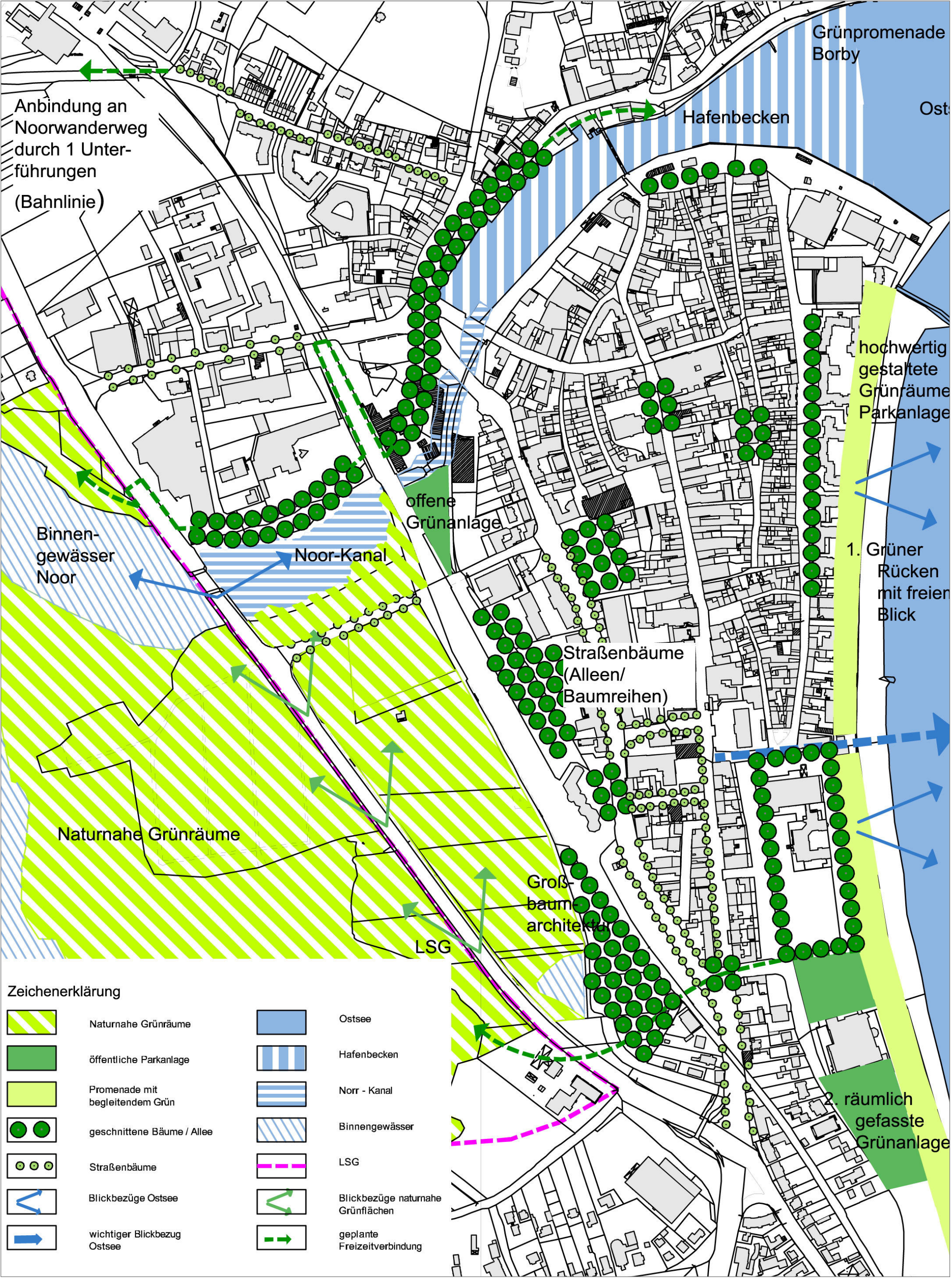


Eckernförde - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan
Abb. 10: Zielplan Grün und Wasser



6. Handlungs- und Nutzungsschwerpunkte

Anhand der Analysen sowie auf Grundlage der Diskussionen und Ergebnisse aus den Lenkungs- und Projektgruppensitzungen wurden die auf der folgenden Seite dargestellten Handlungs- und Nutzungsschwerpunkte für das Plangebiet festgelegt. Die Ziele für die unterschiedlichen Schwerpunktbereiche sind nachfolgend aufgelistet:

- **Freizeittourismus zwischen Noorstraße und Schulweg:**
Dieser Schwerpunktbereich wird westlich durch die B76 und östlich durch den Innenhafen begrenzt. Es wird vorgeschlagen, die Ursprünglich an dieser Stelle vorhandene Wasserverbindung zwischen dem Noor und dem Innenhafen wieder zu öffnen. Der Bereich sollte durch touristische Nutzungen aufgewertet und das Angebot Eckernfördes z.B. durch Indoor und Outdoor Freizeit- und Trendsportnutzungen ergänzt werden. Darüber hinaus könnte an dieser Stelle ein Stadt- und Touristeninformationszentrum als Ausgangspunkt für die Erkundung der Stadt und der Region um Eckernförde angesiedelt werden.
- **Hafentourismus am nordöstlichen Innenstadtrand:**
für den Bereich südlich des Hafens wird die Schaffung eines hafentouristischen Schwerpunktes durch die Ergänzung des Bestandes mit maritimem Gewerbe sowie weiteren wasser- und hafenbezogenen Nutzungen vorgeschlagen.
- **„Erlebnis Altstadt“ in der nördlichen Kieler Straße:**
Die Altstadt mit ihrem gut erhaltenen Stadtkern birgt mit ihrer kleinteiligen Bebauung ein hohes touristisches Potenzial. Die vielen kleinen Gassen laden zur Erkundung der Innenstadt ein und machen die mittelalterliche Stadtstruktur erlebbar.
- **Verkehr und Parken am westlichen Innenstadtrand:**
Entlang der Bahnlinie wird vorgeschlagen, eine Aufwertung des ZOB und des Bahnhofs vorzusehen. Darüber hinaus könnten in diesem Bereich weitere innenstadtnahe Parkplätze entstehen.
- **Kultur und Bildung zwischen der ehemaligen Bauschule und der Stadthalle:**
Für diesen Bereich wird die Schaffung einer Kultur- und Bildungsachse vorgeschlagen. Dazu könnten vorhandene Einrichtungen (Bibliothek, Stadthalle und Schule) und der Bereich der ehemaligen Bauschule um weitere kulturelle Nutzungen ergänzt werden.
- **Südlicher Innenstadtrand:**
Im Bereich des Exer und des Schwimmbades wird eine Konzentration von Wellness- und Gesundheitseinrichtungen vorgeschlagen. Dazu sollte in diesem Bereich das Angebot an Kureinrichtungen ausgedehnt und ggf. die bestehenden Hotelkapazitäten erweitert werden.

7. Potenzielle Entwicklungsflächen

Innerhalb der Nutzungsschwerpunkte wurden auf Grundlage einer Stärken- und Schwächenanalyse für die verschiedenen Gebiete die Flächen herausgefiltert, die aus städtebaulicher Sicht einer Veränderung in der Nutzungs- und Baustruktur bedürfen und aufgewertet werden sollten. Abbildung 5 zeigt diese potenziellen Entwicklungsflächen sowie die zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen rückzubauenden Gebäude.

Eckernförde - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan
Abb. 11: Entwicklungsschwerpunkte



Eckernförde - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan
Abb. 12: Entwicklungsflächen



8. Verkehrskonzept

Für den Verkehr behalten die Aussagen des ISEK Eckernförde ihre Gültigkeit. Diese decken sich mit dem beschlossenen Verkehrskonzept Innenstadt von 2004 und werden im Folgenden zitiert:

„Die Innenstadt ist mit dem KFZ gut zu erreichen, ein umfangreiches Angebot mit insgesamt 2.500 Parkplätzen nimmt den Besucherverkehr bereits an den Innenstadträndern auf. weitere Innenstadtnahe Abstellmöglichkeiten befinden sich auf der P&R-Fläche am Bahnhof für 300 Fahrzeuge und beim Parkplatz Grüner Weg speziell für 40 Wohnmobile. Ergänzt wird das Angebot um zahlreiche private Stellplätze für Kunden- und Besucherverkehr. Für Strandbesucher gibt es am Südstrand einen Parkplatz für 570 Fahrzeuge. Die Anlage von rund 160 zusätzlichen Stellplätzen wäre durch Aufgabe des 3. Gleises der DB und Rückbaumaßnahmen in der Reeperbahn möglich. Bereits seit vielen Jahren besteht in Eckernförde eine Parkleitbeschilderung, um die Besucherströme der Innenstadt zu lenken. Für das Parkdeck Noorstraße wurde bereits ein elektronisches Parkleitsystem eingerichtet. Ein Faltblatt („Parken in Eckernförde“) informiert Besucher über die Parkmöglichkeiten.

Alle Parkplätze westlich der Reeperbahn sind gebührenfrei, die Parkplätze in der Innenstadt und im Kurgebiet gebührenpflichtig. In Teilbereichen der Innenstadt gibt es die so genannte „Brötchentaste“, welche Kurzparkern ein kostenfreies Parken ermöglicht. Trotz diesem klaren Konzept wird die Parkraumbewirtschaftung Eckernfördes von Teilen der Wirtschaft und der Bevölkerung kritisiert.

Ziel der Stadt Eckernförde ist es, eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt zu erreichen und dennoch die Bedürfnisse der Kunden, Anwohner und Lieferanten nicht zu beeinträchtigen. Insbesondere der Durchgangsverkehr aus südlicher Richtung nach Barkelsby und nach Waabs bevorzugt den Weg durch die innenstadtnahe Reeperbahn und stellt ein Problem dar. Um zum entfernter gelegenen Kappeln zu fahren, wird hingegen überwiegend die Strecke über die B 76 / B203 genutzt. Von dem geplanten Ausbau der Bundesstraße zwischen Lornsenplatz und der Kaserne Carlshöhe von zwei auf vier Spuren wird eine Entlastung der Reeperbahn um fast 50% erwartet. Diese Entlastung soll durch den Ausbau des Straßenzuges Gaethjestraße / Noorstraße als Hauptverkehrsrichtung zur Bundesstraße begünstigt werden. Hierzu ist eine Umwidmung der Noorstraße von der Gemeindestraße in eine Landesstraße geplant. Die Reeperbahn soll zur 30 Km/h Straße zurückgebaut und zur Gemeindestraße zurückgestuft werden.

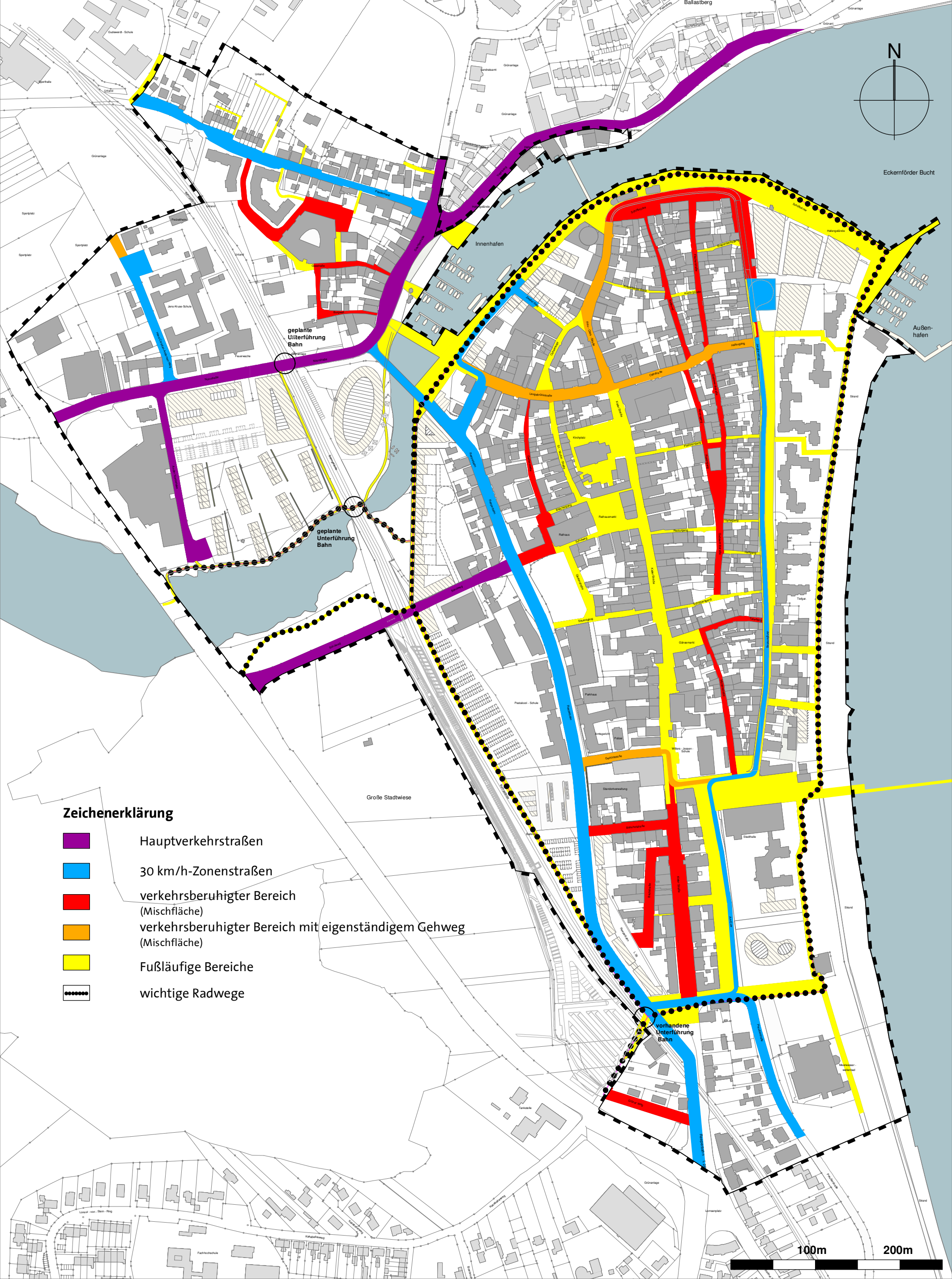
Die Stadt Eckernförde beabsichtigt, die begonnene Verkehrsberuhigung der Innenstadt weiter fortzusetzen. Die Hauptverkehrsstraßen sollen als Zubringer zur Innenstadt an der Preußerstraße / Am Exer bzw. an der Reeperbahn enden. Reeperbahn, Preußerstraße, Am Exer, Jungfernstieg und Schiffbrücke bzw. Langebrückstraße / Ottestraße sollen einen Verkehrsring um die Altstadt bilden. Weiterhin sind Einbahnstraßenregelungen und die Gestaltung der zentralen Straßen als Mischflächen geplant.

Das Verkehrskonzept ist in dem auf der folgenden Seite abgebildeten Plan dargestellt.

Eckernförde - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan
Abb. 13: Bestand Verkehrsflächen



Eckernförde - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan
Abb. 14: Zielplan Verkehr



9. Maßnahmen- und Gestaltungsvorschläge

Die festgelegten Entwicklungsflächen wurden im weiteren Planungsprozess eingehend untersucht und mit Testentwürfen belegt. Die nachfolgend aufgezeigten Maßnahme- und Bebauungsvorschläge stellen keine konkrete Planung dar. Sie dienen lediglich dazu, durch die Darstellung eines möglichen Bebauungsszenarios die rahmenplanerischen Ziele zu verdeutlichen. Sie zeigen beispielhaft in welcher Art und in welchem Umfang eine Bebauung aus städtebaulicher Sicht erfolgen könnte (z.B. als Solitär oder als geschlossene Blockrandbebauung).

Innenhafen



Abb. 15: Innenhafen

Die Hafenpromenade sollte vom Südufer des Innenhafens über den Steindamm bis zum Nordufer fortgeführt werden. Auf dieser Seite sollte der grüne Charakter der Borbyer Promenade trotz möglicher zusätzlicher Baukörper nach Westen hin weitergeführt werden. Dabei sollten die Blickbeziehungen aus den westlich der Gaethjesträße anschließenden Straßen und Wege freigehalten und betont werden. Am Südufer des Innenhafens wird die begonnene Umgestaltung der Hafenpromenade weitergeführt. Hier wird der steinerne Charakter der Wasserkante betont. Darüber

hinaus sollte die Bebauung entlang der Hafenpromenade geschlossen werden, um die der Promenade zugewandten Gebäuderückseiten mit ihren Hinterhöfen zu schließen und am Hafen eine klare Stadtkante zu schaffen.

Die Hafenpromenade ist Teil der die Innenstadt umfassenden und auch in Richtung Noor weiterführenden Fuß- und Fahrradwegeverbindung.

Hafenspitze



Abb. 16: Hafenspitze

Für die Hafenspitze werden derzeit gemeinsam mit potenziellen Investoren konkrete Hochbauplanungen entwickelt. Der Rahmenplan enthält für diesen Bereich lediglich flächenhafte Aussagen, um diesen Prozess nicht zu beeinflussen. Die Flächenpotenziale, die sich durch das Beräumen der vorhandenen Hallen und ggf. des Parkhauses ergeben, sollten flexible Möglichkeiten der Bebauung unter Berücksichtigung der übergeordneten städtebaulichen Ziele entstehen lassen.

Rahmenplanerisches Ziel ist es, die blockhafte Stadtstruktur an dieser Stelle fortzuführen. Raumkanten sollten geschlossen werden, um baulich gefasste Straßenräume zu erhalten und der Altstadt am Hafen einen Abschluss zu geben. Die Maßstäblichkeit sollte sich an den benachbarten Baublocken orientieren. Durchblicke zur gegenüberliegenden Hafenseite sollten durch das Anlegen von unbebauten Sichtachsen gewährleistet werden.

Die bauliche Neuordnung sollte durch Baumreihen aus geschnittenen Linden und frei wachsenden Großbäumen unterstützt werden, ohne die Blickbeziehungen zur anderen Hafenseite zu stören.

Der KFZ-Verkehr sollte im nördlichen Bereich des Jungfernstieges in einem Platz wenden, um die Promenade vom Verkehr zu entlasten. Anlieger- und Anlieferverkehre könnten die Promenade und das Plangebiet ungehindert erreichen. Das Parkhaus könnte durch eine Tiefgarage unter den Neubauten ersetzt werden.

Nooröffnung



Abb. 17: Gestaltungsvorschlag Nooröffnung

Es wird vorgeschlagen, die 1929 verschüttete Nooröffnung wiederherzustellen und entlang der Ufer neue, hochwertige Bauflächen zu generieren. Die Ufer sollten öffentlich zugänglich sein und durch Großgrün in der Weiterführung des Borbyer Ufers betont werden.

Zur Realisierung könnte das an der Kreuzung Noorstraße / Gaethjestråße vorhandene Parkdeck sowie die an der Reeperbahn liegenden Einzelhandelsbetriebe auf die Westseite der Bahnlinie verlegt und in Neubauten entlang der Noorstraße untergebracht werden. Diese Neubauten sollten die Südseite der Noorstraße räumlich fassen. Durch die Lage am Stadteingang könnte die Reeperbahn von Kundenverkehren entlastet werden. Darüber hinaus wäre eine gute Auffindbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen gewährleistet.

Im Bereich nordwestlich der vorgeschlagenen Nooröffnung wird ein großvolumiger, solitärer Baukörper vorgeschlagen, der z.B. als Zentrum für Outdoor- und Indoor-Sportmöglichkeiten das Freizeit- und Tourismusangebot der Stadt ergänzen könnte.

Ein Outdoor-Center wäre z.B. Zentrum und Ausgangspunkt für landschaftsbezogenen Sport (Naturerleben am Noor, Angeln, Seekajakfahrten, etc.). Ein Befahren des Noors westlich der Bahnlinie mit Booten (die Grenze des Landschaftsschutzgebietes „Windebyer Noor und Schnaaper Seen“ verläuft entlang der B 76) ist nicht gewünscht. Die Fahrrad- und Wanderwegeverbindungen zum Noor sollten durch neue Wegebeziehungen mit Querungsmöglichkeiten im Bereich des Bahndammes und der B 76 verbessert werden.

Südöstlich der vorgeschlagenen Nooröffnung sollte die an der Reeperbahn vorhandene Bebauung zu einem Block geschlossen werden, in dessen Inneren sich eine private, durch sämtliche Anwohner nutzbare Grünfläche entwickeln könnte. Die westlich dieses Blockes an der Bahn gelegene Fläche sollte als öffentlicher Park am Wasser gestaltet werden. Hier sollten auch Spielmöglichkeiten für Kinder berücksichtigt werden. Die alte Kleinbahntrasse könnte für die Anlage einer Fuß- und Radwegeverbindung genutzt werden.

Westlich der Bahnlinie sollte die Nutzung der hochwertigen Wasserlage am nördlichen Noorufer als Wohnbaufläche ermöglicht werden. Durch eine sich nach Süden öffnende Bebauung könnten sämtliche Wohneinheiten von der Wasserlage profitieren.

Wohn- und Gewerbeflächen sollten durch eine Grünzäsur voneinander abgegrenzt werden. Das Ufer könnte durch einen öffentlichen Bereich mit Geh- und Radweg begleitet und durch kräftige Grünstrukturen betont werden.

Für den Bereich südlich des Noores, zwischen Bahn und B 76, wird eine Renaturierung durch Anlegen einer extensiv genutzten Grünfläche vorgeschlagen.

Durch das Anlegen neuer Wege in diesem Bereich sollte die Innenstadt fußläufig an den westlich der B 76 liegenden Landschaftsraum angebunden werden. Darüber hinaus sollte eine neue Nord-Süd-Wegeverbindung als Teilstück eines Rundweges um die Innenstadt Eckernfördes entstehen.

Westlicher Innenstadttrand

Reeperbahn

Durch die angestrebte Herabstufung der Reeperbahn zu einer Tempo 30 Straße wird eine Umgestaltung des Straßenraumes möglich. Es wird vorgeschlagen, eine die Straßenseite wechselnde durchgängige Baumreihe anzulegen, welche die Grenze zwischen der Altstadt und den westlich angrenzenden, später entstandenen Flächen markiert und die Qualität des Straßenraumes erhöht. Denkbar wären hier z.B. Ginkgo-Bäume, die durch ihren lichten und schlanken Wuchs die Gebäude nur wenig verschatten und relativ geringe Ansprüche an den Boden stellen.



Abb. 18: westlicher Innenstadttrand

Der westliche Innenstadtrand teilt sich in einen nördlichen und einen südlichen Bereich.

Im nördlichen Bereich sollten die Parkplätze des vorhandenen P+R Parkplatzes an der Bahnlinie neu geordnet und die Stellplatzanlage übersichtlicher gestaltet werden. Dabei sollte auch Platz für eine Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahnlinie geschaffen werden, durch die ein Rundweg um die Innenstadt geschlossen werden könnte.

Die Neuordnung der Parkplätze sollte durch unregelmäßig angeordnete Großbäume unterstützt werden. Denkbar wäre die Verwendung einer Mischung aus Baumarten, um die Grünstruktur an die vorhandenen Grünbestände entlang der Bahntrasse anzugliedern.

Nördlich der Parkplatzanlage sollten die an dieser Stelle vorhandenen Gebäude gestalterisch aufgewertet und um einen Neubau ergänzt werden, damit sie ihrer exponierten Lage am Stadteingang gerecht werden können.

Im südlichen Bereich wird die Verlegung der Reeperbahn an die Bahnlinie vorgeschlagen, um den auf der Ostseite der Reeperbahn liegenden Baublock zu schließen und somit den südlichen Stadteingang aufzuwerten.

In diesem Zusammenhang könnten die auf der Westseite der Reeperbahn liegenden Parkplätze teilweise rückgebaut und der Omnibusbahnhof in den Bereich des Bahnhofsvorplatzes verlegt werden. Durch den Rückbau des vorhandenen Bahnhofsgebäudes und die Errichtung eines neuen, gemeinsamen Service- und Wartepunktes für den ZOB und den Bahnhof könnte der Empfang von Bus- und Bahnreisenden in Eckernförde repräsentativer gestaltet werden.

Die Bahnhof- und die Gerichtstraße sollten im Zuge dieser Maßnahme derart umgestaltet werden, dass sie durch eine einheitliche Gestaltung z.B. der Bodenbeläge über die Reeperbahn hinweg eine „Klammer“ um den ZOB / Bahnhof bilden, die die ankommenden Reisenden direkt in die Innenstadt und in ihrem weiteren Verlauf bis an den Ostseestrand leitet. Durch diese Betonung der vorhandenen Ost-West-Achse würde die Orientierung in der Stadt erleichtert und die Auffindbarkeit touristisch relevanter Punkte (ZOB / Bahnhof – Fußgängerzone – Stadthalle – Strand) verbessert werden.

Die beiden Wegeverbindungen in Richtung Osten könnten ausgehend vom ZOB durch einseitige Baumreihen aus Blütenbäumen betont werden.

Das Gebäude der ehemaligen Bauschule (zur Zeit Standortverwaltung) könnte freigestellt werden, um damit seinen denkmalpflegerischen Wert stärker zu betonen. Für das Gebäude wäre eine öffentliche, kulturelle Nutzung wünschenswert.

Die Freiraumplanung sollte hier die Neuordnung im Umfeld der alten Bauschule unterstützen. Im Kontrast zu den offenen Freiräumen am Noor und der erlebbaren Weite am Strand sollte hier ein introvertierter „Garten“ entstehen. Er wäre je nach Nutzung der alten Bauschule als Lese- und Blumengarten denkbar.

Westlich der Bahnlinie sollte der Entlastungsparkplatz unter Hinzuziehung des dritten Gleises umgestaltet, erweitert und um eine nördliche Zufahrt vom Schulweg ergänzt werden. Die Neuordnung der Parkplätze sollte auch in diesem Bereich durch unregelmäßig angeordnete Großbäume unterstützt werden.

Eine bodengleiche Bahnquerung könnte die Anbindung an die Innenstadt verbessern.

Exer



Abb. 19: Exer

Im Bereich der südwestlichen Innenstadt sollte, wie zuvor beschrieben, die Ost-West-Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Strand verbessert werden. Sie könnte ggf. durch den Bau einer Seebrücke nördlich des Exer in Verlängerung der Ost-West-Achse zusätzlich betont werden.

Die Parkplatzfläche am Exer birgt aufgrund ihrer Lage an der Ostsee ein hohes Potenzial für touristische Nutzungen. Um Entwicklungsmöglichkeiten in unmittelbarer Strandnähe zu schaffen wird vorgeschlagen, die Parkplätze in einer Tiefgarage unterzubringen. Denkbar wäre als Bebauung beispielsweise die Ergänzung des bereits bestehenden Hotels, z.B. durch den Anbau eines weiteren Bettenflügels, sowie die Errichtung eines Wellnesszentrums in Form eines solitären Baukörpers.

Grünplanerisch sollte in diesem Bereich ein Rückgriff auf die z.T. noch vorhandenen geschnittenen Linden vollzogen werden, die den ehemals dort vorhandenen Exerzierplatz umsäumten. Die teilweise Nachbildung dieser Figur würde das Quartier zusammenfassen.

Die städtebauliche Idee der Weiterführung solitärer Baukörper im Park könnte durch die entstehenden Freianlagen der zukünftigen Gebäude gestärkt werden.

Gestaltungsplan

Die vorgenannten Maßnahmevorschläge wurden in einem Gesamt-Gestaltungsplan für die Innenstadt zusammengefasst.

Eckernförde - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan
Abb. 20: Gestaltungsplan



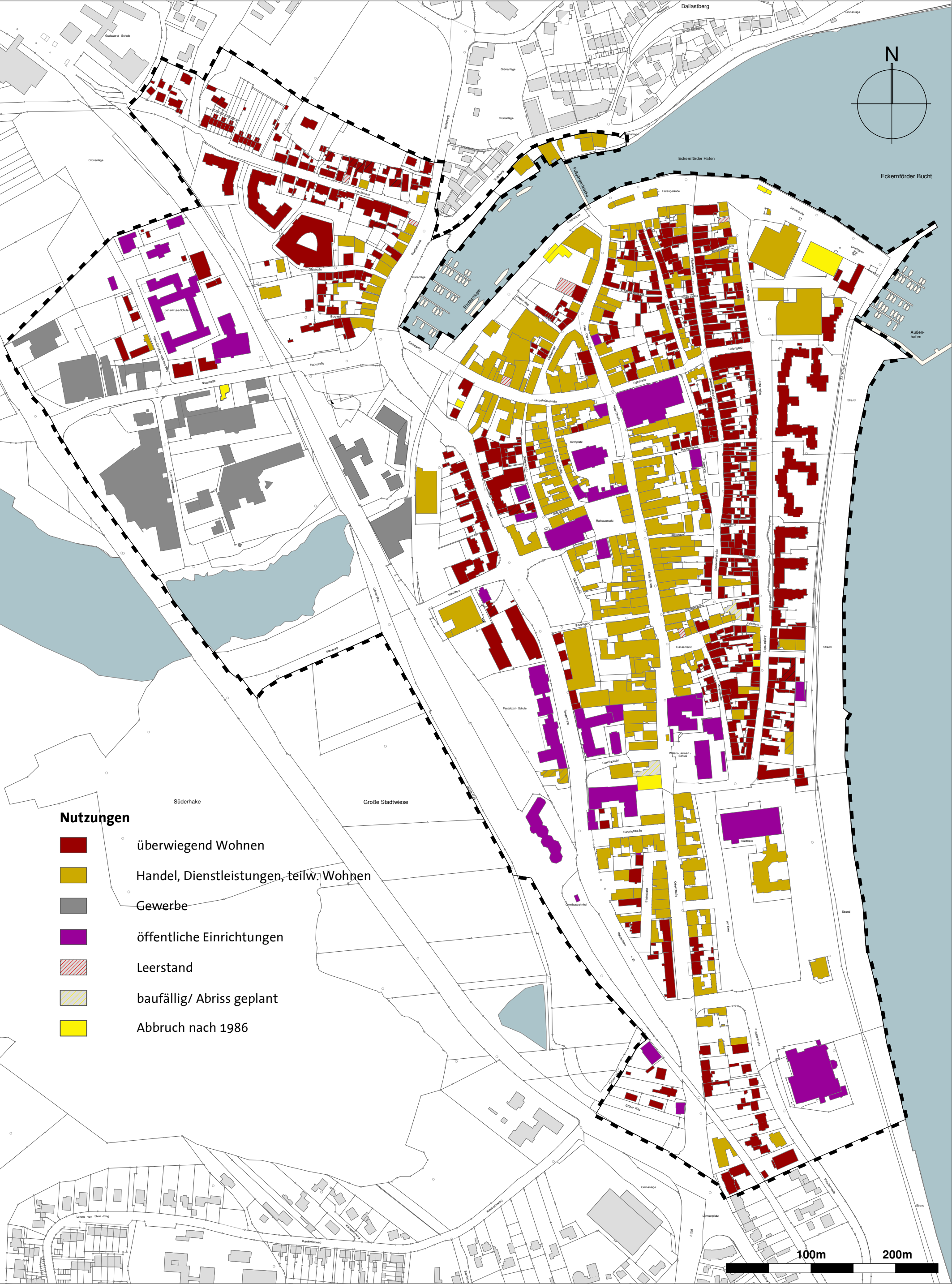
10. Nutzungen

Analog zu den im Laufe des Verfahrens festgelegten und unter 5. beschriebenen Nutzungsschwerpunkten, wurden die Gestaltungsvorschläge mit möglichen, aus städtebaulicher Sicht sinnvollen Nutzungen belegt. Diese ergeben sich sowohl aus der Nutzung der umliegenden Bebauung, als auch aus der Lage der Gebäude. So werden für die ruhigen Wasserlagen am Noor und an der Nooröffnung Wohnnutzungen, für die touristisch frequentierten Lagen am Hafen gemischte Nutzungsformen aus Wohnen, Handel und Gewerbe und für die besonders exponierten Lagen am Stadteingang Noorstraße / Reeperbahn oder auf dem Exer touristische Nutzungen vorgeschlagen (siehe „Nutzungs- und Funktionsplan“).

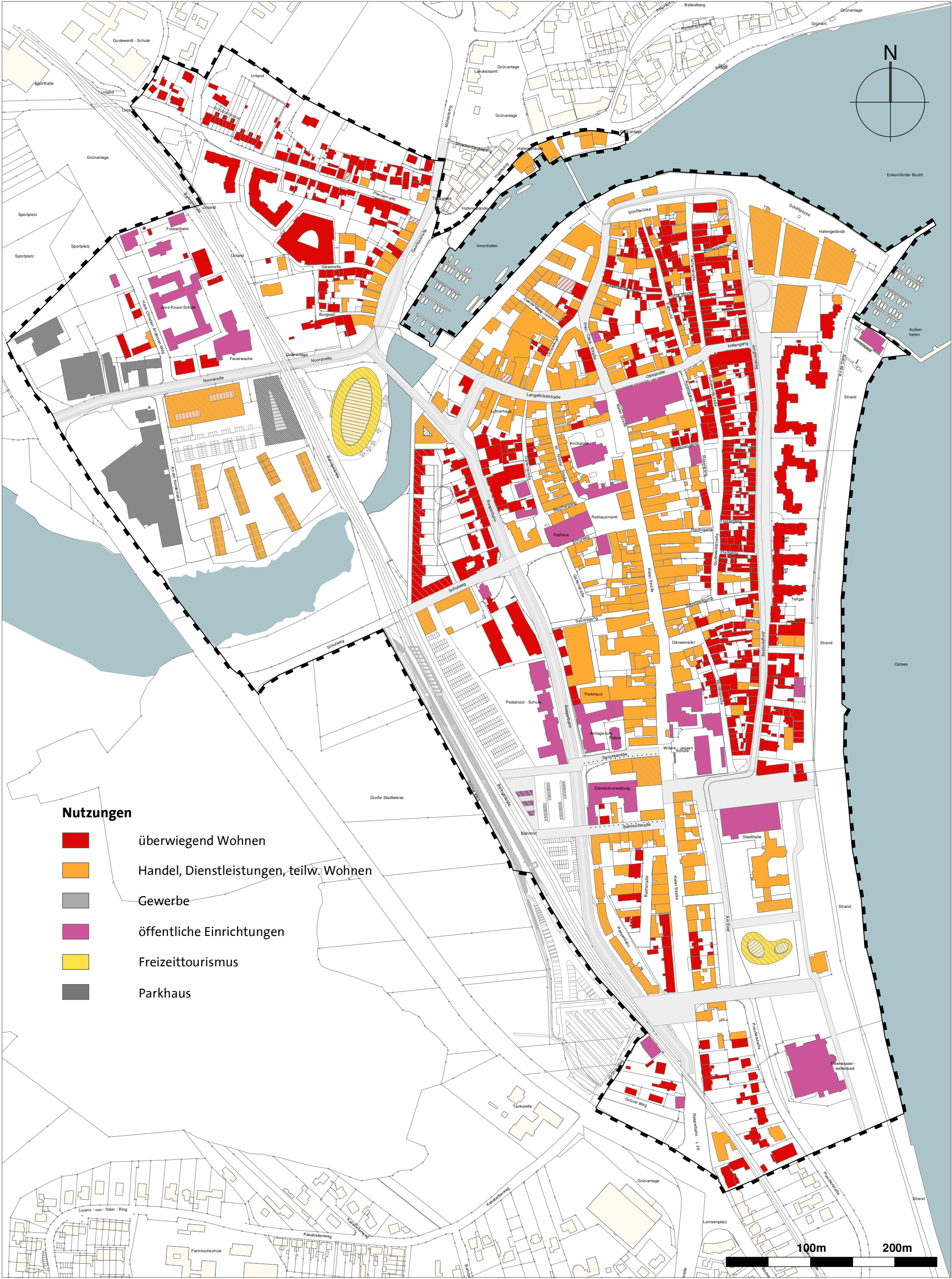
11. Maßnahmen Stadtumbau

Auf Grundlage der vorliegenden Planung wurden die Maßnahmen ermittelt, die im Rahmen des Stadtumbaus durchgeführt werden sollen. Diese sind im „Maßnahmenplan Stadtumbaugebiete“ dargestellt.

Eckernförde - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan
Abb. 21: Bestand Nutzungen

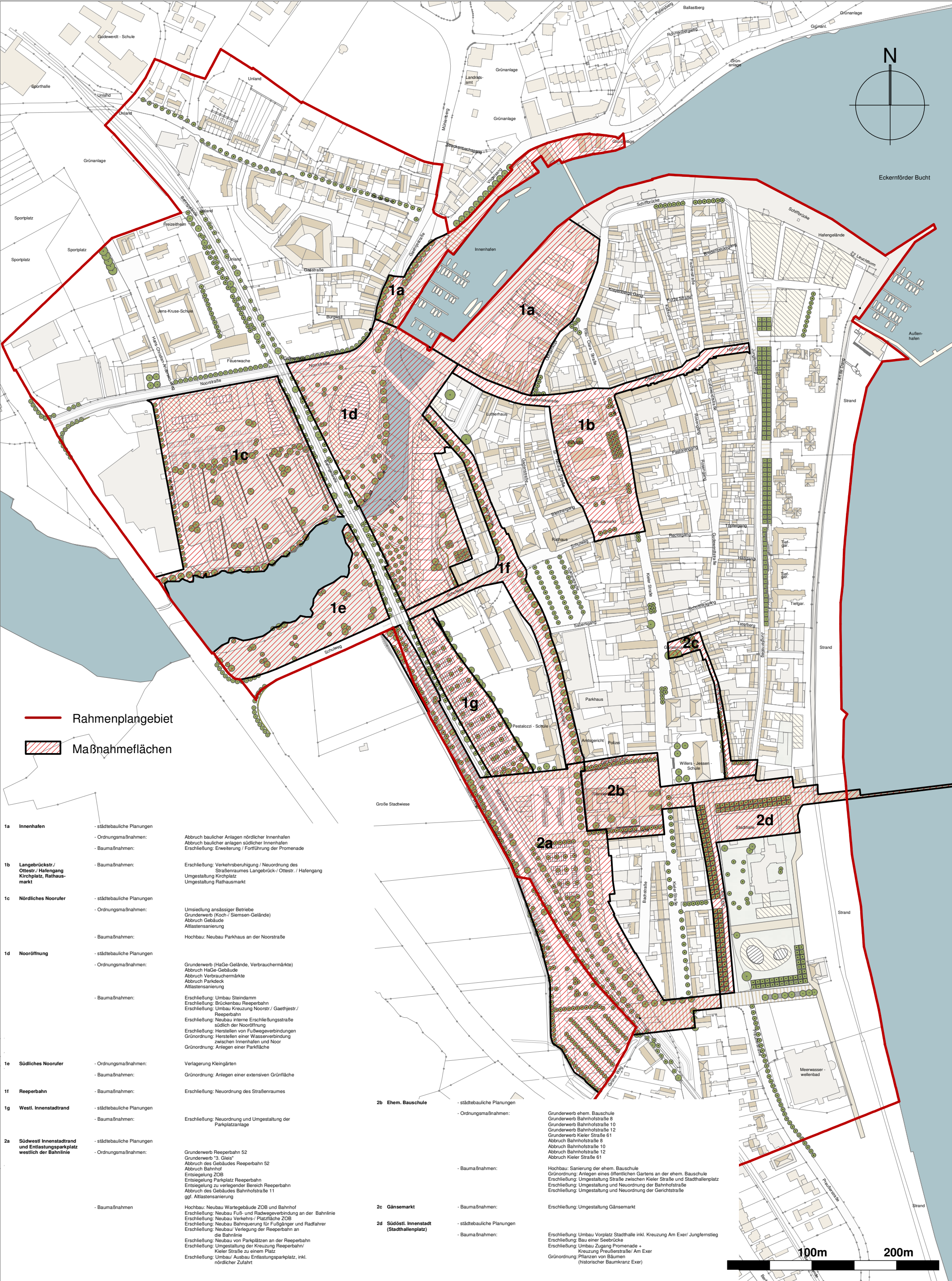


Eckernförde - Städtebaulicher Rahmenplan 2008
Abb. 22: Zielplan Nutzungen



Eckernförde - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan

Abb. 23: Maßnahmenplan Stadtumbaugebiete



12. Impressum

Auftraggeber:	Stadt Eckernförde Der Bürgermeister Rathausmarkt 4-6 24340 Eckernförde
Sanierungsträger:	BIG-STÄDTEBAU GMBH Eckernförder Str. 212 24119 Kronshagen
Stadtplaner / Architekten: (federführend)	petersen pörksen partner architekten + stadtplaner bda Kanalstraße 52 23552 Lübeck
Landschaftsarchitekten:	Trüper Gondesen Partner Landschaftsarchitekten BDLA An der Untertrave 17 23552 Lübeck
Verkehrsplaner:	Masuch und Olbrisch Gewerbering 2 22113 Oststeinbek