

# ABSCHLUSSBERICHT

Städtebauliche Gesamtmaßnahme „Schloßplatz – Obereiderhafen“  
der Städte Rendsburg und Büdelsdorf im Städtebauförderungspro-  
gramm „Sanierung und Entwicklung“

Januar 2024



**RENDSBURG**

Die städtebauliche Gesamtmaßnahme „Schloßplatz – Obereiderhafen“ wurde im Rahmen des Programms „Sanierung und Entwicklung“ der Städtebauförderung gefördert.



## Impressum

Herausgeber:

Stadt Rendsburg – Die Bürgermeisterin  
Am Gymnasium 4  
24768 Rendsburg

Gesamtkoordinierung:

BIG Städtebau GmbH als treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Rendsburg  
Drehbahn 7, 20354 Hamburg, Telefon +49 40 3410678-11, [www.big-bau.de](http://www.big-bau.de)

BIG Städtebau GmbH – ein Unternehmen der BIG-BAU

Eckernförder Straße 212, 24119 Kronshagen  
Handelsregister: Amtsgericht Kiel, HRB 11335 KI  
Geschäftsführung: Christina Ebel, Milena Tusz

Redaktionelle Bearbeitung:

BIG Städtebau GmbH: Inken Glüsing, Johanna Roeschke, Maren Nowack  
Stadt Rendsburg: Fachbereichsleiter III Bau und Umwelt, Dipl.-Ing. Frank Thomsen  
Fachdienstleiter III/4 Stadtentwicklung, Dipl.-Ing. Stadtplaner AIK-SH Günter Dahl

Abbildungsnachweis:

BIG Städtebau GmbH, Stadt Rendsburg (sofern nicht anders gekennzeichnet)

Hinweis:

Werden Personenbezeichnungen aus Gründen der besseren Lesbarkeit lediglich in der männlichen oder weiblichen Form verwendet, so schließt dies das jeweils andere Geschlecht sowie divers mit ein.  
Die Wiedergabe von Texten und Abbildungen in gedruckter und/oder elektronischer Form ist nur mit dem Einverständnis des Herausgebers gestattet.

# Inhaltsverzeichnis

<b>0. Abkürzungsverzeichnis .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Ausgangslage und Gebietsbeschreibung vor Beginn der städtebaulichen Gesamtmaßnahme.....</b>	<b>6</b>
1.1. Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Obereider Rendsburg/Büdelsdorf“ 1995-1998 .....	6
1.2. Landesprogramm Städtebauförderung 1998-2002 .....	11
1.3. Ausweisung als Sanierungsgebiet und Aufnahme in das Bund-Länder-Programm „Sanierung und Entwicklung“ .....	11
1.4. Das Sanierungsgebiet .....	12
<b>2. Erfordernisse der Gesamtmaßnahme gem. §§ 136, 165, 171a und 171e BauGB .....</b>	<b>16</b>
<b>3. Zeit- und Verfahrensablauf der städtebaulichen Gesamtmaßnahme.....</b>	<b>18</b>
<b>4. Ziele der Gesamtmaßnahme und städtebauliche Planung sowie bau- und planungsrechtliche Instrumente .....</b>	<b>19</b>
4.1. Grundlagen und Ziele .....	19
4.2. Bauleitplanung und rahmensetzende Planungen.....	20
4.3. Zusammenfassung der rahmensetzenden Planungen .....	24
<b>5. Übersicht der wichtigsten Einzelmaßnahmen und Projekte .....</b>	<b>25</b>
5.1. Grunderwerb.....	26
5.1.1. Stadtwerke .....	26
5.1.2. Landhandelsbetrieb .....	27
5.1.3. Deutsche Bahn.....	28
5.1.4. Ankauf und Auslagerung der Spielhalle an der Denkerstraße (gescheitert) .....	29
5.2. Umgestaltung des Schloßplatzes als Erweiterung der Fußgängerzone .....	29
5.3. Ausbau Denkerstraße / Thormannplatz – Herstellung der Gegenläufigkeit der Denkerstraße .....	31
5.4. Abbruch des Parkdecks Schloßplatz.....	34
5.5. Neubau der Bahnbrücke mit Dammverlegung .....	36
5.6. Bau der Kaipromenade mit „Hafenplatz“ und Quersteg sowie der Erschließungsstraße „Am Obereiderhafen“ (2004-2007) .....	40
5.7. Förderung des Neubaus einer Ver- und Entsorgungsstation für den Regatta-Verein Rendsburg (RVR) .....	44
5.8. Privatisierung der Flächen am Obereiderhafen durch Investorenauswahlverfahren .....	45
5.8.1. Obereider Rendsburg/Büdelsdorf GbR (ORB) (1998-2001).....	45
5.8.2. Erster und zweiter Investorenwettbewerb (2006 - 2012).....	46

5.8.3. Dritter Investorenwettbewerb (2013-2015) .....	48
5.8.4. Projektentwicklung durch die Systema Gesellschaft für Immobiliendienstleistungen GmbH und Verkauf an die Obereiderhafen Rendsburg GmbH & Co. KG (2015-heute) .....	50
<b>6. Investitionsvolumen und Baukosten .....</b>	<b>63</b>
<b>7. Öffentliche Förderung und Programmbündelung .....</b>	<b>64</b>
<b>8. Städtebauliche Ergebnisse und Wirkungen im Fördergebiet, in der Gesamtgemeinde und in der Region .....</b>	<b>65</b>
<b>9. Mitwirkung der bzw. Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern.....</b>	<b>65</b>
<b>10. Auswirkungen der direkten und indirekten Förderung auf die privaten Investoren .....</b>	<b>66</b>
<b>11. Zusammenfassende Einschätzung über den Zielerreichungsgrad der Städtebauförderungsmaßnahme .....</b>	<b>66</b>

## 0. Abkürzungsverzeichnis

BauGB	Baugesetzbuch
BauNVO	Baunutzungsverordnung
BGF	Brutto-Geschoß-Fläche
B-Plan	Bebauungsplan
d. h.	das heißt
EFRE	Europäischer Fonds für regionale Entwicklung
gem.	gemäß
ha	Hektar
IB.SH	Investitionsbank Schleswig-Holstein
i. H. v.	in Höhe von
ISEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
MFJWS	Ministerium für Frauen, Jugend Wohnungs- und Städtebau
MIKWS	Ministerium für Inneres, Kommunales, Wohnen und Sport
MILI	Ministerium für Inneres, ländliche Räume und Integration
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
StBauFM	Städtebauförderungsmittel
u. a.	unter anderem
v. a.	vor allem
vgl.	vergleiche
VU	Vorbereitende Untersuchung
WE	Wohneinheiten
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

# 1. Ausgangslage und Gebietsbeschreibung vor Beginn der städtebaulichen Gesamtmaßnahme

Inmitten der Region Rendsburg befindet sich der Obereiderhafen in exponierter Lage nahe den Stadtzentren Rendsburgs und Büdelsdorfs. Die traditionelle Gewerbe- und Hafennutzung beider Uferzonen war bereits Ende der 1980er / zu Beginn der 1990er Jahre durch einen geplanten bzw. bereits vollzogenen Strukturwandel der Uferzonen gekennzeichnet. So war auf Büdelsdorfer Seite seinerzeit die Auslagerung des dort ansässigen Produktionsbetriebs für Entwässerungssysteme der ACO Severin Ahlmann GmbH & Co. KG geplant. Dafür wurde zwar erst 2005/2006 ein städtebaulicher Vertrag ausgehandelt, letztendlich ist aber von einer Auslagerung zugunsten der Konsolidierung des vorhandenen Standorts abgesehen worden. Auf Rendsburger Seite hingegen lagerte 1993 ein direkt am Wasser gelegener Schrotthandelsbetrieb aus, so dass dort wesentliche Flächen für eine Umstrukturierung frei wurden.



Infrarot-Luftbild 1980

Vor diesem Hintergrund entstanden 1993 seitens der Stadt Rendsburg erste Überlegungen für eine gemeinsame Konversionsplanung mit der Stadt Büdelsdorf<sup>1</sup>. Der gemeinsame Handlungsbedarf begründete die interkommunale Zusammenarbeit, die sich bis heute auf vielfacher Ebene etabliert hat.

## 1.1. Städtebaulicher Ideenwettbewerb „Obereider Rendsburg/Büdelsdorf“ 1995-1998

Für einen gemeinsamen Planungsansatz wurde auf Initiative Rendsburgs die Auslobung des Städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Obereider Rendsburg/Büdelsdorf“ vorbereitet. Der Sachstand dazu wurde im Bauausschuss der Stadt Rendsburg am 17.01.1995 erstmals vorgestellt.

Zum Anlass des Wettbewerbs hieß es in der Auslobung:

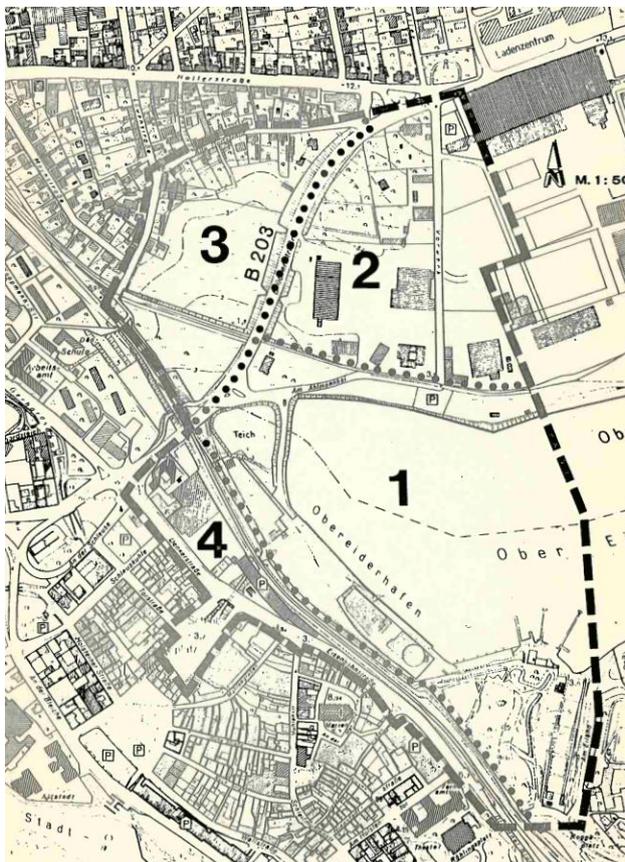
*„Die bisherige städtebauliche Entwicklung in der geographischen Mitte des Siedlungsraumes Rendsburg-Büdelsdorf zeigte bisher keine Planungsabsichten, die diesem zentralen Bereich in städtebaulicher und landschaftsgestalterischer Hinsicht gerecht wurden. Das stärker werdende Bewusstsein hinsichtlich der Notwendigkeit ordnender städtebaulicher Planungen im Allgemeinen,*

<sup>1</sup> Seinerzeit noch Gemeinde Büdelsdorf.

die wachsende Erkenntnis bezüglich der Bedeutung des Obereider-Raumes im Besonderen und die bereits begonnene Verlagerung von Betrieben aus diesem Bereich hinaus haben die politischen Gremien der Stadt Rendsburg und der Gemeinde Büdelsdorf veranlasst, im Wege interkommunaler Zusammenarbeit gemeinsam diesen städtebaulichen Ideenwettbewerb auszuloben.“

Der nördliche Teil des Wettbewerbsgebietes gehörte zur Gemeinde Büdelsdorf, der südliche Teil zur Stadt Rendsburg. Die Kosten von 180.000 DM wurden im Verhältnis  $\frac{2}{3}$  Rendsburg und  $\frac{1}{3}$  Büdelsdorf geteilt – dieser Schlüssel wurde im Anschluss bis heute bei allen kommunalen Eigenanteilen gemeinsamer Maßnahmen angewandt.

Das Wettbewerbsgebiet umfasste einen Bereich von rund 32 ha und gliederte sich in vier Teilgebiete, die in der Auslobung wie folgt charakterisiert wurden:



Teilgebiet des Städtebaulichen Ideenwettbewerbs „Obereider Rendsburg/Büdelsdorf“ (1996)

„Das **Teilgebiet 1** umfasst die Wasserfläche der Obereider einschließlich der Uferbereiche und im Süden die Parkanlage ‚Am Eiland‘. Die Obereider war bis 1937 Teil des Flusses ‚Eider‘, der nach Westen über den Bereich des jetzigen Thormannplatzes hinweg bis in die Untereider seinen Verlauf nahm. Die als Teich bezeichnete Wasserfläche im Nordwesten entstand 1974 durch Erstellung eines Dammes, der die neue Zufahrt von der Brückenstraße zum Obereiderhafen aufnimmt.“

„Das **Teilgebiet 2** umfasst vornehmlich Flächen mit gewerblich bzw. industriell genutzten Anlagen der Firma ACO Severin Ahlmann und eines Stahlmattenwerkes im Süden sowie einige Kleingärten im Nordwesten. Die ältesten Fabrikgebäude der Carlshütte befanden sich im Nordosten.“

„Das **Teilgebiet 3** umfasst vornehmlich die sogenannten ‚Eiderwiesen‘, diese waren Überflutungsgebiet der Eider. Mit dem Bau des Eiderkanals 1784 reduzierten sich die Wassermengen und erst mit der Fertigstellung des Nord-Ostsee-Kanals 1895 erhielt die Obereider einen festen Wasserspiegel; seitdem liegen die Wiesen trocken, haben aber immer noch einen feuchten Untergrund.“

„Das **Teilgebiet 4** umfasst den Streifen zwischen der ehemals befestigten Altstadtinsel mit dem Schloßplatz und dem ursprünglichen Ufer der Obereider. Die hier gelegenen Befestigungsanlagen wurden ebenfalls 1852 abgetragen. Im Osten verläuft auf einem Damm die Eisenbahnlinie Flensburg – Hamburg und trennt das Altstadtgebiet Rendsburgs von der Wasserfläche der Obereider. Der parallel verlaufende Straßenzug Denkerstraße - Eisenbahnstraße ist Teil des Innenstadtringes.“

Das Nutzungsprogramm basierte auf einem gemeinsam von beiden Kommunen beauftragten Gutachten der Prognos AG Basel zu „Nutzungsperspektiven für das Obereidergebiet in Rendsburg/Büdelndorf“, dessen Ergebnisse am 13.02.1996 öffentlich im Rendsburger Bauausschuss vorgestellt wurden. Darin wurde das Leitbild „Das Wettbewerbsgebiet als attraktives Wohngebiet mit hohem Freizeitwert“ ausgerufen. Daraus wurde im wesentlichen folgendes Wettbewerbsprogramm entwickelt:

- *Städtebauliche Verklammerung der Siedlungsbereiche der Stadt Rendsburg und der Gemeinde Büdelndorf in gestalterischer, funktionaler und nutzungstechnischer Hinsicht*
- *Öffnung der beiden Siedlungsbereiche zu dem Landschaftsraum Obereider*
- *Erhaltung der Wasserfläche der Obereider und nach Möglichkeit der als Teich bezeichneten Wasserfläche zur Kennzeichnung des historischen Eiderverlaufes*
- *Landschaftsplanerische Vernetzung über das Wettbewerbsgebiet hinaus*
- *Öffnung der Uferzone für Naherholungs- und Freizeitaktivitäten*
- *Ausweisung von Wohngebieten, vor allem im Geschößwohnungsbau, mit weiter Bandbreite der Wohnungsgrößen, zu beachten ist die günstige Lage bzw. Zuordnung zu Landschaft, Freizeiteinrichtungen und den Ortszentren, anzustreben ist hohe Wohnqualität bei Berücksichtigung der auf das Wohnen einwirkenden Immissionen, = insgesamt bis zu 300 WE (ca. 7,5 ha)*
- *Planung von Anlagen für Einzelhandel, Dienstleistungen, Gewerbe und Handwerk: Einrichtungen für die Bedarfsdeckung des Wettbewerbsgebietes*  
*Beispiele: Lebensmittel, Naturkost, Drogerie, Tabakwaren-Zeitschriften-Kiosk, Reinigung, Schuh-, Schlüsseldienst, Frisör*  
*= insgesamt ca. 1.200 m<sup>2</sup> BGF*
- *Einrichtungen für die Freizeitorientierung als kleinteilige Lösungen*  
*Beispiele: Verkauf, Reparatur und Pflege von Freizeit- und Sportgeräten (Camping, Boote und Zubehör, Surfbretter, Fahrräder, Modellbau usw.), Spezialbuchhandlung (Schifffahrtskarten usw.), Reisebüro, Veranstalter (Kanufahrten, Erlebnistouren usw.), Segel-, Surfschule, Tauchschule, Bootsverleih, Ausflugsschiffahrt mit Anlegestelle, ggf. Squash, Sauna, Fitness-Studio, Sonnenstudio, Kosmetik*  
*= insgesamt etwa 5.200 m<sup>2</sup> BGF, davon bis insgesamt etwa 1.200 qm BGF für den zentrenergänzenden Handel und bis 4.000 m<sup>2</sup> BGF für freizeitorientierte Dienstleistungen und Gewerbe, zuzüglich wasserseitige Anlagen*
- *Einrichtungen für die Gastronomie mit Versorgungsfunktion über das Wettbewerbsgebiet hinausgehend, Beispiele: Imbiss, Cafés, Eisdielen, Kneipen/Biergärten, Kleinkunstkneipe, Fischrestaurant, Spezialitäten- und andere Restaurants, (darunter „Eiderhalle“), Tanzschiff*  
*= insgesamt 6 bis 10 Angebote*
- *Planung eines gemeinsamen Sportboothafens zur Konzentration der derzeitigen drei Sportboothäfen im Obereider-Raum entsprechend der vorhandenen und geplanten Kapazitäten von insgesamt 350 Liegeplätzen mit Erweiterungsmöglichkeit auf 550 Liegeplätze*
- *Für die vorhandene Wohnbebauung an der Alten Dorfstraße und der Löwenstraße wird ein Vorschlag zur Neustrukturierung einschließlich der Grundstücksteilung erwartet.*

- *Im nordostwärtigen Bereich des Wettbewerbsgebietes (Teilgebiet 2) werden die derzeitigen Industriebetriebe ausgelagert, so dass deren Flächen für neue Nutzungen zur Verfügung stehen. Der zum Teil sehr wertvolle Baumbestand (Einzelbäume, Baumgruppen, Kastanienallee) sowie der Teich der ehemaligen Parkanlage sind zu erhalten, ggf. zu ergänzen und in die Planung zu integrieren. Das „Ahlmann-Haus“ und die „Alte Pferdehaltere“ sind zu erhalten, für ihre Nutzungen werden Vorschläge erwartet. Das Verwaltungsgebäude im Nordosten wird zur Disposition gestellt.*
- *Zwischen Eisenbahndamm und Denkerstraße ist anstelle der vorhandenen großflächigen Strukturen ein Vorschlag für eine der Umgebung entsprechende maßstabsgerechte Bebauung mit Angabe der Nutzungsmöglichkeiten zu erarbeiten, die Realisierungsmöglichkeit in voneinander unabhängigen Teilabschnitten muss gewährleistet sein.*

Der letzte Satz zeigt in Anbetracht des ausgesprochen umfangreichen Wettbewerbsprogramms bis heute geradezu prophetische Eigenschaften auf. Längst nicht alle Punkte konnten bisher realisiert werden, soweit sie überhaupt noch als zeitgemäß gelten können.

Die Auslobung wurde in einer der seltenen, aber hier umso bedeutsameren gemeinsamen Sitzung des Bauausschusses der Stadt Rendsburg und des Umwelt- und Planungsausschusses der Stadt Büdelsdorf am 22.10.1996 mit kleineren Änderungen beschlossen.

In der Zeit vom 01.12. bis zum 18.12.1996 wurden die Wettbewerbsunterlagen an mehr als 100 interessierte Büros ausgegeben. Insgesamt wurden 42 Arbeiten eingereicht und gewertet. Das Preisgericht tagte am 24./25.04.1997 unter dem Vorsitz des Hamburger Architekten Dieter Rogalla, der im Anschluss in der Presse von „einer ungewöhnlich schwierigen Aufgabe“ sprach. Denn im Ergebnis konnte keine Arbeit in allen Punkten überzeugen, so dass zwei gleichrangige erste Preise vergeben wurden. Beide Entwürfe boten nur jeweils für eine Seite des Obereiderhafens eine städtebaulich überzeugende Lösung – entweder für die Rendsburger oder die Büdelsdorfer Seite. Dazu hieß es im Preisgerichtsprotokoll resümierend:

*„Das Preisgericht empfiehlt den Auslobern, die weitere städtebauliche Entwicklung der Gemeinden auf der Grundlage der Vorschläge der mit den 1. Preisen ausgezeichneten Arbeiten fortzuführen. Bei der Empfehlung würdigt das Preisgericht insbesondere die tragenden städtebaulichen Ideen dieser Arbeiten, die eine sinnvolle, aus den Gegebenheiten entwickelte Verknüpfung der Gemeinden ohne Zwanghaftigkeit auch abschnittsweise zulassen.“*

Zu einer Beauftragung dieser beiden ersten Preisträger kam es jedoch nicht. Stattdessen verständigten sich die beiden Fachverwaltungen Rendsburgs und Büdelsdorfs noch 1997 darauf, einen gemeinsamen Plan mit den besten Elementen beider Beiträge zu entwerfen. Unter dem Titel „Städtebauliche Entwicklungs- und Strukturmaßnahme Obereider“ stellte dieser den Vorentwurf der städtebaulichen Rahmenplanung für das noch auszuweisen Sanierungsgebiet dar.



## 1.2. Landesprogramm Städtebauförderung 1998-2002

Fast zeitgleich mit dem laufenden Ideenwettbewerb begannen die Bemühungen beider Kommunen um eine Finanzierung der anstehenden Maßnahmen aus dem „Landesprogramm Städtebauförderung 1998-2002“.

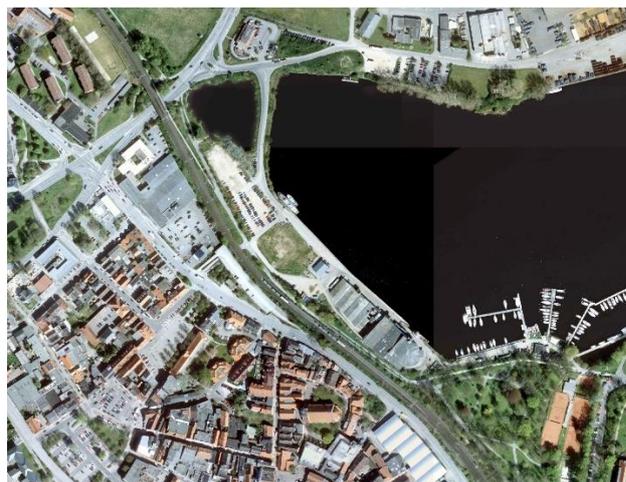
Hierzu fanden zwischen Februar und Mai 1997 gemeinsame Abstimmungen mit dem zu diesem Zeitpunkt zuständigen Ministerium (MFJWS) statt. Der daraus resultierende in Kooperation erstellte Förderantrag i. H. v. 3 Mio. DM wurde mit dem Fördererlass des MFJWS vom 10.12.1997 ab 1999 in voller Höhe bewilligt.

## 1.3. Ausweisung als Sanierungsgebiet und Aufnahme in das Bund-Länder-Programm „Sanierung und Entwicklung“

In 2000 wurde für das Gebiet „Obereider“ der Beschluss zur Einleitung der VU gefasst. Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich des Obereiderhafens, begrenzt durch die *Eisenbahnstraße*, den *Schlossplatz*, die *Denkerstraße* und die *Brückenstraße*.

Nachdem die städtebauliche Gesamtmaßnahme zunächst durch EFRE-Mittel aus dem Regionalprogramm 2000 sowie aus dem Landesprogramm Städtebauförderung mitfinanziert wurde, erfolgte 2002 die Überführung in das Städtebauförderungsprogramm „Sanierung und Entwicklung“.

Die nachstehenden Ausführungen beziehen sich auf Daten- und Kartengrundlagen wie auf weiteren Dokumenten, die ab dem Einleitungsbeschluss der VU im Jahr 2000 im Kontext der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Schloßplatz – Obereiderhafen“ entstanden sind. Dazu gehören u. a. das ISEK (2007), der Rahmenplan Obereider (2003), die Broschüren zur „Städtebaulichen Entwicklungs- und Strukturmaßnahme Obereider Rendsburg – Büdelsdorf“ wie auch Sachstandsberichte des Sanierungsträgers.

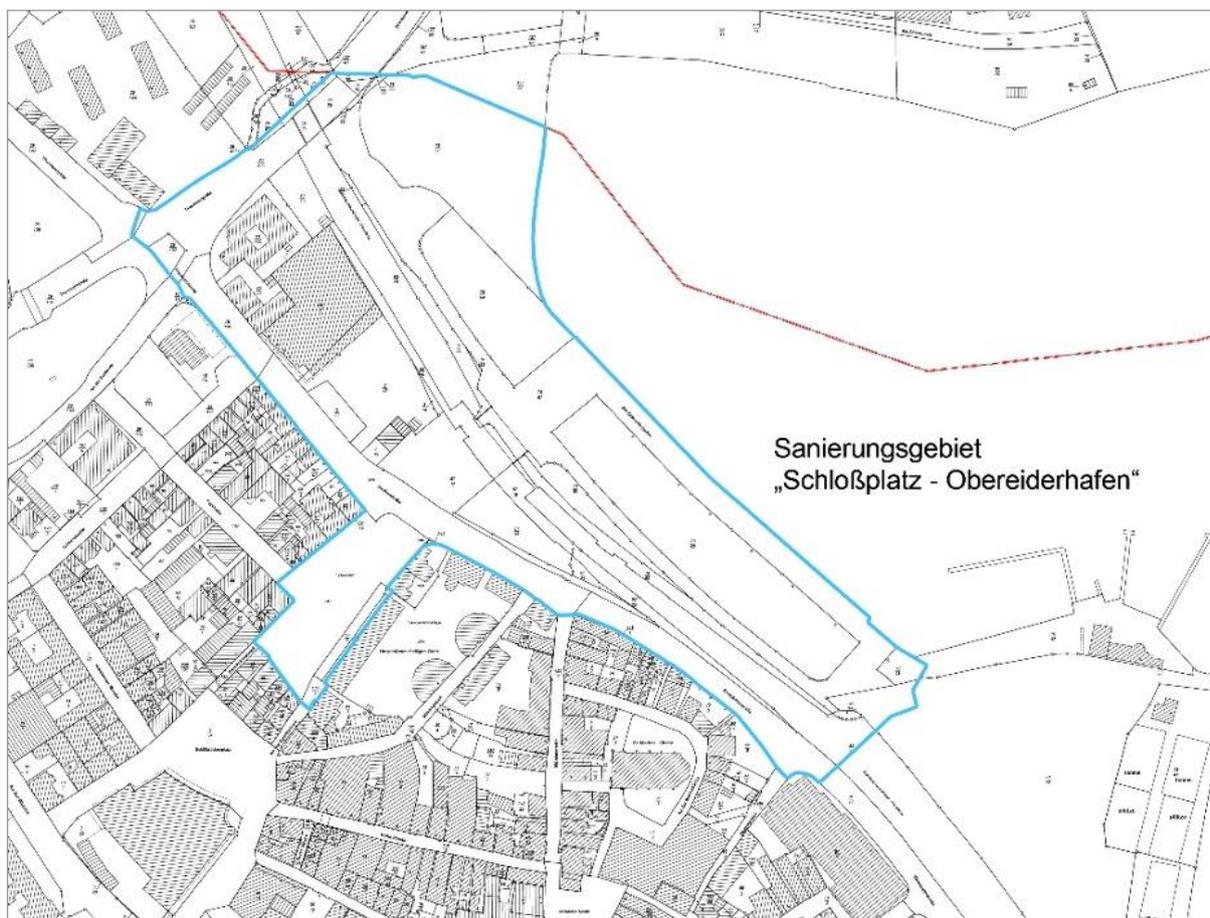


Luftbilder des Sanierungsgebiets „Schloßplatz – Obereiderhafen“ (oben: 2001, unten: 2011)

## 1.4. Das Sanierungsgebiet

### Lage in der Region & Stadt

Das Sanierungsgebiet „Schloßplatz – Obereiderhafen“ liegt inmitten des Lebens- und Wirtschaftsraums Rendsburg. Rendsburg übernimmt als Kreisstadt des Kreises Rendsburg-Eckernförde die Funktion eines Mittelzentrums. Die zentralen Orte der mittelzentralen Ebene stellen regional für die Bevölkerung ihres Verflechtungsbereichs die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs sicher. Sie sind darüber hinaus regionale Wirtschafts- und Arbeitsmarktzentren mit einem breit gefächerten Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen. In diesen Funktionen sind sie zu stärken und weiterzuentwickeln. Hierzu sollen ein bedarfsgerechtes Angebot an Flächen für Gewerbe und Dienstleistungen sowie eine gute Verkehrsverbindung im Verflechtungsbereich und zu anderen Mittel- und Oberzentren im Land sowie nach Hamburg beitragen.



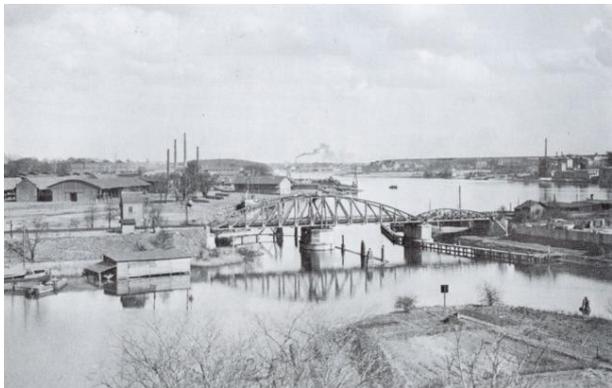
Das Sanierungsgebiet „Schloßplatz – Obereiderhafen“ in blauer Umgrenzung

Das Sanierungsgebiet grenzt mit dem *Schlossplatz* direkt an die historische Altstadt Rendsburgs und erstreckt sich zu Beginn der Sanierung bzw. zum Zeitpunkt der förmlichen Festlegung über eine Fläche von ca. 11,07 ha. Im Norden wird das Plangebiet durch die in der Obereider verlaufende Stadtgrenze zur Stadt Büdelsdorf begrenzt. Es umfasst den Bereich zwischen der *Eisenbahnstraße*, *Denkerstraße*, *Brückenstraße*, *Am Obereiderhafen*, den Obereiderhafen sowie den gesamten *Schlossplatz*.

Das Sanierungsgebiet bezieht sich damit auf die Rendsburger Seite des Hafens und grenzt unmittelbar an die Gebiete der ehemaligen städtebaulichen Gesamtmaßnahmen „Nördliche Altstadt“ und der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Rendsburger Altstadt“.

### Historische Situation

Bis heute übt das Wasser einen entscheidenden Einfluss auf die städtebauliche Entwicklung Rendsburgs aus. Die historische Entwicklung des Obereiderhafens ist im Sanierungsgebiet immer noch erkennbar. Die Wasserfläche der Obereider stellt das hier prägende Element dar, hat an ihren Ufern jedoch im Laufe der Zeit vielfältige Veränderungen erfahren.



Luftbilder Obereiderhafen (von links oben nach rechts unten: undatiert, ca. 1963, 2003, 2006)

Der ursprüngliche Verlauf der Eider wurde im Stadtraum mit dem Bau des *Thormannplatzes* ab 1937 in Ober- und Untereider unterbrochen. Eine weitere stadthistorisch relevante Struktur ist die Lage der Altstadt mit den prägenden Plätzen *Schiffbrückenplatz*, *Schlossplatz* und *Altstädter Markt*. Der *Schlossplatz* als Teil des Sanierungsgebiets und Bindeglied vom Obereiderhafen zur Altstadt wies jedoch Merkmale auf, die dieser auch historischen Bedeutung nicht gerecht wurden. V. a. wurde ein Drittel der Platzfläche durch die Rampe eines Geh- und Radwegetunnels eingenommen, der zum Erreichen der Obereider genutzt werden musste. Damit dieser Freiraum seinem gestalterischen Stellenwert im Stadtgefüge entsprechen konnte, wurde eine grundsätzliche Umgestaltung notwendig.

## **Gebäude- und Nutzungsstruktur**

Zu Beginn des Sanierungsprozesses wurden am Obereiderhafen zentrale Bereiche durch Brachflächen und altgewerbliche wirtschaftshafenbezogene Strukturen geprägt. Dieses Potenzial galt es zeitgemäß zu aktivieren, da es vielfältige Ansatzpunkte für eine zukunftsorientierte Entwicklung aufwies. An die altindustriellen Flächen angrenzend befand sich das historische Zentrum mit der Rendsburger Altstadt und seiner traditionellen Nutzungsmischung als Teil der Innenstadt. Das Gebiet rund um den Schlossplatz gewann nach der Eröffnung der Schiffbrückengalerie am benachbarten *Schiffbrückenplatz* 2006 und der Hertie-Insolvenz am *Altstädter Markt* 2009 an Bedeutung, da sich der Schwerpunkt der Altstadtfrequenzierung seither nach Norden verlagerte.

## **Verkehrssituation und Erschließung**

Der *Schlossplatz* ist in nordöstlicher Verlängerung der *Hohen Straße* und des *Schiffbrückenplatzes* als zentralen Fußgängerzonen der Altstadt ebenfalls als solche ausgewiesen. Damit soll der Platz als „Brücke“ für den Fuß- und Radwegeverkehr von der Altstadt zum Obereiderhafen und damit sowohl dem Stadtteil selber als auch der Stadt Büdelsdorf dienen.

Die äußere Erschließung des Sanierungsgebietes erfolgt über die *Denkerstraße*, über die nach Norden der *Thormannplatz* und damit die B 203 und in Gegenrichtung die südliche Altstadt angesteuert wird. Bis 2007 war die Verkehrsführung als dreispuriger Einbahnverkehr nur in Richtung Norden ausgelegt gewesen, bevor zur Entzerrung der Verkehrsströme rund um die Altstadt davon eine Spur gegenläufig in Richtung Süden ausgerichtet wurde. Entlang der nördlichen Seite des Schlossplatzes stellt die Straße *Schloßplatz* eine Verbindung zur *Torstraße* dar und dient damit der inneren Erschließung der nördlichen Altstadt.

Mit der v. a. über die Grünfläche *Am Eiland* für den Fuß- und Radwegeverkehr besonderen Nähe zum Bahnhof sowie dem Busbahnhof *Bahnhofstraße/ZOB* und der Bushaltestelle *Rendsburg Schlossplatz* war das Gebiet schon vor dem 2002 beginnenden Förderzeitraum an den auch überörtlichen ÖPNV gut angebunden.

Weiterhin verlaufen wichtige Fuß- und Radverkehrsverbindungen durch das Sanierungsgebiet, insbesondere entlang der Bahnstrecke Hamburg-Flensburg, die zwischen der historischen Altstadt und der Obereider sowie in Richtung Büdelsdorf entlang der Brückenstraße verläuft. Beim Rendsburger Abschnitt parallel zur Bahnlinie handelt es sich um den am stärksten frequentierten straßenunabhängigen Geh- und Radweg der gesamten Region.

## Grünstrukturen und landschaftsplanerische Vorgaben

Im Landschaftsplan der Stadt Rendsburg (2001) wurde für die Obereider die Erhaltung und Förderung der verbliebenen Reste eines gewässertypischen Ufersaums, die Vergrößerung des Schilfsaumes und wo dies umsetzbar ist, ein Rückbau der Uferbefestigungen empfohlen. Des Weiteren sollte der durch einen Damm abgetrennte sogenannte „Teich“ an der Obereider als offene Wasserfläche erhalten bleiben oder die Wiederherstellung des ursprünglichen Biotopverbundes mit der Obereider durch Entfernen des Dammes und durch Renaturierung des Uferbereiches angestrebt werden. Zur Ausweitung der Erholungsräume in Rendsburg wurde die Errichtung eines wasserseitigen Wanderweges zwischen der Parkanlage *Eiland* und der Grünanlage *Parksiedlung* angestrebt und der Erhalt der Obereider als Schwerpunktbereich für den Wassersport (Segeln, Windsurfing, Rudern, Kanu fahren und Angeln) festgelegt. Erfasst wurden außerdem die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Biotoptypen und Nutzungen. Im Bereich der Gehölzbestände wurde eine *Lindenallee* am Obereiderhafen als ortsbildprägend eingestuft. Weiterhin gibt es kleine Bestände an Röhricht am Obereiderufer. Als benachbarte Grünfläche bietet die Parkanlage *Am Eiland* einen unmittelbar angrenzenden Erholungsraum. Das gesamte Sanierungsgebiet ist bis auf den gewerblich geprägten Hafenbereich von allgemeiner Bedeutung für das Schutzgut Pflanzen.

## Zusammenfassende Betrachtung

Das Sanierungsgebiet „Schloßplatz – Obereiderhafen“ wies vor Beginn der Förderperiode sowohl Stärken als auch Schwächen auf.

Stärken: Die attraktiven Wasser- und Bauflächen im Sanierungsgebiet sollten erschlossen werden und einer anspruchsvollen und zukunftsweisenden Nutzung zugeführt werden. Schon vor der Sanierung zeichneten sich die Flächen durch hohe Lagequalitäten am Wasser, attraktive Grünanbindungen und unmittelbare Innenstadtnähe aus. Die Lage des Sanierungsgebiets zwischen den beiden Städten Rendsburg und Büdelsdorf stellte schon zu Beginn das Potential als Bindeglied dar. Das Areal am Obereiderhafen wurde als Impulsgeber bis in das Umland hinein identifiziert. Die dargelegten Stärken bildeten somit positive Faktoren, die für das Sanierungsgebiet attraktive Rahmenbedingungen darstellten.

Schwächen: Gleichzeitig sind die Flächen am Obereiderhafen durch industrielle Nutzungen, Altgewerbe und Brachflächen gekennzeichnet. Der teils als Parkplatzfläche genutzte Schlossplatz, Lager- und Umschlagflächen und die Bahnstrecke Hamburg-Flensburg trennten die Rendsburger Innenstadt vom Wasser und zudem die Städte



Luftbild Obereiderhafen nach Sanierung (2009)



Uferpromenade am Obereiderhafen nach Umgestaltung

Rendsburg und Büdelsdorf voneinander. Der fehlende Wasserbezug des Stadtzentrums zur Obereider wurde als wesentlicher städtebaulicher Mangel identifiziert.

## **2. Erfordernisse der Gesamtmaßnahme gem. §§ 136, 165, 171a und 171e BauGB**

Das BauGB umfasst die Regelungen des Städtebau- und Planungsrechts. Dazu zählen städtebauliche Sanierungs- und Entwicklungsmaßnahmen sowie Stadtumbaumaßnahmen. Es bildet die rechtliche und verfahrenstechnische Grundlage, nach der Sanierungsmaßnahmen vorbereitet und durchgeführt werden. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind „Maßnahmen, durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird“ (§ 136 Abs. 2 Satz 1 BauGB).

Städtebauliche Missstände liegen gemäß § 136 Abs. 2 BauGB vor, wenn das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Voraussetzung für den Einsatz von Fördermitteln ist die Festlegung eines Sanierungsgebietes gemäß § 142 BauGB.

Im Sanierungsgebiet „Schloßplatz - Obereiderhafen“ bestand das Vorliegen städtebaulicher Missstände darin, dass das Gebiet der Erfüllung der Aufgaben, die ihm aufgrund seiner zentralen und besonderen Lage am Wasser und den damit verbundenen Versorgungsfunktionen und Potenzialen für das Stadtgebiet zugesprochen werden konnte, nicht gerecht wurde.

Diese bestehenden städtebaulichen und funktionalen Missstände führten am 12.12.2000 zur Beschlussfassung zur Einleitung der VU für das Gebiet „Obereider“ gemäß § 141 Abs. 3 BauGB. Das Untersuchungsgebiet umfasst den Bereich des Obereiderhafens, begrenzt durch die Eisenbahnstraße, den Schlossplatz, die Denkerstraße und die Brückenstraße. Nach Abschluss der VU mit Anhörung aller betroffenen Eigentümer erfolgte am 20.08.2002 die förmliche Festlegung des nach § 142 BauGB Sanierungsgebiets „Schloßplatz – Obereiderhafen“. Der diesbezügliche Beschluss der Ratsversammlung wurde am 21.03.2002 gefasst und am 24.04.2002 im Mitteilungsblatt der Stadt Rendsburg veröffentlicht.

Historisch ist Rendsburg eine über Jahrhunderte vom Wasser geprägte Stadt. Unter- und Obereider sowie Nord-Ostsee-Kanal haben bis heute einen entscheidenden Einfluss auf die städtebaulichen Entwicklungsmöglichkeiten. Während der Festungszeit durch Wallanlagen von der Stadt getrennt, sind diese großen prägenden Wasserflächen nach Abbruch der Festungswälle insbesondere im Bereich des *Stadtparks* in die Stadtgestaltung zumindest in Teilen integriert worden. Denn mit Bau der Eisenbahnstrecke entstand erneut eine Barriere zwischen Wasser und Altstadt; die Obereider war im Stadtzentrum weiterhin nicht

wahrnehmbar. Daraus ergaben sich einerseits wesentliche städtebauliche Mängel, andererseits mangelte es an einer infrastrukturellen Verbindung zwischen Rendsburg und Büdelsdorf.

Durch die Schaffung eines gemeinsamen attraktiven Zugangs der Städte an die Obereider sollte sich zusätzlich zur städtebaulichen Funktion auch ein Ansatz zur Schaffung durchgängiger Grünverbindungen beidseitig der Obereider bis hin in den nördlich Büdelsdorfs angrenzenden Landschaftsraum bieten.

Die Nutzungen im Uferbereich der Obereider waren in der Vergangenheit durch einen Landhandelsbetrieb, der lediglich EU-Getreidebestände einlagerte, einen kleinen Einzelhandelsbetrieb („Grüner Laden“), einen Hafenschienenkran aus dem Jahr 1962 und die Brachfläche eines ehemaligen Schrottplatzes gekennzeichnet. Somit standen große, attraktive Flächen zur Verfügung, die neu geordnet und einer aktualisierten Nutzung zugeführt werden sollen, um die angestrebte Verbindung der Stadtzentren von Rendsburg und Büdelsdorf zu ermöglichen und zu deren Stärkung beizutragen. Weitere städtebauliche und funktionale Mängel lagen zu Beginn der Gesamtmaßnahme außerdem westlich der Bahnstrecke vor: ein kaum ausgelastetes Parkdeck, ein leerstehender Supermarkt und ein schlecht ausgeleuchteter Geh- und Radwegetunnel, der die *Denkerstraße* unterquerte.

Der Entwicklungsbereich „Obereiderhafen“ sollte demgemäß durch eine zeitgemäße städtebauliche Umstrukturierung am Wasser aufgewertet und die Obereider mit einer attraktiven, ebenerdigen Verbindung in Breite des Schlossplatzes von der Altstadt aus sichtbar gemacht werden.

Zu berücksichtigen war dabei insbesondere die historische Platzfolge mit dem benachbarten *Schiffbrückenplatz*, der gleichzeitig einschließlich einer neuer Randbebauung umgestaltet werden sollte. Auch der Zustand des *Schlossplatzes* war mit der Dimension der Tunnelrampe und dessen auf reine Funktionalität geprägte Gestaltung sowie der umliegenden Kübel-Bepflanzung nicht geeignet, der historischen Bedeutung dieses zentralen Ortes gerecht zu werden. Damit dieser Freiraum seinem gestalterischen Stellenwert im Stadtgefüge entsprechen kann, waren einige Umgestaltungen notwendig.

Die förderrechtlichen Vorgaben der städtebaulichen Gesamtmaßnahme in der Nachfolge des Landesprogramms Städtebauförderung 1998-2002 ergaben sich im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Sanierung und Entwicklung“ insbesondere aus den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 1992, StBauFR SH 2005).

Die Gesamtmaßnahme wurde als wichtigste und größte Maßnahme der Stadtgestaltung seit der Sanierung der in den 1970er Jahren begonnene und förderrechtlich abgeschlossenen städtebaulichen Gesamtmaßnahme Neuwerks eingeordnet. Dank der intensiven interkommunalen Vorarbeit Rendsburgs und Büdelsdorfs und der positiven Beurteilung der Landesregierung Schleswig-Holstein konnte dieses Projekt mit höchster Priorität versehen und vorrangig gefördert werden.

### 3. Zeit- und Verfahrensablauf der städtebaulichen Gesamtmaßnahme



Zeit- und Verfahrensablaufplan

## 4. Ziele der Gesamtmaßnahme und städtebauliche Planung sowie bau- und planungsrechtliche Instrumente

### 4.1. Grundlagen und Ziele

Das übergeordnete Ziel der städtebaulichen Gesamtmaßnahme war neben der Verzahnung der beiden Städte Büdelsdorf und Rendsburg die Öffnung der Stadt Rendsburg zum Wasser.

Ein weiterer Fokus lag auf den folgenden Zielsetzungen:

- Umnutzung und Neuausrichtung der Flächen durch die Sanierung und gestalterische Aufwertung des historischen Schlossplatzes
- Öffnung der Flächen durch Verbesserung des Bahntunnels
- Umstrukturierung und Neuerschließung der Flächen am Hafen.

Im Sanierungsgebiet „Schloßplatz - Obereiderhafen“ bestand das Vorliegen städtebaulicher Missstände darin, dass das Gebiet der Erfüllung der Aufgaben, die ihm aufgrund seiner zentralen und besonderen Lage am Wasser und den damit verbundenen Versorgungsfunktionen und Potenzialen für das Stadtgebiet zugesprochen werden konnte, nicht gerecht wurde.

Die förderrechtlichen Vorgaben der städtebaulichen Gesamtmaßnahme in der Nachfolge des Landesprogramms Städtebauförderung 1998-2002 ergaben sich im Rahmen des Städtebauförderungsprogramms „Sanierung und Entwicklung“ insbesondere aus den Städtebauförderungsrichtlinien des Landes Schleswig-Holstein (StBauFR SH 1992, StBauFR SH 2005).

Vom Obereiderhafen wurde eine Verbindungsachse über den Schloßplatz direkt in die Rendsburger Altstadt geführt. Mit dem Bau der Eisenbahnbrücke von 1911-1913 wurde die Bahnlinie im betroffenen Bereich in einer Dammlage geführt, welche die Altstadt von der Obereider zäsurhaft abgetrennt hatte. Im Zuge der städtebaulichen Gesamtmaßnahme wurde die historische Verbindung durch den Bau einer Bahnbrücke in der Breite des Schloßplatzes wiederhergestellt.

Zielsetzungen der Gesamtmaßnahmen waren weiterhin Einzelmaßnahmen wie die Schaffung einer Hafensperrmauer an der Obereider als besondere, neue Erlebnisqualität in Verbindung mit dem Bau einer breiten und attraktiven Bahnunterführung mit höhengleicher Querung vom Schloßplatz bis zur Obereider. Damit wurde eine Anbindung der Altstadt an die Obereider und die Erschließung des geplanten besonderen Dienstleistungs- und Gewerbegebietes geschaffen. Zudem besteht nach Bau der Bahnunterführung eine Sichtverbindung vom Schloßplatz zur Obereider und eine Platzfolge vom Schiffbrückenplatz über den Schloßplatz bis zur Hafensperrmauer Obereider. Die Erschließung der Hafenfläche erfolgt von der Denkerstraße durch die neu geschaffene Bahnunterführung. Die interne Erschließung der Flächen am Obereiderhafen zur Sicherstellung einer uneingeschränkten Hafensperrmauernutzung erfolgte an der Bahnseite der Grundstücke durch die neu hergestellte Straße „Am Obereiderhafen“.

Die anfangs überwiegend gewerblich genutzten oder brachliegenden Flächen an der Obereider wurden neu geordnet, so dass sie in Zukunft zeitgemäß entwickelt und genutzt werden können. Die Flächen wurden daher für anspruchsvolle, hochwertige, wasserbezogene und zukunftsweisende Nutzungen ausgewiesen. Die Nutzungen sollen so gewählt werden, dass ein ergänzendes Angebot zu den vorhandenen Nutzungen der Altstadt vorgehalten wird und eine attraktive Achse von Rendsburg über den Schloßplatz zum Obereiderhafen und weiter nach Büdelsdorf entsteht. Ziel ist die Entwicklung und Ansiedlung attraktiver und wettbewerbsfähiger Gewerbe-, Dienstleistungs-, Handels-, Erholungs- und Freizeitnutzungen, deren städtebauliche Qualität und ökonomische Bedeutung einen „Leuchtturm“ im Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg darstellen soll.

Zur Verwirklichung dieser Ziele sind eine Reihe von Ordnungsmaßnahmen zwischen der Denkerstraße und den Bahnanlagen erforderlich gewesen. Die neu entstandenen Bauflächen beiderseits der Bahnstrecke, d.h. sowohl auf der Stadtseite als auch auf der Obereiderhafenseite, bekamen durch diese Erschließungsmaßnahmen durch den Wasserbezug und die direkte Verbindung zur Rendsburger Innenstadt eine neue Standortqualität. Dadurch ergibt sich für die Stadt Rendsburg in unmittelbarer Innenstadtlage ein bedeutsames Entwicklungspotenzial.

## 4.2. Bauleitplanung und rahmensetzende Planungen

Um die gemeinsame Zielsetzung und die interkommunalen Planungsabsichten und -prozesse sowie das vorhandene Potenzial des Standorts zur Stärkung der beiden Städte Rendsburg und Büdelsdorf zu nutzen und eine Strategie zur Entwicklung der Flächen zu entwickeln, wurden mit der Politik beider Städte in gemeinsamen Sitzungen ab 1999 die Weichen für die Aufstellung eines gemeinsamen Rahmenplans gestellt, der dann auf der Basis eines Entwicklungs- und Funktionskonzeptes erarbeitet und von einem Verkehrsgutachten flankiert wurde.

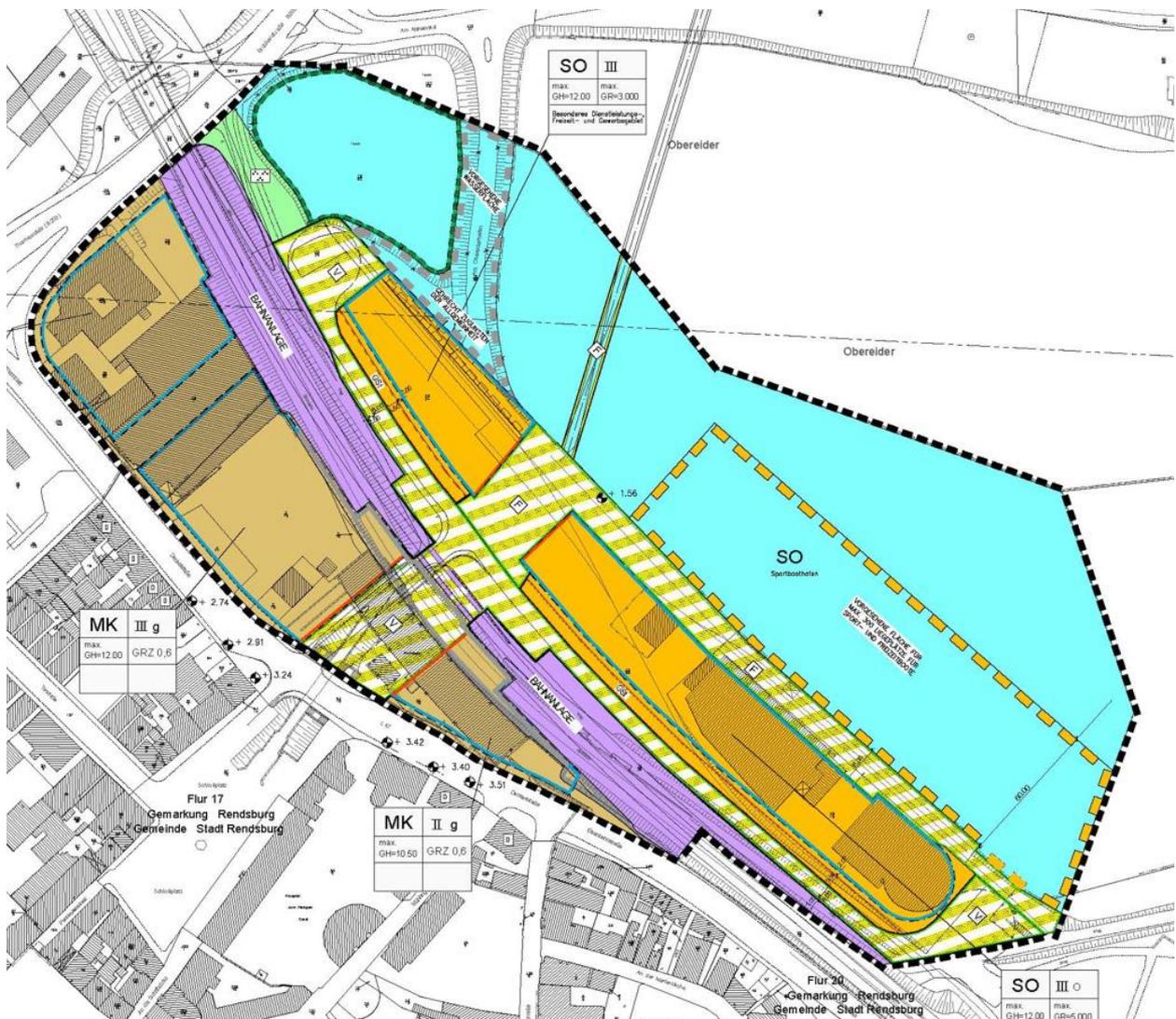
Im Laufe der Aufstellung wurde deutlich, dass die ursprüngliche Idee, zwei Investoren zugunsten unabhängiger Planungsansätze mit abschnittswisen Realisierungsmöglichkeiten zu binden, aufgegeben werden musste. Diese in einen Rahmenplanvorentwurf übersetzte strategische Änderung wurde im Jahr 2003 öffentlich im Bauausschuss vorgetragen und interkommunal im gemeinsamen Projektausschuss Rendsburg-Büdelsdorf verankert und politisch beschlossen.

Zusammengefasst lautete die Kernaussage des Rahmenplans wie folgt:

*„Nachdem sich abzeichnete, dass eine kurzfristige Verwirklichung der Maßnahme in einem Zuge nicht umsetzbar ist, stellt sich nun verstärkt die Aufgabe, durch die Erarbeitung eines langfristigen Gesamtkonzeptes und darin integrierte gezielte Einzelmaßnahmen eine Gesamtentwicklung des Gebietes zu ermöglichen. Im vorliegenden Entwurf des Rahmenplanes ist der äußerst vielschichtig verlaufende Planungsprozess systematisch geordnet. Er ist Grundlage der weiteren Bearbeitung auf den unterschiedlichsten Planungsebenen. Der Entwurf fasst die Rahmenbedingungen und Ziele für die Gesamtentwicklung zusammen und entwickelt Ansätze für einzelne kurzfristig und auch längerfristig umsetzbare Maßnahmen im Rahmen des Gesamtkonzeptes.“*

Um zum einen die städtebaulichen Entwicklungsziele zu erreichen und die entsprechenden Flächen für die Nutzungen durch besondere Dienstleistungen, Freizeit und Gewerbe freizugeben wurde leicht zeitversetzt zum Beginn der Rahmenplanung der Bebauungsplans Nr. 72 „Obereiderhafen“ erarbeitet und durch die Ratsversammlung der Stadt Rendsburg beschlossen.

Mit dem Aufstellungsverfahren des Bebauungsplans erfolgte zudem parallel die 32. Änderung des Flächennutzungsplans, sodass der Bebauungsplan als aus dem Flächennutzungsplan entwickelt gelten konnte. Die Empfehlung zum Satzungsbeschluss fasste die Politik der Stadt Rendsburg im September 2003, dies allerdings mit der Maßgabe, dass der Ratsversammlungsbeschluss erst nach Einigung mit einem ansässigen Betrieb über dessen Auslagerung gefasst werden solle. Nachdem dies gelungen war, wurde der Beschluss im Dezember 2003 abschließend gefasst.



B-Plan Nr.72 „Obereiderhafen“ der Stadt Rendsburg (Rechtskraft 2004)

Parallel zu diesem Prozess wurde der Beschluss zur Einleitung Vorbereitender Untersuchungen zur förmlichen Festsetzung eines Sanierungsgebiets „Schloßplatz – Obereiderhafen“ gefasst und veröffentlicht. Die Sanierungssatzung wurde durch die Ratsversammlung der Stadt Rendsburg am 21.03.2002 beschlossen und im Mitteilungsblatt der Stadt Rendsburg am 24.04.2002 veröffentlicht.

Gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BauGB erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung in 2004 für einen Teil der Wasserfläche der Obereider die Aufhebung der Satzung über die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebietes. Das Sanierungsgebiet umfasst nunmehr eine Fläche von ca. 8,7 ha. Anlass für die Herausnahme der Wasserfläche aus dem Sanierungsgebiet waren Bedenken der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung aufgrund des damaligen Status der Obereider als Bundeswasserstraße. Eine Kommunalisierung des Gewässers erfolgte erst 2009.

Anfang 2004 wurden in Rendsburg erste Überlegungen zur Aufstellung eines gemeinsamen Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) Rendsburg Büdelsdorf angestellt. Hintergrund in Rendsburg war anfangs der anstehende teilweise oder vollständige Verkauf der Rendsburger Wohnungsgesellschaft (RWG). In der weiteren Abstimmung mit dem Innenministerium wurde zusammen mit der Stadt Büdelsdorf der Schwerpunkt aber auf die Identifikation von Stadterneuerungsgebieten für zukünftige städtebauliche Gesamtmaßnahmen gelegt. Auswirkungen eines Verkaufs der RWG sollten parallel in einem Wohnraumversorgungskonzept (WRVK) dargestellt werden.

Im Rahmen der Erarbeitung des ISEK erfolgte 2006 ein breit aufgestelltes Beteiligungsverfahren in Form von Werkstattgesprächen und diversen Behandlungen in den politischen Gremien.

Das ISEK benennt die folgenden Ziele und weist damit auf die Bedeutung der Entwicklung an der Obereider hin:

- funktionale und städtebauliche Verknüpfung von Rendsburg und Büdelsdorf
- Bündelung gemeinsamer Stärken
- Ausbau eigener Potentiale, u.a. die Lagegunst am Wasser und den Obereiderhafenflächen

Im ISEK werden fünf Eckpunkte für eine räumliche Entwicklung definiert, wobei der Obereiderbereich in den Punkten „Wasserlagen entwickeln“ und „Zentren stärken“ betont wird.

Neben der ehemaligen Eiderkaserne wird der Obereiderbereich als Potenzialfläche für räumliche Handlungsschwerpunkte der Region ausgemacht, unter anderem als Ort für neue Arbeitsstätten im Dienstleistungsbereich.

Zur gemeinsamen Wasserlage heißt es: „Wasserbezug ist für Rendsburg und Büdelsdorf ein schlummerndes Potenzial, das geweckt werden muss.“ Empfohlen wird für den Rendsburger Teil, dass eine Aktivierung des Obereidergebietes für Handel, Hotel und Gastronomie erfolgen soll. Nach Fertigstellung der geplanten Promenade sollen die Flächen in einer öffentlichen Nutzbarkeit mit Leben gefüllt werden, u.a. durch eine Marina mit Wassersportangeboten.

Ab Herbst 2006 erfolgte die 1. Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans. Die Rahmenplanfortschreibung aktualisierte den zwischenzeitlichen Planungsfortschritt.

Darüber hinaus wurde der Rahmenplan an veränderte Schwerpunktsetzungen für einzelne Teilbereiche und Maßnahmen sowie, bedingt durch veränderte wirtschaftliche Rahmenbedingungen, an Verschiebungen der zeitlichen Abfolgen der Umsetzungen angepasst. Die abschließende Beschlussfassung erfolgte durch die Ratsversammlung am im Juni 2007.

2018 wurde ein privater Investorenwettbewerb durchgeführt. Planungsrelevant war insbesondere der Ansatz, auf dem nördlichen Baufeld ein bis zu 11-geschossiges Hotel errichten zu können. Dies musste im Anschluss sowohl in den Rahmenplan wie auch in den Bebauungsplan als Erhöhung des zulässigen Maßes der baulichen Nutzung übersetzt werden.

Am 27. Juni 2019 ist parallel der Satzungsbeschluss zur 1. Änderung B-Plan 72 „Obereiderhafen“ durch die Ratsversammlung der Stadt Rendsburg erfolgt.



1. Änderung des B-Plans Nr. 72 „Obereiderhafen“ der Stadt Rendsburg (Rechtskraft 2017)

Nach Veröffentlichung der „Bewerbungsleitlinien für die Planung und Durchführung einer Landesgartenschau in Schleswig-Holstein ab dem Jahr 2025“ durch das Land am 28.06.2021 hat die Stadt Rendsburg zur Prüfung einer Bewerbung zur Ausrichtung einer Landesgartenschau (LGS) eine Machbarkeitsstudie beauftragt. In Erwartung positiver Impulse für die Stadtentwicklung sollten Chancen und Risiken untersucht und abgewogen werden. Das Gebiet des Obereiderhafens war in der Machbarkeitsstudie innerhalb des bisherigen Planungsrahmens „gesetzt“.

Zum nächsten Schritt kam es allerdings nicht, da die Ratsversammlung angesichts derzeit nicht möglicher finanzieller Co-Unterstützung eine Bewerbung Ende 2022 zurückgestellt.

### **4.3. Zusammenfassung der rahmensetzenden Planungen**

Zusammengefasst haben sich aus den verschiedenen rahmensetzenden Planungen für die Entwicklung des Obereidergebiets folgende Handlungsfelder ergeben:

#### **Handlungsfeld Städtebauliche Struktur**

- Öffnung der Stadt zum Wasser durch transparente Anbindung der Altstadt an die Obereider
- Schaffung einer Verbindungsachse zwischen Rendsburg und Büdelsdorf
- Sanierung und gestalterische Aufwertung des Schloßplatzes unter Bewahrung des historischen Charakters
- Verbesserung und Verbreiterung der Bahnunterführung
- einfache Querung vom Schloßplatz zur Obereider
- Umstrukturierung und Neuerschließung der Flächen am Obereiderhafen
- Schaffung attraktiver Bauflächen direkt an der Obereider
- Berücksichtigung der historischen Altstadtansicht mit Marienkirche von der Obereider her (Gebäudehöhen, Gliederung der Baukörper sowie Materialwahl)
- Einfügen der Bebauung in das Stadtbild trotz moderner Architektursprache
- Uferpromenade als öffentlich nutzbarer Wasserzugang mit entsprechend qualitativ hochwertiger Aufenthaltsqualität

#### **Handlungsfeld Nutzungsstruktur**

Nutzungsmischung aus

- Hotel- und Gastronomiebetrieben
- hochwertigen Freizeit-, Kultur-, Sozial-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen
- Maritimen Nutzungen

#### **Handlungsfeld Grünstruktur & Wasserflächen**

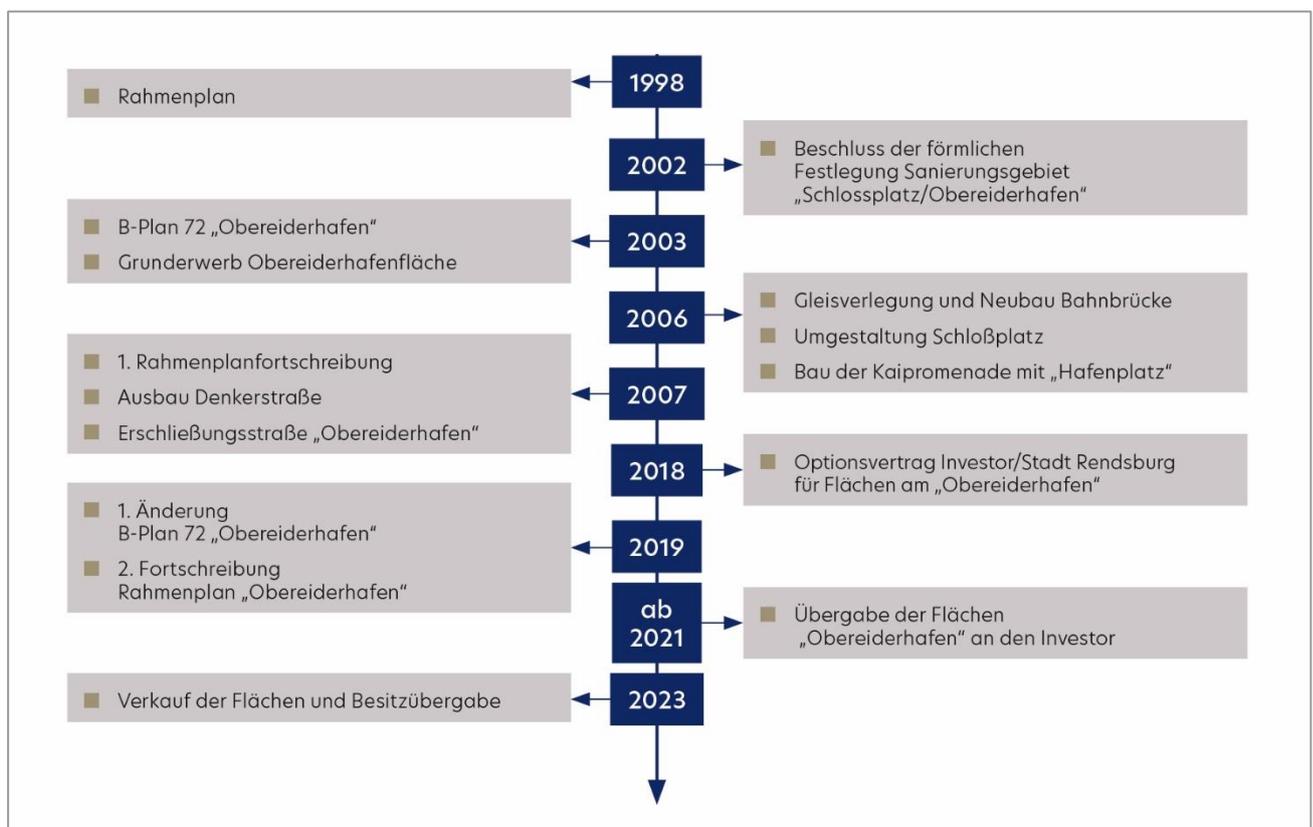
- Wiederherstellung des durch einen Damm abgetrennten „Teiches“ als offene Wasserfläche und damit auch des ursprünglichen Biotopverbundes mit der Obereider
- Renaturierung des unbefestigten Uferbereichs

## Handlungsfeld Erschließung

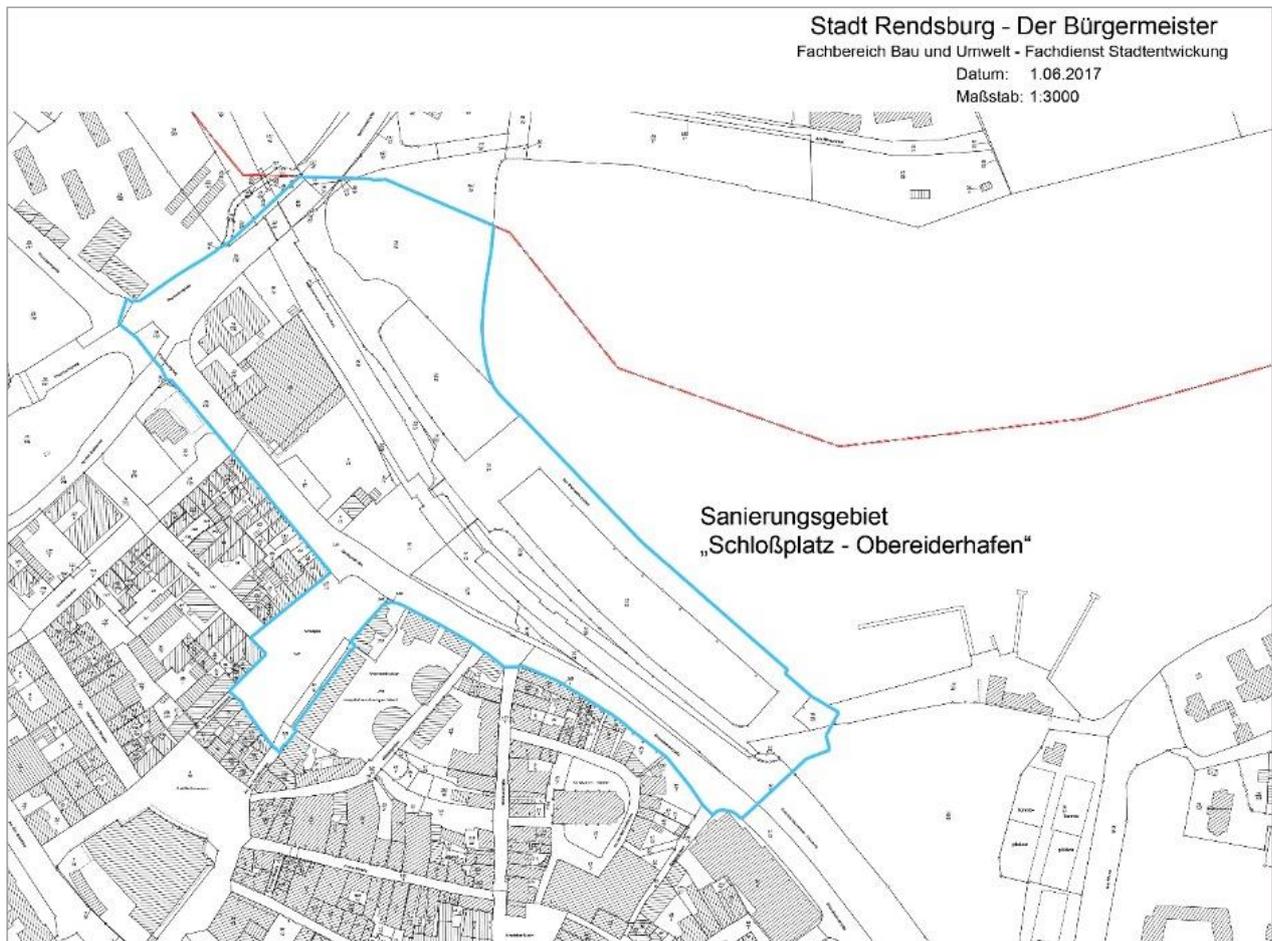
- Erschließung des Obereiderhafens von der Denkerstraße aus durch die neue Bahnunterführung
- Interne Erschließung parallel entlang des Bahndamms an der Rückseite der künftigen Bebauung, so dass die Hafensperrmauer frei von motorisiertem Verkehr bleiben kann
- Schaffung von Aufenthaltsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr an der Kaikante
- Ausbau der Radwegeverbindung zwischen Büdelsdorf, der Altstadt und dem Stadtteil Schleife mit Bahnhof parallel zur Bahntrasse (es handelt sich um den am stärksten frequentierten straßenunabhängigen Radweg der gesamten Region)

## 5. Übersicht der wichtigsten Einzelmaßnahmen und Projekte

Die nachstehende/untere Grafik (Abb. 17) bildet in einer Projektchronologie den zeitlichen Horizont mit den baulichen sowie nichtbaulichen Meilensteinen der Gesamtmaßnahme ab.



Projektchronologie der städtebaulichen Gesamtmaßnahme



*Das Sanierungsgebiet „Schloßplatz – Obereiderhafen*

## 5.1. Grunderwerb

Die Verfügbarkeit der Flächen für die Durchführung der Gesamtmaßnahme musste durch zwei Grundstückankäufe an der Obereider und durch kleinere Grundstückstauschgeschäfte mit der Deutschen Bahn AG im Zuge der Verlegung der Bahntrasse mit dem Neubau der Bahnbrücke hergestellt werden.

### 5.1.1. Stadtwerke

Der nordwestliche, bis Ende der 1990er Jahre als Schrottplatz genutzte Hafbereich mit einer Größe von 3,1 ha, stand nach der Umwandlung des Betriebs in eine GmbH im Jahr 2000 im Eigentum der Stadtwerke Rendsburg. Zuvor war die Betriebsführung des Hafbetriebs den Stadtwerken als Eigenbetrieb zugeordnet, womit Grundstückseigentümerin die Stadt Rendsburg war. Insofern wurde eine Rückübertragung auf die Stadt notwendig. Die komplizierten Vertragsverhandlungen mit Gutachten Dritter zu Wertermittlung, Altlastenfragen, Nutzungsrechten Dritter und den jeweiligen (Alt- und Neu-) Verpflichtungen zogen sich in die Länge, so dass die Beurkundung erst in 2009 erfolgte.

### 5.1.2. Landhandelsbetrieb

Der südöstliche Teil der Hafenfläche war geprägt von einem Landhandelsbetrieb, in dessen charakteristischem Rundsilos EU-Getreidebestände eingelagert wurden, um die Marktpreise zu stabilisieren. Eine größere Umschlagfähigkeit erfolgte aber schon seit längerem nicht mehr. Zudem war dort der sogenannte „Grüne Laden“ als Einzelhandelsgeschäft für Landhandelsbedarf ansässig, der später in die Friedrichstädter Straße aussiedelte. Bereits im Herbst 1997 begannen erste Gespräche über eine Auslagerung des Landhandelsbetriebs, wobei anfangs mit dem Eigentümer scheinbar schnell Einigkeit über eine Verlagerung des Betriebes an den Kreishafen oder in das Gewerbegebiet an der Kieler Straße (B-Plan Nr. 33) erzielt werden konnte. Allerdings stellte der Eigentümer Anfang 1998 eine Entschädigungsforderung in den Raum, die, wie sich nach Erstellung des Verkehrswertgutachtens zuzüglich eines Gutachtens für die Maschinenteknik im September 1998 herausstellte, insgesamt um den Faktor 3,5 zu hoch lag. Nachdem der Eigentümer im Februar 1999 seine Forderung durch ein eigenes Gutachten bestätigen ließ, begannen zähe und langwierige Verhandlungen.

Zwischen Januar 2000 und Februar 2001 war an diesen Verhandlungen auch die AVW Albrecht Vermögensverwaltungs- AG, Buxtehude (AVW), als Projektentwickler beteiligt – letztendlich ergebnislos.

Zusätzlich verkompliziert wurde die Sachlage dadurch, dass für eine Teilfläche ein Pachtvertrag des Landhandelsbetriebs mit den Stadtwerken zum 31.12.2000 auslief und nicht verlängert wurde.



*Landhandelsbetrieb 2003*



*Abgeschlossene Freilegung 2006*



*Abbruch des Landhandelsbetriebs, November 2005*

Erst im Jahr 2003 konnte der Kaufvertrag geschlossen und die Flächen an die Stadt übergeben werden. Der Betrieb wurde aufgegeben und entsprechend entschädigt.

Der zwischenzeitliche Stillstand der Verhandlungen trug maßgeblich zu einer beschleunigten Ausweisung des Obereiderbereichs als Sanierungsgebiet bei.

Der Abbruch der baulichen Anlagen erfolgte als Ordnungsmaßnahme zwischen Oktober 2005 und Ende Januar 2006.

### 5.1.3. Deutsche Bahn

Für den Neubau der Bahnbrücke in der Breite des Schloßplatzes als Verbindung zwischen Altstadt und Obereider wurde als erstes der Bau einer Einschubbrücke geprüft. Diese Variante wurde aber aufgrund der damit verbundenen starken Einschränkungen des Bahnbetriebs auf der Hauptstrecke Hamburg-Flensburg verworfen.

So wurde die Entscheidung getroffen, den Neubau neben die Bahnstrecke zu setzen und die Gleise zu verlegen und von Norden und Süden anzuschwenken.

Aus geometrischen Gründen musste dies im Kurveninnenbogen und damit nach Osten und 11 m näher an die Obereider heran erfolgen.

Somit wurden entsprechende Grundstückstauschgeschäfte mit der Deutschen Bahn AG (bzw. mit der DB Netz AG) erforderlich. Endgültig geregelt wurden diese nach Abschluss der Baumaßnahme sowie deren Vermessung in einem Tauschvertrag vom März 2010. Dabei übertrug die Stadt sechs Flurstücke in einer Gesamtgröße von 3.219 m<sup>2</sup> auf die DB Netz AG. Im Gegenzug übertrug die DB Netz AG vier Flurstücke in einer Gesamtgröße von 2.873 m<sup>2</sup> auf die Stadt.

#### 5.1.4. Ankauf und Auslagerung der Spielhalle an der Denkerstraße (gescheitert)

Zur städtebaulichen Arrondierung der Ecksituation der Denkerstraße an der neuen „Verlängerung“ des Schloßplatzes zur Obereider, wäre eine Auslagerung der dortigen Spielhalle wesentlich gewesen. Mit dem Eigentümer wurden im Frühjahr 2003 anhand eines Verkehrswertgutachtens vom Oktober 2002 Verhandlungen aufgenommen. Diese zogen sich aufgrund überhöhter Forderungen des Spielhallenbesitzers über mehrere Jahre und konnten auch durch die Mitwirkung des Eigentümers des unmittelbar benachbarten ehemaligen Verbrauchermarkts nicht erfolgreich abgeschlossen werden. Ende 2008 stand (immer noch) eine Kaufpreisforderung im Raum, die den Gutachterwert um das 3,4-fache überstieg. Die Verhandlungen wurden daraufhin Anfang 2009 als gescheitert erklärt und beendet.

## 5.2. Umgestaltung des Schloßplatzes als Erweiterung der Fußgängerzone

Vor dem Umbau war der Schloßplatz bis 2004 durch zweiseitige Parkstände und zu fast einem Drittel der Fläche durch den Einschnitt eines Geh- und Radwegetunnels unter der Denkerstraße hindurch gekennzeichnet. Die Ausrichtung der Erschließung auf den fließenden Verkehr wurde durch die bis 2006 noch gegebene Befahrbarkeit der Pannkokenstraße vom Schiffbrückenplatz aus in Richtung Schloßplatz unterstützt.

Der Planungsansatz für die Umgestaltung bestand in einer möglichst flächigen Wiederherstellung des Platzcharakters als Fußgängerzone. Erste Varianten wurden im Juni 2002 erarbeitet. Der Tunnel sollte entweder komplett neu gebaut oder nur die östliche Rampe erneuert oder die Denkerstraße mit Hilfe einer Lichtsignalanlage ebenerdig in Richtung Obereider überquert werden. Letzteres rief längere lebhaftere Diskussionen zwischen Tunnel- und Ampelbefürwortende hervor. Tunnelbefürwortende starteten eine Protestaktion, deren Teilnehmenden im fließenden Verkehr provokativ langsam über die Denkerstraße hin und her schlenderten, um die angeblichen zukünftigen Verkehrsbehinderungen bei einer Ampellösung aufzuzeigen. Ampelbefürwortende wiesen darauf hin, dass die neue Lichtsignalanlage mit der des im Norden benachbarten Thormannplatzes, dem verkehrsreichsten Platz der Stadt, als „Grüne Welle“ geschaltet wird. Schließlich wurde vor allem aus Kostengründen der Ampellösung der Vorzug gegeben, denn diese wurde nur mit einem Drittel der Kosten für eine komplette Erneuerung des Tunnels kalkuliert. Der entsprechende Baubeschluss des Bau- und Umweltausschusses erfolgte im Juni 2003.



*früherer Fußgängertunnel unter der Denkerstraße, 2003*

Mit der Umgestaltung verbunden war eine für Fußgängerinnen und Fußgänger ansprechende Aufenthaltsqualität durch eine funktional und gestalterisch anspruchsvolle Platzbeleuchtung und –möblierung. Mit Umbau wurden Voraussetzungen sowohl der Ausweitung zentrenergänzender, zeitlich beschränkter Veranstaltungen (Wochenmarkt, Flohmarkt, Kleinkunstdarbietungen, Ausstellungen etc.) als auch die Einrichtung von Straßencafés in ruhiger Atmosphäre geschaffen. Durch die vorgesehene maßgebliche Aufenthaltsfunktion des Schloßplatzes dient dieser als „Gelenk“ bzw. „Verteiler“ für die daran mittelbar anschließenden Einkaufs- und Erlebniszonen (z. B. Schiffbrückenplatz, Neue Straße, Holstenstraße). Diese dem Schloßplatz aufgrund seiner Lage und Bedeutung innewohnende Funktion als das verbindende Element zwischen Altstadt und Obereider kann seither in angemessener Weise wahrgenommen und erfüllt werden. Verwendet wurden nutzerfreundliche Oberflächenbeläge, anknüpfend an vorhandene Materialien (Granitpflaster, gelb-bunter Pflasterklinker, Granitbordsteine). In der Oberflächengestaltung sind historische Spuren, d. h. der Umriss des früheren zweiten abgerissenen Kasernentraktes nachgezeichnet.

Am 07.01.2004 wurde der erste Bewilligungsbescheid für die Gesamtmaßnahme „Schloßplatz-Obereiderhafen“ durch Ministerpräsidentin Heide Simonis an die Bürgermeister Andreas Breitner (Rendsburg) und Jürgen Hein (Büdelsdorf) übergeben. Im Anschluss fand am 16.02.2004 auf dem Schloßplatz mit Beteiligung aller Bürgermeister der Region Rendsburg der erste Spatenstich statt.

Am nordwestlichen Platzrand erfolgte im April 2004 eine Ergänzung des erhaltenswerten Baumbestandes durch neun Großbaumverpflanzungen aus der sogenannten „Fiehn-Allee“, die dem ebenfalls 2004 beginnenden Neubau der „Schiffbrückengalerie“ am Schiffbrückenplatz weichen musste.

Im Juni 2004 wurde der Geh- und Radwegtunnel unterhalb der Denkerstraße verfüllt und beiderseits ebenerdig angeglichen.

Die Fertigstellung und Abnahme der Bauleistungen erfolgte am 13.12.2004. Die anschließende Mängelbeseitigung wurde bis Oktober 2005 durchgeführt.

Seither hat sich die Überquerung der Denkerstraße für den Fuß- und Radwegeverkehr per Lichtsignalanlage problemlos als selbstverständlich etabliert.



*Der Schloßplatz 2006 nach der Umgestaltung*



*Abgeschlossene Freilegung 2006*



*Der Schloßplatz vor dem Ausbau 2003*



*Der Schloßplatz 2004 während  
(schon mit verfülltem Fußgängertunnel)*

### **5.3. Ausbau Denkerstraße /Thormannplatz – Herstellung der Gegenläufigkeit der Denkerstraße**

Die Altstadt ist auf der Basis eines in den Anfängen bis 1966 zurückreichenden Generalverkehrsplans bis Anfang der 1980er Jahre mit einem dreispurigen, in Einbahnrichtung verlaufenden Tagentenring umbaut worden. Während der Aufstellung des Gesamtverkehrsplans zwischen 1996 und 2002 wurde festgestellt, dass damit nicht nur überhöhte Fahrgeschwindigkeiten, sondern vor allem auch verlängerte Fahrwege rund um die Altstadt geschaffen worden waren. Daher wurde zur Abhilfe die abschnittsweise Herstellung einer Gegenläufigkeit vorgeschlagen.

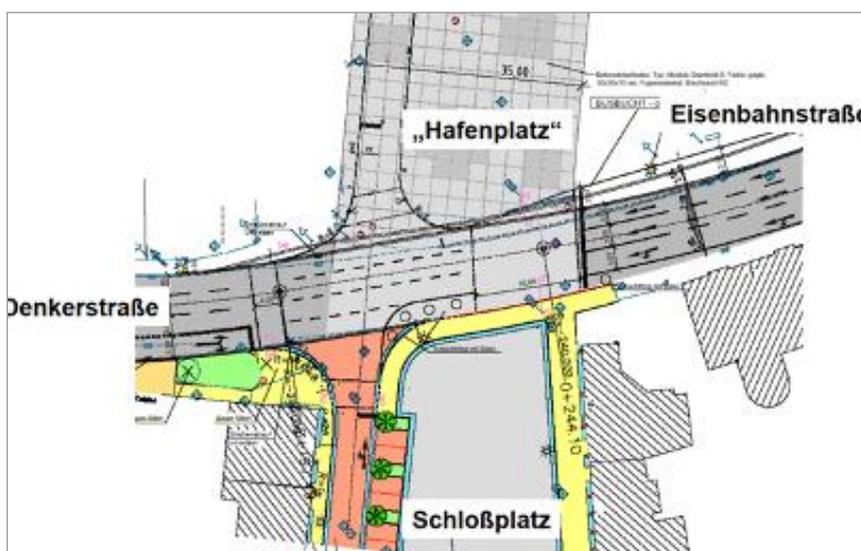
Bei der Denkerstraße zwischen Thormannplatz und Schloßplatz handelt es sich innerhalb der Gesamtmaßnahme um einen dieser Abschnitte. Erste Planungsüberlegungen zur verkehrstechnischen Funktionsfähigkeit einer Gegenläufigkeit in Verbindung mit dem notwendigen Umbauaufwand wurden ab April 2004 angestellt. Dabei war die besondere Rolle des Landesbetriebs für Straßenbau und Verkehr (LBV) zu berücksichtigen, da der Thormannplatz als Bundesstraße in der Ortsdurchfahrt Teil der Umleitungsstrecke für Störungen auf der A 7 im Bereich der Rader Hochbrücke darstellt.

Da bei der Erschließung des Obereiderhafens nicht gänzlich auf den motorisierten Verkehr verzichtet werden konnte, war eine Anbindung an die Denkerstraße erforderlich. Die Einmündung der Zufahrt zur Torstraße am Rande des Schloßplatzes in die Denkerstraße ist zu einer vierarmigen Kreuzung umgestaltet worden.

Auf der Basis einer Verkehrsuntersuchung wurde ein als leistungsfähig bewerteter Vorentwurf entwickelt und der Politik in 2005 vorgestellt.



*Denkerstraße zwischen Thormannplatz und Schloßplatz, Planung*



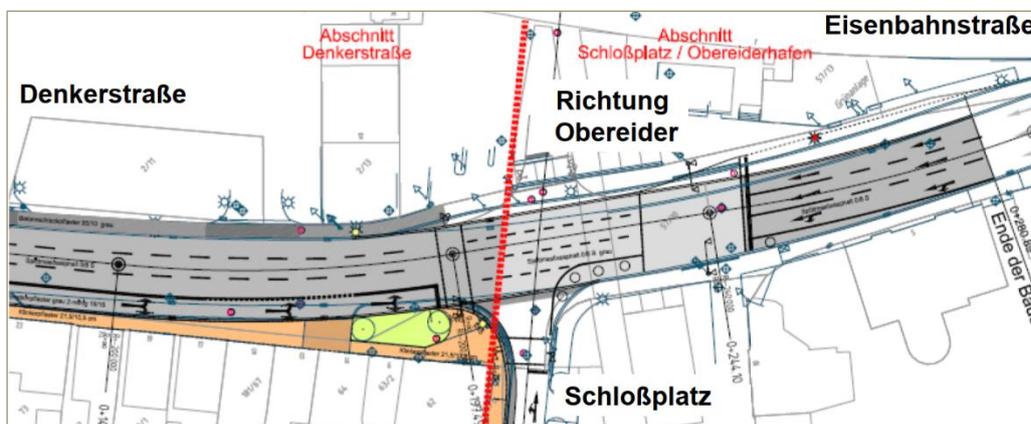
*Kreuzung Denkerstraße/Schloßplatz, Planung*

Die Ausschreibung der Bauleistungen erfolgte im März 2006. Nach dem Baubeginn im Mai 2006 konnte eine Gesamtfertigstellung aufgrund vielfacher Detailprobleme in Zuständigkeitsfragen und der Bauausführung erst Mitte Juni 2007 bewerkstelligt werden. Ab dem 26.06.2007 wurde dann der gegenläufige Verkehr eingerichtet und bis Ende August 2007 die letzten kleineren baulichen Anpassungen vorgenommen.



*Blick in die Denkerstraße, links geht es in Richtung Schloßplatz, rechts in Richtung Obereiderhafen*

Die Einzelmaßnahmen „Ausbau Denkerstraße/Bereich Schloßplatz“ sowie „Denkerstraße/Thormannplatz“ wurden gemäß Entscheidung durch das MIKWS im Jahr 2007 in einer Einzelmaßnahme „Ausbau Denkerstraße /Thormannplatz“ zusammengefasst.



*Umbau Denkerstraße/Schloßplatz, ursprüngliche Förderabsicht*

## 5.4. Abbruch des Parkdecks Schloßplatz

Von den seit Mitte der 1970er Jahre entstandenen drei Parkdecks entlang des Tangentenrings rund um die Altstadt ist das am Schloßplatz das einzige, das von der Altstadt aus jenseits des Rings gelegen hatte. Entsprechend war dort die Auslastung der 160 Parkplätze mit Abstand am geringsten. Trotzdem gab es in Anbetracht des für die Öffnung zur Obereider notwendigen Abrisses als Teil der seinerzeit ständigen öffentlichen Generaldebatte um den angeblichen, aber nie bewiesenen Parkraumangel in der Innenstadt erhebliche Diskussionen.



*Der Schloßplatz nach Fertigstellung, das Parkdeck als Barriere im Hintergrund, Dezember 2005*

Der Abbruch des Parkdecks begann Anfang 2006 und wurde einschließlich aller Restarbeiten bis zum Juli 2006 abgeschlossen.

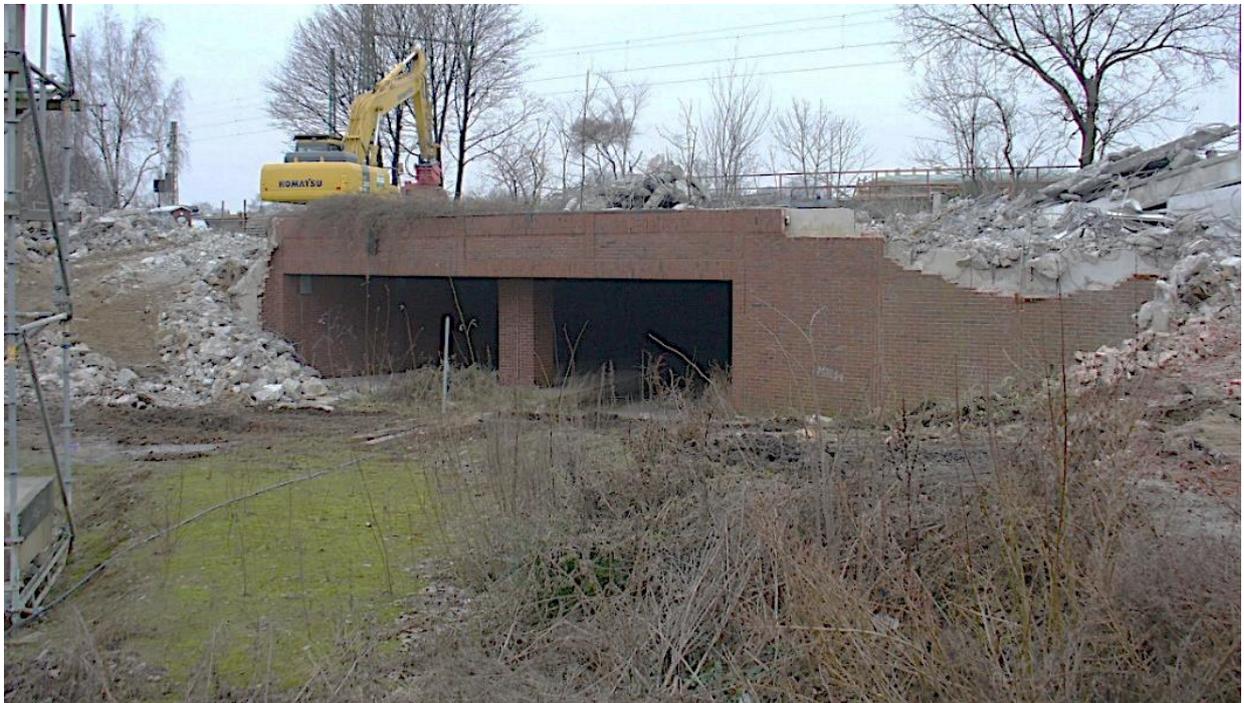


Abbildung 32 und 33: Abbruch des Parkdecks Schloßplatz, Februar 2006

## 5.5. Neubau der Bahnbrücke mit Dammverlegung

Bis zum Beginn der Gesamtmaßnahme bestand zwischen Altstadt und Obereider in Verlängerung der Rampe des Geh- und Radwegetunnels unter der Denkerstraße nur ein gut 4 m breites Brückenbauwerk für den Geh- und Radverkehr. Dieses war als Angstraum bekannt und wurde im Volksmund „Mauseloch“ genannt.



*ehemalige Verbindung zwischen Altstadt und Obereiderhafen: dunkel, unübersichtlich, wenig attraktiv und nur für Radfahrer und Fußgänger geeignet; (2003)*

Anfang 2002 wurden mit der Maßgabe einer neuen Brücke in der Breite des Schloßplatzes von ca. 30 m die ersten Entwürfe entwickelt, wobei zunächst alternativ eine Bogenbrücke in Metall oder eine Walzträgerkonstruktion in Beton zur Diskussion standen. Die Brücke sollte auch die direkte Erschließung des Obereiderbereichs für den Kfz-Verkehr neu ermöglichen. Zur Anschwenkung an die vorhandenen Gleisanlagen wurde alternativ zur Verschiebung der Trasse um 1-2 Gleisbreiten in Richtung Hafen ein beidseitiges Ausschwenken der Gleise erörtert, so dass die Brücke zwischen die Gleise gebaut worden wäre. Dies wurde zur Vereinfachung des Baubetriebs jedoch verworfen.

Aufgrund niedrigerer Investitions- und zukünftiger Unterhaltungskosten fiel Mitte 2002 nach öffentlichen Beratungen in der Politik, in der anfangs aus Kostengründen auch noch eine schmalere Brücke diskutiert wurde, schließlich der Beschluss zur Ausführung der Brücke als Walzträgerkonstruktion in Beton als Dreifeld-Brücke in Schloßplatz-Breite.

Schon zuvor wurde parallel zum Planungsprozess die notwendige Vertragskonstellation mit der Deutsche Bahn AG verhandelt. Wie sich bereits Ende 2001 herausstellte, waren eine Planungsvereinbarung, eine Kreuzungsvereinbarung und eine Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen.

Zu berücksichtigen waren dabei außerhalb des eigentlichen Brückenbaus als Teilleistungen

- der neue und die Sicherung des weiterhin bestehenden Dammkörpers
- Fundamentierung und Bau der neuen Masten
- Oberleitung
- Leit- und Steuerungstechnik
- Telekommunikationsleitungen (LWL, FM)
- Gleisoberbau
- Verschwenkung der Gleisanlagen mit den Anschlüssen an das bestehende Bauwerk.

Zu beteiligen waren dabei neben der DB Netz AG die DB Projektbau sowie die DB Telematik. In diesem Zusammenhang waren auch die Mehrerhaltungslast der DB für das dann aufwändigere neue Bauwerk wie auch der Vorteilsausgleich für das dann neuere Bauwerk zu klären. Für die zukünftige Beleuchtung der Brücke wurde ein gesonderter Gestattungsvertrag abgeschlossen.

Im Mai 2002 stand fest, dass die Stadt Bauherrin für die gesamte Maßnahme, ausgenommen der Oberleitung, werden wird. Die für die Anschwenkung der neuen Gleisanlagen an das bestehende Netz notwendigen Gleissperrpausen mussten bei der DB Netz AG zwei Jahre vor Baubeginn beantragt werden, um im Fahrplan berücksichtigt werden zu können. Entsprechend streng war der Bauzeitenplan einzuhalten, was auch gelang.

Nach Vertragsschluss wurde zur Schaffung des Baurechts beim Eisenbahnbundesamt (EBA) als verfahrensleitende Behörde ein Planfeststellungsverfahren beantragt und eingeleitet. Der Planfeststellungsbeschluss des EBA erfolgte im November 2004.



*Bohrpfahlgründung der neuen Bahnbrücke, August 2005*



*Der Erdbau der Dammverlegung ist abgeschlossen, die Bahnbrücke befindet sich im Rohbau, November 2005*



*Die Bahnbrücke im Rohbau, November 2006*

Als erstem Schritt der Realisierung wurde im August 2005 mit der Dammverlegung begonnen.

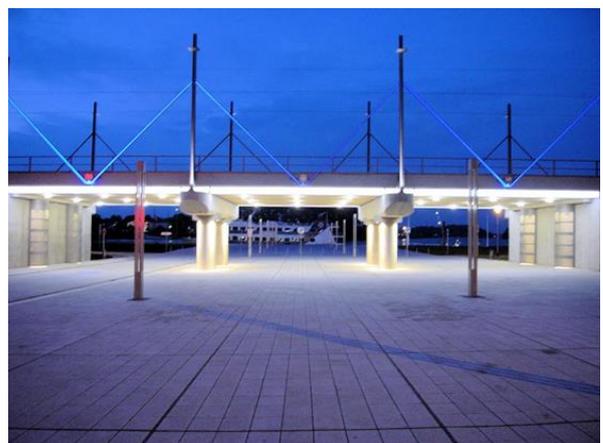
Da es sich beim Untergrund um Eiderschwemmland mit labiler Tragfähigkeit handelt, steht die Brücke auf mehreren, 28 m langen Bohrpfählen. In einem Fall riss beim Einbringen der Bohrung der Bohrkopf ab, weil ein Findling getroffen wurde. Dies führte im Hinblick auf die Verteilung der Mehrkosten zu längeren Auseinandersetzungen mit der Baufirma.



*Bahnbrücke mit „Hafenplatz“, Bauzustand im Dezember 2006*

Die Abnahme der Bauleistungen erfolgte am 14.12.2006. Die letzten Mängelbeseitigungen wurden im April 2007 abgeschlossen.

Seit ihrer Fertigstellung stellt sich die neue, mit einer Lichtdecke verkleidete Brücke als ein einladender Eingang zum Obereiderhafen und zur Altstadt dar. Durch die weiten lichtdurchfluteten Öffnungen mit Blick auf die Promenade mit Wasser werden die Flächen nicht als Angstrraum wahrgenommen.



*Die Bahnbrücke mit bis zur Obereider „verlängertem“ Schloßplatz nach Fertigstellung, Juli 2007*



*Die Bahnbrücke mit bis zur Obereider „verlängertem“ Schloßplatz nach Fertigstellung, Juli 2007*

## **5.6. Bau der Kaipromenade mit „Hafenplatz“ und Quersteg sowie der Erschließungsstraße „Am Obereiderhafen“ (2004-2007)**

Im Rahmen der Sanierung wurden der Hafenplatz, die Promenade und die Erschließungsstraße „Am Obereiderhafen“ neu hergestellt. Diese Erschließungsmaßnahmen sind wichtige Maßnahmen für die Entwicklung und Anbindung der Obereiderhafenflächen an die Innenstadt.



*Die gewerblich geprägte Kaianlage vor dem Umbau, August 2003*

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Kaipromenade an der Obereider war die Kaimauer zu sanieren und mit einer Quersteganlage zu versehen. An diese sollten zur geplanten Erweiterung des Sportboothafens Schwimmsteganlagen angebracht werden. Daher wurde unterhalb des Querstegs bereits eine entsprechende Versorgungsinfrastruktur vorgesehen.

Im Entwurf zur Oberflächengestaltung des „verlängerten“ Schloßplatzes jenseits der Denkerstraße, mit „Hafenplatz“ und Kaipromenade sollte der ehemalige Hafencharakter weiterhin erkennbar bleiben. Daher waren zunächst quadratische Betonsystemplatten mit 2 m Kantenlänge vorgesehen, was aber nach erster baufachlicher Prüfung des Straßenbauamts Rendsburg aufgrund des hohen Gewichts und der ebensolchen Baukosten verworfen wurde. Stattdessen wurde das 2 m – Quadratraster zwar beibehalten, aber durch einen konventionellen hellen Plattenbelag in der Dimension 30 x 30 cm gefüllt und mit dunklen Granitstreifen gegliedert.

Die multifunktionale Fläche dient der Inanspruchnahme von unterschiedlichsten Randnutzungen. Funktionsflächen wie notwendige Fahrspuren wurden gestalterisch untergeordnet im gleichen Material gestaltet.

An Stelle des „rauen“ Arbeitsambientes im alten Gewerbehafen ist die neue Gestaltung der Hafenspromeade ausgerichtet auf das zukünftige Nutzungsspektrum in den geplanten platzbegleitenden Baustrukturen, die auf Freizeit, Kultur und Tourismus ausgerichtet sind. Die Aufenthaltsqualität der Promenade wurde durch ihre neue Oberflächenbeschaffenheit, neue Beleuchtungselemente und zahlreiche Sitzgelegenheiten erheblich gesteigert.

Der Ausbaucharakter und die freiräumliche Situation sind im Unterschied zur innerstädtischen Fußgängerzone stark durch die einseitige Kai- und Wasserseite und durch die Längenbetonung bestimmt, welches sich auch in der Oberflächengestaltung und in der Zonierung wiederfindet.

Die 10 m breite Kaipromenade wurde mit Liegebänken, als attraktive und im Anschluss von den Besucherinnen und Besuchern sehr gut angenommenen Aufenthaltsmöglichkeiten, ausgestattet. Die Beleuchtung durch 7 m hohe, aus Cortenstahl und feuerverzinktem Stahlrohr bestehenden „Latina“-Mastleuchten soll an Kräne und damit an den früheren Gewerbehafencharakter erinnern.



*„Latina“-Leuchten an der fertiggestellten Kaipromenade, November 2007*

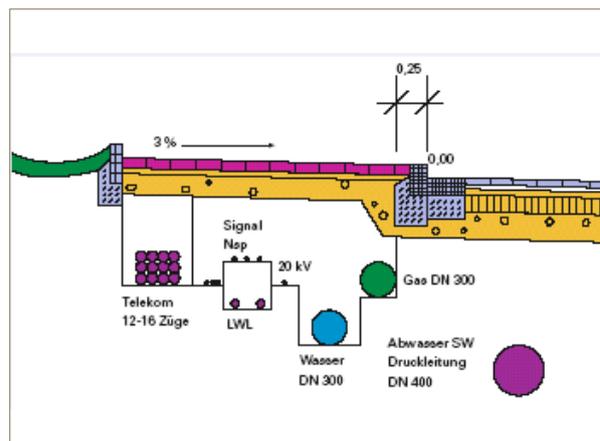
Unter dem „Hafenplatz“, der als einladende Brücke zwischen Schloßplatz und Obereider wirkt, musste eine Regenwasservorbehandlungsanlage in der Größe einer Fertigarage eingebaut werden, damit nur entsprechend vorgereinigtes Regenwasser in die Obereider eingeleitet wird.

Der Baubeginn der Kaipromenade erfolgte im Juni 2006.



Kaipromenade, Bauzustand im Dezember 2006

Mit der Straße Am Obereiderhafen wurde im August 2006 begonnen. Als Besonderheit ist zu vermerken, dass zuvor ab Mai 2004 in deren Untergrund alle Leitungen neu eingebracht werden mussten, die durch die Dammverlegung der Bahntrasse betroffen waren. Es handelte sich um die Druckrohrleitung zur zentralen Schmutzwasserentsorgung der gesamten Stadt zwischen der Hauptpumpstation Am Eiland und dem Klärwerk Posthof in Fockbek und Gas-, Wasser-, Strom- und Telekom- sowie signaltechnische Leitungen.



Trasse und Medien der Leitungsumverlegungen, August 2005

Die Abnahme der Bauleistungen für die Kaipromenade mit Quersteganlage erfolgte im Mai 2007, die der Straße Am Obereiderhafen im Juli 2007.



*Fertiggestellte Kaipromenade, November 2007*

### **5.7. Förderung des Neubaus einer Ver- und Entsorgungsstation für den Regatta-Verein Rendsburg (RVR)**

Die Förderung des Obereiderbereichs für Freizeit- und Wassersportzwecke ist von Anfang an über alle Planungsebenen hinweg eines der Leitziele der Umstrukturierung der Hafenkante gewesen. Da zudem der RVR schon bei den ersten Planungsabsichten der Stadt massive Erweiterungsabsichten bekundet hatte, lag es in mehrfacher Hinsicht nahe, den dringend notwendigen Neubau einer Ver- und Entsorgungsstation durch Städtebauförderungsmittel zu unterstützen.

Dazu wurden Anfang 2006 Verhandlungen mit dem RVR aufgenommen, wobei es zunächst auch um die Erweiterung der Liegeplätze, die Übernahme des Hafenbetriebs und die Verlängerung einer außerhalb des Sanierungsgebiets gelegenen Steganlage ging.

Es wurde schnell klargestellt, dass der eigentliche Ver- und Entsorgungstrakt Angelegenheit des RVR sein musste, dessen städtebaulich notwendige „Einhausung“ hingegen förderfähig war. Die Maßnahme wurde von Mai bis September 2009 realisiert.

## **5.8. Privatisierung der Flächen am Obereiderhafen durch Investorenauswahlverfahren**

### **5.8.1. Obereider Rendsburg/Büdelsdorf GbR (ORB) (1998-2001)**

Nach dem städtebaulichen Ideenwettbewerb 1996/1997 und der Zusammenfassung von dessen Ergebnissen als Rahmenplanvorentwurf trat im Herbst 1998 als Projektentwickler die AVW Albrecht Vermögensverwaltungs- AG, Buxtehude (AVW) in Erscheinung. Zusammen mit der ACO Severin Ahlmann Holding GmbH & Co. KG, Büdelsdorf (ACO) wurde für die Realisierung der Ergebnisse gemeinsam die ORB Obereider Rendsburg/Büdelsdorf (ORB) als Gesellschaft bürgerlichen Rechts (GbR) gegründet, mit der für die weitere Projektentwicklung verschiedene Organisationsformen wie z.B. eine gemeinsame Entwicklungsgesellschaft mit Rendsburg und Büdelsdorf diskutiert wurden.

Im Ergebnis wurde aber „nur“ ein Kooperationsvertrag zwischen Rendsburg und Büdelsdorf sowie der ORB abgeschlossen mit dem Ziel einer städtischen Neuordnung und gestalterischen Aufwertung des bedeutsamen Übergangsbereiches.

Diese Vereinbarung versprach eine koordinierte und zeitnahe Realisierung der Gesamtergebnisse. Nach näherer Prüfung der Nutzungs-, Bebauungs- und Finanzierungsmöglichkeiten sollten dazu die notwendigen Objektplanungen in enger Abstimmung mit den Städten erstellt werden. Bis Mitte August 2000 sollten für den gesamten Planungsbereich oder alle seine Teilgebiete Vorentwürfe und vor Ablauf von 12 Monaten nach Vertragswirksamkeit die Entwürfe für Bebauungspläne gemäß § 30 BauGB“ vorgelegt werden. Dieser Vertrag wurde am 15.02.2000 unterzeichnet und bis zum 28.02.2001 befristet.

Daran anschließend fanden über das ganze Jahr 2000 längere Verhandlungen mit dem Land über die Förderfähigkeit von Einzelmaßnahmen statt, in die im Oktober 2000 selbst der Wirtschaftsminister persönlich eingebunden war. Es ging dabei besonders um die seinerzeit geplante Betriebsverlagerung von ACO auf Büdelsdorfer Seite in das dortige Gewerbegebiet Brandheide, wo ACO schon ein Ersatzgrundstück erworben hatte.

Der Vertrag und damit auch die ORB lief schließlich 2001 aus, ohne dass es zu einer konkreten Projektentwicklung gekommen ist. ACO gelang es im Anschluss bis Anfang 2006, in der unmittelbaren Nachbarschaft größere leerstehende Hallenkomplexe zu erwerben, so dass die Auslagerungsabsichten fallen gelassen wurden und eine Betriebsverlagerung vor Ort stattfand. Der Planungsstand für die Umstrukturierung des Betriebsgeländes im Sinne des Ideenwettbewerbs und des Rahmenplanvorentwurfs war damit obsolet.

Für die Kooperation zwischen Rendsburg und Büdelsdorf wurde die zeitweise diskutierte Gründung einer gemeinsamen Projekt-GmbH verworfen und auf Empfehlung der damaligen Landesentwicklungsgesellschaft (LEG) ab November 1999 ein bilateraler Vertrag nach dem Gesetz über kommunale Zusammenarbeit (GkZ) vorbereitet.

Dieser beinhaltete als zentralen Punkt das Obereiderprojekt, wurde aber im Laufe der Verhandlungen auf 21 zusätzliche Kooperationsthemen ausgeweitet und schließlich abgeschlossen. Zur Umsetzung des Vertrags wurde dazu der mit den jeweiligen örtlichen Fraktionsspitzen besetzte gemeinsame „Projektausschuss Rendsburg-Büdelndorf“ installiert, der im Februar 2003 anhand einer Prioritätenliste erstmals tagte.

Parallel dazu wurde zwischen den Städten Rendsburg und Büdelndorf eine Kostenteilungsvereinbarung für die, nach einer Förderung verbleibenden, kommunalen Anteile ausgehandelt – auch dies war Bestandteil des Kooperationsvertrags mit der ORB gewesen. Unabhängig des Auslaufens der ORB wurde diese Vereinbarung nach langwierigen Detailabstimmungen zwischen beiden Städten im November 2002 unterschrieben.

### 5.8.2. Erster und zweiter Investorenwettbewerb (2006 - 2012)

Nach mehrjährigen Einzelgesprächen mit verschiedenen Projektentwicklern, die mehr oder weniger konzentriert, aber letztendlich erfolglos auf eine Einzelhandelsentwicklung setzten, wurde das Obereiderprojekt im Oktober 2006 auf der Expo Real in München, der größten internationalen Fachmesse für Immobilien und Investitionen in Europa, vorgestellt. Daraus resultierte die Überzeugung, für die Vermarktung sinnvollerweise entweder ein Interessenbekundungsverfahren oder einen Investorenwettbewerb durchzuführen. Im Laufe des Jahres 2007 wurde die Förderfähigkeit dieses ersten Investorenwettbewerbs geklärt und ein Büro für dessen inhaltliche und organisatorische Vorbereitung und Durchführung gefunden. Die Ergebnisse wurden in der Politik in 2007 bekanntgegeben und die Ausschreibung im Sommer 2008 im EU-Amtsblatt veröffentlicht.

Inhaltlich wurde ein Nutzungsmix ohne Wohnanteil ausgeschrieben, da dieser planerisch ursprünglich der Büdelndorfer Seite zugeordnet war. Bis zum Fristende am 05.09.2008 gab es lediglich zwei Bewerber, die beide nur Interesse an einer Wohnnutzung hatten, so dass sie formal auszuschließen waren. Damit musste das Verfahren aufgehoben werden, was im Bauausschuss am 09.09.2008 öffentlich zur Kenntnis gegeben wurde.

Im Anschluss wurde geklärt, inwieweit eine Ergänzung des Nutzungsmixes um einen bestimmten Wohnanteil den Bewilligungsbedingungen der Förderung entspricht. Nachdem dies positiv abgeschlossen werden konnte, wurde die Ausschreibung überarbeitet und am 31.03.2009 öffentlich im Bauausschuss vorgestellt. Inhaltlich war im geforderten Nutzungsspektrum nun eine Wohnquote von 30% vorgesehen. Mit dieser Modifizierung wurde der zweite Investorenwettbewerb gestartet. Bis Ende Mai 2009 gingen wiederum nur zwei Interessenbekundungen ein, von denen eine auszuschließen war.

Übrig blieb eine Kooperation der AVW mit der Rendsburger Baufirma Ditting zusammen mit dem Architekturbüro Wittorf, Delfs & Kick (WDK). Diese Konstellation erschien ideal, da die AVW mit der Realisierung der „Schiffbrückengalerie“ in der Altstadt 2006 bereits vor Ort ihre Leistungsfähigkeit bewiesen hatte und es sich bei der Firma Ditting um ein renommiertes Bauunternehmen aus der Region handelte.

Nach Konkretisierung der Konzeption durch AVW-Ditting wurde diese in der Ratsversammlung am im Dezember 2009 beschlossen.



*Konzeption AVW-Ditting, Entwurf WDK, 2009*

In der Folgezeit wurden Kaufvertragsverhandlungen aufgenommen, die sich über zehn Vertragsentwürfe hinweg zunehmend konkretisierten. Das von WDK entworfene, städtebaulich überzeugende Konzept war gleichzeitig diversen Änderungen und Überarbeitungen unterworfen. Insbesondere ging es ab März 2011 anderthalb Jahre lang darum, in das Konzept ein Altenpflegeheim zu integrieren – dem seinerzeitigen Kerngeschäft der AVW.

Schließlich wurde im Bauausschuss am 30.10.2012 folgende Entwicklung öffentlich berichtet:

- Der städtebauliche Gesamtentwurf des Büros WDK wird nicht mehr weiterverfolgt.
- Ein Hotel soll definitiv nicht mehr gebaut werden.
- Stattdessen ist eine Mischung aus betreutem Wohnen (20 WE) und Pflegeheim (117 Zimmer) geplant, in deren Rahmen auch eine Gastronomie vorgesehen ist.
- Selbständige gastronomische Betriebe im Erdgeschoss werden als „kritisch“ bezeichnet.
- Eine denkbare Erhöhung der Wohnquote von 30% auf 50% - ggf. zur Abwendung eines Pflegeanteils im Nutzungskonzept – trifft nicht auf das Interesse der AVW.

Daraufhin befand der Bauausschuss, dass die Hafenkante für ein Pflegeheim als Schwerpunktnutzung ungeeignet ist und empfahl, den Beschluss der Ratsversammlung aufzuheben. Dem folgte die Ratsversammlung am 13.12.2012. Damit wurde auch der zweite Investorenwettbewerb nach nunmehr dreijährigen Verhandlungen ergebnislos beendet werden.

### 5.8.3. Dritter Investorenwettbewerb (2013-2015)

Aus den Erfahrungen des zweiten Investorenwettbewerbs heraus, wurde ab Januar 2013 diskutiert, wie der Bau eines Hotels als bedeutsamer Baustein der Projektentwicklung in einem dritten Ausschreibungsverfahren verbindlich verankert werden kann. Die zuletzt diskutierte Erhöhung der Wohnquote von 30% auf 50% sollte nun zur Erhöhung der Marktchancen in Abstimmung mit dem Innenministerium verbindlich verankert werden.

Anstelle eines freihändigen Vergabeverfahrens entschied sich der Bauausschuss in einer öffentlichen Sitzung im Februar 2013 für die Vorbereitung und Durchführung eines Verfahrens nach Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF). Im Projektausschuss Rendsburg/Büdelndorf im April 2013 wie auch öffentlich im Bauausschuss im Mai 2013 wurde zum weiteren Verfahren berichtet:

- Die Zielsetzung „Arbeiten (und Leben) am Wasser“ besteht weiter.
- Es sind keine umfassenden Änderungen am Ausschreibungstext erforderlich.
- Eine aktuelle Marktsondierung spricht gegen die alleinige Ausschreibung eines Hotelstandorts.
- Eine europaweite Ausschreibung ist aufgrund der veränderten Rechtsprechung nicht mehr erforderlich.
- Eine öffentliche Ausschreibung ist jedoch sinnvoll.

Das geplante Verfahren wurde im Detail im Projektausschuss und öffentlich im Bauausschuss im September 2013 vorgestellt. Anschließend haben sich in der ersten Verfahrensstufe sechs Unternehmen um die Abgabe eines Angebots beworben, die auch alle zur Abgabe eines Angebots aufgefordert wurden. Am Abgabetag, dem 17.03.2014, wurde letztendlich ein Angebot eingereicht. Dieses Angebot war von der AN-TAN RECONA Investment GmbH & Co. KG aus Bad Nauheim mit einem Entwurf des Architekten Ernst Schneekloth, Lütjenburg.

Das Bebauungskonzept zeigte unterschiedliche Nutzungen, Gebäudetypologien und Baumassen auf beiden Baufeldern nördlich (A) und südlich (B) des „Hafenplatzes“, die Nutzungsverteilung von Hotel / Beherbergung auf Baufeld A sowie Dienstleistung, Handel, Wohnen auf Baufeld B. Die quantitativen Entwicklungsmöglichkeiten beider Baufelder von zusammen ca. 24.000 m<sup>2</sup> BGF wurden bei einer geplanten BGF von ca. 22.000 m<sup>2</sup> um rd. 10% unterschritten. Mit ca. 9.700 m<sup>2</sup> BGF lag die geplante Wohnnutzung um ca. 2.300 m<sup>2</sup> unter der möglichen Wohnfläche von ca. 12.000 m<sup>2</sup> BGF. Daraus ergab sich eine Wohnquote von insgesamt rd. 44% und damit weniger als die mittlerweile zugestandenen 50%.



*Bebauungskonzept der ANTAN Recona GmbH, Arch. Ernst Schneekloth, 2014*

Nach Vorstellung der Konzeption im Projektausschuss am im April 2014 wurde in der Ratsversammlung der Beschluss gefasst, die ausgeschriebenen Grundstücke A und B zur weiteren Verwertung und baulichen Nutzung an die ANTAN RECONA Investment GmbH & Co. KG zu veräußern.

Zur planungsrechtlichen Verankerung der Wohnquote von 44% wurde eine entsprechende Änderung des B-Plans Nr. 72 „Obereiderhafen“ erforderlich, der formal auf dem Änderungsbeschluss des Bauausschusses aus dem Jahr 2007 aufbauen sollte. Dieser Ansatz war mit den betrieblichen Interessen der am gegenüberliegenden Ufer befindlichen Firma ACO abzuwägen.

Die Firma ACO äußerte bereits in 2009 Bedenken gegen eine Wohnbebauung am Obereiderhafen. Eine schalltechnische Untersuchung zur Änderung des B-Plans Nr. 72 aus 2010 und eine Einschätzung des Rechtsbestandes der Firma ACO von Januar 2012 ergaben, dass mischgebietsverträgliches Wohnens unter bestimmten Voraussetzungen zulässig sein könnte.

In Unterstützung eines weiteren Rechtsbestandes stellte die Firma ACO gegenüber der Stadt Rendsburg Mitte 2014 klar, keine allgemeiner Wohnnutzung am Obereiderhafen zukünftig zuzulassen. Verschärfend wurde durch die Kanzlei dem Investor ANTAN Recona gegenüber im Oktober 2014 ein Normenkontrollverfahren gegen einen in Richtung Wohnnutzung geänderten Bebauungsplan angedroht. Im Anschluss fanden monatelang Verhandlungsrunden statt, um einen einerseits für ACO verträglichen und andererseits für ANTAN Recona konzeptionell nachvollziehbaren Nutzungsmix zu erzielen.

Da es sich aber bei der Wohnnutzung um einen Kernansatz des Projekts gehandelt hat und das vor allem zeitliche Risiko eines Rechtsstreits zu hoch war, zog ANTAN Recona am 06.07.2015 sein Interesse zurück. Dies wurde dem Bauausschuss am 08.09.2015 und der Ratsversammlung am 01.10.2015 mitgeteilt.

#### 5.8.4. Projektentwicklung durch die Systema Gesellschaft für Immobiliendienstleistungen GmbH und Verkauf an die Obereiderhafen Rendsburg GmbH & Co. KG (2015-heute)

Nach drei ergebnislosen Investorenwettbewerben war vergaberechtlich der Weg frei für freihändige Verhandlungen, als die Systema Gesellschaft für Immobiliendienstleistungen GmbH an die Stadt Rendsburg herantrat. Erstmals im März 2015 bekundete die Systema Interesse für den Fall, dass ANTAN Recona absagen sollte.

Eine Wohnnutzung war nun nicht mehr vorgesehen. Als zentrale Nutzungsbausteine wurden anfangs ein Hotel in Kombination mit einem Boarding-House und ein kleines Gründerzentrum mit regionaler Verankerung genannt.

Die grundsätzliche Projektentwicklung stellte die Systema erstmals im Herbst 2015 im Bauausschuss öffentlich vor und schilderte die Notwendigkeit, für die weitere Konkretisierung eine Option auf die Grundstücke am Obereiderhafen von einem Jahr zu erhalten.

Auf dieser Grundlage erhielt die Systema nach politischer Willensgebung eine Reservierung auf die Grundstücke bis Ende Mai 2016.

Für den Hotelneubau war ursprünglich eine Kooperation mit der Firma ACO angedacht, die sich dazu erstmals im Dezember 2015 für die Durchführung eines Architektenwettbewerbs aussprach.

Gleichzeitig wurden mit der Übersendung eines ersten Optionsvertragsentwurfes zum Ankauf am im Februar 2016 die Grunderwerbsverhandlungen mit der Systema aufgenommen und sukzessive konkretisiert, auch vor dem Hintergrund der durch den Gutachterausschuss des Kreises Rendsburg-Eckernförde fortzuschreibenden Grundstückswerte sowie notwendiger Vermessungsarbeiten.

Ebenfalls gleichzeitig erfolgte eine Beteiligung der Systema an der bundesweiten Ausschreibung für den Neubau eines Jobcenters. Dazu wurde aber im März 2016 festgestellt, dass ein Jobcenter auf den an der Obereider verfügbaren Baufeldern nur unterzubringen wäre, wenn 3-4 Vollgeschosse dargestellt werden könnten. Dies wäre aber durch den B-Plan 72 nicht abgedeckt gewesen. Zudem wurde der ausschreibungsbedingte Zeitdruck ohne ein abgestimmtes Gesamtprojekt für den Obereiderhafen als kontraproduktiv bewertet, so dass letztendlich auf eine Bewerbung verzichtet wurde.

Bis April 2016 wurde die Beteiligung verschiedener regionaler Investoren wie auch mit Hotelbetreibern verhandelt. Dabei waren Nutzungsbausteine wie ein Gesundheits-, Wellness- und Inklusionszentrum, eine Privatklinik, ein Science-Center (am Beispiel Phänomenta Flensburg), ein Gründerzentrum für Start-Up-Unternehmen, eine Krankenpflegeschule und ein Master-Studiengang Informationsmanagement im Gespräch.

Der Sachstand wurde um April 2016 sowohl im Bauausschuss der Stadt Rendsburg als auch im Projektausschuss vorgestellt. Angekündigt wurde dort auch der von ACO gewünschte Architektenwettbewerb.

Zur weiteren Ideensammlung und -bewertung führte der Projektausschuss zusätzlich im Mai 2016 einen vertiefenden Workshop durch.

Ab Juli 2016 stellte sich in Bezug auf die gewünschte Einbindung der regionalen Wirtschaft heraus, dass es an einer Mitwirkung an der Projektentwicklung kein belastbares Interesse der heimischen Wirtschaft gab. Daraufhin wurde das Nutzungskonzept vereinfacht und zunächst auf ein Hotel mit Boarding-House mit Gesundheitsschwerpunkt konzentriert. Für dessen Wirtschaftlichkeit sollte ein bereits identifizierter Betreiber ein Gutachten beauftragen. Dieses sollte bis Ende 2016 fertiggestellt und danach über die Durchführung eines Wettbewerbs entschieden werden.

Im Bauausschuss im September 2016 wurde berichtet, dass der Systema ein unterschriftsreifer Vertrag mit einem Hotelbetreiber vorliegt. Im Oktober 2016 wurde angekündigt, dass für das Hotel ein 7-geschossiges Gebäude geplant ist, wodurch eine Änderung des B-Plans Nr. 72 erforderlich würde. Das Hotelkonzept sollte jetzt durch den Hotelbetrieb zugeordnete Hausboote auf der Obereider ergänzt werden.

Zu Beginn des Jahres 2017 wurde dem Bauausschuss die aktuelle Projektplanung, insbesondere zum Hotel als Ankernutzer, wie folgt öffentlich vorgestellt:

- Kooperationspartner für die Realisierung des Hotelprojektes sollte die international tätige Hotelgruppe RIMC Hotels & Resorts mit Hauptsitz in Hamburg werden.
- RIMC plante das Hotel zu einem herausragenden Flaggschiff der Region zu profilieren.
- Ein 140 Seiten langes Gutachten, das inzwischen für die Hotelgruppe erarbeitet wurde, empfahl RIMC als zukünftiger Pächterin ein 4 Sterne Superior Hotel mit 140 – 150 Zimmern, Suiten und einem Boardinghouse.

RIMC hatte sich aus verschiedenen Gründen für Rendsburg entschieden. Zunächst besteht eine Verbindung zwischen der Moderne und der Historie durch Sehenswürdigkeiten und der Altstadt.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Innenstadt verlieh nach Ansicht der RIMC dem Projekt einen besonderen Charme. Ferner befindet sich Rendsburg in einer zentralen Lage in Schleswig-Holstein und fügte sich in das Expansionskonzept von RIMC auf der Achse Hamburg – Rendsburg – Sonderburg ein. In Sonderburg entstand seinerzeit ebenfalls ein Hotel, das von RIMC betrieben werden sollte, ebenso wie in Hamburg, das damals für den Investor Kühne errichtet wurde.

Die Durchführung eines Wettbewerbes wurde der Politik der Stadt Rendsburg im Mai 2017 angekündigt.

Am 01.07.2017 nahm als Zwischennutzung eine Strandbar ihren Betrieb mit einem befristeten Pachtvertrag auf, der bis heute regelmäßig verlängert wurde. Zudem wurden die unbebauten Teilflächen stetig für attraktive Zwischennutzungen wie Feste oder diverse Veranstaltungsformate wie z. B. dem Stadtfest Rendsburger Herbst verpachtet.



*Blick auf die temporäre Strandbar am Obereiderhafen*

Nach intensiven Verhandlungen, die Anfang 2016 begonnen hatten, konnte schließlich ein Optionsvertrag mit Investitionsverpflichtung und Auflassung zwischen der Systema und der Stadt Rendsburg unterschriftsreif ausverhandelt werden. Dieser wurde auf Empfehlung des Bauausschusses in der Ratsversammlung im März 2018 beschlossen und beurkundet. Damit wurde ein entscheidender Schritt in der weiteren Entwicklung des Obereidergebiets vollzogen.

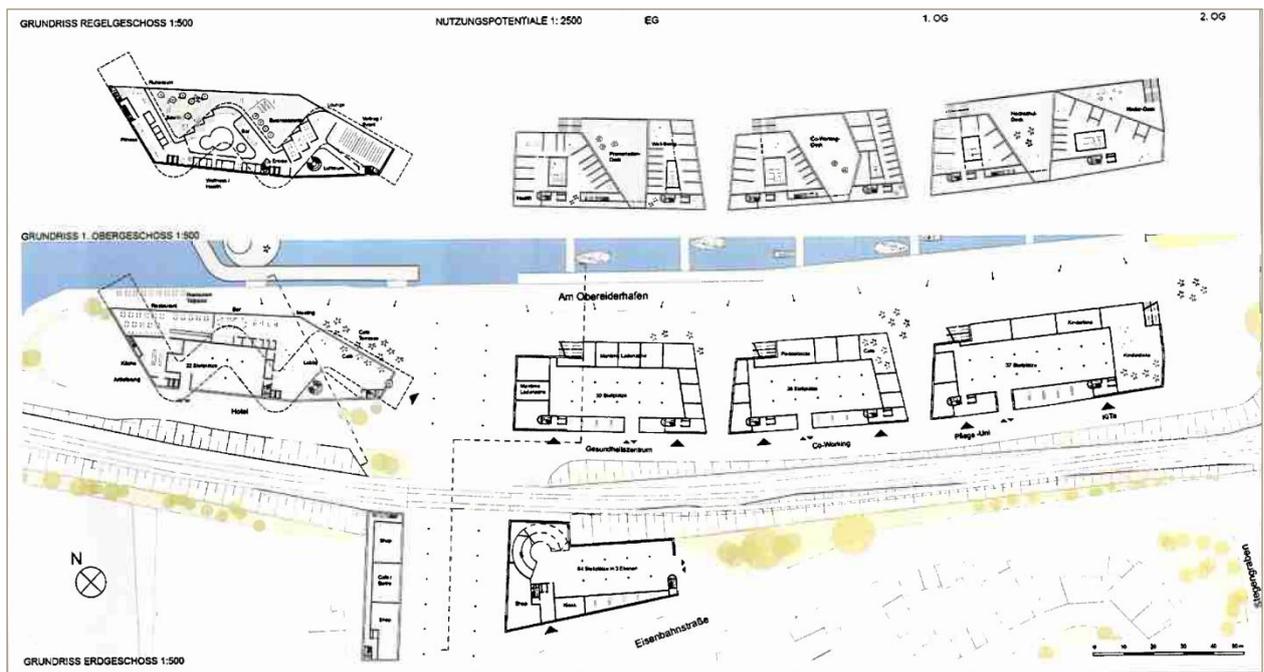
Nach den notwendigen Monaten der Wettbewerbsvorbereitung wurde die Auslobung eines sogenannten „Kleinen Wettbewerbs“ nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe 2013 (RPW 2013) im Bauausschuss im Januar 2018 von der Systema als Ausloberin vorgestellt. Die Wettbewerbsaufgabe wurde wie folgt bestimmt:

*„Das Areal des Obereiderhafens an der Schnittstelle der Städte Rendsburg und Büdelsdorf soll unter dem Oberbegriff „Ein neuer Standort für Innovation und Inklusion“ als Bereicherung für den gesamten Wirtschaftsraum Rendsburg entwickelt werden. Die direkte Anbindung zur Rendsburger Innenstadt sowie die einzigartige Wasserlage bieten ein attraktives Potential für die Positionierung einer „Hotel-Miximmobilie“ mit den Themen Gesundheit - Barrierefreiheit - Inklusion - Universal Design in der Kombination Hotel/Boardinghouse/Mikroapartements.*

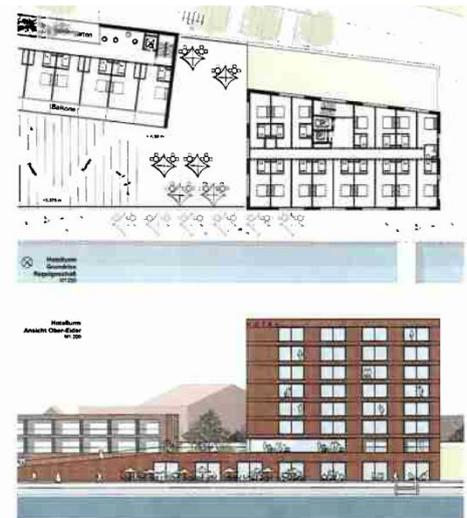
*Dieser „Anker“ soll durch weitere flexible „Konzeptbausteine“ zum Themenbereich geschäftliches und touristisches /kulturelles / Übernachten sowie Gesundheitswohnen (in Art eines Kurens / „Überwinterns“ / „Übersommerns“) zur Nutzung und Stärkung vielfältiger Synergieeffekte ergänzt werden können. Wohnen im planungsrechtlichen Sinne ist ausgeschlossen. Mit dem ausgelobten Wettbewerb werden sowohl städtebaulich als auch hochbaulich qualitativ herausragende Lösungen erwartet.“*

Der Wettbewerb wurde als anonymer Realisierungswettbewerb mit fünf eingeladenen Teilnehmenden ausgelobt.

Am 25.04.2018 tagte das Preisgericht, das zwei gleichrangige erste Preise an die Büros Ingrid Spengler, Gregor Wischollek und LH Architekten Landwehr, jeweils aus Hamburg, vergab. Dieses Ergebnis wurde am selben Tag im Projektausschuss im Mai 2018 im Bauausschuss bekanntgegeben. Die Ausstellung der Wettbewerbsergebnisse fand vom 07.05. bis 22.05.2018 statt.



Wettbewerbsentwurf Ingrid Spengler, Gregor Wischollek, 2018



Wettbewerbsentwurf LH Architekten Landwehr, 2018

Im weiteren Verfahren entschied sich Systema für eine Zusammenarbeit mit dem Büro LH Architekten Landwehr.

Geplant war ein vier- bis elfgeschossiger, transparenter Baukörper, da das ursprünglich angedachte siebengeschossige Bauwerk für den Obereiderhafenbereich aufgrund seiner Breite für zu massiv befunden wurde. Eine gläserne Brücke sollte das Hotel mit den südlich angrenzenden Gebäuden verbinden. Dort waren geplant:

- Fitness- und Wellnessbereich (öffentlich zugänglich)
- Dachterrasse für den Spa-Bereich
- Eisdiele und ein Café im Erdgeschoss
- Eine Kita im südlich anschließenden Baufeld

- Im baulichen Anschluss daran gab es verschiedene Nutzungsideen wie z. B. ein Business-Center, eine Fachhochschule oder eine Universität sowie
- Micro-Appartements und
- eine Hafenkneipe mit eigener Brauerei

Die Intentionen des neuen Entwurfes bestanden in der Planung mehrerer Gebäude um eine flexible Nutzung zu ermöglichen und keine geschlossene Front entstehen zu lassen. Ferner sollten großzügige und frei zugängliche Flächen geschaffen werden, insbesondere im Eingangsbereich zum Obereiderhafen.

Der geplante elfgeschossige Hotelbereich sollte ein Pendant zu dem auf Büdelsdorfer Seite vorhandenen Käthe-Ahlmann-Haus und dem seinerzeit geplanten Ärztehaus darstellen. An den Hotelbereich sollte sich ein niedrigerer Gebäudebereich anschließen, der durch eine Flachdachkonstruktion geprägt wurde. Damit wäre der Blick auf die Silhouette der Marienkirche frei geblieben.



Entwurf LH Architekten Landwehr, Stand 8/2018



*Entwurf LH Architekten Landwehr, Stand 8/2018*

Parallel wurde Mitte 2019 die 2. Fortschreibung des B-Plan 72 durch die Politik der Stadt Rendsburg beschlossen. Vorrangig die Neukonzeption des geplanten 11-geschossigen Hotelneubaus machte eine 2. Fortschreibung des Bebauungsplans 72 erforderlich.

Inzwischen gab es zwischen Systema und einem anderen Hotelbetreiber Verhandlungen, da RIMC Probleme hatte, eine wirtschaftliche Basis für einen Betrieb zu entwickeln. Erschwerend kam im Juli 2019 die Erkenntnis hinzu, dass sich die geschätzten Gründungskosten auf Basis einer aktuellen Untersuchung für das Hotel verdreifacht hatten. In der Folge wurde der Spa- und der Wellnessbereich in das Hotel verlegt und die Brücke über den „Hafenplatz“ gestrichen. Auch der Ansatz eines Boarding-Houses wurde zugunsten der Konzentration auf das Hotel aufgegeben.

Für das südliche Baufeld wurde nun statt des Spa- und Wellnessbereichs ein Welcome- und Innovationscenter geplant. Es sollte aus einem Showroom für regionale Unternehmen, einem Innovationscenter mit Co-Working-Spaces und einem Businesscenter für Bedarfsnutzungen von Unternehmen und als Gründerzentrum für Start-Ups bestehen. Weiterhin wurde für das Hotel eine konkretisierte Grundrissplanung präsentiert.

Zum Optionsvertrag mit Investitionsverpflichtung beschloss die Politik der Stadt im Oktober 2019 einen 1. Nachtrag, der im Januar 2020 beurkundet wurde. Erforderlich wurde dieser im Wesentlichen durch

- die seit dem Abschluss des Ursprungsvertrags vor dem Hintergrund der Ergebnisse des privaten Architektenwettbewerbs beschlossene 2. Änderung des Rahmenplans,
- einer Detaillierung der Investitionsverpflichtung des Käufers, darunter auch Fristen zur Einreichung genehmigungsfähiger Bauanträge für ein Hotel und für alle übrigen Kaufteilflächen, nach deren Genehmigungen jeweils spätestens sechs Monate danach mit dem Bau begonnen werden sollte,
- vermessungstechnische Präzisierungen von Kaufteilgrundstücken,

- eine Verlängerung der Annahmefrist für den Kaufvertrag durch Systema vom 30.06.2019 auf den 30.09.2020 sowie
- ein Drittbenennungsrecht durch den Käufer.

Im Frühjahr 2020 hatten die Auswirkungen der Corona-Pandemie und deren Folgen für den Finanzmarkt und damit auch die Baukonjunktur gravierende Auswirkungen auf die Projektentwicklung am Obereiderhafen. Schlagartig finanzierte keine Bank mehr ein touristisches Projekt wie ein Hotel und kein Betreiber war mehr zu einem Vertragsabschluss bereit. In diesem Zusammenhang zog sich RIMC weitgehend zurück. Das Hotelprojekt sollte nun bis zu einer Normalisierung auf Eis gelegt werden, denn es wurde ein Aufwind für den Nahtourismus und Städtereisen zulasten hochpreisiger und Business-Hotellerie prognostiziert. Dieses wiederum erforderte eine Umplanung hin zu kleineren (< 26 m<sup>2</sup>), mehr und preisgünstigeren Zimmern sowie eine Senkung der angestrebten Kategorie von ursprünglich 4 oder gar 5 auf 3 Sterne plus. Überlegt wurde jetzt ein vierstöckiges Hotel mit Eventbereich.

Anfang April 2020 stand fest, dass die noch Anfang Februar 2020 bestätigte, aber nicht aus dem Optionsvertrag oder einem Nachtrag als Forderung resultierende Kaufpreiszahlung bis zum 31.05.2020 nicht mehr zu halten war. Nun wurde eine Verschiebung auf den 30.09.2020 angekündigt, identisch mit dem Enddatum der Annahmefrist für den Kaufvertrag durch die Systema.

Bereits im Mai 2020 wurde über erste Gespräche mit einem neuen Hotelbetreiber berichtet, der die prognostizierte Trendwende zum Binnen- und Kurzeittourismus bestätigte. Das Hotel sollte nun auf das südliche Baufeld rücken, was einen Nachtrag zum Optionsvertrag bedingt hätte. Das 11-geschossige Gebäude sollte nun als Business-Tower mit Ausgründungen und Wellnesseinrichtungen ausgelegt werden. Der Eventbereich wurde coronabedingt gestrichen.

Die Systema beabsichtigte weiterhin, die Planung für das 11-geschossige Hotels umzusetzen. Allerdings konnte nicht ausgeschlossen werden, dass aufgrund der seinerzeitigen Situation das Projekt neu überdacht werden muss.

Letzteres trat bereits Ende Juni 2020 ein. Es wurde deutlich, dass elf Geschosse für ein Hotel nicht mehr zu halten sein werden, 180-200 Zimmer wären für Städtetourismus nicht angemessen gewesen. Als realistisch wurden nunmehr vier bis sechs Geschosse mit 130 bis 140 Zimmern eingeschätzt. Dafür war auch die innere Erschließung des Hotels neu zu überplanen, da Nebennutzflächen reduziert werden mussten. Die coronabedingten Einflüsse auf die Planung wurden von der Systema im Bauausschuss im August 2020 öffentlich erläutert.

Großer Einfluss wurde auf die Eventfläche, das Welcome- und Innovations-Center und vor allem auf das Hotel ausgeübt; im Einzelnen:

### **Vorheriger Planungsstand**

Etablierung eines 4 Sterne bzw. 4+ Sterne Hotels mit der Ausrichtung

- Konferenz und Business = großer Konferenz- und Tagungsbereich
- Wellness & Gesundheit
- Kultur

## **Neuer Planungsstand**

- Städtetourismus im Hinblick auf Sehenswürdigkeiten, Kultur, Erlebnis
- Business (Durch Verzicht auf teure Nebenflächen sind günstigere Übernachtungsraten möglich)

## **Daraus ergab sich folgender Umplanungsbedarf:**

- Anzahl und Größe der Zimmer
- Nebenflächen
- Positionierung am Markt
- Hygieneanforderungen berücksichtigen, Entlüftungskonzept
- Restaurantkonzept
- Besprechungsräume

Das Ziel war, ein Tourismus- und Freizeitkonzept auch in Pandemiezeiten weiter betreiben zu können.

Erneuter Änderungsbedarf im Wesentlichen hervorgerufen durch notwendig gewordenen verlängerte Fristen und die Aufweichung der Projektbausteine durch ein flexibleres Raumprogramm machten einen zweiten Nachtrag zum Optionsvertrag vonnöten. Nach politischem Beschluss erfolgte die Beurkundung des zweiten Nachtrages zum Optionsvertrags im September 2020.

Bis März 2021 wurde neben der Konkretisierung dieser Ansätze noch ein möglicher Betreiber für eine KiTa gewonnen, der gleichzeitig den Verwaltungssitz seiner Organisation an den Obereiderhafen verlegen würde. Zudem wurden neue Überlegungen für ein interaktives Museum und weiterhin für ein Gründerzentrum angestellt. Die Museumsidee ließ sich bis Juni 2021 nicht weiter konkretisieren, da diese eine entsprechende Förderung sowie eine aktive Beteiligung der Stadt Rendsburg oder der Region erfordert hätte. Beides konnte nicht erzielt werden. Sinngemäß galt dies auch für das Gründerzentrum, das einen jährlichen Personalkostenzuschuss benötigt hätte. Somit konnten beide Nutzungsansätze nicht weiterverfolgt werden.

Im September 2021 teilte die Systema mit, dass die Zusammenarbeit mit LH Architekten Landwehr beendet wurde und stellte der Politik den weiterentwickelten Projektstand im Oktober 2021 vor.

Erhöhte Anforderungen in Bezug auf Nachhaltigkeit und in Verbindung mit weiterhin steigenden Baukosten brachten neue Herausforderungen, so dass eine Kostenoptimierung der Planung erforderlich gewesen ist. Das Projekt sollte nunmehr aus fünf Bausteinen bestehen:

- Baustein 1: Hotel
- Baustein 2: Center for Life & Business (CLB)
- Baustein 3: Gastro- & Eventfläche
- Baustein 4: Parkhaus
- Baustein 5: Energiezentrale

Aufgrund des höheren baulichen Aufwands zur Einhaltung der Hochhausrichtlinie bzw. der sie ersetzenden technischen Baubestimmungen war ein 11-geschossiges und damit als Hochbau geltendes Hotel nun nicht mehr finanzierbar.

Die Planung sah für den Hotelneubau nunmehr sieben Geschossen vor. Allerdings sollten eine Skybar und zusätzliche Fitness- und Wellnessbereiche auf dem Dach beibehalten werden. Zudem sollten diverse Nebenflächen wie z. B. Konferenzräume in Zimmer umgewandelt werden. Auf Stellplätze direkt am Hotel oder in dessen Sockelgeschoss wurde verzichtet. Stattdessen sollte ein neues Parkdeck am früheren Standort des Parkdecks Schloßplatz an der Denkerstraße entstehen. Nachhaltigkeit sollte durch einen KfW 40-Standard und eine Hybridbauweise nachgewiesen werden.



Projektentwicklung Obereiderhafen, Stand 10/2021

**Der Baustein 2 Center for Life & Business (CLB) sollte baulich wie folgt strukturiert werden:**

- Optimierung der Planung und Flächeneffizienz
- Nachhaltigkeit (KfW 40 Standard)
- Variabilität der Grundrisse
- Ausrichtung zum Hafen

**Das Nutzungskonzept bestand aus:**

- KiTa
- Kleine Ladenflächen
- Showroom Konzept
- Büroflächen
- Coworking - Start-ups - BusinessCenter

**Die Gastro- und Eventfläche als Baustein 3 sollte folgendes umfassen:**

- Ganzjährige Nutzung mit unterschiedlichen Konzepten
- Einbindung und Ergänzung zum Hotelkonzept
- Neue Angebote für die Region

Als Baustein 4 sollte ein ca. 220 Stellplätze umfassendes Parkhaus für eine Doppelnutzung ausgelegt werden: tags für Dauer- und Einkaufsparker und (überwiegend) nachts für Hotelgäste.

Im weiteren Verfahren sollte bis Ende 2021 die Ausschreibung für einen Generalunternehmer erfolgen. Auf dieser Grundlage wären verbindliche Pachtverträge abzuschließen und die Finanzierung sicherzustellen gewesen.

Da die von der Ratsversammlung in 2002 beschlossene Sanierungssatzung zum 31.12.2021 ausgelaufen wäre, obwohl der Optionsvertrag mit der Systema noch nicht abschließend vollzogen werden konnte, war diese zu verlängern gewesen. Die Ratsversammlung beschloss Mitte Dezember 2021 eine Verlängerung um fünf Jahre bis zum 31.12.2026.

Bis Mitte März 2022 war die Projektentwicklung so weit gediehen, dass die Einweisung des Baugrundgutachters für eine Bodenuntersuchung bevorstand. Für das Hotel lag ein neues Gutachten vor und Gespräche mit drei Hotelbetreibern wurden geführt. Für den Bau der KiTa war die Entscheidung offen, ob der Betreiber selbst Bauherr wird oder die Systema den Part übernimmt. Ferner war die 3D- und Fassadenplanung wie auch eine eigene Homepage für das Projekt in Arbeit ([www.obereiderhafen.com](http://www.obereiderhafen.com)).

Der aktuelle Stand sollte im Bauausschuss am 10.05.2022 vorgestellt werden. Insbesondere sollte für die in Arbeit befindliche Genehmigungsplanung vor Einreichen der Bauanträge zur Gestaltung der Fassaden (Material- und Farbwahl) ein Stimmungsbild des Ausschusses ermittelt werden.

In der Sitzung am 10.05.2022 wurde mit Projektstand erläutert, dass ein internationales Hotelberatungsunternehmen beauftragt worden war, den Wirtschafts- und Tourismusstandort Rendsburg zu analysieren. Dieses hatte festgestellt, dass der Bedarf an Städtetourismus groß ist. Deshalb sollte das Hotel mit ca. 130 Zimmer und 25 Serviceappartements ausgestattet werden.

Im Center for Life and Business war im Erdgeschoss eine Kindertagesstätte geplant. In das zweite Obergeschoss würde das Deutsche Rote Kreuz Rendsburg-Eckernförde als Betreiberin der KiTa auch seinen Hauptsitz mit einem Schulungsbereich verlegen. Ferner sollte auf den Flächen eine Anwaltskanzlei unterkommen, ein Wellness- und Fitnessbereich sowie Flächen für Startups und Coworking entstehen. Im Bereich Event und Gastronomie gab es Interessenten für den Standort.

Es wurde seitens der Systema darauf aufmerksam gemacht, dass noch kein belastbares Generalunternehmerangebot vorlag. Die Grundstücke sollten jedoch zum gutachterlich festgestellten Preis und zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt gekauft werden.

In einem dritten Nachtrag zum Optionsvertrag wurde im Juni 2022 der im ersten Nachtrag benannte, vom Gutachterausschuss des Kreises Rendsburg-Eckernförde als sanierungsbedingter Endwert ermittelte Kaufpreis als endgültig bestätigt und vereinbart.

Im September 2022 wurde ein vierter Nachtrag zum Optionsvertrag beurkundet, da die Systema beabsichtigte, den Kaufpreis und/oder die Investitionskosten ganz oder teilweise über eine oder mehrere Projektgesellschaften und deren Gesellschafter und von dort beigestellten Investoren zu finanzieren. Da die bisherigen Regelungen bislang nur die Finanzierung über ein Kreditinstitut zuließen, wurde dieser Nachtrag erforderlich.

Vor diesem Hintergrund wurde im September 2022 von der Systema notariell die neu gegründete Obereiderhafener Rendsburg GmbH & Co. KG als Käuferin benannt und das am 21.03.2018 beurkundete Kaufangebot angenommen. Damit war nach den Jahren der Vorbereitung ein Käufer für das Obereiderhafengebiet vertragsrechtlich gebunden und damit ein weiterer entscheidender Schritt vollzogen worden.

In einem im November 2022 beurkundeten fünften Nachtrag zum Kaufvertrag erfolgten redaktionelle Anpassungen.

Im Dezember 2022 wurde ein sechster Nachtrag zum Kaufvertrag beurkundet, da zur Vereinfachung der bisher vereinbarten Abwicklung des Kaufvertrages die Kaufpreiszahlung nunmehr über ein beim amtierenden Notar eingerichtetes Treuhandkonto abgewickelt werden sollte.

Der Kaufpreis wurde nach Eintreten aller Fälligkeitsvoraussetzungen und damit vertragsgemäß im März 2023 auf das Treuhandkonto der Stadt Rendsburg überwiesen.

Gemäß Kaufvertrag war bis zum 31.03.2023 ein Bauantrag für ein Hotel auf der nördlichen Baufläche zu stellen. Da bis zu diesem Zeitpunkt noch keine Entscheidung für einen der beiden Hotelbetreiber getroffen werden konnte, entschloss sich die Obereiderhafener Rendsburg GmbH einen Bauantrag für ein Resort-Cube-Projekt als Beherbergungsbetrieb zu stellen.



*Resort-Cube-Projekt mit 23 Einheiten auf dem nördlichen Baufeld, Stand 02/2023*

Ein siebter Nachtrag sollte auf Wunsch der Obereiderhafen Rendsburg GmbH notariell unterzeichnet werden mit der Regelung, dass ein Hotel nicht nur – wie ursprünglich vertraglich geregelt – auf dem nördlichen, sondern auch auf dem südlichen Baufeld errichtet werden könnte. Somit hätte auf dem nördlichen Feld das beantragte Resort-Cube-Projekt und auf dem südlichen Baufeld nach der Entscheidung über einen Betreiber das „eigentliche“ Hotel realisiert werden können. Planungsrechtlich wäre dies zulässig gewesen, so dass keine weitere Änderung der 1. Änderung B-Plans Nr. 72 erforderlich geworden wäre.

In der Sitzung des Bauausschusses im März 2023 wurden sowohl der Bauantrag für das Resort-Cube-Projekt als auch der 7. Nachtrag zum Kaufvertrag von der Tagesordnung abgesetzt und somit keine Entscheidung getroffen.

## 6. Investitionsvolumen und Baukosten

Die finanzielle Abwicklung des gesamten Projektes wurde über ein Treuhandkonto getätigt, das von der BIG Städtebau GmbH bewirtschaftet wurde. Die BIG Städtebau GmbH wurde von den Städten Rendsburg und Büdelsdorf als treuhänderischer Sanierungsträger beauftragt, um die Maßnahme in Zusammenarbeit mit den beiden Stadtverwaltungen kaufmännisch abzuwickeln.

Im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme "Schlossplatz / Obereiderhafen" wurden rund 300.000 Euro für die städtebauliche Planung (Rahmenplan, Bebauungsplan, sowie Investorenauswahlverfahren) sowie Gutachten zur Bewertung anzukaufender Grundstücke verausgabt.

Diese wurden zuerst durch das Landesprogramm Schleswig-Holstein (1998-2002) finanziert und später in das Städtebauförderungsprogramm "Sanierung und Entwicklung" überführt, sodass das Landesprogramm mit einer Endsumme von rund 70.000 Euro abgerechnet werden konnte. Die weiteren Leistungen der städtebaulichen Planung (rd. 230.000 Euro) wurden durch das Städtebauförderungsprogramm finanziert.

Für die Grundstückserwerbe sowie Umzüge von Betrieben wurden rund 3,2 Mio. Euro Förderungsmittel aus Städtebauförderung bereitgestellt.

Für die Freilegungs- und Rückbauarbeiten am Obereiderhafen sowie den Rückbau des Parkdecks Denkerstraße wurden rd. 0,6 Mio. Euro durch das Regionalprogramm 2000 des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) eingesetzt. Weitere Freilegung am Obereiderhafen i. H. v. 0,4 Mio. Euro wurde durch die Städtebauförderung finanziert.

Bauliche Maßnahmen wurden sowohl durch das Regionalprogramm 2000 des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) sowie die Städtebauförderung finanziert.

Die Kaimauersanierung und Anbindung des Obereiderhafens wurde mit rd. 2,7 Mio. Euro, die Gleisverlegung der Deutschen Bahn sowie die neue Unterführung mit rd. 6,5 Mio. Euro durch das Regionalprogramm 2000 des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) finanziert.

Die Maßnahme der Erschließungsstraße Obereiderhafen wurde zwischen den Förderungsprogrammen geteilt und mit 0,4 Mio. Euro aus EFRE-Mitteln sowie zu 0,2 Mio. Euro aus der Städtebauförderung finanziert.

Die Umgestaltung des Schlossplatzes, der Rückbau des Ahlmannkais, die Aufwertung der Denkerstraße und der Neubau der Erschließungsstraße Obereiderhafen beliefen sich gesamt auf rd. 1,8 Mio. Euro aus Städtebauförderungsmitteln.

Die weiteren Abwicklungskosten, u.a. Bewirtschaftungskosten, weitere Gutachten, Trägerleistungen und Abgaben wurden durch die Städtebauförderung finanziert und belaufen sich auf rund 1,5 Mio. Euro.

Die geförderten Ausgaben im Rahmen der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Schloßplatz / Obereiderhafen“ belaufen sich somit auf rund 70.000 Euro aus Mitteln des Landesprogramms, 10,2 Mio. Euro aus Mitteln des Regionalprogramm 2000 des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und 7,3 Mio. Euro aus Mitteln des Städtebauförderungsprogramms „Sanierung und Entwicklung“.

Die städtebauliche Gesamtmaßnahme schließt somit mit Förderungsinvestitionen i.H. von rund 17,6 Mio. Euro ab.

Diesen standen Einnahmen aus z.B. Mieteinnahmen, Grundstückserlösen und Zinsen i.H. von rund 1,8 Mio. Euro gegenüber. Der wichtige Verkauf an die Investoren i.H. von rd. 2,1 Mio. Euro ist in diesen Zahlen enthalten. Die Differenz besteht darin, dass die Kaufpreissumme in den EFRE-Förderungsprogrammen teilweise direkt reinvestiert werden musste, sodass die tatsächlichen Einnahmen in Summe unter dem vertraglich gesicherten und auch gezahlten Kaufpreis liegen.

Die nicht förderungsfähigen Ausgaben wurden zudem teils durch zweckgebundene Eigenmittel der Stadt Rendsburg im Rahmen der weiteren Entwicklung des Obereiderhafens finanziert.

Es wurden keine Ausgleichsbeiträge erhoben und es ist keine Mittelbündelung mit anderen öffentlichen Mitteln erfolgt. Das Endwertgutachten ermittelte keine ausgleichsbeitragspflichtigen sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen.

## **7. Öffentliche Förderung und Programmbündelung**

Für die Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme standen der Stadt Rendsburg zunächst Mittel aus dem Landesprogramm (1988-2002), sowie nach Überführung in die Städtebauförderung Städtebaufördermittel des Programms „Sanierung und Entwicklung“ aus Mitteln des Bundes, des Landes und Eigenmitteln der Stadt Rendsburg zur Verfügung. Des Weiteren wurden Mittel des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE-Mittel) im Regionalprogramm 2000 (RP 2000) eingesetzt. Die weiteren Ausgaben wurden durch zweckgebundene Eigenmittel der Stadt Rendsburg, Mieteinnahmen sowie Ablösebeiträge nach LBO und die Kaufpreiszahlung des Investors im Rahmen der weiteren Entwicklung des Obereiderhafens finanziert. Es wurden keine Ausgleichsbeiträge erhoben und es ist keine Mittelbündelung mit anderen öffentlichen Mitteln erfolgt. Das Endwertgutachten ermittelte keine sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen.

## **8. Städtebauliche Ergebnisse und Wirkungen im Fördergebiet, in der Gesamtgemeinde und in der Region**

Durch die Sanierung, Entwicklung und Neugestaltung des Obereiderhafens werden langfristig nicht nur punktuelle städtebauliche Akzente unmittelbar vor Ort gesetzt, sondern die gesamte Attraktivität der Stadt Rendsburg als Lebens- und Wirtschaftsraumes gestärkt. Für die zukünftige Stadtentwicklung gilt die Entwicklung des Gebietes als besonders wichtig, da sie u. a. die Städte Rendsburg und Büdelsdorf stadträumlich stärker verzahnt sowie eine Öffnung der Altstadt zum Wasser ermöglicht. Bereits kurz nach ihrer Fertigstellung wurde die durch Städtebauförderungsmittel bezuschusste öffentliche Uferpromenade von der Bevölkerung sehr gut als Freizeit- und Naherholungsraum angenommen, so dass die Wasserkante lebhaft aktiviert wurde. Die Rendsburger Seite der Obereider hat sich vom Charakter eines weitgehend brachliegenden industriell genutzten Hafens zu einer modernen Promenade mit Freizeiflächen am Wasser gewandelt. Da die Städte Rendsburg und Büdelsdorf mit dem Nord-Ostsee-Kanal, einem der meistfrequentierten Wasserstraßen der Welt, verbunden sind, hat diese Entwicklung einen Schub für den Radtourismus wie auch für den Wassersport mit sich gebracht. Für Segler zwischen Nord- und Ostsee ist das auf halber Strecke liegende Rendsburg ein idealer Übernachtungshafen, was jährlich ungefähr 7.000 Gastsegler des Regatta-Vereins Rendsburg (RVR) beweisen.

Die Ergebnisse des Sanierungsgebiets „Schloßplatz - Obereiderhafen“ können perspektivisch die Altstadt insbesondere mit Gewerbe-, Dienstleistungs-, Freizeit- und Einzelhandelsnutzungen ergänzen und erweitern.

Insgesamt gesehen und aus der historischen Situation heraus, ist es für die Stadt Rendsburg essenziell, dass die Wasserflächen als prägendes Element in das urbane Zentrum von Rendsburg selber und darüber hinaus in das des gesamten Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg zurückgekehrt sind. Durch die Sanierung und die noch zu realisierende städtebauliche Planung erfüllt sich schrittweise ein wesentliches Ziel des Rahmenplans, denn die angrenzenden Altstadtbereiche am Schloßplatz werden baulich und funktional gestärkt.

## **9. Mitwirkung der bzw. Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern**

Wie in den vorangegangenen Kapiteln dargestellt, wurde die Bürgerinnen und Bürger nicht nur durch öffentliche Fachausschusssitzungen und gesetzlich vorgegebene Verfahrensschritte in der Bauleitplanung beteiligt.

Darüber wurde das Obereiderprojekt besonders in Sonderveranstaltungen zu rahmensetzenden Planungen wie dem ISEK Rendsburg-Büdelsdorf, der Machbarkeitsstudie zu einer Landesgartenschau und nicht zuletzt dem Rahmenplan mit seinen beiden Änderungen öffentlich zur Diskussion gestellt.

Um die allgemeine Öffentlichkeit über die Gesamtmaßnahme sowie über die städtebauliche Rahmenplanung zu informieren, wurde im Jahre 2003 eine Broschüre mit dem Titel „Städtebauliche Entwicklungs- und Strukturmaßnahme Obereider Rendsburg – Büdelsdorf“ herausgegeben.

In einem weiteren Schritt wurde im Jahr 2007 ein zweites Heft der Broschüre „Städtebauliche Entwicklungs- und Strukturmaßnahme Obereider Rendsburg – Büdelsdorf“ veröffentlicht und über den damals aktuellen Stand der Planung wie Umsetzung informiert.

## **10. Auswirkungen der direkten und indirekten Förderung auf die privaten Investoren**

Ohne die städtische Durchführung der Ordnungsmaßnahmen als öffentlich geförderte Vorleistungen durch die Städtebauförderung wäre eine Gewinnung privater Investoren mangels wirtschaftlicher Ansätze einer Projektentwicklung nicht erfolgreich gewesen.

Nur so war es möglich, schließlich sämtliche privatisierbare Grundstücke am Obereiderhafen wie auch am Durchgang zum Schloßplatz zu veräußern.

## **11. Zusammenfassende Einschätzung über den Zielerreichungsgrad der Städtebauförderungsmaßnahme**

Während der gesamten Laufzeit des Städtebauförderprogramms „Sanierung und Entwicklung“ wurde ein ganzer Katalog von Ordnungsmaßnahmen realisiert. Zentrales Projekt war dabei die Öffnung der Altstadt zur Obereider durch den Neubau der Bahnbrücke der Linie Hamburg-Dänemark, der naturgemäß im laufenden Betrieb erfolgen musste. Dadurch und flankierend durch die komplette Neugestaltung der öffentlichen Straßen, Wege und Plätze des gesamten Umfelds wurde der nordöstliche Bereich der Altstadt insgesamt städtebaulich signifikant aufgewertet und mit einer Aufenthaltsqualität versehen. Die in der 1. Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplans benannten Ziele wurden weitestgehend umgesetzt; im Einzelnen:

### **Öffnung der Stadt zum Wasser durch:**

- Hafenspazierweg als neue Erlebnisqualität für Rendsburg (ist erreicht)
- breite attraktive Bahnunterführung unter neuer Bahnbrücke, einfache Querung vom Schlossplatz zur Obereider (ist erreicht)
- Platzfolge Schlossplatz / Hafenspazierweg (ist erreicht)
- Erschließung von der Denkerstraße durch die Bahnunterführung (ist erreicht)
- Interne Erschließung an der Bahnseite der Grundstücke (ist erreicht)
- Erweiterung des Sportboothafens nach Westen (wird vom RVR nicht weiterverfolgt)
- Erweiterung der innerstädtischen Nutzungen zwischen Denkerstraße und Bahntrasse als Übergang zum Hafen (Schlüsselgrundstücke sind verkauft)

### **Nutzungen Obereiderhafen:**

- Hafenbezogene Freizeit-, Handels-, Dienstleistungs- und Gewerbenutzungen (ist geplant)
- Gastronomie, Hotel (ist geplant)
- Läden, Büros, Dienstleistungen, Wohnungen unter Beachtung der besonderen Vorbelastungen (ist geplant, aber Wohnungen sind immisionsbedingt nicht zulässig)

- Uferpromenade als öffentlich genutzter Wasserzugang (ist erreicht)
- Baustrukturen linear zur Bahntrasse als Einzelbaukörper in Reihe oder als Zeilengebäude (geplant sind Einzelbaukörper)
- Berücksichtigung und Wahrung der historischen Altstadtansicht mit Marienkirche von der Obereider her (Gebäudehöhen, Gliederung der Baukörper, Materialwahl, Werbung usw.) (ist planungsrechtlich gesichert)
- Einfügen in das Stadtbild durch moderne Architektursprache (ist geplant)
- charakteristische Außenwirkung des Obereiderhafens (ist teilweise erreicht, teilweise geplant)
- Kerngebiets- insbesondere tertiäre Nutzungen zwischen Denkerstraße und Bahntrasse (ist zulässig, aber derzeit nicht geplant)
- Anleger der Personenschiffahrt am Hafenplatz (ist erreicht)

### **Noch zu realisierende Zielsetzungen**

Eine Kernaufgabe für die Stadt Rendsburg wird weiterhin darin bestehen, nach dem erfolgten Verkauf der privatisierbaren Grundstücke Hilfestellung bei der Umsetzung der privaten Investitionen in die auf jeder Planungs- und Vertragsebene verankerten Nutzungsbausteine zu leisten.

Erst dann kann das folgende programmatische Oberziel des ISEK in allen Teilen eingelöst werden:

*„Eine funktionale und städtebauliche Verknüpfung von Rendsburg und Büdelsdorf steht beim ISEK im Vordergrund. Es gilt, die gemeinsamen Stärken zu bündeln und die jeweiligen den beiden Städten eigenen Potenziale auszubauen. Als ein Potenzial wurde bereits die Lage am Wasser erkannt und die gemeindeübergreifende Entwicklung des Obereidergebiets für eine Mischnutzung angeschoben.“*

Das Anschieben ist erfolgt, die Fahrt wurde aufgenommen, aber die Reise ist noch nicht abgeschlossen.