

2. Verkehrssituation und Erschließung

2.1 Straßennetz und Kfz-Verkehr

Die äußere Erschließung der nördlichen Altstadt erfolgt über die Straßen An der Schleuse, An der Bleiche und Denkerstraße sowie dem Thormannplatz als Bestandteil der Bundesstraße B 203. Hierdurch ist das Quartier unmittelbar an das Bundesfernstraßennetz angeschlossen. Der Autobahnzubringer B 77 lässt sich über die B 203 binnen einer Autodistanz von 4 Minuten erreichen.

Die innere Erschließung des Untersuchungsgebietes erfolgt über die Straßen Schleuskuhle und Torstraße sowie über den Schlossplatz und den Schiffbrückenplatz. Im Zuge der Verknüpfung der Fußgängerzone „Holsteiner Straße“ mit den Bereichen Schlossplatz –weiterführende Anbindung an die Obereider- und Schiffbrückenplatz wurden die Pannkokenstraat sowie überwiegende Teilbereiche der Plätze für den Kfz-Verkehr gesperrt. Ergänzend hierzu ist die Ein- und Ausfahrt Schleuskuhle / Denkerstraße ebenfalls für den Autoverkehr gesperrt.

Durch die überwiegende Einbahnstraßensituation des Rendsburger Stadtringes sowie durch die zahlreichen verkehrsberuhigenden Maßnahmen ist innerhalb des Untersuchungsgebietes kein „Quer- / Durchgangsverkehr“ möglich, so dass das Gebiet ausschließlich durch den örtlichen Ziel- und Quellverkehr belastet wird.

Als Bestandteil des Rendsburger Stadtringes verzeichnen insbesondere die Straßen An der Bleiche und Denkerstraße sowie der Thormannplatz als Bestandteil der B 203 eine kontinuierlich hohe Verkehrsbelastung durch Kfz und Schwerlastverkehr. Hierdurch werden die Wohnqualität entlang der genannten Straßenzüge sowie die Nutzbarkeit der Grünfläche in Block A stark negativ beeinflusst.

Der überwiegende Anteil der Straßenflächen innerhalb des Untersuchungsgebietes ist asphaltiert und entspricht somit nicht den historischen Gegebenheiten, wie sie in einem Altstadtgebiet zu erwarten wären. Besonders in den Innenbereichen des Quartiers weist der Belag zum Teil gravierende Schäden auf. Im Zuge der Umgestaltung des Schlossplatzes wurde der dortige, nicht mehr zum Untersuchungsgebiet gehörige Straßenraum bereits wieder durch das Verlegen von Pflaster an die historische Situation angepasst.

2.2 Stellplatzsituation

Der gesamte Innenbereich des Untersuchungsgebietes ist als Zone mit Eingeschränktem Halteverbot ausgewiesen, die mit Anwohnerparkausweis sowie mit Parkscheibe bis zu 2 Stunden das Parken erlaubt. Für längere Parkdauern stehen gesondert gekennzeichnete, parkscheinpflichtige Parkplätze zur Verfügung. Insgesamt verfügt das Untersuchungsgebiet über 228 Pkw-Stellplätze. Davon befinden sich 115 Parkplätze im öffentlichen Raum, wobei 53 auf kostenloses und 62 auf parkscheinpflichtiges Parken entfallen. In der Hauptsache konzentriert sich das Parkplatzangebot auf die Bereiche Schleuskuhle und Torstraße. Zusätzlich ist es möglich im Außenbereich entlang der Denkerstraße zu parken. Ergänzt wird das Stellplatzangebot durch schätzungsweise 113 Stellplätze auf privatem Grund.

Bei einem in innerstädtischen Altbauquartieren anzusetzender Stellplatzbedarf von 0,6 je Wohneinheit (WE), ergibt sich bei einer Anzahl von 196 WE ein Bedarf von 118 Stellplätzen. Hierbei wurde jedoch noch nicht der Stellplatzbedarf der ansässigen Ladenlokale und Dienstleistungsunternehmen berücksichtigt. Bei einer Anzahl von insgesamt 228 Stellplätzen sowie durch die zeitliche und monetäre Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze ist

davon auszugehen, dass es zu keiner Tageszeit zu gravierenden Stellplatzengpässen innerhalb des Untersuchungsgebietes kommt.

Darüber hinaus befinden sich weitere für das Quartier nutzbare Stellplätze in dessen unmittelbarer Nähe. Zu nennen sind hier insbesondere der kostenlose und zeitlich unbegrenzte Parkplatz An der Untereider sowie das zweigeschossige, parkscheinpflichtige Parkdeck entlang der Wallstraße.

2.3 Geh- und Radwege

Innerhalb des gesamten Untersuchungsgebietes sind Gehwege entlang der Straßen geführt. Eigenständig geführte Gehwege sind hierbei nicht vorhanden. Lediglich die Grünfläche des Block A grenzt direkt an den Fahrbahnrand und wird nicht von einem umlaufenden Gehweg begrenzt.

Durch Umwandlung der Holsteiner Straße zur Fußgängerzone ist in diesem Bereich nur Lieferverkehr gestattet. Während der Abschnitt zwischen Schleuskuhle und Schiffbrückenplatz den Charakter einer Einkaufsstraße einnimmt, dient der nördlich der Schleuskuhle befindliche Bereich als grün gestalteter Fußweg.

Zur fußläufigen Anbindung des Untersuchungsgebietes an das nördlich angrenzende Stadtgewebe existieren zwei Fußgängertunnel. Einer befindet sich in Verlängerung der Holsteiner Straße, der zweite in Verlängerung der Torstraße im Bereich von Block A. Die Ausgestaltung der Tunnelanlagen entstammen aus den 70er Jahren und genügen gestalterisch und funktional nicht den heutigen Standards.

Ein gesondert ausgewiesener Radwege findet sich nur An der Bleiche. In den verbleibenden Straßen des Untersuchungsgebietes ist vom Fahrradverkehr die Fahrbahn zu benutzen.

2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Untersuchungsgebiet ist über insgesamt 11 Buslinien, die entlang des Rendsburger Stadtringes verkehren, nahezu an das gesamte Stadtgebiet sowie die umliegenden Städte und Gemeinden angebunden. Die jeweiligen Haltestellen befinden sich am Schlossplatz, Thormannplatz sowie Schiffbrückenplatz und sind von jedem Punkt des Quartiers binnen weniger Gehminuten erreichbar. Nahezu sämtliche der angesprochenen Buslinien fahren zum Rendsburger ZOB, der sich unweit des Bahnhofes befindet. Von hieraus besteht über den Schienenregionalverkehr eine direkte Anbindung an die Oberzentren Kiel, Neumünster, Flensburg und Hamburg.

Zusammenfassung

- Auf Grund zahlreicher verkehrsberuhigender Maßnahmen innerhalb der nördlichen Altstadt kann eine Belastung durch fließenden Verkehr vernachlässigt werden.
- Die Randbereiche des Untersuchungsgebietes leiden auf Grund ihrer Lage am Rendsburger Stadtring unter starken Verkehrsbelastungen.
- Der ruhende Verkehr innerhalb des öffentlichen Raumes konzentriert sich innerhalb des Bereiches Schleuskuhle.
- Die ca. 228 Stellplätze innerhalb des Untersuchungsgebietes lassen zu keiner Tageszeit einen gravierenden Stellplatzmangel erwarten.
- Auf Grund zahlreicher Buslinien besteht eine gute Anbindung der Quartiers über den örtlichen ÖPNV.

Karte: Verkehrssystem

3. Gebäude- und Wohnungsstruktur

3.1 Gebäudestruktur und Eigentumsverhältnisse

Das Untersuchungsgebiet ist überwiegend durch eine kleinteilige, 2–3 geschossige Bebauung geprägt. Der Großteil der Häuser hat 1–3 Wohneinheiten; eine höhere Anzahl findet sich nur vereinzelt in den nach 1945 entstandenen Neubauten.

3.2 Bestehende Bindungen und Mietniveau

Da für die Stadt Rendsburg kein verbindlicher Mietspiegel existiert, wird nach Aussagen des Rendsburger Mietervereins der Kieler Mietspiegel als Vergleichsmöglichkeit herangezogen. Den Definitionen zur Bestimmung der Lagequalität zufolge, sind nach dem „Qualifizierten Mietspiegel 2004 der Landeshauptstadt Kiel“ die Wohnlagen innerhalb des Untersuchungsgebietes als „einfach“ bis „normal“ einzustufen. Abgeleitet aus den kleinen Grundrissen der Gebäude innerhalb des Quartiers, wird in der folgenden Tabelle das Mietniveau einer 45m² bis 60m² großen Wohnung unter verschiedenen Ausstattungsmerkmalen sowie Gebäudealtern betrachtet.

Auszug aus dem Mietspiegel der Landeshauptstadt Kiel 2004 in Euro						
bezugsfertig		Baualter vor 1976			Baualter 1976 bis 1988	Baualter 1989 bis 2003
Ausstattung		Küche und Bad normal	Küche oder Bad gut	Küche und Bad gut		
Wohnlage	Wohnfläche	1	2	3	4	5
Einfache Lage	45m ² bis 60m ²	4,64 3,85 – 5,12	4,71 4,10 – 5,18	5,28 4,60 – 6,27	5,90 5,63 – 6,28	6,23 5,62 – 7,03
Normale bis gute Lage	45m ² bis 60m ²	4,67 4,09 – 5,24	4,80 3,99 – 5,63	5,85 5,30 – 6,36	6,63 6,39 – 6,91	7,16 6,39 – 8,18

Entsprechend der Beschaffenheit der Wohnung und des Gebäudes sind Zuzüge oder Abschläge zu den angegebenen Quadratmeterpreisen vorzunehmen. Näheres hierzu findet sich im Kieler Mietspiegel.

Da der Gebäudebestand der Nördlichen Altstadt überwiegend vor 1945 entstanden ist und zahlreiche Gebäude einen Modernisierungstau aufweisen, kann innerhalb des Untersuchungsgebietes von einem ortsüblichen mittleren Quadratmeterpreis von ca. 4,60 Euro ausgegangen werden.

4. Soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur

4.1 Bestehende Einrichtungen

Das Haus des „Amtsmanngården“ in der Torstraße 4 dient heute als Sekretariat und Kindergarten der Dänischen Minderheit in Rendsburg. Es ist derzeit die einzige kulturelle Einrichtung innerhalb des Untersuchungsgebietes. Schulen, weitere Kindergärten oder kirchliche Einrichtungen sind innerhalb des Quartiers nicht vorhanden. In unmittelbarer Nachbarschaft zu dem Untersuchungsgebiet liegen folgende Einrichtungen:

- Kindertagesstätte „Stadtspark“
- Europaforum Rendsburg
- Schule Altstadt
- Gymnasium Herderschule

Diese Einrichtungen / Standorte werden auch zukünftig erhalten bleiben; die Diskussion über die zukünftige Schulform der Schule „Altstadt“ ist noch nicht abgeschlossen. Sicher ist jedoch, dass das außerschulische Angebot einer offenen Ganztagschule und eine offene Kinder- und Jugendarbeit im „Europaforum“ und in der Schule „Altstadt“ bestehen bleiben. Damit ist auch zukünftig eine aktive und engagierte Sozialarbeit mit und für die Kinder / Jugendlichen des VU-Gebietes gewährleistet.

Einrichtungen freier Träger oder örtlicher Initiativen / Vereine die ein soziales, kulturelles oder freizeitbezogenes Angebot bieten, sind innerhalb des Untersuchungsgebietes keine vorhanden.

4.2 Zustand und Qualität der öffentlichen Räume

Bei der Betrachtung des Zustandes und der Qualitäten des öffentlichen Raumes, soll im Folgenden überprüft werden, wie weit die Räume durch ihre Ausstattung und Beschaffenheit den zu erfüllenden Aufgaben gerecht werden. Zu den hierzu betrachteten Bereichen gehören insbesondere die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Grünflächen, Fußgängerzonenbereiche sowie die Übergänge zu den südlich angrenzenden Stadtplätzen.

Grünflächen

Die Gestaltung, der Grad der Ausstattung sowie das Mobiliar der Flächen stammen weitestgehend aus den 70er Jahren und entsprechen nicht mehr den heutigen Standards. Hierdurch wird die Nutzungsmöglichkeit der Flächen stark eingeschränkt, wodurch diese nur in sehr geringem Umfang der Grünversorgung des Quartiers dienen bzw. als sozialer Treffpunkt der Anwohner und Nutzer des Quartiers genutzt werden können.

Fußgängerzonen

Der zwischen Schleuskuhle und Schiffbrückenplatz gelegene Fußgängerbereich der Holsteiner Straße erfüllt nach seinem heutigen Ausstattungsgrad den Anspruch einer innerstädtischen Fußgängerzone in Einkaufslage. Demgegenüber weist der verbleibende Teil der Holsteiner Straße, nördlich der Schleuskuhle, auf Grund seiner unzeitgemäßen Gestaltung und Möblierung nur wenig Aufenthaltsqualitäten auf.

Übergänge zu den angrenzenden Stadtplätzen

Durch die kürzlich abgeschlossene Umgestaltung des Schlossplatzes wurden in diesem Bereich die Funktionen eines innerstädtischen Platzes wiederhergestellt. Eine vergleichbare Situation ist auch für den Schiffbrückenplatz nach dessen Fertigstellung zu erwarten.

Zusammenfassung

- Der Zustand des öffentlichen Raumes und der damit einhergehenden Qualitäten weist innerhalb des Untersuchungsgebietes ein deutliches Süd-Nord-Gefälle auf.
- Die Qualität der Grünflächen kann aus funktionaler und gestalterischer Sicht als durchweg mangelhaft eingestuft werden.
- Die Übergänge zu den südlich angrenzenden Stadtplätzen entsprechen ihrer innerstädtischen Freiraumfunktion

4.3 Sicherheit

Gut einsehbare Straßenräume in den Innenbereichen des Untersuchungsgebietes lassen ein dortiges Entstehen von Angsträumen nicht erwarten. Demgegenüber steht die Unübersichtlichkeit in den Übergangsbereichen zu den nördlich anschließenden Stadtquartieren. Besonders die Fußgängerunterführungen in Verlängerung der Holsteiner Straße sowie der Torstraße sind schlecht aus dem Straßenraum einsehbar und lassen, insbesondere bei Dunkelheit, das Entstehen von Angstraumsituationen erwarten.

5. Bevölkerungsdaten und Sozialstruktur

Nach der Statistik des Einwohnermeldeamtes der Stadt Rendsburg „Zählung nach Straßen“ (Stand: 04.01.2006) wohnten in den im Untersuchungsgebiet befindlichen Straßen insgesamt 306 Personen. Hiervon haben 266 (87%) Bewohner eine deutsche und 40 (13%) eine ausländische Staatsangehörigkeit. 179 (58%) der erfassten Personen gehen einer lohnsteuerpflichtigen Arbeit nach. Die Werte der einzelnen Straßenzüge lassen sich in folgender Tabelle zusammenfassen.

Straßenname	Bewohner gesamt	Deutsch	Ausländisch	Lohnsteuer- pflichtig
An der Bleiche	12 (100%)	10 (100%)	0	4 (30%)
Denkerstraße	32 (100%)	28 (87,5%)	4 (12,5%)	24 (75%)
Holsteiner Straße	44 (100%)	42 (95,5%)	2 (4,5%)	27 (61%)
Pannkokenstraat	10 (100%)	10 (100%)	0	7 (70%)
Schiffbrücken- platz	32 (100%)	24 (75%)	8 (25%)	17 (53%)
Schleuskuhle	45 (100%)	43 (95,5%)	2 (4,5%)	25 (53%)
Schlossplatz	59 (100%)	49 (83%)	10 (17%)	22 (37%)
Torstraße	82 (100%)	68 (83%)	14 (17%)	53 (65%)
Gesamt	306 (100%)	266 (87%)	40 (13%)	179 (58%)

Zählung nach Straßen, Stadt Rendsburg, Stadtbezirk Altstadt (Stand: 04.01.2006)
(Quelle: Einwohnermeldeamt der Stadt Rendsburg)

Zu beachten ist jedoch, dass bei der vorliegenden Erhebung jeweils der gesamte Straßenzug betrachtet wurde. Da sowohl der Schlossplatz und der Schiffbrückenplatz als auch die Straßen An der Bleiche und Denkerstraße über das Untersuchungsgebiet hinaus gehen, liegt die tatsächliche Einwohnerzahl innerhalb der Grenzen des Untersuchungsgebietes geringfügig unter den angegebenen Werten.

Für die Angaben zur Altersstruktur stehen derzeit keine Informationen auf der Ebene der Straßenzüge zur Verfügung. Als Anhaltspunkt werden daher die Daten der gesamten Altstadt herangezogen, die sich in folgender Tabelle zusammenfassen lassen.

Alter	Gesamt	männlich	weiblich
0 bis 3 Jahre	17 (1,9%)	10 (1,1%)	7 (0,8%)
4 bis 6 Jahre	18 (2,0%)	10 (1,1%)	8 (0,9%)
7 bis 15 Jahre	52 (5,8%)	24 (2,7%)	28 (3,1%)
16 bis 18 Jahre	19 (2,1%)	9 (1,0%)	10 (1,1%)
19 bis 65 Jahre	631 (70,7%)	354 (39,6%)	277 (31,0%)
66 Jahre und älter	156 (17,5%)	53 (5,9%)	103 (11,5%)
Gesamt	893 (100%)	460 (51,5%)	433 (48,5%)

Altersstruktur, Stadt Rendsburg, Stadtbezirk Altstadt (Stand: 04.01.2006)
(Quelle: Einwohnermeldeamt der Stadt Rendsburg)

Da die städtische Struktur innerhalb der gesamten Rendsburger Altstadt sehr vergleichbar ist, kann davon ausgegangen werden, dass sich die ermittelten prozentualen Werte auf die Nördliche Altstadt übertragen lassen. Vor diesem Hintergrund entfallen innerhalb des Untersuchungsgebietes ca. 70% der Bevölkerung auf die Kategorie „19 bis 65 Jahre“. Der Wert liegt hiermit deutlich über dem städtischen Durchschnittswert von knapp 63%. Rund 17% der Bewohner in der Nördlichen Altstadt sind „66 Jahre und älter“. Dieses entspricht in etwa dem Wert von knapp 19% im gesamtstädtischen Vergleich. Mit einem Bevölkerungsanteil von nur 12% in den Kategorien von bis zu 18 Jahren liegt das Quartier deutlich unter dem gesamtstädtischen Durchschnitt von 17%. Besonders hoch sind die Abweichungen in der Kategorie der 7 bis 15 Jährigen, da hier den geringen 3,1% innerhalb des Untersuchungsgebietes rund 8,7% im gesamtstädtischen Vergleich gegenüberstehen.

Da bezüglich der Arbeitsmarktdaten keine stadtteilgenauen Informationen zur Verfügung stehen, werden zum Aufzeigen der Rendsburger Arbeitsmarkttendenzen die Daten der Gesamtstadt herangezogen.

Nach Angaben der Agentur für Arbeit in Neumünster (Stand 30.06.2004) gab es in Rendsburg rund 7.937 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Hiervon pendelten täglich 4.096 Personen (51,61 %) aus der Stadt aus. Zum Vergleich betrug die Einwohnerzahl der Stadt am 31.03.2004 rund 28.668 Einwohner. Insgesamt arbeiteten in Rendsburg 15.232 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, wovon 3.841 (25,22 %) in Rendsburg wohnten und 11.391 (74,78 %) täglich einpendelten. Die Arbeitslosenzahl Rendsburgs betrug im September 2005 rund 23,5 % (2.217 Personen), wovon 632 Personen auf Langzeitarbeitslose entfielen.

Zusammenfassung

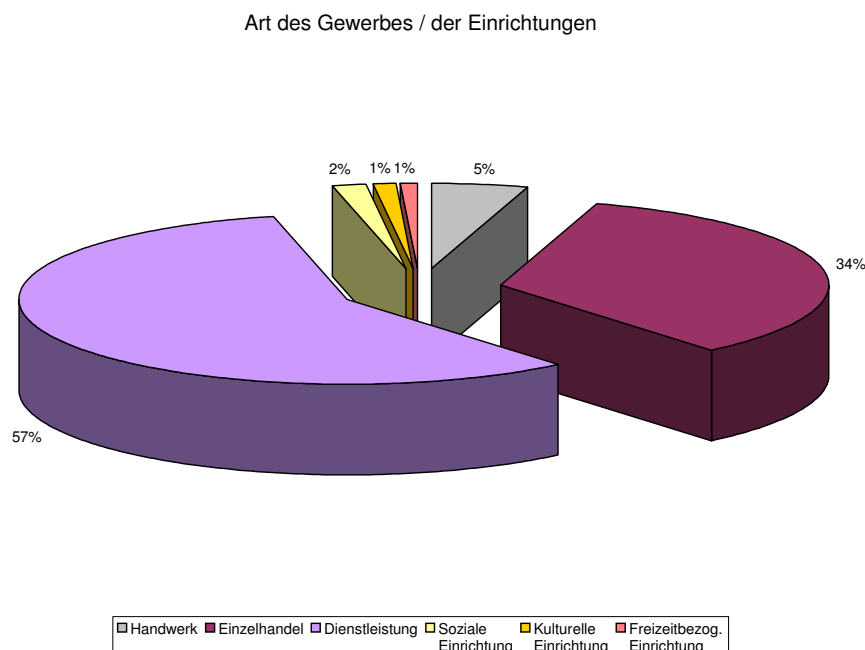
- der Bevölkerungsanteil der 19–65 Jährigen innerhalb des Untersuchungsgebietes liegt mit ca. 70 % deutlich über dem gesamtstädtischen Durchschnitt von knapp 63 %
- der Bevölkerungsanteil der über 66 Jährigen entspricht mit seinen ca. 17,5% dem Durchschnittswert Rendsburgs
- der Anteil der unter 19 Jährigen an der Bevölkerung liegt mit nur 12 % deutlich unter dem städtischen Durchschnitt von 17 %

6. Wirtschaftsstruktur und Arbeitsstätten

6.1 Art, Anzahl und Größe der Betriebe

Bei den Erhebungen innerhalb der Nördlichen Altstadt wurden insgesamt 115 Gewerbeeinheiten festgestellt, von denen 10 Einheiten leer stehen. Dieses entspricht einer Leerstandsquote von knapp 9%. Einhergehend mit den kleinteiligen Gebäudegrundrissen handelt es sich bei den Gewerbeeinheiten innerhalb der Nördlichen Altstadt um überwiegend kleinere Betriebe mit einer vermutlich geringen Angestelltenzahl. Bei einer Unterscheidung der Einheiten nach der Art des Gewerbes lassen sich folgende Kategorien unterscheiden:

- 57 % der erhobenen Einheiten werden von Dienstleistungsbetrieben genutzt,
- 35 % entfallen auf Anbieter im Einzelhandel,
- 5 % der Gewerbeeinheiten werden von Handwerksbetrieben genutzt,
- 2 % werden von sozialen Einrichtungen in Anspruch genommen,
- jeweils 1 % entfallen auf kulturelle und freizeitbezogene Einrichtungen.



Der Hauptteil der Gewerbeeinheiten entfällt auf die Segmente Dienstleistungen und Einzelhandel und wird somit der strukturellen Gewerbezusammensetzung einer Innenstadtlage gerecht. Während sich die Einzelhandelslokale und gastronomischen Einrichtungen schwerpunktmäßig auf die Holsteiner Straße und die zu den beiden Plätzen orientierten Gebäudezeilen konzentrieren, werden die Pannkokenstraat sowie Schleuskuhle und Torstraße eher durch Dienstleistungseinrichtungen dominiert. Die wenigen vorhandenen Handwerksbetriebe finden sich in den Innenbereichen des Blockes 5 sowie in Block 4 und dem westlichen Rand von Block 7.

6.2 Entwicklungspotenziale und –hemmnisse

Die geringe Größe der einzelnen Gewerbeeinheiten bedingt insbesondere im Einzelhandelsbereich eine zunehmende Einschränkung bezüglich der Art und des Sortimentbereiches zukünftiger Nutzungen. Die heutigen Anforderungen an den Handel bezüglich des Vorhaltens einer großen Auswahl und einer entsprechenden Präsentation der Waren können in den verfügbaren Ladenlokalen der Nördlichen Altstadt nur sehr bedingt und branchenspezifisch erfüllt werden. Dies birgt jedoch auch das Potential einer möglichen Clusterbildung, aus der ein Alleinstellungsmerkmal für das Quartier entstehen kann.

Der Neubau des Geschäftshauses im Bereich Schiffbrückenplatz birgt auch für die Versorgungssituation der Nördliche Altstadt ein gewisses Entwicklungspotential. Durch den Bau wird es gelingen, die Funktion des Schiffbrückenplatzes nachhaltig zu stärken. Darüber hinaus leitet die zum Schiffbrückenplatz orientierte Gebäudeseite den innerstädtischen Passantenstrom unmittelbar in die Holsteiner Straße und bewirkt eine räumliche Anbindung an die übrigen Einzelhandelslagen der Innenstadt. Des weiteren besitzt der mit dem Gebäude vorgesehene großflächige Einzelhandel eine gewisse Magnetfunktion innerhalb des Innenstadtdgebietes. Diese kann jedoch auch dazu führen, dass der aus Osten kommende Besucher vor dem Betreten der Holsteiner Straße „abgefangen“ wird, da eine entsprechende Attraktion am Ende der Holsteiner Straße nicht vorhanden ist (Firma Storm als Saniitärhandel ist keine innerstädtisch adäquate Nutzung). Aus Sicht des Mietmarktes ist zu vermuten, dass die neu entstehenden Flächen auf Grund ihrer Großflächigkeit keine direkte Konkurrenz zum eher kleinteiligen Flächenangebot der nördlichen Altstadt darstellen. Der Leerstand innerhalb des Quartiers konzentriert sich im Bereich des Blockes 4. Auf Grund der dezentralen Lage innerhalb des Quartiers, einer geringen Attraktivität des Umfeldes sowie einer nicht mehr zeitgemäßen Gebäudestruktur wird dieser Bereich auch langfristig zu einem der immobilienwirtschaftlichen Problemstandorte zählen. Einhergehend hiermit wirkt sich für den gesamten nördlichen Bereich des Quartiers die mangelhafte und unattraktive Vernetzung mit dem nördlich angrenzenden Stadtgefüge deutlich negativ auf dessen Entwicklung aus.

Zusammenfassung

- der Hauptteil des Gewerbes entfällt auf die Sektoren Dienstleistung (57%) und Einzelhandel (35%)
- typisch für das Untersuchungsgebiet ist eine hohe Kleinteiligkeit der Gewerbeeinheiten
- der vorhandene Gewerbeleerstand konzentriert sich im Block 4
- die mangelhafte / unattraktive Vernetzung des Quartiers mit dem nördlich angrenzenden Stadtgewebe wirkt sich deutlich negativ auf die Entwicklung im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes aus

7. Umweltsituation

7.1 Lärm- und Luftbelastung

Der größte Anteil an Lärmbelastungen innerhalb des Untersuchungsgebietes entfällt auf den Kfz-Verkehr. Einhergehend hiermit liegen die Hauptbelastungen in den Randbereichen des Quartiers und resultieren aus den starken Pkw- und Lkw-Frequenzen des Rendsburger Stadtringes. Besonders betroffen sind hierbei die Gebäude An der Bleiche sowie die der Denkerstraße. Entlang der Straßen An der Schleuse sowie Schleuskuhle wirken die vorhandenen Grünflächen als eine Art Puffer zum stark befahrenen Thormannplatz, wodurch jedoch die Funktion des jeweiligen Grünraums stark negativ beeinträchtigt wird.

Lärmbelastungen, die aus den vorhandenen Handwerksbetrieben resultieren, sind auf Grund deren Tätigkeitspektren nicht zu erwarten.

Einhergehend mit den hohen Verkehrsbelastungen des Rendsburger Stadtrings sind in diesen Bereichen neben der Lärmbelastung ebenfalls hohe Belastungen durch Kfz-Emissionen zu erwarten. Darüber hinaus kann im Bereich des Blockes 1, besonders in den Sommermonaten, von einer Belastung durch Tankstellengerüche ausgegangen werden.

8. Gesamtbewertung

8.1 Misstände, Mängel und Funktionsschwächen

Im Folgenden werden die Erkenntnisse zu den städtebaulichen Misständen und Funktionsschwächen innerhalb des Untersuchungsgebietes aus den vorhergegangenen Kapiteln zusammengefasst:

Beeinträchtigung der Wohnverhältnisse

Insbesondere die entlang des Rendsburger Stadtringes gelegenen Grundstücke werden durch Lärm und Abgase aus dem Straßenverkehr belastet.

Eine hohe bauliche Dichte einhergehend mit den kleinteiligen Gebäudegrundrissen der überwiegend vor 1945 entstandenen Gebäude bewirkt vielfach eine Beeinträchtigung der Wohnverhältnisse. Der dichte Stand der Gebäude führt in zahlreichen Fällen zu einem erheblichen Mangel an Belichtung. Besonders betroffen sind hierbei die zu den Brandgängen orientierten Gebäudeseiten. Der Sanierungs- bzw. Modernisierungstau zahlreicher Gebäude wirkt sich zusätzlich nachteilig auf Wohnverhältnisse innerhalb des Quartiers aus.

Der Mangel an privaten, wohnungsnahen Grünflächen und Wohnhöfen kann nur sehr unzureichend durch öffentliche Grünräume aufgewogen werden, da deren freiräumliche Qualitäten durch Lage und Beschaffenheit sowie Belastungen aus dem angrenzenden Straßenraum stark eingeschränkt werden.

Beeinträchtigung der Funktion „Wohnen“

Der hohe Wohnungsleerstand von 20% innerhalb des Untersuchungsgebietes verdeutlicht die Problematik des Wohnstandortes Nördliche Altstadt. Ursachen hierfür liegen in der Kleinteiligkeit der Gebäudegrundrisse sowie in dem vielfach nur als schlecht oder befriedigend einzustufenden Zustand zahlreicher Gebäude. Weiter beeinträchtigend wirken der dichte Stand der Gebäude und eine daraus resultierende schlechte Belichtung. Die hohe städtebauliche Dichte innerhalb der Blöcke führt zu einem erheblichen Mangel an priva-

tem, wohnungsnahen Freiraum, der auf Grund der geringen Qualität der quartierseigenen Grünflächen nicht ausgeglichen werden kann.

Beeinträchtigung der Funktion „Gewerbe“

Korrespondierend mit dem hohen Leerstand an Wohneinheiten unterstreicht ein Leerstand der Gewerbeeinheiten von knapp 9% ein weiteres Mal die Problematik des Standortes. Die geringen Größen der Grundrisse ermöglichen vielfach nur die Schaffung kleiner bis kleinst-ter Ladenlokale und Dienstleistungseinrichtungen, wodurch die Anforderungen besonders des Handels nur sehr bedingt und branchenspezifisch erfüllt werden können.

Abgeleitet aus der stadtstrukturellen Analyse in Rückkoppelung mit den hohen Leerständen wird die mangelnde städtebauliche Verknüpfung des Untersuchungsgebietes mit dem nördlich anschließenden Stadtgewebe um so deutlicher. Die Zäsuren im Stadtgefüge, entstehend durch die Verkehrsflächen des Rendsburger Stadtringes, bewirken eine räumliche sowie funktionale Isolation der Nördlichen Altstadt in deren nördlichen Bereich. Wechselwirkungen, wie z.B. die Übernahme von Nahversorgungsfunktionen, sind nur in sehr eingeschränktem Maße zu erwarten. Aus Sicht des innerstädtischen Passantenlaufes bildet das Untersuchungsgebiet eine Art Sackgassensituation deren Attraktivität durch das Fehlen eines Publikumsmagneten am Endpunkt mit zunehmender Entfernung vom Schlossplatz bzw. Schiffbrückenplatz stetig abnimmt.

Beeinträchtigung der Grundstücks- und Gebäudenutzung

Die Grundstücksnutzung ist zum Teil durch einen sehr hohen Grad der Überbauung, störende Anbauten sowie eine hohe Anzahl an Nebengebäuden beeinträchtigt. Hiervon betroffen sind besonders die Blöcke 3, 5 und 8.

Zahlreiche Blockinnenbereiche befinden sich in einem städtebaulich ungeordneten Zustand. Die unbebauten Restflächen sind vielfach schlecht belichtet und verfügen häufig über keine Zufahrt aus dem Straßenraum. Ein Konzept zur Nutzung und Gestaltung der Innenhöfe ist nur in Ausnahmefällen zu erkennen.

Beeinträchtigung des Stadtbildes und des öffentlichen Raumes

Der geschlossenen Räumlichkeit innerhalb des Quartiers steht ein wenig gefasster Straßenraum an den Randbereichen des Untersuchungsgebietes gegenüber, der eine deutliche Zäsur zwischen der Nördlichen Altstadt und dem angrenzenden Stadtgefüge zur Folge hat. Im Bereich Schleuskuhle gelingt es der Bebauung der Blöcke 4 und 1 nicht den Straßenraum deutlich zu definieren. Der hohe Anteil an Parkplatznutzung degradiert den Bereich zu einer Art Hinterhofsituation. Darüber hinaus erscheinen die beiden Blöcke durch abweichende Gebäudetypologien und ihre dezentrale Lage am nördlichen Ende des Untersuchungsgebietes nicht mehr unmittelbar zum Quartier gehörig.

Wie die Untersuchung gezeigt hat, weisen sämtliche Grünflächen innerhalb des Gebietes große Funktions- und Gestaltungsdefizite auf. Besonders die Fläche im Bereich des Blockes A wird in ihrer Nutzbarkeit durch den umgebenden Straßenraum und die daraus entstehenden Belastungen stark eingeschränkt.

Die Asphaltierung der Verkehrsflächen innerhalb des Untersuchungsgebietes entspricht nicht dessen historischem Charakter. Darüber hinaus weisen besonders die Straßenbeläge in den Innenbereichen des Quartiers erhebliche Schäden auf.

Beeinträchtigung der sozialen Infrastruktur und Sicherheit

Durch das Fehlen sozialer bzw. kultureller Einrichtungen und der geringen Aufenthaltsqualität der Freiräume und Grünflächen fehlt es innerhalb der Nördlichen Altstadt an Orten der Begegnung und des Austausches für die Bewohner des Untersuchungsgebietes.

Die Unübersichtlichkeit in den Übergangsbereichen zu den nördlich anschließenden Stadtquartieren lässt das Entstehen von Angstraumsituationen erwarten. In diesem Zusammenhang sind besonders die Fußgängerunterführungen in Verlängerung der Holsteiner Straße sowie der Torstraße schlecht aus dem Straßenraum einsehbar und daher als Problemsituationen einzustufen.

Karte: Mängel und Konflikte

8.2 Allgemeine Ziele der Erneuerung / Potenziale

Das Quartier „Nördliche Altstadt“ weist aufgrund seiner verträglichen Nutzungsmischung aus Wohnen, Einzelhandel und Dienstleistung und seiner unmittelbaren Anbindung an den südlich anschließenden Innenstadtbereich ein hohes Entwicklungspotenzial auf. Trotz der historisch bedingten städtebaulichen Dichte kann die kleinteilige und in ihrem Bestand zu sichernde Bebauung auch zukünftig diese urbane Nutzungsvielfalt ermöglichen. Als mittel- bis langfristige Entwicklungsziele einer städtebaulichen Erneuerung sind anzustreben:

1. Erhalt und Sicherung der Nutzungsmischung.
2. Verbesserung der Standortbedingungen für Einzelhandels- und Dienstleistungseinrichtungen.
3. Einzelhandelsergänzung bzw. Neuorientierung des Einzelhandelsangebotes im nördlichen Abschnitt der Holsteiner Straße (Grundstück der Fa. Storm, Sanitätshandel)
4. Verbesserung des Wohnumfeldes und des öffentlichen (Straßen-) Raumes.
5. Schaffung eines attraktiven, marktgängigen Angebotes an Wohnungen in den Bestandsgebäuden.
6. Verbesserung der Anbindung an die innenstadtnahen Quartiere nördlich der B 203.
7. Funktionale und gestalterische Aufwertung der Blöcke 4 und 1, nördlich der Schleuskuhle inkl. der Einbeziehung in die Gestaltungssatzung (Werbeanlagen).

8.3 Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit nach BauGB

Die Beurteilung der Sanierungsnotwendigkeit erfolgt anhand der in § 136 BauGB aufgeführten Kriterien des „Städtebaulichen Missstandes“ und der „Funktionsschwäche“ des Gebietes. Diese sind unter Punkt 8.1 dieser Untersuchung dargelegt worden.

In der Gesamtbetrachtung kann festgestellt werden:

Gebäudezustand

Nur ein geringer Anteil der Gebäude innerhalb der Nördlichen Altstadt weist eine gravierende Substanzschwäche auf, die ungesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse für die Bewohner schafft. Für zahlreiche Gebäude des Untersuchungsgebietes wurde jedoch ein starkes Modernisierungsdefizit festgestellt. Werden neben der Betrachtung der Frontfassade auch die punktuell betrachteten Zustände der Seitenfassaden sowie die hohen Leerstände innerhalb des Quartiers mit in die Beurteilung einbezogen, so ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil der Wohnungen nicht mehr den heutigen Standards entspricht und daher einer umfangreichen Sanierung bedarf, die für die Eigentümer auf Grund nur geringer zu erzielender Mieten überwiegend unrentierlich sein wird.

Ein weiterer Modernisierungstau würde nicht nur zu einer Verschlechterung der Substanz führen, sondern vermutlich auch den Leerstand bei Wohnnutzung und Gewerbe weiter erhöhen, wodurch die Funktionsfähigkeit des gesamten Quartiers gefährdet würde. Der größte Handlungsbedarf bezüglich dieser Problematik lässt sich im Bereich der Blöcke 3 und 5 sowie in Block 4 verorten, da sich hier sowohl Gebäudemängel als auch hohe Leerstände konzentrieren.

Bebauungsstrukturen

Die Bebauungsstruktur des Untersuchungsgebietes weist in den meisten Blöcken keine Zustände auf, die hinsichtlich der Belichtung und Belüftung gravierende Missstände darstel-

len. Lediglich die Gebäudeseiten im Bereich der Brandgänge lassen einen stärkeren Belichtungsmangel erwarten. Da erfahrungsgemäß meist Nebenräume zu diesen Gebäudeseiten orientiert sind, können die entstehenden Belichtungsdefizite in den überwiegenden Fällen vernachlässigt werden. Generell ist daher die Belichtung der Hauptgebäude in nahezu allen Fällen gewährleistet. Wesentliche Missstände ergeben sich jedoch bei der Erschließung der Innenhöfe bzw. der Blockinnenbereiche.

Die in den Blockinnenbereichen noch vorhandenen Nebengebäude weisen meist eine Höhe von ein bis zwei Geschossen auf. In der Kombination aus Höhe und Dichte der Nebengebäude ergeben sich daher in zahlreichen Hofbereichen extrem beengte räumliche Situationen. Diese konzentrieren sich insbesondere in den Blöcken 3, 5, 7 sowie 8 und stellen im Verhältnis zu den geringen Blockgrößen einen städtebaulichen Missstand dar, da sie einer qualitätsvollen Gestaltung der Räume sowie einer angemessenen Nutzung als Wohnhof entgegenstehen.

Funktion und Nutzungsstruktur

Hinsichtlich der Funktion als mischgenutztes Quartier und als Bestandteil der Haupteinkaufslage der Rendsburger Innenstadt, kann das Untersuchungsgebiet diesen Anforderungen teilweise nur sehr bedingt gerecht werden. Die städtebaulichen Missstände gekoppelt mit hohen Leerständen bei Wohnungen und Gewerbe beeinträchtigen die Attraktivität sowie das Image des Standortes. Eine weitere Verschlechterung der Situation sowie eine dadurch entstehende Gefährdung der „Funktionserfüllung“ als Mischgebiet wären die Folgen. Zudem isolieren die fehlenden Verknüpfungen zu den nördlich angrenzenden Stadtquartieren das Untersuchungsgebiet innerhalb des gesamtstädtischen Kontexts und erschweren funktionale Wechselbeziehungen sowie das Übernehmen traditioneller Versorgungsfunktionen. Besonders in den Randbereichen des Quartiers wird die dortige Funktion als Wohnstandort stark durch den Verkehr des Rendsburger Stadtrings beeinträchtigt.

Der Sanitärhändler / Handwerksbetrieb (Fa. Storm) belegt innerhalb der kerngebietstypische Angebots- / Nutzungsstruktur einen Großteil der Flächen des Blockes Nr. 7 und bewirkt damit eine atypische, nicht adäquate Nutzung am Ende der Fußgänger- und Einkaufszone "Holsteiner Straße". Eine Verlagerung des Betriebes sowie die Ansiedlung attraktiver Einzelhandels- / Dienstleistungsangebote würden einen „Magneten“ am nördlichen Rand der Rendsburger Altstadt schaffen, der ein höheres Passanten- / Besucheraufkommen in diesem Straßenabschnitt bewirken würde.

Straßenraum und Verkehr

Die Erschließung des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr kann als hinreichend funktions- und leistungsfähig eingestuft werden. Darüber hinaus stehen für den ruhenden Verkehr ausreichend Stellplätze zur Verfügung. Neben der günstigen Erschließung für den motorisierten Verkehr, ergibt sich aus dem Rendsburger Stadtring jedoch zugleich auch eine starke physische Barriere für den Fußgänger- und Fahrradverkehr die nur an wenigen Stellen in Form von Ampeln und Unterführungen gefahrlos gequert werden kann. Auf Grund der schlechten Einsehbarkeit ergeben sich im Bereich der Straßenunterführungen Angstraumsituationen, die ein klares Defizit der fußläufigen Anbindung des Untersuchungsgebietes an das nördliche Stadtgebiet darstellen.

Soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur

Besonders hinsichtlich der „Ausstattung“ des Untersuchungsgebietes mit qualitativ vollen Grünflächen wird das Quartier seiner Funktion als Mischgebiet mit hohem Wohnanteil nicht gerecht. Die Ausstattung und die Erschließung der vorhandenen Anlagen sind nicht ausreichend, um eine quantitative und qualitative Versorgung mit wohnungsnahen Frei- und Grünräumen zu gewährleisten. In Kombination mit dem Fehlen sozialer und kultureller Einrichtungen ergibt sich hieraus ein Mangel an Orten der Begegnung und des Austausches für die Bewohner des Untersuchungsgebietes.

Fazit

In Kenntnis des Funktionsmangels und der aufgezeigten städtebaulichen Missstände sowie einer weiteren Verschärfung der Leerstandssituation im Falle ausbleibender Modernisierungsmaßnahmen seitens der Vermieter besteht für den gesamten Bereich des Untersuchungsgebietes das Erfordernis der Festlegung als Sanierungsgebiet.

ERNEUERUNGSKONZEPT

Die Sicherung der städtebaulichen Struktur sowie der Erhalt des Bestandes an Hauptgebäuden sind oberstes Gebot bei der Erneuerung des Quartiers „Nördliche Altstadt“. Zugleich soll auch die urbane Nutzungsstruktur, die von einem grundsätzlich verträglichen Nebeneinander aus Wohnen, Gewerbe und Versorgungs- / Dienstleistungseinrichtungen geprägt wird, bewahrt werden. Private Grünflächen in den Blockinnenbereichen werden, wo es unter Wegfall von Nebengebäuden umsetzbar erscheint, zu einer Aufwertung des Umfeldes für die Bewohner beitragen. Die Wohnumfeldverbesserung wird durch eine funktionale und gestalterische Aufwertung der öffentlichen Räume unter besonderer Berücksichtigung der Belange von Fußgängern ergänzt.

9.1 Nutzungsstruktur

Sanierungsziele:

1. Erhalt und qualitative Verbesserung des Angebotes an Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen in der Holsteiner Straße und in der Torstraße.
2. Verlagerung des gewerblich-produktiven Betriebsteils des Sanitärbetriebes Firma Storm (An der Bleiche 6-4) und Diversifizierung der Einzelhandels- / Dienstleistungsnutzung am Standort Holsteiner Straße 9-16.
3. Sicherung der Wohnnutzung in den Obergeschossen von Wohn- und Geschäftshäusern.
4. Qualitative Aufwertung der öffentlichen Grünfläche „An der Schleuse“ zu einer quartiersnahen Grünfläche.

Planungskonzept

Während in der Holsteiner Straße zukünftig ein Einzelhandelsbesatz mit zentrumsrelevanten Angebotssortiment konzentriert wird, werden die Ladenlokale der Torstraße vorwiegend quartierstypische Angebote umfassen. Die Bedeutung der Holsteiner Straße als Bestandteil der Rendsburger Innenstadt wird sich auch in der Nutzung der Obergeschosse niederschlagen: hier könnten überwiegend Büros, Praxen, Kanzleien o.ä. Einrichtungen überwiegen. In der Torstraße sollte hingegen das Wohnen seinen Schwerpunkt in den Obergeschossen haben.

Der Betrieb der Fa. Storm ist zu verlagern; dies umfasst vorrangig den gewerblichen Betriebsteil auf dem Grundstück An der Bleiche 6-4 sowie eine Reduzierung der Verkaufsflächen des Sanitärhandels in der Holsteiner Starstraße 9-16 zugunsten anderer, kerngebietstypisch attraktiverer Verkaufseinrichtungen. Während die Lagerhalle abgerissen und das Grundstück für eine kerngebietstypische Nutzung / Bebauung hergerichtet werden könnte, ist in den zu erhaltenden Gebäuden an der Holsteiner Straße eine dem Standort und der Funktion der Straße adäquate Einzelhandels- / Dienstleistungsnutzung vorgesehen. Der Kfz-Betrieb im Block 4 ist langfristig zu verlagern und die Fläche zu Gunsten eines Wohn- / Geschäftshauses zu beräumen. Die öffentliche Grünfläche „An der Schleuse“ bietet die einzige Möglichkeit für ein quartiersnahes Angebot an Grün- und Aufenthaltsflächen. Eine Umgestaltung der Fläche zu einer quartiersnahen Grünanlage wäre daher erstrebenswert.

9.2 Städtebauliche Struktur

Sanierungsziele:

1. Verbesserung der Verknüpfung mit dem umgebenden Stadtgefüge unter Bewahrung des eigenständigen Charakters
2. Verbesserung der Anbindung zum nördlichen Eiderarm
3. Stärkung der Funktion als „nördliches Eingangstor“ zur Rendsburger Innenstadt

Planungskonzept

Ein Hauptziel des Konzeptes ist, die innere Geschlossenheit des Quartiers herzustellen und zugleich die Anbindung an das umgebende Stadtgewebe zu verbessern. Hierzu gilt es durch bauliche Weiterentwicklung im Block 4 das Quartier zu aktivieren. Ferner soll die räumlich funktionale Anbindung der Grünfläche in Block A erhöht werden. Als Bindeglied zum nördlichen Stadtgefüge sowie als baulich funktionaler Abschluss des Quartiers kommt diesem Bereich daher eine besondere Bedeutung zu. Daher sollten die Regelungen zu den Werbeanlagen der Gestaltungssatzung zur Anwendung gebracht werden können.

Zur Verminderung des aktuell bestehenden qualitativen Süd-Nord-Gefälle versteht sich die Reaktivierung der Torstraße als nördliches Eingangstor zur Rendsburger Innenstadt als eine Art Schlüsselmaßnahme. Die gestalterische Neuordnung der Grünfläche bzw. des Parkplatzes Schleuskuhle / Torstraße muss ebenso dazu beitragen wie die hochbauliche Neugestaltung des Block 4. Langfristig bietet die Verlagerung des Kfz-Betriebes in der Schleuskuhle die Möglichkeit durch den Bau eines Wohn- und Geschäftshauses den Block 4 funktional sowie städtebaulich an die gegenüberliegende Bebauung anzubinden und den Straßenraum besser zu fassen. Als Sofortmaßnahme zur Aufwertung der räumlichen Situation in der Schleuskuhle ist die straßenbegleitende Pflanzung raumbildender Bauelemente vorgesehen.

9.3 Bebauung / Gebäude

Sanierungsziele:

1. Aufwertung der Gebäude mit Instandhaltungs- / Modernisierungsdefiziten.
2. Stärkung der historischen Bedeutung des Quartiers durch fachgerechte Sanierung der quartiersprägenden Gebäude.
3. Wiederherstellung eines marktfähigen Wohnungsbestandes.
4. Blockrandbebauung entlang der Straße An der Bleiche.

Planungskonzept

Umfangreiche Instandsetzungen an zahlreichen Gebäuden innerhalb der Nördlichen Altstadt dienen zum Erhalt der historischen Altbausubstanz und erhöhen überdies die Attraktivität des Quartiers. Bei der Sanierung der Fassaden ist eine fachgerechte Sanierung bzw. die Wiederherstellung des historischen Erscheinungsbildes von besonderer Bedeutung. Ein Maßnahmenswerpunkt liegt auf der Sanierung der als Kulturdenkmal eingestuften Gebäude in der Denkerstraße, der Schleuskuhle sowie in der Torstraße und Holsteiner Straße. Um das Gesamterscheinungsbild der Nördlichen Altstadt weiter zu verbessern, sollte bei einigen Gebäuden aus der Zeit nach 1945 eine Umgestaltung der Fassade durchgeführt werden, um diese in das historische Stadtbild zu integrieren.

Zur Steigerung der Konkurrenzfähigkeit des Standortes Nördliche Altstadt sollten einhergehend mit den Sanierungsarbeiten an der Gebäudesubstanz auch die Ausstattungen der Wohn- und Geschäftseinheiten sowie deren Grundrisse den heutigen Standards angepasst werden. Vorstellbar sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Zusammenlegung einzelner Einheiten zur Erhöhung der Wohn- bzw. Nutzfläche je Einheit sowie eine Verbesserung der Ausstattung.

Entsprechend der vorgefundenen Sanierungsdefizite lokalisieren sich die Schwerpunkte dieser Maßnahmen in den Blöcken 3 sowie 5.

Neubauten zur Wiederherstellung eines geschlossenen Blockrandes sind im Block 7 (An der Bleiche) und im Block 4 (Schleuskuhle, An der Schleuse) vorgesehen.

9.4 Soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur

Sanierungsziele:

1. Ausbau des Angebotes sozialer und kultureller Einrichtungen zur Steigerung der Quartierbedeutung im gesamtstädtischen Kontext.

Planungskonzept

Die Integration sozialer und kultureller Einrichtungen in die Nördliche Altstadt könnte deren Bedeutung innerhalb der Gesamtstadt weiter steigern und das Quartier stärker beleben. Ferner bieten die direkte Innenstadtlage sowie die potentiell zur Verfügung stehenden Grundstücke die Möglichkeit, das Segment Altenwohnen weiter auszubauen.

9.5 Private und öffentliche Freiflächen

Sanierungsziele:

1. Reduzierung der baulichen Dichte in den Blockinnenbereichen und Entsiegelung von Hofflächen.
2. Verbesserung des Angebotes an wohnungsbezogenen Freiräumen durch Schaffung und Aufwertung von Wohnhöfen in den Blockinnenbereichen
3. Schaffung einer qualitativ hochwertigen quartiersbezogenen Grünfläche durch Umgestaltung der bestehenden Anlage in Block A.

Planungskonzept

Eines der freiraumplanerischen Hauptziele ist die Verbesserung der Wohnqualität durch Schaffung wohnungsbezogener Freiräume. Eine der Grundvoraussetzungen hierfür ist die Reduzierung der baulichen Dichte in den Blockinnenbereichen sowie die Entsiegelung bestehender Hofflächen. Der Rückbau von Nebengebäuden sowie die Entsiegelung bieten die Möglichkeit zur Anlage grüngestalteter Wohnhöfe. Trotz der vielfach geringen Größe der einzelnen Höfe gilt es bei der Planung Nutzungskonflikte zu vermeiden.

Wo dieses möglich ist, sollten zur Steigerung der Gesamtqualität in den Blockinnenbereichen auch die gewerblich genutzten Innenhöfe eine Aufwertung erfahren.

Neben einer Aufwertung in den Blockinnenbereichen ist es von entscheidender Bedeutung für das Quartier die bestehende Grünfläche in Block A verstärkt an die Nördliche Altstadt anzubinden und funktional in das Quartiersleben zu integrieren. Umgestaltende Maßnahmen orientieren die Anlage räumlich und funktional in Richtung Altstadt und schaffen eine wesentliche Erhöhung der Aufenthaltsqualität. Unter Verwendung des Elementes Wasser gilt es, die Bedeutung der Anlage als Bestandteil der ehemaligen Befestigungsanlage der Stadt besonders herauszuarbeiten.

Zur Vermeidung von Angstraumsituationen und zur verbesserten Anbindung der Nördlichen Altstadt an das angrenzende Stadtgefüge sowie den nördlichen Eiderarm sollten die Straßenunterquerungen sowie deren Umfeld umgestaltet und die Einsehbarkeit aus dem Straßenraum erhöht werden. Sollten es die verkehrstechnischen Erfordernisse zulassen, so wäre die Querung mittels ebenerdiger Ampelanlagen wünschenswert.

9.6 Straßen und Straßenraum

Sanierungsziele:

1. Instandsetzung der Verkehrsflächen unter Berücksichtigung des historischen Charakters des Quartiers.
2. Bedeutungsverlagerung des Verkehrs zu Gunsten von Fußgängern und Radfahrern sowie einer verbesserten Integration des ruhenden Verkehrs
3. Verminderung der Barrierewirkungen der Verkehrsflächen im Bereich An der Schleuse / Thormannplatz.
4. Abminderung der Verkehrsemissionen im Bereich des Rendsburger Stadtringes.

Planungskonzept

Eines der Sanierungsziele ist die Instandsetzung der Straßen in den Quartiersinnenbereichen. Im Rahmen der hierzu notwendigen Arbeiten gilt es den Raum für Fußgänger zu erhöhen und den ruhenden Verkehr besser zu integrieren. Bei sämtlichen Maßnahmen soll der historische Charakter der Nördlichen Altstadt Berücksichtigung finden.

In den Außenbereichen des Quartiers gilt es im Bereich Thormannplatz durch eine räumlich funktionale und visuell verbesserte Anbindung der dortigen Grünanlage auch die Barrierewirkungen der Verkehrsflächen zu mindern, da durch die Maßnahmen der psychologische Barriereeffekt stark herabgesetzt werden kann.

Zu Abminderung der Verkehrsbelastungen der Anwohner entlang des Rendsburger Stadtringes sollten schallisolierende Maßnahmen an den Gebäuden vorgenommen werden.

9.7 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Aufgrund der vorliegenden Untersuchungsergebnisse und der angestrebten Sanierungsziele sowie nach Abwägung gemäß den Kriterien des BauGB sind folgende Bereiche des Gebietes der Vorbereitenden Untersuchungen als Sanierungsgebiet förmlich festzulegen:

- Block A, öffentliche Grünfläche mit Unterführung Thormannplatz
- Block 1
- Block 4
- Block 7
- Block 5
- Block 3
- Block 8
- Straßen:
 - Holsteiner Straße im Abschnitt Schiffbrückenplatz bis Unterführung „An der Bleiche“
 - Torstraße im Abschnitt Schlossplatz bis An der Schleuse
 - Schleuskuhle im Abschnitt An der Bleiche bis Denkerstraße
 - An der Schleuse im Abschnitt An der Bleiche bis Thormannplatz

Karte: Maßnahmenplan

10. Maßnahmenkonzept

10.1 Maßnahmen der Vorbereitung

Gutachten, informelle Planungen und Entwurfsplanungen

Die Umgestaltung der Blockinnenbereiche, der Straßenzüge Schleuskuhle und Torstraße sowie der öffentlichen Grünanlage bedarf einer vertiefenden planerischen Betrachtung. Für die Blockinnenbereiche sind städtebauliche Entwürfe und Gestaltungskonzepte in Abstimmung mit den Eigentümern / Nutzern zu erarbeiten. Der Umbau der Straßen bedarf einer verkehrstechnischen und gestalterischen Auseinandersetzung. Für die Grünfläche sind landschaftsplanerische Entwürfe zu erstellen.

Die Neubauvorhaben in den Blöcken 4 und 7 sind in ihren Grundzügen durch vertiefende planerische Betrachtungen im Zuge der Konkretisierung des städtebaulichen Rahmenplanes zu skizzieren. Der architektonische Entwurf obliegt dem Investor.

Zur Zeit besteht kein akutes Erfordernis für einen Bebauungsplan, da keine Entwicklungen erkennbar sind, die den o.g. Sanierungszielen widersprechen bzw. keine Sanierungsmaßnahmen vorgesehen sind, die einer planungsrechtliche Festsetzung bedürfen.

Öffentlichkeitsarbeit

Die Gesamtmaßnahme ist durch eine kontinuierliche Information der Anwohner, Gewerbetreibenden und Eigentümer zu begleiten. Hierfür sind neben turnusmäßigen Informationsveranstaltungen und Workshops auch Broschüren, ein Internet-Auftritt sowie andere Veranstaltungen (Straßenfest u.ä.) vorgesehen.

Voruntersuchungen für Baumaßnahmen an Gebäuden privater Eigentümer

Zur Feststellung des Sanierungsbedarfs und -umfangs sind sogenannte Modernisierungs- / Instandsetzungsuntersuchungen im Vorfeld und in Abstimmung mit dem Eigentümer durchzuführen.

Weitere Maßnahmen der Vorbereitung

Hierzu zählen die Formulierung einer Gestaltungssatzung / eines Gestaltungsleitfadens als Beurteilungsgrundlage für zukünftige Bauvorhaben an Gebäuden und im Straßenraum, die Untersuchung von Verkehrswertwerten sowie die Vergütung des Sanierungsträgers.

Kosten der vorbereitenden Maßnahmen

Die Kosten werden auf rund **1 Mio. Euro** geschätzt.

10.2 Ordnungsmaßnahmen

Grunderwerb / Entschädigung für Verlagerung von Betrieben

Maßnahmen der Bodenordnung sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt aufgrund nicht geplanter Eingriffe in bestehende Eigentumsstrukturen nicht vorgesehen. Für Grunderwerb, und Entschädigungszahlungen (Verlagerung Firma Storm) sind hierfür **3 Mio. Euro** eingestellt worden.

Freilegung von Grundstücken

Zur Aufwertung der Blockinnenbereiche ist als Grundvoraussetzung für das Entstehen qualitativ hochwertiger Wohnhöfe eine Entdichtung der Baukörper sowie eine Entsiegelung der Grundflächen notwendig. Bei den Rückbaumaßnahmen handelt es sich um Nebengebäude in den Innenbereichen. Die Hauptmaßnahmen konzentrieren sich hierbei auf die Blöcke 3 und 5. Zu den weiterführend Aufwertungsmaßnahmen zählen die Anlage von Grünflächen und Aufenthaltsbereichen im Freien. Zur Vermeidung von Nutzungskonflikten innerhalb der meist kleinen Innenhöfe ist es Aufgabe der Planung notwendige Einrichtungen wie Abfallbehälter und Fahrradstellplätze störungsfrei in die Anlagen zu integrieren.

Neben den Wohnhöfen sollen zur Steigerung der Gesamtqualität auch die gewerblich genutzten Innenhöfe eine Aufwertung erfahren. Möglich wäre dies durch Verwendung eines den historischen Charakter unterstützenden Bodenbelags, eine Begrünung der Wände oder solitäre Baumpflanzungen.

Hierfür werden den privaten Eigentümern Zuschüsse für den Abbruch von Nebengebäuden, für die Entsiegelung der Hofflächen und deren Neuanlage gewährt. Für 45 Grundstücke werden rund **1,7 Mio. Euro** eingestellt.

Erschließungsanlagen (Straßen, öffentliche Grünflächen)

Die Umgestaltung bzw. der grundhafte Ausbau von Torstraße und Schleuskuhle umfasst eine Neuordnung der Verkehrsflächen, einhergehend mit der Erneuerung des Belags und der Ausstattungselemente. Die Erweiterung des östlichen Parkplatzes sowie die Umgestaltung der Unterführung und des nördlichen Abschnittes der Holsteiner Straße sind weitere Maßnahmen zur funktionalen und gestalterischen Verbesserung des öffentlichen Raumes (siehe hierzu Tabelle „Maßnahmenkonzept Verkehrsanlagen und öffentliche Grünflächen / Plätze“ im Anhang).

Das bedeutendste Element bezüglich der Aufwertung des öffentlichen Freiraumes ist die Umgestaltung der Grünfläche in Block A. Eine Platzfläche öffnet sich in Richtung der Nördlichen Altstadt und wird zu den nördlich angrenzenden Verkehrsflächen durch einen ansteigenden Geländeverlauf geschützt. Der multifunktionale Charakter der Fläche ist an alle Altersgruppen gerichtet und bietet Platz zum Verweilen sowie für aktive Betätigungen. Die Integration des Elementes Wasser verweist auf die historische Bedeutung der Anlage als Bestandteil der ehemaligen Befestigungsanlage der Stadt. Im Zuge der Umgestaltung ist auch eine Aufwertung der Straßenunterführungen vorgesehen. Das eigentliche Tunnelbauwerk wird durch die Maßnahmen jedoch nicht angetastet. Zur Attraktivierung der Anbindung des Quartiers an den Nördlichen Eiderarm gilt es, die Übersichtlichkeit im Bereich des nördlichen Abschnittes der Holsteiner Straße sowie der anschließenden Straßenunterführung zu erhöhen und durch Erneuerung des Mobiliars die räumliche Qualität zu steigern. Die Herstellung von Blickbeziehungen fördert die visuelle Vernetzung mit der neu gestalteten Grünanlage in Block A.

Die Instandsetzungen der quartiersinternen Straßenzüge soll dazu genutzt werden den Straßenraum auch qualitativ-funktional weiterzuentwickeln. Neben neuen Belägen für Fahrbahnen und Gehwege sowie einer neuen Möblierung des Straßenraumes zählt hierzu auch eine Verbreiterung der Gehwege in der Torstraße sowie eine generell verbesserte Integration des ruhenden Pkw-Verkehrs. Zum Unterstreichen der historisch bedeutenden Torstraßen-Achse wird als Straßenbelag eine Pflasterung vorgesehen, die sich deutlich von der geplanten Asphaltierung in der Schleuskuhle abhebt. Als Möblierung des Straßenraumes werden unter anderem Mastleuchten vorgeschlagen, die den historischen Quartierscharakter unterstützen.

Die Pflanzung straßenbegleitender Bauelemente in der Schleuskuhle fasst den Straßenraum und mindert die bestehende Zäsurwirkung. Im Zuge einer Bebauung in Block 1 ist es notwendig, die dort entfallenden Parkplätze, die nicht durch eine Neuordnung der Stellplatzsituation im Straßenraum kompensiert werden, auf die Parkplatzanlage in Block 4 zu verlagern. Im Zuge dessen kommt es zu einer Umstrukturierung und gestalterischen Aufwertung der bestehenden Anlage.

Für Bau- und Baunebenkosten werden rund **1,3 Mio Euro** veranschlagt.

10.3 Baumaßnahmen

Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden

Bei den im Untersuchungsgebiet durchzuführenden Sanierungsmaßnahmen handelt es sich bei den meisten der sanierungsbedürftigen Gebäuden um eine Kombination unterschiedlicher Baumaßnahmen. Ausgehend vom baulichen Zustand des jeweiligen Gebäudes werden diese insbesondere Maßnahmen zur Instandsetzung der Gebäudehülle sowie des Inneren des Gebäudes umfassen. Zu den Maßnahmen im Außenbereich zählen bspw. die Sanierung von Gebäudefassaden, der Einbau von Fenstern sowie Dacherneuerungen. Bei den durchzuführenden Arbeiten steht jeweils der Erhalt bzw. die Wiederherstellung des historischen Erscheinungsbildes im Vordergrund. Ergänzt sollen im Rahmen der Maßnahmen störende Anbauten und Fassadenergänzungen beseitigt und Schaufensterflächen dahingehend umgestaltet werden, dass sie sowohl den Ansprüchen einer zeitgemäßen Warenpräsentation als auch dem Charakter des Gebäudes entsprechen. Darüber hinaus wird zur besseren Integration in das Stadtbild bei den Gebäuden Holsteiner Straße 9-11, Pannkokenstraat 9 und Torstraße 18 eine Umgestaltung der Fassaden empfohlen.

Innerhalb der Gebäude steht eine Verbesserung der Marktgängigkeit der jeweiligen Wohn- und Gewerbeeinheiten im Vordergrund der Maßnahmen. Diese umfassen unter anderem die Zusammenlegung von Wohn- und Gewerbeeinheiten, eine Verbesserung der Ausstattungsstandards (z.B. Sanitäreinrichtungen, Elektroanschlüsse, Heizungsanlage) sowie die Sanierung der Treppenhäuser.

Als Reaktion auf die starken Verkehrsbelastungen entlang des Rendsburger Stadtringes werden die dort befindlichen Häuser mit schallisolierenden Fenstern ausgestattet.

Unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Sanierungsumfänge belaufen sich die erwarteten Gebäudesanierungs- und Umbaukosten nach überschlägigen Berechnungen auf ca. 36 Mio. Euro.

Die Zuschüsse aus Mitteln der Städtebauförderung belaufen sich auf rund **9,0 Mio. Euro**.

10.4 Sonstige Maßnahmen

Zur Herausarbeitung eines Alleinstellungsmerkmals für die Nördliche Altstadt ist es vorstellbar, eine branchenspezifische Clusterbildung bei Handel und Dienstleistungen besonders zu fördern. Zu denken wäre hier beispielsweise an Bereiche wie Gastronomie, Kunsthandwerk, Antiquitäten usw.. Darüber hinaus ließe sich die marketingstrategische Ausnutzung des Standortes „historische Altstadt“ weiter ausbauen. In diesem Zusammenhang könnte eine verstärkte Kooperation zwischen den Gewerbetreibenden der Nördlichen Altstadt durch gemeinsame Werbe- und Sonderaktionen (z.B. Straßenfest, Rabattaktionen usw.) zu einer weiteren Stärkung des Standortes führen.

Karte: Gestaltungsplan

11. Umsetzung des Erneuerungskonzeptes

11.1 Sanierungsverfahren

Das Baugesetzbuch bietet der Kommune in § 142 Abs. 4 BauGB zwei Verfahrensarten an: das herkömmliche (umfassende) Sanierungsverfahren und das vereinfachte Verfahren.

Wir empfehlen das **umfassende Verfahren**, da die vorgenannten Ziele und Maßnahmen nur innerhalb dieses Verfahrens erreicht bzw. umgesetzt werden können.

11.2 Mitwirkungsbereitschaft der Bewohner, Gewerbetreibenden und Eigentümer

Kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht eingeschätzt werden, da bisher keine Bürgerversammlungen / Informationsveranstaltungen durchgeführt worden sind.

11.3 Zeitliche Umsetzung und Durchführung der Sanierung

Für die Durchführung der Gesamtmaßnahme wird eine Dauer von zehn Jahren veranschlagt. Voraussetzung ist eine zeitnah herzustellende Akzeptanz bei den Betroffenen (Öffentlichkeitsarbeit, Bürgerbeteiligung) sowie die Mitwirkungsbereitschaft und das Interesse der Eigentümer.

Die Maßnahmen zur Aufwertung öffentlicher Freiräume sollten als Pilotprojekte kurzfristig (innerhalb der ersten drei bis fünf Jahre) umgesetzt sein, um sichtbare Zeichen eines Erneuerungsprozesses zu setzen.

12. Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Kosten der Maßnahme sind in der folgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht dargestellt.

Karte: Sanierungsgebietsgrenze