaulich und stadtgestalterisch herausragendes Raumgefüge mit hohem Identifikationswert
- Attraktive räumlich-funktionale Verknüpfung und Abfolge von Platz- und Stadträumen
- Attraktive städtebaulich und stadteschichtlich herausragende Raumstruktur
- Hohe Anzahl an Kulturdenkmälern

Potenzial Verkehr und Erschließung

- Gute verkehrliche Erreichbarkeit
- Gutes öffentliches Parkplatzangebot

Potenzial Ausstattung

- Gute Ausstattung mit sozialen, kulturellen, gesellschaftlichen, öffentlichen und kirchlichen Einrichtungen
- Angemessene ärztliche und gesundheitliche Versorgung

5. Allgemeine Ziele der Erneuerung / Städtebauliches Rahmenentwicklungskonzept

5.1 Allgemeine Ziele der Erneuerung – Sanierungsziele

Übergeordnetes Ziel einer Sanierung ist die Behebung der ermittelten städtebaulichen Missständen im Untersuchungsgebiet. Auf Grundlage der vorhandenen städtebaulichen Missstände, Mängel und Konflikte sowie Chancen und Potenziale werden im Folgenden die Sanierungsziele für das Untersuchungsgebiet abgeleitet.

Insbesondere die aufgezeigten Chancen und Potenziale machen deutlich, dass das Untersuchungsgebiet über bedeutende Stärken verfügt, die es zu nutzen gilt. Die Erneuerung des Untersuchungsgebietes ist sowohl für dieses selbst, wie auch für die gesamte Stadt Rendsburg und den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg von großer Bedeutung. **Oberstes Ziel** ist dabei die Stärkung und Revitalisierung des Untersuchungsgebietes als wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Mittelpunkt, als zentralen Versorgungsbereich – insbesondere im Bereich Altstädter Markt / ehemaliges Hertie-Kaufhaus -, als Wohnstandort und Stadt- raum mit hoher Identität und städtebaulicher Eigenart für die Stadt und Region.

Die Sanierungsziele sind mit den gesamtstädtischen Planungen, Konzepten und Gutachten (insbesondere ISEK, WMK, Markt- und Standortanalyse für das ehemalige Hertie-Warenhaus, GVP) und anderen Konzepten, Gutachten und Studien abgestimmt. Ebenfalls die Ergebnisse aus der Öffentlichen Auftakt- und Informationsveranstaltung gem. § 137 BauGB im Alten Rathaus am 29.06.2011 sowie die Anregungen aus der frühzeitigen Behördenbeteiligung sind in die Aufstellung dieser Ziele eingeflossen. Darüber hinaus sind sie in Übereinstimmung mit den aktuellen bzw. geplanten städtischen Entwicklungen und unter Beachtung derzeit erarbeiteter Planungen, Konzepten und Gutachten erarbeitet.

Folgende Sanierungsziele werden für das Untersuchungsgebiet aufgestellt:

1. Revitalisierung, Funktionsstärkung und Image-Verbesserung der Altstadt sowie Stärkung für den Tourismus
2. Erhalt, Sicherung und Fortentwicklung der Nutzungsmischung in der Altstadt
3. Stärkung und Sicherung der Altstadt als zentralen Versorgungsbereich, insbesondere der zentralen Einkaufslage zwischen Schiffbrückenplatz und Stegengraben
4. Städtebauliche Neuordnung, Funktionsstärkung und Stabilisierung im Bereich ehemaliges Hertie-Kaufhaus / Altstädter Markt / Marienkirchhof als wichtiger Impulsgeber für die Funktionsstärkung des zentralen Versorgungsbereichs
5. Stärkung und Sicherung der Altstadt als attraktiven Wohnstandort für verschiedene Zielgruppen durch Sicherung und Schaffung von attraktivem Wohnraum und Verbesserung von Wohnumfeldqualitäten
6. Minderung der von den angrenzenden Straßenräumen einwirkenden Verkehrsbelastungen durch Umstrukturierung aus der Nutzung gefallener Wohnbereiche
7. Erhalt und Sicherung der historisch gewachsenen Stadtstruktur und der denkmalgeschützten Bausubstanz, Aufwertung des öffentlichen Raumes
8. Aufwertung der Bausubstanz sowie Stärkung und Erweiterung der Nutzungsmöglichkeiten durch Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden

9. Verbesserung der Verkehrs- und Orientierungssituation für Fußgänger und Radfahrer und Unterbindung des Durchgangsverkehrs durch die Altstadt
10. Sicherung, Entwicklung und Stärkung der auch heute schon vorhandenen ergänzenden Einkaufslage zwischen Stegengraben und Jungfernstieg unter Berücksichtigung der kleinteiligen inhabergeführten Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe
11. Stärkung der Altstadt als kulturelles, soziales und gesellschaftliches Zentrum durch Schaffung eines räumlichen „Clusters“ für soziale, kulturelle, gesellschaftliche und Bildungseinrichtungen in Form von gezielten Ansiedlungen dazu geeigneter Einrichtungen oder Stabilisierung und Stärkung der vorhandenen Strukturen von Einzelhandel, Dienstleistungen und Wohnen
12. Aufbau von Kooperationen zwischen Stadt, Bürgern, Gewerbetreibenden und privaten Initiativen zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts, zur Funktionsstärkung und Image-Verbesserung
13. Verbesserung der Wegeverknüpfungen mit den angrenzenden Frei- und Grünräumen und Wasserflächen

5.2 Städtebauliches Rahmenentwicklungskonzept

Das städtebauliche Rahmenentwicklungskonzept stellt eine zusammenfassende Zielkonzeption mit vielfältigen Handlungsfeldern für die Stärkung und Revitalisierung des Untersuchungsgebietes dar. Es beinhaltet eine zusammenfassende Rahmenkonzeption für die Stärkung und Aufwertung der Rendsburger Altstadt im Sinne der aufgestellten Sanierungsziele (s. Plan 09).

Dabei ist die Revitalisierung, Stärkung und Erneuerung des Untersuchungsgebietes nicht nur von Bedeutung für die Altstadt selbst sondern darüber hinaus auch für die gesamte Stadt sowie den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Die Umsetzung der allgemeinen Ziele der Erneuerung / Sanierungsziele wird sich positiv auf das Untersuchungsgebiet sowie auf die gesamte Stadt Rendsburg auswirken.

Das Rahmenentwicklungskonzept beinhaltet für das Untersuchungsgebiet folgende Konzeptbestandteile:

Revitalisierung, Funktionsstärkung und Image-Verbesserung der Altstadt, Sicherung der Nutzungsmischung und Stärkung für den Tourismus

Die festgestellten vielfältigen Funktions- und Substanzschwächen der Rendsburger Altstadt erfordern konzeptionell eine breit angelegte Strategie zur Revitalisierung und Funktionsstärkung der Altstadt und des zentralen Versorgungsbereichs. Die dazu notwendigen Maßnahmen sind umfangreich, vielschichtig und betreffen vielfältige Handlungsebenen.

Im Mittelpunkt stehen dabei die Zielkomponenten, die dem fortschreitenden und - in Verbindung mit dem Nutzungsausfall des Hertie-Kaufhauses seit 2009 sich verschärft darstellenden - Funktionsverlust der Altstadt als wichtigen Identitätsort sowie zentralen Versorgungsbereich entgegentreten.

Imagebezogen gilt es, konzeptionell folgende „weichen“ Ziele zur Stärkung der Altstadt zu verfolgen:

- Profilstärkung der Altstadt als unverwechselbares städtebauliches Ensemble und Identifikationsort für Stadt und Region,
- Stärkung von Image und Außenwirkung der Altstadt sowie Steigerung der stadtgesehlichen Bedeutung der Altstadt im Bewusstsein ihrer Bürger,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Erlebbarkeit der Altstadt,
- Stärkung von Engagement und Mitgestaltungswille bei der Altstadterneuerung,.

Die angestrebten städtebaulichen und funktionalen Ziele zur Stärkung der Altstadt bewirken in ihrer Überlagerung auch einen Impuls zur Steigerung der Attraktivität und des Images der Altstadt. Dies gilt dabei für die Bewohner der Stadt ebenso, wie für hier Arbeitende und Besucher.

Die bisher vorhandene Nutzungsmischung in der Altstadt soll auch weiterhin gesichert und fortentwickelt werden. Für Leerstände sollen Nachnutzungen entwickelt werden, die den Nutzungsausfall durch altstadtgerechte, d.h. kleinteilige und mischverträgliche Nutzungen, kompensieren. Dabei ist teilweise auch an Umbau von Ladenlokalen zu Wohnungen oder anderen Nutzungen zu denken. Die Kompensation abgängiger und nicht nachhaltiger Altstadtnutzungen durch altstadtgerechte Nachnutzungsformen kommt hier in Frage.

Die damit verbundene Aufwertung der Altstadt als touristische Anlaufadresse erzeugt auch stadtwirtschaftliche Vorteile, wie die Erhöhung der Kaufkraft und der Kundenzahl bezogen auf die Angebote im Einzelhandel, Dienstleistung, Hotelgewerbe, Wohnen, Kultur und Versorgung. Die Stärkung der touristischen Funktion der Altstadt erscheint insbesondere vor dem Hintergrund des vorhandenen touristischen Potenzials der Altstadt und dem bisher nur in Ansätzen entfaltenen touristischen Marketings sinnvoll und lohnend. Auch kann einer der Forderungen des ISEK in diesem Sinne damit entsprochen werden.

Sicherung des Zentralen Versorgungsbereichs mit der Haupteinkaufslage

Zusätzlich gilt es die Funktion der Innenstadt Rendsburg mit ihrem räumlichen Schwerpunkt in der Altstadt mit städtebaulichen, baulichen, gestalterischen und organisatorischen Maßnahmen als zentralen Versorgungsbereich für die Gesamtstadt und das Umland zu stärken. Dabei steht die Sicherung und Entwicklung des zentralen Haupteinkaufsbereichs im Vordergrund, mit besonderem Fokus auf die Revitalisierung des brachliegenden EZH-Standorts am Altstädter Markt. Dadurch soll die heutige A-Lage in Richtung des Stegengrabens verlängert werden und wieder die ehemalige A-Lage (Hertie, Altstädter Markt) mit umfassen.

Dabei sind die Standortbedingungen und Marktchancen des Einzelhandels und der ladenbezogenen Dienstleistung auf vielfältigen Handlungs- und Maßnahmenebenen zu sichern und zu verbessern: Gebäudemodernisierungen, Umgestaltung öffentlicher Straßenräume, Verbesserung der Aufenthaltsqualität, abgestimmter Marketing-Auftritt der Altstadt, Einrichtung verschiedener Kooperationsstrukturen sowie Sicherung der fußläufigen und Kfz-bezogenen Erreichbarkeit.

Städtebauliche Neuordnung und Funktionsstärkung im Bereich Hertie / Altstädter Markt / Marienkirchhof

Für den Bereich des ehemaligen, seit 2009 leer stehenden und zusehends verfallenden Hertie-Kaufhauses wird eine Inwertsetzung der brach liegenden Fläche und Revitalisierung einer tragfähigen Handelsnutzung, ggfls. ergänzt um Angebote der Dienstleistung, der Gastronomie und des Wohnens, mit starker Magnetwirkung angestrebt. Mit einem solchen Vorhaben erhalte die zentrale Haupteinkaufslage zwischen Schiffbrückenplatz und Stegengraben an ihrem östlichen Abschluss wieder einen funktional starken Anlaufpunkt im Hauptgeschäftsbereich der Altstadt.

Auf der Grundlage der Ergebnisse der im Zusammenhang mit diesen „Vorbereitenden Untersuchungen Altstadt Rendsburg“ im Frühjahr 2013 erarbeiteten „Markt- und Standortanalyse für das ehemalige Hertie-Warenhaus“ der BulwienGesa AG (siehe Kap. 2.7.5) werden hier baulich – funktional zwei grundsätzliche Lösungsvarianten vorgeschlagen:

- Modernisierung und Nachnutzung des Bestandsgebäudes (Grundstück: ca. 2.400 m², Nutzfläche: ca. 7.900 m², Verkaufsfläche: ca. 5.200 m² auf vier Ladenebenen, drei Vollgeschosse + Untergeschoss + Dachgeschoss) oder
- Abriss/Neubau.

Bedenken gegen einen Abriss, etwa aus stadtgestalterischer oder siedlungsgeschichtlicher Sicht, bestehen nicht.

Lösung 1:

Modernisierung und Nachnutzung des Bestandsgebäudes in Verbindung mit einem Teilabriss des westlichen Baukörpers und einer dadurch möglichen städtebaulichen Öffnung zum Marienkirchhof; Nutzungsschwerpunkt im Segment Einzelhandel (marktgängige Branchen gemäß o. a. Marktstudie: Lebensmittel, Drogeriemarkt, Modefachmarkt, Schuhfachmarkt, Warenhaus, Kleinpreiskaufhaus) ergänzt um Dienstleistung, Gastronomie und ggfls. Wohnen.

Trotz einer Modernisierung des Bestandsgebäudes müssen jedoch seine vorhandenen Handikaps für eine zeitgemäße Einzelhandelsnutzung, wie

- durch das ansteigende Geländeprofil bedingte gebäudeinterne Niveauversätze,
- hoher Anteil ertragsschwacher rückwärtiger Verkaufsbereiche,
- auf vier Ladenebenen verteilte Verkaufsflächen,

sowie die durch den Teilabriss hervorgerufenen weiteren Einschränkungen, wie

- kurze Ladenfrontlänge zum Altstädter Markt reduziert wertvolle Auftrittflächen
- dadurch lediglich zwei bis drei attraktiv gelegene Ladeneinheiten in den Erdgeschosszonen möglich

hingenommen werden, da sie lagebedingt vorgegeben und bei einer Modernisierung strukturell nicht verändert werden können.

Lösung 2:

Abriss des Bestandsgebäudes, Freilegung des Grundstücks, Durchführung eines Investorenauswahlverfahrens mit dem Ziel einer tragfähigen, auch gestalterisch hochwertigen, Neubaulösung, ebenfalls in Verbindung mit einer städtebaulichen Öffnung zum Marienkirchhof, Nutzungsspektrum wie in Lösung 1.

In der Abwägung beider Lösungen wird der Ansatz der Lösung 2: Abriss und Neubau gegenüber der Lösung 1: Modernisierung des Bestandsgebäudes als chancenreicher und tragfähiger beurteilt. Ausschlaggebend ist dabei, dass bei einer Modernisierung die oben aufgeführten im Wesentlichen gebäude- und standortspezifischen Beeinträchtigungen für eine marktgängige und zeitgemäße Einzelhandelsnutzung im Gebäude nur stark eingeschränkt beseitigt werden können. Hinzu kommt, dass durch die städtebaulich gewünschte Öffnung des Altstädter Markts zum Marienkirchhof das Bestandsgebäude um ohnehin knapp bemessene Ladenflächen in attraktiver Lage zusätzlich reduziert würde. Die erforderliche Aufwertung und Stärkung des Bereichs um den Altstädter Markt als wiederbelebten attraktiven Teil der Hauptgeschäftslage der Fußgängerzone und Anziehungspunkt mit starker Ausstrahlung auf die restliche Altstadt und Impulsgeber zur Stärkung des gesamten zentralen Versorgungsbereichs kann über eine Modernisierung und einzelhandelsorientierte Nachnutzung des Bestandsgebäudes nicht erreicht werden. Stattdessen wird eine Neubaulösung angestrebt, wobei nach Gebäudeabriss und Freilegung des Grundstücks eine Neubaulösung im Rahmen eines Investorenauswahlverfahrens entwickelt und realisiert werden soll.

Neben der funktionalen Aufwertung ist mit beiden Lösungen zum Hertie-Standort auch eine stadtgestalterische Aufwertung und Umgestaltung des Altstädter Markts in Verbindung mit einer stärkeren räumlichen Öffnung des Platzes zum Marienkirchhof hin verbunden. Diese räumliche Öffnung soll gegenüber der Bestandssituation und zu Lasten der westlichen Teile des ehemaligen Hertie-Kaufhauses großzügiger und breiter erfolgen und dadurch eine räumliche und Sichtbeziehung zwischen dem Altstädter Markt und der St. Marien-Kirche ermöglichen. Dabei sollte im Rahmen des o.a. Wettbewerbsverfahrens auch der Umfang der Öffnung und weitere städtebauliche und gestalterische Anforderungen an den Neubau des Gebäudes und die Gestaltung der neuen Platzsituation definiert werden. Der Altstädter Markt und die neu entstandene Öffnung zum Marienkirchhof sollen so zu einem Platzraum mit Ensemblequalität und Anziehungskraft in der Altstadt entwickelt werden. Eine weitere Stärkung der Attraktivität des Altstädter Marktes soll durch die Ansiedlung und den Ausbau von Gastronomie in diesem Bereich erreicht werden. Durch die Öffnung zum Marienkirchhof kann der Bereich um das Kulturdenkmal St. Marien-Kirche und um das bedeutende Ensemble An der Marienkirche attraktiver gestaltet und auch aus denkmalpflegerischer Sicht aufgewertet und verbessert werden. Die St. Marien-Kirche kann damit in angemessenem Maße zum Zentrum hin zur Geltung kommen.

Die städtebauliche und funktionale Neuordnung dieses Bereiches und die Schaffung eines neuen, attraktiven Einzelhandelsgeschäftes am ehemaligen Hertie-Standort wird als effektivste Maßnahme angesehen, einen positiven Effekt zur Revitalisierung und Funktionsstärkung der Altstadt und des für die Stadt und die Region bedeutenden zentralen Versorgungsbereichs zu bewirken. Mit der Verbesserung der Situation des Hertie-Standortes kann für die

Verbesserung der Funktionsfähigkeit der gesamten Altstadt ein starker Impuls gegeben werden.

Attraktiver Wohnstandort, Wohnraum, Wohnumfeldqualitäten und Aufwertung der Bausubstanz

Nicht zuletzt wegen des Rückgangs von Handels- und Dienstleistungsnutzungen in der Altstadt soll die hier bisher weniger stark ausgeprägte und in der Vergangenheit zurückgegangene Funktion des Wohnens gestärkt werden – hiermit kann auch den Forderungen des ISEK und des WMK entsprochen werden. Dabei geht es um die Schaffung altstadtgerechter, anpassungsfähiger sowie nachfragegerechter urbaner und zeitgemäßer Wohnverhältnisse für vielfältige Nutzergruppen als Altstadtbewohner. In Frage kommen dazu Modernisierungs- / Instandsetzungsvorhaben im vorhandenen Wohnungsbestand, Neubauten und Umbaumaßnahmen bisher anders genutzter Gebäude (z. B. Ladenlokale).

Neben der rein hochbaulichen Maßnahmenebene zur Verbesserung des „Wohnstandorts Altstadt“ bedarf es vielfältiger weiterer Interventionen, die die Altstadt für das Wohnen attraktiv machen: Herstellung von Wohnumfeldqualitäten, Verlagerung privater Stellplätze aus den Innenhöfen; Flächenentsiegelung, Abriss nicht notwendiger Nebenanlagen, u.U. Beseitigung von Altlasten, Schaffung von Aufenthaltsqualität für Wohnnutzung, Abschirmung von Wohnbereichen gegenüber Einwirkungen durch Verkehrslärm bzw. Minderung der Lärmeinwirkungen. So sollten geschützte Flächen in den Blockinnenbereichen geschaffen und diese in ihrer Freiraumnutzung wohnbezogen umgestaltet werden. Dazu gehört auch, für die aus den Innenbereichen ausgelagerten Stellplätze auf umgebenden Parkhäusern und Parkdecks angemessene Ersatzlösungen zu schaffen.

Der räumliche Schwerpunkt einer deutlichen wohnfunktionalen Qualifizierung der Altstadt liegt in den Quartieren Wallstraße / Neue Straße, An der Marienkirche einschließlich der Bebauung an der Eisenbahnstraße und im Bereich Mühlenstraße / Mühlengraben / An der Schiffbrücke.

Für den Bereich der Eisenbahnstraße bedarf die Umstrukturierung und Qualifizierung dieses Gebiets für das Wohnen eines besonderen Engagements, da dieser Bereich z. T. erheblichen Umweltbelastungen ausgesetzt ist und die vorhandenen Bau- und Parzellenstrukturen ein verträgliches, zur Straße ausgerichtetes Wohnen praktisch ausschließen - der historische Stadtgrundriss hier jedoch erhalten werden sollte (siehe hierzu weiter unten).

Die Stärkung der Altstadt als Wohnstandort bedarf neben den vielfältigen Maßnahmen zur Funktionsstärkung ebenfalls umfangreicher Modernisierungen und Instandsetzungen von Gebäuden. Der in der Altstadt erkennbar große Modernisierungstau soll daher mit unterschiedlich umfangreichen Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen vor allem an privaten Gebäuden in Angriff genommen werden. Bei der Aufwertung der Bausubstanz steht dabei bei vielen Vorhaben im Vordergrund, die Gebäude den modernen und zeitgemäßen Anforderungen, insbesondere des Einzelhandels, der Dienstleistung und des Wohnens altstadtgerecht anzupassen.

Historisch gewachsene Stadtstruktur und denkmalgeschützte Bausubstanz, Aufwertung des öffentlichen Raumes

Das in seiner Struktur und Substanz unverwechselbare und prägnante städtebauliche Ensemble der historischen Altstadt mit ihrer teilweise denkmalgeschützten Bausubstanz soll gesichert und in einzelnen Bereichen, in denen dieses überformt, verletzt oder durch Substanzverlust beschädigt ist, soweit möglich, geheilt werden.

Dazu gehören, unter Beachtung zeitgemäßer Nutzungsanforderungen, vor allem Erhalt und Aufwertung der denkmalgeschützten Gebäudesubstanz und ihrer Umgebung und Baulückenschließungen. Dabei soll eine weiterhin die vorhandene urbane und historische Prägung und Dichte gewährleistet werden. Ebenfalls von großer Bedeutung ist die Gestaltung und Aufwertung des öffentlichen Raumes im Untersuchungsgebiet, insbesondere der Stadtplätze und der Fußgängerzone nicht nur als „Einkaufsachse“. Dies entspricht auch den Zielen des ISEK, das die Sicherung der hohen städtebaulichen Qualität der Altstadt anstrebt.

Verkehrs-, Lärm- und Orientierungssituation, Durchgangsverkehr

Nicht wenige Bereiche der Altstadt sind z. T. erheblichen straßen- und bahnverkehrsbezogenen Beeinträchtigungen (Lärm, Gefährdungen, Barrieren, Luftschadstoffe) ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für den Bereich an der Eisenbahnstraße, deren Ränder weitgehend aus der Nutzung gefallen sind. Die auch für diesen Bereich vorgesehene Stärkung der Wohnfunktion bedarf ergänzender Maßnahmen, um auf den südlich der Verkehrsstrasse gelegenen Grundstücken wieder qualitätsvolle und altstadtgerechte Nutzungen schaffen zu können.

Daher sind für den Bereich vertiefende Bereichskonzepte zur umweltgerechten und wohnorientierten Neustrukturieren zu entwickeln, ggfls. auch unter Einbeziehung von Verfahren der Bodenordnung / Umlegung.

Dabei werden Ansätze zu entwickeln sein, die weitgehend ungenutzten Gebäude als nach Norden abschirmende und zur südlich angrenzenden Bebauung hin ausgerichtete Nutzungen zu revitalisieren. Dadurch würde die gewachsene, über vorhandene Baukörper geformte Altstadtkante erhalten werden, wäre mit neuen Nutzungen belegt und würde ihre Lärmschutzwirkung entfalten. Insgesamt wird dadurch das Wohnen in diesem Bereich attraktiver und auf den hier teilweise mit wenig Platz / Fläche ausgestatteten Grundstücken entstehen ein besseres Wohnumfeld und erhöhte Wohnqualitäten. Einer zentralen Forderung des ISEK und des WMK für kann damit teilweise entsprochen werden.

Darüber hinaus sollen heute noch zum Teil vorhandene Durchgangsverkehre in der Altstadt unterbunden werden und einzelne Altstadtstraßen sollen in stärkerem Maße auch die Qualität einer Wohnumfeldfunktion übernehmen.

Die Unterbindung der Durchgangsverkehre soll insbesondere in dem nördlich an den Altstädter Markt anschließenden Bereich der Mühlenstraße sowie in der Straße Am Holstentor erfolgen. Damit wird zentralen Zielen und Handlungsforderungen des Gesamtverkehrsplans sowie dem in Aufstellung befindlichen B-Plan Nr. 91 „Fußgängerzone Altstadt“ entsprochen. Dies gilt ebenso für die Stärkung der Orientierung sowie zur weiteren Verknüpfung der vorhandenen, attraktiven Fußgängerzonenbereiche.

Des Weiteren sollen die Straßenräume für den Fußgänger- und Fahrradverkehr verbessert werden. Auch hiermit kann einer Forderung des GVP sowie des ISEK entsprochen werden. Außerdem sollte die Erreichbarkeit der Altstadt auch weiterhin gesichert werden.

Ergänzende Einkaufslage und kleinteiliger inhabergeführter Einzelhandel

Insbesondere in dem zur originären Haupteinkaufslage in der Rendsburger Innenstadt gehörenden Bereich der Fußgängerzone zwischen Stegengraben und Jungfernstieg einschließlich ihrer Seitenräume ist den negativen Folgen der Hertie-Nutzungsbrache (Leerstände, Gestaltungsdefizite, abnehmende Nutzerfrequenz, Imageprobleme) gegenzusteuern. Bei den gebotenen, vielfältigen Maßnahmen der vorgenannten Handlungs- und Maßnahmen-ebenen zur Funktionsertüchtigung dieses Altstadtteils sollte eine besondere Gewichtung darauf gelegt werden, hier den (noch) vorhandenen und attraktiven Besatz an inhabergeführten Fachgeschäften zu sichern und auszuweiten. Damit kann dieser Altstadtbereich den Charakter eines kleinteiligen, attraktiven „Spezialistenquartiers“ entwickeln, das die traditionelle Fußgängerzone und ihren EZH-Besatz ergänzt und bis zum Jungfernstieg verlängert und die Anziehungskraft und das Standortimage der Altstadt insgesamt stärkt. Damit könnte auch den Zielsetzungen des ISEK entsprochen werden. Wichtig ist hier auch die Sicherung von Beschäftigungsmöglichkeiten / Arbeitsplätzen, wie im ISEK dargestellt.

Im östlichen Abschluss dieses Bereichs können die z. T. leer stehenden baulichen Großstrukturen beidseitig des nordöstlichen Abschnittes der Straße Am Holstentor durch Umnutzung und Umbau diese Entwicklung stärken und zugleich von ihr profitieren. Denkbar sind hier verschiedene Nutzungen, etwa in Form von flächenintensiverem Einzelhandel, oder durch andere (auch nicht auf den Einzelhandel ausgerichtete) Nutzungen, die auf größere Flächenzuschnitte angewiesen sind. Auch eine derartige Entwicklung würde die Altstadt und den derzeit teilweise unattraktiven Raum Am Holstentor aufwerten. Die Altstadt erhielte mit dieser Entwicklung einen städtebaulich kraftvollen und funktional starken Anziehungspunkt am südöstlichen Altstadtrand auch zur Darstellung des Altstadtrandes und der Stadtsilhouette.

„Cluster“ für kulturelle, soziale, gesellschaftliche und Bildungseinrichtungen

Im Altstadtbereich Nienstadtstraße / Schleifmühlenstraße / östliche Wallstraße zeigen sich die städtebaulichen Funktionsverluste besonders markant: hohe Anzahl von Leerständen, Modernisierungstau bei vielen Gebäuden, kleinteilige Parzellenstruktur, wenig zeitgemäße Zuschnitte und geringe Flächengrößen der Nutzungseinheiten. Eine Reaktivierung bzw. Erüchtigung dieses Altstadtteils mit dem Ziel, ihn als Teil des Hauptgeschäftsbereichs bzw. Ergänzungsbereichs der Einkaufslage in der Fußgängerzone zu stärken, bleibt grundsätzliche Entwicklungsoption. Darüber hinaus wird eine funktionale Erweiterung für diesen Bereich angestrebt, die sich in die vorhandenen städtebaulichen Strukturen (Parzellenzuschnitt, Kleinteiligkeit, Mischnutzung) einfügt, diese nicht überformt, in der Nutzung altstadtverträglich ist und eine eigenständige quartierliche Nutzungshandschrift ausbildet. Bei der Ausgestaltung eines derartigen Nutzungs-Clusters in der Altstadt ist vorrangig an Einrichtungen für soziale und andere Infrastrukturen, für kulturelle, gesellschaftliche und Bildungseinrichtungen einschließlich derartig geprägte Nutzerstruktur eingebundene Dienstleister, auch in Form gastronomischer Betriebe, zu denken.

Daher sollte bei Standortentscheidungen für Infrastrukturvorhaben grundsätzlich geprüft werden, ob der Altstadt, konkret diesem Bereich der Altstadt, als Standort der Vorrang eingeräumt werden kann.

Kooperationen zwischen Stadt und Öffentlichkeit

Das Konzept der Revitalisierung der Altstadt muss neben den baulichen, funktionalen und gestalterischen Impulsen ein starkes Element enthalten, das auf die Aktivierung und Mitwirkung der Öffentlichkeit ausgerichtet ist und diese auf allen Ebenen einbezieht. Die Beteiligung der Öffentlichkeit in den Prozess der Revitalisierung der Altstadt soll der Komplexität und der Problemlage der Altstadt angemessen breit, umfassend, offen und einladend erfolgen.

Angestrebt werden sollte, die Revitalisierung der Altstadt zum Anliegen der Rendsburger Stadtgesellschaft selbst zu machen, ihre Identifikation mit dem komplexen Organismus Altstadt zu stärken und sie bei der „Neuaufstellung der Altstadt“ zu beteiligen. Die Entwicklung, Organisation und Umsetzung der Verfahren und Formate einer wirksamen Partizipation haben daher einen hohen Stellenwert im Gesamtprozess.

Als beteiligte Akteure in diesem Sinne sind vor allem zu nennen: Bewohner der Alt- und Gesamtstadt, Gewerbetreibende, Eigentümer, Vereine, Bürgerinitiativen, Interessenverbände, migrantische Mitbürger, in der Altstadt arbeitende Personen sowie soziale, kulturelle, touristische, religiöse und bildungs- und beschäftigungsbezogene Einrichtungen mit Altstadtbezug.

Wegeverknüpfungen

Bedingt durch die die Altstadt allseitig umfassenden und stark belasteten Verkehrsstrassen ist eine Abkoppelung der, zumindest siedlungsgeschichtlich, zur Altstadt gehörenden Grün-, Frei- und Wasserflächen eingetreten. Auch wenn diese Trassen in weiten Teilen eine stark trennende Barrierewirkung ausüben, sollte grundsätzlich an dem Ziel festgehalten werden, im Einzelfall und soweit möglich, Verbesserung der Verknüpfung mit den umliegenden Frei- und Grünräumen, vor allem für Fußgänger und Radfahrer, zu erreichen. Dies erfolgte bereits teilweise durch den Neubau der Weißen Brücke (Velo-Route 5) nach Süden und kann als langfristige Vision durch die Herstellung einer Unterquerung des Bahndammes in Verlängerung des Stegengrabens nach Norden erfolgen.

Dieser Zielsetzung kommt auch deshalb eine größere Bedeutung zu, weil die Wohnfunktion in der Altstadt insgesamt gestärkt werden soll, für die diese abgeschotteten Freiräume wichtige Wohnumfeldpotenziale darstellen. Hiermit kann ebenfalls Vorgaben des ISEK und des WMK entsprochen werden.

6. Maßnahmenkonzept

Zur Realisierung der in Kapitel 5.1 aufgeführten allgemeinen Ziele der Erneuerung / Sanierungsziele und des in Kapitel 5.2 erarbeiteten städtebaulichen Rahmenentwicklungskonzeptes bedarf es vielfältiger und komplexer Maßnahmen (siehe Plan 10). Dabei wird im Rahmen dieser Vorbereitenden Untersuchungen der Handlungsschwerpunkt im Bereich des ehemaligen Hertie-Kaufhauses / Altstädter Markt / Marienkirchhof und der nördlich und südlich angrenzenden Bereiche gesehen. Die Behebung der städtebaulichen Missstände insbesondere im Bereich des ehemaligen Hertie-Kaufhauses und des Altstädter Marktes / Marienkirchhofs kann nach bisheriger Einschätzung zu einer deutlichen Funktionsstärkung des Untersuchungsgebietes führen und die Revitalisierung und Stärkung sowie die Imageverbesserung der Altstadt und des zentralen Versorgungsbereichs als starker Impulsgeber hervorgerufen.

Auch die weiteren, angrenzenden Bereiche, wie die Hohe Straße, Mühlenstraße, Eisenbahnstraße und Schleifmühlenstraße, stellen Bereiche dar, in denen die Behebung der vorhandenen städtebaulichen Missstände einen starken Impuls zur Funktionsstärkung und Revitalisierung der Altstadt geben können und zusätzlich imagefördernd wirken. Sie erhalten und werten die historische Gestalt und Struktur und zentrale Altstadtbereiche auf und verbessern die Zugänglichkeiten und Verbindungen innerhalb der Altstadt. Auch hier kann davon ausgegangen werden, dass eine starke Ausstrahlungskraft auf die Stärkung der Altstadt und den zentralen Versorgungsbereich besteht.

Die in diesen Bereichen notwendigen Maßnahmen dienen der Behebung des städtebaulichen Missstands in der Rendsburger Altstadt, den Nutzungsausfall des ehemaligen Hertie-Kaufhauses und den mit diesem verbundenen und sich fortlaufend verstärkenden Funktionsverlust in der Rendsburger Altstadt. Darüber hinaus erfolgen diese Maßnahmen zur Schaffung einer neuen, attraktiven Platz- und Raumsituation mit Aufenthaltsmöglichkeiten im Bereich Altstädter Markt / Altes Rathaus / St-Marien-Kirche und somit eines neuen prominenten Standortes in der Altstadt mit hoher Anziehungskraft.

Im Untersuchungsgebiet sind insgesamt folgende öffentliche Maßnahmen notwendig, deren Umsetzung erfolgen soll:

6.1 Maßnahmen der Vorbereitung

Als Maßnahmen der Vorbereitung sind für die zukünftige Entwicklung im Untersuchungsgebiet mehrere Maßnahmen erforderlich, z.B.:

- Wettbewerbs- bzw. Investorenauswahlverfahren (Bereich ehemaliges Hertie-Kaufhaus / Altstädter Markt / Marienkirchhof) / Rahmenplanung
- Bereichspläne / Blockkonzepte Eisenbahnstraße
- Aufstellung Bebauungspläne / Städtebauliche Pläne
- Weitere Betroffenenbeteiligung / Bürgerbeteiligungsverfahren gem. § 137 BauGB und andere (breite Öffentlichkeitsbeteiligung notwendig / Kommunikation mit privaten Investoren / Bauherren notwendig)
- Vergütung des Sanierungsträgers

- Akteurskooperationen (Aufbau einer Kommunikationsplattform; Aktivierung und Einbindung von Bewohnern, Gewerbetreibenden, Initiativen, Verwaltung; Austausch und Information der Gewerbetreibenden, Bewohner und Institutionen)
- Bauherrenberatung
- Verfügungsfonds

6.2 Ordnungsmaßnahmen

Im Vordergrund stehen der Grunderwerb der Hertie-Immobilie und die Freilegung des Grundstücks mit dem Ziel der Wiederveräußerung der überwiegenden Teile des Grundstücks zur Durchführung von privaten Maßnahmen.

Es sind ebenfalls Maßnahmen zur Bodenordnung bzw. der Umlegung im Bereich zwischen Eisenbahnstraße und An der Marienkirche notwendig.

Dabei kann auch der Umzug von Bewohnern (aus dem Bereich der Eisenbahnstraße) notwendig werden. Auch die Freilegung von Grundstücken (Abriss baulicher Anlagen, Entsiegelung von Flächen / Innenhöfen sowie u.U. die Beseitigung von Altlasten) wird erforderlich sein.

Als weitere Maßnahmen sind die Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen vorgesehen. Dazu gehören insbesondere die Erneuerung, der Umbau und die Umgestaltung von Plätzen, Straßen und Wegen.

6.3 Baumaßnahmen

Es sind Modernisierungen / Instandsetzungen von zahlreichen Gebäuden vorzunehmen.

Dabei wurden auf Grund des umfangreichen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarfs zahlreicher Gebäude im Untersuchungsgebiet (insgesamt 153 Gebäude) und der mit diesen Maßnahmen verbundenen hohen Kosten lediglich die Gebäude als Modernisierungsmaßnahmen aufgenommen, bei denen ein hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf festgestellt wurde (43 Gebäude). Aus Erfahrungswerten aus anderen Sanierungsmaßnahmen in der Stadt Rendsburg, wird damit gerechnet, dass nicht alle Eigentümer der förderfähigen Gebäude eine Modernisierung durchführen werden.

Die dargestellten notwendigen Maßnahmen, insbesondere die vorbereitenden und die Ordnungsmaßnahmen, die der Beseitigung der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet dienen, sollen von der Stadt als Trägerin der Maßnahme im Rahmen einer möglichen Sanierungsmaßnahme durchgeführt werden. Diese öffentlichen Maßnahmen sollen dazu beitragen, das Untersuchungsgebiet aufzuwerten sowie weitere private Maßnahmen und Investitionen auslösen, die zur Revitalisierung der Altstadt beitragen. Durch öffentliche und private Maßnahmen können die aufgestellten Sanierungsziele für das Untersuchungsgebiet erreicht werden. Die Stadt Rendsburg wird sich um eine finanzielle Unterstützung mit Städtebaufördermitteln durch das Land bemühen, da die Maßnahmen notwendig sind und ohne die Unterstützung mit Fördermitteln von ihr nicht durchgeführt werden können.

7. Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht dient der Darstellung der voraussichtlichen öffentlichen Ausgaben und der zu erwartenden Einnahmen. Die Aufstellung und der Nachweis der Kosten und der Finanzierbarkeit der zur Erreichung der allgemeinen Ziele der Erneuerung / Sanierungsziele notwendigen Maßnahmen dienen insbesondere der Abschätzung der Realisierbarkeit einer möglichen Sanierung sowie ihrer zügigen Durchführung aufgrund des zu erwartenden Maßnahmen- und Kostenvolumens.

Die Zusammenstellung der Ausgaben basiert auf den in Kapitel 6 dargestellten Maßnahmen. Sie wurden auf Grundlage von Beispiel- und Erfahrungswerten, Angaben von Experten und verschiedenen Anhaltswerten überschlägig ermittelt. Die Kosten und Einnahmen können sich im Zuge der weiterführenden Planung und Realisierung einzelner Maßnahmen ändern. Sie sind im weiteren Verlauf anzupassen und zu konkretisieren.

Einnahmen ergeben sich insbesondere aus der Abschöpfung von sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen (Ausgleichsbeträge nach § 154 BauGB), aus Grundstückserlösen sowie aus Bewirtschaftungserlösen.

Die Kosten- und Einnahmenübersicht ist in den folgenden Tabellen dargestellt.

7.1 Kostenübersicht

Nr.	Maßnahmen	Kosten
I.	Vorbereitende Maßnahmen	
1.1.4	Städtebaulicher Wettbewerb / Investorenauswahlverfahren Bereich ehemaliges Hertie-Kaufhaus / Altstädter Markt / Marienkirchhof	100.000 €
1.1.4	Konkurrierendes Verfahren: Bereichsplanung / Blockkonzept Bereich Eisenbahnstraße	70.000 €
1.1.4	Weitere Rahmenplanung / Bereichspläne	70.000 €
1.1.4	Städtebauliche Pläne	120.000 €
1.1.5	Bürgerbeteiligungsverfahren / Öffentlichkeitsarbeit / Akteurskooperationen	110.000 €
1.2.2	Bauherrenberatung	40.000 €
1.2.2	Sanierungsträger	1.200.000 €
	Verfügungsfonds	60.000 €
	Summe	1.770.000 €
II.	Ordnungsmaßnahmen	
2.1	Bodenordnung / Umlegung / Grenzregelung Bereich Eisenbahnstraße	80.000 €
2.1.1	Grunderwerb Hertie-Immobilie	1.000.000 €
2.2.	Umzug von Bewohnern (Bereich Eisenbahnstraße)	20.000 €
2.3	Freilegung des Grundstücks des ehemaligen Hertie-Kaufhauses (Beseitigung baulicher Anlagen / Entsiegelung / einschl. Schadstofflasten)	600.000 €
2.3	Freilegung von weiteren Grundstücken (Beseitigung baulicher Anlagen ca. 4.000 m ³ ; Entsiegelung ca. 2.500 m ²), u.U. Altlastenbeseitigung)	80.000 €
2.4	Erschließungsanlagen	
2.4.1	Erneuerung und Umgestaltung Altstädter Markt (ca. 1.600 m ²)	400.000 €
2.4.1	Herstellung, Erneuerung und Umgestaltung zwischen Altstädter Markt und Marienkirchhof (bis ca. 2.000 m ²)	500.000 €
2.4.1	Erneuerung und Umgestaltung Mühlenstraße (ca. 380 m ²)	60.000 €
2.4.1	Erneuerung und Umgestaltung westlicher Stegen u. Stegengraben (ca. 800 m ²)	200.000 €
2.4.1	Erneuerung und Umgestaltung Fußwege zwischen An der Marienkirche und Eisenbahnstraße (ca. 100 m ²)	20.000 €
2.4.1	Erneuerung, Umbau und Umgestaltung Hohe Straße (ca.	300.000 €

	1.200 m ²)	
2.4.1	Erneuerung, Umbau und Umgestaltung Kurze Straße (ca. 170 m ²)	50.000 €
2.4.1	Erneuerung, Umbau und Umgestaltung Am Holstentor (ca. 2.200 m ²)	550.000 €
2.4.1	Herstellung Fußwegeverbindungen zwischen Mühlengraben und Mühlenstraße (ca. 150 m ²)	30.000 €
	Summe	3.890.000 €
III.	Baumaßnahmen	
3.1	Modernisierung / Instandsetzung von 43 Gebäuden mit hohem Modernisierungs- / Instandsetzungsbedarf (Förderanteil ca. 30 % - 50%)	9.600.000 €
	Summe	9.600.000 €
	Gesamtkosten	15.260.000 €

7.1.2 Finanzierungsübersicht

Nr.	Maßnahmen	Kosten
I.	Zweckgebundene Einnahmen	
1.1	Ausgleichsbeträge nach § 154 BauGB	400.000 €
1.2	Ausbaubeiträge nach KAG	./. €
1.4	Grundstückserlöse (Hertie-Immobilie abzüglich Flächenanteil für neue Erschließungsanlagen: Öffnung zur St. Marien-Kirche)	1.100.000 €
1.6	Pachtzins Vorfläche Wallstraße 24 (Schätzwerte über 25 Jahre)	15.000 €
1.9	Bewirtschaftungserlöse (Mieteinnahmen Mühlenstraße 32; diverse Nutzungs- und Leitungsrechte; Schätzwert über 25 Jahre)	380.000 €
	Summe	1.895.000 €
	Unrentierliche Kosten	13.365.000 €

Auf Grundlage der Kosten- und Finanzierungsübersicht für die vorgesehenen Maßnahmen kann davon ausgegangen werden, dass die Stadt Rendsburg die unrentierlichen Kosten in Höhe von 13.365.000 € für die zur Umsetzung der notwendigen Maßnahmen allein nicht tragen kann.

Die Revitalisierung der Rendsburger Altstadt und ihre Erneuerung und funktionale Stärkung, insbesondere im Umfeld der Hertie-Immobilie ist nur durchführbar, wenn die Stadt Rends-

burg vom Land Schleswig-Holstein Unterstützung in Form von Städtebaufördermitteln erhält. Sollten diese gewährt werden, ergibt sich bei einem Durchführungszeitraum einer möglichen Sanierung von ca. zehn Jahren - ein jährlicher durchschnittlicher Finanzierungsbedarf von ca. 1.336.500 €, an dem sich die Stadt Rendsburg zu einem Drittel (jährlich rund 445.500 €) beteiligt.

Mit einer derartigen finanziellen Unterstützung ist die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen möglich.

Zusätzlich hierzu muss die Stadt Rendsburg die Eigenmittel für 10% der Kosten für die notwendigen Erschließungsanlagen aufbringen, die durch Städtebaufördermittel nicht getragen werden (insgesamt ca. 211.000 €, jährlich 21.100 €). Damit betragen die durch die Stadt Rendsburg jährlich über einen Zeitraum von zehn Jahren zu tragenden erhöhten Eigenmittel **ca. 466.500 €**

8. Verfahrensrechtliche Empfehlungen

8.1 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB

Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB erfolgen, um hinreichende Grundlagen zur Beurteilung einer Sanierungsnotwendigkeit zu gewinnen. Die Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit im Untersuchungsgebiet erfolgt anhand der in § 136 Abs. 3 BauGB aufgeführten Kriterien der städtebaulichen Missstände. Dabei werden grundsätzlich zwei Arten von städtebaulichen Missständen unterschieden:

1. Städtebauliche Missstände, die die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden oder arbeitenden Menschen betreffen und
2. Städtebauliche Missstände, die die Funktionsfähigkeit des Gebietes betreffen.

Treffen diese Kriterien zu, so liegen städtebauliche Missstände vor und für das Untersuchungsgebiet bzw. Teile davon besteht eine Sanierungsnotwendigkeit.

Insgesamt sind in Kapitel 1 die vorliegenden städtebaulichen Missstände, Mängel und Konflikte im Untersuchungsgebiet benannt. Hierbei wurde sowohl eine Substanz- wie auch Funktionsschwäche im Untersuchungsgebiet festgestellt.

Nach Überprüfung der o.a. Kriterien liegen folgende städtebauliche Missstände vor:

Zu 1: Städtebauliche Missstände (Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder Sicherheit)

a) die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten

Die Bebauungsstruktur mit hoher Bebauungsdichte und oftmals nur geringen Gebäudeabständen im Untersuchungsgebiet weist Mängel auf, die hinsichtlich der Belichtung und Belüftung Missstände darstellen. Die Belichtung und Belüftung vieler Gebäude im Untersuchungsgebiet ist beeinträchtigt. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 1a) liegt vor.

b) die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten

Im Untersuchungsgebiet weist ein hoher Anteil der Gebäude Substanzschwächen auf, die zu ungesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen führen können. Modernisierungs- und Instandsetzungsdefizite bestehen für die Mehrzahl der Gebäude, die vor 1945 errichtet wurden. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 1b) liegt vor.

c) die Zugänglichkeit der Grundstücke

Die Zugänglichkeit der Grundstücke ist trotz dichter Bebauung überwiegend gegeben. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 1c) liegt nicht vor.

d) die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten

Im Untersuchungsgebiet besteht eine ausgeprägte und insgesamt verträgliche Mischung aus Wohn- und Arbeitsstätten von überwiegend nicht störenden Einzelhandels-, Dienstleistungs- und andere Nutzungen, wie kirchliche, soziale und öffentliche Nutzungen. Die Nutzungen wirken sich nicht negativ auf einander aus. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 1d) liegt nicht vor.

e) die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand

Es besteht eine hohe städtebauliche Dichte. Die Grundstücke sind teilweise fast vollständig überbaut. Es gibt nur vereinzelt private Gärten und nur wenige Innenhöfe, die nicht als Stellplatzanlagen genutzt werden. Der Versiegelungsgrad ist hoch. Es gibt nur eine, kaum nutzbare öffentlichen Grünfläche und die räumlich-funktionale Verknüpfung zu den umliegenden Frei-, Grün- und Wasserflächen ist eingeschränkt. Darüber hinaus ergeben sich an mehreren Stellen im Untersuchungsgebiet gestalterische Defizite, sowohl im öffentlichen Raum wie auch an Gebäuden. Des Weiteren stehen viele Gebäude ganz oder teilweise leer, sowohl Ladenlokale als auch Wohneinheiten. Insbesondere der Leerstand des Hertie-Gebäudes sowie weiterer „Großstrukturen“ strahlen negativ auf ihr Umfeld aus. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 1e) liegt vor.

f) die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen

Im Untersuchungsgebiet bestehen vereinzelt Verdachtsflächen zu Bodenbelastungen. Die äußeren Bereiche des Untersuchungsgebietes sind starken Lärm- und Luftbelastungen sowie Verkehrsgefährdungen durch den Tangentenring und die Bahntrasse ausgesetzt, was z.T. die Behebung von vorhandenen Nutzungsausfällen in belasteten Straßenabschnitten erschwert. Von Anlagen im Untersuchungsgebiet selbst sind keine Belastungen erkennbar. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 1f) liegt in Teilen des Untersuchungsgebietes vor.

g) die vorhandene Erschließung

Die verkehrliche Erschließung des Untersuchungsgebietes für den MIV ist gewährleistet und hinreichend funktions- und leistungsfähig. Die innere Erschließung des Untersuchungsgebietes ist ebenfalls ausreichend. Teilweise bestehen Defizite für den Fahrradverkehr sowie eine unattraktive Unterbrechung der Fußgängerzone. Die Erreichbarkeit der Altstadt für Fußgänger und Radfahrer ist v.a. aufgrund der Barriere des Tangentenringes stark eingeschränkt. Hinzu kommen unattraktive und als Angsträume erkannte Bereiche und Straßenabschnitte. Das Untersuchungsgebiet ist durch fehlende Verknüpfungen innerhalb des gesamtstädtischen und innenstadtnahen Gefüges weitgehend abgeschottet und isoliert. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 1g) liegt vor.

Zu 2: Städtebauliche Missstände (Funktionsfähigkeit)*a) den fließenden und ruhenden Verkehr*

Es besteht insbesondere eine Belastung durch den fließenden Verkehr auf dem Tangentenring. Die Verkehrsbelastung hier ist besonders hoch, damit einhergehend auch Lärm- und Luftbelastung sowie Verkehrsgefährdungen. Defizite bestehen bei der Ausgestaltung des Radverkehrs. Im Untersuchungsgebiet gibt es kaum Konflikte zwischen dem fließenden und ruhenden Verkehr. Die privaten Flächen werden stark durch Stellplatznutzungen geprägt. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 2a) liegt in Teilen des Untersuchungsgebietes vor.

b) die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich

Das Untersuchungsgebiet stellt den Großteil der Innenstadt und des zentralen Versorgungsbereiches der Stadt Rendsburg dar. Es ist das wirtschaftliche Zentrum sowohl für die Stadt Rendsburg als auch für den Verflechtungsbereich, den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg. Die derzeitige Situation, die vorhandenen Mängel und Missstände im Untersuchungsgebiet, hier insbesondere der Nutzungsausfall der Hertie-Immobilie, schwächen zunehmend die dem Untersuchungsgebiet obliegende Funktion als zentraler Versorgungsbereich. Die Revitalisierung muss daher aus städtebaulichen, gesamtstädtischen, raumordnerischen und regionalpolitischen Gesichtspunkten angestrebt werden. Die Zunahme von Leerständen und weitere Attraktivitätsverluste des Standortes Altstadt sind zu befürchten. Darüber hinaus entwickelt sich ein zunehmend einseitiger Branchenmix im Einzelhandel. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 2b) liegt vor.

c) die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich

Die infrastrukturelle Ausstattung des Untersuchungsgebietes ist z. T. gut. So sind verschiedene soziale, kirchliche, öffentliche und kulturelle Einrichtungen teilweise von gesamtstädtischer und regionaler Bedeutung vorhanden. Es gibt jedoch keine Einrichtungen für Kinder und Jugendliche, Bildungseinrichtungen sind nur vereinzelt vertreten. Es gibt nur eine, schlecht nutzbare öffentliche Grünflächen, keine Spielplätze und die Anbindung an die umliegenden Frei- und Grünräume ist eingeschränkt. Auch sind keine nicht-kommerziellen Treffpunkte vorhanden. Derartige Einrichtungen sind im nahegelegenen Stadtteil Neuwerk teilweise vorhanden. Der Zugang hierzu aus dem Untersuchungsgebiet wird jedoch durch die defizitäre räumlich-funktionale Verknüpfung erschwert. Ein städtebaulicher Missstand i.S.d. § 136 Abs. 3 Nr. 2 (c) liegt vor.

Fazit zur Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit

Nach Auswertung der Kriterien gemäß § 136 Abs. 3 BauGB wird festgestellt, dass im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände vorliegen. Sie äußern sich sowohl in der Substanz- wie auch in der Funktionsschwäche. So entspricht das Untersuchungsgebiet, verstärkt durch das Leerfallen des ehemaligen Hertie-Kaufhauses, in seiner Funktionsfähigkeit zunehmend nicht mehr der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach Lage und Funktion, als zentraler Versorgungsbereich, obliegen. Ihre Erfüllung ist nicht nur für das Untersuchungsgebiet selbst von Bedeutung, sondern insbesondere auch im gesamtstädtischen, raumordnerischen und regionalen Kontext. Darüber hinaus nehmen die Leerstände und der Modernisierungstau zu. Auf dieser Grundlage besteht für einen Großteil des Untersuchungsgebietes das Erfordernis der Festlegung als Sanierungsgebiet.

8.2 Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen und Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger gem. § 139 BauGB

Die frühzeitige Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 139 BauGB erfolgte im Herbst 2010. Die beteiligten Behörden haben keine gravierenden Bedenken gegen eine mögliche Ausweisung eines Sanierungsgebietes vorgetragen. Die weitere Behördenbeteiligung gem. § 139 Abs. 2 i. V. m. § 4 Abs. 2 BauGB erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Am 29.06.2011 wurde im Alten Rathaus im Untersuchungsgebiet eine öffentliche Auftakt- und Informationsveranstaltung gem. § 137 BauGB durchgeführt. Hierzu waren insbesondere Experten aus verschiedenen Themenbereichen, Betroffene sowie interessierte Bewohner des Untersuchungsgebietes sowie der Stadt Rendsburg eingeladen. Die vortragenden Experten und Schlüsselpersonen beurteilen das Untersuchungsgebiet als sanierungswürdig und sprachen sich für die Festsetzung eines Sanierungsgebietes aus. Eine Mitwirkungsbereitschaft bei der möglichen Durchführung einer Sanierung wird daraus abgeleitet.

8.3 Empfehlung zur Anwendung des besonderen Städtebaurechts

In Kap. 5.1 werden städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet sowie die Sanierungsnotwendigkeit für einen Teil des Untersuchungsgebietes nachgewiesen. Die vorhandenen städtebaulichen Missstände können durch die in Kap. 3 aufgeführten Maßnahmen gemindert bzw. behoben werden. Die im städtebaulichen Rahmenentwicklungskonzept und im Maßnahmenplan dargestellten notwendigen öffentlichen Maßnahmen sind vielfältig, umfangreich und erfordern teilweise besondere Rechts- und Verfahrensinstrumente. Die Instrumente des allgemeinen Städtebaurechts werden hierfür jedoch als nicht ausreichend beurteilt. Daher wird die Anwendung des besonderen Städtebaurechts als das insgesamt geeignetere Instrumentarium empfohlen.

8.4 Abwägung und Empfehlung zur Anwendung eines Verfahrens / Instrumentes

Aus dem Instrumentarium des besonderen Städtebaurechts kommt der Einsatz grundsätzlich mehrerer Instrumente in Frage. Hierzu gehören vor allem:

- die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen (gem. § 136ff. BauGB),
- die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme (gem. § 165ff. BauGB),
- die Stadtumbaumaßnahme (gem. § 171a bis d BauGB) sowie

weitere Instrumente des BauGB, die hier jedoch ohne Bedeutung sind.

Die Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit in Kap. 5.1 stellt heraus, dass im Untersuchungsgebiet teilweise umfangreiche städtebauliche Missstände vorhanden sind. Zur Erneuerung und Revitalisierung des Untersuchungsgebietes sind teilweise umfangreiche öffentliche Maßnahmen erforderlich, wie Grunderwerb, Freilegung von Grundstücken sowie Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen.

Durch die Festlegung als **Sanierungsgebiet** ist die Umsetzung dieser öffentlichen Maßnahmen in geeigneter und angemessener Form möglich. Die Festlegung als Sanierungsgebiet ermöglicht u.a.

- das allgemeine Vorkaufsrecht der Gemeinde beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet (§ 24 Abs. 1 Nr. 3 BauGB),
- die Enteignung aus zwingenden städtebaulichen Gründen (§ 88 Satz 2 BauGB) oder
- die Aufhebung oder Verlängerung von Miet- und Pachtverhältnissen durch die Gemeinde (§ 182 ff. BauGB).

Je nach Form des Sanierungsverfahrens besteht ebenfalls die Möglichkeit der Gemeinde über die Genehmigung von Vorhaben, Teilungen und Rechtsvorgängen im abgegrenzten Sanierungsgebiet zu entscheiden (§ 144f. BauGB).

Im Rahmen einer **städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme** sollen Teile des Gemeindegebietes entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung der Gemeinde erstmalig entwickelt oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme dient insbesondere

- zur Deckung eines erhöhten Bedarfs an Wohn- und Arbeitsstätten,
- zur Errichtung von Gemeindebedarfs- und Folgeeinrichtungen oder
- zur Wiedernutzung brachliegender Flächen.

Für die Festlegung eines Entwicklungsgebietes fehlt es im Untersuchungsgebiet jedoch an einem starken Entwicklungsdruck zur erhöhten Bedarfsdeckung von Wohn- und Arbeitsstätten, es besteht auch kein Erfordernis zur Errichtung von Gemeindebedarfs- und Folgeeinrichtungen und brachliegende Flächen, die umgenutzt werden müssen, sind ebenfalls nicht vorhanden.

Diese Umstände sprechen gegen die Festlegung eines Entwicklungsgebietes. Somit ist die Entwicklungsmaßnahme ein unangemessenes Instrument zur Behebung der vorgefundenen städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet.

Stadtumbaumaßnahmen können anstelle oder ergänzend zu sonstigen Maßnahmen des BauGB durchgeführt werden. Sie sind gemäß § 171 a Abs. 2 BauGB Maßnahmen, mit deren Hilfe in Gebieten mit erheblichen Funktionsverlusten Anpassungen zur Herstellung einer nachhaltigen städtebaulichen Struktur durchgeführt werden können. Erhebliche Funktionsverluste liegen vor, wenn z.B. ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Anlagen für bestimmte Nutzungen, insbesondere Wohnnutzungen, besteht oder zu erwarten ist. Des Weiteren sollen Stadtumbaumaßnahmen u.a. dazu beitragen

- die Siedlungsstruktur den Erfordernissen der Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung anzupassen,
- die Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu verbessern,
- Gebäude neu zu nutzen,
- bauliche Anlagen zurückzubauen oder
- freie Flächen einer nachhaltigen städtebaulichen Nutzung zuzuführen.

Für die Festlegung eines **Stadtumbauegebietes** sind jedoch die notwendigen öffentlichen Maßnahmen zur Erreichung der allgemeinen Ziele der Entwicklung/Sanierungsziele zu umfangreich; sie können im Rahmen einer Stadtumbaumaßnahme nicht in dieser Form durch

die Kommune durchgeführt werden. Somit ist auch das Instrumentarium des Stadumbaues ein nicht angemessener Weg zur Behebung der vorgefundenen städtebaulichen Situation im Untersuchungsgebiet.

Nach Abwägung der benannten Instrumente des besonderen Städtebaurechts wird daher vorgeschlagen, einen Teil des VU-Untersuchungsgebietes **förmlich als Sanierungsgebiet festzulegen**. Die VU hat städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet festgestellt, die einen Handlungsbedarf belegen sowie Chancen und Potenziale im Untersuchungsgebiet nachgewiesen. Darüber hinaus wurden allgemeine Ziele der Erneuerung / Sanierungsziele als städtebauliche Zielsetzung benannt, die auch die Handlungsbedarfe und Zielsetzungen aus übergeordneten städtischen Planungen und Konzepten aufnehmen. Des Weiteren wurde eine Mitwirkungsbereitschaft von Betroffenen festgestellt.

Es wurde eine Kosten- und Finanzierungsübersicht erstellt, in der die notwendigen Maßnahmen zur funktionalen und städtebaulichen Entwicklung im Untersuchungsgebiet aufgeführt und mit Kosten hinterlegt wurden. Auf dieser Grundlage ist die Finanzierbarkeit der Maßnahmen mit städtischen und weiteren öffentlichen Mitteln der Städtebauförderung zu erwarten.

8.5 Abwägung und Vorschlag für die Wahl des Sanierungsverfahrens

Die gesetzlichen Regelungen des BauGB ermöglichen gemäß § 142 Abs. 4 BauGB zwei unterschiedliche Sanierungsverfahren. Dabei handelt es sich um

1. das herkömmliche (umfassende) Sanierungsverfahren und
2. das vereinfachte Sanierungsverfahren.

Sie unterscheiden sich in ihrer Form, Ausprägung und ihren Durchsetzungsmöglichkeiten. Ein bedeutender Unterschied liegt in der Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB zusätzlich zu den bereits benannten Möglichkeiten einer Sanierungsmaßnahme (s.o.). Hierzu gehören u.a. die

- Überprüfung der Bemessung von Kaufpreisen,
- Ausgleichs- und Entschädigungsleistungen sowie
- Anwendung der Ausgleichsbetragsregelung gemäß § 154 BauGB.

Hiernach hat der Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Gemeinde einen Ausgleichsbetrag zu leisten. Dieser entspricht der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstückes.

Die Anwendung dieser besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften ist nur im umfassenden Sanierungsverfahren möglich. Ein umfassendes Verfahren kommt insbesondere dann in Frage, wenn im zukünftigen Sanierungsgebiet sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind. Insgesamt bestimmt sich die Wahl des Sanierungsverfahrens und des mit diesem verbundenen Instrumentariums aus den vorgefundenen städtebaulichen Missständen, den Sanierungszielen und den zu ihrer Realisierung erforderlichen Maßnahmen. Sind die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften gemäß den §§ 152 bis 156 a

BauGB für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich und wird die Durchführung der Sanierung hierdurch nicht erschwert, so ist ihre Anwendung auszuschließen und das vereinfachte Sanierungsverfahren zu wählen.

Des Weiteren greift im umfassenden Verfahren das gesamte Instrumentarium der Genehmigung von Vorhaben im Sanierungsgebiet. Im vereinfachten Verfahren steht dieses nur eingeschränkt zur Verfügung.

Aufgrund der vorgefundenen städtebaulichen Situation, der dargestellten Sanierungsziele und der Maßnahmen, die zu ihrer Erreichung notwendig sind, wird vorgeschlagen, das **umfassende Sanierungsverfahren** anzuwenden. Es ermöglicht am effektivsten, die Sanierungsziele und Maßnahmen zu erreichen bzw. umzusetzen und die Sanierung zügig durchzuführen. Darüber hinaus wird nach jetzigem Kenntnisstand eingeschätzt, dass mit sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen zu rechnen ist. Das Erreichen der Sanierungsziele kann zu einer Aufwertung privater Flächen und baulicher Anlagen sowie zu einer Verbesserung des Images des Untersuchungsgebietes und der gesamten Rendsburger Altstadt führen. Der Zustand nach der Erneuerung wird sich auf die Bodenwerte der Grundstücke im Untersuchungsgebiet auswirken. Die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften ist im Rahmen der Sanierung somit erforderlich.

8.6 Abwägung und Vorschlag zur Abgrenzung des zukünftigen Sanierungsgebietes

Ein Sanierungsgebiet ist gemäß § 142 Abs. 1 BauGB so zu begrenzen, dass sich die Sanierung zweckmäßig durchführen lässt. Hinzu kommen die Berücksichtigung der Realisierbarkeit und die zügige Durchführbarkeit gemäß § 136 BauGB.

Das zukünftige Sanierungsgebiet soll den Teil des Untersuchungsgebietes umfassen, der erheblich von städtebaulichen Missständen gem. § 136 BauGB betroffen ist. Dabei handelt es sich vor allem um den zentralen Bereich des Untersuchungsgebietes entlang des Verlaufs der Fußgängerzone, insbesondere den durch Funktionsverluste geprägten Bereich des ehemaligen Hertie-Kaufhauses einschließlich seines engeren städtebaulichen Umfelds sowie um die Bereiche mit massiven Wohnungsleerständen entlang der Eisenbahnstraße im Norden und massiven Nutzungsausfällen und Umstrukturierungserfordernissen in der Schleifmühlenstraße / östlichen Wallstraße im Süden.

Das danach festzulegende Sanierungsgebiet wird wie folgt begrenzt:

- Denkerstraße und Eisenbahnstraße ohne Parkdeck Nienstadtstraße und südlich liegende Grundstücke im Nordosten,
- Jungfernstieg, Am Gymnasium und Bebauung nördlich des Theaters im Südosten,
- Am Holstentor und östliche Wallstraße im Süden,
- Fußweg östlich des Kinos in der Schleifmühlenstraße im Westen,
- Neue Straße im Süden,
- Ostseite Schiffbrückenplatz und Mühlengraben im Nordwesten.

Diese Gebietsbegrenzungen erfolgen auch unter der Berücksichtigung einer zweckmäßigen Realisierbarkeit der Maßnahmen gem. § 142 Abs. 1 BauGB und im Sinne einer zügigen Durchführbarkeit gem. § 136 BauGB.

Das gesamte Sanierungsgebiet hat eine Größe von ca. 6,7 ha (s. Plan 11).

8.7 Zeitliche Umsetzung und Durchführung der Sanierung

Die gesetzlichen Regelungen des BauGB sehen für Sanierungsmaßnahmen eine zügige Durchführbarkeit und Durchführung vor.

Für die Durchführung der Gesamtmaßnahme sollte insgesamt eine Dauer von ca. zehn bis fünfzehn Jahren veranschlagt werden.