



Stadt Eckernförde

Teilfortschreibung städtebaulicher Rahmenplan 2018



Gefördert durch Bund und Land

Bericht: 11. Juni 2018



Bundesministerium
des Innern, für Bau
und Heimat



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Schleswig-Holstein
Ministerium für Inneres,
ländliche Räume
und Integration

Inhalt:

| | |
|---|-----------|
| 1. Vorwort des Bürgermeisters | 4 |
| 2. Rahmen, Anlass und Zielsetzung der Teilfortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes | 5 |
| 2.1. Planungsinstrument Rahmenplan | 5 |
| 2.2. Planungshistorie..... | 5 |
| 2.3. Anlass und Zielsetzung der Teilfortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung | 7 |
| 2.4. Vorgehensweise | 8 |
| 3. Abgrenzung des Rahmenplangebietes | 10 |
| 4. Vorliegende Planungsgrundlagen und Konzepte | 11 |
| 4.1. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 2006 | 11 |
| 4.2. Einzelhandelsgutachten, 2009 und ergänzendes Standortgutachten zur Entwicklung am Eckernförder Bahnhof, 2014 | 11 |
| 4.3. Fortschreibung Wohnraumversorgungskonzept, 2013 | 13 |
| 4.4. Flächenhafte Verkehrsuntersuchung, 2014 | 14 |
| 4.5. Radverkehrskonzept, 2014 | 16 |
| 4.6. Klimaschutzkonzept, 2015 | 17 |
| 4.7. Masterplan Küste, 2017 | 17 |
| 4.8. Ortsgestaltungs- und Erhaltungssatzung, 2016 | 18 |
| 4.9. Werbeanlagensatzung, 2016..... | 18 |
| 5. Übergeordnete Zielfestsetzungen der städtebaulichen Rahmenplanung ... | 19 |
| 5.1. Städtebauliche Ziele | 19 |
| 5.2. Grün- und freiraumplanerische Ziele | 20 |
| 5.3. Verkehrliche Ziele | 21 |
| 6. Stand der Umsetzung u. relevante Veränderungen der Bestandssituation | 23 |
| 6.1. Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“ | 24 |
| 6.2. Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ | 24 |
| 6.3. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“ | 26 |
| 7. Aktualisierung von Gebietsfestsetzungen | 27 |
| 7.1. Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“ | 27 |
| 7.2. Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ und Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ | 27 |
| 7.3. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“ | 28 |
| 8. Handlungs- und Nutzungsschwerpunkte | 28 |
| 9. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept..... | 29 |
| 10. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ | 29 |
| 10.1. Zielsetzungen..... | 29 |
| 10.2. Städtebauliches Entwicklungskonzept „Nooröffnung“ | 29 |
| 11. Konzeption Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“ | 34 |
| 11.1. Zielsetzungen..... | 34 |
| 11.2. Gestaltung und Maßnahmenvorschläge | 34 |
| 12. Maßnahmenprogramm Stadtumbau..... | 38 |
| 13. Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen..... | 38 |

| | |
|----------------------------|-----------|
| 14. Impressum | 42 |
| 15. Anhang | 43 |

1. Vorwort des Bürgermeisters

Eckernförde ist eine aufstrebende Stadt: Unsere attraktive Innenstadt mit einem vielfältigen Einzelhandel und der historischen Altstadt, die besondere landschaftliche Lage, aber auch die vielfältigen Angebote aus Kultur und Freizeit tragen dazu bei, dass Eckernförde ein beliebtes Ferien- und Ausflugsziel und genauso als Wohnstandort gefragt ist.

Gerade im Bereich der Innenstadt stellen diese vielfältigen Funktionen und die damit verbundenen Ansprüche, die auf engem Raum und in einem gewachsenen historischen Bereich aufeinandertreffen, auch eine große Herausforderung dar. Eine Balance zwischen Erhalt des Historischen und Aufwertung des Bestehenden einerseits sowie Veränderung und Umgestaltung andererseits zu schaffen, ist nicht einfach.

Stadtentwicklung braucht hier eine Steuerung, Leitlinien und einen Rahmen. Vor diesem Hintergrund hat die Stadt im Jahr 2008 den in 1986 erstmalig aufgestellten städtebaulichen Rahmenplan fortschreiben lassen und damit die Grundlage für eine Vielzahl von Projekten der vergangenen 10 Jahre gelegt. Zu nennen sind hier abgeschlossene Projekte wie die Umgestaltung von Straßenzügen in der nördlichen Innenstadt und der Hafensperrmauer, die wichtige Impulse für die Innenstadt gegeben haben, genauso wie das Projekt „Binnenhafen - Nooröffnung“, mit dem wir eine weitere Attraktivitätssteigerung für das Stadtzentrum schaffen werden.

In den letzten 10 Jahren haben sich aber auch Rahmenbedingungen verändert und neue Anforderungen ergeben. So hat das Thema Wohnen in der Innenstadt deutlich an Bedeutung gewonnen, Standortanforderungen im Einzelhandel werden vielfach weniger flexibel, wichtige innerstädtische Funktionen, wie insbesondere ein Kino, suchen einen Standort.

Um die städtebauliche Rahmenplanung auf diese neuen Anforderungen einzustellen, wurde in 2017 eine Teilfortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans in Auftrag gegeben und in 2018 fertiggestellt. Ziel dabei ist es, innenstadtrelevante Funktionen dauerhaft im Bereich der Innenstadt zu binden, sowohl kulturelle Angebote und Wohnangebote für unterschiedliche Zielgruppen, aber auch vielfältige Einzelhandelsangebote. Gleichzeitig sollen eine attraktive städtebauliche Entwicklung befördert und die nötige Infrastruktur, insbesondere der Verkehr, betrachtet werden.

Ein Schwerpunktbereich dieser Teilfortschreibung ist das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“. Mit diesem Projekt wollen wir unsere beiden prägenden Wasserräume, die Ostsee mit dem Binnenhafen und das Windebyer Noor, stadtgestalterisch wieder miteinander verbinden. Ein neues Quartier wird entstehen, welches attraktives innerstädtisches Wohnen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen bieten wird. Nutzung und Gestaltung dieses Quartiers wurde in einem politischen Prozess, der mit interdisziplinären Workshops und öffentlicher Beteiligung verzahnt war, ausführlich diskutiert.

Der zweite Schwerpunktbereich ist die südliche Innenstadt. Hier ist derzeit viel in Bewegung, unterschiedliche Ideen und Ansprüche an Nutzung und Funktion verfügbarer Flächen werden diskutiert. Ausdrücklich schlägt deshalb die vorliegende Teilfortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans für diesen Bereich vertiefende Planungen z. B. in Form von Wettbewerben vor.

Ich danke allen, die an der Erarbeitung der Teilfortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans beteiligt waren.



Eckernförde, im Februar 2018

(Jörg Sibbel)
Bürgermeister

2. Rahmen, Anlass und Zielsetzung der Teilfortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes

2.1. Planungsinstrument Rahmenplan

Der erarbeitete städtebauliche Rahmenplan für die Stadt Eckernförde stellt ein informelles fachübergreifendes Planungsinstrument für die Stadt dar. Er lotet die Entwicklungspotenziale der Innenstadt Eckernfördes aus und zeigt Perspektiven sowie Entwicklungsmöglichkeiten auf. Der städtebauliche Rahmenplan legt die städtebaulichen, freiraumplanerischen und verkehrlichen Ziele für die zukünftige Entwicklung fest, stellt diese in einem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept dar, und dient damit als verbindliche Basis für weitergehende und vertiefende Planungen im Bereich der Innenstadt wie z.B. Wettbewerbe und für die Umsetzung von Maßnahmen.

Für die städtebauliche Gesamtmaßnahme Eckernförde „Stadtumbau“ stellt die städtebauliche Rahmenplanung nach Beschluss durch die Ratsversammlung die verbindliche Grundlage der Durchführung dar. Sie definiert die zur städtebaulichen Gesamtmaßnahme gehörenden Teilgebiete und erarbeitet das städtebauliche Entwicklungskonzept. Daraus abgeleitet werden die Maßnahmen, welche zur Erreichung der entwickelten Ziele durchgeführt werden sollen.

Ziel der vorliegenden Teilfortschreibung des Rahmenplans ist es, nach einer Überprüfung der aktuellen Rahmenbedingungen und der bereits durchgeführten Maßnahmen und entsprechenden Zielerreichung,

- den aktuellen Bestand und die aktualisierten Ziele der Stadtentwicklung für das Rahmenplangebiet und
- die zukünftigen Teilgebiete der städtebaulichen Gesamtmaßnahme Eckernförde „Stadtumbau“, die städtebaulichen, verkehrlichen und freiraumplanerischen Ziele und das entsprechende Maßnahmenprogramm

darzustellen.

2.2. Planungshistorie

Der **städttebauliche Rahmenplan** aus dem Jahr **1986** befasste sich im Wesentlichen mit den stadtgestalterischen Fragestellungen und vor allem mit der Innenstadtentwicklung Eckernfördes. Die Stadtentwicklung wurde auf der Grundlage des Rahmenplanes von 1986 vorangetrieben und im Wesentlichen hat sich die Stadt im Kontext dieses Rahmenplanes entwickelt. Dabei sind jedoch die Randbereiche der Innenstadt nicht in dem Maße einbezogen worden, wie es sich die Stadt im Rahmen ihrer Wirtschaftsentwicklung gewünscht hätte.

Im Rahmen der Erarbeitung eines **Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK)** im Jahr 2006 (siehe Kap. 4.1 Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 2006) stellte sich heraus, dass die Innenstadtbereiche wichtige zu entwickelnde Flächen aufweisen, die nicht ihrer Lage entsprechend genutzt werden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnis wurde die Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplanes im Jahre 2008 erarbeitet und beschlossen.

Die **Fortschreibung des Rahmenplanes 2008** baut auf den Ergebnissen des ISEK's auf und konkretisiert für die identifizierten Teilgebiete die Zielaussagen und Maßnahmeempfehlungen. Sie stellt fest, dass im Bereich der nördlichen Innenstadt und des Binnenhafens, der Nooröffnung und der südlichen Innenstadt wesentliche Flächenpotenziale vorhanden sind, die im Rahmen der zukünftigen Stadtentwicklung und unter Zuhilfenahme von Fördermitteln entwickelt werden sollen. Insofern ist die Rahmenplanfortschreibung die Entwicklungsstrategie für das Mittelzentrum Eckernförde in der Frage der zukünftigen Nutzung der umzunutzenden Flächen, der Verkehrserschließung, der Versorgungs-, Wohn- und Erholungsfunktion.

Auf Basis der Fortschreibung wurden die drei **Stadtumbaugebiete** „**Nördliche Innenstadt**“, „**Südliche Innenstadt**“ und „**Nooröffnung**“ festgelegt.

Die im Gebiet „Nooröffnung“ geplanten Maßnahmen wurden im Jahr **2010** im Rahmen eines **städtebaulichen Wettbewerbs** (siehe Kap. 6.2 Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“) konkretisiert, im Ergebnis wurde ein **städtebauliches Konzept** für den Bereich „Binnenhafen/ Nooröffnung“ beschlossen. Dieses **städtebauliche Konzept** wurde im Jahr **2011** fortgeschrieben und die Fortschreibung politisch beschlossen. Mit der zu diesem städtebaulichen Konzept erteilten Zustimmung des Innenministeriums des Landes Schleswig-Holstein (heute: Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration) erfolgte sinngemäß eine **Teilfortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans**.



Abb. 1: Übersichtsplan Stadtumbaugebiete und Sanierungsgebiet

Darüber hinaus wurden für das Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ im Jahr **2012 vorbereitende Untersuchungen** gemäß § 141 BauGB durchgeführt, die zu dem Ergebnis kamen, dass im Untersuchungsgebiet städtebauliche und funktionelle Mängel gemäß §136 BauGB vorliegen, die es zu beseitigen gilt. Über einen Großteil der untersuchten Flächen wurde anschließend das **Sanierungsgebiet „Nooröffnung“** im umfassenden Verfahren festgelegt.

Aufgrund von veränderten Rahmenbedingungen (insbesondere dem nicht mehr gegebenen Interesse von Lebensmittlern an einer Ansiedlung im Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ und dem Ergebnis des Bürgerentscheids zur Bebauung südlich der Gaeltjestraße, siehe hierzu weiter unten) war eine Überarbeitung des städtebaulichen Konzepts für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ notwendig. Diese erfolgt im Rahmen der vorliegenden Teilfortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans (siehe Kap. 10.2 Städttebauliches Entwicklungskonzept „Nooröffnung“).

Dieses städtebauliche Konzept als Vertiefung des städtebaulichen Rahmenplans bezieht sich auf das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ und verfolgt weiterhin als zentrales Ziel, die 1928 zugeschüttete Wasserverbindung zwischen Binnenhafen und Windebyer Noor wiederherzustellen und entlang der Ufer Grünflächen sowie neue innenstädtische Bauflächen zu entwickeln.

2.3. Anlass und Zielsetzung der Teilfortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung

Seit der Erarbeitung der Fortschreibung 2008 und der Teilfortschreibung in Form des Beschlusses des städtebaulichen Konzepts für das Gebiet Binnenhafen/Nooröffnung (Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ und Bereich nördlicher Binnenhafen/Gaeltjestraße) haben sich Veränderungen ergeben, die eine Überarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans notwendig machen:

Im Stadtumbaugebiet „nördliche Innenstadt“ wurden wesentliche im Rahmenplan 2008 erarbeitete Maßnahmen zur Stadtentwicklung zwischenzeitlich durchgeführt. So wurden die vorgesehenen Maßnahmen im öffentlichen Raum, d.h. die Umgestaltung von Straßenzügen und die Umgestaltung der Flächen am südlichen Binnenhafen, durchgeführt und haben zu einer spürbaren Attraktivierung des Gebiets beigetragen. Hinzu kommen private Maßnahmen wie insbesondere die Bebauung der Hafenspitze.

Im Gebiet Binnenhafen/Nooröffnung (Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ und Bereich nördlicher Binnenhafen/Gaeltjestraße), das mit dem städtebaulichen Konzept überplant wurde, haben sich wesentliche Rahmenbedingungen geändert. Die beiden Lebensmittelanbieter Markt und Aldi, welche ursprünglich innerhalb des Gebiets neue Märkte errichten wollten, planen keine Ansiedlung im Gebiet mehr. Andere Lebensmittel-Einzelhändler zeigen ebenfalls kein Interesse an einer Ansiedlung im Gebiet, so dass eine Änderung der Planung für den Bereich zwischen neuer Wasserkante, Reeperbahn und Schulweg zwingend notwendig ist. Im Rahmen einer interfraktionellen Arbeitsgruppe hat die Politik die zukünftige Funktion, Nutzung und Gestaltung dieses Bereichs intensiv diskutiert und die Grundlagen für die Überplanung festgelegt. Im Vergleich zum städtebaulichen Konzept von 2011 steht zudem nunmehr auch das Grundstück Reeperbahn 24, das zwischenzeitlich erworben werden konnte, für eine Überplanung zur Verfügung.

Für die Flächen zwischen dem Binnenhafen und der Gaeltjestraße, für die im städtebaulichen Konzept 2011 eine Bebauung vorgesehen war, ist ebenfalls eine Überarbeitung der städtebaulichen Planung notwendig, da mit dem Ergebnis des Bürgerentscheids eine Bebauung der Flächen nicht mehr möglich und politisch nicht mehr gewollt ist.

Im Stadtumbaugebiet „südliche Innenstadt“ hat sich mit dem Leerzug der Willers-Jessen-Schule ein Funktionsverlust für ein denkmalgeschütztes, prägendes Gebäude und die umgebenden Freiflächen ergeben. Hier besteht ein Umnutzungsbedarf.

Am süd-westlichen Innenstadtrand, im Bereich um den Bahnhof, hat sich aufgrund der grundsätzlichen Verfügbarkeit von Flächen der Deutschen Bahn (sogenanntes „3. Gleis“,

Grundstück Bahnhofsgebäude), von notwendigen Veränderungen von Funktionen und ihrer Verortung (z.B. Verbesserung der Funktionsfähigkeit und ggf. Verlagerung des ZOBs, Parkplatzangebot) sowie aufgrund von gewünschten weiteren, innenstadtrelevanten Nutzungen (Freizeit/Kino und Einzelhandel, private Investitionen als Neubebauung) die Notwendigkeit einer Überplanung ergeben. Mehrere Varianten einer zukünftigen Bebauung werden im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geprüft, eine abschließende politische Diskussion mit Entscheidungsfindung für eine Variante steht noch aus.

Hinzu kommen die seit der Fortschreibung des Rahmenplans 2008 erarbeiteten und zu berücksichtigenden gesamtstädtischen Planungen, wie insbesondere das Wohnraumversorgungskonzept und das Klimaschutzkonzept der Stadt Eckernförde (siehe Kap. 4.6 Klimaschutzkonzept, 2015), deren relevante Ergebnisse in die vorliegende Teilfortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung eingeflossen sind.

Zielsetzungen der vorliegenden Teilfortschreibungen des städtebaulichen Rahmenplans sind demnach:

- eine Überprüfung und Aktualisierung der Zielsetzungen
- die Fortschreibung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts, mit einer vertiefenden Darstellung für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“
- eine Aufnahme des aktuellen Stands zu Zielsetzungen und Funktionszuweisungen für den Bahnhofsbereich und die südliche Innenstadt und Ableitung von Maßnahmen für eine spätere Konkretisierung der städtebaulichen Planung im Stadtumbaugebiet „südliche Innenstadt“
- eine Überprüfung des Umgriffs der Stadtumbaugebiete, insbesondere vor dem Hintergrund der bereits durchgeführten Maßnahmen, und ggf. Empfehlungen für eine (Teil-)Aufhebung von Gebieten
- eine Aktualisierung des Maßnahmenprogramms
- eine Überprüfung und Anpassung der Abgrenzung des Rahmenplangebietes

Während die Rahmenplanfortschreibung von 2008 ein in sich geschlossenes Planwerk darstellt, handelt es sich bei der vorliegenden Bearbeitung um eine Teilfortschreibung, die zusammen mit der Fassung von 2008 (Fortschreibung) und der Teilfortschreibung 2011 zu lesen ist. Die vorliegende Teilfortschreibung 2018 fokussiert sowohl in der Analyse als auch in der Planung auf die anzupassenden Inhalte. Für die übrigen, in dieser Teilfortschreibung nicht überplanten Bereiche gelten die Inhalte der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans von 2008 mit der Teilfortschreibung 2011 weiterhin.

2.4. Vorgehensweise

Im ersten Arbeitsschritt werden die seit 2008 erarbeiteten, relevanten gesamtstädtischen Planungen ausgewertet.

Anschließend erfolgt nach Ableitung aus der Rahmenplanfortschreibung 2008 und der Teilfortschreibung 2011 eine Darstellung der übergeordneten städtebaulichen, grün- und freiraumplanerischen und verkehrlichen Zielsetzungen.

In Abgleich zur Rahmenplanung 2008 und zur Teilfortschreibung 2011 wird dann der Umsetzungsstand für die seinerzeit erarbeiteten Maßnahmen in den Stadtumbaugebieten und dem Sanierungsgebiet überprüft. Die Ergebnisse fließen in die Überprüfung der Umgriffe der Stadtumbaugebiete ein.

Es erfolgt die Erarbeitung von Handlungs- und Nutzungsschwerpunkten und darauf aufbauend die Ausarbeitung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts.

Für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ wird ergänzend eine detailliertere Darstellung erarbeitet, die die Gestaltungsplanung für die Erschließung des Sanierungsgebiets aufnimmt.

Abschließend erfolgt eine Darstellung der Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen bei der Aufstellung der Planung, auch mit Ausblick auf die weitere Umsetzung.

Die Fortschreibung des Rahmenplans 2008 beinhaltet einen Beteiligungsprozess mit Expertenworkshops und öffentlichen Veranstaltungen. Die Entwicklung des städtebaulichen Konzepts als Teilfortschreibung 2011 wurde im Rahmen des städtebaulichen Wettbewerbs mit ausführlicher Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und weiterer Experten durchgeführt. Die Anpassung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (die im Rahmen der vorliegenden Teilfortschreibung vorgenommen wird) wurde vorbereitet durch den Prozess der interfraktionellen Arbeitsgruppe, in deren Verlauf ein Expertenworkshop mit lokalen und regionalen Akteuren sowie eine Einwohnerversammlung stattgefunden haben. Im Zuge der vorliegenden Teilfortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung 2018 wurde eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) durchgeführt, die Öffentlichkeit wurde im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung beteiligt.

3. Abgrenzung des Rahmenplangebietes



Abb. 2: Geltungsbereich Rahmenplangebiet 2008 mit Erweiterungsfläche 2018

Das Rahmenplangebiet umfasst die gesamte Innenstadt Eckernfördes. Es erstreckt sich zwischen der B76 bzw. der Bahnlinie Flensburg - Kiel im Westen und der Ostsee im Osten sowie zwischen dem Hafen im Norden und dem Lornsenplatz im Süden.

Das Zentrum des Plangebietes wird in weiten Teilen durch die gut erhaltene historische Stadtstruktur geprägt. Nordöstlich davon, entlang der Hafenkante, prägen die Gebäude des neuen Quartiers „Hafenspitze“ das Stadtbild. Der nordöstliche Ortsrand wird ferner entlang der Strandpromenade durch eine Wohnanlage aus den 80er Jahren und südlich davon durch eine geschlossene, kleinteilige Bebauung mit Wohn- und Gewerbebauten bestimmt. Der südöstliche Bereich des Plangebietes ist durch solitäre Baukörper (Stadthalle/ Stadthotel und Schwimmbad) in unmittelbarer Nähe zum Strand geprägt, die in Parkanlagen eingebettet sind.

Im Westen des Plangebietes bestimmen nördlich der Noorstraße Wohn- und Schulgebäude das Siedlungsbild. Südlich der Noorstraße befinden sich Gewerbe- und Industrieanlagen.

Der Geltungsbereich des Rahmenplans wird gegenüber der Fortschreibung 2008 inkl. der Teilfortschreibung 2011 mit der vorliegenden Teilfortschreibung 2018 im Bereich Grüner Weg erweitert. Er umfasst eine Fläche von ca. 76,5 ha.

4. Vorliegende Planungsgrundlagen und Konzepte

Der vorliegenden Teilfortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans lagen folgende Untersuchungen und Konzepte zugrunde, die bei der Erstellung der Fortschreibung berücksichtigt wurden:

4.1. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 2006

Für die Stadt Eckernförde liegt seit Mai 2006 das integrierte Stadtentwicklungskonzept (I-SEK) der Stadt Eckernförde vor, welches Stadtentwicklungsziele, Handlungsschwerpunkte sowie entsprechende Maßnahmenempfehlungen für die Stadtentwicklung formuliert. Als Ergebnis wurde heraus gestellt, dass die Innenstadtbereiche wichtige zu entwickelnde Flächen aufweisen, die nicht ihrer Lage entsprechend genutzt werden.

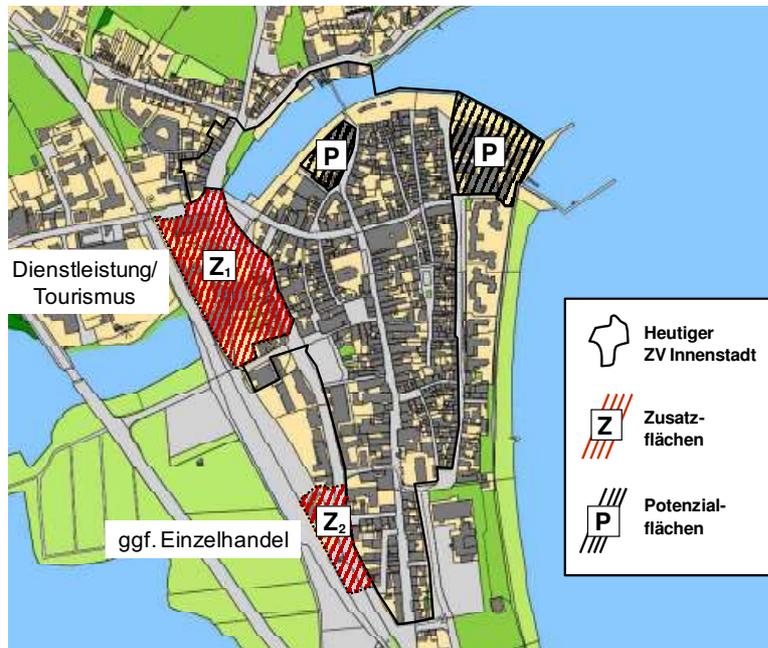
Folgende Entwicklungsziele/ Leitlinien wurden für das Gebiet der Eckernförder Innenstadt „Innenstadt-Hafen-Noor“ genannt:

- Stärkung der Innenstadt in ihren zentralen und überörtlichen Funktionen (Mittelzentrum) durch Sicherung und Weiterentwicklung dieser Funktionen
- Förderung und Optimierung des Alleinstellungsmerkmals Maritimes Zentrum/ Erlebniswelt Strand-Innenstadt-Hafen als wesentlichem Beitrag zur Profilierung des Standortes durch Sicherung und Stärkung bestehender Qualitäten sowie die Schaffung neuer Identitäten
- Behebung städtebaulicher Mängel und Missstände in baulicher und funktioneller Hinsicht, z.B. Entwicklung von Brachflächen und Umnutzung von Gebäuden unter der Prämisse „Innenentwicklung vor Außenentwicklung“
- Förderung der senioren- und familiengerechten „Stadt der kurzen Wege“
- Entwicklung und Realisierung von markanten und attraktiven „Leuchtturm-Projekten“ an den Scharnierstellen des Entwicklungsbereiches im Norden (Hafenspitze, Rundspeicher, Stadthafen, Noor-Übergang) und Süden (Bauschule, Exer-Parkplatz)
- Verbesserung/ Aufwertung der touristischen Infrastrukturen
- Stärkung des Bereiches Gesundheit und Wellness
- Stärkung des Einkaufs- und Freizeitbereiches Innenstadt - Hafen - Noor
- Revitalisierung und Neuordnung des Hafenbereiches inkl. der Hafenrandzonen (Binnenhafen)
- Schaffung einer Verbindung zwischen Hafen und Windebyer Noor (Noor-Durchstich oder Noor-Kanal) zur Erschließung des großen naturräumlichen Potenziales sowie zur Schaffung attraktiver Flächen für neue Nutzungen
- Umsetzung des vorliegenden städtischen Verkehrskonzeptes, vor allem der Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und für ein Parkraumkonzept
- Realisierung eines Leitsystems zur Verbesserung der Beschilderung und Wegeführung, damit sich vor allem auswärtige Gäste besser zurechtfinden können
- Identifizierung und Festlegung von Stadtumbaugebieten (Empfehlungen hierfür: Hafенrand und Bereich der Verbindung zum Noor sowie Südliche Altstadt)

4.2. Einzelhandelsgutachten, 2009 und ergänzendes Standortgutachten zur Entwicklung am Eckernförder Bahnhof, 2014

Das Einzelhandelsgutachten der Stadt Eckernförde aus dem Jahr 2009 stellt die bestehende Einzelhandelsstruktur Eckernfördes dar und entwickelt Strategien für die zukünftige Einzelhandelsentwicklung in Eckernförde. Das im Gutachten entwickelte Zentren- und Standortkonzept stellt die zu erhaltenden und zu entwickelnden zentralen Versorgungsbereiche dar. Diese Versorgungsbereiche dürfen durch andere Vorhaben nicht beeinträchtigt werden.

Eckernförde soll als Mittelzentrum zentralörtliche Funktionen für den mittelzentralen Verflechtungsraum erfüllen und besitzt eine Versorgungsfunktion für weite Teile des Umlands. Die Innenstadt mit ihrem breiten Angebot an Einzelhandels-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetrieben stellt das Hauptgeschäftszentrum und den zentralen Versorgungsbereich Eckernfördes dar. Bezogen auf den Einzelhandel erfüllt die Innenstadt eine erhebliche Versorgungsfunktion für die Eckernförder Bevölkerung sowie darüber hinaus auch für Besucher aus dem mittelzentralen Marktgebiet. Kern der Innenstadt ist die östlich der Reeperbahn gelegene Altstadt.



Innerhalb des Plangebietes der städtebaulichen Rahmenplanung sind im Einzelhandelskonzept zwei Flächen als Zusatzflächen (Z1, Z2) zum zentralen Versorgungsbereich Innenstadt ausgewiesen (Z1 im Bereich der Nooröffnung/ Z2 im Bereich des Bahnhofsareals).

Beide können bislang in erster Linie aufgrund der mangelnden Anbindung nicht zum Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt gerechnet werden. Bei städtebaulicher und funktionaler Anbindung an die bestehenden Einkaufslagen ist jedoch gemäß Gutachten eine Integration in den zentralen Versorgungsbereich denkbar. Die Standorte sind laut Einzelhandelsgutachten für die Ansiedlung von freizeit- und tourismusrelevantem Einzelhandel und auch für die

Abb. 3: Ausschnitt Einzelhandelsgutachten: Zentraler Versorgungsbereich Innenstadt mit Zusatzflächen CIMA GmbH 2009

Ansiedlung von nahversorgungsrelevantem Einzelhandel geeignet.

Für den Bereich des Eckernförder Bahnhofes wurde 2014 ergänzend ein Standortgutachten zur Entwicklung des Areals durchgeführt:

Das Bahnhofsareal soll einer städtebaulichen Neuordnung unterzogen werden. Mit der Entscheidung der Deutschen Bahn, die heutigen Bahnhofsflächen zu veräußern (an private Investoren oder an die Stadt Eckernförde), wird der Weg frei für die Einbeziehung des Bahnhofsareals in den zentralen Innenstadtbereich; gleichzeitig können konkrete Planungen für eine städtebauliche und funktionelle Verknüpfung des Bahnhofs mit der Innenstadt Eckernförde angestellt werden. Aus diesem Grund wurde ein Standortgutachten für die Entwicklung am Bahnhof erarbeitet, das auf Grundlage einer Branchenmix- und Potenzialanalyse Entwicklungsstrategien für die künftige Entwicklung des Bahnhofsgebietes vorlegt.

Neben der Entwicklung von freizeitorientierten Dienstleistungen (Kino, Diskothek etc.) wird die Realisierung von Einzelhandelsnutzungen geplant. Die Ansiedlung von Einzelhandel auf den heutigen Bahnflächen würde insgesamt eine städtebauliche und funktionale Aufwertung der südlichen Innenstadt zur Folge haben. Darüber hinaus bietet der Bahnhofsgebiet ausreichend Flächenpotenziale um marktgerechte Verkaufsflächen zu realisieren. Auf Grundlage einer Branchenmix- und Potenzialanalyse wurden Entwicklungsstrategien für den Bahnhofsgebiet erarbeitet, die eine sinnvolle Ergänzung der heutigen innerstädtischen Strukturen darstellen. Grundsätzlich wird empfohlen, bei Aufgabe des Standorts Kreisbahnstraße (Nahversorgung Markant, zwischenzeitlich aufgegeben) das Bahnhofsareal als Präferenzstandort zu entwickeln. Von den drei betrachteten Entwicklungsvarianten sehen zwei eine gemischte Einzelhandelsnutzung vor (Ansiedlung eines Lebensmittelmarktes mit ergänzen-

den innen-stadtrelevanten Filialisten („Variante 3: kleines Einkaufszentrum (II)“)/ Facheinzelhandelsbetrieben („Variante 2: kleines Einkaufszentrum (I)“), eine weitere Variante („Entwicklungsvariante 1: Ansiedlung eines Lebensmittelverbrauchermarktes“) beinhaltet die Realisierung eines großflächigen Lebensmittelverbrauchermarktes (ca. 2.500 m² VKF). Nach Prüfung der drei Varianten wird empfohlen, die zweite „Einkaufszentrum (I)“ (mit erster Priorität) oder dritte Variante „Einkaufszentrum (II)“ weiterzuverfolgen, die eine gemischte Einzelhandelsnutzung vorsehen. Für die Entwicklungsvariante eines großflächigen Verbrauchermarktes bestünde kein ausreichendes Kaufkraftpotenzial. Die Realisierung dieser Variante würde zu einem erheblichen Wettbewerbsdruck auf die vorhandenen Wettbewerber führen, bei dem auch die Schließung eines Anbieters nicht auszuschließen sei.

4.3. Fortschreibung Wohnraumversorgungskonzept, 2013

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und der dynamischen Stadtentwicklung hat die Stadt Eckernförde im Jahr 2012 die Aktualisierung des Wohnraumversorgungskonzeptes beauftragt. Die Analysen und Prognosen aus dem Jahr 2006 sollten mit der Fortschreibung um die Entwicklungen der letzten Jahre ergänzt und auf den aktuellen Stand gebracht werden. Damit erhielt die Stadt Eckernförde eine fundierte Grundlage für zukünftige wohnungsmarkt- und stadtentwicklungspolitische Entscheidungen. In der Einwohnerversammlung am 3. Dezember 2013 wurde diese Fortschreibung des Wohnraumversorgungskonzeptes für die Stadt Eckernförde den Einwohnerinnen und Einwohnern in der Stadthalle präsentiert.

Im Rahmen des Wohnraumversorgungskonzeptes wurde die demographische Entwicklung Eckernfördes untersucht (Datenbasis von 2011). Eckernförde hat demnach eine Bevölkerungszahl von 22.442 Einwohnern (Stand 2011), die jedoch seit 2003 um 3,7 % gesunken ist. Dies liegt vor allem an der negativen natürlichen Bevölkerungsentwicklung aus niedrigen Geburten- und höheren Sterberaten. Diese Differenz kann seit einigen Jahren nicht mehr durch die Wanderungsgewinne ausgeglichen werden, die Eckernförde über die Jahre hinweg verzeichnet. Das Schrumpfen der Bevölkerung ist in Eckernförde deutlich ausgeprägter als im Umland, dem Kreis Rendsburg-Eckernförde sowie dem Land Schleswig-Holstein. Vor allem die jüngeren Bürger ziehen aus Eckernförde fort. Hier hat die Stadt deutliche Wanderungsverluste zu verzeichnen, während die Wanderungsgewinne bei den Älteren ab ca. dem 35. Lebensjahr den Verlust der Jüngeren zahlenmäßig wieder ausgleichen. Seit Anfang der 2000 dominiert die Bevölkerungsgruppe ab 40 Jahren; im Jahr 2011 ist es die Gruppe der Über-60-Jährigen. Aufgrund dieser Entwicklungen wird für Eckernförde prognostiziert, dass die Stadt schrumpft und älter wird.

Anmerkung: Im Jahr 2015 wurde jedoch wieder ein leichter Anstieg der Einwohnerzahl verzeichnet auf 21.859. Hintergrund sind vermehrte Zuzüge aufgrund der ausgewiesenen Neubaugebiete der Stadt. Insofern ist die Prognose der Schrumpfung kritisch zu betrachten und regelmäßig zu beobachten.

Die überwiegende Wohntypologie mit 67,4 % stellt in Eckernförde eine perforierte Bebauung in Form von Einfamilienhäusern dar. Mehrfamilienhäuser treten hingegen nur in sehr geringer Gebäudeanzahl auf (20,4 %). Betrachtet man jedoch die Anzahl der Wohnungen, so stellt sich dieses Verhältnis anders dar. In den 20 Prozent Mehrfamilienhäusern finden sich knapp 60 Prozent aller Eckernförder Wohnungen wieder. Zwischen 1996 und 2004 ist ein starker Zuwachs an Wohngebäuden überwiegend auf den Neubau von Einfamilienhäusern zurückzuführen. Deren Anteil ist um knapp 16 Prozent angestiegen, während der Zuwachs bei Zweifamilien- und Mehrparteienhäusern nur marginal ausfiel. Der Zuwachs an Wohngebäuden ist seit 2004 spürbar geringer.

Der Wohnungsmarkt wird durch eine Kombination aus sinkender Bautätigkeit und steigenden Bodenpreise geprägt; hinzu kommt der prognostizierte Einbruch der Verfügbarkeit geförderter Wohnungen, da ab 2014 jene Bindungen auslaufen.

Trotz der sinkenden Bevölkerungszahl wird aufgrund der Verkleinerung der Haushalte ein Zuwachs an Wohnungen nötig sein, um den Bedarf zu decken. Das Prognosemittel dieses Wohnraumversorgungskonzeptes sieht für die Jahre bis 2025 einen Bedarf von rund 430

Wohneinheiten vor, die entweder Wohnungsabgang ersetzen oder zusätzlich zum jetzigen Bestand errichtet werden müssen.

Im Fazit des Konzeptes wird hervorgehoben, dass Flächenpotenziale für diese Baumaßnahmen in der Stadt vorhanden sind. Um vor der Ausweitung der Siedlungsfläche die Potenziale innerhalb der Siedlungsfläche zu nutzen, sollen zunächst alle Brachflächen für eine Revitalisierung genutzt sowie eine Nachverdichtung im Bestand umgesetzt werden. Erst danach ist neues Bauland auszuweisen, um einer Zersiedlung entgegenzuwirken. Durch die starke Bautätigkeit insbesondere in attraktiven Lagen liegen die Miet- und Kaufpreise im Neubau sehr hoch. Um eine soziale Durchmischung auch in attraktiven Lagen sicherzustellen, wird empfohlen einen Ersatz für aus der Mietpreis- und Belegungsbindung herausfallende geförderte Wohnungen zu schaffen, um auch künftig ausreichenden und für untere Einkommen finanzierbaren Wohnraum am Markt anbieten zu können. Hierzu wird empfohlen, bei größeren Projekten (ab 30-40 Wohneinheiten) eine Quote von 25 % geförderten Wohnungen vorzuschreiben. Mit dem allgemeinen Beschluss des Wohnraumversorgungskonzeptes wird gleichzeitig auch die Einhaltung der vorgenannten Quote für den geförderten Wohnungsbau bei größeren Projekten als bindend betrachtet. Für die im Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ im Quartier zwischen neuer Wasserfläche, Reeperbahn und Schulweg geplante Wohnnutzung wurde in 2015 eine Quote von 25 % gefördertem Wohnraum politisch beschlossen.

Das Wohnraumversorgungskonzept nennt verschiedenen Flächenpotenziale für den Wohnstandort Eckernförde, die für eine Wohnbauentwicklung zur Verfügung stehen und erläutert hierfür innerhalb der Handlungsfelder die Themenbereiche Gewinnung und Vergabe von Bauland, Bestandsentwicklung, soziale Wohnraumversorgung, Zielgruppenspezifische Angebote schaffen, Dialog und Kommunikation.

Innerhalb der Innenstadt stellt das Gebiet um die geplante Nooröffnung eine wichtige Potenzialfläche für Revitalisierung dar. Es könnten ca. 100 neue Wohneinheiten entstehen.

4.4. Flächenhafte Verkehrsuntersuchung, 2014

Da in den nächsten Jahren verschiedenste Stadtentwicklungsmaßnahmen innerhalb der Innenstadt Eckernfördes umgesetzt werden sollen, wurde die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes für die Innenstadt von Eckernförde im Jahr 2014 beauftragt, um die verkehrlichen Voraussetzungen für die angedachten Planungen in der Innenstadt festzustellen. Vorausgegangen waren bereits zwei Verkehrsuntersuchungen zum Ausbau der Bundesstraße 76 (2008) sowie zur Nooröffnung (2012).

Mit dem Gesamtverkehrskonzept für die Innenstadt wird das Ziel verfolgt, die Durchgangsverkehre aus der Innenstadt zu verlagern ohne dabei die gute Erreichbarkeit zu beeinträchtigen. Die infolge der Verkehrsverlagerungen frei werdenden Kapazitäten bieten zukünftig die Voraussetzung für die geplante Neuordnung der Verkehrsführung im innerstädtischen Straßennetz.

Im Rahmen dieser Verkehrsuntersuchung wurden umfangreiche Verkehrserhebungen im Stadtgebiet durchgeführt. Anhand dieser Verkehrsdaten wurde ein stadtweites Verkehrsmodell aufgebaut, welches zur Berechnung eines Prognose-OHNEFALLs sowie von 4 Planfällen verwendet wurde. Diese werden wie folgt definiert:

Prognose-OHNEFALL 2030:

Im Prognose-OHNEFALL 2030 werden die folgenden infrastrukturellen und städtebaulichen Maßnahmen als realisiert angenommen:

- vierspuriger Ausbau der B 76, Tempofreigabe von 60 km/h und 80 km/h
- Bebauungsplan der Hafenspitze
- Neubaugebiet Schiefkoppel
- Schließung des Markt und Aldi Marktes an der Reeperbahn
- Aufstockung des Discount-Marktes im Schulweg auf 1.100 qm
- Parkhaus in der Noorstraße wird auf andere Straßenseite verlegt, etwas weniger Stellplätze

- Verkehrsberuhigung des Mühlenberges zwischen Vogelsang und Schleswiger Straße auf 30 km/h
- Gelände der Preußer Kaserne wird mit einer Mischnutzung angesetzt, Steigerung des Verkehrs zum Ist-Zustand
- Tempo 30 Zone in der Reeperbahn
- die Riesebyer Straße (L 27) und die Schleswiger Straße (L 27) gehen ab 2015 in die Baulast der Stadt Eckernförde über
- Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung in Eckernförde und den Umlandgemeinden.

Planfall 1 – Nooröffnung:

Im Planfall 1 werden die folgenden infrastrukturellen und städtebaulichen Maßnahmen als realisiert angenommen:

- alle Maßnahmen des Prognose-OHNEFALLOHNEFALLs
- Nooröffnung mit:
- Umlegung des Verkehrs von der Reeperbahn auf den Steindamm
- Verkehrsberuhigung Steindamm Tempo 20
- Ersatz der Parkplätze im Bereich der Nooröffnung
- Parkhaus in der Noorstraße verlegt auf andere Straßenseite, etwas weniger Stellplätze
- erzeugter Neuverkehr gemäß Verkehrsuntersuchung Nooröffnung von urbanus.

Planfall 2 – Nooröffnung + Fördeplatz:

Im Planfall 2 werden die folgenden infrastrukturellen und städtebaulichen Maßnahmen als realisiert angenommen:

- alle Maßnahmen des Prognose-OHNEFALLs
- alle Maßnahmen der Nooröffnung
- Verkehrsberuhigung im Bereich des „Fördeplatzes“
- Geschwindigkeitsreduktion im Bereich des „Fördeplatzes“
- Verkehrsberuhigung auf der Achse Bahnhof – Strand

Planfall 3 – Nooröffnung + Fördeplatz + Bahnhof:

Im Planfall 3 werden die folgenden infrastrukturellen und städtebaulichen Maßnahmen als realisiert angenommen:

- alle Maßnahmen des Prognose-OHNEFALLs
- alle Maßnahmen der Nooröffnung
- alle Maßnahmen Verkehrsberuhigung im Bereich des „Fördeplatzes“
- Städtebauliche Entwicklung des Bahnhofsumfeldes
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen durch zusätzliche Nutzungen (Kino + Einzelhandel)
- unverändertes Straßennetz

Planfall 4 – Nooröffnung + flankierende Maßnahmen:

Im Planfall 4 werden die folgenden infrastrukturellen und städtebaulichen Maßnahmen als realisiert angenommen:

- alle Maßnahmen des Prognose-OHNEFALLs
- alle Maßnahmen der Nooröffnung
- Flankierende Maßnahmen zur Nooröffnung
- Reduzierung der Geschwindigkeit im Vogelsang und der Schleswiger Straße auf 30 km/h durch bauliche und verkehrsorganisatorische Maßnahmen
- Variante 4 aus der VU Lornsenplatz (nur ein Geradeausfahrstreifen Reeperbahn, nur ein Ausfahrstreifen Rendsburger Straße)
- Anpassung der wegweisenden Beschilderung mit einer Routenführung L 26 / B 203 statt über die Prinzenstraße
- Anpassung der Knotengestaltung Anschlussstelle L 26 / Prinzenstraße zur Führung des Verkehrs über die L 26 statt über die Prinzenstraße

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die Belastungen sowohl in der Analyse als auch

in der Prognose überwiegend unter den Prognosen der Vorgängeruntersuchungen zur B 76 und der Nooröffnung liegen. Die grundsätzlichen Aussagen der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung werden durch die erarbeiteten Prognoseergebnisse jedoch bestätigt.

Als Ergebnis der Verkehrsmodellrechnungen ist festzuhalten, dass die im Planfall 1 festgestellten Verlagerungseffekte in der Innenstadt durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen am Fördeplatz vermieden werden können. Diese Maßnahmen bilden auch die Voraussetzung um eine attraktive, d.h. verkehrsberuhigte Platzgestaltung am Fördeplatz umsetzen zu können.

Als wichtiges Ergebnis der Berechnungen für den Bereich rund um die geplante Nooröffnung wurde festgestellt, dass die in dem Planfall 4 überprüften flankierenden straßenbaulichen bzw. verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zur Nooröffnung dazu beitragen, den Verkehr im gesamten Bereich der Innenstadt durch die Verlagerung von Verkehrsströmen von der Prinzenstraße und dem Mühlberg auf die B 76 zu reduzieren. Hierdurch können die Verkehrszunahmen auf der Noorstraße kompensiert werden, wodurch eine Entschärfung der Konflikte an den Knotenpunkten Gaehtjestraße/ Steindamm möglich wird.

Die Verlagerung der Durchgangsverkehre aus der Innenstadt schafft damit einen Handlungsspielraum bzw. die Voraussetzung für weitere städtebauliche Entwicklungen in der Innenstadt wie bspw. im Bahnhofsumfeld. Der Ausbau der B 76 bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung der Reeperbahn führt dazu, dass der Durchgangsverkehr in den Planfällen fast vollständig aus der Innenstadt verlagert werden kann.

4.5. Radverkehrskonzept, 2014

Basierend auf aktuellen Novellierungen der Straßenverkehrsordnung, der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, aktuellen Urteilen in der Rechtsprechung sowie dem Wunsch zur Attraktivitätssteigerung des bestehenden Radwegenetzes wurde ein Radverkehrskonzept erarbeitet und am 03.11.2014 von der Ratsversammlung beschlossen.

Die wesentlichen Ziele des Konzeptes sind die Überprüfung der bestehenden Radverkehrsanlagen hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Rechtskonformität (Rechtsgrundlage: Straßenverkehrsordnung StVO 2013 einschließlich der Ergänzung durch die Verwaltungsvorschrift VwV-StVo) sowie die Ableitung von Maßnahmen zur Anpassung der Vielzahl von über die Jahrzehnte angewendeten Radverkehrsführungen in eine einheitliche Form und damit zur Verbesserung des Radverkehrs in Eckernförde.

Zukünftig soll der Straßenraum entsprechend den städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen auch im Bereich der "Nooröffnung" angepasst werden. Über das erarbeitete Radverkehrskonzept sollen zukünftig die Randparameter der Radverkehrsführung für die weitere Planung des Straßenraumes aufgezeigt werden.

Als Ergebnis wurden unter anderem das zukünftige Radverkehrsnetz kategorisiert sowie Maßnahmenempfehlungen mit Dringlichkeitsstufen 1-3 formuliert.

Die Leitlinie des Radverkehrskonzeptes 2015 setzt sich aus folgenden Punkten zusammen:

- Benutzungspflicht
- Zweirichtungsradwege
- Einmündungsbereiche/ Grundstückszufahrten
- Aufstellbereiche für Radfahrer an Knotenpunkten
- Führung des Radverkehrs gegen Einbahnstraße
- Freigabe Rad- und Fußverkehr an Signalanlagen

Innerhalb des Betrachtungsraumes des Radverkehrskonzeptes werden verschiedene Musterlösungen vorgeschlagen; die für das Rahmenplangebiet relevanten Maßnahmen werden nachfolgend zusammengefasst:

Als bedeutendste Maßnahme für das Rahmenplangebiet wird die Umgestaltung der Reeperbahn, insbesondere die Verkehrsberuhigung gesehen. Mit der Dringlichkeitsstufe 1 werden ebenfalls die Radverkehrsführung am Mühlberg sowie in der Gaehtjestraße und am Vogsang gelistet.

Mit der Dringlichkeitsstufe 2 wird das Herstellen einer Lichtsignalanlage, Noorstraße / Hans-Christian-Andersen-Weg als Maßnahme aufgeführt.

Eine weitere Maßnahmen (Dringlichkeitsstufe 3) betrifft den Netzschluss zwischen Pferdemarkt, Steindamm und Schulweg als Alternativroute zum Mühlenberg und der Gaehrtjestråße. Angestrebt ist eine Verknüpfung des Pferdemarktes mit dem Entwicklungsgebiet Nooröffnung und von dort an den Steindamm und den Schulweg. Hierzu ist die Fortführung des Radweges entlang der Bahnstrecke und mit einer Brückenlösung über die Noorstraße hinweg vorgesehen. Weitere Maßnahmen mit der Dringlichkeitsstufe 3 beinhalten den Wanderweg am Noor, das Fahrradparken am Bahnhof/ ZOB sowie die Umgestaltung der Einmündung Reeperbahn/ Preußerstraße.

Ergänzende Themenbereiche den gesamten Betrachtungsraum des Radverkehrskonzeptes beinhalten, sind die Schulwegsicherung, der touristische Radverkehr und Abstellanlagen.

4.6. Klimaschutzkonzept, 2015

Die Stadt Eckernförde hat Ende 2014 ein gesamtstädtisches, integriertes Klimaschutzkonzept beauftragt. In einem ersten Schritt erfolgte im 1. Quartal 2015 die Ermittlung der Verbräuche von thermischer Energie, elektrischer Energie sowie Energie im Bereich Verkehr (Treibstoffe) in Verbindung mit der Erstellung einer Gesamtenergiebilanz sowie einer CO₂-Bilanz. Aus diesen Ergebnissen heraus sind Potenzialanalysen für die Nutzung alternativer Energieformen sowie zur CO₂-Minderung erstellt worden. In Verbindung mit zielgruppenspezifischen Maßnahmenkatalogen, einem Leitbild sowie einem Controlling-Systems ist das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Eckernförde von der Ratsversammlung am 15. Dezember 2015 abschließend beschlossen worden.

Das Ziel des Klimaschutzkonzeptes ist eine klimafreundliche Stadtentwicklung sowie das nachhaltige Wirtschaften mit Ressourcen. Da Klimaschutz und Umweltschutz zentrale Themen in den kommunalpolitischen Entscheidungsprozessen sind, wird besonders die lokale Reduzierung des CO₂-Ausstoßes in den Fokus gerückt. Die Minimierung der Gefahr des Meeresspiegelanstieges gilt dabei als existenzielle Herausforderung für die Zukunft, und eine intakte Natur sowie ein umweltfreundlicher Tourismus als positive Faktoren.

Folgende wesentliche Handlungsfelder werden für die Umsetzung des Klimaschutzkonzeptes identifiziert und ausgeführt:

- Strukturbildende Maßnahmen (im Verantwortungsbereich der Kommune)
- Wirtschaft
- Energieeffizienz in Gebäude und Nutzung erneuerbarer Energien sowie
- Mobilitätswende

Für den Städtebau sind in diesem Zusammenhang die Anforderungen von Neubaugebieten hinsichtlich der Klimaschutzziele, die Förderung energieeffizienter Neubauten und Flachdachbegrünungen von Bedeutung.

Die formulierten Leitziele des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Eckernförde, die für die Flächen innerhalb des Rahmenplans zu berücksichtigen sind, lauten:

- Energieeinsparung und Steigerung der Energieeffizienz
- Ausbau regenerativer Energien
- Lokale Reduzierung des CO₂-Ausstoßes.

4.7. Masterplan Küste, 2017

Am 27. Mai 2017 wurde von der Ratsversammlung der „Masterplan Küste“ beschlossen. Dieser enthält Vorschläge und Maßnahmen zum Hochwasserschutz und der Küstensicherung für die Eckernförder Bucht.

Dementsprechend werden u.a. auch innerhalb des Rahmenplangebietes weiterführende Hochwasserschutzmaßnahmen zum Bereich Hafen empfohlen. Ziel ist es, durch die Maßnahmen in den Bereichen Jungmannufer und Vogelsang, Hafen, Hauptstrand eine geschlos-

sene Hochwasserschutzlinie mit einer überschlägigen Gesamtlänge von ca. 3,4 km für Eckernförde zu schaffen, um nicht nur die Geländehöhen direkt an der Küstenlinie zu sichern, sondern auch das Einströmen vom Ostseewasser aus höherliegenden Nachbarbereichen in die rückwärtigen Bereiche, die unter dem Bemessungshochwasser liegen zu unterbinden. Die Küstensicherung muss dabei im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz gesehen werden, da die Flachwasserzone vor dem Küstenschutzbauwerk den Wellenauf- und -überlauf und damit die erforderliche Bestickhöhe maßgeblich beeinflusst.

4.8. Ortsgestaltungs- und Erhaltungssatzung, 2016

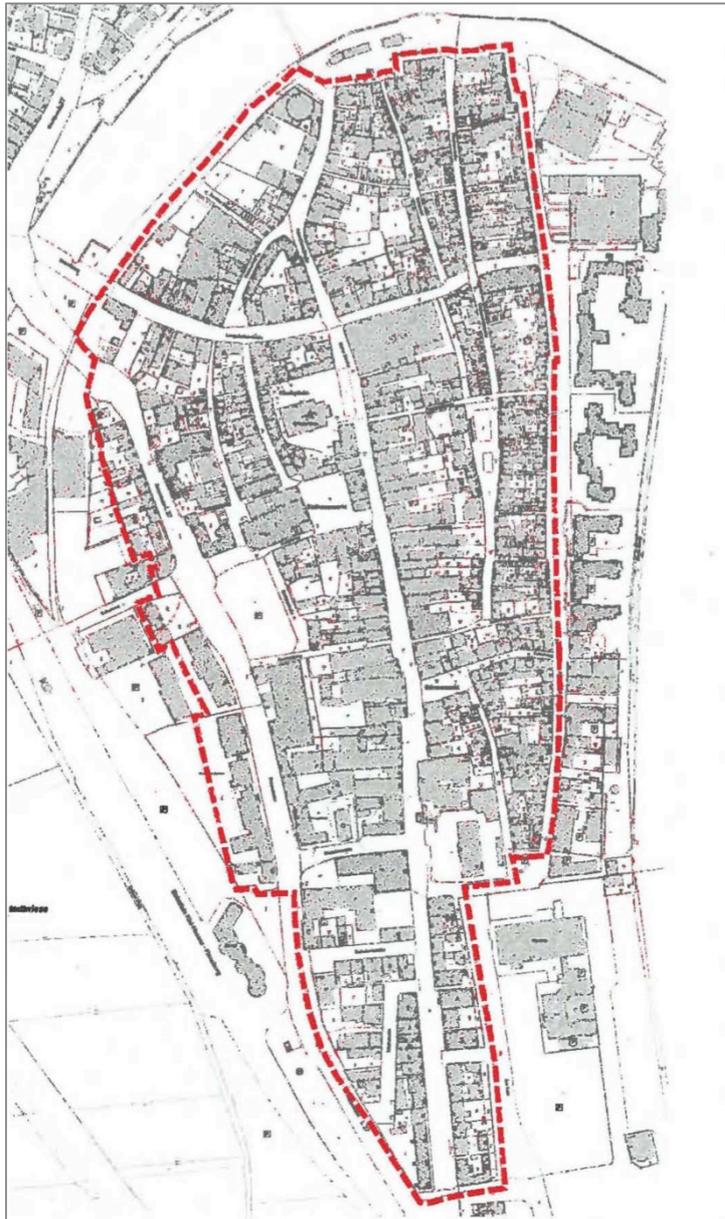


Abb. 3: Geltungsbereich der Ortsgestaltungssatzung

Die Neufassung der Ortsgestaltungssatzung (OGS) ist seit dem 27.07.2016 in Kraft.

Die gestalterischen Vorgaben für die baulichen Anlagen und Anlagen der Außenwerbung innerhalb des Geltungsbereiches der OGS sollen über die Satzung als alleiniges Planwerk geregelt werden.

Parallel zur Ortsgestaltungssatzung wurde am 15.12.2015 die Aufstellung einer Erhaltungssatzung (§ 172 BauGB) für den gesamten Altstadtbereich beschlossen.

Gemäß § 172 (1) Satz Nr. 1 BauGB in Verbindung mit § 172 (3) BauGB kann die Stadt zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart der Altstadt auf Grund ihrer städtebaulichen Gestalt beschließen, dass der Rückbau, die Änderung, die Nutzungsänderung sowie die Errichtung baulicher Anlagen einer Genehmigung bedürfen.

Mit der geplanten Ortsgestaltungssatzung für die Altstadt und der Erhaltungssatzung möchte die Stadt Eckernförde im Rahmen einer kommunalen Planungshoheit die bauliche Entwicklung in der Altstadt steuern, beeinflussen und das Ortsbild positiv gestalten.

Die Erhaltungssatzung soll dabei ein ergänzendes Instrument zur Ortsgestaltungssatzung darstellen.

Der Geltungsbereich der Ortsgestaltungssatzung sowie der Erhaltungssatzung liegen vollständig im Geltungsbereich des Rahmenplanes.

4.9. Werbeanlagensatzung, 2016

Der Geltungsbereich der Werbeanlagensatzung (2. Änderung der Satzung der Werbeanlagensatzung/ Teilaufhebung vom 18. Juli 2016) umfasst das gesamte Stadtgebiet und ist in die Teilflächen A-E unterteilt. Die Teilflächen weisen unterschiedliche Regelungsdichten auf.

Die Gestaltung der Werbeanlagen in der Altstadt ist, soweit nicht in Teilbereichen die „weitgehenden“ Vorgaben der OGS oder der B-Plänen greifen, durch die Vorgaben in den Teilflächen B, C und D differenziert geregelt, beispielsweise hinsichtlich der maximalen zulässigen Größe der Werbeanlagen oder der Zulässigkeit von Fremdwerbung.

5. Übergeordnete Zielfestsetzungen der städtebaulichen Rahmenplanung

Die nachfolgenden übergeordneten Zielfestsetzungen betreffen das gesamte Gebiet des städtebaulichen Rahmenplans und leiten sich ab aus der Fortschreibung des Rahmenplanes 2008 und der Teilfortschreibung 2011. Sie haben für die Innenstadt nach wie vor Bestand.

5.1. Städtebauliche Ziele

- **Neugestaltung/ Aufwertung der Stadteingänge**

Die Eingänge zur Altstadt sind im Bestand z.T. nicht klar erkennbar. Der Auftakt zur Altstadt soll eindeutig gestaltet bzw. baulich gefasst werden. Mit der geplanten Umgestaltung des Steindamms zu einem attraktiven öffentlichen Platz, kann die historische Eingangssituation wieder neu belebt bzw. erlebbar gemacht werden.

- **Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen der Altstadt und dem Strand, dem Hafen und dem Noor**

Die Lage der Stadt direkt am Ostseestrand, Hafen und Noor ist ein wichtiges touristisches Potenzial und prägend für die hohe Lebensqualität in Eckernförde. Aufgrund früherer Baumaßnahmen ist diese Lagegunst derzeit kaum wahrnehmbar, da der direkte Strand- und Wasserzugang in der Verlängerung vorhandener Straßenachsen in weiten Teilen durch Gebäude verstellt ist. Die Erlebbarkeit des Wassers durch die Verbesserung von Blickbeziehungen ist daher wieder herzustellen.

- **Verbesserung der Wegebeziehungen und Schaffung straßenunabhängiger Wege zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Landschaftsräumen**

Um die Naherholungsmöglichkeiten zu verbessern und das touristische Potenzial der Lage der Stadt zwischen Ostsee und Noor besser ausschöpfen zu können, sollen die angrenzenden Landschaftsräume (Ostseestrand, Noorufer) besser an die Stadt angebunden werden.

Dafür sollen zum einen die Wegeverbindungen durch die Innenstadt in Richtung Strand aufgewertet und zum anderen der Ausbau des Radwegenetzes voran getrieben werden. Dies beinhaltet u.a. den Ausbau der Radwegeverbindung von Kappeln in Richtung Innenstadt sowie den Ausbau der Radwegeverbindung entlang der Bahntrasse (inkl. Brückenbau), um die straßenunabhängige Führung der Fußgänger- und Radfahrerströme zu optimieren sowie die Erreichbarkeit der geplanten öffentlichen Flächen (Wasserfläche mit Grünanlage, Platzflächen) im Sanierungsgebiet "Nooröffnung" für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.

- **Verkehrsentlastung/-beruhigung**

Die innenstadtnahe Reeperbahn ist vom Verkehr zu entlasten und der innerstädtische Durchgangsverkehr auf die Bundesstraße zu verlegen, die durch den Ausbau die entsprechenden Verkehrsmengen aufnehmen kann.

- **Erhalt/Aufwertung des Stadtbilds durch Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden**

Die Altstadt ist in Ihrer historischen Struktur weitgehend gut erhalten. Auch die über die eigentliche Altstadt hinausgehenden Bereiche der Innenstadt sind von historischen Gebäuden geprägt. Zum Erhalt dieses attraktiven Stadtbilds sind Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden zur Behebung von baulichen

Mängeln (an sichtbaren Gebäudeteilen wie Fassade, Fenster, Dacheindeckung etc.), die mit dem teilweise hohen Gebäudealter einhergehen sowie zur Behebung gestalterischer Mängel (ortsuntypische Materialien etc.), die das Stadtbild negativ beeinflussen können, notwendig.

Plan: Zielplan Städtebau

5.2. Grün- und freiraumplanerische Ziele

• Erhalt und Herausarbeitung der Freiraumstrukturen in der Innenstadt

Historische Grünstrukturen wie Baumalleen (beispielsweise Linden am Jungfernstieg) sollen als Gestaltungsmittel wieder aufgenommen werden. Eine unregelmäßige Baumanordnung soll im Bereich der Kieler Straße, des Pferdemarkts, des Marktplatzes und des Gänsemarktes sowie für die Parkplätze an der Bahn verwendet werden. Im Unterschied dazu können regelmäßig angeordnete Bäume die Gartenstraße und die Reeperbahn markieren.

Die einzelnen Freiraumtypen (Baumstrukturen, Grünflächen, Freiraumverbindungen) leben v.a. von ihren Kontrasten, z.B. dem Kontrast zwischen der Weite der Eckernförder Bucht und der Enge der historischen Altstadt sowie dem Kontrast zwischen den grünen Ufern in Borby oder am Noor zur steinernen Kante der Hafensperrmauer.

Ziel ist es, die öffentlichen Räume, die das Gesicht der Stadt Eckernförde wesentlich mitprägen, klar und ruhig zu gestalten, um die Besonderheiten des Städtebaus und der umgebenden landschaftlichen Situation wirken zu lassen.

Dazu soll ein abgestimmtes Beleuchtungskonzept für Altstadt, Hafen- und Strandpromenade umgesetzt werden. Dadurch können besonders wichtige Gebäude und Raumsituationen entsprechend ihrer Bedeutung herausgearbeitet werden. Unter Beachtung der Leitziele des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Eckernförde (2015) soll dabei der Einsatz einer energieeffizienten Beleuchtung erfolgen. Ein weiterer wesentlicher Baustein ist die Erarbeitung eines Möblierungskonzeptes. Hier soll die Ausstattung mit Sitzmöbeln, Leuchten, Abfallbehältern, Leitsystem/ Beschilderung nach einem sinnvoll abgestimmten Gesamtkonzept nach und nach umgesetzt werden.

Dies soll die angestrebte klare Hierarchiebildung der Straßenräume mit Hilfe von unterschiedlich angeordneten Bäumen und Baumarten (Blatt und Wuchsform) sowie der Querschnitte, Belagsmaterialien und des Mobiliars stützen. Die Eingänge/ Einfahrten zur Innenstadt sollen gestalterisch deutlich herausgearbeitet werden (z. B. Verwendung von Heckenstrukturen und großkronigen Bäumen, besondere Beleuchtung).

Die Charaktere der unterschiedlichen Grünräume sollen eindeutig herausgearbeitet werden:

- Geschlossene Grünräume dienen dem Rückzug (Windschutz) und geschütztem Raumerlebnis (Kurpark, Lesegarten an der alten Bauschule)
- Der grüne Rücken entlang der Promenade mit dem weiten Blick auf die See ist zu stärken.
- Die Neuanlage einer öffentlichen Grünfläche (intensiv gestaltet zwischen Reeperbahn und Bahntrasse sowie extensive/ naturnahe Grünfläche auf Kleingartenflächen) ergänzt das Freiraumangebot im Norden der Innenstadt, wo es bisher ein Defizit gibt.
- Das Ende des Hafenbeckens mit dem Steindamm sollte bei der weiteren Gestaltung herausgearbeitet werden.

Plan: Zielplan Grün und Wasser

5.3. Verkehrliche Ziele

Für die Verkehrsplanung der gesamten Innenstadt behalten die Aussagen des ISEK Eckernförde weiterhin ihre Gültigkeit. Diese decken sich mit dem beschlossenen Verkehrskonzept Innenstadt von 2004 sowie der Flächenhaften Verkehrsuntersuchung aus dem Jahr 2014 und werden im Folgenden zusammengefasst.

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/ B 203 genutzt. Mit dem Ausbau der Bundesstraße zwischen Lornsenplatz und der Kaserne Carlshöhe von zwei auf vier Spuren wurde eine Entlastung der Reeperbahn erzielt. Diese Entlastung soll durch den Ausbau des Straßenzuges Gaethjestråße/ Noorstraße als Hauptverkehrsrichtung zur Bundesstraße begünstigt werden. Die Reeperbahn soll zur 30 km/h Straße zurückgebaut 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/ Ottestråße sollen einen Verkehrsring um die Altstadt bilden. Weiterhin sind Einbahnstraßenregelungen und die Gestaltung der zentralen Straßen als Mischflächen geplant.

Konkret sollen innerhalb des Sanierungsgebietes „Nooröffnung“ durch die Verlagerung der Verkehre der Innenstadt auf die B 76 die Verkehrszunahmen auf der Noorstraße kompensiert werden, wodurch eine Entschärfung der Konflikte an den Knotenpunkten Gaethjestråße/ Steindamm möglich wird. Die Knotenpunkte und Teilstrecken der Straßen sollen entsprechend umgebaut werden. Zudem sollen der Steindamm als Platzfläche ausgebaut und verkehrsberuhigt (20km/h) sowie der nördliche Teil der Reeperbahn zurückgebaut und ebenfalls verkehrsberuhigt werden, um auf den ausgebauten Steindamm umgelenkt werden.

Ferner ist zur Optimierung der straßenunabhängigen Führung der Fußgänger- und Radfahrerströme aus nördlicher Richtung in die Innenstadt (neben der Verbindung über den Mühlenberg) eine zusätzliche Verbindung geplant. Diese öffentliche Fuß- und Radwegeverbindungen sollen von der Straße Pferdemarkt ausgehend, östlich der Bahnstrecke auf der ehemaligen Kleinbahntrasse von Eckernförde nach Kappeln (und damit auf städtischen Flächen) in Richtung nördliche Innenstadt und entlang der neuen Wasserfläche mit Quermöglichkeiten im Bereich der Noorstraße und des Bahndammes (inkl. dem Bau von zwei Fuß- und Radwegebrücken über die Noorstraße und über die Nooröffnung) verlaufen, um generell die straßenunabhängige Führung der Fußgänger- und Radfahrerströme in die Innenstadt zu optimieren sowie die Erreichbarkeit in das neugeplante Gebiet der „Nooröffnung“ für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.

Durch die erarbeiteten rechtsverbindlichen Bebauungspläne Nr. 65 und 62 Teilbereich I wurde mittlerweile das Planrecht zur Realisierung dieser Ordnungsmaßnahmen geschaffen; die Planungen sollen nun zeitnah realisiert werden.

Für den Bereich des Stadtumbaugebietes „Südliche Innenstadt“ ist für den Straßenabschnitt der Reeperbahn ebenfalls weiterhin eine Verkehrsberuhigung vorgesehen. Bislang liegen keine detaillierteren Planungen vor, da die Umgestaltungen der Straße Reeperbahn und der angrenzenden Straßen Gerichtsstraße und Bahnhofstraße im Zusammenhang mit der konkreten Planung zur Umgestaltung und Aufwertung des gesamten Bahnhofareals erfolgen bzw. ausformuliert werden sollen. Mit der Umgestaltung des Bahnhofareals werden auch weitere innenstadtnahe Parkplätze entstehen, um das innenstadtnahe Angebot an gebüh-

renfreien und bewirtschafteten Parkplätzen zu erhöhen. Ferner wird entlang der Bahntrasse eine zusätzliche Rad- und Fußwegeverbindung geschaffen, um den Radweg um die Innenstadt zu schließen.

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. Am Kakabellenweg sind im Jahr 2015 zusätzlich Parkstände für Wohnmobile errichtet worden. 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 ist 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 am Kurstrand gebührenpflichtig. In Teilbereichen der Innenstadt gibt es die so genannte „Brötchentaste“, welche Kurzparkern ein kostenfreies Parken ermöglicht.

Seit der Fortschreibung 2008 und der Teilfortschreibung 2011 ist mittlerweile zur Konzentration der Stell- und Parkplätze in der Innenstadt das Parkhaus nördlich der Noorstraße errichtet worden.

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

Plan: Zielplan Verkehr

6. Stand der Umsetzung und relevante Veränderungen der Bestandssituation

Seit der Fortschreibung des Rahmenplans im Jahr 2008 sind bereits einige der vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2008 umgesetzt worden, andere befinden sich derzeit noch in der Vorbereitung oder sind begonnen, jedoch noch nicht fertiggestellt worden. Darüber hinaus haben auch Bau- und Modernisierungsmaßnahmen stattgefunden, die nicht durch den Rahmenplan 2008 vorgegeben wurden bzw. nicht mit Mitteln der Städtebauförderung finanziert wurden.

Der aktuelle Stand der Umsetzungen der 2008 formulierten Maßnahmen für die einzelnen Teilbereiche wird im Folgenden zusammengefasst.

HINWEIS: Zum leichteren Verständnis ist die Nummerierung „(Nr.yx)“ entsprechend den vorgeschlagenen Maßnahmenflächen aus dem Plan „Maßnahmenplan Stadtumbaugebiete“ der Fortschreibung 2008 den jeweiligen Teilbereichen vorgestellt.

Eckernförde - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan
Abb. 23: Maßnahmenplan Stadtumbaugebiete

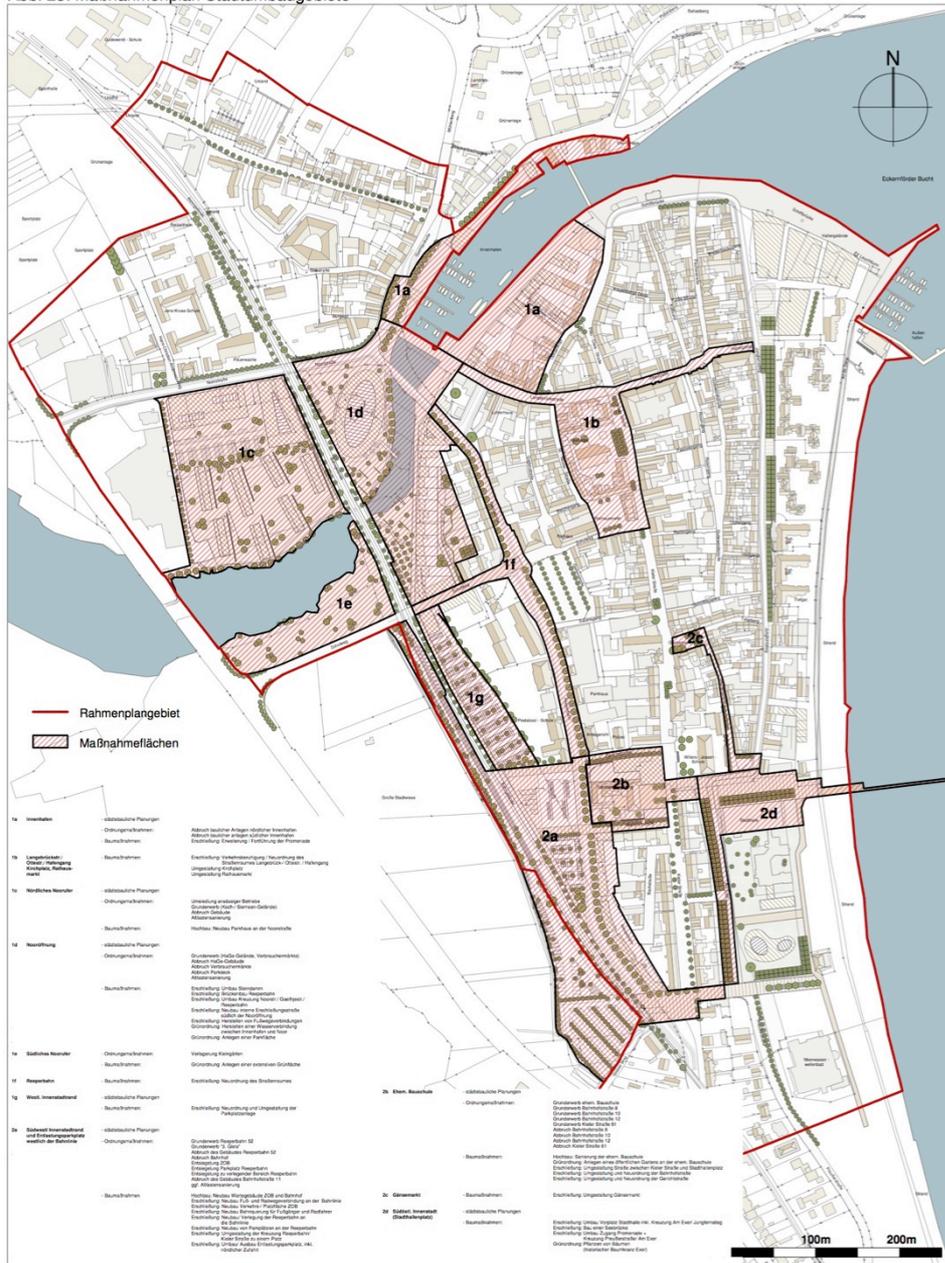
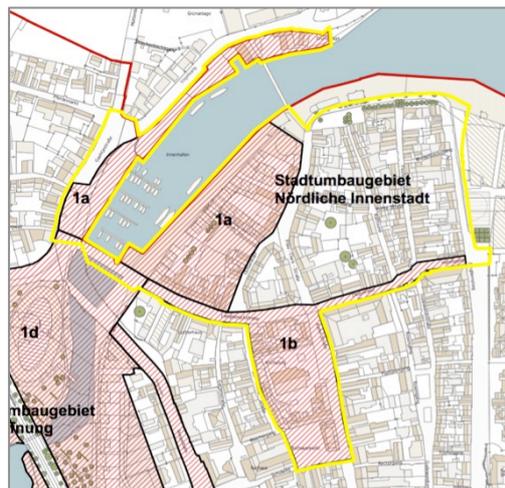


Abb. 4: Maßnahmenplan Stadtumbaugebiete, Fortschreibung 2008

6.1. Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“

Innenhafen

Im Innenhafen sah die Zielsetzung der Fortschreibung des Rahmenplanes 2008 die Fortführung der Hafensperrmauer vom Südufer des Innenhafens über den Steindamm bis zum Nordufer vor. Auf der nördlichen 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 Gaeltjestråße anschließenden Straßen und Wege freigehalten und betont werden. Am Südufer des Innenhafens wurde die Weiterführung der begonnenen Umgestaltung der Hafensperrmauer vorgeschlagen. Darüber hinaus sollen die Raumkanten entlang der Hafensperrmauer geschlossen werden, um die der Promenade zugewandten Gebäuderückseiten mit ihren Hinterhöfen zu schließen und am Hafen eine klare Stadtkante zu schaffen. Die Hafensperrmauer soll dabei Bestandteil der die Innenstadt umfassenden und auch in Richtung Noor weiterführenden Fuß- und Fahrradwegeverbindung werden.



Ordnungsmaßnahmen zur Erweiterung und Fortführung der Promenade am Südufer (1a) des Innenhafens haben bis zum Jahr 2009 stattgefunden und sind abgeschlossen.

Die Weiterführung der Promenade auf der nördlichen Hafenseite (1a) ist bisher nicht erfolgt. Aufgrund des Bürgerentscheids im Februar 2017 soll auf eine wasserseitige Entwicklung zusätzlicher Baukörper entlang der Gaeltjestråße verzichtet werden.

Ferner ist der Abbruch baulicher Anlagen am südlichen Innenhafen (1a) bisher noch nicht erfolgt.

Abb. 5: Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“

Langebrückstraße/ Ottestråße/ Hafengang und Reeperbahn und Kirchplatz, Rathausmarkt

Die Stadt Eckernförde beabsichtigte 2008 die begonnene Verkehrsberuhigung der Innenstadt weiter fortzusetzen. Dabei sollen die Hauptverkehrsstraßen als Zubringer zur Innenstadt an der Preußerstråße/ Am Exer bzw. an der Reeperbahn enden. Im Rahmen der Fortsetzung der Verkehrsberuhigung der Innenstadt ist die Neuordnung der Stråßenräume der Frau-Clara-Stråße, Schiffbrücke, Langebrückstråße, Hafengang und Ottestråße bereits realisiert worden (1b), so dass sich die Attraktivität der Innenstadt deutlich erhöht hat. Die Änderungen der Erschließungsstraßen Reeperbahn (1f), Preußerstråße, Am Exer (2d) sowie eine Umgestaltung des Rathausmarktes und des Kirchenvorplatzes haben bislang noch nicht stattgefunden.

Im Ergebnis haben die bisher im Rahmen der Stadtumbaumaßnahme durchgeführten Ordnungsmaßnahmen maßgeblich zum Erreichen der Entwicklungsziele beigetragen. Die gewünschte Attraktivierung der Innenstadt sowohl in touristischer Hinsicht, als auch für die Einzelhandelsfunktion und als Wohnstandort ist eingetreten. Die positive touristische Entwicklung der Stadt und auch die Nachfrage nach Wohnraum in der Innenstadt (die sich in den gestiegenen Bodenwerten widerspiegelt) belegen dies.

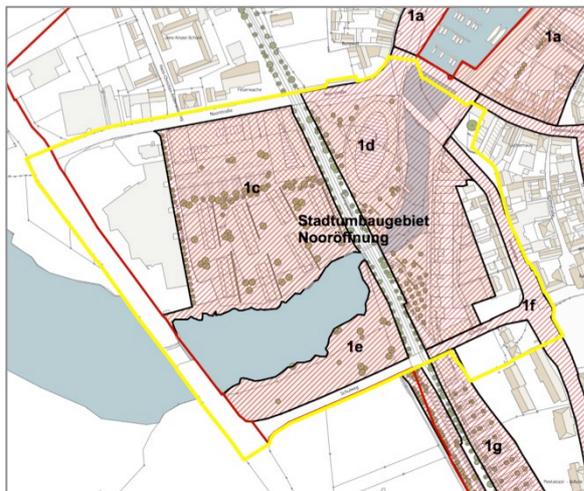
6.2. Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“

Die Stadt Eckernförde beabsichtigt die 1928 zugeschüttete Wasserverbindung zwischen Hafen und Windebyer Noor wiederherzustellen. Mit der „neuen“ Nooröffnung soll eine funktionsfähige, stadträumlich wirksame und landschaftlich attraktive neue Verbindung zwischen der Förde und dem „Windebyer Noor“, dem westlich des Hafens liegenden Binnensee, ge-

schaffen werden. So sollen entlang der neuen Uferzonen hochwertige Bauflächen in Kombination mit renaturierten Landschaftsflächen und neuen Wegeverbindungen zum Noor entstehen. Zu den städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklungszielen für das Planungsgebiet der Nooröffnung gehören insbesondere die Wiederherstellung der Verbindung von Noor und Ostsee aus den historischen Bezügen, die Ansiedlung von Freizeit- und hafentouristischen Einrichtungen, die Umgestaltung der öffentlichen Räume, Straßen und Plätze einschließlich einer Fortführung der Hafenpromenade des Binnenhafens vom Südufer des Hafens über den Steindamm.

Für die Flächen westlich der Bahn war im Bereich nördlich der Norderhake die Verlagerung der Gewerbebetriebe sowie die Umnutzung zu einem Wohn- bzw. Mischgebiet geplant.

Zur Realisierung entsprechender Maßnahmen (1c bis 1e) wurden auf Grundlage der Fortschreibung des Rahmenplanes die Flächen als Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ festgelegt.



Maßnahmen der Vorbereitung :

2010 wurde ein zweistufiger städtebaulicher Wettbewerb für den Bereich Binnenhafen/Nooröffnung durchgeführt (siehe Kap. 10.2 Städtebauliches Entwicklungskonzept „Nooröffnung“), aus dem als Ergebnis das städtebauliche Entwicklungskonzept hervorging. Veränderte Rahmenbedingungen (insbesondere eine Aktualisierung der Verkehrsplanung) führten zu einer Fortschreibung des Konzeptes im Jahr 2011.

Im Jahr 2012 wurden vorbereitende Untersuchungen gem. BauGB für die Flächen durchgeführt (siehe Kap. 10.2 Städtebauliches Entwicklungskonzept „Nooröffnung“), In diesem Rahmen wurde das Untersuchungsgebiet gegenüber dem Umgriff des Stadtumbaugebiets verkleinert um das Areal westlich der Bahnlinie (nördliches Noorufer – 1c und 1e).

Es hatte sich gezeigt, dass finanzielle Mittel zur Neugestaltung des gesamten Gebietes nicht ausreichend zur Verfügung stehen und sich der organisatorische Aufwand mittelfristig nicht bewältigen lässt. Des Weiteren fehlte die Bereitschaft zur Mitwirkung der Beteiligten in diesem Gebiet. Somit fehlten wesentliche Voraussetzungen zur Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen mit dem Instrumentarium des umfassenden Sanierungsverfahrens.

Da sich ferner die Neugestaltung (teilweiser Rückbau und Verkehrsberuhigung) der Reeperbahn als notwendige Maßnahme herausgestellt hat, erfolgte die Festlegung des Sanierungsgebietes über die östliche Grenze des Untersuchungsgebietes und damit des Stadtumbaugebiets hinaus, so dass beide Straßenseiten der Reeperbahn im Gebietsumgriff liegen.



Das Sanierungsgebiet wurde daraufhin für eine Fläche von 6,78 ha östlich der Bahnlinie förmlich festgelegt.

Für den Bereich nördlich der Noorstraße wurde der B-Plan Nr. 65 "Noorstraße - Burgwall" aufgestellt und die 16. Flächennutzungsplanänderung durchgeführt. Beide sind seit dem Frühling 2015 rechtsverbindlich.

Für den Bereich zwischen dem Binnenhafen und dem Windebyer Noor wurden ferner der B-Plan 62 Teilbereich I „Reeperbahn - Noorstraße - Schulweg“, zugleich 4. Änderung des

Abb. 7: Sanierungsgebiet „Nooröffnung“

Bebauungsplanes Nr. 4 „Innenstadt“ und die 14. Änderung des FNP im Juli bzw. Mai 2017 beschlossen.

Für den Bereich östlich der geplanten Nooröffnung und westlich der Reeperbahn soll nun der Bebauungsplan Nr. 62 Teilbereich II "Reeperbahn - Noorstraße - Schulweg", zugleich 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Innenstadt“ aufgestellt und die 17. Änderung des FNP durchgeführt werden.

Maßnahmen der Durchführung:

Folgende Ordnungsmaßnahmen haben bereits stattgefunden oder sind in der Durchführung:

- Erwerb von Grundstücken: Grunderwerb HaGe, Grunderwerb Reeperbahn 24, Grunderwerb der Flächen Siemens (Markant, Parkplatzanlage), Grunderwerb der Flächen Aldi und ehemaliger Getränkemarkt, Grunderwerb der ehemaligen Kleinbahntrasse
- Freilegung von Grundstücken: Abbruch HaGe, Abbruch Markant, Abbruch Reeperbahn 24, Abbruch Parkdeck, Abbruch Aldi
- Neubau des Parkhauses nördlich der Noorstraße

Weitere Erschließungs- oder Baumaßnahmen wurden im Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ bisher nicht durchgeführt bzw. abgeschlossen. Das Parkhaus wurde im Sommer 2017 fertiggestellt.

Die bereits durchgeführten, begonnenen und geplanten Maßnahmen beziehen sich auf das festgesetzte Sanierungsgebiet. Im Bereich des Stadtumbaugebiets westlich der Bahn sind keine Maßnahmen im Rahmen der Stadtumbaumaßnahmen geplant.

6.3. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“

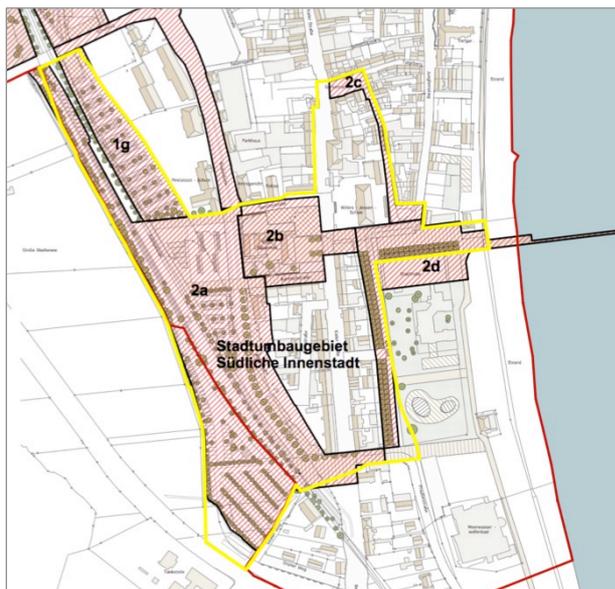


Abb. 8: Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“

Reeperbahn und westlicher Innenstadtrand

Die in der Fortschreibung des Rahmenplans 2008 vorgeschlagene Neuordnung und Umgestaltung der P+R Parkplatzanlage sowie die Verlegung der Reeperbahn und die damit mögliche Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und des Omnibusbahnhofes inklusive Schaffung einer Fuß- und Radwegeverbindung entlang der Bahnlinie, durch die ein Rundweg um die Innenstadt geschlossen werden könnte, haben bislang nicht stattgefunden (1g +2a).

Wie im vorigen bereits dargestellt, besteht für diesen Bereich, u.a. aufgrund der evtl. Möglichkeit der Umnutzung der Flächen des Bahnhofsgebäudes, der politische Wille einer weitgehenden Neuordnung der Flächen inkl. privater Neubebauung.

Ehemalige Bauschule

Neben der bislang noch nicht durchgeführten Umgestaltung der Reeperbahn, sind auch die Ordnungs- und Baumaßnahmen (Grünordnung und Erschließung) zur Freistellung der ehemaligen Bauschule (2b), um seinen denkmalpflegerischen Wert stärker zu betonen, nicht erfolgt. Die Sanierung des Gebäudes hat bereits stattgefunden - heute hat hier u.a. der deutsch-chinesische Baltic Sea International Campus seinen Sitz - und die Umgestaltung und Neuordnung der Gerichtstraße ist im Jahr 2011 erfolgt. Die Umgestaltung der öffentli-

chen Freiflächen im Umfeld der alten Bauschule sollte im Zusammenhang mit der Durchwegung Bahnhof - Strand und der geplanten Gestaltung des Fördeplatzes erfolgen.

Gänsemarkt

Ebenfalls noch nicht erfolgt ist die Erschließungsmaßnahme zur Umgestaltung des Gänsemarkts (2c).

Südöstliche Innenstadt (Exer, Stadthallenplatz)

Im Bereich Exer (2d) wurde in der Fortschreibung des Rahmenplans 2008 eine Verbesserung der Ost-West-Wegebeziehung zwischen Strand und Bahnhof durch den Bau einer Seebrücke vorgeschlagen. Ferner wurde, zur Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten (vorrangig tourist. Nutzung) in unmittelbarer Strandnähe, empfohlen, die Parkplätze am Exer in einer Tiefgarage unterzubringen. Ferner sollte in diesem Bereich als Grünordnungsmaßnahme 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. All die dafür notwendigen Ordnungs- und Bau-, Erschließungs- und Grünordnungsmaßnahmen sind bislang nicht durchgeführt worden.

Im Vergleich zur Fortschreibung des Rahmenplans 2008 hat sich durch die Aufgabe der Willers-Jessen-Schule als Bildungseinrichtung im Jahr 2013 eine bedeutsame Veränderung in der Bestandssituation ergeben. Seit dem Funktionsverlust steht das historische, denkmalgeschützte Gebäudeensemble an einer präsenten Stelle in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und damit an einem wichtigen Stadteingang leer. Dieser städtebauliche Missstand sollte durch eine Umnutzung der Gebäude beseitigt werden. Hierbei sollten die Freiflächen des Grundstücks qualitativ in die öffentlichen Flächen integriert werden.

Im Ergebnis sind im Stadtumbaugebiet „südliche Innenstadt“ weiterhin wie in der Fortschreibung des Rahmenplans festgehalten städtebauliche Missstände vorhanden.

7. Aktualisierung von Gebietsfestsetzungen

7.1. Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“

Es wird empfohlen, das Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“ aufzuheben, da die Ordnungsmaßnahmen zur Erweiterung und Fortführung der Promenade am Südufer des Innenhafens abgeschlossen sind und aufgrund des Bürgerentscheids im Februar 2017 auf eine wasserseitige Entwicklung zusätzlicher Baukörper entlang der Gaehthjestråße verzichtet werden soll. Darüber hinaus wurde die Neuordnung der Straßenräume im Rahmen der Fortsetzung der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt bereits realisiert.

Die übrigen vorgesehenen Maßnahmen sind private Maßnahmen, welche nicht im Rahmen der geförderten Stadtumbaumaßnahme zu realisieren sind.

Eine Ausweisung als Stadtumbaugebiet ist somit nicht weiter erforderlich, es wird die Aufhebung des Gebiets empfohlen.

Es erfolgt dementsprechend im Zuge dieser Teilfortschreibung des Rahmenplans keine vertiefende Betrachtung des Teilgebiets mehr.

7.2. Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ und Sanierungsgebiet „Nooröffnung“

Die geplanten Ordnungs- und Baumaßnahmen zwischen Schulweg und Noorstraße sowie zwischen Bahnlinie und Reeperbahn zur Entwicklung der „Nooröffnung“ liegen sämtlich im Umgriff des Sanierungsgebiets „Nooröffnung“ erfasst.

Für die nicht in das Sanierungsgebiet einbezogenen Flächen des Stadtumbaugebiets westlich der Bahn bestehen wie im Vorigen dargestellt mittelfristig keine Umsetzungschancen und auch keine finanziellen Mittel. Die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2008 für den Teilbereich westlich der Bahnlinie bleiben daher zwar als langfristige Planungsziele der Stadt Eckernförde bestehen, werden aber nicht weiter im Rahmen der Stadtumbaumaßnahmen verfolgt.

Aus diesem Grund wird empfohlen das Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ aufzuheben. Im Zuge dieser Teilfortschreibung des Rahmenplans wird das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ vertiefend betrachtet.

7.3. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“

Im Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“ sind noch keine Maßnahmen im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme umgesetzt worden. Es bestehen weiterhin städtebauliche Missstände. Es wird deshalb empfohlen, das Stadtumbaugebiet mit seiner bestehenden Abgrenzung aufrecht zu erhalten.

Eine weitere Betrachtung des Teilgebiets erfolgt im Rahmen dieser Teilfortschreibung.

8. Handlungs- und Nutzungsschwerpunkte

Im Rahmen der Fortschreibung des Rahmenplans 2008 wurden anhand von Analysen sowie auf Grundlage der Diskussionen und Ergebnisse aus Lenkungs- und Projektgruppensitzungen Handlungs- und Nutzungsschwerpunkte für das Plangebiet festgelegt. Diese wurden im Rahmen der vorliegenden Teilfortschreibung überprüft und angepasst. Die unterschiedlichen Schwerpunktbereiche mit ihren aktualisierten Zielen sind nachfolgend aufgelistet:

- **Naherholung, Freizeit, Wohnen und Tourismus zwischen Noorstraße und Schulweg**

Dieser Schwerpunktbereich wird westlich durch die B 76 und östlich durch den Innenhafen begrenzt. Mit der Beschlussfassung des Bebauungsplanes Nr. 62 Teilbereich und der 14. FNP-Änderung durch die Ratsversammlung wurden die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen, die ursprünglich an dieser Stelle vorhandene Wasserverbindung zwischen dem Noor und dem Innenhafen wieder zu öffnen. Die gestalteten Uferflächen sollen dabei der Naherholung dienen. Darüber hinaus können nun die baulichen Maßnahmen umgesetzt werden, um den Bereich durch freizeitorientierte und touristische Nutzungen aufzuwerten und das Angebot Eckernfördes z.B. durch Indoor und Outdoor, Freizeit- und Trendsportnutzungen zu ergänzen. Durch die Rechtsverbindlichkeit kann nun an dieser Stelle ein Café oder auch ein Stadt- und Touristeninformationszentrum als Ausgangspunkt für die Erkundung der Stadt und der Region um Eckernförde angesiedelt werden.

Neben der freizeitorientierten Nutzung in diesem Bereich soll entlang der Wasserfläche eine innenstadtnahe wohn- und gewerbliche Nutzung entwickelt werden.

- **Nahversorgung, Freizeit, Verkehr, Parken am westlichen Innenstadtrand**

Entlang der Bahnlinie soll eine Aufwertung des ZOB und des Bahnhofs erfolgen. Darüber hinaus sollen weitere attraktive Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Freizeit, Wohnen untergebracht werden, um eine stärkere Anbindung des Bahnhofareals an die Innenstadt zu bewirken und die Stadteingangssituation aufzuwerten. Ferner sollen in diesem Bereich weitere innenstadtnahe Parkplätze entstehen.

- **Kultur, Bildung und Tourismus zwischen der ehemaligen Bauschule, Willers-Jessen-Schule und der Stadthalle**

Für diesen Bereich wird die Schaffung einer Kultur-, Bildungs- und Tourismusachse vorgeschlagen. Dazu soll das leerstehende Gebäude der Willers-Jessen-Schule möglichst im Sinne einer touristisch-freizeitorientierten Nutzung umgenutzt und die vorhandenen Einrichtungen (Bibliothek, Stadthalle) sowie der Bereich der ehemaligen Bauschule könnten um weitere kulturelle, tourismusorientierte, gewerbliche Nutzungen und Dienstleistungen ergänzt werden.

- **Südlicher Innenstadtrand**

Im Bereich des Exers und des Schwimmbades wird die Stärkung der touristischen Funktionen vorgeschlagen. Dementsprechend sollen die Freiflächen, Wegeverbindungen und die vorhandenen Einrichtungen (vorrangig Wellness- und Gesundheitseinrichtungen) gestaltet und angepasst werden.

Plan: Entwicklungsschwerpunkte

9. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Aus den vorgenannten Zielsetzungen und den Ergebnissen der Überprüfung von Umsetzungsstand, Bestandsveränderungen und Rahmenbedingungen wird aufbauend auf dem Gestaltungsplan der Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans 2008 ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für das Rahmenplangebiet erarbeitet.

Dieses wird nachfolgend für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ vertieft und für das Stadtbaugebiet „Südliche Innenstadt“ näher ausgeführt.

Plan: integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

10. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“

10.1. Zielsetzungen

Aus den vorgenannten gesamtstädtischen Konzepten und Gutachten lassen sich folgende übergeordnete Ziele für das Teilgebiet (Sanierungsgebiet) „Nooröffnung“ ableiten:

- Wiederöffnung der Wasserverbindung und Herstellung einer Parkanlage zwischen dem Innenhafen und dem Noor
- Verbesserung der Sichtbeziehungen zwischen dem Hafen und dem Noor
- Weiterentwicklung der Hafensperrmauer um den Binnenhafen
- Standortgerechte Nutzung hochwertiger Flächen/ Revitalisierung von Flächen (Generierung von Bauflächen am Noor)
- Erschließung von Flächen für Naherholung und Tourismus
- Erschließung von Potenzialflächen für eine gemischte Bebauung mit Wohnen und Gewerbe
- Stärkung des Rad- und Fußgängerverkehrs
- Neugestaltung/ Aufwertung der Stadteingänge
- Räumliche Fassung der Noorstraße
- Verkehrsberuhigung Reeperbahn und Steindamm
- Aufwertung des Stadtbilds durch Modernisierung bzw. Instandsetzung von Gebäuden

10.2. Städtebauliches Entwicklungskonzept „Nooröffnung“

Für die Umgestaltung des Bereichs Binnenhafen/Nooröffnung (Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ und Bereich nördlicher Binnenhafen/Gaehthjestråse) ist im Jahr 2010 ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt worden. Das daraus als Siegerentwurf hervorgegangene städtebauliche Konzept und die damit sinngemäß einhergehende Teilfortschreibung des Rahmenplanes bildet den Rahmen der städtebaulichen Entwicklungen im betreffenden Stadtbereich.

Ferner wurden im Herbst 2012 vorbereitende Untersuchungen (VU) gemäß § 141 BauGB für das Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ durchgeführt. Sie dienten der Gewinnung von Beurteilungsgrundlagen zur Notwendigkeit der Sanierung für dieses Gebiet. Dazu wurden die städtebaulichen und funktionalen Missstände im Untersuchungsgebiet herausgestellt. Auf dieser Grundlage wurden Maßnahmen beschrieben, die zur Beseitigung dieser Missstände herangezogen werden können und die Grundlage der städtebaulichen Neuordnung bilden. Eine Umnutzung des Gebietes im Zusammenhang mit einer Öffnung des Noorkanals und die Erstellung eines neuen Verkehrskonzeptes stellen das elementare Ziel der Stadt für diesen Bereich dar. Zur Erreichung der städtebaulichen Entwicklungsziele sind Rückbau-, Umgestaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen erforderlich. Damit die angestrebte Neuordnung erreicht werden kann, waren zudem der Ankauf von Flächen und eine Neuordnung notwendig. Infolge der Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen wurde das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ festgelegt, in dessen Gebietsumgriff die vorgesehenen Maßnahmen liegen.

Alle notwendigen Maßnahmen (Rückbau-, Umgestaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen) gemäß der vorbereitenden Untersuchungen wurden in einer Kosten- und Finanzierungsübersicht noch einmal dargestellt und werden übersichtshalber hier noch einmal zusammenfassend aufgeführt:

- Beseitigung der Baulichkeiten im geplanten Bereich der Nooröffnung zur Realisierung der Wasserfläche zwischen dem Windebyer Noor und dem Binnenhafen
- Verlagerung des dort ansässigen Discounters
- Verlagerung des Lebensmitteleinzelhändler vom derzeitigen Standort an den neuen Verlauf der Reeperbahn, um so eine Fassung des Straßenraumes zu schaffen
- Neudefinition der künftigen Straßenführung der Reeperbahn ab der Kreuzung mit der Langebrückstraße
- Herstellung einer Verbindung zum Steindamm, über den der Verkehr in Zukunft fließen soll
- Neugestaltung des Steindamms als zentrales Bindeglied sowohl zwischen der Innenstadt und Borby, als auch zwischen den Wasserflächen
- Heranführung der integrierten Platzfläche über die Noortreppen an die Wasserfläche, so dass der Naturraum erreichbar und die Wasserlage erlebbar wird
- Neubau der Parkpalette an der Noorstraße (gegenüber vom heutigen Standort)
- Umsäumung der Wasserfläche der Nooröffnung von einem Grünzug, der durch Rad- und Fußwege erschlossen wird
- Entstehung der östlichen Stadtkante an der Nooröffnung entlang der ehemaligen Kreisbahntrasse (Wiederaufnahme alter Strukturen der Stadtentwicklung)
- Neuordnung des östlichen Bereich der Gaehtjestaße und des Vogelsang (neue Bauflächen mit einer vorgelagerten Promenade) führt zu Fassung des Binnenhafens durch neue Stadtkante

Im Zuge der Sanierungsmaßnahme wurden bereits mehrere für die Nooröffnung notwendige Maßnahmen umgesetzt; hierzu gehören insbesondere die notwendigen Grunderwerbe und Freilegungsmaßnahmen.

Im Sommer 2017 wurde das Parkhaus nördlich der Noorstraße fertiggestellt. Hierfür wurde ein eigener Fassadenwettbewerb durchgeführt, dessen Siegerentwurf umgesetzt wurde. Das Parkhaus ist damit der erste Hochbau im Zuge der Nooröffnung und konzentriert neben Besucherstellplätzen auch vermietete Stellplätze für Anwohner und Beschäftigte der benachbarten Quartiere. Die nächsten Schritte sind der Rückbau des Aldi-Marktes und der bestehenden Parkpalette. Ziel ist es, die 0,7 Hektar große Wasserfläche 2019 anzulegen.

Anschließend können an den Ufern in den folgenden Jahren eine Bebauung mit Mischflächen (vorrangig Wohnen), Straßen und Wege angelegt und der Uferbereich als öffentliche Parkanlage am Wasser neu gestaltet werden. Die Ufer sollen öffentlich zugänglich sein und Spiel- und Aktivitätsmöglichkeiten für Groß und Klein berücksichtigen sowie durch Großgrün in der Weiterführung des Borbyer Ufers betont werden.

Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen ist eine Aktualisierung der städtebaulichen Planung für das Sanierungsgebiet notwendig.

Zum einen besteht keine Interesse von Lebensmittel-Nahversorgern mehr, sich im Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ anzusiedeln. Da zudem das Einzelhandelsgutachten den Standort Bahnhof als Präferenzstandort für zukünftige Einzelhandelsentwicklung (insbesondere im großflächigen Lebensmitteleinzelhandel) identifiziert, und des Weiteren das Wohnungsmarktkonzept die neugeordneten Flächen im Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ als wesentliche innerstädtische Potenzialfläche für Wohnnutzung sieht, erfolgt hier eine Umplanung für die im Konzept von 2011 für Einzelhandel vorgesehenen Flächen.

Da zwischenzeitlich auch das Grundstück Reeperbahn 24 erworben werden konnte, kann dieses mit in die Überplanung einbezogen werden.

Zum anderen hat die weitere Planung der Verkehrsanlagen und Wasserbauwerke sowie der Freianlagen im Gebiet kleinteilige Änderungen in der Straßenführung und dem Zuschnitt der Wasserfläche sowie eine Konkretisierung der Freianlagen ergeben, welche in der Überarbeitung des Konzepts berücksichtigt werden.

Die Aktualisierung des städtebaulichen Konzepts als Vertiefung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ ist nachfolgend dargestellt.



Abb. 9: Vertiefung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“

Ein wesentlicher Unterschied des aktuellen Planungsstandes im Vergleich zur Fortschreibung des Rahmenplans von 2008 liegt in der veränderten Verkehrsführung im Bereich des Steindamms. Hier soll in der überarbeiteten Fassung durch eine Verschwenkung die Verbindung der Reeperbahn zum Steindamm neu konzipiert und leistungsfähiger werden. Die Ver-

bindungsstraße zwischen Reeperbahn und Langebrückstraße soll zudem durch Neubauten wieder geschlossen und damit in den ursprünglichen Zustand wie vor 1972 versetzt werden. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Reeperbahn zur Verkehrsberuhigung soll auch die Umgestaltung/ Aufwertung des Schulwegs als attraktiver Eingang in die Innenstadt erfolgen.

Zwischen neuer Nooröffnung und Hafenbecken wird ein Platz geplant, an dem die unterschiedlichen Charaktere des neugestalteten Stadtraums erlebbar werden. Während zum Hafen die harte (denkmalgeschützte) Kaikante herausgearbeitet wird, entsteht zum Noor eine weich geformte Uferterrasse in sonniger Lage. Der Platz wird nördlich durch ein Gebäude an historischer Stelle gefasst, sodass eine geschützte Atmosphäre entstehen kann. In diesem Gebäude kann ein Café, ein Restaurantbetrieb, Souvenirladen etc. untergebracht werden, das für eine Belebung des Platzes sorgt. Durch das Abtreppen der Noorterrasse über mehrere große terrassenartige Flächen bis auf den Wasserspiegel hinab, kann hier das Wasser unmittelbar erlebt werden. Das Westufer der Nooröffnung soll als Ergänzung zur Noorterrasse möglichst naturnah gestaltet werden und die Südseite der Noorstraße straßenbegleitend bebaut und damit räumlich gefasst werden. Aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Hafen, der direkten Lage an den Wasserflächen der Nooröffnung und der angrenzenden Grünflächen eignet sich die Fläche für ergänzende freizeitorientierte Nutzungen (v.a. für kulturelle sowie sportliche Zwecke), wie beispielsweise eine Indoorspielhalle (überdachter, wettergeschützter Spielplatz) oder auch ein Gastronomiebetrieb.

Am Ostufer der Nooröffnung soll hingegen eine neue Stadtkante mit gemischter Bebauung im Verlauf der ehemaligen Gleistrasse zum Hafen entstehen. Der ersten Bebauungsreihe mit Blick auf die Nooröffnung wird ein hoch liegender „Vorgarten“ vorgelagert, um zum öffentlichen Fußweg eine ausreichende Privatheit zu erreichen. Im Blockinneren wird eine zweite Gebäudereihe entstehen. Insgesamt ist ein lebendiges, gemischtes Quartier mit Wohnen und Gewerbe geplant, welches auch die Umsetzung von gefördertem Wohnungsbau enthalten soll. Seit der Wettbewerbsplanung haben sich die Zielvorstellungen der Stadt zur Wohnungsentwicklung, auch aufgrund des Wohnraumversorgungskonzeptes von 2013, geändert. Ziel ist es, im neuen Quartier unterschiedliche Wohnungstypen vorzuhalten und so Einwohner in der Innenstadt zu halten, die sonst aufgrund gehobener Mietpreise in Umlandgemeinden ziehen bzw. generell abwandern würden. Um der sozialen Segregation entgegenzuwirken, hat die Politik entsprechend der Empfehlung des Wohnraumversorgungskonzepts beschlossen, für die Entwicklung des Gebiets einen Anteil von 25 % geförderter Wohnungen vorzugeben. Vor dem Hintergrund des Klimaschutzkonzepts ist zudem gewünscht, für das neue Quartier eine nachhaltige, möglichst regenerative Energieversorgung zu entwickeln.

Die Erschließung des Innenbereiches soll über eine zusätzliche interne Erschließungsstraße erfolgen, die von der Reeperbahn bzw. vom Schulweg in das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ abzweigt. Von dieser werden kleine Stichwege direkt auf die Promenade entlang des Wassers führen.

Die Fahrrad- und Wanderwegeverbindungen um und in die Innenstadt Eckernfördes werden durch neue Wegebeziehungen in Nord-Süd-Richtung (entlang der Bahntrasse, von der Straße Pferdemarkt ausgehend) und entlang der neuen Wasserfläche mit Querungsmöglichkeiten im Bereich der Noorstraße und des Bahndammes (inkl. dem Bau von zwei Fuß- und Radwegebrücken über die Noorstraße und über die Nooröffnung) verbessert. Die neue Fuß- und Radwegebrücke über die Noorstraße dient vor allem dazu die Eckernförder und Touristen in das neue Gebiet zu leiten und so die Frequenz bzw. den Aufenthalt in den neuen Grünflächen zu erhöhen. Ohne diese Brücke würden die Fußgänger- und Radfahrerströme von Norden bzw. nach Norden umständlich am Gebiet vorbeigeführt werden.

Der überwiegende Anteil der Bestandsgebäude im Sanierungsgebiet befindet sich in einem relativ guten Zustand. Zur Erhaltung einer attraktiven Stadtkulisse müssen jedoch, neben den attraktiv gestalteten Neubaumaßnahmen, die folgenden Gebäude aufgrund ihrer städtebaulichen/ gestalterischen Mängel und Missstände modernisiert und instand gesetzt werden: Reeperbahn 1, 10, 18 und Langebrückstraße 13. Für diese Gebäude sind bereits in der Vor-

bereitenden Untersuchung Maßnahmen zur Beseitigung gestalterischer Mängel vorgeschlagen worden.

Das aus dem städtebaulichen Entwicklungskonzept abgeleitete Maßnahmenprogramm ist in der entsprechenden Anlage dargestellt.

11. Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“

11.1. Zielsetzungen

Für das Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“ lassen sich aus den vorgenannten gesamtstädtischen Konzepten und Gutachten folgende übergeordnete Ziele ableiten:

- **Aufwertung von Freiräumen und Wegebeziehungen**

Die vorhandenen Freiräume (Plätze und Wege) sollen aufgewertet werden und attraktiven Wegeverbindungen bzw. Freiraumbeziehungen insbesondere in Ost-West-Richtung zwischen Strand und Bahnhof geschaffen werden.

- **Verkehrsentlastung Reeperbahn**

Durch den Ausbau der überwiegend anbaufreien und damit lärmunempfindlicheren B 76 entsteht die Möglichkeit, die Reeperbahn vom Verkehr zu entlasten und den innerstädtischen Durchgangsverkehr auf die Bundesstraße zu verlegen.

- **Standortgerechte Nutzung hochwertiger Flächen**

Auch im Bereich der Innenstadt, insbesondere der südlichen Innenstadt werden Flächen/ Freiflächen ihrem Potenzial nicht gerecht und sollen einer adäquaten Nutzung zugeführt bzw. gestalterisch aufgewertet werden.

Hier ist insbesondere der Bahnhofsbereich zu betrachten, der mit seiner Lage direkt an der Innenstadt wichtige Entwicklungspotenziale hat, aber auch vielfältige Nutzungsansprüche bedienen soll.

- **Leerstandbeseitigung Willers-Jessen-Schule**

Durch die Aufgabe der Willers-Jessen-Schule als Bildungseinrichtung im Jahr 2013 steht das historische Gebäudeensemble an einer präsenten Stelle in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und damit an einem wichtigen Städteingang leer. Aus städtebaulicher Sicht wird eine Umnutzung der Gebäude empfohlen, die dem Standort gerecht wird, beispielsweise eine touristisch- freizeitorientierte Nutzung.

11.2. Gestaltung und Maßnahmenvorschläge

Das Stadtumbaugebiet wurde im weiteren Planungsprozess eingehend untersucht und teilweise mit Testentwürfen belegt. Wie bereits dargelegt, kann eine vertiefende Planung derzeit nicht erarbeitet werden, da grundlegende politische Beschlüsse insbesondere in Bezug auf den Bahnhofsbereich noch ausstehen. Die nachfolgend aufgezeigten Maßnahmen- und Bebauungsvorschläge dienen dazu, durch die Darstellung eines möglichen Bebauungskonzeptes 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). Des Weiteren werden Maßnahmen für eine zukünftige Konkretisierung der Planung abgeleitet.

Westlicher Innenstadtrand

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.

Das Areal zwischen Schulweg und Lornsenplatz/ B 76 sowie Grüner Weg und Reeperbahn („**Bahnhofsareal**“) war in der Fortschreibung des Rahmenplanes 2008 vorrangig als Ergänzungsfläche für das innenstadtnahe Parken vorgesehen. Mittlerweile wird diese relativ große, innenstadtnahe Fläche mit guter verkehrlicher Anbindung als zu wertvoll erachtet, um nur als Parkfläche zu dienen. Der Standort besitzt ein großes und wichtiges Potenzial zur Aufwertung und Attraktivitätssteigerung der südlichen Innenstadt. Zudem soll langfristig das Ziel verfolgt werden, den nicht motorisierten Verkehr im Umweltverbund (ÖPNV, Rad und Fußgänger) zu stärken.

Bereits im gesamtstädtischen Einzelhandelsgutachten der CIMA Beratung + Management GmbH von 2009 für die Stadt Eckernförde wird der Bahnhof aufgrund seiner Entwicklungsmöglichkeit als Potenzialstandort beurteilt. Dies wurde im Jahr 2013 in einer ergänzenden Standortuntersuchung der CIMA nochmals bekräftigt. Gemäß Standortgutachtens sollten hier Nutzungen "eine sinnvolle Ergänzung der heutigen innerstädtischen Strukturen darstellen." Empfohlen wurde ein "Kleines Einkaufszentrum" mit Lebensmittelsupermarkt (1.500 - 1.800 m²) sowie "ergänzenden Einzelhandelsmagneten mittlerer Größe". Die Gesamtfläche des Einkaufszentrums sollte gemäß CIMA maximal 3.400 m² betragen. Außerdem wären auf dem Bahnhofsareal freizeitorientierte Dienstleistungen (Kino, Diskothek etc.) sinnvoll.

Zurzeit werden im Rahmen einer städtebaulichen Machbarkeitsstudie Konzepte für künftige Nutzungsmöglichkeiten östlich und westlich der Bahntrasse entwickelt. Zukünftig sind hier und im weiteren Umfeld städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen vorgesehen, um weitere attraktive Nutzungen unterzubringen, eine stärkere Anbindung des Bahnhofareals an die Innenstadt zu bewirken und um eine positive und überzeugende Stadteingangssituation zu schaffen.

Gemäß den ersten Konzepten wären künftig auf den bahnhofsnahen städtischen Flächen neben innenstadttypischen Einzelhandels-, Gewerbe- und Dienstleistungsansiedlungen grundsätzlich auch ein Kinokomplex, begleitende Freizeitnutzungen und Wohnen möglich. Auch für das Grundstück des Bahnhofsgebäudes wäre städtebaulich - bei Erhalt der Serviceeinrichtungen der Deutschen Bahn (DB) und dem Angebot bahnhofsaffiner Nutzungen – eine Neuordnung (Abriss und Neubebauung) sinnvoll. Außerdem eignet sich das Areal zur Unterbringung weiterer Parkmöglichkeiten, um das innenstadtnahe Angebot an gebührenfreien und bewirtschafteten Parkplätzen zu erhöhen.

Die politische Diskussion zu grundlegenden Funktionszuweisungen und ihrer Verortung sowie einer daraus folgenden Überplanung ist noch nicht abgeschlossen. Die vorliegende Rahmenplanfortschreibung weist daher für diesen Bereich lediglich eine aktualisierte Abgrenzung sowie grundlegende Ziele und mögliche Funktionen auf Basis der Machbarkeitsstudie (noch nicht politisch beschlossen) aus:

- Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen im Innenstadtbereich durch Errichtung eines Parkdecks und zusätzlichen Stellplatzflächen
- Rückbau des vorhandenen Bahnhofsgebäude – Neubau eines neuen Servicebereiches + Umgestaltung des ZOB + Schaffung einer Radstation
- Ausbildung des Bahnhofplatzes als attraktives, repräsentatives Stadtentrée - neuer Stadtplatz
- Anordnung eines Komplexes aus Kino, Einzelhandel und ergänzenden bahnhofsaffinen und gastronomischen Angeboten und Wohnen
- Schaffung einer zusätzlichen Fuß- und Radwegeverbindung, durch die der Radweg um die Innenstadt geschlossen wird
- Ausbildung als shared space-Areal - Verbesserung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof, Stadt und Strand

Um der exponierten Lage am Stadteingang Rechnung zu tragen, wird für das Bahnhofsareal eine einheitliche hohe gestalterische Qualität der Neubauten und Freiraumplanung angestrebt, welche gleichzeitig die historischen Altstadttypologien stärkt und die verbindende Funktion bis in die Altstadt stützt. Dabei kann durchaus eine moderne Formensprache gewählt werden.

Nach der politischen Entscheidungsfindung ist zu prüfen, inwieweit die umzugestaltenden öffentlichen Freiflächen (z.B. Bahnhofsvorplatz) im Rahmen eines freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahren konkretisiert werden.

Im Zusammenhang mit der Neustrukturierung und Bebauung des Bahnhofareals sollte die **Ost-West-Achse Bahnhofstraße – Promenade** als direkte, fußläufige Verbindung gestärkt werden. Der neugeplante Bahnhofplatz/ das Vorfeld der Neubebauung des Bahnhofareals sollte an die Bahnhofstraße unmittelbar anknüpfen, um die Fußverkehre vom und zum ZOB und der Bahnstation direkter als bisher in den Bereich Kieler Straße/ Innenstadt und in ihrem weiteren Verlauf bis an den Ostseestrand zu leiten.

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.

Um die Korrespondenz der Ostseite/ Promenade und der Westseite/ Bahnhofsareal weiter zu stärken, könnte das Gebäude der ehemaligen **Bauschule** (zur Zeit Sitz des deutsch-chinesischen Baltic Sea International Campus) freigestellt werden, um damit seinen denkmalpflegerischen Wert stärker zu betonen. Die Freiraumplanung sollte hier die Neuordnung im Umfeld der alten Bauschule unterstützen. Der Platz der Bauschule soll aktiviert und öffentlich genutzt werden können. Durch die Straßen- bzw. Freiraumumgestaltung der Bahnhofstraße soll auch die Verbesserung der Auffindbarkeit des Durchgangs zum Platz erreicht werden.

Auch die Umnutzung der aktuell leerstehenden denkmalgeschützten Gebäude der ehemaligen **Willers-Jessen-Schule** sollten in diesem Zusammenhang berücksichtigt werden. Aus städtebaulicher Sicht sollte die denkmalgeschützte Bausubstanz erhalten und gesichert werden sowie eine Nutzung verfolgt werden, die dem repräsentativen Standort und der Gebäudehistorie gerecht wird, beispielsweise eine touristisch-freizeitorientierte Nutzung, aber auch Nutzungen wie Bildung, Kindergarten, Büros, Vereine, kulturelle Einrichtungen.

Darüber hinaus könnte nördlich der Stadthalle eine großzügige Platzfläche entstehen, die an den Platz vor der ehemaligen Bauschule besser anknüpft („**Fördeplatz**“) und als östliches Entrée in die Innenstadt dient. Für diesen Bereich war bereits ein Wettbewerb zur Konkretisierung der Planung vorgesehen. Nach Klärung der Rahmenbedingungen wie z.B. zukünftige Nutzung der Willers-Jessen-Schule und damit Art der Einbindung des Grundstücks in den öffentlichen Raum, soll dieser durchgeführt werden.

Im Rahmen des freiraumplanerischen (oder auch städtebaulich-freiraumplanerischen) Wettbewerbsverfahrens zum Bahnhofsareal sollen weitere Konkretisierungen bezüglich der Aufwertung der vorgenannten Bereiche erfolgen. Da noch nicht alle Rahmenbedingungen für die Bereiche abschließend geklärt sind, kann der genaue Umgriff des Wettbewerbsgebietes erst im Anschluss erfolgen.

Ein entsprechendes Maßnahmenprogramm ist in der entsprechenden Anlage dargestellt.

Ein Ausschnitt aus dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept für das Stadtum-
baugebiet „südliche Innenstadt“ ist noch einmal nachfolgend dargestellt.



Abb. 10: Ausschnitt des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für das Stadtum-
baugebiet „südliche Innenstadt“

12. Maßnahmenprogramm

Auf Grundlage der vorliegenden Planung wurden die aktualisierten Maßnahmen ermittelt, die im Rahmen der Stadtentwicklung durchgeführt werden sollen. Diese sind im „Maßnahmenplan“ dargestellt und im anliegenden Maßnahmenprogramm aufgeführt.

Plan: Maßnahmenplan

Anlage: Maßnahmenprogramm

13. Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen

Die Belange des Umweltschutzes, insbesondere des Klimaschutzes sowie der Klimafolgenanpassung sind in die aktuelle Planung miteingeflossen und berücksichtigt worden.

Abgeleitet aus den formulierten Leitzielen des Integrierten Klimaschutzkonzeptes der Stadt Eckernförde (2014)

- Energieeinsparung und Steigerung der Energieeffizienz
- Ausbau regenerativer Energien
- Lokale Reduzierung des CO₂-Ausstoßes

sowie unter Beachtung von Anforderungen im Bereich Klimafolgenanpassung lassen sich Vorgaben für das Rahmenplangebiet formulieren.

Klimafolgenanpassung

Ziel ist es, im Rahmenplangebiet grundsätzlich stadtklimatisch gesunde Aufenthalts- und Wohnqualitäten zu gestalten. Bedingt durch die innerstädtische Lage und die im Gebiet überwiegende straßenbegleitende Bauweise erzeugen ein hoher Anteil versiegelter Flächen und vergleichsweise wenig Grün besondere klimatische Verhältnisse (Aufheizung und geringe Luftfeuchte).

Die innerhalb des Rahmenplangebietes vorgesehenen wirksamen Maßnahmen zum Umgang mit diesen klimatischen Verhältnissen zur Reduzierung der Hitzeentwicklung beziehen sich vorrangig auf die Wiedereröffnung der Wasserverbindung zwischen dem Innenhafen und dem Noor und der damit verbundenen Herstellung einer Parkanlage mit unterschiedlich gestalteten Uferbereichen in der Innenstadt sowie auf die Stärkung des bestehenden Grünbestands und von Freiraumverbindungen als stadtklimatisch wirksame Größe, die Einfluss auf die gesunden Aufenthalts- und Wohnqualitäten hat, sowie auf bauliche Maßnahmen zur Entwicklung des Öffentlichen Raumes.

Im Zuge der geplanten Aufwertung und Umgestaltung von Straßen und Plätzen aufgrund der geplanten Verkehrsberuhigung der Innenstadt im Rahmenplangebiet ist die Ergänzung des Großgrüns in den Straßen und auf den Plätzen zur Beschattung und Kühlung befestigter Flächen sowie zur Staubminderung vorgesehen und als Maßgabe für die weiterführenden Planungen zu verfolgen. Ferner sind die bereits durchgeführten bzw. noch geplanten umfangreichen Entsiegelungen sowie die Neuanlage von Grün- und Wasserflächen im Bereich der „Nooröffnung“ im Hinblick auf die Auswirkungen auf das Lokalklima als sehr positiv zu betrachten. Im Vergleich zur ursprünglichen fast hundertprozentigen Versiegelung des Gebietes ist eine deutliche Verbesserung der mikroklimatischen Situation (Verdunstungskühlung) sowie mit einer verbesserten Wanderungsbewegung für Fische durch die Verkürzung der Verrohrung und eine Optimierung der Stemmtoröffnungen zu erwarten.

Positiv auf die klimatischen Verhältnisse im Rahmenplangebiet wirken sich die angrenzende Ostsee und der Hafen, die vorhandene Grün- und Baumbestände des angrenzenden Landschaftsschutzgebietes "Windebyer Noor und Schnaaper Seen" sowie die Baumbestände in den Straßen in bzw. in unmittelbarer Nähe der Innenstadt aus. Mit diesen klimarelevanten Landschafts- und Stadtelementen ist sorgsam umzugehen.

Klimaschutz

Zur Verbesserung der klimaschonenden Abwicklung der Verkehre im Rahmenplangebiet und damit einhergehend zur Entlastung sensiblere innerstädtische Straßen von Lärm und Luftschadstoffen ist die Verlagerung der Durchgangsverkehre aus der Innenstadt auf die überwiegend anbaufreie und damit lärmunempfindlichere B 76 geplant, ohne dabei die gute Erreichbarkeit zu beeinträchtigen.

Ferner ist eine Aufwertung und Attraktivierung des ÖPNV durch die Beibehaltung und Neuordnung des Busbahnhofes an zentraler Stelle am Eingang der Innenstadt in Verbindung mit einer Aufwertung der Gestaltung des ZOB sowie der angrenzenden Flächen geplant.

Die Attraktivität des Radverkehrs wird durch den geplanten Ausbau der Radwegeverbindung und der damit einhergehenden geplanten Umgestaltung der Reeperbahn und des Steindamms sowie die vorgesehene Mischverkehrsfläche auf dem Steindammplatz gesteigert. Darüberhinaus wird bei einer Neuordnung des Bahnhofareals/ ZOB das Fahrradparken und die Abstellanlagen ausgebaut sowie durch den vorgesehenen Ausbau des Radwanderwegs am Noor der touristische Radverkehr gestärkt.

Der PKW-Verkehr wird weiterhin eine wichtige Rolle einnehmen. Das neue Parkhaus nördlich der Noorstraße sowie ein Parkhaus im Bereich des Bahnhofareals an zentralen Punkten der Innenstadt sind dazu geeignet, zusätzliche Parkverkehre zu reduzieren und zu einer Verminderung des motorisierten Individualverkehrs innerhalb des Plangebietes beizutragen.

Ferner sind für die Umsetzung der Leitziele zum Klimaschutz bei Neubaumaßnahmen (vor allem im Bereich der Neubebauung entlang der Nooröffnung) die Prüfung eines geeigneten Einsatzes erneuerbarer Energien (beispielsweise die Wärmeversorgung über ein BHKW) sowie des Einsatzes von Dachbegrünung und vergleichbarer nachhaltige Maßnahmen im Einzelfall von Bedeutung. Dies muss bereits im Rahmen der Investorenauswahlverfahren für die einzelnen Gebäude vorgegeben bzw. im Rahmen der Baugenehmigung geprüft werden (Energieeffizienzstandards für Neubauten, KfW-Förderung etc.).

Bei der Durchführung von Erschließungsmaßnahmen ist der Einsatz einer energieeffizienten Beleuchtung (z.B. LED) in die weiteren Planungen mitaufzunehmen.

Hochwasserschutz

Zur Minimierung der Gefahr des Meeresspiegelanstieges sind bei der städtebaulichen und freiraumplanerischen Entwicklung der Küstenzone auch die Belange des Küsten- und Hochwasserschutzes zu berücksichtigen.

Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH) weist für Eckernförde der Referenzwasserstand von + 2,45 m Normalhöhennull (NHN) (HW₂₀₀) aus. Bei baulichen Maßnahmen sind daher Zuschläge auf den Referenzwasserstand zur Minderung der Hochwassergefahren für bauliche Anlagen oder die Nutzung von baulichen Anlagen in hochwassergefährdeten Gebieten zu berücksichtigen. Aufgrund der im September 2016 in Kraft getretenen Änderung des Landeswassergesetzes (LWG) ist die Gemeinde bzw. Stadt verpflichtet, Hochwasserschutzmaßnahmen für Bereiche im Hochwasserrisikogebiet bereits in der Bauleitplanung sicherzustellen.

Am 27. Mai 2017 wurde durch die Ratsversammlung der Masterplan Küste beschlossen. Dieser enthält Vorschläge und Maßnahmen zum Hochwasserschutz sowie der Küstensicherung und damit auch weiterführende Hochwasserschutzmaßnahmen zum Bereich Hafen. Ziel ist es, durch die Maßnahmen in den Bereichen Jungmannufer und Vogelsang, Hafen, Hauptstrand eine geschlossene Hochwasserschutzlinie mit einer überschlägigen Gesamtlänge von ca. 3,4 km für Eckernförde zu schaffen, um nicht nur die Geländehöhen direkt an der Küstenlinie zu sichern, sondern auch das Einströmen vom Ostseewasser aus höherliegenden Nachbarbereichen in die rückwärtigen Bereiche, die unter dem Bemessungshochwasser liegen zu unterbinden. Die Küstensicherung muss dabei im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz gesehen werden, da die Flachwasserzone vor dem Küstenschutzbau-

werk den Wellenauf- und -überlauf und damit die erforderliche Bestickhöhe maßgeblich beeinflusst.

Bei der detaillierten Planung der Freianlagen im Bereich des Binnenhafens und Nooröffnung sollen daher Maßnahmen zum Hochwasserschutz berücksichtigt werden.

Im Frühjahr 2017 wurden überschlägige Kosten für die Küstenschutzmaßnahmen Eckernfördes auf Grundlage eines ersten Konzeptes ermittelt. Im Anschluss daran wurde der Kontakt zum Ministerium für Energiewende, Landwirtschaft, Umwelt, Natur und Digitalisierung (MELUND) und zum Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN) aufgenommen und ein Antrag auf Förderung von Hochwasserschutzmaßnahmen erarbeitet. Danach ist ein konkretes Konzept zum Hochwasserschutz zu erarbeiten.

Da im Falle eines Hochwasserereignisses bei einer entsprechenden Sturmflut Gebäude, welche auf einer Geländehöhe unter NHN + 2,95 m liegen, von der Außenwelt abgeschnitten werden könnten („Inselproblematik“), ist darüber hinaus die Erarbeitung eines Konzeptes für die Innenstadt Eckernförde zu Alarmierungs-, Evakuierungsmaßnahmen sowie einer Informationsbroschüre zu benötigten Sammelpunkten, Fluchtwegen und Verhaltensregeln für die Bürger geplant.

Darüberhinaus soll zukünftig auch eine Informationsbroschüre für Bauherren im Rahmen des Genehmigungs-/ Anzeigeverfahrens über bauliche konstruktive Maßnahmen zum Schutz vor Hochwasserschäden an ihren Gebäuden aufklären.

Sanierungsgebiet „Nooröffnung“

Für das Sanierungsgebiet lassen sich folgende stadtklimatische Maßnahmen und Maßnahmen zum Hochwasserschutz zusammenfassen:

- Reduzierung der Hitzeentwicklung durch die Wiedereröffnung der Wasserverbindung zwischen dem Innenhafen und dem Noor und durch die Herstellung einer Parkanlage mit unterschiedlich gestalteten Uferbereichen in der Innenstadt sowie bauliche Maßnahmen zur Entwicklung des Öffentlichen Raumes
- Positive Auswirkungen auf das Lokalklima (Verbesserung der mikroklimatischen Situation (Verdunstungskühlung) und der Wanderungsbewegung für Fische) durch die bereits durchgeführten bzw. noch geplante umfängliche Entsiegelungen sowie Neuanlage von Grün- und Wasserflächen
- Stärkung des bestehenden Grünbestands und von Freiraumverbindungen als stadtklimatisch wirksame Größe, die Einfluss auf die gesunden Aufenthalts- und Wohnqualitäten hat
- Beschattung und Kühlung befestigter Flächen sowie Staubminderung durch Ergänzung des Großgrüns in den Straßen
- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs durch Ausbau der Radwegeverbindungen (Umgestaltung der Reeperbahn und Steindamm, Radverkehrsführung Gaetjestaße und geplante Mischverkehrsfläche auf dem Steindammplatz, Ausbau des Radwanderweges am Noor)
- Reduzierung zusätzlicher Parkverkehre und Verminderung des motorisierten Individualverkehrs durch neugebautes Parkhaus an der Noorstraße
- Prüfung des Einsatzes von erneuerbaren Energien und Dachbegrünung und vergleichbarer nachhaltiger Maßnahmen bei Neubauten
- Schließung der Hochwasserschutzlinie im Zusammenhang mit der Planung der Freianlagen im Bereich des Binnenhafens und der Nooröffnung

Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“

Für das Stadtumbaugebiet lassen sich folgende stadtklimatische Maßnahmen und Maßnahmen zum Hochwasserschutz zusammenfassen:

- Stärkung des bestehenden Grünbestands und von Freiraumverbindungen als stadtklimatisch wirksame Größe, die Einfluss auf die gesunden Aufenthalts- und Wohnqualitäten hat
- Beschattung und Kühlung befestigter Flächen sowie Staubminderung durch Ergänzung des Großgrüns in den Straßen
- Aufwertung und Attraktivierung des ÖPNV durch Beibehaltung und Neuordnung des Busbahnhofs an zentraler Stelle mit Aufwertung der Gestaltung des ZOB sowie der angrenzenden Flächen
- Steigerung der Attraktivität des Radverkehrs durch Ausbau der Radwegeverbindungen (Umgestaltung der Reeperbahn, Ausbau des Fahrradparkens und der Abstellanlagen im Zusammenhang mit der Neuordnung des Bahnhofareals/ ZOB)
- Reduzierung zusätzlicher Parkverkehre und Verminderung des motorisierten Individualverkehrs durch geplantes Parkhaus im Bereich des Bahnhofareals
- Prüfung des Einsatzes von Erneuerbaren Energien und Dachbegrünung und vergleichbarer nachhaltiger Maßnahmen bei Neubauten
- Schließung der Hochwasserschutzlinie im Bereich des Hauptstrands

14. Impressum

| | |
|---|--|
| Auftraggeberin: | Stadt Eckernförde Der Bürgermeister Rathausmarkt 4-6 24340 Eckernförde |
| Sanierungsträger: | BIG-STÄDTEBAU GMBH Eckernförder Straße 212 24119 Kronshagen |
| Auftragnehmer/ Planungsteam: Städtebau: | petersen pörksen partner architekten + stadtplaner bda Kanalstraße 52 23552 Lübeck |
| Stadtplanung: | Evers & Küssner Stadtplaner Ferdinand-Beit-Straße 7 b 20099 Hamburg |

15. Anhang

Plan: Zielplan Städtebau

Plan: Zielplan Grün und Wasser

Plan: Zielplan Verkehr

Plan: Entwicklungsschwerpunkte

Plan: Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Plan: Vertiefung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“

Plan: Maßnahmenplan

Tabelle: Maßnahmenprogramm