





I.II Rendsburg als Festung, 1728

STÄDTEBAUFÖRDERUNG
RENSBURG
„NEUWERK“



Lage der Stadt Rendsburg in Schleswig-Holstein

Abschlussbericht der Stadt Rendsburg

im Kreis Rendsburg-Eckernförde

über die Ergebnisse und Wirkungen der
Städtebaulichen Gesamtmaßnahme

Rendsburg „Neuwerk“

mit den Sanierungsgebieten

I Gerhardstraße

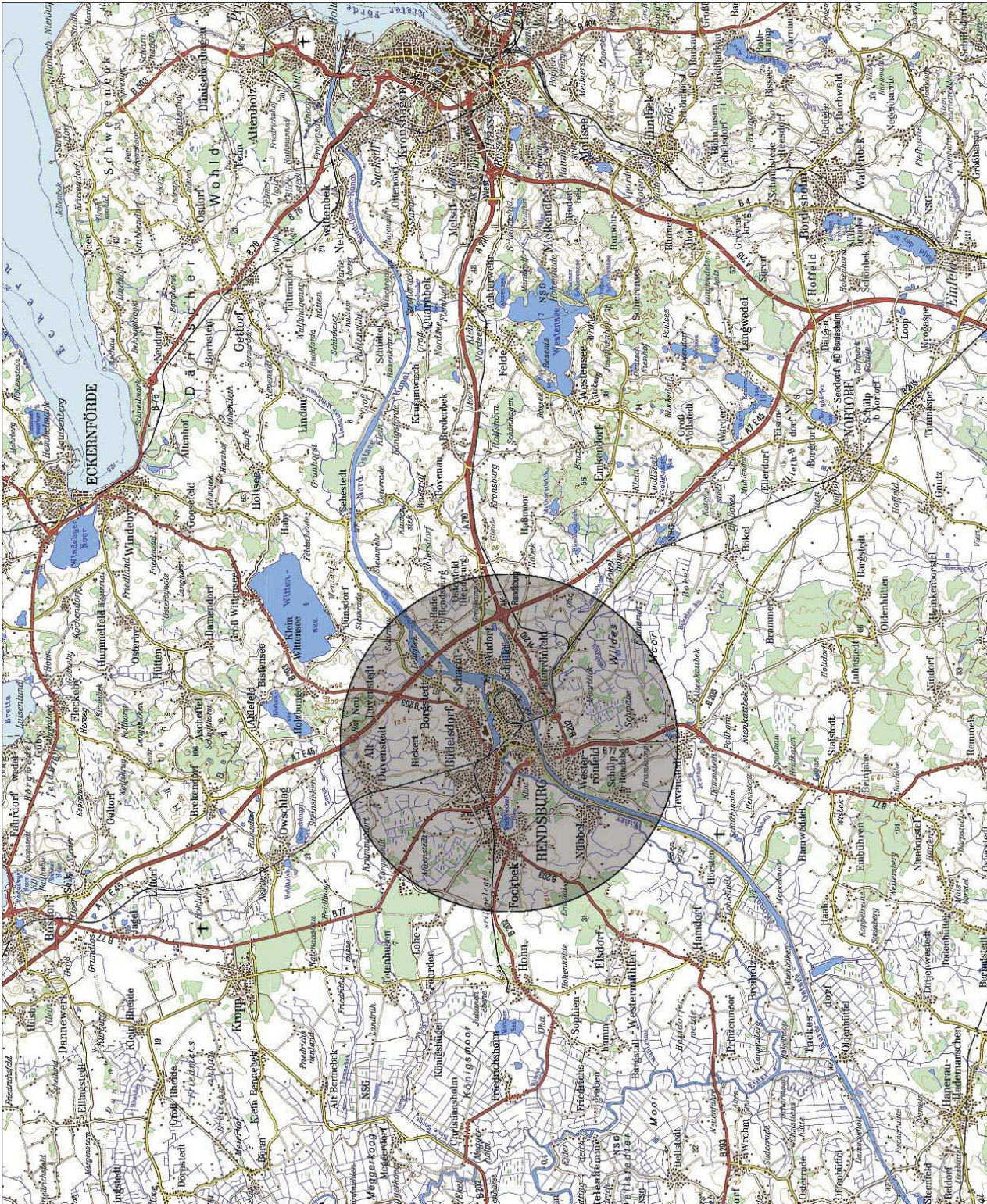
II Eisenbahnstraße

III Materialhofstraße/Obereiderstraße

IV Prinzessinstraße/Kronprinzenstraße

V Neuwerk

Dieser Abschlussbericht wurde ausgearbeitet gem.
E 3 Abs. 9 Satz 3 der Städtebauförderungsricht-
linien von 1992 bzw. gemäß E 3.3 Abs. 6 der Städte-
bauförderungsrichtlinien von 2005 und im Jahre
2008 fertiggestellt.



I.IV Lage der Stadt Rendsburg in der Region

Vorbemerkung

Die vom Sanierungsträger BIG-STÄDTEBAU GmbH für alle betreuten Gemeinden gewählte einheitliche Gliederung soll die Auswertung der Abschlussberichte erleichtern und darüber hinaus bei den unterschiedlichen »Städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen« in Schleswig-Holstein zu einer größtmöglichen Vergleichbarkeit führen. Das von der Stadt Rendsburg für alle ihre Sanierungsbroschüren gewählte besondere Format und äußere Erscheinungsbild verändert nicht diese einheitliche inhaltliche Gliederung.

Die Abschnitte 1 und 2 geben den schnell zu erfassenden, anschaulichen Überblick mit regionalen Rahmenbedingungen, ortsspezifischen Gegebenheiten sowie schwerpunktmäßigen Ergebnissen und Wirkungen der »Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme«. Um Karten- und Bildmaterial der umfangreichen Sanierungsmaßnahme Rendsburg „Neuwerk“ nicht zu sehr einschränken zu müssen, wird dieses in der Broschüre nur im Kleinformat gedruckt, dafür aber auf einer CD-ROM (hintere Umschlagseite) beigelegt.

Der Abschnitt 3 enthält die Ergebnisse und Wirkungen der Sanierungsmaßnahmen ausführlicher und unter den verschiedenen Aspekten, und zwar geordnet in Anlehnung an das zwischen Bund und Ländern abgestimmte »Informationssystem Städtebauförderung«.

Die Texte und Abbildungen stammen überwiegend aus dem bei Vorbereitung und Durchführung der Maßnahmen angefallenen Material bzw. stützen sich auf dieses Material. Die wichtigsten Untersuchungen, Gutachten, Berichte, Planungen, Publikationen u.ä. sind in einer Zusammenstellung aufgeführt. Weitergehende Informationen hierzu sind im Fachbereich Bau und Umwelt der Stadt Rendsburg verfügbar (www.rendsborg.de).

Inhalt

I.	Umschlag und Titelseiten		2.1.4 Historische Innenstadt:	
I.I	Historischer Plan Neuwerk Festungserweiterung um 1700 (Umschlag außen)		a) Grundriss 1974/76	30
I.II	Rendsburg als Festung 1728 (vorderer Umschlag innen)		b) Senkrechtluftbild 1975	31
I.III	Neuwerk aus der Luft, schon zu wesentlichen Teilen saniert (1996) (hinterer Umschlag innen)		2.1.5 Bestand: Voruntersuchung Innenstadt- sanierung,	
	Kurztitel		a) „Gerhardstraße“ Konstruktiver Zustand der Gebäude	32
	Lage der Stadt Rendsburg in Schleswig-Holstein	2	b) „Neuwerk“ Konstruktiver Zustand der Gebäude	33
	Haupttitel	3	2.1.6 Gebietsgrenzen	
I.IV	Lage der Stadt Rendsburg in der Region	4	a) Gebietsgrenzen 1:	34
	Vorbemerkung	5	»Vorbereitende Untersuchungen«,	
	Inhaltsverzeichnis	6	»Städtebaulicher Rahmenplan«,	
I.V	Übersichtskarte Stadt Rendsburg	8	»Erhaltungssatzung«,	
			»Gestaltungssatzung«	
1	Zusammenfassende Beschreibung der »Städtebaulichen Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“	8	b) Gebietsgrenzen 2:	35
			»Sanierungssatzungen«	
1.1	Geographische und regionale Situation der Stadt Rendsburg, landesplanerische Vorgaben, Einwohnerentwicklung	9	2.2 Städtebauliche Planung	36
1.2	Stadtbaugeschichtliche Bewertung des Sanierungsgebietes	12	2.2.1 »Denkmalpflegerische Zielplanung« 1973	
1.3	Missstände und Mängel, städtebauliche Planung für die Sanierungsmaßnahmen	15	a) Altstadt	36
1.4	Sanierungszeitraum, Verfahren, Förderung, Umsetzung der Sanierungsziele	18	b) Neuwerk	36
1.5	Ergebnisse und Wirkungen der Sanierungsmaßnahmen, verbleibender Sanierungsbedarf	22	2.2.2 »Städtebaulicher Rahmenplan« 1977 der Stadt Rendsburg:	
2	Darstellung der »Städtebaulichen Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“ in Karten, Plänen und Fotos	26	a) Verkehrssystem	37
			b) Gestaltungskonzept	37
2.1	Geschichte und Zustand vor der Städtebaulichen Sanierung	27	2.2.3 »Städtebaulicher Rahmenplan« 1984 der Stadt Rendsburg, Fortschreibung:	
2.1.1	Stadtansicht 1584 von Südwesten	27	a) Verkehrsplan	38
2.1.2	Rendsburg als Festung um 1750	28	b) Gestaltungsplan	39
2.1.3	Flächennutzungsplan 1966/67 (Ausschnitt)	29	2.2.4 »Bereichs- und Gestaltungsplanungen«:	
			a) Durchführungsplan Freianlagen 1978 Sanierungsgebiet I „Gerhardstraße“	40
			b) Konkretisierung Rahmenplan: Sanierungsgebiet III „Materialhof- straße/Obereiderstraße“ 1986	41
			c) Gestaltungsplan Paradeplatz 1988	42
			d) Gestaltungsdetail Einmündung Prinzenstraße	43
			e) Konkretisierung Rahmenplan: Sanierungsgebiet V „Neuwerk“ 1990	44
			2.3 Mit Städtebauförderungsmitteln finanzierte Maßnahmen	45
			2.3.1 Mit Städtebauförderungsmitteln finanzierte Vorbereitungs- und Ordnungsmaßnahmen: Grunderwerb, Abbruch, Betriebsverlagerungen	45

2.3.2	Mit Städtebauförderungsmitteln finanzierte Tiefbaumaßnahmen und noch durchzuführende Maßnahmen: Erschließungsmaßnahmen, Parkplatz- und Gemeinschaftsstellplatz-Anlagen, noch durchzuführende Ordnungs- und Modernisierungsmaßnahmen	46	3.2.2	Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt in der Gesamtstadt	86
2.3.3	Mit Städtebauförderungsmitteln finanzierte private und öffentliche Hochbaumaßnahmen: Modernisierung, Neubau, Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	47	3.2.3	Auswirkungen auf die Gewerbestruktur in der Gesamtstadt	86
2.4	Zustand vor und nach Durchführung der Sanierung: Fotos von ausgewählten Bereichen und Gebäuden Sanierungsgebiete „Neuwerk“	48	3.2.4	Bodenpreisentwicklung nach der Entlassung von Grundstücken aus der Sanierung	86
2.4.1	Bereich Paradeplatz	49	3.2.5	Ausstrahlung der Sanierung auf die Umgebung des Sanierungsgebietes und auf die Gesamtstadt	86
2.4.2	Bereich Christkirche	50	3.3	Auswirkung der direkten und indirekten Förderung auf die private Investitionsbereitschaft	87
2.4.3	Bereich Hohes und Niederes Arsenal	51	3.3.1	Bedeutung der Städtebauförderungsmittel für die privaten Investitionen	87
2.4.4	Bereich Provianthaus, Pellihof, Neues Rathaus	52	3.3.2	Bedeutung der steuerlichen Erleichterungen u.ä. für die privaten Investitionen	87
2.4.5	Bereich der inneren Straßen des Neuwerks	53	3.3.3	Veränderung der privaten Investitionsbereitschaft im Laufe der Sanierungsdurchführung	87
2.4.6	Bereich des äußeren Straßenzuges um Neuwerk	56	3.3.4	Die wesentlichen Gründe für die privaten Investitionen	87
2.4.7	Bereich Am Bahnhof	57	3.4	Abschluss der »Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme«	88
2.4.8	Sanierungsgebiet „Eisenbahnstraße“	58	3.4.1	Auswirkung der Reduzierung der »Städtebauförderung-West« seit 1993 auf den Umfang der Sanierungsdurchführung	88
2.4.9	Sanierungsgebiet „Gerhardstraße“	59	3.4.2	Merkmale des förderungsmäßigen Abschlusses und künftig anstehende Maßnahmen	89
3	Die wesentlichen Ergebnisse und Wirkungen der »Städtebaulichen Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“, geordnet in Anlehnung an das »Informationssystem Städtebauförderung«	60	3.4.3	Maßnahmen zur Sicherung der Sanierungsergebnisse	90
3.1	Merkmale und Bewertung der »Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme«	61	3.4.4	Folgerungen für eine künftige »Städtebauliche Sanierung« aufgrund der gewonnenen Erfahrungen	90
3.1.1	Zeitlicher und verfahrensmäßiger Ablauf	61		Zusammenstellung der wichtigsten Untersuchungen, Gutachten, Berichte, Planungen, Publikationen u.ä., Zeichenerklärung	93
3.1.2	Missstände und Mängel, Städtebauliche Planung	76		Impressum	95
3.1.3	Strukturmerkmale des Gebietes und ihre Veränderung	80		CD-ROM	hintere Umschlagseite
3.1.4	Öffentliche Förderungsmittel, Programmbündelung und Maßnahmenfinanzierung	81			
3.1.5	Investitionsvolumen und Baukosten	84			
3.2	Städtebauliche Ergebnisse und Wirkungen im Sanierungsgebiet und in der Gesamtstadt	85			
3.2.1	Städtebauliche Ergebnisse und Wirkungen im Sanierungsgebiet	85			

1 Zusammenfassende Beschreibung der »Städtebaulichen Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“



I.V Übersichtskarte der Stadt Rendsburg

1.1 Geographische und regionale Situation der Stadt Rendsburg, landesplanerische Vorgaben, Einwohnerentwicklung

Das Stadtgebiet von Rendsburg erstreckt sich auf einer weiten Sanderfläche (eiszeitliche Sandablagerung) der schleswig-holsteinischen Geest nördlich des Nord-Ostsee-Kanals, und zwar auf beiden Seiten der Eider (Ober- und Untereider), deren Lauf erst mit der Wasserspiegelabsenkung infolge des Kanalbaus unterbrochen wurde. Die Rendsburger mittelalterliche Altstadt und ihre barocke nördliche Erweiterung zwischen Schlossplatz und Schleuskuhle liegen auf einer Art Landbrücke zwischen der Obereider im Nordosten und der Untereider im Südwesten. Dort schließen sich Wiesenniederungen und der Rest eines Festungsgrabens an, der sich in südöstlicher Richtung zwischen die Altstadt und das barocke Neuwerk schiebt. Die fächerförmige Festungsgestalt des Stadtteils Neuwerk im Süden ist gemäß seiner Entstehungsgeschichte (vgl. Abschnitt 1.2) ganz auf die Altstadt bezogen. Im Osten sind beide Stadtteile locker miteinander verknüpft („Gelenkzone“). Die Karte der historischen Innenstadt von 1974/76 (Abb. 2.1.4 a) und das entsprechende Luftbild von 1975 (Abb. 2.1.4 b), beide aus dem Stadtkernatlas Schleswig-Holstein, zeigen diese Situation in ihrer heutigen Ausprägung.

Das ursprüngliche Verhältnis der Stadt zur umgebenden Landschaft wurde schon im 16. und 17. Jahrhundert durch den stufenweisen Ausbau Rendsburgs zur Festung und ab 1852 durch die nahezu vollständige Schleifung der Festungswerke wesentlich verändert. Diese Festungswerke sind in der genannten Karte der historischen Innenstadt (Abb. 2.1.4 a) in ihren städtebaulich wichtigen Hauptanlagen der letzten Ausbauphase rekonstruiert. Vollends ließ jedoch erst der Bau des Nord-Ostsee-Kanals 1887–1895 mit einer Absenkung des Wasserspiegels der Eider um 2,7 m die heutige Situation entstehen, hierzu und zu den beiden folgenden Absätzen die Übersichtskarte der Stadt Rendsburg (Abb. I.V, Seite 8).

Der historische Innenstadtbereich grenzt sich deutlich gegen die jüngeren Stadterweiterungen ab.

Im Osten wird er von der Hauptbahnstrecke Hamburg – Neumünster – Schleswig – Flensburg berührt. Sie überquert den Kanal auf einer Hochbrücke mit langen Zufahrtsrampen.

Über den Kanal verläuft östlich der Stadt die Autobahn Hamburg – Flensburg, während die Bundesstraße 202 (Kiel – Tönning), zugleich als B 77/ B 205 (Neumünster – Schleswig) ihn westlich der Stadt in einem Tunnel unterfährt. Am Kanal befinden sich Hafen- und Industrieanlagen. Auch die Obereider dient als eine Art Hafenbecken, insbesondere früher für die Ahlmann-Werke (Eisenverarbeitung, Nachfolge der Carlshütte) in Büdelsdorf. Dieser Bereich wird heute für verschiedenartige Nachfolgenutzungen auf Rendsburger wie auf Büdelsdorfer Gebiet nutzbar gemacht.

Seit 1996 wird im östlichen Bereich der Obereider im Rahmen eines Interkommunalen Entwicklungsprojektes Rendsburg/Büdelsdorf für beide Städte ein ergänzendes stadtnahes Gebiet für Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen entwickelt. (vgl. www.obereider.com).

Die beiden Weltkriege hatte die Stadt fast unbeschadet überstanden, aber nach 1945 waren die vielfältigen Probleme des Neuanfangs und der zahlreichen Flüchtlinge und Vertriebenen zu lösen. Während der 1960er und 1970er Jahre werden neue Industrien im Norden der Stadt angesiedelt. Zudem erhält die Stadt ihre Anbindung an das Autobahnnetz. Der ausgedehnte historische Innenstadtbereich mit Altstadt, Kronwerk und Neuwerk verursachte aber zunehmend besondere Probleme für den Binnenverkehr zwischen und in diesen Stadtteilen. Auch die 1958 zusammen mit der Untertunnelung des Kanals gebaute Westumgehung der B 77 brachte nicht die gewünschte Entlastung. So war der Ausbau eines Innenstadttangentensystems erforderlich, von dem das Hauptstück als breite Trasse mit anschließenden Parkhäusern am Westrand der Altstadt über die Reste der Festungswerke geführt wurde. Es ist im oben schon erwähnten Luftbild von 1975 (Abb.

2.1.4 b) deutlich erkennbar. Dieser Eingriff ermöglichte es, die Altstadt in großen Teilen dem Fußgänger zur Verfügung zu stellen.

Die landesplanerische Bewertung der Rendsburger Entwicklungsperspektiven und städtebaulichen Sanierungserfordernisse findet sich im „Regionalplan für den Planungsraum III des Landes Schleswig-Holstein, 1975“, hierzu auch die Karte zur Lage der Stadt Rendsburg in der Region (Abb. I.IV, Seite 4):

„Rendsburg ist das größte »Mittelzentrum« des Planungsraumes und ist übergeordneter zentraler Arbeitsplatz für ein sonst dünnbesiedeltes Umland. Mit der Gründung der Carlshütte wurde die frühzeitige Industrialisierung der ursprünglichen Festungs- und Handelsstadt eingeleitet. Die Lage am Ochsenweg, der alten Handelsstraße zwischen Jütland und Hamburg/Niedersachsen, der Bau der Eisenbahn und der Bau des Nord-Ostsee-Kanals haben die Fortsetzung dieser Entwicklung begünstigt, so dass Rendsburg heute ein vielschichtiges Industriegefüge aufweist. Dazu kam das Weiterbestehen einer Garnison. Außerdem ist Rendsburg Standort für zentrale Dienstleistungseinrichtungen im Bereich der Landwirtschaft geworden ...

Auch auf dem Schul- und Bildungssektor einschließlich einiger besonderer Einrichtungen (z. B. Volkshochschule, Nordkolleg, Theater) gehen die Aufgaben Rendsburgs über seinen Mittelbereich hinaus ...

Als westlicher Schwerpunkt des Städtevierecks (Kiel, Eckernförde, Rendsburg, Neumünster = K.E.R.N.-Region) soll Rendsburg weiterhin als Industrie- und Dienstleistungsstandort ausgebaut werden ...

Dabei ist davon auszugehen, dass die wirtschaftliche Verflechtung im Städteviereck insbesondere zwischen Rendsburg und Kiel zunehmen soll und wird. Hierfür ist ein schneller Neubau der B 202 eine wichtige Hilfe. In diesem Zusammenhang ist auch die verkehrliche Neuordnung im Gebiet der Altstadt von Rendsburg mit teilweise städtebaulichen Neuordnungsmaßnahmen dringlich ...

Über die einzelnen Kulturdenkmale hinaus sind folgende Ortsbilder und Ortsteile wegen ihrer besonderen historischen und kulturellen Bedeutung erhaltens- und schützenswert ...

Rendsburg: Altstadt mit Schleuskuhle und Stadtteil Neuwerk hinsichtlich Grundriss und geschlossener Bebauung in der überlieferten, die Stadtteile in unterschiedlicher Weise prägenden Maßstäblichkeit; die Geschlossenheit der Altstadttränder insbesondere im Neuwerk und die Grün- und Wasserbereiche mit Resten der Befestigung, die noch den Inselcharakter der eigentlichen Altstadt andeuten. Beherrschende Rolle von Altstadt- und Neuwerkkirche.“

Auch der „Regionalplan für den Planungsraum III, Technologie-Region K.E.R.N., Fortschreibung 2000“ bestätigt noch einmal, wie richtig und unumgänglich die Erhaltung und Aufwertung des historischen Stadtteils Neuwerk als innerstädtischer Wohnstandort und einzigartiges Stadtzentrum ist :

„... Im Gegensatz zur zentralörtlichen Bedeutung Rendsburgs sind aufgrund der engen Stadtgrenzen in Verbindung mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für eine flächenhafte Entwicklung kaum noch Reserven vorhanden ...“

Bildung und Sport werden nach wie vor in der Kreisstadt großgeschrieben: Gymnasien, Real-, Haupt- und Grundschulen, Sonder- und Berufsschulen sind selbstverständlich, außerdem die Volkshochschule und die Heimvolkshochschule Rendsburg (jetzt Nordkolleg Rendsburg), deren Vorgängerin schon 1842 gegründet wurde. Daneben gibt es verschiedene Fachhochschulen, Fachschulen, Landesberufsschulen, eine Deutsche Landmaschinen-Lehranstalt (DEULA) und eine Raiffeisenhochschule. Für ein reges kulturelles Leben sorgen das traditionsreiche Stadttheater mit dem Schauspielensemble des Landestheaters, die Museen im Kulturzentrum mit dem Norddeutschen Druckmuseum, das der modernen Kunst verpflichtete jüdische Museum und Dr.-Bamberger-Haus, die Niederdeutsche Bühne, die umfassende Stadtbücherei, eine Musikschule und kulturell engagierte Vereine, nicht

zuletzt auch die Marienkirche und die Christkirche, letztere u.a. auch Spielort des Schleswig-Holstein Musikfestival.

Dazu kommen als private Initiativen noch das Elektromuseum der E.ON Hanse AG und das kürzlich in der Königstraße eröffnete Schifffahrtsarchiv (Jens-Peter Schlüter Stiftung).

Das 600-Betten-Kreiskrankenhaus und soziale Einrichtungen, wie Kindergärten, stehen zur Verfügung. Das Angebot wird durch Tagesstätten für Senioren, betreute Altenwohnungen sowie Alten- und Pflegeheime ergänzt.

Die im Ganzen sehr gleichmäßige Einwohnerentwicklung, die sich in den Zahlen seit etwa dem 17. Jahrhunderts spiegelt, wurde nur unterbrochen durch den dramatischen Flüchtlingszuwachs um über 17.000 Menschen am Ende des Zweiten Weltkrieges.

Zu Beginn der Stadtsanierung Anfang der 1970er Jahre hatte die Stadt Rendsburg noch knapp 35.000 Einwohner, Ende der 1990er Jahre waren es entsprechend dem allgemeinen Trend noch knapp 30.000 Einwohner, mit weiterhin leicht fallender Tendenz, die gegenwärtig zum Stillstand gekommen ist.

Einwohnerentwicklung in Rensburg ab 1500

1500:	700	1970:	34.765
1600:	1.750	1978:	34.625
1780:	3.600	1980:	32.657
1803:	7.573	1983:	31.382
1855:	11.782	1987:	30.767
1900:	14.757	1993:	31.445
1938:	20.690	2000:	29.560
1943:	20.241	2005:	28.441
1946:	37.879	2006:	28.444
1950:	36.991	2007:	28.450

1.2 Stadtbaugeschichtliche Bewertung des Sanierungsgebietes

Ursprünglich lag die Stadt Rendsburg auf einer Insel in dem seeartig geweiteten Eiderfluss. Das „Neuwerk“ lässt noch heute seine alte Funktion als Festungsbrückenkopf am südlichen Eiderufer erkennen. Am nördlichen Ufer hatte man sich mit einer kleineren Festungsanlage begnügt, dem bis auf den „Grenadierteich“ (heute „Gerhardsteich“) als Rest des äußeren Festungsgrabens verschwundenen „Kronwerk“. Beide Brückenköpfe bildeten mit den Zackenlinien ihrer Bastionen, Schanzen, Gräben und Außenwerke eine wehrhafte Schale für die eigentliche Stadt auf der ebenfalls stark befestigten Insel, wie es der Festungsplan verdeutlicht (Abb. I.II, Umschlag vorn innen). Der heute Altstadt und Neuwerk als „Gelenkzone“ verbindende und an den Bahnhof anschließende kleine Stadtteil entstand erst nach Einebnung der Festungswerke in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts.

Die Lage an einer alten Wasserstraße und am wichtigsten Nord-Süd-Handels- und Heerweg, dem „Ochsenweg“, der hier von alters her die Eider überquerte, sowie die Bedeutung des Eiderflusses als Grenze zwischen den Landesteilen Schleswig und Holstein bestimmten die Entwicklung Rendsburgs sowohl als Handelsstadt als auch als Grenzfestung. Jüngste Grabungen haben erwiesen, dass die Altstadtinsel bereits im 10. Jahrhundert besiedelt war. Gegen 1200 stellte Graf Adolf III. von Schauenburg ein „castrum Reinoldesburch antiquum“ zur Grenzsicherung gegen Dänenkönig Knud IV. wieder her, der die Burg jedoch alsbald in seinen Besitz nahm. Nach der Schlacht bei Bornhöved (1227) fiel die Burg wieder an die Schauenburger zurück. Zwischen 1280 und 1387 diente sie der regierenden Rendsburger Linie des Grafenhauses zeitweilig als Residenz und wurde entsprechend ausgebaut. Sie lag (in der Karte gelb, Abb. 2.1.4 a) auf dem nördlichen Teil der Insel auf einem Hügel. Sie wurde schon 1718 abgebrochen und der Hügel zum Schlossplatz eingeebnet.

Die mittelalterliche Siedlungsentwicklung der Altstadt lässt sich noch recht gut an verschiedenen

Festungsplänen des 17. Jahrhunderts ablesen. Das städtebauliche Rückgrat bildete die Durchgangsstraße Mühlenstraße/Schleifmühle, an der sich wohl die ersten Gewerbetreibenden und Kaufleute niederließen. Kirchbezirk und Markt wurden getrennt auf einem Hügel östlich dieser Straße angelegt. Zwischen beiden entstand das 1446 erwähnte „nyge Rathaus“. Zwei Tore begrenzten die Durchgangsstraße, das Holstentor im Süden und das Mühltentor im Norden. Sehr früh wird auch die Hohe Straße entstanden sein, die vom Markt geradewegs zur Schiffsanlegestelle bei dem heutigen Schiffbrückplatz führte (Abb. 2.1.4 a).

Schon für 1280 sind weitreichende Handelsbeziehungen Rendsburgs bezeugt. Als Ostseehäfen dienten Kiel und vor allem Eckernförde. Handel und Gewerbe führten dann im 16. und frühen 17. Jahrhundert zu beträchtlichem Wohlstand. Die Bevölkerung nahm stark zu. Der Fernhandel war allerdings im 16. Jahrhundert hinter die kräftig aufblühende Eiderschifffahrt zurückgetreten. Vor allem im Holzhandel erwarb Rendsburg eine monopolartige Stellung. Auch der Ochsenhandel berührte die Stadt, denn Rendsburg war Zollstelle des Ochsenweges.

Im 30-jährigen Krieg (1618–1648) brach die Wirtschaftskraft der Stadt zusammen. Die Kriegszeit erwiesen jedoch wieder den strategischen Wert der Inselstadt, der dann bis 1852 die Geschichte Rendsburgs bestimmen sollte. Bereits 1536–40 hatte König Christian III. mit der Befestigung der Eiderinsel begonnen. Die Anlage ist auf der ältesten Stadtansicht von 1584 bei Braun und Hogenberg zu erkennen (Abb. 2.1.1). Im 17. Jahrhundert fasste man in Kopenhagen den Beschluss, Rendsburg zu einer dänischen Landesfestung »1. Ranges« auszubauen. Durch Wälle und Bastionen, die mitten im Wasser entstanden, erweiterte der nach Rendsburg entsandte Generalinspekteur der dänischen Festungen, Henrik Ruse, bis 1673 die Festung vor allem nach Norden. Die schnell fortschreitende Entwicklung des Kriegswesens führte jedoch schon 1690 zu Erweiterungsüberlegungen. Das Operieren

mit großen Truppenstärken und die Reichweite der Artillerie erforderten eine weiträumige Ausdehnung der Festungswerke und eine beträchtliche Verstärkung der Besatzung. Das bedeutete für Rendsburg die Anlage von Brückenköpfen auf den Flussufern, insbesondere an der Angriffsseite im Süden, und damit den Bau eines neuen Stadtteils. Das „Neuwerk“ konnte auf dem schon vorher geplanten südlichen Ufer ohne Rücksicht auf eine vorgegebene Situation wie auf dem Reißbrett nach den neuesten Regeln der Festungsbaukunst abgesteckt werden (Abb. I.II).

Das „Neuwerk“ wurde als reine Festungsstadt konzipiert. Es hat die Grundrissform eines halben Zehnecks, in dessen Basis keilförmig die südwestlichen Festungswerke der Altstadtinsel eingriffen. Zentrum ist der weite Paradeplatz. Von ihm aus führen Radialstraßen auf die sechs Eckbastionen, die so auf dem kürzesten Weg mit Mannschaften und Munition versorgt werden konnten. Zwei polygonale Straßenzüge verbinden die Radialstraßen untereinander. Der Baugrund wurde auf diese Weise in trapezförmig geschnittene Blocks zerlegt, die im äußeren Ring noch einmal durch radial gerichtete Nebenstraßen halbiert sind. Diese zielten auf vorgeschobene Bastionen (Ravelins) vor den geraden Wallstücken (Courtinen) zwischen den Eckbastionen. Ein breiter Wassergraben trennte Wälle und Bastionen von dem flach abgeöschten Vorfeld (Glacis), das noch durch einzelne Außenwerke (Lunetten) gesichert wurde. Auch konnte das Gelände südlich der Festung unter Wasser gesetzt werden. Die Hauptzufahrtsstraße führte auf die Mitte des „Neuwerks“ zu. Sie wurde in einem heute noch vorhandenen Knick über ein Ravelin auf das Festungstor geleitet und setzte sich in der auf die Altstädter Marienkirche als Fluchtpunkt ausgerichteten Königsstraße bis zum Paradeplatz fort.

Die Festungswerke waren 1694 fertiggestellt, die Anlage war neben Kopenhagen die stärkste der Dänen. Eine Feuerprobe hat sie nicht zu bestehen brauchen. Der Ausbau des „Neuwerks“ mit Gebäuden zog sich hingegen länger hin. Als erstes

entstanden die militärischen und repräsentativen Bauten am Paradeplatz. Im Südwesten hatte man einen Baublock für die Garnisonskirche reserviert, die 1694–1700 in Kreuzform nach dem Vorbild der „Holmenskirke“ in Kopenhagen, wenn auch sehr vereinfacht, errichtet wurde. Auf zwei weiteren Baublockflächen an den Flanken des „Neuwerks“ entstanden das Arsenal und das Provianthaus, am Platz selbst die Kommandantur, die Generalsuperintendentur, die Wache und ein großes Weinhaus: alles streng und schlicht gegliederte, breit gelagerte Backsteinbauten mit hohen Walmdächern. Sie wurden von dem Bauunternehmer, dem alle Festungsarbeiten übertragen worden waren, dem Architekten Domenico Pelli aus Aranno bei Lugano, in einheitlichem Stil erbaut. Abschließend errichtete Pelli, wahrscheinlich für sich selbst, den palaisartigen sogenannten Pelli-Hof (1722–23) am Anfang des Jungfernstiegs. Die Bebauung der Straßen ging recht langsam und in bescheidenerer, meist traditionell giebelständiger Fachwerkbauweise vonstatten, obgleich der Baugrund kostenlos zur Verfügung gestellt und das Baumaterial verbilligt abgegeben wurde. 1701 standen 22 zweistöckige und 226 einstöckige Häuser. Soldaten wohnten freilich in diesen Häusern nicht, sondern in Barackenunterkünften, die entlang der Innenseite des Walls und gestaffelt hinter dem Arsenal lagen.

Mit den Anfängen der Industrialisierung im 19. Jahrhundert geht auch eine „aufgeklärte“ Denkweise einher. Der Gegensatz zwischen den Herzogtümern und Dänemark verschärft sich und der Ruf nach einer Neuordnung wird lauter. Uwe Jens Lornsen, dessen Denkmal am Paradeplatz steht, tritt für eine eigene Verfassung der beiden Herzogtümer ein. Deshalb muss er von 1830 bis 1832 eine Festungshaft, teils in der Hauptwache zu Rendsburg, abbüßen. In der schleswig-holsteinischen Erhebung (1848–1850) fiel die Festung kampfflos in die Hände der Schleswig-Holsteiner. Die erbeutete dänische Kriegskasse und die Bestände des Arsensals dienten der provisorischen Regierung zur Aufstellung

der schleswig-holsteinischen Armee. Doch durch Eingreifen des Deutschen Bundes fielen die Herzogtümer wieder an Dänemark, und damit kam auch die Festung 1852 wieder an die Dänen. Diese begannen alsbald mit ihrer Schleifung.

Die gründliche Demolierung dauerte etwa 60 Jahre. Mit dem Erdreich der Wälle füllte man die Gräben und machte die Stadtinsel im Norden und Süden landfest. Die Befreiung der Stadt von der Umklammerung durch die Festungswerke wirkte sich nun belebend auf die Wirtschaft aus. Erste Voraussetzungen für eine erneute Handelsschifffahrt waren schon 1777–1784 mit dem Eiderkanal von Holtenau nach Rendsburg und mit der Vertiefung der infolge der Befestigungen verschlickten Untereider geschaffen worden. 1827 ließ sich im benachbarten Büdelsdorf das erste Industriewerk, die Carlshütte (später Ahlmann-Carlshütte) nieder. Die Eisenbahnstrecke nach Neumünster, die 1845 den Anschluss an die Eisenbahn Altona-Kiel herstellte, traf hier auf die 1854 fertiggestellte „Süd-schleswigsche Eisenbahn“ über Ohrstedt nach Flensburg. Noch folgenreicher für die wirtschaftliche Entwicklung war schließlich der Bau des Nord-Ostsee-Kanals 1887–1895, an dem sich im Süden der Stadt bald auch Industrien, vor allem Werften, niederließen. Schon bald nach der Eröffnung wird eine Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals notwendig (1908–1915). Im Zuge dieser Maßnahme erhält Rendsburg ein neues Wahrzeichen, die 2,5 Kilometer lange Eisenbahnhochbrücke über den Kanal (Abb. I.V.).

Die tiefgreifenden Veränderungen im Stadtbild durch das Abtragen der Wälle und Bastionen und durch das Zurücktreten des Wassers infolge des Kanalbaus wurden von einem bereits 1844 gebildeten Verschönerungsverein auch in positive Bahnen gelenkt. Zwischen Altstadt und Neuwerk und auf dem Gelände des „Kronwerks“ (um den Gerhardsteich) entstanden umfangreiche Grünanlagen, die den Ruf Rendsburgs als Stadt im Grünen begründeten. Der Wallverlauf um das „Neuwerk“ wurde durch eine

doppelte Baumallee nachgezeichnet. Als eine Art Gelenkpunkt zwischen Altstadt und Neuwerk errichtete man am Ende des Jungfernstiegs 1900/01 das noch heute eindrucksvolle Stadttheater.

Die unregelmäßige, gedrängt bebaute mittelalterliche Altstadt und die weiträumige planmäßige Erweiterung des Barocks mit geradlinigen, breiten Straßen und niedriger Bebauung von höchstens drei Geschossen stellen bis heute anschaulich die beiden Hauptelemente der Geschichte Rendsburgs als Handels- und als Festungsstadt dar. Der Stadtteil Neuwerk, dessen prägende Bauten aus seiner Gründungszeit stammen, hat als einheitliche, auf die Altstadt gerichtete Barockanlage heute den Rang eines Stadtdenkmals, das letztlich nur durch die erfolgreiche »Städtebauliche Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“ instandgesetzt und der Nachwelt erhalten wurde. *)

*) Umfassendere Beschreibung in:
Stadtkernatlas Schleswig-Holstein, 1976,
Rendsburg – Im Herzen Schleswig-Holsteins, 1988.

1.3 Missstände und Mängel, städtebauliche Planung für die Sanierungsmaßnahmen

Die städtebaulichen Probleme und Missstände des historischen Stadtteils Neuwerk als Barockanlage im Rang eines Stadtdenkmals ergaben sich aus einem Zusammenwirken verschiedener, sehr spezieller Entwicklungskomponenten.

Die Mehrzahl der Gebäude gerade im Stadtteil Neuwerk befanden sich schon in den 1960er Jahren in einem sehr schlechten baulichen Zustand und wiesen erhebliche Wohnungsmängel auf, hierzu der Bestandsplan „Konstruktiver Zustand der Gebäude“ (Abb. 2.1.5 a und 2.1.5 b). Umfangreiche Maßnahmen der Modernisierung und Erneuerung der Bausubstanz waren also zu ihrer Rettung unumgänglich. Auch konnten nur durch einschneidende verkehrslenkende Maßnahmen die Voraussetzungen einer Verkehrsberuhigung geschaffen werden, damit das bauliche Gefüge unter Wahrung seiner stadtbaugeschichtlichen Qualitäten erfolgreich, vor allem als innenstädtischer Wohnstandort, regeneriert werden konnte.

Es galt, für die Rendsburger Altstadt und für Neuwerk, auch entsprechend den Vorgaben der Landesplanung, eine städtebauliche Entwicklung nach folgenden Grundsätzen zu verfolgen und auszubauen:

- Die Wohnfunktion war weiterzuentwickeln. Sie musste mit einem vielfältigen Wohnungsangebot und mit allen Wohnfolgeeinrichtungen mangels wesentlicher Flächenreserven innerhalb des vorgegeben innerstädtischen Rahmens weiter ausgebaut werden. Deshalb war von besonderer Bedeutung jede Verbesserung und Aufwertung der bestehenden Wohnquartiere, insbesondere die des Stadtteils Neuwerk.
- Die Verkehrsverhältnisse waren neu zu ordnen. Im gesamten Innenstadtbereich gestaltete sich diese Aufgabe besonders schwierig, sowohl wegen der schützenswerten Wasserflächen als auch wegen der schützenswerten historischen Baustrukturen. Die Verkehrsverhältnisse mussten aber unbedingt verbessert werden, sowohl hinsichtlich der übergeordneten Verkehrsströme als auch der quar-

tiersbezogenen Erschließung, Anlieferung und Parkierungsmöglichkeiten. In Verbindung damit musste eine weitgehende Verkehrsberuhigung erreicht werden, und zwar im Geschäftszentrum der Altstadt wie ebenso im Wohn- und Mischgebiet des direkt benachbarten Neuwerks.

- Die Stadtgestalt von Altstadt mit Schleuskuhle einerseits und vom Stadtteil Neuwerk andererseits war zu erhalten und überlebensfähig zu machen hinsichtlich Grundriss und geschlossener Bebauung in der überlieferten, beide Teile der Innenstadt in ganz unterschiedlicher Weise prägenden Maßstäblichkeit. Dabei mussten berücksichtigt werden besonders auch die Geschlossenheit der Altstadtränder wie auch die Bebauungsränder im Neuwerk, ebenso die Grün- und Wasserbereiche mit Resten der Befestigungen, die noch den ursprünglichen Inselcharakter der Altstadt andeuten. Nicht zuletzt war aber auch die beherrschende Rolle der Marienkirche und der Christkirche zu berücksichtigen.

Nach weiteren Vorarbeiten und aus Anlass der Inangriffnahme des ersten Sanierungsgebietes „Gerhardstraße“ erteilte die Stadt Rendsburg der Sanierungs- und Entwicklungsgesellschaft Schleswig-Holstein (SEG) am 20.01.1971 den Auftrag zur Durchführung sogenannter »Vorbereitender Untersuchungen« gemäß § 4 Städtebauförderungsgesetz (StBauFG). Solche Untersuchungen machte das neue Gesetz zur Voraussetzung der förmlichen Festlegung eines (förderungsfähigen) Sanierungsgebietes durch Satzung gemäß § 3 StBauFG. Diese Untersuchungen in der Altstadt und in Neuwerk wurden im wesentlichen fertiggestellt bis Ende 1973.

Nach den Ergebnissen der »Vorbereitenden Untersuchungen« waren folgende Missstandskomplexe festzustellen:

- Die Gesamtbeurteilung des konstruktiven Zustandes der Gebäude und der Wohnungen bestätigte die hochgradige Sanierungsbedürftigkeit im Untersuchungsgebiet, denn 49 % aller Wohngebäude

waren dringend erneuerungsbedürftig. Die hohe Mobilität und Fluktuation der Mieter, die besonders in Neuwerk anzutreffen war, stand offensichtlich in engem Zusammenhang mit der sehr geringen Wohn- und Aufenthaltsqualität.

- Die Erwerbsquote der Bewohner im Untersuchungsgebiet (Anteil der Erwerbspersonen an der Gesamtbevölkerung) war mit 40 % für ein Innenstadtdistrikt, das immer von vielen Einpersonenhaushalten und hohen Selbstständigenanteilen geprägt ist, sehr gering. Von allen Haushalten hatten sogar 34 % keinen Einkommensbezieher, und 42 % der Haushalte hatten nur eine Person als Einkommensbezieher. Insgesamt musste daraus auf ein ausgesprochen geringes Einkommensniveau der Haushalte im Untersuchungsgebiet geschlossen werden.
- Die durchschnittliche Betriebsgröße betrug nur neun Arbeitskräfte je Betrieb. Klein- und Kleinstbetriebe herrschten also vor. Dies wurde auch durch die Umsatzgrößenstruktur bestätigt, denn nur 30 % aller Betriebe erzielten einen durchschnittlichen Jahresumsatz von mehr als 250.000,- DM (127.823,- EUR).
- Die hohe Verkehrsbelastung der Innenstadt wurde aus folgenden Zahlen deutlich. Die hier ansässigen Betriebe hatten einen Kfz-Bestand von insgesamt 500 Pkw und 240 Lkw. Es wurden täglich insgesamt 3.250 Lieferfahrten durchgeführt, davon allein 2.000 in der Altstadt. Die Summe der täglichen Kunden, die diese Betriebe aufsuchten, betrug 45.000, davon in der Altstadt allein 32.000 Kunden. Täglich kamen dazu noch rund 1.000 Beschäftigte mit einem Pkw zu ihrer Arbeitsstelle in der Innenstadt.

Schwerpunkt des Sanierungskonzeptes war nach den beschriebenen Rahmenbedingungen folgerichtig die Erhaltung eines funktionsfähigen Stadtkerns unter Wahrung des historischen Stadtbildes. Die Altstadt als der älteste Stadtteil sollte weiterhin überwiegend das Geschäfts- und Versorgungszentrum

bleiben. Dennoch war auch hier die Wohnfunktion zu erhalten. Der Stadtteil Neuwerk mit seiner charakteristischen Quartiersteilung bot sich für Beibehaltung der Wohn- und Mischnutzung an. Die gravierende Substanz-, Funktions- und Strukturschwäche unter der vorhandenen Mischnutzung machte baldige durchgreifende Sanierungsmaßnahmen besonders vordringlich.

Konkrete Ziele für die Erhaltung und Erneuerung des Stadtdenkmals Rendsburg „Neuwerk“ waren danach folgende:

- Erhaltung und Stärkung des „Neuwerks“ als Wohnstandort mit verschiedenen Wohnformen und als Standort für Kleingewerbe, Dienstleistung und Handel,
- Stärkung des direkt benachbarten Geschäftszentrums durch ergänzende zentrale, überwiegend kulturelle Einrichtungen im Neuwerk,
- Verringerung bzw. Vermeidung des Durchgangsverkehrs und weitgehende Verkehrsberuhigung mit stadtbaugeschichtlich angemessener Umgestaltung der Straßen- und Platzräume.

Daraus ergaben sich konkrete Planungsvorgaben mit folgenden Maßnahmenkomplexen:

- Für die gegebene Stadtgestalt mit Straßenrandbebauung und kleinteiliger Parzellenstruktur konnte die notwendige Erhaltung einer begrenzten Nutzungsmischung und die Verbesserung des Wohnumfeldes nur in Anlehnung an die baurechtliche Nutzungskategorie »Besonderes Wohngebiet« mit Maßnahmen der Gebäudemodernisierung und Baulückenschließung unterstützt werden. Eine schrittweise, aber konsequente Aussiedlung aller störenden Gewerbebetriebe sowohl zur Verkehrsentslastung als auch im Interesse eines guten Wohnumfeldes musste damit einhergehen.
- Erhaltung durch Instandsetzung und Modernisierung möglichst aller städtebaulich und/oder denkmalpflegerisch wertvollen Gebäude. Gegenüber Abbruch und Neubau waren gerade in diesen Fällen Gebäudemodernisierungen zu unterstüt-

zen und finanziell zu fördern, dabei auch die vielfach gestörten Erdgeschosszonen möglichst auf den ursprünglichen Maßstab zurückzuführen. Erforderliche Neubauten mussten maßstäblich in den alten Gebäudebestand eingefügt werden.

- Größtmögliche Verkehrsberuhigung sollte nach Herausnahme des Durchgangsverkehrs durch fußgängerfreundliche Umgestaltung der Erschließungs- bzw. Wohnstraßen sowie aller städtebaulich bedeutsamen Straßen- und Platzräume erreicht werden. Dabei sollte zugleich eine bestmögliche Ergänzung des vielfach reduzierten und weiter rückläufigen Großgrünbestandes erfolgen. Die Straßengestaltung sollte auf der Grundlage der historischen Befunde, jedoch unter Berücksichtigung des heutigen Fußgänger- und Fahrradverkehrs gestaltet werden. Die historischen Materialien Granit- und Ziegelpflaster wurden wieder verwendet (zum Beispiel Abb. 2.4.5.22 und 2.4.5.25).

Dass die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen auch von hoher denkmalpflegerischer Bedeutung sein mussten, belegt u.a. folgender Tatbestand. Im Plangebiet des »Städtebaulichen Rahmenplanes« für die engere Innenstadt liegt die überwiegende Zahl der Kulturdenkmale und der städtebaulich bzw. denkmalpflegerisch erhaltenswerten Gebäude (Einstufung ist angepasst an den Stand des Jahres 2007):

- rund 100 sogenannte »Kulturdenkmale von besonderer Bedeutung« (D/ED = Denkmalschutz)
- rund 285 sogenannte einfache »Kulturdenkmale« (K)
- zahlreiche sogenannte »Erhaltenswerte Gebäude« (E), d.h. im Sinne des Baugesetzbuches städtebaulich und/oder denkmalpflegerisch wertvolle Gebäude

Vergleiche hierzu die Planzeichnungen zur »Denkmalpflegerischen Zielplanung« Altstadt und Neuwirk, 1973 (Abb. 2.2.1 a und 2.2.1 b).

1.4 Sanierungszeitraum, Verfahren, Förderung, Umsetzung der Sanierungsziele

Bereits im Jahre 1970 erreichte die Stadt Rendsburg nach gründlicher Abstimmung mit dem Kreis Rendsburg-Eckernförde, dem Landesamt für Denkmalpflege und den zuständigen Stellen der Landesregierung Schleswig-Holstein die Anerkennung und Förderung von Bodenordnung und Ersatzwohnungsbau im geplanten ersten Sanierungsgebiet „Gerhardstraße“, und zwar zunächst als sogenannte Studie und Modellvorhaben des Bundes mit entsprechender finanzieller Förderung der Neuordnung des Quartiers zur Schaffung innenstadtnaher Ersatzwohnungen für Umsetzungsmieter aus dem Sanierungsgebiet Neuwerk. Mit der direkt anschließenden Aufnahme der Stadt Rendsburg bereits in das erste Städtebauförderungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein schon ab Programmjahr 1971 hat die Stadt dann ihre Planungen und Maßnahmevorbereitungen auch für das Hauptanliegen der Stadtsanierung, die erhaltende Erneuerung des historischen Stadtteils „Neuwerk“ intensiviert.

Die Förderung der »Städtebaulichen Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“, einschließlich der damit verbundenen Ergänzungsgebiete, dauerte – dem großen Umfang der hier anstehenden Maßnahmen entsprechend – bis zu einer abschließenden Mittelbewilligung im Programmjahr 2001. Dadurch wurden zahlreiche wichtige Einzelmaßnahmen bis zur nunmehr für das Jahr 2008 anstehenden Schlussabrechnung ermöglicht.

Das übergeordnete Planungskonzept ging zunächst aus einem städtebaulichen Wettbewerbsverfahren in den Jahren 1973/74 hervor und mündete im Beschluss des ersten »Städtebaulichen Rahmenplanes« der Stadt Rendsburg durch die Ratsversammlung im Jahre 1977 (Abb. 2.2.2 a und 2.2.2 b). Dieser erste Rahmenplan steckte mit seiner Darstellung der notwendigen Maßnahmen und ihrer Rangfolge den Erneuerungs- und Entwicklungsrahmen ab, sowohl strukturell als auch gestalterisch, und zwar für den historischen Innenstadtbereich (Altstadt und Neuwerk) der Stadt Rendsburg. Als umfassende Stellungnahme des Landesamtes für

Denkmalpflege Schleswig-Holstein war die oben schon erwähnte sogenannte »Denkmalpflegerische Zielplanung« (Plan und Text) für die historischen Sanierungsstädte in Schleswig-Holstein neu entwickelt worden. Sie wurde für Rendsburg schon im Jahre 1973 fertiggestellt und der Stadt mit der Bitte um Beachtung bei der Planung und Durchführung der Stadterneuerungsmaßnahmen übergeben (Abb. 2.2.1 a und 2.2.1 b).

Auch eine fotografische und zeichnerische »Stadtbildaufnahme« der Stadtteile Altstadt und Neuwerk hat die Stadt Rendsburg in Auftrag gegeben bei der Wohnungsbaukreditanstalt des Landes Schleswig-Holstein (WKA). Diese »Stadtbildaufnahme« wurde angefertigt in den Jahren 1971 bis 1973. Sie dokumentiert in zwei Bänden den vollständigen Gebäudebestand vor Beginn der umfassenden Sanierungsmaßnahmen. Es sind die beiden Bände „Rendsburg, Fotos des Baubestandes“ 1972 und „Rendsburg, Zeichnerische Bestandsaufnahme“ 1973.

Ein Generalverkehrsplan stammte von 1965. Er wurde ab 1996 fortgeschrieben und als Gesamtverkehrsplan am 27.06.2002 von der Ratsversammlung beschlossen.

Als Erweiterung, Vertiefung und Präzisierung der Rahmenplanung diente dann die Fortschreibung zum »Städtebaulichen Rahmenplan« von 1984, erarbeitet vom Stadtbauatelier Prof. M. Trieb, Stuttgart, (Abb. 2.2.3 a und 2.2.3 b). Vorbereitet worden war diese sehr umfassende Rahmenplanung durch die „Stadtbildplanung Rendsburg“ von 1981 (ebenfalls Stadtbauatelier), die zur Ortsgestaltungssatzung von 1981 führte. Die Gebietsgrenzen der Untersuchungen, Planungen und Satzungen können anhand von zwei Karten nachvollzogen werden (Abb. 2.1.6 a und 2.1.6 b).

Auf der Grundlage des zweiten Rahmenplanes entstanden außerdem zur genaueren Konkretisierung des Sanierungskonzeptes ergänzende Bereichs- und Gestaltungspläne. Diese lagen dann den grundstücksbezogenen Durchführungsmaß-

nahmen in den einzelnen Sanierungsgebieten des „Neuwerks“ zugrunde:

- Konkretisierung des Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet III „Materialhofstraße/Ober-eiderstraße“ 1986 (Abb. 2.2.4 b)
- Konkretisierung des Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet IV „Prinzessinstraße/Kron-prinzenstraße“ 1985
- Konkretisierung des Rahmenplanes für das Sa-nierungsgebiet V „Kronprinzenstraße – Königin-straße/Grafenstraße – Paradeplatz“ 1990 (Abb. 2.2.4 d und 2.2.4 e) mit Teilgebiet „Para-deplatz“ 1988 (Abb. 2.2.4 c)

Die Planung für das Sanierungsgebiet I „Gerhard-straße“, mit dem die Stadt schon 1970 den frühzei-tigen Einstieg in die geförderte Stadtsanierung fand, war 1974 als Wohnungsbau-Entwurf für die ehemals gewerblich genutzte Blockinnenfläche entstanden (Abb. 2.2.4 a).

Ähnlich geschah es mit dem Sanierungsgebiet II „Eisenbahnstraße“ von 1974, welches der Schaf-fung von Parkraum für das fußläufige Geschäfts-zentrum der Altstadt diene.

Beide Planungen konnten also zwar noch nicht aus einem fertigen Rahmenplan entwickelt werden, da dieser zeitlich parallel erst erarbeitet wurde (er-ster Beschluss 1977), die Inhalte waren aber bereits hinreichend geklärt, nicht zuletzt auch durch den vorgeschalteten Wettbewerb von 1973/74. Förde-rungsschwerpunkte waren entsprechend den be-schriebenen Problemen und Mängeln im historischen Stadtteil Neuwerk als innenstädtischem Wohn- und Mischgebiet :

- Ersatzwohnungsbau für Umsetzungsmieter
- Erneuerung und Erhaltung des historischen Stadtgefüges mit kleinteiliger Modernisierung, Baulückenschließung und Blockentkernung
- Verlagerung störender gewerblicher Nutzungen
- Verkehrsneuordnung mit weitgehender Verkehrs-beruhigung und fußgängerfreundlicher Straßen-raumgestaltung.

Dieser Aufgabenkatalog entsprach später auch den ab Anfang der 1990er Jahre vorgegebenen neuen Förderungsschwerpunkten:

- Bedarfsgerechtes Wohnungsangebot
- Gemeinbedarf und Bürgerbegegnung
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Gewerbliche Gemengelagen
- Umweltschutz, Siedlungsökologie, Energieein-sparung.

Die ab Programmjahr 1994 nochmals aktualisierten Förderungsschwerpunkte erlaubten dann sogar die Fortsetzung der Förderung trotz des durch den Bund äußerst stark verringerten Programmvolumens. Die neuen Schwerpunkte, die voll und ganz auf den Stadtteil Neuwerk und ab November 2004 auch auf die direkt benachbarte Eiderkaserne zutrafen, lauteten:

- Beschleunigung und Entwicklung des Wohnungs-baus einschließlich Baulandbeschaffung und Verbesserung der sozialen Infrastruktur
- Beseitigung gewerblicher Funktions- und Struk-turschwächen
- Ausgleich negativer Konversionsfolgen einschließ-lich Konversionsflächenentwicklung.

Den schrittweise förmlich festgelegten einzelnen Sanierungsgebieten entsprachen die jeweiligen einzelnen von dem für die Städtebauförderung zu-ständigen Innenministerium des Landes anerkannten Fördergebiete. Diese wurden im Juli 1982 zu einem einzigen Fördergebiet „Neuwerk-Kronwerk“ zusammengelegt. Dieses Fördergebiet „Neu-werk-Kronwerk“ wurde schließlich ab Juli 1987 als »Städtebauliche Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“ weitergeführt.

Bereits im Flächennutzungsplan der Stadt Rendsburg von 1966/67 war der gesamte histori-sche Innenstadtbereich (Altstadt und Neuwerk) als Sanierungsgebiet bewertet und dargestellt worden (Abb. 2.1.3). Die Stadt erteilte dann am 20.01.1971 der Sanierungs- und Entwicklungsgesellschaft

Schleswig-Holstein (SEG) den Auftrag zur Durchführung »Vorbereitender Untersuchungen« gemäß § 4 Städtebauförderungsgesetz (StBauFG). Solche Untersuchungen machte das neue Gesetz zur Voraussetzung für die förmliche Festlegung eines (förderungsfähigen) Sanierungsgebietes gemäß § 3 StBauFG durch Satzung. Die Untersuchungen der SEG wurden im wesentlichen fertiggestellt bis Ende 1973.

Die Festlegung des Innenstadtgebietes als Untersuchungsgebiet (einschließlich Teilgebiet „Gerhardstraße“) erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom 13.04.1972: Einleitungsbeschluss der »Vorbereitenden Untersuchungen«. Das Untersuchungsgebiet umfasste das gesamte innere Stadtgebiet, das sich bei einer Gesamtfläche von rund 61 Hektar aus den drei Teilgebieten (I) „Altstadt mit Kronwerk“, (II) „Neuwerk“ und (III) „Gerhardstraße“ zusammensetzte. Es wurde begrenzt im Osten durch Bahnlinie bzw. Herrenstraße, im Süden durch Baronstraße und Grafenstraße, im Westen durch Eiderkaserne, Stadtsee, Untereider und Gerhardstraße, im Norden durch die Eckernförder Straße.

Der notwendige Vorlauf des Ersatzwohnungsbaus im Sanierungsgebiet „Gerhardstraße“ (für Mieter aus dem zu sanierenden Stadtteil Neuwerk) gelang als Einstieg ab der 1970er Jahre sehr zügig. Es gestaltete sich dann naturgemäß zunächst schwieriger, einen schnellen Beginn von Ordnungs- und Baumaßnahmen auch im „Neuwerk“ zu erreichen, das als Mischgebiet mit hoher Wohndichte und zugleich hoher historisch-stadtgestalterischer Bedeutung nur durch arbeitsintensive Einzelmaßnahmen zu erhalten und aufzuwerten war (Gebäudemodernisierung, Blockentkernung, Baulückenschließung und Straßenraumgestaltung). Es waren also überwiegend kleinteilige Maßnahmen erforderlich, die blockweise und für jedes einzelne Grundstück individuell vorbereitet werden mussten. Ab etwa 1980 gelang aber auch ein paralleler und sich gegenseitig stützender Ablauf sowohl der klein-

teiligen Sanierung an über 200 Privatgrundstücken als auch von gleichzeitigen Großmaßnahmen wie die Umgestaltung Paradeplatz, Freilegung und Nutzbarmachung Provianthaus, Wiederherstellung und Erweiterung Hohes Arsenal und Niederes Arsenal als Kulturzentrum. Jede dieser Großmaßnahmen wurde mit einem eigenständigen Finanzierungskonzept vorbereitet und durchgeführt, ohne die Durchführung und Förderung der kleinteiligen Sanierungsmaßnahmen zu beeinträchtigen. Die so bis heute realisierten Sanierungsmaßnahmen werden im folgenden Abschnitt 1.5 noch näher umrissen.

Aufgrund der eigenständigen Finanzierungskonzepte der Großmaßnahmen einerseits und des vorrangig wohnungsbaubezogenen Schwerpunktes der kleinteiligen Maßnahmen im Stadtteil Neuwerk andererseits konnte die Stadt Rendsburg auch den Einbruch der Städtebauförderung Anfang der 1990er Jahre unter größter finanzieller Anstrengung und mit Hilfe aller Beteiligten überwinden und die Sanierung ohne Unterbrechung fortsetzen. Schließlich konnte sie die Erneuerung des Stadtteils mit einer letzten Abschlussförderung aus dem Programm 2001 zu einem insgesamt sehr befriedigenden Abschluss bringen.

Die Städtebauförderungsmittel von Bund und Land mit dem jeweiligen städtischen Eigenanteil und mit den sonstigen Einnahmen des Sanierungssondervermögens wirkten zu Beginn des Sanierungsverfahrens als ermutigende Initialzündung, auf Dauer aber für die Bewältigung der Vielzahl kleiner wie der wenigen großen Schlüsselprojekte als unersetzliche Finanzierungsbasis. Alle Sanierungsbaumaßnahmen dienten dabei immer auch zugleich dem wichtigen und mit der Förderung verbundenen Ziel der Arbeitsplatz-Sicherung. Die Städtebauförderungsmittel hatten in großem Umfange einen investiven Gesamteffekt, und sie hatten wichtige beschäftigungspolitische Anstoßeffekte. Außerdem wären ohne die verschiedenen öffentlichen Förderungsmittel auch viele der privaten Investitionen nicht getätigt worden. Die Erwartung

von Förderungsmitteln hat sich deshalb spürbar investitionsauslösend ausgewirkt. Das wird z.B. auch durch die zahlreichen privaten Baumaßnahmen ohne Förderung deutlich.

Angesichts der drohenden Programmkürzungen durch den Bund hatte das Innenministerium Schleswig-Holstein schon im Dezember 1991 im Rahmen der zur Programmsteuerung eingeführten „Förderungsperspektive“ des Landes für Rendsburg den mittelfristigen Förderungsrahmen auf nur knapp 4 Mio. DM (2,05 Mio. EUR) von Programmjahr 1992 bis 1994 begrenzen müssen. Es hat dann aber im Jahre 1994 für die »Städtebauliche Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“ nicht, wie in zahlreichen Fällen anderer Städte und Gemeinden, einen baldigen Förderungsabschluss erwirken müssen, sondern es konnte eine dem reduzierten Förderungsvolumen angepasste Berücksichtigung auch in den Folgejahren der Stadt in Aussicht stellen. Dies war u.a. möglich, weil die Sanierungsziele im Neuwerk auf die ab 1994 geltenden neuen Förderungsschwerpunkte voll zutrafen, besonders bezüglich des Wohnungsbaues. Daneben wurde die Inanspruchnahme von Mitteln der Städtebauförderung flankierenden „Kommunalen Darlehensprogramms 1993–95“ möglich. Auch dies ist von der Stadt in großem Maße genutzt worden.

Ohne diese gebietsbezogenen, streng subsidiär und von der Stadt flexibel und gezielt eingesetzten Finanzierungsmittel der Städtebauförderung wäre der Prozess einer so umfassenden städtebaulichen Erhaltung und Erneuerung wie hier in Rendsburg wohl nicht in Gang gekommen und durchführbar geworden. Die Summe der Finanzierungsmittel des Sanierungssondervermögens unter Einschluss der Städtebauförderung von Bund und Land betrug für alle hier behandelten Bereiche insgesamt rund 50 Mio. EUR. Das dabei im Zusammenhang mit allen Städtebauförderungsmaßnahmen insgesamt umgesetzte Investitions- und Bauvolumen beläuft sich (ohne Grundstückswerte!) sogar auf schätzungsweise rund 100 Mio. EUR.

1.5 Ergebnisse und Wirkungen der Sanierungsmaßnahmen, verbleibender Sanierungsbedarf

In dem verhältnismäßig langen Städtebauförderungszeitraum während der Programmjahre 1970 bis 2001 ist der Stadt Rendsburg der entscheidende Schritt zur Erhaltung und Erneuerung ihres aktuell wie historisch wichtigen Innenstadt-Bereiches Neuwerk gelungen. Der drohende Verlust des historisch bedeutenden Neuwerks ist damit erfolgreich abgewendet worden. Dies wurde erreicht durch das beschriebene und beharrlich umgesetzte vielschichtige Maßnahmenkonzept, dessen Ergebnisse in drei Plänen veranschaulicht werden (Abb. 2.3.1, 2.3.2 und 2.3.3).

Allerdings bedurfte es dabei auch der nachhaltigen Unterstützung und Mitwirkung besonders der betroffenen Eigentümer und aller beteiligten Stellen und Institutionen bis hin zur Landesregierung. Zugleich bedurfte es der äußersten finanziellen Anstrengung des städtischen Haushalts.

Alles in allem wurden im Zusammenhang mit der Städtebauförderungsfinanzierung die folgenden Einzelmaßnahmen vorbereitet, durchgeführt und abgewickelt, und zwar in allen Sanierungsgebieten einschließlich der Gebiete „Gerhardstraße“, „Eisenbahnstraße“ und „Idstedtstraße“:

Maßnahmenübersicht

- ca. 85 freihändige Grundstückserwerbe
- ca. 130 Abbrüche/Beseitigung baulicher Anlagen
- ca. 30 Umgestaltungen von Straßen, Wegen, Plätzen, Begrünung (z.T. Bauabschnitte)
- ca. 15 Parkplatz-/Gemeinschaftsstellplatz-Anlagen
(ohne Paradeplatz, ohne Parkstreifen in Straßen)
- ca. 125 Geförderte Gebäudemodernisierungen (einschl. einzelner Neubauten) privater Bauherren
oder im Sanierungsvermögen (z.T. mit Wohnungsbauförderung)
- ca. 90 Gebäudemodernisierungen privater Bauherren ohne Förderung
(z.T. mit Wohnungsbauförderung)
- ca. 50 Neubauten privater Bauherren ohne Förderung (z.T. mit Wohnungsbauförderung)
- ca. 210 Ersatzwohnungen (Neubau und Modernisierung) im Sanierungsgebiet I „Gerhardstraße“
(z.T. mit Wohnungsbauförderung)
- ca. 75 Innenstadtnahe Wohnungen modernisiert im nicht förmlich festgelegten
Sanierungsgebiet „Idstedtstraße“
(z.T. mit Wohnungsbauförderung)
- ca. 10 Standorte mit notwendigen Betriebsverlagerungen
- ca. 10 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen öffentlicher und privater Träger

Aus der Vielzahl der verschiedensten Hochbau- und Tiefbaumaßnahmen sollen nur einige der besonders beispielhaften und stadtbildprägenden hervorgehoben werden:

Legende:

M = Instandsetzung und Modernisierung
U = Umbau
BV = Betriebsverlagerung
D = Denkmalschutz
N = Neubau
K = Kulturdenkmal

Schlüsselmaßnahmen (Beispiele)

Pilotprojekte von Gebäudemodernisierungen privater Bauherren (z.T. im Sanierungsvermögen)

Herrenstraße 17 (D)(M) ehemaliger Materialhof
Jungfernstieg 19 (D)(M) Pellihof
Kirchenstraße 8 (D)(M) Wohnhaus
Königstraße 18 (D)(M) Wohn- und Geschäftshaus
Löwenstraße 8 (D)(M) Wohnhaus,
Löwenstraße 19 (D)(M) Wohnhaus,
Löwenstraße 20 (K)(M) Wohnhaus
Materialhofstraße 9–10 (D)(BV)(M) ehemaliges Provianthaus
Obereiderstraße 6 bis 10 (K)(M) Gruppe von Wohnhäusern
Paradeplatz 10 (D)(M) ehemalige Kommandantur
Prinzenstraße 8 (D)(M) ehemaliges Pastorat der Christkirche

Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen öffentlicher und privater Träger

Am Gymnasium 4 (N) Neues Rathaus (außerhalb der Sanierungsgebiete)
Am Stadtsee 9 (D)(M) Betreuungsstätte „Brücke e.V.“, (ehem. Artillerie-Wagenhaus)
Arsenalstraße 2-10 (D)(M/U) Kulturzentrum (Hohes und Niederes Arsenal)
Gerhardstraße 10 (M)/12 (N) Altentagesstätte
Grüne Straße 1 (K)(M) Altentagesstätte
Königstraße 5 (K)(M) Schifffahrtsarchiv (Jens-Peter Schlüter Stiftung)
Paradeplatz 3 (D)(M) Rehabilitationszentrum für Gehörgeschädigte (ehemaliges Weinhaus)
Prinzenstraße 4 (K)(M) Frauenhaus
Prinzessinstraße 7/8 (D)(M) (ehemalige mosaische Schule/Synagoge) und Münzstraße 8 (K)/9 (M)
Dr.-Bamberger-Haus und Jüdisches Museum

Umgestaltungen von Straßen, Wegen, Plätzen

Alle Straßen im Stadtteil Neuwerk (U/N)
Paradeplatz (U/N)
Zuwegung und Innenhof (U/N) Kulturzentrum (D) (Hohes und Niederes Arsenal)
Straße Am Stadtsee (N) (Stadtpark)
Vorfeld (BV)(U/N) des ehemaligen Provianthauses (D)

Es muss abschließend noch einmal in Erinnerung gerufen werden, dass der historische Stadtteil Neuwerk, trotz direkter Nachbarschaft zur Altstadt, von dieser grundsätzlich verschieden war und ist. Er ist nicht gewerblicher Stadtkern, sondern innerstädtisches Wohn- und Mischgebiet. Vor der Sanierung bestand hier eine hohe bauliche Verdichtung mit schweren baulichen Mängeln, mit hoher Verkehrsbelastung, und demzufolge prägte den Stadtteil sowohl tiefgreifende wirtschaftliche als auch soziale Schwäche. Die daraus entstandenen Missstände und Mängel in einem Areal mit annähernd 250 Grundstücken sind heute zu einem hohen Prozentsatz behoben durch die planmäßigen »Städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen«, und zwar im wesentlichen mittels Gebäudemodernisierung und Baulückenschließung einschließlich Hofentkernung und verkehrsberuhigender Straßenumgestaltung.

Wegen der mangelnden Investitionsmöglichkeit der meisten privaten Eigentümer musste die Stadt häufig die aufwändigere Sanierungsdurchführung mittels Grundstückserwerb, Baudurchführung und anschließender Privatisierung wählen. Parallel dazu wurde mit mehreren Großmaßnahmen, die jedoch die Förderung der kleinteiligen Maßnahmen nicht beeinträchtigt haben, für eine weitere Aufwertung und Belebung des Stadtteils gesorgt. Zu nennen sind insbesondere Paradeplatz, Provianthaus, Kulturzentrum im Arsenal, jeweils mit eigenständigen Finanzierungskonzepten und Sonderförderungen, daneben besonders der Ersatzwohnungs-Neubau im Gebiet Gerhardstraße, der Rathausneubau und flankierend der weitere Ausbau der innerstädtischen Verkehrstangenten.

Von der notwendigerweise langfristig angelegten Sanierungsdurchführung im Stadtteil Neuwerk konnten bis zum Förderungsende die wichtigsten Abschnitte realisiert werden. Geprägt wird der Stadtteil heute vom innerstädtischen Wohnen und den zahlreichen kulturellen Einrichtungen. Der beherrschende und von Bewohnern wie Besuchern wieder geschätzte Gesamteindruck des einst fast

in Vergessenheit geratenen Neuwerks ist heute der eines lebendigen Stadtdenkmals. Die Senkrechtluftaufnahme nach bereits weit gediehener Durchführung der Sanierung (1996) gibt davon ein eindrucksvolles Bild (Abb. I.III, hinterer Umschlag innen).

Einige wünschenswerte Ergänzungen, die leider zurückgestellt werden mussten, schmälern keineswegs dieses überzeugende Ergebnis. So konnten weitere Gebäudemodernisierungen mit einer geschätzten Gesamtinvestition in Höhe von mindestens noch 10 Mio. EUR nicht mehr in Angriff genommen werden.

Mit dem Abschluss der Sanierungsmaßnahme Rendsburg „Neuwerk“ ist für die Stadt jedoch nicht das Ende von Sanierungsmaßnahmen gekommen. Nach den positiven Erfahrungen mit der Städtebauförderung versucht die Stadt Rendsburg, auch künftig alle städtebaulich wirksamen Förderungsmöglichkeiten in weiteren Problembereichen und mit entsprechend veränderten Schwerpunkten zielstrebig wahrzunehmen. Als nächstes wird sich an die Maßnahme Neuwerk anschließen die Förderung des bereits beschlossenen Sanierungsgebietes „Nördliche Altstadt“.

Zeitliche Abfolge wichtiger Planungen, Verfahrensschritte und Maßnahmenabschnitte (Auswahl)

- Generalverkehrsplan von 1965 (fortgeschrieben als Gesamtverkehrsplan von 2002)
- Flächennutzungsplan der Stadt Rendsburg von 1966/67
- Anerkennung des Sanierungsgebietes „Gerhardstraße“ mit Förderung als »Studie und Modellvorhaben« 1970
- Aufnahme von Rendsburg in das erste Städtebauförderungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein 1971
- Stadtbildaufnahme (Fotografische und Zeichnerische Bestandsaufnahme Altstadt und Neuwerk) WKA 1972/73
- Einleitungsbeschluss für »Vorbereitende Untersuchungen« (Fläche 60 Hektar) 1972, Ergebnisse 1973
- »Denkmalpflegerische Zielplanung« des Landesamtes für Denkmalpflege für Altstadt und Neuwerk 1973
- Treuhänderischer Sanierungsträger BIG-STÄDTEBAU GmbH, Kiel, ab 1973
- Sanierungsgebiet I „Gerhardstraße“, förmliche Festlegung 1973/77 (Aufhebung 1994)
- Städtebaulicher Wettbewerb zur Erlangung eines städtebaulichen Rahmenplanes 1974
- Sanierungsgebiet II „Eisenbahnstraße“, förmliche Festlegung 1974/75 (Aufhebung 1980)
- Sanierungsgebiet III „Materialhofstraße/Obereiderstraße“, förmliche Festlegung 1975 (Aufhebung 2002/07)
- Bau eines Parkhauses für 340 Pkw im Gebiet „Eisenbahnstraße“, fertig 1976
- Erster »Städtebaulicher Rahmenplan« (Fläche 60 Hektar), beschlossen 1977
- Altentagesstätte Gerhardstraße 10/12, fertig 1977
- Sanierungsgebiet IV „Prinzessinstraße/Kronprinzenstraße“, förmliche Festlegung 1979, Teilaufhebung 2004, restliche Aufhebung 2008
- Sanierungsgebiet III – Teilgebiet „Am Bahnhof“ förmliche Festlegung 1980 (Aufhebung 1996)
- Fertigstellung der „Rendsburg Stadtgestaltplanung“, Stadtbauatelier Stuttgart, 1981
- »Gestaltungssatzung« 1981 (Grundlage „Rendsburg Stadtgestaltplanung“) mit Fortschreibungen, zuletzt 2007
- Altentagesstätte Grüne Straße 1, fertig 1981
- Neubau 170 Wohnungen im Gebiet „Gerhardstraße“, davon ca. 100 WE als Sozialwohnungen, fertig bis 1984
- Bau eines Parkdecks für 156 Pkw im Teilgebiet „Am Bahnhof“, fertig bis 1984
- Erweiterung und Fortschreibung des »Städtebaulichen Rahmenplanes« (Fläche 100 Hektar), beschlossen 1984
- Sanierungsgebiet V „Neuwerk“, förmliche Festlegung 1985, Teilaufhebungen 1997 bis 2007, restliche Aufhebung 2008
- Erhaltungssatzung für die historische Innenstadt (Neuwerk), beschlossen 2001
- Letzte Bewilligung von Städtebauförderungsmitteln im Programmjahr 2001
- Schlussabrechnung der Gesamtmaßnahme 2008

2 Darstellung der Sanierungsmaßnahme Rendsburg „Neuwerk“ in Karten, Plänen und Fotos

Alle Abbildungen sind unter ihren Gliederungsziffern auch auf der beigelegten CD-ROM zu finden.

- I.I Historischer Plan Neuwerk Festungserweiterung um 1700 (Umschlag außen)
- I.II Rendsburg als Festung 1728 (vorderer Umschlag innen)
- I.III Neuwerk aus der Luft (1996) zu wesentlichen Teilen saniert (hinterer Umschlag innen)
- I.IV Lage der Stadt Rendsburg in der Region
- I.V Übersichtskarte Stadt Rendsburg

- 2.1.1 Stadtansicht 1584 von Südwesten
- 2.1.2 Rendsburg als Festung um 1750
- 2.1.3 Flächennutzungsplan 1966/67 (Ausschnitt)
- 2.1.4 Historische Innenstadt:
 - a) Grundriss 1974/76
 - b) Senkrechtluftbild 1975
- 2.1.5 Bestand (Voruntersuchung Innenstadtsanierung)
 - a) „Gerhardstraße“ – Konstruktiver Zustand der Gebäude
 - b) „Neuwerk“ – Konstruktiver Zustand der Gebäude
- 2.1.6 Gebietsgrenzen
 - a) Gebietsgrenzen 1:
 - »Vorbereitende Untersuchungen«,
 - »Städtebaulicher Rahmenplan«,
 - »Erhaltungssatzung«,
 - »Gestaltungssatzung«
 - b) Gebietsgrenzen 2:
 - »Sanierungssatzungen«

- 2.2.1 »Denkmalpflegerische Zielplanung« 1973
 - a) Altstadt
 - b) Neuwerk
- 2.2.2 »Städtebaulicher Rahmenplan« 1977 der Stadt Rendsburg:
 - a) Verkehrssystem
 - b) Gestaltungskonzept
- 2.2.3 »Städtebaulicher Rahmenplan« 1984 der Stadt Rendsburg
 - a) Verkehrsplan
 - b) Gestaltungsplan
- 2.2.4 »Bereichs- und Gestaltungsplanungen«
 - a) Durchführungsplan Freianlagen Sanierungsgebiet I „Gerhardstr.“ 1978
 - b) Konkretisierung Rahmenplan für das Sanierungsgebiet III „Materialhofstraße/ Obereiderstraße“ 1986
 - c) Gestaltungsplan Paradeplatz 1988
 - d) Gestaltungsdetail Einmündung Prinzenstraße 1988
 - e) Konkretisierung Rahmenplan für das Sanierungsgebiet V „Neuwerk“ Kronprinzenstraße – Königinstraße/ Grafenstraße – Paradeplatz, 1990

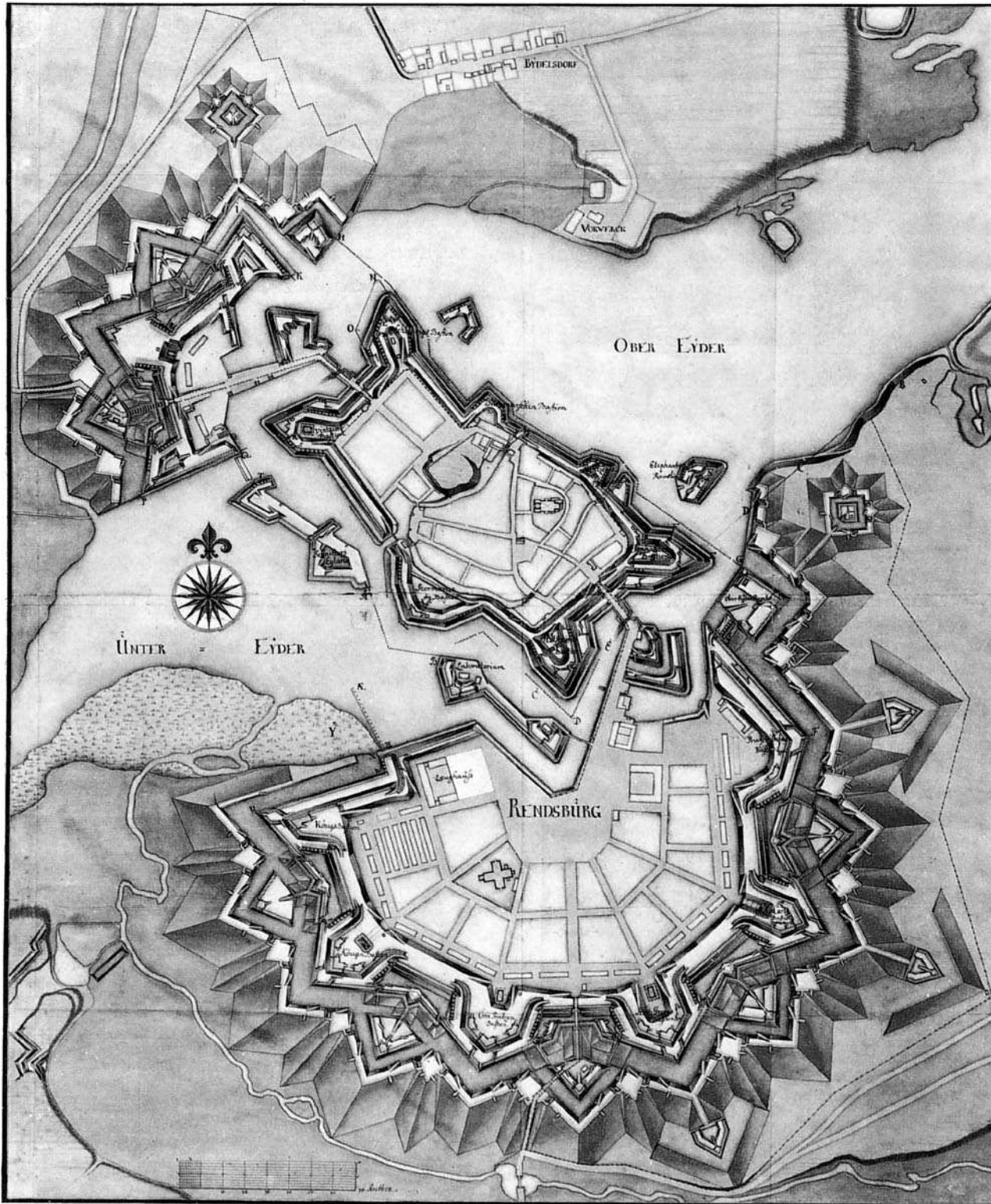
- 2.3.1 Mit Städtebauförderungsmitteln finanzierte Vorbereitungs- und Ordnungsmaßnahmen: Grunderwerb, Abbruch, Betriebsverlagerungen
- 2.3.2 Mit Städtebauförderungsmitteln finanzierte Tiefbaumaßnahmen und noch durchzuführende Maßnahmen: Erschließungsmaßnahmen, Parkplatz- und Gemeinschaftsstellplatzanlagen, noch durchzuführende Ordnungs- und Modernisierungsmaßnahmen
- 2.3.3 Mit Städtebauförderungsmitteln finanzierte private und öffentliche Hochbaumaßnahmen: Modernisierung, Neubau, Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

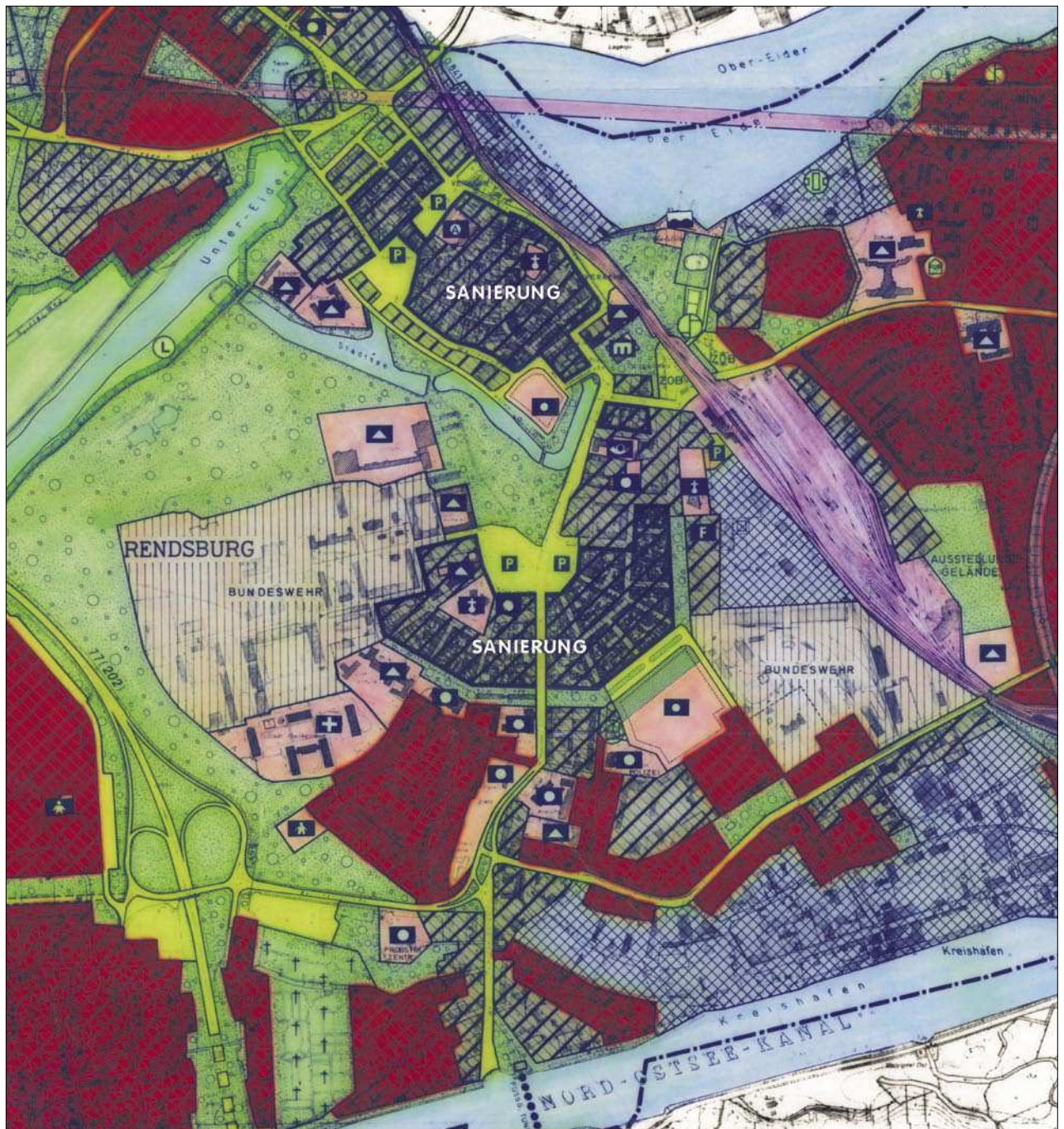
- 2.4 Fotos von ausgewählten Bereichen und Gebäuden, ab Seite 48

2.1 Geschichte und Zustand vor der Städtebaulichen Sanierung

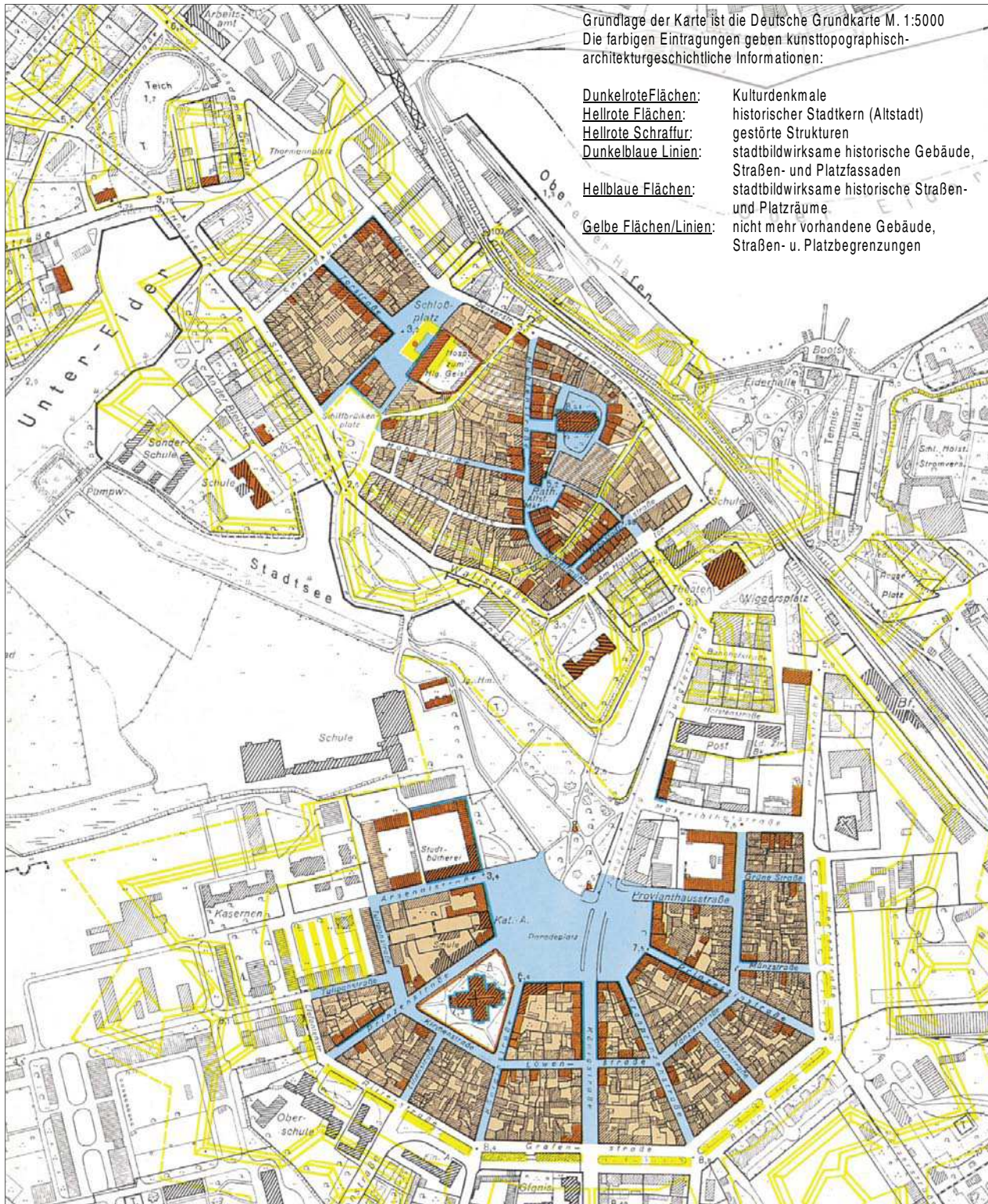


2.1.1
Stadtansicht 1584 von Südwesten (Stadtkernatlas)





2.1.3
Flächennutzungsplan 1966/67
(Ausschnitt)



Grundlage der Karte ist die Deutsche Grundkarte M. 1:5000
Die farbigen Eintragungen geben kunstopographisch-
architekturgeschichtliche Informationen:

- Dunkelrote Flächen: Kulturdenkmale
- Hellrote Flächen: historischer Stadtkern (Altstadt)
- Hellrote Schraffur: gestörte Strukturen
- Dunkelblaue Linien: stadtbildwirksame historische Gebäude,
Straßen- und Platzfassaden
- Hellblaue Flächen: stadtbildwirksame historische Straßen-
und Platzräume
- Gelbe Flächen/Linien: nicht mehr vorhandene Gebäude,
Straßen- u. Platzbegrenzungen

2.1.4 a
Historische
Innenstadt
Grundriss 1974/76
(Stadtkernatlas)

2.1.4 b
Historische
Innenstadt
Senkrecht-
luftbild 1975
(Stadtkernatlas)



2.1.5 a
Bestand „Gerhardstraße“
Voruntersuchung
Innenstadtsanierung /
Konstruktiver Zustand
der Gebäude



Rendsburg / Gerhardstraße

Zustand der Gebäude (Stand März 71)

Gebäude	Mängelpunkte	Qualität
	0	ohne Mängel
	1-10	leichte Mängel
	11-20	mittlere Mängel
	21-25	schwere Mängel
	26 u.m.	sehr schwere Mängel

(Quelle: Gebäudeerhebung der SEG / ursprüngl. Maßstab: 1:1.000)

2.1.5 b

Bestand

„Neuwerk“

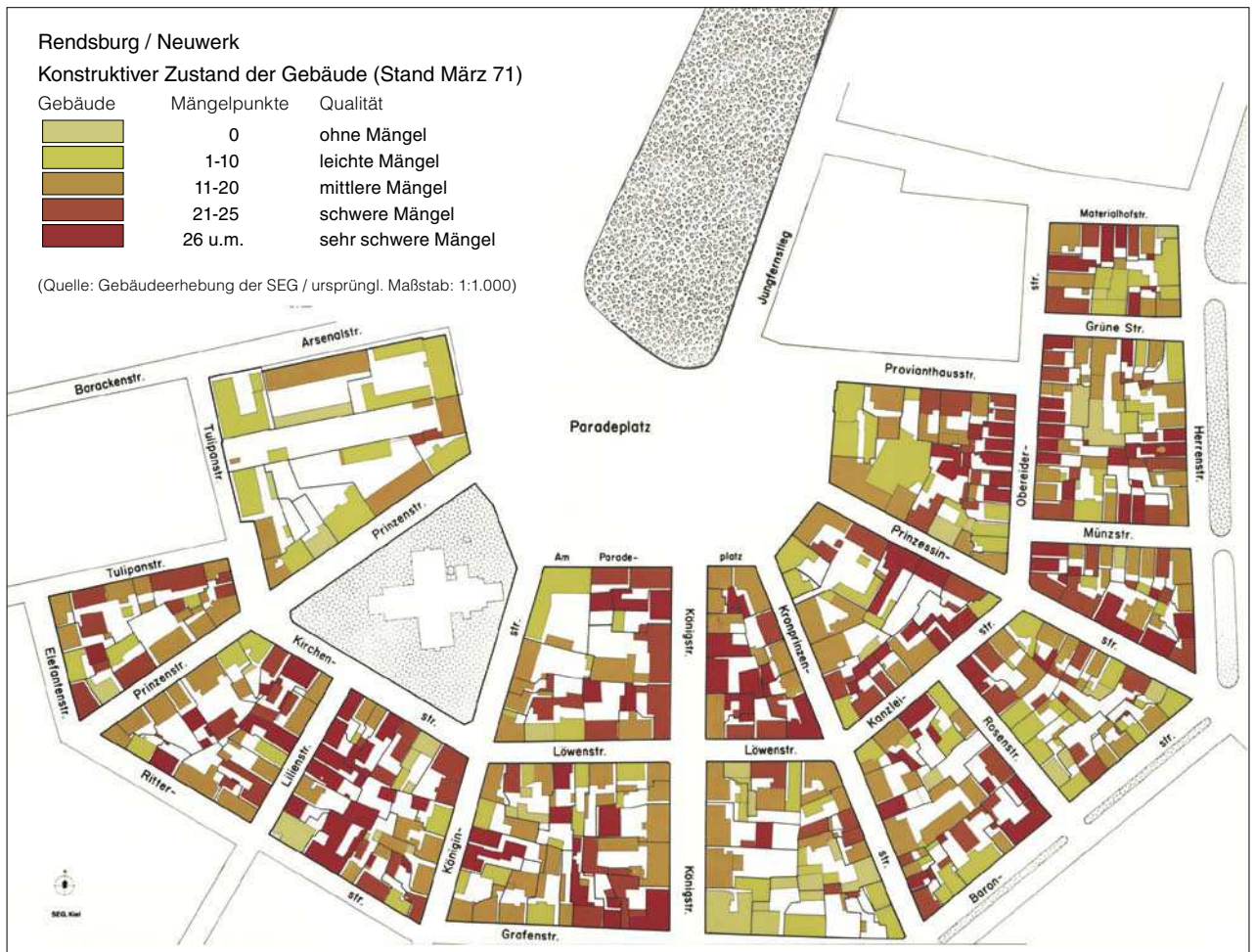
Voruntersuchung
Innenstadtsanierung /
Konstruktiver Zustand
der Gebäude

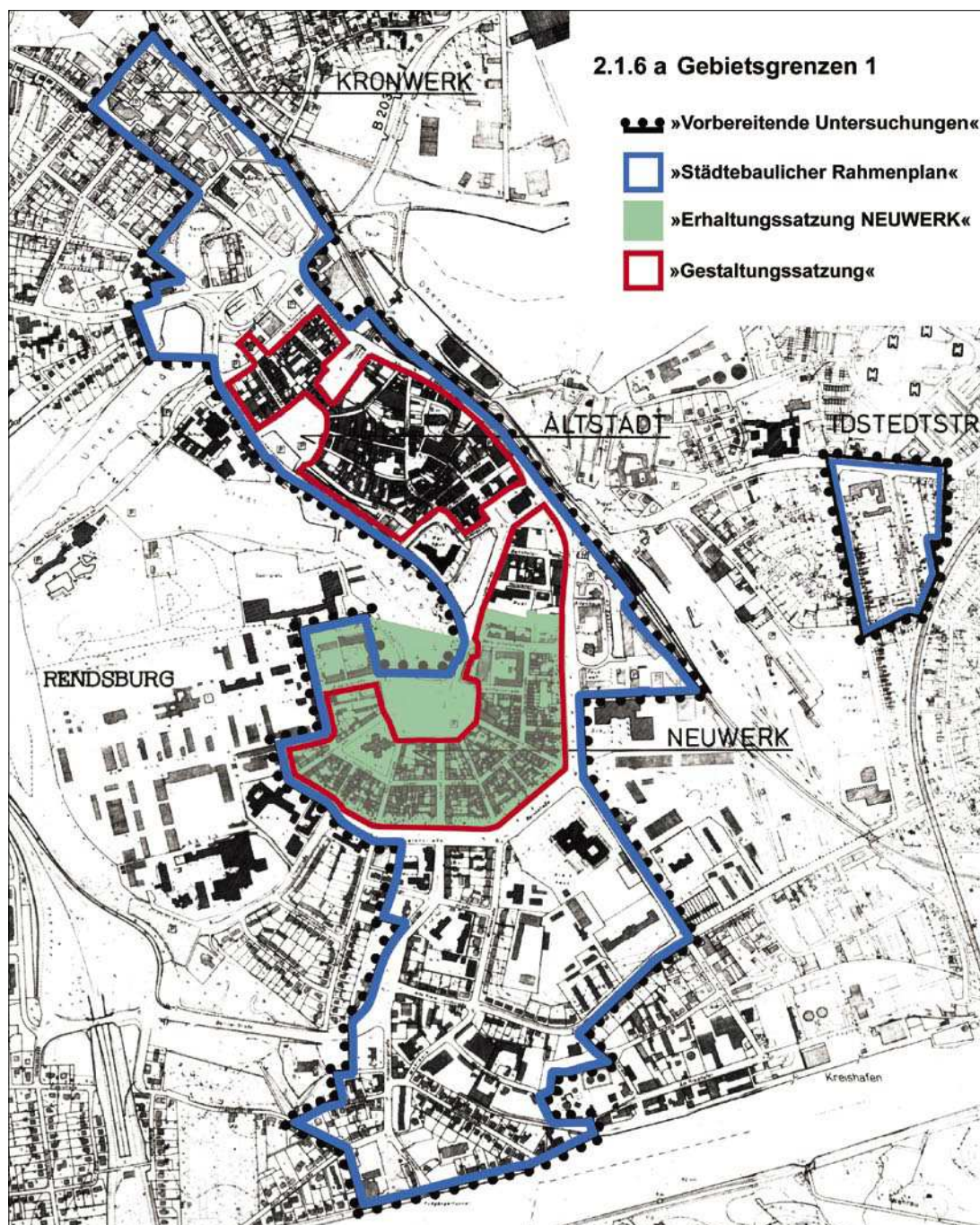
Rendsburg / Neuwerk

Konstruktiver Zustand der Gebäude (Stand März 71)

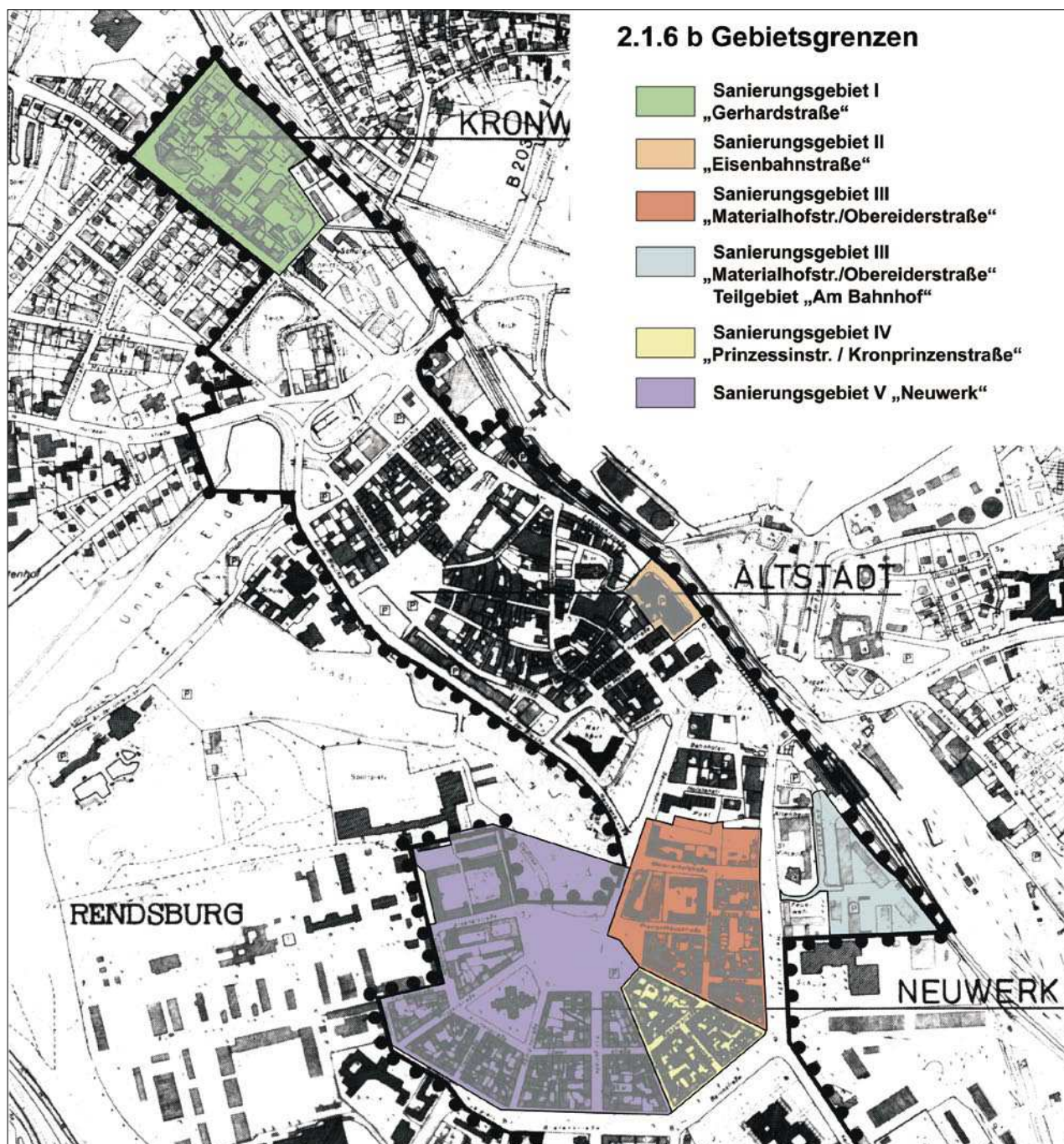
Gebäude	Mängelpunkte	Qualität
	0	ohne Mängel
	1-10	leichte Mängel
	11-20	mittlere Mängel
	21-25	schwere Mängel
	26 u.m.	sehr schwere Mängel

(Quelle: Gebäudeerhebung der SEG / ursprüngl. Maßstab: 1:1.000)





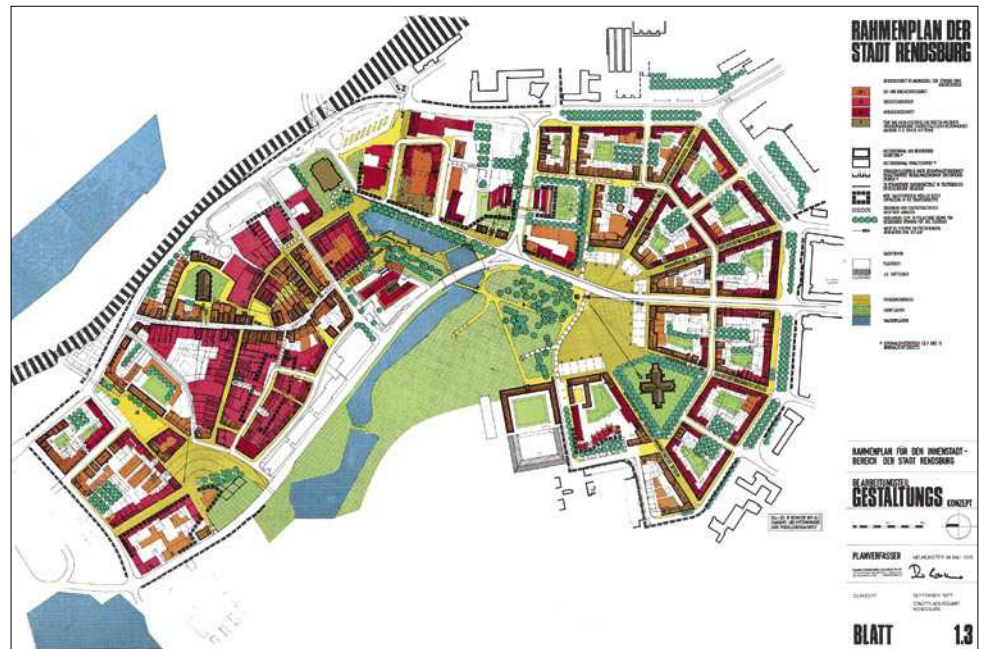
2.1.6 a
Gebietsgrenzen
Gebietsgrenzen 1



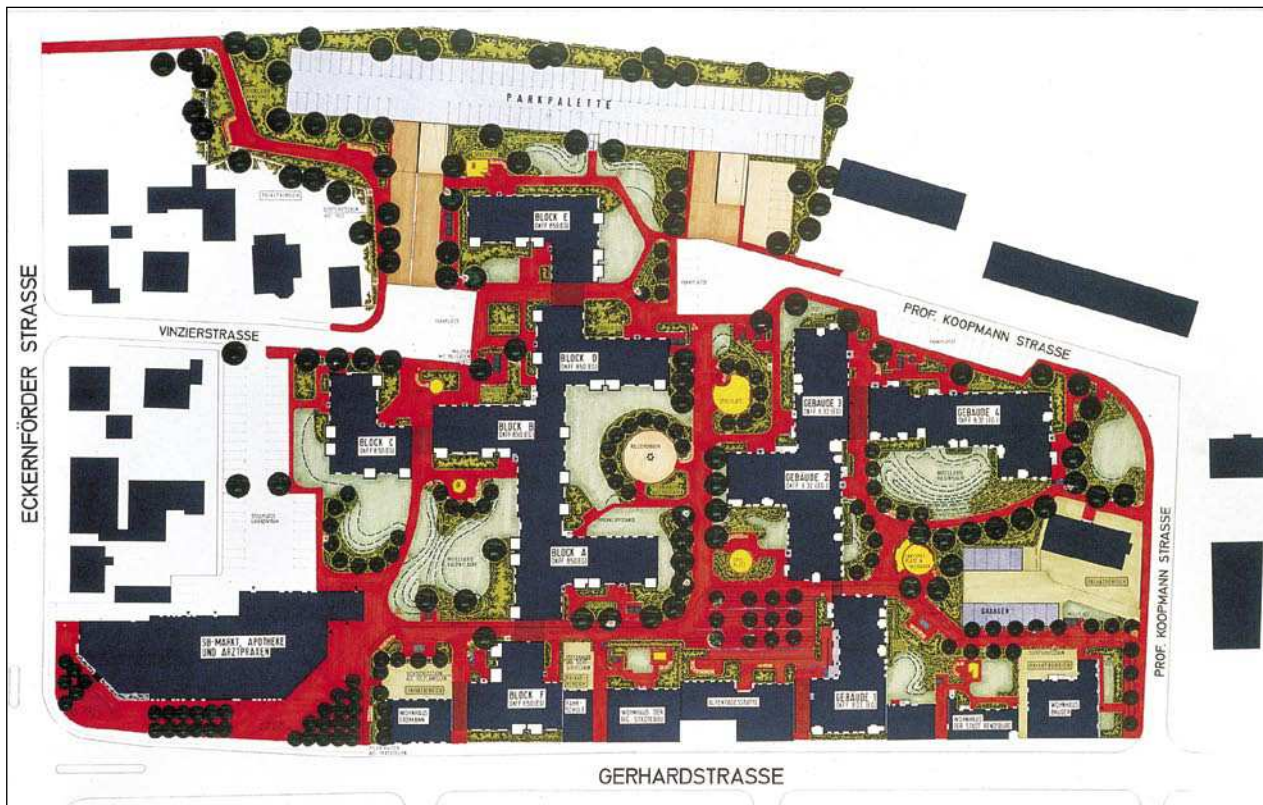
2.2.2 a
 »Städtebaulicher
 Rahmenplan« 1977
 – Verkehrssystem



2.2.2 b
 »Städtebaulicher
 Rahmenplan« 1977
 – Gestaltungskonzept



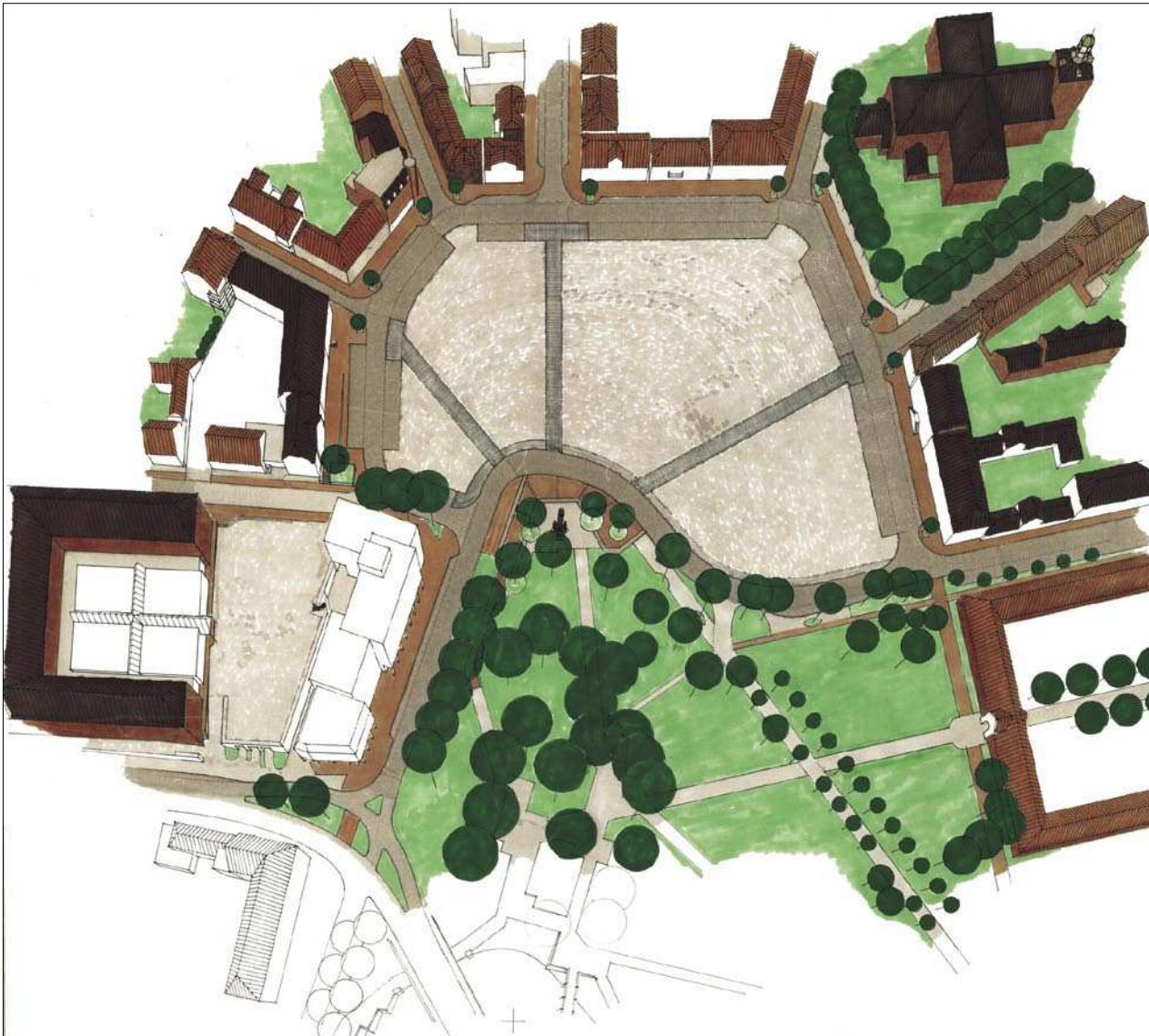
[illegible]



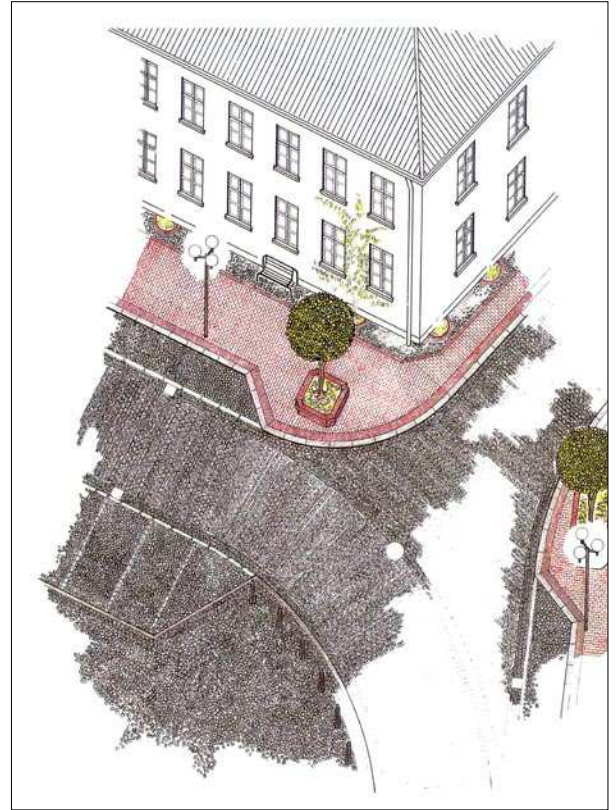
2.2.4 a
Bereichs- und
Gestaltungsplanung:
Durchführungs-
planung
Freianlagen 1978
Sanierungsgebiet I
„Gerhardstraße“

2.2.4 b
 Bereichs- und
 Gestaltungsplanung:
 Konkretisierung
 Rahmenplan 1986
 für das
 Sanierungsgebiet III
 „Materialhofstraße –
 Obereiderstraße“





2.2.4 c
Bereichs- und
Gestaltungsplanung:
Gestaltungsplan
Paradeplatz 1988



Rahmenplan der Stadt Rendsburg (Konkretisierung)

Sanierungsgebiet: Neuwerk

Bereich: Kronprinzenstraße – Königinstraße /
Grafenstraße – Paradeplatz



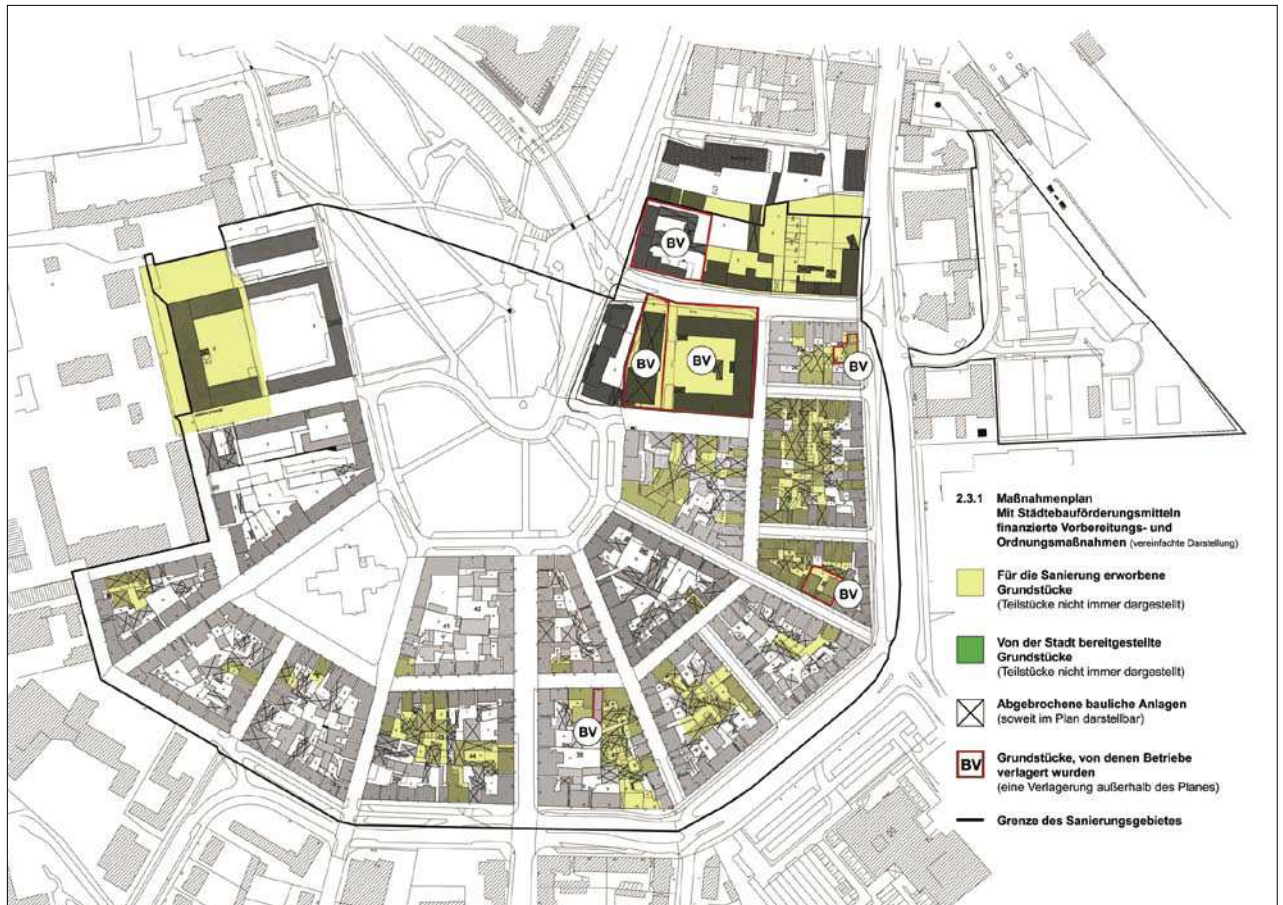
2.2.4 e

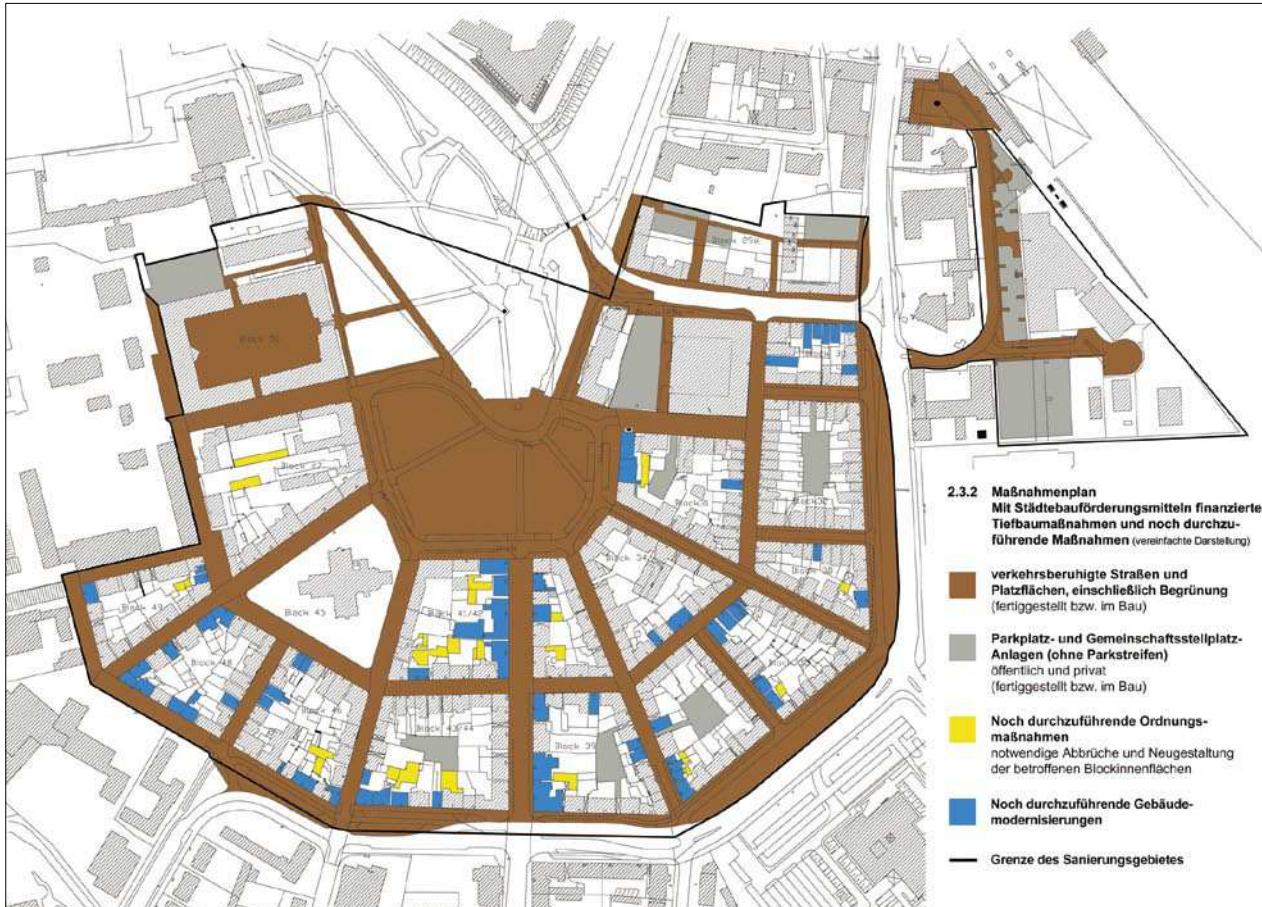
Bereichs- und
Gestaltungsplanung:

Konkretisierung
Rahmenplan für das
Sanierungsgebiet V
„Neuwerk“, 1990

2.3 Mit Städtebauförderungsmitteln finanzierte Maßnahmen

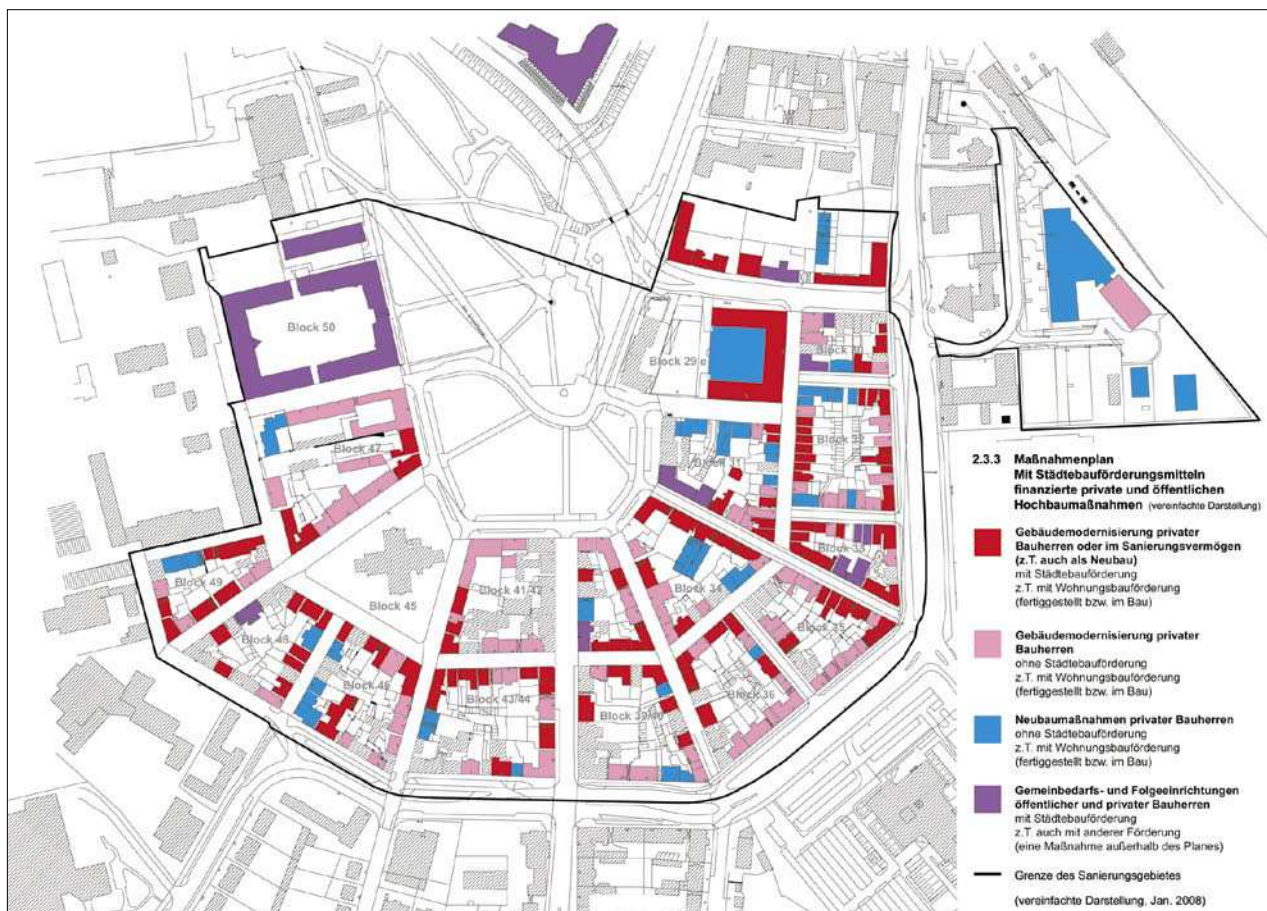
2.3.1 Mit Städtebauförderungsmitteln finanzierte Vorbereitungs- und Ordnungs- maßnahmen





2.3.2
 Mit Städtebau-
 förderungsmitteln
 finanzierte Tiefbau-
 maßnahmen;
 noch durchzufüh-
 rende Maßnahmen

2.3.3
Mit Städtebau-
förderungsmitteln
finanzierte private
und öffentliche
Hochbaumaß-
nahmen:



2.4 Zustand vor und nach Durchführung der Sanierung Fotos von ausgewählten Bereichen und Gebäuden

Sanierungsgebiete „Neuwerk“

- 2.4.1 Bereich Paradeplatz
- 2.4.2 Bereich Christkirche
- 2.4.3 Bereich Hohes Arsenal und Niederes Arsenal
- 2.4.4 Bereich Provianthaus/Pellihof/Neues Rathaus
- 2.4.5 Bereich der inneren Straßen des Neuwerks
- 2.4.6 Bereich des äußeren Straßenzuges um das Neuwerk
- 2.4.7 Bereich am Bahnhof
- 2.4.8 Sanierungsgebiet „Eisenbahnstraße“
- 2.4.9 Sanierungsgebiet „Gerhardstraße“

Bilderläuterungen | Legende

vorher = Zustand vor der Sanierung | nachher = Zustand nach der Sanierung | M = Instandsetzung und Modernisierung | U = Umbau | N = Neubau
BV = Betriebsverlagerung | K = Kulturdenkmal | D = Denkmalschutz | GD = Gartendenkmal

2.4.1 Bereich Paradeplatz



2.4.1.01 Paradeplatz (U/N)

Wieder als Mitte des „Neuwerks“, in der Blickachse vom Provianthaus (D) zur Christkirche (D), die mit ihrer gedungenen Baumasse fast beherrschend in den Platz hineinwirkt.



2.4.1.06 Paradeplatz (U/N) Achse Königstraße – Jungfernstieg

Die so lästige Verkehrsachse ist zur promenadenartigen Fußgänger- und Radfahrverbindung geworden.



2.4.1.02 Paradeplatz vor fast 100 Jahren

Blick gegen das Provianthaus, hier mit dem erst um 1850 errichteten Querbau des Traindepots (1930 abgebrannt), im Hintergrund die Schleife der 1913 eröffneten Eisenbahnhochbrücke.



2.4.1.07 Paradeplatz (U/N) aus der Vogelperspektive

Sehr gut zu erkennen die neue Platzstruktur und die verbindende Raumwirkung ohne trennende Verkehrsachsen.



2.4.1.03 Paradeplatz 1 (D)(M) ehemalige Hauptwache

Links zurückliegend das ehemalige Provianthaus (D)(BV)(M) Materialhofstr. 9-10, jetzt wieder mit mehr räumlicher Beziehung zum Paradeplatz.



2.4.1.08 Paradeplatz (U/N) Randzone mit Erschließungs- und Parkbereich

Unterschiedliche Pflasterungen, zurückhaltende Möblierung und Begrünung, links Paradeplatz 3 (D)(M) (ehemaliges Weinhaus) und Paradeplatz 4 (M).



2.4.1.04 Straßenkreuzung am Lornsen- denkmal (D) vorher

Ein belebtes Verkehrskreuz vor der Verkehrsneuordnung und dem Platzumbau.



2.4.1.09 Paradeplatz 2 (K) und 3 (D) (ehemaliges Weinhaus) vorher



2.4.1.05 Platzfläche (U/N) am Lornsen- denkmal (D)

So sieht die gepflasterte und verkehrsberuhigte Platzfläche heute aus.

2.4.2 Bereich Christkirche



2.4.2.01
Paradeplatz und Christkirche (D) mit Lindenkrantz (D)

Auf dem historischen Foto wird deutlich, wie die Christkirche (D) mit noch vollständigem Lindenkrantz auf dem Paradeplatz wuchtig präsent ist.



2.4.2.06
Kirchenstraße 8 (D)(M) nachher



2.4.2.02
Paradeplatz (U/N) Achse Prinzenstraße und Christkirche (D)

Auch auf dem aktuellen Foto, von fast derselben Stelle aus aufgenommen, wird die starke Wirkung der Christkirche (D) deutlich.



2.4.2.03
Einmündung der Prinzenstraße (U) in den Paradeplatz

Gegenüber dem umlaufenden Lindenkrantz, heute leider stark gelichtet, der die grüne Blockfläche rahmt, rechts die Gebäudeflucht der Prinzenstraße, mit Prinzenstraße 15 (D)(M) an der Ecke.



2.4.2.04
Prinzenstraße 13 (K)(M) ehemaliges Kreishaus

ist heute das Gebäude der Christkirchengemeinde.



2.4.2.05
Christkirche (D) mit Lindenkrantz (D) und Kirchhof (D)

Die Westfront mit vorgesetztem Turm mit dem Eingang in den Zentralbau der Christkirche (D).

2.4.3 Bereich Hohes Arsenal und Niederes Arsenal



2.4.3.01
Portal Niederes Arsenal (D)
Blick gegen das Hohe Arsenal (D),
hier noch als verbauter Teil der
Kaserne unzugänglich abgesperrt.



2.4.3.04
Innenhof Hohes Arsenal (D)(M)
Dieselbe Hauptachse, jetzt zum
Hohen Arsenal mit dem modernen
Eingang und Foyer.



2.4.3.02
**Stadtspark (GD) und Niederes
Arsenal (D)(M)**
Blick von der Wegachse im Stadt-
park zum Eingang ins Niedere
Arsenal.



2.4.3.05
**Stadtbücherei im Hohen Arsenal
(D)(M)**
Anregende Stimmung im Ambiente
des erhaltenen Holzständerwerks.



2.4.3.03
**Innenhof Niederes Arsenal
(D)(M)**
Die Hauptachse im grünen Hof
des Niederen Arsenal (Volkshoch-
schule), in der Verlängerung ganz
im Hintergrund jenseits des Stadt-
parks ist noch der Pellihof sichtbar.



2.4.3.06
**Hohes Arsenal mit instandge-
setztem Seitenflügel (D)(M)**
Am Ende des gepflasterten Hofes
hinter dem Tordurchgang (ganz
rechts) liegt das historische Wa-
genhaus.



2.4.3.07
Am Stadtsee 9 (D)(M)
ehemaliges Artillerie-Wagenhaus
Es erstreckt sich wiederbelebt pa-
rallel zum Nordflügel des Niederen
Arsenal.

2.4.4 Bereich Provianthaus/Pellihof/Neues Rathaus



2.4.4.01
Umfeld des ehemaligen Provianthaus (D)
Schrägluftfoto vom Zustand vor den Sanierungsmaßnahmen.



2.4.4.06
Pellihof (D)(M) (Rückseite) nachher
Der Restaurant-Garten, links der neue Eingang zu Restaurant und Hotel.



2.4.4.02
Ehemaliges Provianthaus (D)(BV)(M/N)
Nach Instandsetzung und mit neuen Hofeinbauten für zusätzliche Nutzung, davor das freigelegte Vorfeld zum Paradeplatz (BV)(U).



2.4.4.07
Holsteinbrücke am Pellihof
Blick vom Provianthaus-Vorfeld über die Holsteinbrücke zum Neuen Rathaus auf dem Gymnasiumsberg (ehemalige Südbastion der Altstadt-befestigung).



2.4.4.03
Ehemaliges Provianthaus (D)(BV)(M/N) nachher
Hier liegt es an der jetzt völlig beruhigten und begrünten Provianthausstraße.



2.4.4.04
Pellihof (D)(M)
Am Jungfernstieg 19
Hauptfassade nach Instandsetzung und Modernisierung.



2.4.4.08
Neues Rathaus (N) auf dem Gymnasiumsberg
Blick von der Weißen Brücke (Fußweg Stadtpark – Rathaus und Altstadt), rechts im Hintergrund das Theater, davor die Holsteinbrücke.



2.4.4.05
Pellihof (D) (Rückseite) vorher

2.4.5 Bereich der inneren Straßen des Neuwerks



2.4.5.01
Paradeplatz 10 (D)(M) ehemalige Kommandantur
Blick vom seitlichen Zugang zum Hohen Arsenal aus in Richtung Paradeplatz, rechts Arsenalstr. 1 (K)(M) nachher.



2.4.5.02
Tulipanstr. 10 (D)(M) ehemaliges Kreisbauamt nachher



2.4.5.05
Löwenstr. 8 (D) (Giebel) und Löwenstr. 9 (K) vorher



2.4.5.03
Prinzenstr. 8 (D) ehemaliges Pastorat der Christkirche vorher



2.4.5.06
Löwenstr. 8 (D)(M) (Giebel) und Löwenstr. 9 (K)(M) nachher



2.4.5.04
Prinzenstr. 8 (D)(M) ehemaliges Pastorat der Christkirche nachher



2.4.5.07
Königstraße verkehrsberuhigt (U)
Neue Pflasterung und (von links) Paradeplatz 7 (K)(M), Königstr. 1 (K)(M), Königstr. 2 (M).



2.4.5.08
Königstr. 7 (K)(M) (Straßenseite) nachher



2.4.5.09
Königstr. 7 (K)(M) (Hofseite)
nachher



2.4.5.10
Löwenstr. 20 (K)(M) (links) und
19 (D)(M) nachher



2.4.5.11
Kronprinzenstr. 7 (K)(M) nachher



2.4.5.12
**Stellplatzanlage für
Bewohner (N)**
Hier mit offenen Pflasterflächen im
begrüntem Blockinneren, Zufahrt
zwischen Kronprinzenstr. 8 und 9,
eine Alternative zum Garagenhof
im Blockinneren an der Obereider-
straße.



2.4.5.13
Kanzleistr. 6 (K) vorher



2.4.5.14
Kanzleistr. 6 (K)(M) nachher



2.4.5.15
**Prinzessinstr. 7 (K)(BV)(M) und 8
(D)(BV)(M)**
Die Straßenseite des Museums
Dr. Bamberger-Haus, links ehem.
Synagoge und rechts ehem.
mosaische Schule.



2.4.5.16
**Prinzessinstr. 7 (K)(BV)(M) und 8
(D)(BV)(M)**
Innenhof Blick gegen die ebenfalls
einbezogenen modernisierten Ge-
bäude Münzstr. 8 (K)(M) und 9 (M).



2.4.5.17
Prinzessinstraße in Richtung Paradeplatz
 (von rechts) Prinzessinstr. 6 (K)(M), 5 (M), 5a (K)(M).



2.4.5.22
Obereiderstr. 6 bis 10 (K)(M) nachher
 Der verkehrsberuhigte Straßenquerschnitt (U) mit ortstypischer Pflasterung ist ein Beispiel für die einheitliche Umgestaltung aller Neuwerk-Straßen.



2.4.5.18
Prinzessinstr. 5a (K) vorher



2.4.5.23
Blockinnenfläche (N) (Block 32)
 Das durchgrünte und mit Garagen und offenen Stellplätzen gestaltete Blockinnere an der Obereiderstraße.



2.4.5.19
Prinzessinstr. 5a (K)(M) nachher



2.4.5.24
Obereiderstraße (U) mit ehemaligem Provianthaus (D)(BV)(M)
 (von rechts) Obereiderstr. 4 (N), Grüne Str. 10 (N) und Grüne Str. 1 (K)(M) Altentagesstätte.



2.4.5.20
Prinzessinstr. 21 (D)(M) nachher
 Durchgrünte Hofseite neben der Prinzessinstr. 20 (K)(M) und 20 a/b (N) (Hofbebauung): Blick gegen die Rückseite von Paradeplatz 4, eines der vielen Beispiele für das verbesserte Wohnumfeld.



2.4.5.25
Grüne Straße in Richtung Obereiderstraße
 mit dem Provianthaus (D)(BV)(M) im Hintergrund: (links) Grüne Str. 5 (K)(M), 6 (M), 7 (N), dann die Einfahrt zum Blockinneren mit Garagenhof; gut sichtbar auch hier der verkehrsberuhigte Straßenquerschnitt (U) mit der einheitlichen ortstypischen Pflasterung.



2.4.5.21
Obereiderstr. 6 bis 10 (K) vorher

2.4.6 Bereich des äußeren Straßenzuges um das Neuwerk



2.4.6.01

Ritterstraße von Kreuzung Lilienstraße in Richtung Grafenstraße

Beginn des breiten baumbestandenen Straßenraumes (anstelle der beseitigten Wallanlagen) mit Richtungsfahrbahnen und grünem Mittelstreifen; links Ritterstr. 6 (M) mit dem Eishaus (D) im Hinterhof.



2.4.6.06

Blockinnenfläche des ehemaligen Materialhofs

Rechts eine Reihe von Eigentumswohnungen (N) mit Durchgang zum begrünten Fußweg in Richtung Pellihoof und Stadtpark.



2.4.6.02

Königstr. 18 (D)(M) als prägnantes Eckhaus

Die Grafenstraße im Vordergrund (von links): 11 (K)(M), 13 (N) mit Durchfahrt zur Stellplatzanlage, Königstraße 18.



2.4.6.07

Materialhofstraße in Richtung Herrenstraße

Links Seitenflügel des ehemaligen Materialhofs und rechts St. Marien Kirche an der Herrenstraße.



2.4.6.03

Baronstraße von Kreuzung Rosenstraße in Richtung Kronprinzenstraße

Von hier bis Materialhofstraße läuft der Hauptverkehr auf der Außenseite, während die Neuwerk-Seite dem Erschließungsverkehr vorbehalten ist.



2.4.6.04

Herrenstraße ab Einmündung Münzstraße

Die Erschließungsseite der Herrenstraße, Blick in Richtung Materialhofstraße.



2.4.6.05

Herrenstraße mit Einmündung der Materialhofstraße

(von rechts) Herrenstr. 17 (D)(M) Diakonie (ehem. Materialhof) und gegenüber Eckhaus Materialhofstr. 2, dann Herrenstr. 16 und 15 (BV)(M).

2.4.7 Bereich am Bahnhof



2.4.7.01
Einfahrt von Herrenstraße in die
Straße Am Bahnhof (U/N)
Im Hintergrund die Hochbrücken-
Schleife, rechts die neue Feuerwehr.



2.4.7.03
Straße Am Bahnhof und
Parkplätze
Rechts die verlagerte Möbelhand-
lung am neuen Standort.



2.4.7.02
Parkdeck neben der Feuerwehr



2.4.7.04
Bahnhofsgebäude an Wende-
schleife der Straße Am Bahnhof

2.4.8 Sanierungsgebiet II „Eisenbahnstraße“



2.4.8.01
Eisenbahnstraße zwischen
Am Holstentor und Stegen-
graben vorher
Grundstück Eisenbahnstr. 7 im
Zustand um 1970 vor der Neu-
ordnung, rechts am Bildrand die
Marienkirche.



2.4.8.03
Parkhaus (N) mit seiner Front an
der Nienstädtstraße
Bis hierher erstreckt sich die Fuß-
gängerzone der Altstadt.



2.4.8.02
Parkhaus (N) mit seiner Front an
der Eisenbahnstraße
Die Eisenbahnstraße an der Stelle
der Aufnahme um 1970, rechts im
Bild wieder die Marienkirche.

2.4.9 Sanierungsgebiet I „Gerhardstraße“



2.4.9.01
Gewerbebrache im Baublock
Gerhardstraße vorher
Beispiel für den Zustand des Gebietes um 1970 vor der Neuordnung.



2.4.9.04
Freiraum an der Altentagesstätte (N/M)
Der neuen Wohnbebauung zugewandt: Beispiel der engen Verbindung von Neubebauung und modernisierter Randbebauung an der Gerhardstraße.



2.4.9.02
Geschäftsgebäude (N) an der
Kreuzung Gerhardstraße mit
Eckernförder Straße
Teil der Neubebauung des Gebietes.



2.4.9.05
Ersatzwohnungen (N) für Mieter
aus Neuwerk
Die neuen Wohngebäude auf der ehemaligen Gewerbefläche, hier an einem Fuß- und Radweg.



2.4.9.03
Altentagesstätte (N/M)
Teil der erhaltenen Randbebauung Gerhardstr. 10 (N) und 12 (M).

3 Die wesentlichen Ergebnisse und Wirkungen der »Städtebaulichen Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“

Materialien und Bewertungen geordnet in Anlehnung an das
zwischen Bund und Ländern abgestimmte »Informationssystem
Städtebauförderung«

3.1 Merkmale und Bewertung der Sanierungsmaßnahme

3.1.1 Zeitlicher und verfahrensmäßiger Ablauf

a) **Geschichtliche Entwicklung und Einstieg in die Sanierung**

Kurzdarstellung der geschichtlichen und städtebaulichen Entwicklung der Stadt Rendsburg und insbesondere des Stadtteils Neuwerk (auszugsweise u.a. aus „Stadtkernatlas Schleswig-Holstein“ 1976 und aus „Rendsburg – im Herzen Schleswig-Holsteins“ 1988, wo ausführlichere Beschreibungen zu finden sind):

Das Stadtgebiet von Rendsburg erstreckt sich auf einer weiten Sanderfläche der schleswig-holsteinischen Geest nördlich des Nord-Ostsee-Kanals beiderseits und zwischen Ober- und Untereider, deren Lauf durch den Kanalbau unterbrochen wurde.

Karte und Luftbild aus dem Stadtkernatlas zeigen die mittelalterliche Altstadt – sie wird durch Schiffbrücken- und Schlossplatz und einen südlich anschließenden, U-förmigen Straßenzug (Wallstraße/Am Holstentor/Eisenbahn-/Denkerstraße) begrenzt – mit einer barocken Erweiterung nach Norden in Gestalt von zwei Häuserblocks beiderseits der Torstraße und das Neuwerk im Süden, eine planmäßig angelegte barocke Vorstadt.

Die Altstadt und ihre nördliche Erweiterung liegen auf einer Art Landbrücke zwischen der Obereider im Nordosten und der Untereider im Westen mit Wiesenniederungen und dem Rest eines Festungsgrabens, der sich zwischen die Altstadt und das Neuwerk schiebt. Die fächerförmige Gestalt des Neuwerks ist auf die Altstadt bezogen. Im Osten wird sie locker mit ihr verknüpft.

Das Verhältnis der Stadt zur Landschaft wurde schon im 16. und 17. Jahrhundert durch einen stufenweisen Ausbau Rendsburgs zur Festung und ab 1852 durch die nahezu vollständige Schleifung der Festungswerke (sie sind in der Karte 2.1.4 a in ihren städtebaulich wichtigen Hauptanlagen der letzten Ausbauphase rekonstruiert) wesentlich verändert, noch ehe der Bau des Nord-Ostsee-Kanals 1887–1895 mit einer Absenkung des Wasserspiegels der Eider um 2,7 m die heutige Situation entstehen ließ. Ursprünglich lag die Altstadt auf einer Insel in

dem seeartig geweiteten Fluss. Das Neuwerk lässt noch seine alte Funktion als Festungsbrückenkopf am südlichen Eiderufer erkennen.

Der heute Altstadt einerseits und Neuwerk andererseits verbindende und an den Bahnhof anschließende kleine (Verbindungs-) Stadtteil entstand erst nach Einebnung der Festungswerke in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts (vgl. auch unter „Gelenkzone“ in der „Stadtbildplanung Rendsburg“ 1981). Der historische Bereich grenzt sich deutlich gegen neuere Stadterweiterungen ab. Im Osten wird er von der Hauptbahnstrecke Hamburg–Neumünster–Schleswig–Flensburg berührt. Sie überquert den Kanal auf einer Hochbrücke mit langen Zufahrtsrampen und einer weiten Schleife auf der Stadtseite. Zwei Nebenstrecken stellen die Verbindung nach Kiel und Husum her. Über den Kanal verläuft außerdem östlich der Stadt die Autobahn Hamburg–Flensburg, während die Bundesstraße 202 (Kiel–Tönning) und die Europastraße 3 (B 77/B 205 Neumünster–Schleswig) ihn westlich in einem Tunnel unterfahren. Von der Stadt selbst geht die B 203 nach Heide und Eckernförde ab. Am Kanal befinden sich Hafen- und Industrieanlagen. Auch die Obereider dient als eine Art Hafenbecken, insbesondere zunächst für die Ahlmann-Werke (Eisenverarbeitung) in Büdelsdorf, heute für verschiedenartige Nachfolgenutzungen auf Rendsburger wie auf Büdelsdorfer Gebiet (vgl. hierzu auch www.obereider.com).

Die Lage an einer alten Wasserstraße und an dem wichtigsten Nord-Süd-Handels- und Heerweg (Ochsenweg), der, den Sander und die Flussinsel nutzend, hier seit alters her die Eider überquerte, sowie die Bedeutung des Flusses als Grenze zwischen Schleswig und Holstein bestimmten die Entwicklung Rendsburgs abwechselnd als Handelsstadt und als Grenzfestung. Jüngste Grabungen haben erwiesen, dass die Insel bereits im 10. Jahrhundert besiedelt war.

Handel und Gewerbe führten im 16. und frühen 17. Jahrhundert zu beträchtlichem Wohlstand. Der Fernhandel war im 16. Jahrhundert hinter die

kräftig aufblühende Eiderschiffahrt zurückgetreten. Vor allem im Holzhandel erwarb Rendsburg eine monopolartige Stellung. Auch der Ochsenhandel berührte die Stadt: Rendsburg war Zollstelle des Ochsenweges. Die Bevölkerung nahm stark zu (um 1500 etwa 700, um 1600 etwa 1500 bis 2000 Einwohner). Im 30-jährigen Krieg brach die Wirtschaftskraft der Stadt zusammen, und Rendsburg trat in den Schatten der von den Gottorfer Herzögen geförderten jungen Handelsstädte Tönning und Friedrichstadt am Unterlauf der Eider. Die Kriegszeit erwies jedoch wieder den strategischen Wert der Inselstadt, der dann bis 1852 das Geschick Rendsburgs bestimmte.

Bereits 1536–40 hatte König Christian III. mit der Befestigung der Eiderinsel begonnen. Die Anlage ist auf der ältesten schon erwähnten Stadtansicht bei Braun und Hogenberg von 1584 zu erkennen: Steil abgeboöschte und mit Grassoden belegte Erdwälle umschlossen Stadt und Burg. Ob sie eine mittelalterliche Stadtbefestigung ersetzten, wissen wir nicht. Um den Wall aufzuführen, waren Eingriffe in das städtebauliche Gefüge notwendig: In den nördlichen und südlichen Randbereichen der Stadt wurden mehrere Häuser abgerissen; vor allem aber verlegte man das Holstentor vom Ende der Schleifmühlenstraße an die Südostseite der Insel neben den Austritt des Stegengrabens und schlug einen Damm über den zum Holstengraben ausgehobenen südlichen Eiderarm auf die holsteinische Seite. 1627 wagte man jedoch nicht, sich gegen Wallenstein zur Wehr zu setzen, da die Anlagen zwar laufend unterhalten, aber nicht weiterentwickelt worden waren. Auch die Schweden nahmen Rendsburg 1644 ohne Schwierigkeiten ein. Sie modernisierten die Festungswerke und zogen wieder ab. Als sie sich im Jahre darauf erneut in den Besitz der Stadt setzen wollten, konnten sie abgeschlagen werden.

Danach scheint die Festung von dänischer Seite laufend verbessert worden zu sein. Die Regierung in Kopenhagen fasste schließlich den Beschluss, sie zur Landesfestung „1. Ranges“ auszubauen. Durch Wälle

und Bastionen, die mitten im Wasser entstanden, erweiterte der nach Rendsburg entsandte Generalinspekteur der dänischen Festungen, Henrik Ruse, bis 1673 die Festung vor allem nach Norden und leitete die Eiderarme um. Die schnell fortschreitende Entwicklung des Kriegswesens führte jedoch schon 1690 zu Erweiterungsüberlegungen. Das Operieren mit großen Truppenstärken und die Reichweite der Artillerie erforderten eine weiträumige Ausdehnung der Festungswerke und eine beträchtliche Verstärkung der Besatzung. Das bedeutete für Rendsburg die Anlage von Brückenköpfen auf den Flussufern, insbesondere an der Angriffsseite im Süden, und damit eines neuen Stadtteils.

Das „Neuwerk“ wurde als reine Festungsstadt konzipiert: Es hat die Grundrissform eines halben Zehnecks, in dessen Basis keilförmig die südwestlichen Festungswerke der Insel eingriffen. Zentrum ist der weite Paradeplatz. Von ihm aus führen Radialstraßen auf die sechs Eckbastionen, die so auf dem kürzesten Weg mit Mannschaften und Munition versorgt werden konnten. Zwei polygonale Straßenzüge verbinden die Radialstraßen untereinander. Der Baugrund wurde auf diese Weise in trapezförmig geschnittene Blocks zerlegt, die im äußeren Ring noch einmal durch radial gerichtete Nebenstraßen halbiert sind. Diese zielten auf vorgeschobene Bastionen (Ravelins) vor den geraden Wallstücken (Courtinen) zwischen den Eckbastionen. Ein breiter Wassergraben trennte Wälle und Bastionen von dem flach abgeboöschten Vorfeld (Glacis), das noch durch einzelne Außenwerke (Lunetten) gesichert wurde (erhalten die Prinz-Carl-Lunette im Südwesten außerhalb von Karte und Luftbild).

Die Festungswerke waren 1694 fertiggestellt. Der Ausbau des Neuwerks mit Gebäuden zog sich hingegen länger hin. Als erstes entstanden die militärischen und repräsentativen Bauten am Paradeplatz. Die Bebauung der Straßen ging recht langsam und in bescheidenerer, meist traditionell giebelständiger Fachwerkbauweise vonstatten, obgleich der Baugrund kostenlos zur Verfügung gestellt und das

Baumaterial verbilligt abgegeben wurde. 1701 standen 22 zweistöckige und 226 einstöckige Häuser. Soldaten wohnten freilich in diesen Häusern nicht, sondern in Barackenunterkünften, die entlang der Innenseite des Walls und gestaffelt hinter dem Arsenal lagen.

In der schleswig-holsteinischen Erhebung fiel die Festung schließlich kampflos in die Hände der Aufständischen, die unter der Führung des Prinzen von Noer am 24. März 1848 überraschend auf einer neu angelegten Eisenbahnstrecke in die Stadt einfuhren und die Besatzung überrumpelten. Die erbeutete dänische Kriegskasse (2 Millionen Taler Courant) und die Bestände des Arsens dienten der Provisorischen Regierung, die sich in der Kommandantur einrichtete, zur Aufstellung der schleswig-holsteinischen Armee. Doch Niederlagen im Felde beendeten die Auflehnung mit dem Ergebnis, dass die Herzogtümer wieder an Dänemark fielen.

Auch die Festung wurde 1852 wieder an die Dänen übergeben, die alsbald mit der Schleifung begannen. Das gründliche Zerstörungswerk dauerte etwa 60 Jahre. Mit dem Erdreich der Wälle füllte man die Gräben und machte die Stadtinsel im Norden und Süden landfest. Die Befreiung der Stadt von der Umklammerung durch die Festungswerke wirkte sich belebend auf die Wirtschaft aus. Erste Voraussetzungen für eine erneute Handelsschiffahrt waren schon 1777–1784 mit dem Eiderkanal von Holtenau nach Rendsburg und mit der Vertiefung der infolge des Festungsbaus verschlickten Untereider geschaffen worden. Im Zusammenhang mit dem Kanalbau errichtete man auf dem Kronwerk neben der Eiderschleuse einen großen Kanalspeicher und ein Zollhaus. 1827 ließ sich in Büdelsdorf das erste Industriewerk, die Carlshütte (später Ahlmann-Carlshütte) nieder. Die Eisenbahnstrecke nach Neumünster, die 1845 den Anschluss an die Altona-Kieler Eisenbahn herstellte, traf hier auf die 1854 dem Verkehr freigegebene „Südschleswigische Eisenbahn“ über Ohrstedt nach Flensburg. Die Verbindung der beiden Strecken und die Standort-

wahl für den Bahnhof gestalteten sich wegen des Festungscharakters Rendsburgs äußerst schwierig. Erst 1873 entstand der Bahnhof an der heutigen Stelle.

Noch folgenreicher für die wirtschaftliche Entwicklung war schließlich der Bau des Nord-Ostsee-Kanals 1887–1895 mit der Anlage des Kreishafens im Süden der Stadt, wo sich bald auch Industrien, vor allem Werften, niederließen. Doch schon bald nach der Eröffnung wird eine Erweiterung des Nord-Ostsee-Kanals notwendig (1908–1915). Im Zuge dieser Maßnahme erhält Rendsburg ein neues Wahrzeichen. Die 2,5 Kilometer lange, aus 17.000 Tonnen Eisen, mit 3,2 Millionen Niete zusammengefügte Eisenbahnhochbrücke führt in 42 Meter Höhe über den Kanal. Darunter verbindet die wohl einmalige Schwebefähre in anderthalb Minuten Fahrt Rendsburg mit Osterrönfeld. Schon der ursprüngliche Kanalbau hatte die Eider, den einst mächtigsten Strom der Herzogtümer, wesentlich beeinträchtigt. Mit der Errichtung der Abdämmung bei Nordfeld musste sie sich eine weitere Zäsur gefallen lassen. Diese Maßnahme hat zur Folge, dass für die Stadt zwar ihre Tidenabhängigkeit endete, gleichzeitig aber begann die Untereider zu verlanden.

Der Kanalbau und eine auch nach Einbeziehung Schleswig-Holsteins in Preußen 1867 weiterbestehende Garnison gaben zeitweilig dem Einzelhandel starke Impulse. Außerdem behielt Rendsburg als Kreisstadt seine Funktion als lokaler Verwaltungsmittelpunkt. Die tiefgreifenden Veränderungen im Stadtbild durch das Abtragen der Wälle und Bastionen und durch das Zurücktreten des Wassers infolge des Kanalbaus wurden von einem bereits 1844 gebildeten Verschönerungsverein in positive Bahnen gelenkt. Zwischen Altstadt und Neuwerk und auf dem Gelände des Kronwerks um den als Grenadierteich erhaltenen Grabenrest entstanden umfangreiche Grünanlagen, die den Ruf Rendsburgs als Stadt im Grünen begründeten. Der Wallverlauf des Neuwerks wurde durch eine doppelte Allee nachgezeichnet. Als Gelenkpunkt zwischen

Altstadt und Neuwerk errichtete man 1900/01 am Ende des Jungfernstiegs das Stadttheater.

Der Obereiderhafen bietet heute vor allem dem Wassersport gute Möglichkeiten. Seit 1996 wird außerdem im gesamten Bereich an der Obereider im Rahmen eines Interkommunalen Entwicklungsprojektes Rendsburg/Büdelndorf für beide Städte ein ergänzendes stadtnahes Gebiet für Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen entwickelt. Bildung und Sport werden nach wie vor in der Kreisstadt großgeschrieben. Gymnasien, Real-, Haupt- und Grundschulen, Sonder- und Berufsschulen sind eine Selbstverständlichkeit; nicht zu vergessen sind die Volkshochschule und die 1921 gegründete Heimvolkshochschule (heute Nordkolleg), deren Vorgängerin schon 1842 gegründet wurde, so dass diese Institution wohl als die älteste ihrer Art in der Welt gelten kann. Daneben gibt es verschiedene Fachhochschulen, Fachschulen, Landesberufsschulen, eine Deutsche Landmaschinen-Lehranstalt (DEULA) und eine Raiffeischule.

Für ein reges kulturelles Leben sorgen das traditionsreiche Stadttheater mit dem Schauspielensemble des Landestheaters, die Museen im Kulturzentrum mit dem Norddeutschen Druckmuseum, das der modernen Kunst verpflichtete jüdische Museum und Dr.-Bamberger-Haus, die Niederdeutsche Bühne, die umfassende Stadtbücherei, eine Musikschule und kulturell engagierte Vereine, nicht zuletzt auch die Marienkirche und die Christkirche, letztere u.a. auch Spielort des Schleswig-Holstein Musikfestival.

Dazu kommen als private Initiativen noch das Elektromuseum der E.ON Hanse AG und das kürzlich in der Königstraße eröffnete Schiffahrtsarchiv (Jens-Peter Schlüter Stiftung).

Das 600-Betten-Kreiskrankenhaus und soziale Einrichtungen, wie Kindergärten, stehen zur Verfügung. Das Angebot wird durch Tagesstätten für Senioren, betreute Altenwohnungen sowie Alten- und Pflegeheime ergänzt.

Zwei Weltkriege hatte die Stadt fast unbe-

schadet überstanden, aber Probleme brachten die zahlreichen Flüchtlinge und Vertriebenen. Mit der Währungsreform 1948 besserte sich dann wieder die Lage. Während der 60er und 70er Jahre werden neue Industrien im Norden der Stadt angesiedelt. Neben heimischen Firmen, denen es in der Innenstadt zu eng geworden ist, finden auch auswärtige Firmen einen neuen Standort. Zudem erhält die Stadt eine Anbindung an das Autobahnnetz.

Der ausgedehnte historische Innenstadtbereich mit Kronwerk, Altstadt und Neuwerk verursachte aber seit langem besondere Probleme für den Binnenverkehr zwischen und in diesen Stadtteilen. Auch eine 1958 zusammen mit der Untertunnelung des Kanals gebaute Westumgehung brachte nicht die gewünschte Entlastung. So war der Ausbau eines Innenstadt-Tangentensystems erforderlich, von dem das Hauptstück als breite Trasse mit anschließenden Parkhäusern am Westrand der Altstadt über die Reste der Festungswerke geführt wurde. Es ist im oben schon erwähnten Luftbild von 1975 (Abb. 2.1.4 b) deutlich erkennbar. Dieser Eingriff ermöglichte es, die Altstadt in großen Teilen dem Fußgänger zur Verfügung zu stellen.

Die Stadt Rendsburg hatte zu Beginn der Stadt-sanierung Anfang der 1970er Jahre knapp 35.000 Einwohner, Ende der 1990er Jahre dagegen nur noch knapp 30.000 Einwohner (1999: 29.560). Dies ist das Ergebnis einer stetigen Entwicklung, die sich in den Einwohnerzahlen seit dem 17. Jahrhundert spiegelt, unterbrochen nur durch den dramatischen Flüchtlingszuwachs nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges. Über 17.000 Menschen mussten damals in Rendsburg untergebracht werden. Vom 31. Mai 1943 bis zum 1. September 1946 war die Einwohnerzahl von 20.241 auf 37.879 angewachsen.

Rendsburg war schon zu Beginn der Sanierungsvorbereitungen ein Mittelzentrum und Sitz der Kreisverwaltung für den 1970 neu gebildeten Kreis Rendsburg-Eckernförde. Die folgende landesplanerische Bewertung der Rendsburger Entwicklungsperspektiven und städtebaulichen Sanierungser-

Einwohnerentwicklung in Rendsburg ab 1500

1500:	700	1970:	34.765
1600:	1.750	1978:	34.625
1780:	3.600	1980:	32.657
1803:	7.573	1983:	31.382
1855:	11.782	1987:	30.767
1900:	14.757	1993:	31.445
1938:	20.690	2000:	29.560
1943:	20.241	2005:	28.441
1946:	37.879	2006:	28.444
1950:	36.991	2007:	28.450

fordernisse finden sich im „Regionalplan für den Planungsraum III des Landes Schleswig-Holstein, 1975“: (Auszüge)

„Rendsburg ist das größte »Mittelzentrum« des Planungsraumes und ist übergeordneter zentraler Arbeitsplatz für ein sonst dünnbesiedeltes Umland ...

Mit der Gründung der Carlshütte wurde die frühzeitige Industrialisierung der ursprünglichen Festungs- und Handelsstadt eingeleitet. Die Lage an der alten Handelsstraße zwischen Jütland und Hamburg/Niedersachsen, der Bau der Eisenbahn und der Bau des Nord-Ostsee-Kanals haben die Fortsetzung dieser Entwicklung begünstigt, so dass Rendsburg heute ein vielschichtiges Industriegefüge aufweist. Dazu kam das Weiterbestehen einer Garnison. Außerdem ist Rendsburg Standort für zentrale Dienstleistungseinrichtungen im Bereich der Landwirtschaft geworden (s. Ziff. 7.1.2). Auch auf dem Schul- und Bildungssektor einschließlich einiger besonderer Einrichtungen (z.B. Heimvolkshochschule, Theater) gehen die Aufgaben Rendsburgs über seinen Mittelbereich hinaus ...

Im Nordosten schließt sich an das Stadtgebiet von Rendsburg der Industrievorort Büdelsdorf an, der als »Stadtrandkern II. Ordnung« für seine Nachbargemeinden zentralörtliche Aufgaben wahrnimmt. Zwischen Rendsburg und den anderen

unmittelbar anschließenden Gemeinden seines Nahbereichs, die alle gewerbliche Entwicklungen in verschiedener Stärke aufweisen, bestehen ebenfalls besonders enge wirtschaftliche Verflechtungen und Abstimmungsbedürfnisse (Wirtschaftsraum Rendsburg) ...

Für den Naherholungsverkehr bieten der nördliche Teil des Nahbereiches, der zum Naturparkgebiet Hüttener Berge-Wittensee gehört, sowie die Gebiete an der Borgstedter Enge und an der mittleren Eider gute Voraussetzungen.

Für die weitere Entwicklung sind die Voraussetzungen durch den Bau der Autobahn (E 3) erheblich verbessert worden. Der Raum Rendsburg gehört zu den Nahbereichen, die auch weiterhin eine positive Entwicklung erwarten lassen. Als westlicher Schwerpunkt des Städtevierecks soll Rendsburg weiterhin als Industrie- und Dienstleistungsstandort ausgebaut werden (Schwerpunkt der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“; Mitorte: Borgstedt, Büdelsdorf, Schacht-Audorf, Westerrönfeld und mit ihren Industrie-/Gewerbegebieten Fockbek und Osterrönfeld). Er soll für seinen ländlichen Nahbereich, aber auch für die umliegenden Nahbereiche zentraler Arbeitsplatz sein. Dabei ist davon auszugehen, dass die wirtschaftliche Verflechtung im Städteviereck insbesondere zwischen Rendsburg und Kiel zunehmen soll und wird. Hierfür ist ein schneller Neubau der B 202 eine wichtige Hilfe. In diesem Zusammenhang ist auch die verkehrliche Neuordnung im Gebiet der Altstadt von Rendsburg mit teilweise städtebaulichen Neuordnungsmaßnahmen dringlich ...

Bau- und Kulturdenkmale

- (1) Entsprechend Ziff. 64 (11) LROPI sind über die nach dem Denkmalschutzgesetz i.d.F. vom 18. September 1972 (GVBl. Schl.-H. S. 164) geschützten einzelnen Kulturdenkmale aus geschichtlicher sowie aus vor- und frühgeschichtlicher Zeit hinaus folgende Ortsbilder und Ortsteile wegen ihrer besonderen histori-

- schen und kulturellen Bedeutung erhaltens- und schützenswert. Diesen Belangen soll bei der Bauleitplanung Rechnung getragen werden ...
- (2) Rendsburg: Altstadt mit Schleuskuhle und Stadtteil Neuwerk hinsichtlich Grundriss und geschlossener Bebauung in der überlieferten, die Stadtteile in unterschiedlicher Weise prägenden Maßstäblichkeit; die Geschlossenheit der Altstadtränder insbesondere im Neuwerk und die Grün- und Wasserbereiche mit Resten der Befestigung, die noch den Inselcharakter der eigentlichen Altstadt andeuten. Beherrschende Rolle von Altstadt- und Neuwerk-kirche.“

Auch der „Regionalplan für den Planungsraum III, Technologie-Region K.E.R.N., Fortschreibung 2000“ bestätigt noch einmal, wie richtig und unumgänglich die Erhaltung und Aufwertung des historischen Stadtteils Neuwerk als innerstädtischer Wohnstandort und einzigartiges Stadtdenkmal gewesen ist:

„Im Gegensatz zur zentralörtlichen Bedeutung Rendsburgs sind aufgrund der engen Stadtgrenzen in Verbindung mit den Belangen des Natur- und Landschaftsschutzes für eine flächenhafte Entwicklung kaum noch Reserven vorhanden. Nennenswerte Potenziale für flächenhafte bauliche Entwicklungen für den Wohnbaubereich würden sich innerhalb des Stadtgebietes nur noch südlich der Bundesstraße 202 anbieten. Im Norden, Osten und Westen stehen nur noch einzelne Flächen als Arrondierungen im Anschluss an die bebaute Ortslage zur Verfügung.“

Die städtebaulichen Probleme der historischen Innenstadt und besonders des Stadtteils Neuwerk ergaben sich, wie bereits angesprochen, aus einem Zusammenwirken verschiedener sehr spezieller Entwicklungskomponenten.

Die Mehrzahl der Gebäude vor allem im Neuwerk befanden sich in einem sehr schlechten baulichen Zustand und wiesen erhebliche Wohnungsmängel auf. Umfangreiche Maßnahmen der

Modernisierung oder Erneuerung der Bausubstanz waren erforderlich. Auch durch verkehrslenkende Maßnahmen mussten die Voraussetzungen geschaffen werden, das bauliche Gefüge unter Wahrung der stadtbaugeschichtlichen Qualitäten erfolgreich zu regenerieren.

Einige der Ergebnisse der »Vorbereitenden Untersuchungen« (1971/73), die weiter unten im Abschnitt 3.1.1 b) im Zusammenhang näher beschrieben werden, waren zum Beispiel:

Für eine Wiederherstellung der Attraktivität des historischen Stadtteils Neuwerk als dem Geschäftszentrum direkt benachbartes Wohn- und Mischgebiet war deshalb die Instandsetzung und Erneuerung dieses historischen Stadtgefüges mit dem noch immer charakteristischen Gepräge und den zahlreichen Kulturdenkmälern eine entscheidende Notwendigkeit und die Hilfe von Bund und Land durch das Städtebauförderungsprogramm eine einmalige Chance.

Die Sanierungsbedürftigkeit des Stadtteiles Neuwerk war im übrigen nur im Zusammenhang mit der Entwicklung und den Folgewirkungen der Festung Rendsburg zu erklären und zu verstehen, sie steht im ursächlichen Zusammenhang mit der Anlage der Festung. In ihrem Bemühen um die Erhaltung dieses historischen Erbes im Range eines Stadt-denkmals, mit dem zugleich ein unverzichtbares innerstädtisches Wohngebiet aufgewertet werden konnte, wurde die Stadt Rendsburg sowohl vom Kreis Rendsburg-Eckernförde als auch vom Landesamt für Denkmalpflege Schleswig-Holstein und nicht zuletzt vom Innenministerium des Landes Schleswig-Holstein nachdrücklich unterstützt.

Als umfassende Stellungnahme (Plan und Text) war die sogenannte »Denkmalpflegerische Zielplanung« des Landesamtes für Denkmalpflege Schleswig-Holstein für die historischen Sanierungsstädte in Schleswig-Holstein neu entwickelt worden. Sie wurde für Rendsburg schon im Jahre 1973 fertiggestellt und der Stadt mit der Bitte um Beachtung bei der Planung und Durchführung der Stadterneuerungsmaßnahmen übergeben.

Eine fotografische und zeichnerische »Stadtbildaufnahme« der Stadtteile Altstadt und Neuwerk hat die Stadt Rendsburg in Auftrag gegeben bei der Wohnungsbaukreditanstalt des Landes Schleswig-Holstein (WKA) in Kiel, Abteilung Städtebau und Gemeindeentwicklung. Diese »Stadtbildaufnahme« wurde angefertigt in den Jahren 1971 bis 1973, sie dokumentiert in zwei Bänden den Gebäudebestand vor Beginn der umfassenden Sanierungsmaßnahmen:

- „Rendsburg, Fotos des Baubestandes“ (Stadtbildaufnahme), Wohnungsbaukreditanstalt 1972
- „Rendsburg, Zeichnerische Bestandsaufnahme“, Wohnungsbaukreditanstalt 1973

Ein städtebaulicher Wettbewerb zur Erlangung eines städtebaulichen Rahmenplanes wurde 1973/1974 durchgeführt.

Das übergeordnete Planungskonzept, hervorgegangen aus dem beschränkten städtebaulichen Wettbewerb und der Ausarbeitung des ersten Rahmenplanes 1977 durch die Planungsgruppe Holstein-Mitte (Wuttke), Neumünster (siehe auch S. 71 f.), wurde wie folgt formuliert:

„Der »Städtebauliche Rahmenplan« soll den Entwicklungsrahmen sowohl strukturell wie auch gestalterisch für den Innenstadtbereich der Stadt Rendsburg, der die Gebiete Altstadt und Neuwerk umfasst, abstecken. Inhalt des Planes sind dabei sowohl die zur Erreichung des Entwicklungszieles notwendigen Maßnahmen wie auch die Erläuterung deren Rangfolge. Der Rahmenplan soll Grundlage sein für die in kleineren Abschnitten zu betreibende verbindliche Bauleitplanung nach § 8 BBauG sowie für Sanierungsmaßnahmen und städtebauliche Einzelentscheidungen wie Standortwahl, Freiflächennutzung und Gestaltung o.a.“

Der Auftrag für die Weiterentwicklung des Rahmenplanes 1977 erging dann 1980 und führte zur Fortschreibung des »Städtebaulichen Rahmenplans« von 1984 durch das Stadtbauatelier Prof. Trieb, Stuttgart. Einzelheiten zum »Städtebaulichen

Rahmenplan« weiter unten in den Abschnitten 3.1.1 b) und 3.1.2.

Zur intensiven Betreuung der in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein schon ab Programmjahr 1971 aufgenommenen Stadtsanierungsmaßnahmen war von der Stadt Rendsburg zunächst die Sanierungs- und Entwicklungsgesellschaft Schleswig-Holstein, später mit Beschluss der Ratsversammlung vom 21.06.1973 die BIG-STÄDTEBAU GmbH als treuhänderischer Sanierungsträger, und zwar in enger Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Rendsburg eingeschaltet worden. Für die Abwicklung wurde folgende Arbeitsteilung vertraglich vereinbart: Die BIG-STÄDTEBAU GmbH hat die gesamte kaufmännische Verwaltung des Treuhandvermögens bis zur wohnungswirtschaftlichen Beratung von Investoren zu übernehmen. Die Stadt Rendsburg hat die bautechnische Planung sowie die Koordinierung der Tätigkeiten des Treuhänders vorzunehmen. Für eine intensive maßnahmenbegleitende Öffentlichkeitsarbeit sorgte die Stadt von Anfang an. Parallel dazu lag das Sanierungsgebiet IV „Prinzessinstraße/Kronprinzenstraße“ von 1981 bis 1987 in der Trägerschaft der Neuen Heimat Nord, bevor es ebenfalls von der BIG-STÄDTEBAU GmbH als Sanierungsträger übernommen wurde.

b) Vorbereitende Untersuchungen, Planungskonzept

Die Stadt Rendsburg erteilte der Sanierungs- und Entwicklungsgesellschaft Schleswig-Holstein, Kiel (SEG) am 20.01.1971 den Auftrag zur Durchführung »Vorbereitender Untersuchungen« gem. § 4 Städtebauförderungsgesetz (StBauFG), welche das neue Gesetz zur Voraussetzung einer förmlichen Festlegung durch Satzung eines (förderungsfähigen) Sanierungsgebietes gem. § 3 StBauFG bestimmte. Diese Untersuchungen wurden im Wesentlichen fertiggestellt bis Ende 1973. Die Festlegung des historischen Innenstadtbereiches als Untersuchungsgebiet erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom

13.04.1972 (Einleitungsbeschluss der »Vorbereiten- den Untersuchungen«). Das Untersuchungsgebiet umfasste das gesamte innere Stadtgebiet, das sich bei einer Gesamtfläche von ca. 61 Hektar aus den drei Teilgebieten Altstadt mit Kronwerk (I), Neuwerk (II) und Gerhardstraße (III) zusammensetzte. Das Untersuchungsgebiet wurde begrenzt

- im Osten durch Bahnlinie – Herrenstraße,
- im Süden durch Baronstraße – Grafenstraße,
- im Westen durch Kasernengelände – Stadtsee – Untereider – Gerhardstraße,
- im Norden durch Eckernförder Straße.

Da über „Möglichkeiten der Planung und Durchführung der Sanierung“ bei der Stadt 1971 für den größten Teil des Untersuchungsgebietes noch keine konkreten Vorstellungen entwickelt waren – es wurde gerade der Wettbewerb zur Erlangung von Vorschlägen für einen städtebaulichen Rahmenplan vorbereitet – konzentrierten sich die Untersuchungen auf die „Notwendigkeit der Sanierung“ und auf die „sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge“ unter Einschluss einer ersten Befragung der Betriebsinhaber, der Grundeigentümer und der Wohnungsinhaber (§ 4 StBauFG). Von den Ergebnissen, unterteilt nach baulicher Struktur, Bevölkerungsstruktur und ökonomischer Struktur, werden die für die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes „Gerhardstraße“ zusammengefassten „Hauptergebnisse für das Rendsburger Untersuchungsgebiet insgesamt“ wie folgt wiedergegeben:

„Voruntersuchung zur Innenstadtsanierung Rendsburg, Zwischenbericht“ 1971, Sanierungs- und Entwicklungsgesellschaft Schleswig-Holstein SEG, Kiel (Auszüge):

„1.1 Größenangaben zum Untersuchungsgebiet
Eine grobe Charakterisierung des Untersuchungsgebietes ist durch die Daten in der Tabelle auf der nächsten Seite möglich.

1.2 Die bauliche Struktur

(1) Der Grund und Boden des Untersuchungsgebietes (557 Grundstücke) befindet sich überwiegend in Privathand. Der Grundbesitz der Stadt und anderer Träger öffentlicher Belange und damit die Möglichkeit zur Unterstützung von Bodenordnungsmaßnahmen ist relativ gering.

(2) Die Größenstruktur der Grundstücke ist außerordentlich ungünstig. Die Durchschnittsgröße beträgt 423 qm. Allein 42 % der Grundstücke sind kleiner als 225 qm, 149 Grundstücke haben eine Straßenfront kleiner als 9 m. Sie müssen nach heutigen Maßstäben als unbebaubar angesehen werden.

(3) Die bauliche Ausnutzung der Grundstücke ist extrem hoch. Die durchschnittliche Grundflächenzahl (GRZ) beträgt 0,59, die mittlere Geschossflächenzahl (GFZ) 1,34.

(4) Die mittlere Einwohnerdichte des Untersuchungsgebietes beträgt 179 Ew/ha. In der Altstadt ist die Einwohnerdichte von 140 Ew/ha – vor allem im Vergleich zur Tagbevölkerungsdichte (nicht erwerbstätige Bewohner und Beschäftigte) von 355 Pers./ha – relativ gering. Ziel der Erneuerung muss eine Zunahme der Bewohnerzahl sein, um eine belebte Altstadt zu erhalten. In Neuwerk beträgt die Einwohnerdichte im Mittel 265 Ew/ha, in vielen Baublocks sogar über 350 Ew/ha. Eine Reduzierung der Einwohnerzahl im Rahmen der Gesundung der Wohnverhältnisse ist hier unumgänglich.

(5) Die Gesamtgeschossfläche des Untersuchungsgebietes von 317.322 qm wird wie folgt genutzt:

Wohnnutzung	45 %
betriebliche Nutzung	45 %
Nebengebäude	3 %
Garagen	2 %
Ungenutzt, leer	5 %

Wohn- und Arbeitsfunktion halten sich also die Waage. Dabei überwiegt in der Altstadt der betriebliche Geschossflächenanteil (57 %), in Neuwerk der Wohnflächenanteil (60 %).

Angaben zum Untersuchungsgebiet	Gesamt- gebiet	davon: Altstadt	davon: Neuwerk	davon: Gerhardstraße
Nettobauland in ha	23,59	10,74	9,46	3,39
Zahl der Grundstücke	557	270	262	25
Zahl der Gebäude	1.301	611	611	79
Zahl der Wohnungen	1.965	707	1.170	88
Zahl der Arbeitsstätten	483	292	177	14

(6) Eine Bewertung und Klassifizierung der Gebäude nach ihrem konstruktiven Zustand (mit Hilfe eines Messpunktverfahrens) hat ergeben, dass nur 10 % der Gebäude einwandfrei sind. Rund ein Viertel der Gebäude weist leichte Mängel auf; 32 % haben mittlere Mängel, die einen erheblichen Modernisierungsaufwand erfordern. Ein Drittel der Gebäude hat derart schwere Mängel, dass eine Modernisierung in vielen Fällen nicht mehr mit wirtschaftlichem Aufwand möglich sein wird und der Verdacht auf Abrissbedürftigkeit besteht. Die baulichen Missstände konzentrieren sich in besonderem Maße im Teilgebiet Neuwerk.

(7) Im Untersuchungsgebiet sind 1.965 Wohnungen gezählt worden, 71 davon waren zum Zeitpunkt der Erhebung nicht bewohnt. Die durchschnittliche Wohnungsgröße beträgt 58,6 qm. Die Hälfte aller Wohnungen ist kleiner als 50 qm, ein Viertel sogar kleiner als 35 qm.

Auf einen Bewohner entfallen im Durchschnitt 25 qm Nettowohnfläche. Das entspricht durchaus den gegenwärtigen Vorstellungen einer ausreichenden Wohnraumversorgung. In vielen Baublocks des Untersuchungsgebietes wird dieser Mittelwert jedoch unterschritten, insbesondere im Teilgebiet Neuwerk.

(8) Eine der Gebäudebewertung entsprechende Beurteilung der Wohnungen nach verschiedenen Mängelkriterien zeigt, dass 22 % der Wohnungen leichte Mängel, 44 % mittlere und 34 % schwere oder sehr schwere Mängel aufweisen (letztere sind teilweise als unbewohnbar anzusehen). Von den

608 sanierungsbedürftigen Wohnungen liegen 441 im Teilgebiet Neuwerk.

(9) Eine aus der Bewertung des konstruktiven Zustandes der Gebäude und der Wohnungen abgeleitete Gesamtbeurteilung der Wohngebäude bestätigt die hochgradige Sanierungsbedürftigkeit des Untersuchungsgebietes:

49 % aller Wohngebäude sind dringend erneuerungsbedürftig.

1.3 Die Bevölkerungsstruktur

(1) Durch eine Befragungsaktion sind 1.822 Haushalte mit 4.218 Personen erfasst worden (für Haushalte in 105 Wohnungen liegen keine Angaben vor). Davon sind 282 Eigentümerhaushalte, 1.507 Mieterhaushalte, 33 Untermieterhaushalte. Im Teilgebiet Altstadt wohnen 1.505 Personen, in Neuwerk 2.512, im Bereich Gerhardstraße 201.

(2) Die durchschnittliche Haushaltsgröße beträgt 2,3 Personen je Haushalt; sie ist im Vergleich zur (von der Landesplanung festgelegten) mittleren Wohnungsbelegungsziffer für Mittelzentren von 2,7 sehr gering.

(3) Der Altersaufbau der im Untersuchungsgebiet wohnhaften Personen zeigt nicht die deutlichen Überalterungserscheinungen, die in anderen Sanierungsgebieten meist anzutreffen sind. Der Kinderanteil entspricht dem Stadtdurchschnitt. Bei den Personen über 60 Jahre ist ein Überhang festzustellen, der vor allem auf die starke Überalterung der Eigentümerhaushalte zurückzuführen ist.

(4) Von den 1.822 Haushaltsvorständen im Untersuchungsgebiet sind nur 60 % erwerbstätig. Unter den erwerbstätigen Haushaltsvorständen bilden die Arbeiter mit 41 % die größte Gruppe, stark vertreten sind auch die Selbstständigenhaushalte mit 22 %.

(5) Die Erwerbsquote der Bewohner im Untersuchungsgebiet (Anteil der Erwerbspersonen an der Gesamtbevölkerung) ist mit 40 % für ein Innenstadgebiet, das von vielen Einpersonenhaushalten und hohen Selbstständigenanteilen geprägt ist, sehr gering, 34 % der Haushalte haben gar keine, 42 % nur eine Person als Einkommensbezieher. Insgesamt kann daraus auf ein geringes Einkommensniveau der Haushalte im Untersuchungsgebiet geschlossen werden.

(6) Aufgrund der Wohndauer der Haushalte in den gegenwärtigen Wohnungen sind zwei Gruppen zu unterscheiden: eine „stabile“ Gruppe von 20 % aller Haushalte, die schon seit 1945 und länger ansässig ist, und eine „mobile“ Gruppe von 49 %, die erst nach 1965 zugezogen ist.

Die erste Gruppe besteht vor allem aus Eigentümerhaushalten, von denen 51 % schon länger als 25 Jahre im Untersuchungsgebiet wohnen. Die mobile Gruppe dagegen setzt sich überwiegend aus Mietern zusammen. Die sehr hohe Mobilität und Fluktuation der Mieter, die besonders in Neuwerk anzutreffen ist, stehen offensichtlich in engem Zusammenhang mit der geringen Wohnqualität.

Die ökonomische Struktur

(1) Im Untersuchungsgebiet befinden sich 483 Arbeitsstätten mit 4.490 Beschäftigten. Über die Hälfte der Betriebe (250) entfallen auf Handels- und Handwerksbetriebe.

(2) Die durchschnittliche Betriebsgröße beträgt 9 Arbeitskräfte je Betrieb. Klein- und Kleinstbetriebe herrschen vor; dies wird auch durch die Umsatzgrößenstruktur bestätigt. Nur 30 % aller Betriebe erzielen einen durchschnittlichen Jahresumsatz über 250.000 DM (127.823 EUR).

(3) 70 % der gesamten betrieblich genutzten Geschossflächen liegen in der Altstadt. Die durchschnittliche Betriebsgröße beträgt 229 qm (Neuwerk 145 qm). Auf einen Beschäftigten entfallen im Mittel 23 qm Nutzfläche. Da bei der vorhandenen Betriebsstruktur nach allgemeinen Erfahrungen von einer Nutzfläche von 25 qm je Beschäftigten auszugehen ist, ist zu vermuten, dass die Rendsburger Innenstadtbetriebe – gezwungenermaßen – auf engem Raum intensiv wirtschaften, da Erweiterungsmöglichkeiten oft nicht bestehen.

(4) 310 der 464 Gewerbebetriebe arbeiten in gemieteten bzw. gepachteten Betriebsräumen. Der Durchschnittsmietpreis beträgt 4,54 DM (2,32 EUR) je qm.

(5) Die Verkehrsbelastung der Innenstadt wird aus folgenden Zahlen deutlich:

Die Betriebe haben einen Kfz-Bestand von 500 Pkw und 240 Lkw. Es werden täglich 3.250 Lieferfahrten durchgeführt (davon 2.000 in der Altstadt). Die Summe der täglichen Kunden in den Betrieben beträgt 45.000 (Altstadt 32.000). 1.000 Beschäftigte kommen täglich mit einem Pkw zur Arbeit.

(6) Während die Betriebe in der Altstadt vielfach überörtlich orientiert sind (30 % der Kundschaft kommen aus dem Umland), sind die Betriebe in Neuwerk sehr stark auf die unmittelbare Umgebung ausgerichtet. 88 % der Betriebe haben dort überwiegend Stammkundschaft, 41 % versorgen fast ausschließlich die Nachbarschaft.

(7) Von den 4.490 Beschäftigten im Untersuchungsgebiet sind 86 % Arbeitnehmer. Die meisten Beschäftigten (1.750) arbeiten im Handel. Die weiblichen Beschäftigten haben einen Anteil von 47 %.
(Ende der Auszüge aus den Untersuchungsergebnissen.)

Ein beschränkter städtebaulicher Wettbewerb wurde als Vorlauf zur Erstellung eines »Städtebaulichen Rahmenplanes« für Altstadt und Neuwerk in den Jahren 1973/74 durchgeführt. Der erste »Städtebauliche Rahmenplan« der Stadt Rendsburg wurde an-

schließlich von der Planungsgruppe Holstein-Mitte (Wuttke) ausgearbeitet und von der Ratsversammlung am 06.10.1977 beschlossen.

Dieser Plan wurde aber, vor allem wegen seiner Eingriffe in die Blockstruktur zur Unterbringung des ruhenden Verkehrs, wieder verworfen. Maßnahmen wurden auf dieser Grundlage nicht durchgeführt. Neue Erkenntnisse und Bewertungen im Hinblick auf Wohnumfeldgestaltung, verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie Erhaltung historischer Stadtstrukturen führten bald zur Notwendigkeit einer Überarbeitung des Rahmenplanes. Der Auftrag für diese Fortschreibung erging 1981, und zwar an das Stadtbauatelier Prof. M. Trieb, Stuttgart. Der Beschluss der Planfortschreibung erfolgte am 20.12.1984, eine Änderung im Bereich „Umfeld Proviandhaus“ wurde von der Ratsversammlung am 18.10.2001 beschlossen.

Die Ausdehnung des Rahmenplangebietes von 1977 war mit gut 60 Hektar in etwa identisch mit dem Untersuchungsgebiet zur Vorbereitung des förmlichen Sanierungsverfahrens. Die Ausdehnung des Rahmenplangebietes von 1984 war mit ca. 100 Hektar deutlich erweitert worden, und zwar im wesentlichen um das Gebiet südlich von Neuwerk bis zum Kanal und um das erhaltenswerte kleine Wohngebiet „Ildstedtstraße“ östlich des Bahnhofs.

Bei den »Vorbereitenden Untersuchungen« wie bei der »Städtebaulichen Rahmenplanung« stand das Ziel im Mittelpunkt, vorrangig diejenigen städtebaulichen Probleme zu beheben, die durch die bereits weit fortgeschrittenen Substanzschwächen und ihre Folgewirkungen im historischen Stadtgefüge des Wohn- und Mischgebietes Neuwerk entstanden waren. Alle Überlegungen, Planungen und Maßnahmen einer Stadterneuerung richteten sich von Anfang an auf die Einbettung eines aufgewerteten innerstädtischen Wohnquartiers und historischen Stadtdenkmals Neuwerk in die Gesamtentwicklung der Rendsburger Innenstadt.

Auch entsprechend den Vorgaben der Landesplanung waren zu erhalten und auszubauen:

- die Wohnfunktion mit einem vielfältigen Wohnungsangebot und allen Wohnfolgeeinrichtungen innerhalb des gegebenen und mangels wesentlicher Flächenreserven nicht weiter ausdehnbaren Siedlungsbereiches, deshalb von besonderer Bedeutung die Aufwertung der bestehenden innerstädtischen Wohnquartiere wie Neuwerk
- Altstadt mit Schleuskuhle und Stadtteil Neuwerk hinsichtlich Grundriss und geschlossener Bebauung in der überlieferten, die Stadtteile in unterschiedlicher Weise prägenden Maßstäblichkeit; die Geschlossenheit der Altstadtränder insbesondere im Neuwerk und die Grün- und Wasserbereiche mit Resten der Befestigung, die noch den Inselcharakter der eigentlichen Altstadt andeuten. Beherrschende Rolle von Altstadt- und Neuwerkkirche
- die Verbesserung der durch die Wasserflächen und schützenswerten historischen Baustrukturen besonders schwierigen Verkehrsverhältnisse im gesamten Innenstadtbereich, sowohl hinsichtlich der übergeordneten Verkehrsströme als auch der Erschließung, Anlieferung und Parkierungseinrichtungen in Verbindung mit weitgehender Verkehrsberuhigung im Geschäftszentrum der Altstadt wie im direkt benachbarten Wohn- und Mischgebiet Neuwerk.

Dass die »Städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen« auch von hoher denkmalpflegerischer Bedeutung waren, zeigt die Tatsache, dass im Plangebiet des »Städtebaulichen Rahmenplanes« allein für die engere Innenstadt auch die überwiegende Zahl der Kulturdenkmale und der städtebaulich bzw. denkmalpflegerisch erhaltenswerten Gebäude lag (die folgenden Zahlen sind angepasst an den Stand des Jahres 2007):

- rund 100 »Kulturdenkmale von besonderer Bedeutung« (D/ED = Denkmalschutz)
- rund 285 sog. einfache »Kulturdenkmale« (K)
- zahlreiche »Erhaltenswerte Gebäude« (E), d.h. im

Sinne des Baugesetzbuches städtebaulich und/oder denkmalpflegerisch wertvolle Gebäude.

c) Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm

Die oben umrissenen problematischen städtebaulichen Gegebenheiten in der Rendsburger Innenstadt im Allgemeinen und im Stadtteil Neuwerk im Besonderen mussten, wie erläutert, auch im landesplanerischen Interesse verbessert werden. Schon 1970 war die Stadt bei den zuständigen Stellen der Landesregierung vorstellig geworden, um eine Anerkennung als »Studie und Modellvorhaben« des Bundes mit entsprechender finanzieller Förderung von ersten Sanierungsschritten zum Bau von innenstadtnahen Ersatzwohnungen im Gebiet Gerhardstraße für Umsetzungsmieter aus Neuwerk zu erreichen.

Nach gründlicher Abstimmung zwischen Stadt Rendsburg, Kreis Rendsburg-Eckernförde, Landesamt für Denkmalpflege und den zuständigen Stellen der Landesregierung Schleswig-Holstein erfolgte dann auch 1970 die erstrebte Anerkennung mit erster Förderung als »Studie und Modellvorhaben«. Umgehend folgte außerdem die Aufnahme von Rendsburg bereits in das erste Städtebauförderungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein im Jahre 1971.

Die Förderung der »Städtebaulichen Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“ (einschließlich der verschiedenen Ergänzungsgebiete) dauerte dem großen Umfang der hier anstehenden Maßnahmen entsprechend bis zu einer abschließenden Bewilligung im Programmjahr 2001, mit deren Mitteln zahlreiche wichtige Einzelmaßnahmen bis zur Schlussabrechnung 2008 ermöglicht wurden.

Förderungsschwerpunkte waren entsprechend den Problemen im historischen Stadtteil Neuwerk als innerstädtischem Wohn-/Mischgebiet mit schweren Mängeln, vor allem der Bausubstanz und der Sozialstruktur:

- Ersatzwohnungsbau für Umsetzungsmieter
- Erneuerung und Erhaltung des historischen Stadtgefüges mit kleinteiliger Modernisierung, Blockentkernung und fußgängerfreundliche Straßenraumgestaltung
- Verlagerung störender gewerblicher Nutzungen
- Verkehrsneuordnung mit weitgehender Verkehrsberuhigung

Der Aufgabenkatalog im Neuwerk entsprach später auch den ab Anfang der 1990er Jahre vorgegebenen neuen Förderungsschwerpunkten:

- Bedarfsgerechtes Wohnungsangebot
- Gemeinbedarf und Bürgerbegegnung
- Flächenhafte Verkehrsberuhigung
- Gewerbliche Gemengelagen
- Umweltschutz, Siedlungsökologie, Energieeinsparung

Die ab Programmjahr 1994 nochmals aktualisierten Förderungsschwerpunkte erlaubten dann sogar die Fortsetzung der Neuwerkförderung trotz des durch den Bund äußerst stark verringerten Programmvolumens; die neuen Schwerpunkte, von denen die ersten beiden voll und ganz auf Neuwerk zutrafen, lauteten:

- Beschleunigung und Entwicklung des Wohnungsbaus einschließlich Baulandbeschaffung und Verbesserung der sozialen Infrastruktur
- Beseitigung gewerblicher Funktions- und Struktur-schwächen
- Ausgleich negativer Konversionsfolgen einschließlich Konversionsflächenentwicklung

Die zunächst den förmlich festgelegten einzelnen Sanierungsgebieten entsprechenden einzelnen Fördergebiete wurden im Juli 1982 zu einem Fördergebiet „Neuwerk-Kronwerk“ zusammengelegt und dieses ab Juli 1987 als »Städtebauliche Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“ weitergeführt, jeweils nach Abstimmung mit dem für die Städtebauförderung zuständigen Landesministerium.

**d) Sanierungssatzungen (§ 142 BauGB),
Verfahrenswahl**

Sanierungsgebiet I „Gerhardstraße“

Die förmliche Festlegung (»Umfassendes Sanierungsverfahren«) des Sanierungsgebietes I „Gerhardstraße“ mit einer Fläche von 4,15 Hektar erfolgte durch Beschlüsse der Ratsversammlung vom 22.03.1973/10.02.1977.

Rechtskraft hatte die Satzung seit 19.08.1976.

Sanierungsziel: Verlagerung des Betriebes einer Holzhandlung nach Brandschaden, da einziger möglicher Standort für Neubau innenstadtnaher Wohnungen als Ersatz für wegfallende Wohnungen bei Sanierung des Stadtteils Neuwerk. Es entstanden 1978 bis 1984 ca. 170 WE, davon ca. 100 WE als geförderte Sozialwohnungen, außerdem weitgehende Erhaltung der Randbebauung durch Modernisierungsmaßnahmen (37 WE) mit Baulückenschließung, Teilausbau Eckernförder Str./Gerhardstraße. Die Aufhebung des Sanierungsgebietes I erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung am 26.05.1994. Rechtskraft erlangte die Aufhebungssatzung am 24.11.1994.

Sanierungsgebiet II „Eisenbahnstraße“

Die förmliche Festlegung (»Umfassendes Sanierungsverfahren«) des Sanierungsgebietes II „Eisenbahnstraße“ mit einer Fläche von ca. 0,8 Hektar erfolgte durch Beschlüsse der Ratsversammlung vom 19.12.1974/18.12.1975. Rechtskraft hatte die Satzung seit 09.04.1976.

Sanierungsziel: Schaffung eines neuen östlichen „Zugangstors“ zum Geschäftszentrum vom geplanten Tangenzug aus, insbesondere durch den Bau eines Parkhauses für 340 Pkw zur Entlastung der Altstadt, außerdem Gebäudemodernisierung Nienstadtstr. 11/12 (U/M) mit Privatfinanzierung.

Die Aufhebung des Sanierungsgebietes II erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom 17.04.1980.

Die Aufhebung der Satzung erlangte Rechtskraft am 08.07.1980.

Sanierungsgebiet III

„Materialhofstraße / Obereiderstraße“

Die förmliche Festlegung (»Umfassendes Sanierungsverfahren«) des Sanierungsgebietes III „Materialhofstraße/Obereiderstraße“ mit einer Fläche von ca. 5,3 Hektar erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom 18.12.1975.

Sanierungsziel: Erhaltung des Stadtdenkmal Neuwerk durch Gebäudemodernisierung und Baulückenschließung mit Blockentkernung und verkehrsberuhigender Umgestaltung der Straßen und Plätze. Eine Teilaufhebung des Sanierungsgebietes III erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom 21.03.2002, die Aufhebung des restlichen Sanierungsgebietes III erlangte Rechtskraft am 24.04.2007.

Sanierungsgebiet III

„Materialhofstraße/Obereiderstraße“ / Teilgebiet
„Am Bahnhof“

Die förmliche Festlegung (»Umfassendes Sanierungsverfahren«) des Teilgebietes „Am Bahnhof“ mit einer Fläche von ca. 2,25 Hektar erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom 18.12.1980.

Sanierungsziel: Betriebsverlagerungen der Firmen Möbel Bergemann und Fischmeyer, Schaffung von Parkplätzen, u.a. eines Parkdecks für 156 Pkw.

Die Aufhebung des Teilgebietes „Am Bahnhof“ erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom 12.06.1996. Rechtskraft hatte die Aufhebungssatzung seit 25.05.1998.

Sanierungsgebiet IV

„Prinzessinstraße/Kronprinzenstraße“

Die förmliche Festlegung (»Umfassendes Sanierungsverfahren«) des Sanierungsgebietes IV „Prinzessinstraße/Kronprinzenstraße“ mit einer Fläche von ca. 2,64 Hektar erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom 13.12.1979. Rechtskraft hatte die Satzung seit 25.04.1980.

Sanierungsziel: Erhaltung des Stadtdenkmals Neuwerk durch Gebäudemodernisierung und

Baulückenschließung mit Blockentkernung und verkehrsberuhigender Umgestaltung der Straßen und Plätze.

Die Teilaufhebung des Sanierungsgebietes IV (mit Ausnahme von fünf Grundstücken) erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom 24.06.2004. Rechtskraft erlangte die Aufhebungsatzung am 14.07.2004. Mit der abschließenden Aufhebung für die noch verbliebenen Grundstücke mit laufenden oder geplanten Maßnahmen ist Ende 2008 zu rechnen.

Sanierungsgebiet V „Neuwerk“

Die förmliche Festlegung (»Umfassendes Sanierungsverfahren«) des Sanierungsgebietes V „Neuwerk“ (gesamtes noch nicht festgelegtes Gebiet) mit einer Fläche von ca. 21,97 Hektar erfolgte durch Beschluss der Ratsversammlung vom 26.09.1985. Rechtskraft erlangte die Festlegung am 11.02.1986. Sanierungsziel: Erhaltung des Stadtdenkmals Neuwerk durch Gebäudemodernisierung und Baulückenschließung mit Blockentkernung und verkehrsberuhigender Umgestaltung der Straßen und Plätze.

Teilaufhebungen des Sanierungsgebietes V erfolgten durch Beschlüsse der Ratsversammlung vom 12.06.1997, vom 15.12.2005, vom 06.07.2006, vom 22.03.2007, vom 04.10.2007 (mit Rechtskraft seit 24.10.2007). Mit der abschließenden Aufhebung für einzelne noch verbliebene Grundstücke mit laufenden oder geplanten Maßnahmen ist Ende 2008 zu rechnen.

In allen förmlich festzulegenden Sanierungsgebieten musste aufgrund der festgestellten Missstände und Mängel sowie der daraus abgeleiteten konkreten Erneuerungsmaßnahmen auch mit der Notwendigkeit bodenordnungsmäßiger Eingriffe gerechnet werden (Erwerb/Grundstücksneuordnung/Privatisierung). Dadurch wiederum war eine Beeinflussung der Bodenwerte durch die Sanierungsmaßnahmen zu erwarten. Deshalb musste die Stadt Rendsburg durchweg das »Umfassende Sanierungsverfahren« wählen.

e) Bauleitplanung (F-Plan, B-Plan)

Im Flächennutzungsplan der Stadt Rendsburg von 1966/67 waren bereits die historischen Innenstadtbereiche (Altstadt und Neuwerk) als Sanierungsgebiete dargestellt.

Rechtskräftig aufgestellte Bebauungspläne sind: B-Plan Nr. 16 „Gerhardstraße“, in Kraft getreten 1982, und B-Plan Nr. 78 „Neuwerk“, abschließend bearbeitet 2003, in Kraft getreten 2004.

Bisher wurde innerhalb der förmlich festgelegten Sanierungsgebiete kein weiterer der möglicherweise infrage kommenden Bebauungspläne ins Aufstellungsverfahren gebracht. Es gilt jedoch weiterhin, dass die Aufstellung von Bebauungsplänen bei Bedarf und insbesondere zur Durchsetzung bzw. zur Sicherung von Sanierungszielen vorgesehen ist.

f) Gestaltungssatzung (§ 82 LBO)

Zum Schutze und zur künftigen Gestaltung des Stadtbildes der historischen Innenstadt (Altstadt und Neuwerk) wurde parallel zur Fortschreibung des »Städtebaulichen Rahmenplanes« eine »Gestaltungssatzung« auf der Grundlage der Stadtgestaltplanung des Stadtbauatelier Prof. Dr.-Ing. M. Trieb, Stuttgart, ausgearbeitet.

Der Entwurf der Gestaltungssatzung ist vom Stadtbauatelier Stuttgart in enger Zusammenarbeit mit dem Stadtbauamt ausgearbeitet worden und nach Beschluss durch die Ratsversammlung am 21.05.1981 noch im selben Jahr in Kraft getreten.

Diese Gestaltungssatzung umfasste den gesamten historischen Bereich der Innenstadt, also die Teilbereiche „Altstadt“, „Neuwerk“, „Barocke Erweiterung“, „Am Holstentor“ und war eine inhaltlich gleichgerichtete Ergänzung der städtebaulichen Rahmenplanung.

Später sind mehrere Fortschreibungen erfolgt, zuletzt im Jahre 2007. Die Nachfolgesatzungen beziehen auch den Teilbereich „Gelenkzone“ mit ein.

g) Erhaltungssatzung (§ 172 BauGB)

Eine Satzung gemäß § 172 Absatz 1 Satz 1 Nr. 1 und 2 Baugesetzbuch zur „Erhaltung der städtebaulichen Eigenart der historischen Innenstadt (Neuwerk) aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt“ wurde durch die Ratsversammlung am 20.12.2001 beschlossen. Der Entwurf war von der Stadt ausgearbeitet worden.

Diese »Erhaltungssatzung« wurde rechtsverbindlich am 03.01.2002. Die vorangegangene Erhaltungssatzung „Neuwerk“ in der Bekanntmachung vom 16.10.1996 trat gleichzeitig außer Kraft. Der Geltungsbereich ist identisch mit dem Sanierungsgebiet „Neuwerk“ (ohne Teilgebiet „Am Bahnhof“).

h) Sanierungsdurchführung und Abschluss

Bereits im Jahre 1970 erreichte die Stadt Rendsburg die Anerkennung und Förderung des Ersatzwohnungsbaues im geplanten Sanierungsgebiet Gerhardstraße als Studien und Modellvorhaben des Bundes. Mit der direkt anschließenden Aufnahme der Stadt Rendsburg in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Schleswig-Holstein schon ab Programmjahr 1971 hat die Stadt ihre Planungen und Maßnahmevorbereitungen auch für Neuwerk intensiviert.

Das übergeordnete Planungskonzept ging, wie oben erwähnt, aus einem beschränkten städtebaulichen Wettbewerbsverfahren (1973/74) hervor und mündete im Beschluss des ersten Rahmenplanes durch die Ratsversammlung im Jahre 1977. Er steckte mit Darstellung der notwendigen Maßnahmen und ihrer Rangfolge den Entwicklungsrahmen sowohl strukturell wie auch gestalterisch für den Innenstadtbereich der Stadt Rendsburg (Gebiete Altstadt und Neuwerk) ab.

Als Fortschreibung und Vertiefung diente dann der »Städtebauliche Rahmenplan« von 1984, erarbeitet vom Stadtbauatelier Prof. Trieb, Stuttgart. Auf dieser Grundlage und zur weiteren Konkretisierung des Sanierungskonzeptes entstanden ergänzende Bereichs- und Gestaltungspläne ne-

ben zwei Bebauungsplänen, die zusammen den Durchführungsmaßnahmen in den einzelnen der folgenden aufgelisteten Teilgebiete und räumlichen Schwerpunkte der Sanierung zugrunde lagen:

- Sanierungsgebiet I „Gerhardstraße“
- Sanierungsgebiet II „Eisenbahnstraße“
- Sanierungsgebiet III „Materialhofstraße/Ober-eiderstraße“ mit Teilgebiet „Am Bahnhof“
- Sanierungsgebiet IV „Prinzessinstraße/Kron-prinzenstraße“
- Sanierungsgebiet V „Neuwerk“ mit Teilgebiet „Paradeplatz“

Der notwendige Vorlauf des Ersatzwohnungsbaus im Gebiet Gerhardstraße für Mieter aus dem zu sanierenden Stadtteil Neuwerk ab ca. 1970 gelang als Einstieg sehr zügig.

Es gestaltete sich naturgemäß zunächst schwieriger, nach Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm einen baldigen Beginn von Ordnungs- und Baumaßnahmen auch im Neuwerk zu erreichen, das als Mischgebiet mit hoher Wohndichte und zugleich hoher historisch-stadtgestalterischer Bedeutung durch Gebäudemodernisierung, Blockentkernung, Baulückenschließung und Straßenraumgestaltung zu erhalten und aufzuwerten war.

Ab ca. 1980 gelang aber auch hier ein paralleler und sich gegenseitig stützender Ablauf in der Durchführung dieser kleinteiligen Sanierung an über 200 Privatgrundstücken mit gleichzeitigen Großmaßnahmen wie die Umgestaltung Paradeplatz, Freilegung und Nutzbarmachung Provianthaus, Wiederherstellung Hohes und Niederes Arsenal als Kulturzentrum, und zwar mit eigenständigen Finanzierungskonzepten, die Förderung der kleinteiligen Maßnahmen nicht beeinträchtigten.

Aufgrund dieser eigenständigen Finanzierungskonzepte der Großmaßnahmen einerseits und des vorrangig wohnungsbaubezogenen Schwerpunktes der kleinteiligen Maßnahmen im historischen Stadtteil Neuwerk andererseits konnte die Stadt Rendsburg sogar den Einbruch der Städtebauförderung

3.1.2 Missstände und Mängel, Städtebauliche Planung

Anfang der 1990er Jahre unter größter finanzieller Anstrengung und mit Hilfe aller Beteiligten soweit überwinden, dass sie die Sanierung des Neuwerks ohne Unterbrechung fortsetzen und schließlich mit einer Abschlussförderung im Programm 2001 zu einem zwar nicht optimalen, aber doch befriedigenden Abschluss bringen konnte.

a) Missstände und Mängel (§ 136 BauGB)

Der historische Stadtteil Neuwerk als der Altstadt und heutigem Geschäftszentrum Rendsburgs direkt benachbartes Wohn- und Mischgebiet wies weitreichende substanzielle, strukturelle, funktionale und stadtgestalterische Missstände und Mängel auf. Hinzu kamen dadurch verursachte soziale Probleme einer einseitigen und ungesunden Bewohnerstruktur.

Bedingt durch den Festungsstatus konnte sich Rendsburg nur nach innen entwickeln. Das bedeutet, dass alle Funktionen, die insbesondere im Zusammenhang mit der Entwicklung des Handels und der Versorgung der Garnison erforderlich wurden, nur auf den Freiflächen innerhalb der Festungsanlage untergebracht werden konnten. Bis zur Schleifung der Festung war eine Entwicklung außerhalb der Wallanlagen nicht möglich. Ab Mitte des 19. Jahrhunderts begann eine stürmische Bauentwicklung außerhalb der Wallanlagen. Teilweise wurden nicht mehr benötigte Flächen innerhalb der Festung umgenutzt, zum größten Teil jedoch nur zweitrangig genutzt. Die erforderlichen Freiflächen sind nicht geschaffen worden.

Insbesondere der Stadtteil Neuwerk hat sich nach Ende des 2. Weltkrieges sehr schlecht entwickelt. Bedingt durch den wirtschaftlichen Aufschwung wurden im Außenbereich der Stadt Rendsburg und den Nachbargemeinden immer mehr Wohngebiete, insbesondere Einfamilienhausgebiete ausgewiesen. In diese neuen Gebiete zogen die Besserverdienenden (sog. B-Gruppe: Besserverdienende, Berufstätige). Zurückgeblieben ist die sog. A-Gruppe (Arbeitslose, Ausländer, Asylbewerber, alte Mitbürger usw.). Die Folge von dieser Nutzungsänderung bzw. dem Wegzug der Besserverdienenden war, dass die Mieten drastisch sanken und eine rentierliche Bewirtschaftung mit den erforderlichen Erträgen für Bauunterhaltung und Umnutzung nicht mehr möglich war. Dazu kam, dass das Umfeld nicht mieterfreundlich gestaltet wurde.

Die drastische Änderung im Gewerbe-, Handwerks- und Handelsbereich hatte zur Folge, dass die bis zum 2. Weltkrieg noch mehr oder weniger wirtschaftlich zu nutzenden Flächen in den Blöcken weiter aufgegeben wurden und nicht nutzbare bzw. nur zweitrangig nutzbare Flächen übrig blieben. Die gesamte Situation verschlechterte sich Anfang der 70er Jahre dramatisch.

Die weiter oben dargestellten Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen zeigten das im einzelnen auf. Danach waren also folgende Missstandskomplexe festzustellen:

- Eine aus der Bewertung des konstruktiven Zustandes der Gebäude und der Wohnungen abgeleitete Gesamtbeurteilung der Wohngebäude bestätigte die hochgradige Sanierungsbedürftigkeit des Untersuchungsgebietes: 49 % aller Wohngebäude waren dringend erneuerungsbedürftig. Die sehr hohe Mobilität und Fluktuation der Mieter, die besonders in Neuwerk anzutreffen war, standen offensichtlich in engem Zusammenhang mit der geringen Wohnqualität.
- Die Erwerbsquote der Bewohner im Untersuchungsgebiet (Anteil der Erwerbspersonen an der Gesamtbevölkerung) war mit 40 % für ein Innenstadtgebiet, das von vielen Einpersonenhaushalten und hohen Selbstständigenanteilen geprägt ist, sehr gering, 34 % der Haushalte hatten gar keine, 42 % nur eine Person als Einkommensbezieher. Insgesamt konnte daraus auf ein geringes Einkommensniveau der Haushalte im Untersuchungsgebiet geschlossen werden.
- Die durchschnittliche Betriebsgröße betrug 9 Arbeitskräfte je Betrieb. Klein- und Kleinstbetriebe herrschten vor; dies wurde auch durch die Umsatzgrößenstruktur bestätigt. Nur 30 % aller Betriebe erzielten einen durchschnittlichen Jahresumsatz über 250.000 DM (127.823 EUR).
- Die hohe Verkehrsbelastung der Innenstadt wurde aus folgenden Zahlen deutlich: Die Betriebe hatten einen Kfz-Bestand von 500 Pkw und 240 Lkw. Es wurden täglich 3.250 Lieferfahrten

durchgeführt (davon 2.000 in der Altstadt). Die Summe der täglichen Kunden in den Betrieben betrug 45.000 (Altstadt 32.000). 1.000 Beschäftigte kamen täglich mit einem Pkw zur Arbeit.

b) Ziele und Zwecke der Sanierung (§ 140 BauGB)

Vorrangige Zielsetzung war die erhaltende Erneuerung, Stärkung und Weiterentwicklung des historischen Neuwerks als innerstädtisches Wohnquartier in enger Verbindung zentraler Einrichtungen des Mittelzentrums.

In beiden Stufen der Rahmenplanung wurde das Gewicht der Stadtsanierung in Rendsburg „Neuwerk“, einem Gebiet mit insgesamt mehr als 200 Privatgrundstücken, auf die folgenden Maßnahme-schwerpunkte gelegt:

- Beseitigung von sehr schweren baulichen Mängeln und insgesamt eine Verbesserung der Wohnverhältnisse durch kleinteilige Gebäudemodernisierung verbunden mit Blockentkernung und Auslagerung störender Betriebe, dadurch zugleich Wiederherstellung einer gesunden Sozialstruktur
- Verkehrsneuordnung und Verkehrsberuhigung, Straßenraumgestaltung, Stellplatzanlagen für die Bewohner, geordneter Parkraum für Besucher und Kunden
- Erhaltung des in der Festungszeit geprägten Stadtbild-Ensembles von besonderer geschichtlicher und städtebaulicher Bedeutung

c) Städtebauliche Planung (§ 140 BauGB)

Wie oben bereits erwähnt, wurde ein beschränkter städtebaulicher Wettbewerb zur Erstellung eines »Städtebaulichen Rahmenplanes« für die Teilgebiete „Altstadt“ und „Neuwerk“ in den Jahren 1973/74 durchgeführt. Der 1. Preis ging an das Büro Planungsgruppe Holstein-Mitte, Neumünster (Wuttke). Der anschließend daraus weiterentwickelte »Städtebauliche Rahmenplan« der Stadt Rendsburg, ausgearbeitet von der Planungsgruppe Holstein-Mitte,

wurde von der Ratsversammlung am 06.10.1977 beschlossen. Der Plan bestand aus den Einzelplänen Verkehr, Nutzung, Freiflächen, Maßnahmen, Planungsgebiete.

Der Erläuterungsbericht beginnt mit der Beschreibung der Grundlagen und des übergeordneten Planungskonzeptes (auszugsweise):

„Die Erarbeitung des Rahmenplanes erfolgte auf der Grundlage der Wettbewerbsarbeit der Planungsgruppe Holstein Mitte, Neumünster, aus dem im Jahr 1974 von der Stadt Rendsburg durchgeführten beschränkten Wettbewerb für eine städtebauliche Rahmenplanung und Empfehlungen des Preisgerichts ...

Anregungen aus den anderen am Wettbewerbsverfahren beteiligten Arbeiten ... sind eingearbeitet bzw. in die Überlegungen einbezogen worden. Weitere Grundlagen für die Aufstellung des Rahmenplanes waren:

- Flächennutzungsplan der Stadt Rendsburg,
- Hauptergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 4 StBauFG (SEG),
- Generalverkehrsplan der Stadt Rendsburg,
- Denkmalflegerische Zielplanung,
- Zeichnerische und fotografische Bestandsaufnahme (WKA).

Alle Grundlagen in der zum Zeitpunkt der Bearbeitung geltenden Fassung. Zusätzlich sind naturgemäß Beschlüsse bzw. Anregungen des Auftraggebers und der Träger öffentlicher Belange (TÖB) während der Bearbeitungszeit in den Rahmenplan eingeflossen ...

Übergeordnetes Planungskonzept ist die Erhaltung eines funktionsfähigen Stadtkerns unter Wahrung des historischen Stadtbildes. Die Altstadt als der älteste Ortsteil ist überwiegend Geschäfts- und Versorgungszentrum. Dennoch ist auch hier die Wohnfunktion zu erhalten und zu fördern. Der Ortsteil Neuwerk mit seiner charakteristischen Quartierteilung bietet sich für die Wohn- und Mischnutzung an. Kerngebiet ist nur am zentralen Paradeplatz und der Königstraße vorgesehen. Die Strukturschwäche

der vorhandenen Wohn- und Mischnutzung macht gezielte Sanierungsmaßnahmen in diesem Bereich besonders vordringlich. Die beide Ortsteile verbindende „Gelenkzone“ erscheint geeignet, das Strukturgefälle zwischen Altstadt und Neuwerk zu mildern und auszugleichen. Hierzu müssen im Bereich der Materialhofstraße neue Aktivitäten entwickelt werden, die in das angrenzende Neuwerk ausstrahlen.“

(Soweit der Erläuterungsbericht zum »Städtebaulichen Rahmenplan« der Stadt Rendsburg von 1977).

Dieser Plan wurde aber bald verworfen. Er sollte noch den gesamten rechnerisch ermittelten ruhenden Verkehr im Stadtteil unterbringen. Zu diesem Zweck musste ein Teil der Blockkanten aufgebrochen und so umfangreiche Stellplatzanlagen untergebracht werden. Maßnahmen wurden auf dieser Grundlage nicht durchgeführt. Neue Erkenntnisse und Bewertungen im Hinblick auf Wohnumfeldgestaltung, verkehrsberuhigende Maßnahmen sowie Methoden der Erhaltung historischer Stadtstrukturen und geschichtlich bedeutsamer Gebäude führten zu einer Überarbeitung des Rahmenplanes.

Mit der weiteren Bearbeitung des Rahmenplanes wurde der Stuttgarter Stadtplaner M. Trieb beauftragt. Das präzierte Planungsziel war die Erhaltung des Stadtdenkmals Neuwerk mit seiner vollständigen Blockstruktur, und zwar durch Entkernung der Blockinnenflächen zugunsten von Freiflächen für besseres Wohnumfeld, Bewahrung einer Nutzungsmischung mit verschiedenen Angeboten des Wohnens und verträglichem Handel, Gewerbe und Kultureinrichtungen, neue Gestaltung der Straßen auf der Grundlage der historischen Befunde, jedoch unter Berücksichtigung des heutigen Fußgänger- und Fahrradverkehrs.

Es wurde auf diese Weise versucht, ein sowohl verträgliches als auch dauerhaftes Nutzungskonzept aufzustellen:

Verschiedene Wohnformen wie sozialer Mietwohnungsbau, freifinanzierter Wohnungsbau ohne Bindung für Besserverdienende (mit höheren Mie-

ten), Eigentumswohnungsbau als Geschosswohnungsbau wie auch als Einfamilienhausbau. Gewerbe: Kleingewerbe, Dienstleistung und Handel, während die sehr große Anzahl von Gastwirtschaften zu reduzieren sind und nur noch am Paradeplatz, im äußeren Bereich Herrenstraße, Baronstraße, Grafen- und Ritterstraße sowie in der Königstraße zulässig sind.

Dieser weiterentwickelte »Städtebauliche Rahmenplan« des Stadtbauateliers Prof. M. Trieb, Stuttgart, von 1984 ist folgerichtig vor allem auf die bestmögliche Erhaltung und zugleich künftige Entwicklungsfähigkeit des einzigartigen historischen Stadtdenkmals Neuwerk ausgerichtet worden.

Übergeordnete Ziele für die Erhaltung und Erneuerung des »Stadtdenkmals« Rendsburg „Neuwerk“ waren:

- Erhaltung und Stärkung des Neuwerks als Wohnstandort mit verschiedenen Wohnformen und als Standort für Kleingewerbe, Dienstleistung und Handel sowie kulturelle Funktionen
- Stärkung des direkt benachbarten Stadtzentrums durch ergänzende, überwiegend kulturelle Einrichtungen
- Verringerung bis Vermeidung jedes Durchgangsverkehrs
- Verkehrsberuhigung flächendeckend

Daraus ergaben sich die konkreten Planungsvorgaben. Folgerichtig bestand das Planungskonzept aus folgenden Maßnahmenkomplexen:

- Die für die gegebene Stadtgestalt mit ihrer Straßenrandbebauung und überwiegend kleinteiligen Parzellenstruktur notwendige Erhaltung einer begrenzten Nutzungsmischung und Verbesserung des Wohnumfeldes soll in Anlehnung an die Nutzungskategorie »Besonderes Wohngebiet« mit Gebäudemodernisierung und Baulückenschließung unterstützt werden. Beibehalten einer verträglichen Nutzungsmischung, aber schrittweise konsequente Aussiedlung aller störenden Gewerbebetriebe aus der historischen Altstadt so-

wohl zur Verkehrsentslastung als auch im Interesse eines guten Wohnumfeldes und zur Rettung direkt betroffenen wertvollen Gebäudebestandes.

- Bewahrung der typischen Stadtgestalt mit ihrer historischen Straßenrandbebauung und kleinteiliger Parzellenstruktur, deshalb Erhaltung und Erneuerung durch Instandsetzung und Modernisierung möglichst aller städtebaulich oder denkmalpflegerisch wertvollen Gebäude. Gegenüber Abbruch und Neubau sind Gebäudemodernisierungen zur Stabilisierung der Baustruktur und der erhaltenswerten begrenzten Funktionsmischung in der gesamten historischen Altstadt zu unterstützen und zu fördern, dabei sind auch die vielfach gestörten Erdgeschosszonen möglichst auf den ursprünglichen Maßstab zurückzuführen. Erforderliche Neubauten sollen möglichst maßstäblich in den alten Gebäudebestand eingefügt werden.
- Eine größtmögliche Verkehrsberuhigung erstens durch Herausnahme des Durchgangsverkehrs und zweitens durch verkehrsberuhigende und fußgängerfreundliche Umgestaltung der Erschließungs- bzw. Wohnstraßen sowie aller städtebaulich bedeutsamen Straßen- und Platzräume, dabei zugleich eine bestmögliche Ergänzung des vielfach reduzierten bzw. rückläufigen Großgrünbestandes. Im Zusammenhang mit der verkehrlichen Neuordnung wie auch unter dem Aspekt der Erhaltung des Stadtdenkmals Neuwerk kommt der Wiederherstellung des Straßenraumes eine ganz herausragende Bedeutung zu.

Die Straßengestaltung wurde auf der Grundlage der historischen Befunde, jedoch unter Berücksichtigung des heutigen Fußgänger- und Fahrradverkehrs gestaltet. Die historischen Materialien Granit- und Ziegelpflaster wurden wieder verwendet. Die erforderlichen Geh- und Fahrradwege wurden in der benötigten Breite angelegt.

3.1.3 Strukturmerkmale des Gebietes und ihre Veränderung

a) Gebietsgrößen (U-Gebiet, S-Gebiet)

Das Untersuchungsgebiet umfasste alle Teile der Innenstadt mit einer Fläche von insgesamt rund 60 Hektar. Das Gebiet des ersten »Städtebaulichen Rahmenplanes« von 1977 war in etwa identisch mit diesem »Untersuchungsgebiet«, der zweite »Städtebaulichen Rahmenplan« von 1984 hatte eine Ausdehnung von rund 100 Hektar. Die förmlich festgelegten Sanierungsgebiete umfassten insgesamt eine Fläche von rund 37 Hektar.

b) Grundstücke, Gebäude

Die insgesamt nur leicht verringerte Zahl der Grundstücke und der Gebäude entspricht dem über allem stehenden Ziel der Erhaltung von Baustruktur und Baubestand bei größtmöglicher funktionaler und nutzungsmäßiger Aufwertung, allerdings u.a. durch Blockentkernung und Beseitigung von Kleinstgrundstücken und unzumutbaren Wohnungszuschnitten.

c) Einwohner, Haushalte, Wohnungen

Die Einwohnerdichte in den Sanierungsgebieten hat sich stabilisiert entsprechend dem Niveau der Gesamtstadt. Die Zahl der Haushalte und die Zahl der Wohnungen hat sich im Bereich des Gebietes „Gerhardstraße“ erhöht, während sie in Neuwerk erwartungsgemäß auf ein normales Maß abgesunken ist.

d) Betriebe, Arbeitsplätze

Die Zahl der Firmen/Betriebe in den Sanierungsgebieten ist erwartungsgemäß und zum Teil auch entsprechend der Zielsetzung abgesunken. Trotz Umfeldverbesserung mussten zahlreiche Geschäfte aufgeben, was aber in erster Linie dem Wandel der Einkaufsgewohnheiten zuzuschreiben ist. Es ist vielfach Dienstleistung an die Stelle von Handwerk und Gewerbe getreten. Zur Zahl der Arbeitsplätze ist keine Angabe möglich.

3.1.4 Förderungsmittel, Programmbündelung und Maßnahmenfinanzierung der
 »Städtebaulichen Gesamtmaßnahme« „Neuwerk“ der Stadt Rendsburg,
 (vorläufige Übersicht vorbehaltlich Schlußabrechnung, Stand Januar 2008)

a) Förderungsmittel (Regelförderung 66 2/3 %, zeitweise 50 %)
Im Zeitraum der Programmjahre 1970 bis 2001 wurden der
Stadt einschließl. Eigenanteil für die Sanierungsmaßnahmen
bewilligungsmäßig zur Verfügung gestellt 36.581.914 EUR

davon waren

Studien und Modellvorhaben (1970/71).....	89.987	EUR
Städtebauförderungsmittel (alle Teilgebiete außer II und IV).....	23.139.427	EUR
Städtebauförderungsmittel (Sanierungsgebiet II Eisenbahnstraße).....	109.152	EUR
Städtebauförderungsmittel (Sanierungsgebiet IV Prinzessinstraße / Kronprinzenstraße - NHN).....	654.944	EUR
Konjunktursonderprogramm zur regionalen und lokalen Abstützung der Beschäftigung (Sanierungsgebiet II Eisenbahnstraße).....	1.310.441	EUR
Zukunftsinvestitionsprogramm	2.461.359	EUR
Strukturhilfemittel (Bund/Stadt)	4.930.786	EUR
Darlehensprogramm StBauFö 1993/95.....	3.885.818	EUR

b) Zusätzliche Einnahmen des Sanierungssondervermögens 14.799.586 EUR
 (gerundete Beträge, vorbehaltlich Abrechnung)

Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Ausgleichsbeträge (bereits erhoben und noch erwartet)	1.018.000	EUR
Zinsen aus Erbbaurechten	16.800	EUR
Zinsen aus Darlehen	448.350	EUR
Darlehensrückflüsse.....	429.000	EUR
Aufwendungs-, Modernisierungs- und öffentl. Baudarlehen	255.000	EUR
Ablösebeträge Stellplätze (nach LBO)	404.000	EUR
Grundstückserlöse	7.589.000	EUR
Miete, Pacht, Nutzungserträge	2.415.000	EUR
Zonenrandförderung	163.600	EUR
Zuwendungen des Kreises	43.100	EUR
Habenzinsen des Treuhandkontos	572.000	EUR
zusätzliche Eigenmittel der Stadt bei Städtebauförderung	160.000	EUR
Verschiedenes.....	1.285.736	EUR

Die Summe der Finanzierungsmittel a) und b)
des Sanierungssondervermögens beträgt insgesamt rund 51.381.500 EUR

**c) Verwendung der unter a) und b) aufgeführten Finanzierungsmittel,
nach Kostengruppen** (gerundete Beträge, vorbehaltlich Abrechnung)

Es wurden folgende Maßnahmen finanziert bzw. bezuschusst:

• Vorbereitende Untersuchungen, Öffentlichkeitsarbeit, Städtebauliche Planung	1.160.000	EUR
• 70 freihändige Grundstückserwerbe	10.115.000	EUR
• Umzüge von Bewohnern	114.500	EUR
• 130 Abbrüche / Beseitigung baulicher Anlagen	2.389.000	EUR
• 25 Baumaßnahmen Straßen, Wege, Plätze, Begrünung (z.T. Bauabschnitte)	10.872.000	EUR
• 7 Baumaßnahmen Park-/Stellplatzanlagen (ohne Paradeplatz, Wohnstraßen, Parkhaus)	1.073.000	EUR
• 80 Objekte mit Bewirtschaftungsverlusten	1.743.500	EUR
• 95 private vertragliche Gebäudemodernisierungen	10.151.000	EUR
• 24 Gebäudemodernisierungen im Sanierungsvermögen (ohne Prinzenstr. 4, Paradeplatz 3)	2.910.000	EUR
• 4 Fälle von Darlehen für private Baumaßnahmen (ohne Am Stadtsee 9)	772.500	EUR
• 1 Fall von zusätzl. Zuschuss bei der Verlagerung von Betrieben	51.000	EUR
• 9 Baumaßnahmen für Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (öffentliche und private Träger)	4.050.000	EUR
• Sonstige Kosten, Sanierungsträger, andere Beauftragte	4.413.000	EUR
• noch vorhandene Mittel	1.567.000	EUR

Kosten der Maßnahmen (einschl. noch vorhandener Mittel) insgesamt rund 51.381.500 EUR

d) Darlehensmittel (in vorstehenden Auflistungen bereits enthalten)

Mittel aus dem zinsgünstigen kommunalen Darlehensprogramm des Landes Schleswig-Holstein 1993–95 nahm die Stadt Rendsburg in Anspruch in Höhe von insgesamt **3.885.818 EUR**
(vorrangig zum Abschluss der Erschließungs- und Straßengestaltungsmaßnahmen in Neuwerk)

e) Finanzierungs- und Förderungsmittel anderer Fachbereiche (Bündelungseffekt)

Mittel anderer Fachbereiche ergänzten die Finanzierung verschiedenster begleitender Maßnahmen der eigentlichen »Städtebaulichen Gesamtmaßnahme« „Neuwerk“ in einem vielfältigen und nur schwer zu beziffernden Umfang. Es wurde auf jeden Fall ein sehr bedeutsamer Bündelungseffekt erreicht.

Genannt werden sollen aus einer großen Zahl sowohl von Sanierungsmaßnahmen mit Sonderförderungen als auch von verschiedensten sonstigen die städtebauliche Sanierung flankierenden Maßnahmen nur die folgenden Beispiele:

Kulturzentrum

Museen, Bürgersaal, kulturelle Vereine im Hohen Arsenal,
Volkshochschule im Niederen Arsenal

Gesamtbaukosten ca.	10.200.000	EUR
Eigenanteil der Stadt ca.	3.350.000	EUR
Mittel Kulturförderung (Kultusministerium) ca.	5.217.000	EUR
Denkmalpflegemittel (Land/Kreis) ca.	1.611.000	EUR

Jüdisches Museum und Dr.-Bamberger-Haus

Prinzessinstr. 7/8 und Münzstr. 8/9, Gesamtbaukosten ca.	570.000	EUR
Zusätzliche Eigenmittel der Stadt ca.	4.000	EUR
Städtebauförderungsmittel/Strukturhilfemittel ca.	400.000	EUR
Landesinvestitionsprogramm Zonenrandförderung ca.	164.000	EUR

Wohnungsbauförderung von annähernd 300 Sozialwohnungen

Sanierungsgebiet I „Gerhardstraße“:

ca. 170 Neubauwohnungen, davon ca. 100 WE als geförderte Sozialwohnungen

Modernisierungsmaßnahmen mit ca. 40 Sozialwohnungen

Sanierungsgebiete III bis V „Neuwerk“:

ca. 45 Neubaumaßnahmen mit überwiegender Wohnnutzung

ca. 200 Modernisierungsmaßnahmen mit überwiegender Wohnnutzung

davon zahlreiche Gebäude mit mindestens 150 WE als geförderte Sozialwohnungen

nicht förmlich festgelegtes Sanierungsgebiet „Idstedtstraße“:

ca. 75 Innenstadt nahe Wohnungen modernisiert, z.T. mit Wohnungsbauförderung

begleitender Ausbau der Verkehrstangenten, überwiegend mit GVFG-Finanzierung

unter anderem:

Ausbau Eckernförder Straße/Gerhardstraße (Sanierungsgebiet I „Gerhardstraße“)

Tangenten-Abschnitt Eisenbahnstraße (Sanierungsgebiet II „Eisenbahnstraße“)

Tangenten-Abschnitt Berliner Straße, Königstraße, Baronstraße, Herrenstraße (einschl. Begleitgrün und P/St)

3.1.5 Investitionsvolumen und Baukosten

Die Gesamtheit der teils abgerechneten, teils geschätzten Baukosten
(ohne Grundstückswerte, ohne Vorbereitungs- und Planungskosten)
belaufen sich insgesamt auf rund **100.000.000 EUR**

davon entfallen auf

a) Baukosten Tiefbaumaßnahmen

- 130 Fälle der Beseitigung baulicher Anlagen.....2.390.000 EUR
- 25 Baumaßnahmen Straßen, Wege, Plätze, Begrünung
(z.T. auch Bauabschnitte)10.118.300 EUR
- 12 Baumaßnahmen Parkplatz- u. Stellplatzanlagen,
Parkhaus/Parkdecks ca.4.250.000 EUR
(ohne Paradeplatz und ohne Parkstreifen Wohnstraßen)

b) Baukosten Hochbaumaßnahmen

- 115 private vertragliche Gebäudemodernisierungen, geschätzt..... 20.000.000 EUR
- 24 Modernisierungen im Sanierungsvermögen,
(ohne Prinzenstr. 4, Paradeplatz 3) geschätzt..... 6.500.000 EUR
- 10 Baumaßnahmen von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
(öffentliche und private Träger)..... 25.925.612 EUR
- 210 Ersatzwohnungen im Sanierungsgebiet I „Gerhardstraße“,
geschätzt 4.500.000 EUR
- 45 Neubauten in den Sanierungsgebieten III bis V „Neuwerk“,
mit überwiegender Wohnnutzung, geschätzt 5.500.000 EUR
- 85 private Baumaßnahmen der Modernisierung ohne
Städtebauförderung, zum Teil mit Mitteln des
Sozialen Wohnungsbaus, geschätzt..... 20.000.000 EUR

3.2 Städtebauliche Ergebnisse und Wirkungen im Sanierungsgebiet und in der Gesamtstadt

3.2.1 Städtebauliche Ergebnisse und Wirkungen im Sanierungsgebiet

a) Erschließung, Infrastruktur, Brachflächen

Die erreichte abschnittsweise Verbesserung der Verkehrs- und Erschließungsflächen verteilt sich auf den gesamten Sanierungsbereich der historischen Innenstadt und betrifft besonders die im Zusammenhang umgestalteten Straßen- und Platzräume.

In Zusammenhang mit Blockentkernung, Verlagerung störender Betriebe und der Schaffung von schwerpunktmäßigen Stellplatzanlagen und Parkplätzen sind deutliche Verbesserungen im Hinblick auf die Qualität der Stadträume und des Wohnumfeldes erzielt worden.

b) Umweltbelastungen, naturräumliche Qualitäten, stadttechnische Infrastruktur

Mit den zahlreichen verkehrsordnenden und verkehrsberuhigenden Um- und Ausbaumaßnahmen, aber auch mit der Auslagerung störender Gewerbes konnten die erheblichen Lärm- und Abgasbelastungen deutlich verringert werden gegenüber einer unbeeinflussten Entwicklung und Verkehrszunahme, die sonst zu erwarten gewesen wäre. Die naturräumlichen Qualitäten wurden durch zahlreiche verschiedene Begrünungsmaßnahmen im Bereich der Straßen- und Platzräume sowie durch Entkernung der verbauten Blockinnenflächen verbessert.

Die stadttechnische Infrastruktur konnte im Zuge der jeweils anfallenden Tiefbaumaßnahmen bereichsweise ebenfalls erneuert und verbessert werden.

c) Stadtbild, Gebietsattraktivität

Die Erhaltung und Erneuerung des historischen Rendsburger Neuwerks ist durch sehr zahlreiche Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen, Baulückenschließungen, Blockentkernungen sowie durch die in allen Abschnitten erreichte ortsbildgerechte, verkehrsberuhigende und wohnumfeldver-

bessernde Umgestaltung der Straßen und Plätze in einem überzeugenden Ausmaß gelungen.

Die Attraktivität der Rendsburger historischen Innenstadt ist dadurch in einem erfreulich hohen Ausmaß gesteigert worden. Es ist, nicht zuletzt gerade im Zusammenhang mit Gebäudemodernisierungen bei wichtigen Denkmälern, auch die bis dahin eher schwache Tourismusfunktion gestärkt und aufgewertet worden. Allerdings ist eine Belebung des Tourismus erst verhalten eingetreten.

d) Wohnen, Gewerbe

Durch die zahlreichen geförderten Instandsetzungs- und Modernisierungsmaßnahmen sowie die ebenfalls zahlreichen Maßnahmen in Privatinitiative ist der Wohnungsbestand wesentlich verbessert und vergrößert worden. Die Wohnfunktion ist stabilisiert und gestärkt worden.

Die Zahl der kleinen Firmen/Betriebe ist im Sanierungsbereich weiter zurückgegangen, bei gleichzeitiger Verlagerung vom gewerblichen zum kulturellen Dienstleistungssektor, der durch die verschiedenen kulturellen Einrichtungen im Gebiet zum zweiten Schwerpunkt neben dem Wohnen geworden ist.

3.2.2 Auswirkungen auf den Wohnungsmarkt in der Gesamtstadt

Der hohe Anteil gut instandgesetzter und zeitgemäß ausgestatteter Wohnungen in den Sanierungsgebieten hat auch den Wohnungsmarkt der Gesamtstadt qualitativ wie quantitativ angehoben.

3.2.3 Auswirkungen auf die Gewerbestruktur in der Gesamtstadt

Mit der Aufwertung und funktionalen Verbesserung der historischen Innenstadt sind auch die Lage- und Standortbedingungen für Handwerks-, Handels- und Dienstleistungseinrichtungen verbessert worden.

3.2.4 Bodenpreisentwicklung nach der Entlassung aus der Sanierung

Ein Ansteigen der Bodenpreise nach Aufhebung der Sanierungssatzungen ist nicht eingetreten.

3.2.5 Ausstrahlung der Sanierung auf die Umgebung des Sanierungsgebietes und auf die Gesamtstadt

Die Wirkung der vielfältigen Ordnungs- und Baumaßnahmen auf die Umgebung des Sanierungsgebietes und auf die Gesamtstadt ist in Rendsburg deutlich, weil die funktional wie gestalterisch wieder attraktiv gewordenen Sanierungsbereiche auf die anderen Stadtbereiche ausstrahlen.

3.3 Auswirkung der direkten und indirekten Förderung auf die private Investitionsbereitschaft

3.3.1 Bedeutung der Städtebauförderungsmittel für die privaten Investitionen

Die Städtebauförderungsmittel hatten in großem Umfange einen investiven Gesamteffekt. Sie bewirkten auch wichtige beschäftigungspolitische Anstoßeffekte. Ohne die verschiedenen öffentlichen Förderungsmittel wären auch viele der privaten Investitionen nicht getätigt worden. Die Förderungserwartung hat sich deshalb sicher nicht investitionshemmend, sondern vielmehr investitionsauslösend ausgewirkt. Das wird u.a. auch durch die zahlreichen privaten Baumaßnahmen ohne Förderung deutlich.

3.3.2 Bedeutung der steuerlichen Erleichterungen u.ä. für die privaten Investitionen

Die steuerlichen Erleichterungen erhöhten die Investitionsbereitschaft und Investitionsmöglichkeiten der privaten Bauherren.

Grundsteuerermäßigungen und sogenannte Bauherrenmodelle konnten wegen des kleinmaßstäblichen Charakters der Baumaßnahmen keine besondere Bedeutung haben.

3.3.3 Veränderung der privaten Investitionsbereitschaft im Laufe der Sanierungsdurchführung

Im Laufe der Sanierungsdurchführung hat sich eine deutliche Erhöhung der Investitionsbereitschaft gezeigt.

3.3.4 Die wesentlichen Gründe für die privaten Investitionen

Wesentlich für die privaten Investitionen waren:

- die mit dem Sanierungskonzept, dem »Städtebaulichen Rahmenplan« und den Bebauungsplänen gegebene Planungs- und Rechtssicherheit,
- Ordnungs- und Baumaßnahmen in wichtigen Bereichen mit deutlicher Signal- und Vorbildwirkung,
- die kommunale Beratung bei der Durchführung von Gebäudemodernisierung und sonstigen Baumaßnahmen,
- die kommunale Beratung bei der Finanzierung und Förderung,
- das Nachahmungsverhalten,
- die Förderungsmittel des Landes und des Bundes,
- die steuerlichen Vergünstigungen.

3.4 Abschluss der Sanierungsmaßnahme

3.4.1 Auswirkung der Reduzierung der Städtebauförderung-West seit 1993 auf den Umfang der Sanierungsdurchführung

a) Aufgegebene bzw. zurückgestellte Maßnahmen

Die drastische Reduzierung der Städtebauförderung-West seit 1993 schien zunächst auch die äußerst umfangreiche Sanierungsmaßnahme Rendsburg „Neuwerk“ hart zu treffen. Da aber bei den jährlichen Förderprogrammen ab 1994 der Förderungsschwerpunkt „Wohnungsbau“ voll und ganz auf die Probleme und Sanierungsziele für das Gebiet Neuwerk zutraf, ist es der Stadt unter Aufbietung aller Kräfte gelungen, eine Fortsetzung der Förderung bis einschließlich Programmjahr 2001 zu erreichen.

Obwohl seit Beginn der Sanierungsmaßnahmen insgesamt ein Investitions- und Bauvolumen von annähernd 100 Mio. EUR umgesetzt werden konnte und ein im ganzen sehr gutes Ausmaß der anstehenden Aufgaben erfolgreich erledigt wurde, ist es trotzdem nicht möglich gewesen, von der hier besonders großen Zahl notwendiger Sanierungsmaßnahmen restlos alle zu realisieren.

Nicht mehr in Angriff genommen oder weitergeführt werden konnten insbesondere die folgenden Maßnahmen:

- die als 3. Bauabschnitt geplante Umgestaltung des Paradeplatzes im Bereich Jungfernstieg/Probianthaus einschließlich der Nutzungsverlagerung und Beseitigung des letzten Gebäudekomplexes zwischen Jungfernstieg und Probianthaus
- weitere Gebäudemodernisierungen (rund 60) mit einer geschätzten Gesamtinvestition in Höhe von mindestens noch rund 10 bis 15 Mio. EUR

b) Erreichter Umfang der Sanierungsdurchführung

Der historische Stadtteil Neuwerk ist trotz direkter Nachbarschaft zur Innenstadt kein gewerblicher

Stadtkern, sondern ein innerstädtisches Wohn- und Mischgebiet mit ursprünglich hoher baulicher Verdichtung, schweren baulichen Mängeln, hoher Verkehrsbelastung und sowohl wirtschaftlicher als auch sozialer Schwäche.

Diese Missstände und Mängel in einem Areal mit annähernd 250 Grundstücken sind zu einem hohen Prozentsatz behoben worden durch die städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen, und zwar im Wesentlichen mit Gebäudemodernisierung und Baulückenschließung einschließlich Hofentkernung und verkehrsberuhigender Straßenumgestaltung.

Wegen der mangelnden Mitwirkungsmöglichkeit der meisten privaten Eigentümer musste die erschwerte Sanierungsdurchführung mittels Erwerb von Grundstücken, Durchführung der Modernisierung im Sanierungssondervermögen und anschließender Privatisierung gewählt werden.

Parallel dazu wurde mit mehreren Großmaßnahmen, die jedoch die Förderung der kleinteiligen Maßnahmen nicht beeinträchtigt haben, für eine weitere Aufwertung und Belebung des Stadtteils gesorgt: insbesondere Paradeplatz, Probianthaus, Hohes und Niederes Arsenal, jeweils mit eigenständigen Finanzierungskonzepten und Sonderförderungen, daneben besonders der Ersatzwohnungs-Neubau im Gebiet Gerhardstraße, der Rathausneubau und der Ausbau der innerstädtischen Verkehrstangenten.

3.4.2 Merkmale des förderungsmäßigen Abschlusses und künftig anstehende Sanierungsmaßnahmen

a) Veränderung der Förderungsperspektive

Angesichts der drohenden Programmkürzungen durch den Bund hatte das Innenministerium schon im Dezember 1991 im Rahmen der zur Programmsteuerung eingeführten „Förderungsperspektive“ des Landes für Rendsburg den mittelfristigen Förderungsrahmen auf nur knapp 4 Mio. DM (2,05 Mio. EUR) von Programmjahr 1992 bis 1994 begrenzen müssen.

Das Innenministerium hat dann im Jahre 1994 für die »Städtebauliche Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“ nicht, wie in zahlreichen Fällen anderer Städte und Gemeinden, einen baldigen Förderungsabschluss erwirken müssen, sondern es konnte eine dem reduzierten Förderungsvolumen angepasste Berücksichtigung auch in den Folgejahren in Aussicht stellen.

Dies war möglich wegen des uneingeschränkten Zutreffens der Ziele in Neuwerk auch auf die ab 1994 neu geltenden Förderungsschwerpunkte, vor allem bezüglich des Wohnungsbaues. Daneben wurde die Inanspruchnahme von Mitteln des die Städtebauförderung flankierenden „Kommunalen Darlehensprogramms 1993–95“ ermöglicht. Dies ist von der Stadt in großem Maße genutzt worden.

b) Grundstückserwerb, Grundstücksveräußerung, Ausgleichsbetragserhebung

Im Zuge der Sanierungsvorbereitung und -durchführung mussten viele Grundstücke bzw. Teilstücke von Grundstücken erworben werden. Die meisten privat nutzbaren Grundstücke konnten wieder privatisiert werden.

Die Sanierungsgebiete waren im sogenannten umfassenden Sanierungsverfahren festgelegt worden.

Die Ermittlungen, welche Einnahmen durch die Erhebung von Ausgleichsbeträgen erzielt werden

können, sind abgeschlossen. Die Erhebung der Ausgleichsbeträge ist zu einem großen Teil bereits erfolgt und wird voraussichtlich bis Ende 2008 abgeschlossen sein.

c) Aufhebung der Sanierungssatzung, Verwendungsnachweise, Abrechnung

Parallel zur Abrechnung der geförderten Einzelmaßnahmen sind die Sanierungssatzungen zunächst noch aufrecht erhalten worden, vor allem um die noch laufenden Baumaßnahmen abzusichern. Die Aufhebung erfolgte dann schrittweise nach Teilbereichen. Die weitgehende Aufhebung der Sanierungssatzungen ist inzwischen erfolgt, zuletzt mit Beschluss vom 04.10.2007 (Rechtskraft am 24.10.2007). Sie wird für wenige bisher noch ausgenommene Grundstücke mit laufenden oder geplanten Bauarbeiten voraussichtlich bis Ende 2008 abgeschlossen werden.

Die Schlussabrechnung für die »Städtebauliche Gesamtmaßnahme« Rendsburg „Neuwerk“ befindet sich in Vorbereitung. Sie wird der Investitionsbank nach Beendigung aller Maßnahmen zugeleitet. Dies wird im Laufe des Jahres 2008 möglich sein.

d) Zurückgestellte Sanierungsabschnitte, künftiger Sanierungsbedarf

Von der notwendigerweise langfristig angelegten Sanierungsdurchführung im Stadtteil Neuwerk konnten bis zum Förderungsende immerhin die wichtigsten Abschnitte realisiert werden. Einige zwangsläufig zurückgestellte, teils notwendige, teils wünschenswerte Ergänzungen schmälern zwar hier und dort das überzeugende Ergebnis. Der beherrschende und von Bewohnern wie Besuchern geschätzte Gesamteindruck des einst fast in Vergessenheit geratenen städtebaulichen Stadtdenkmals „Neuwerk“ ist heute durchweg sehr positiv.

3.4.3 Maßnahmen zur Sicherung der Sanierungsergebnisse

a) **Bebauungspläne**

Es war bisher nicht erforderlich, nach dem B-Plan Nr. 16 „Gerhardstraße“ und dem B-Plan Nr. 78 „Neuwerk“ im Bereich der Sanierungsgebiete weitere B-Pläne zur Durchführung bestimmter Baumaßnahmen bzw. zur Sicherung von Sanierungszielen aufzustellen.

b) **Gestaltungs-, Erhaltungssatzung**

Sowohl die »Erhaltungssatzung« als auch die »Gestaltungssatzung« sollen bestehen bleiben, um eine größtmögliche Stabilisierung des wertvollen Stadtgefüges und Baubestandes auch langfristig sichern zu helfen. Auch für die nach Abschluss der Städtebauförderung noch erforderlichen privaten Gebäudemodernisierungen sind diese Vorgaben wichtige Hilfsmittel, damit den künftigen Generationen das einmalige Stadtzentrum Neuwerk weitergegeben werden kann.

c) **Belegungsbindungen**

Eigentümer modernisierter oder neuer Wohnungen mussten sich bei Zusage von Städtebauförderungsmitteln verpflichten, im Falle einer Vermietung ggf. von der Stadt vorgeschlagene geeignete Mieter zu berücksichtigen.

d) **Bindungen in Grundstücksverträgen, in Modernisierungsverträgen**

Bei einer Förderungszusage mussten die Eigentümer sich verpflichten, innerhalb eines Zehnjahreszeitraumes bei Nutzungsänderung oder bei Veräußerung im Falle einer Verletzung der Sanierungsziele die Förderungsmittel ggf. bis zur vollen Höhe an die Gemeinde zurückzuzahlen.

e) **Sonstige privatrechtliche Bindungen**

keine

3.4.4 Folgerungen für eine künftige Sanierung aufgrund der gewonnenen Erfahrungen

a) **Fortschreibung der städtebaulichen Planung**

Der »Städtebauliche Rahmenplan« dient der Stadt Rendsburg weiterhin als Richtschnur der baulichen Entwicklung, er wird aber weiterentwickelt und auch ergänzt, wie es zum Beispiel im Zuge der Planung für das interkommunale Entwicklungsgebiet „Obereider Rendsburg/Büdelisdorf“ geschehen ist.

b) **Einschaltung von Sanierungsträgern, Planungsbüros, sonstigen Beauftragten**

Ohne die speziellen Kenntnisse und Erfahrungen der treuhänderischen Sanierungsträger und freien Planungsbüros hätte die Stadt Rendsburg die zeitlich konzentriert und hier besonders umfangreich und vielschichtig anfallende Sanierungstätigkeit sicher nicht so zügig und damit effektiv bewältigen können.

c) **Wahl des Sanierungsverfahrens**

Das umfassende Sanierungsverfahren hat sich als richtig und zweckmäßig für die bei der Maßnahme Rendsburg „Neuwerk“ zu lösenden Aufgaben erwiesen.

d) **Vorbereitung künftiger Sanierungsabschnitte**

Mit dem Abschluss der Sanierung in Neuwerk ist für Rendsburg nicht das Ende von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen gekommen. Alle künftigen Förderungsmöglichkeiten in weiteren Problemfeldern und demgemäß auch mit entsprechend veränderten Schwerpunkten versucht die Stadt Rendsburg nach den bisherigen guten Erfahrungen mit der Städtebauförderung zielstrebig wahrzunehmen. Als nächstes wird sich an die jetzt beendete Maßnahme „Neuwerk“ die Förderung des bereits vorbereiteten Sanierungsgebietes „Nördliche Altstadt“ anschließen.

Gegenwärtig laufen mehrere ähnliche Maßnahmengebiete, und zwar

- im Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt“ das Fördergebiet Rendsburg „Mastbrook“
- im Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ die Fördergebiete „Parksiedlung“, „Stadtpark“, „Nördliche Altstadt“ und „Konversion Eiderkaserne“
- im Städtebauförderungsprogramm kombiniert mit EU-Förderung das Fördergebiet „Obereider“, als Bestandteil des „Interkommunalen Entwicklungsgebietes Obereider“ der Städte Rendsburg und Büdelsdorf, für beide Städte die Entwicklung eines ergänzenden stadtnahen Gebietes für Gewerbe, Dienstleistung und Wohnen.

Zusammenstellung der wichtigsten Untersuchungen, Gutachten, Berichte, Planungen, Publikationen u.ä.

- »Flächennutzungsplan« 1966/67
- „Voruntersuchung zur Innenstadtsanierung Rendsburg“ (Zwischenbericht),
Sanierungs- und Entwicklungsgesellschaft SH, 1971
- „Rendsburg, Fotos des Baubestandes“ (Stadttaufnahme) Band II, Wohnungsbaukreditanstalt 1972
- „Rendsburg, Zeichnerische Bestandsaufnahme“, Wohnungsbaukreditanstalt 1973
- »Denkmalpflegerische Zielplanung«, Landesamt für Denkmalpflege, 1973
- „Beschränkter städtebaulicher Wettbewerb zur Erstellung eines Städtebaulichen Rahmenplanes“ 1973/74
- „Regionalplan für den Planungsraum III des Landes Schleswig-Holstein ... von 1975“
- „Stadtkernatlas Schleswig-Holstein“, S. 152–159, Landeskonservator Hartwig Beseler, 1976
- „Rahmenplan der Stadt Rendsburg“, Planungsgruppe Holstein-Mitte (Wuttke), 1977
- „Rendsburg Stadtgestaltplanung“, Stadtbauatelier Stuttgart, 1981
- „Rahmenplan der Stadt Rendsburg“ (Fortschreibung), Stadtbauatelier Stuttgart, 1984
- „Konkretisierung des Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet III, Materialhofstraße/Obereiderstraße“,
Stadtbauamt Rendsburg, 1986
- „Konkretisierung des Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet IV, Prinzessinstraße/Kronprinzenstraße“,
Neue Heimat Nord, 1985
- „Konkretisierung des Rahmenplanes für das Teilgebiet Paradeplatz“, Stadtbauamt Rendsburg, 1987
- „Rendsburg – Im Herzen Schleswig-Holsteins“ (Geschichte der Stadt), Stadt Rendsburg u.a., 1988
- „Konkretisierung des Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet Neuwerk“, Stadtbauamt Rendsburg, 1990
- „Paradeplatz Rendsburg“ (Umgestaltung des Paradeplatzes), Stadt Rendsburg, 1993
- „Arsenal Rendsburg“ (Sanierung und Umbau des Hohen und Niederen Arsens), Stadt Rendsburg, 1993
- „Neuwerk Rendsburg“ Sanierung des Stadtteils Neuwerk (Zwischenbericht),
Stadt Rendsburg und BIG-STÄDTEBAU GmbH, 1999
- „Regionalplan für den Planungsraum III, Technologie-Region K.E.R.N., Fortschreibung 2000“

Zeichenerklärung:

- »Fachbegriffe«
- „Eigennamen/Titel“

Impressum

Herausgeber: Stadt Rendsburg – Der Bürgermeister, © 2008

Gesamtkoordination: BIG-STÄDTEBAU GmbH als treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt

Redaktionelle Bearbeitung:

Stadt Rendsburg, Fachbereich Bau und Umwelt: Frank Thomsen, Volker Feldhusen, Ellen Scheunemann und

BIG-STÄDTEBAU GmbH: Ulf Millauer, Heiner Sonderfeld, Petra Drost, Dr.-Ing. Klaus Wächter

Abbildungsnachweis: BIG-STÄDTEBAU GmbH, Robert Bittner, Klaus Brunkert, Alfred Gudd, Manfred Heindel, Stadt Rendsburg, Klaus Wächter

Gestaltung | Produktion: bkz-design & marketing, Kiel | RT-Reprotechnik, Kiel | L+S Technik, Kiel

Druck: Norddruck Neumann GmbH & Co. KG, Kiel

Dieses Werk einschließlich aller seiner Teile – insbesondere der digitalen Daten auf der Begleit-CD-ROM – ist urheberrechtlich geschützt. Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechts-Gesetzes ist ohne Zustimmung des Herausgebers unzulässig und kann rechtlich verfolgt werden. Das gilt für jegliche Art der Vervielfältigung, Übersetzung, Microverfilmung und der Einspeicherung und Verarbeitung in elektronische Medien und Systeme.

© 2008 by Stadt Rendsburg



I.III „Neuwerk“ aus der Luft, schon zu wesentlichen Teilen saniert, 1996

