



## Stadt Eckernförde

### 2. Fortschreibung Städtebaulicher Rahmenplan 2017

Gefördert durch Bund und Land

Bericht: 29. November 2017



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit



STÄDTEBAU-  
FÖRDERUNG  
von Bund, Ländern und  
Gemeinden



Schleswig-Holstein  
Ministerium für Inneres,  
ländliche Räume  
und Integration



## Inhalt:

1. Vorwort des Bürgermeisters.....	4
2. Anlass und Zielsetzung der 2. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes.....	5
2.1. Planungsinstrument Rahmenplan.....	5
2.2. Rahmenplan 1986 und 1. Fortschreibung 2008 .....	5
2.3. Anlass und Zielsetzung der 2. Fortschreibung .....	5
3. Plangebiet .....	7
4. Verfahren der 2. Fortschreibung .....	8
4.1. Beteiligungsverfahren .....	8
5. Vorliegende Planungsgrundlagen und Konzepte.....	9
5.1. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 2006.....	9
5.2. Städtebauliches Entwicklungskonzept „Nooröffnung“ .....	9
5.3. Vorbereitende Untersuchungen „Nooröffnung“, 2012.....	10
5.4. Verkehrskonzept, 2004 .....	10
5.5. Flächenhafte Verkehrsuntersuchung, 2014 .....	10
5.6. Radverkehrskonzept, 2014 .....	11
5.7. Klimaschutzkonzept, 2015.....	12
5.8. Fortschreibung Wohnraumversorgungskonzept, 2012.....	12
5.9. Demographische Entwicklung .....	13
5.10. Einzelhandelsgutachten, 2009 .....	13
5.11. Masterplan Küste .....	13
6. Relevante Veränderungen der Bestandssituation bzw. Stand der Umsetzung ..	14
6.1. Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“ .....	15
6.2. Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ .....	15
6.3. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“.....	17
7. Verkehrskonzept .....	17
8. Handlungs- und Nutzungsschwerpunkte .....	19
9. Aktualisierung der Rahmenplanerischen Ziele.....	20
9.1. Übergeordnete städtebauliche Ziele.....	20
9.2. Übergeordnete grün- und freiraumplanerische Ziele .....	21
9.3. Ziele, die für das Sanierungsgebiet Nooröffnung relevant sind .....	21
9.4. Ziele, die für die Südliche Innenstadt relevant sind .....	22
9.5. Ziele für Bereiche außerhalb der Fördergebiete .....	22
10. Aktualisierung der Gebietsumgriffe .....	23
10.1. Sanierungsgebiet „Nooröffnung“/ Aufhebung Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ ....	23
10.2. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“ .....	23
10.3. Aufhebung Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“.....	24
11. Maßnahmen und Gestaltungsvorschläge .....	24
11.1. Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ .....	24
11.2. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“ .....	27
11.3. Maßnahmen außerhalb der Fördergebiete.....	29
11.4. Gestaltungsplan.....	30
12. Maßnahmen Stadtbau.....	31
13. Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen.....	31

14. Aktualisierung Kostenschätzung .....	34
15. Impressum .....	35
16. Anhang .....	36

## **1. Vorwort des Bürgermeisters**

*(wird noch ergänzt)*

## **2. Anlass und Zielsetzung der 2. Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes**

### **2.1. Planungsinstrument Rahmenplan**

Der erarbeitete Städtebauliche Rahmenplan für die Stadt Eckernförde mit seiner 2. Fortschreibung stellt ein informelles fachübergreifendes Planungsinstrument für die Stadt dar, um die Entwicklungspotenziale der Innenstadt Eckernfördes auszuloten und Perspektiven sowie langfristige Entwicklungsmöglichkeiten für deren zukünftige Nutzung in groben Zügen aufzeigen.

Er dient als Leitfaden für zukünftige Planungen im Bereich der Innenstadt, als Grundlage für weitere Planungsschritte wie Gutachten oder Wettbewerbe und als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die Öffentlichkeit, private und institutionelle Akteure sowie politische Gremien.

Ziel der Rahmenplanfortschreibung ist es, durch die Aktualisierung der formulierten städtebaulichen, freiraumplanerischen Ziele viele verschiedene öffentliche und private Einzelmaßnahmen mit unterschiedlichen Realisierungszeiträumen so zu steuern, dass sie sich in einen gesamtstädtebaulichen Rahmen einfügen.

### **2.2. Rahmenplan 1986 und 1. Fortschreibung 2008**

Der städtebauliche Rahmenplan aus dem Jahr 1986 befasste sich im wesentlichen mit den stadtgestalterischen Fragestellungen und vor allem mit der Innenstadtentwicklung Eckernfördes. Die Stadtentwicklung wurde auf der Grundlage des Rahmenplanes von 1986 vorangetrieben und im Wesentlichen hat sich die Stadt im Kontext dieses Rahmenplanes entwickelt. Dabei sind jedoch die Randbereiche der Innenstadt nicht in dem gewünschten Maße einbezogen worden, wie es sich die Stadt im Rahmen ihrer Wirtschaftsentwicklung gewünscht hätte. Im Rahmen der Erarbeitung des Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) stellte sich heraus, dass die Innenstadtbereiche wichtige zu entwickelnde Flächen aufweisen, die nicht ihrer Lage entsprechend genutzt werden. Auf der Grundlage dieser Erkenntnis wurde die Fortschreibung des städtebaulichen Rahmenplanes im Jahre 2007 beschlossen.

Dem Ergebnis der 1. Fortschreibung des Rahmenplanes 2008 ist zu entnehmen, dass im Bereich des Binnenhafens, der Nooröffnung und der südlichen Innenstadt wesentliche zu entwickelnde Flächenpotenziale vorhanden sind, die im Rahmen der zukünftigen Stadtentwicklung und unter Zuhilfenahme von Fördermitteln entwickelt werden sollen. Insofern ist die Rahmenplanfortschreibung die Entwicklungsstrategie für das Mittelzentrum Eckernförde in der Frage der zukünftigen Nutzung der umzunutzenden Flächen, der Verkehrserschließung, der Versorgungs-, Wohn- und Erholungsfunktion. Diese Bereiche sind untrennbar miteinander verbunden und werden in den planerischen Aussagen einer Synthese zugeführt.

### **2.3. Anlass und Zielsetzung der 2. Fortschreibung**

Auf Basis der 1. Fortschreibung wurden die drei Stadtumbaugebiete „Nördliche Innenstadt“, „Südliche Innenstadt“ und „Nooröffnung“ festgelegt und erste Maßnahmen im Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“ durchgeführt.

Die im Gebiet „Nooröffnung“ geplanten Maßnahmen wurden im Rahmen eines Städtebaulichen Gutachterverfahrens konkretisiert, im Ergebnis wurde ein Städtebaulicher Entwurf für den Bereich „Binnenhafen/ Nooröffnung“ beschlossen. Über einen Großteil der entsprechenden Flächen wurde anschließend ein Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren gelegt. Darüber hinaus haben sich seit der Erarbeitung 1. Fortschreibung 2008 weitere wichtige Veränderungen ergeben:

- in Bezug auf den Bestand, durch realisierte Maßnahmen der Sanierung (insbesondere Straßenbereiche nördlich Innenstadt) und sonstige wesentliche Maßnahmen (z.B. Hafenspitze)

- durch die Überplanung des Gebiets Binnenhafen/ Nooröffnung im Rahmen des Städtebaulichen Gutachterverfahrens mit dem sich ergebenden Städtebaulichen Entwurf
- Anpassungsbedarfe für den Städtebaulichen Entwurf für das Gebiet Binnenhafen/ Nooröffnung aufgrund geänderter Rahmenbedingungen (Wegfall der vorhandenen Einzelhandelsnutzung, kein Interesse von Lebensmittel-Einzelhändlern an einer Ansiedlung im Bereich der Nooröffnung) und auf Grundlage der Ergebnisse der interfraktionellen Arbeitsgruppe und aufgrund der veränderten Zielsetzungen im Bereich nördlicher Binnenhafen aufgrund des Bürgerentscheids
- in Bezug auf die Chancen der Realisierbarkeit der Planung (insbesondere im Bereich des Stadtumbaugebietes „Nooröffnung“ westlich der Bahn)
- durch Leerzüge (Willers-Jessen-Schule) und damit einhergehende Funktionsverluste und Umnutzungsbedarfe
- sowie im Bereich Bahnhof und südliche Innenstadt aufgrund des politischen Willens zu einer umfangreichen Neuordnung im Bahnhofsbereich (durch die Überprüfung der Zielsetzungen, Funktionszuweisungen und –verortungen)

Vor diesem Hintergrund und aufgrund der seit der 1. Fortschreibung des Rahmenplans 2008 zusätzlich erarbeiteten und daher zu berücksichtigenden gesamtstädtischen Planungen, wie insbesondere das Wohnraumversorgungskonzept, das Klimaschutzkonzept der Stadt Eckernförde etc. (siehe Kap. 5.7 Klimaschutzkonzept, 2015), wurde die städtebauliche Rahmenplanung ein zweites Mal fortgeschrieben und angepasst, um dadurch eine aktuelle Zielsetzung und eine Anpassung der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erhalten.

Während die Rahmenplanfortschreibung von 2008 ein in sich geschlossenes Planwerk darstellt, handelt es sich bei der vorliegenden Bearbeitung um eine Teilfortschreibung, die zusammen mit der Fassung von 2008 zu lesen ist. Die vorliegende Fortschreibung 2017 fokussiert sowohl in der Analyse als auch in der Planung auf die anzupassenden Inhalte.

Zielsetzungen hierbei sind:

- Fortschreibung des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts für das Sanierungsgebiet „Nooröffnung“
- Aufnahme des Umsetzungsstands der Maßnahmen
- Aufnahme des aktuellen Stands zu Zielsetzungen und Funktionszuweisungen für den Bahnhofsbereich und die südliche Innenstadt und Ableitung von Maßnahmen für eine spätere Konkretisierung der städtebaulichen Planung in diesem Bereich
- Überprüfung des Umgriffs der Stadtumbaugebiete und ggf. Empfehlungen für (Teil-) Aufhebung von Gebieten

### 3. Plangebiet

Das ca. 52,8 ha große Plangebiet umfasst die gesamte Innenstadt Eckernfördes. Es erstreckt sich zwischen der Bundesstraße B 76 bzw. der Bahnlinie Flensburg - Kiel im Westen und der Ostsee im Osten sowie dem Hafen im Norden und dem Lornsenplatz im Süden.



*Abb. 1: Geltungsbereich Rahmenplangebiet Fortschreibung 2017*

Das Zentrum des Plangebietes wird in weiten Teilen durch die gut erhaltene historische Stadtstruktur geprägt. Der nordöstliche Ortsrand wird entlang der Strandpromenade durch

eine Wohnanlage aus den 1980er Jahren bestimmt. Der südöstliche Bereich des Plangebietes ist durch solitäre Baukörper (Stadthalle/ Stadthotel und Schwimmbad) in unmittelbarer Nähe zum Strand geprägt, die in Parkanlagen eingebettet sind.

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

Im Vergleich zur Rahmenplanfortschreibung 2008 hat sich der Umgriff der 2. Fortschreibung des Rahmenplanes um rund 22 ha verkleinert. Ein Großteil der Flächen, die aus dem Rahmenplan herausgenommen wurden, befinden sich nördlich der Noorstraße sowie entlang der Straße Pferdemarkt, da für diese Flächen kein weiterer Handlungsbedarf mehr gesehen wird. Ferner wurde aufgrund der geänderten Zielvorstellungen zum Bahnhofsareal der Geltungsbereich westlich der Straße Grüner Weg erweitert.

## 4. Verfahren der 2. Fortschreibung

### 4.1. Beteiligungsverfahren

Für die 2. Fortschreibung wurden die Rahmenbedingungen für die Teilgebiete der Innenstadt überprüft, die Zielsetzungen für die Bereiche Städtebau, Verkehr, Grün und Wasser fortgeschrieben, die Maßnahmen auf ihren Umsetzungszustand überprüft sowie aufgrund der aktualisierten Zielsetzungen angepasst und daraufhin der Umgriff des Rahmenplanes angepasst.

Beteiligungsverfahren zu den Planungen im Bereich des Sanierungsgebiets „Nooröffnung“ und des Stadtumbaugebiets „Nördliche Innenstadt“ haben bereits im Vorfeld dieser Fortschreibung stattgefunden.

Die Entwicklung des Städtebaulichen Konzepts für das Sanierungsgebiet wurde im Rahmen des Städtebaulichen Gutachterverfahrens mit ausführlicher Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger und weiterer Experten durchgeführt. Die notwendige Anpassung des Konzepts wurde vorbereitet durch die Ergebnisse der Sitzungen der interfraktionellen Arbeitsgruppe, in dessen Verlauf ein Expertenworkshop mit lokalen und regionalen Akteuren sowie eine Einwohnerversammlung stattgefunden haben.

Die geänderten Zielsetzungen für den Bereich nördlicher Binnenhafen wurden durch einen Bürgerentscheid festgelegt.

Da für den Bereich „Südliche Innenstadt“ eine Konkretisierung der Planung zu einem späteren Zeitpunkt stattfinden wird (*siehe Kap. 11.2 Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“*), ist eine öffentliche Beteiligung erst im Rahmen der Konkretisierung zweckmäßig.

Ergänzend zu den vorgenannten Beteiligungen wurde im Zuge dieser 2. Fortschreibung eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) sowie eine öffentliche Information nach Abschluss der Fortschreibung durchgeführt.

## 5. Vorliegende Planungsgrundlagen und Konzepte

Der vorliegenden 2. Rahmenplanfortschreibung lagen folgende Untersuchungen und Konzepte zugrunde, die bei der Erstellung der Fortschreibung berücksichtigt wurden:

### 5.1. Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 2006

Das, durch die Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH (steg), ausgearbeitete Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) der Stadt Eckernförde liegt in seiner Endfassung vom Mai 2006 vor und formuliert die Stadtentwicklungsziele, Handlungsschwerpunkte sowie entsprechende Maßnahmenempfehlungen für die Stadtentwicklung bis zum Jahr 2015.

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

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

### 5.2. Städtebauliches Entwicklungskonzept „Nooröffnung“

Für die Umgestaltung des Stadtbereiches zwischen Binnenhafen und Noor ist im Jahr 2010 ein Städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt worden, aus welchem das Konzept einer Arge unter Führung von ppp architekten + stadtplaner als Siegerentwurf hervorgegangen ist. Das Konzept bildet den Rahmen der städtebaulichen Entwicklungen der nördlichen Innenstadt. Veränderte Rahmenbedingungen (Aktualisierung der Verkehrsplanung, Wegfall beider Discounter, Bürgerentscheid zur Bebauung südlich der Gaehthestraße) führten zu einer Aktualisierung des städtebaulichen Entwurfes. Der aktuelle Entwurf verfolgt weiterhin als zentrales Ziel die 1928 zugeschüttete Nooröffnung wiederherzustellen und entlang der Ufer neue hochwertige Bauflächen zu entwickeln.

Der Rahmenplan wird mit dem aktualisierten Städtebaulichen Konzept fortgeschrieben.

### **5.3. Vorbereitende Untersuchungen „Nooröffnung“, 2012**

Die Stadt Eckernförde wurde im Jahre 2004 in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen. Die Ratsversammlung der Stadt Eckernförde hat am 28. April 2008 beschlossen für das Gebiet „Binnenhafen-Nooröffnung“ zu prüfen, ob dort städtebauliche Missstände vorliegen und dann entsprechend ein Sanierungsverfahren nach Baugesetzbuch durchgeführt werden soll.

Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB wurden durch den treuhänderischen Sanierungsträger BIG-STÄDTEBAU GmbH im Herbst 2012 durchgeführt. Sie dienen der Gewinnung von Beurteilungsgrundlagen zur Notwendigkeit der Sanierung. Dazu wurden die städtebaulichen und funktionalen Missstände im Untersuchungsgebiet herausgestellt. Auf dieser Grundlage wurden Maßnahmen beschrieben, die zur Beseitigung dieser Missstände herangezogen werden können und die Grundlage der städtebaulichen Neuordnung bilden. Eine Umnutzung des Gebietes im Zusammenhang mit einer Öffnung des Noorkanals und die Erstellung eines neuen Verkehrskonzeptes stellen das elementare Ziel der Stadt für diesen Bereich dar. Zur Erreichung der städtebaulichen Entwicklungsziele sind Rückbau-, Umgestaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im gesamten Untersuchungsgebiet erforderlich. Damit die angestrebte Neuordnung erreicht werden kann, war der Ankauf von Flächen notwendig. Alle notwendigen Maßnahmen (Rückbau-, Umgestaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen) wurden in einer Kosten- und Finanzierungsübersicht noch einmal zusammenfassend dargestellt.

### **5.4. Verkehrskonzept, 2004**

Im Rahmen der bestehenden und zukünftigen Verkehrsentwicklungen, städtebaulichen Rahmenbedingungen und weiteren verkehrlichen Bedingungen im Stadtgebiet wurde für die öffentlichen Verkehrsflächen im Stadtgebiet ein Verkehrskonzept aufgestellt. Dieses wird fortlaufend bei Bedarf aktualisiert. 2004 wurde letztmalig ein umfassendes Verkehrskonzept erarbeitet und von der Ratsversammlung gebilligt. Im Jahr 2012 erfolgte dann eine Aktualisierung des Planwerkes.

Das beschlossene Radverkehrskonzept sowie das sich derzeit in Bearbeitung befindende Parkraumkonzept sind ebenfalls Bestandteile dieses Verkehrskonzeptes.

### **5.5. Flächenhafte Verkehrsuntersuchung, 2014**

Da in den nächsten Jahren verschiedenste städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen innerhalb der Innenstadt Eckernfördes umgesetzt werden sollen, wurde das Büro BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH (Hamburg) im Jahr 2014 mit der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes für die Innenstadt von Eckernförde beauftragt, um die verkehrlichen Voraussetzungen für die angedachten Planungen festzustellen.

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

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden umfangreiche Verkehrserhebungen im Stadtgebiet durchgeführt. Damit liegen nun knotenstromgenaue Verkehrsdaten für den Pkw und Schwerverkehr, sowie detaillierte Erkenntnisse bezüglich der Anteile an Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr vor, die eine aktuelle stadtweite und differenzierte Verkehrsdatenbasis bilden und als Grundlage für die Untersuchung verwendet wurden, aber auch die Grundlage weiterer Untersuchungen bilden können. Anhand dieser Verkehrsdaten wurde ein stadtweites Verkehrsmodell aufgebaut, welches zur Berechnung von 4 Planfällen verwendet wurde.

Die Untersuchungsergebnisse zeigen, dass die Belastungen sowohl in der Analyse als auch in der Prognose überwiegend unter den Prognosen der Vorgängeruntersuchungen zur B 76 und der Nooröffnung (vgl. Kap. 3.3.1.2 Verkehrsuntersuchung urbanus 2012/ 2013) liegen. Dies hängt überwiegend mit den aktuelleren Verkehrszahlen und deren differenziertere Hochrechnung aber auch mit dem stadtweiten Verkehrsmodell zusammen.

Die grundsätzlichen Aussagen der vorangegangenen Verkehrsuntersuchung werden durch die erarbeiteten Prognoseergebnisse jedoch bestätigt.

Als wichtiges Ergebnis der Berechnungen für den Bereich rund um die geplante Nooröffnung wurde festgestellt, dass die in Planfall 4 (= Planfall 1 bzw. Prognose-OHNEFALL, welcher um weitere flankierende straßenbauliche bzw. verkehrsorganisatorische Maßnahmen ergänzt wird) überprüften „flankierenden Maßnahmen“ dazu beitragen, weitere Verkehre aus der Innenstadt auf die B 76 zu verlagern. Hierdurch können die Verkehrszunahmen auf der Noorstraße kompensiert werden, wodurch eine Entschärfung der Konflikte an den Knotenpunkten Gaetjestaße/ Steindamm möglich wird.

Die Verlagerung der Durchgangsverkehre aus der Innenstadt schafft damit einen Handlungsspielraum bzw. die Voraussetzung für weitere städtebauliche Entwicklungen in der Innenstadt wie bspw. im Bahnhofsumfeld (gemäß Planfall 3).

Der Ausbau der B 76 bei gleichzeitiger Verkehrsberuhigung der Reeperbahn führt dazu, dass der Durchgangsverkehr in den Planfällen fast vollständig aus der Innenstadt verlagert werden kann.

Die Verkehrsverlagerungen auf die überwiegend anbaufreie und damit lärmunempfindlichere B 76 in allen Untersuchungsfällen entlastet sensiblere innerstädtische Straßen von Lärm und Luftschadstoffen und entspricht damit auch den verabschiedeten Zielen der Lärmaktionsplanung der Stadt Eckernförde.

## **5.6. Radverkehrskonzept, 2014**

Basierend auf aktuellen Novellierungen der Straßenverkehrsordnung, der Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrsordnung, aktuellen Urteilen in der Rechtsprechung sowie dem Wunsch zur Attraktivitätssteigerung des bestehenden Radwegenetzes wurde im Bau- und Umweltausschuss am 26.11.2011 die Erarbeitung eines Radverkehrskonzeptes beschlossen. Über Fragebögen, eine erste Beteiligung ausgewählter Träger öffentlicher Belange (TÖB), Durchführung eines Arbeitskreises und einer darauf folgenden erneuten öffentlichen Beteiligung einschließlich einem erweiterten Kreis fachkundiger TÖB, wurde eine Abschlussversion erstellt und vom Bauausschuss am 28.10.2014 sowie von der Ratsversammlung am 03.11.2014 beschlossen.

Das wesentliche Ziel ist die Überprüfung der bestehenden Radverkehrsanlagen hinsichtlich Verkehrssicherheit und Rechtskonformität. Zukünftig soll der Straßenraum entsprechend den städtebaulichen und verkehrlichen Ansprüchen auch im Bereich der Nooröffnung angepasst werden. Über das erarbeitete Radverkehrskonzept sollen zukünftig die Randparameter der Radverkehrsführung für die weitere Planung des Straßenraumes aufgezeigt werden.

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

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

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

Im Plangebiet werden verschiedene Musterlösungen vorgeschlagen. So wird der Umgestaltung der Reeperbahn insbesondere der Verkehrsberuhigung eine hohe Bedeutung zugeschrieben. In der Dringlichkeitsstufe 1 werden die Radverkehrsführung in der Gaetjestaße sowie die Mischverkehrsfläche nach dem Shared-Spaces-Prinzip am Vogelsang gelistet. Weitere Maßnahmen der Dringlichkeitsstufe 3 betreffen den Wanderweg am Noor, das Fahrradparken am Bahnhof/ ZOB sowie die Umgestaltung der Einmündung Reeperbahn/ Preußerstraße.

Ergänzende Themenbereiche sind die Schulwegsicherung, touristischer Radverkehr und Abstellanlagen.

### **5.7. Klimaschutzkonzept, 2015**

Die Stadt Eckernförde hat Ende 2014 die Firma B.A.U.M. Consult GmbH beauftragt, gemeinsam mit der Stadt Eckernförde ein gesamtstädtisches, integriertes Klimaschutzkonzept zu erstellen.

In einem ersten Schritt erfolgte im 1. Quartal 2015 die Ermittlung der Verbräuche von thermischer Energie, elektrischer Energie sowie Energie im Bereich Verkehr (Treibstoffe) in Verbindung mit der Erstellung einer Gesamtenergiebilanz sowie einer CO<sub>2</sub>-Bilanz. Aus diesen Ergebnissen heraus sind Potenzialanalysen für die Nutzung alternativer Energieformen sowie zur CO<sub>2</sub>-Minderung erstellt worden. In Verbindung mit zielgruppenspezifischen Maßnahmenkatalogen, einem Leitbild sowie eines Controlling-Systems ist das integrierte Klimaschutzkonzept der Stadt Eckernförde von der Ratsversammlung am 15. Dezember 2015 abschließend beschlossen worden.

Das Ziel des Klimaschutzkonzeptes ist eine klimafreundliche Stadtentwicklung sowie das nachhaltige Wirtschaften der Ressourcen. Da Klimaschutz und Umweltschutz zentrale Themen in den kommunalpolitischen Entscheidungsprozessen sind, wird besonders die lokale Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes in den Fokus gerückt. Die Minimierung der Gefahr des Meeresspiegelanstieges gilt dabei als existenzielle Herausforderung für die Zukunft und eine intakte Natur sowie ein umweltfreundlicher Tourismus als positive Faktoren. Neben den strukturbildenden Maßnahmen im Verantwortungsbereich der Kommune werden die drei weiteren Handlungsfelder Wirtschaft, Gebäude und Nutzung erneuerbarer Energien sowie die Mobilitätswende detailliert ausgeführt. Für den Städtebau sind in diesem Zusammenhang die Anforderungen von Neubaugebieten hinsichtlich Klimaschutzziele, die Förderung energieeffizienter Neubauten und Flachbegrünungen von Bedeutung.

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

- Energieeinsparung und Steigerung der Energieeffizienz
- Ausbau regenerativer Energien
- Lokale Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

### **5.8. Fortschreibung Wohnraumversorgungskonzept, 2012**

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

Die überwiegende Wohntypologie mit 67,4 % stellt in Eckernförde eine perforierte Bebauung in Form von Einfamilienhäusern dar. Kleine Wohneinheiten treten hingegen in sehr geringer Form auf.

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

Insgesamt werden bis 2025 im Mittelwert 432 Wohneinheiten benötigt. Generell steigt der Bedarf an Wohnraum bis 2020, um sich danach stark zu reduzieren.

Das Wohnraumversorgungskonzept definiert innerhalb der Handlungsfelder die Themenbereiche Gewinnung und Vergabe von Bauland, Bestandsentwicklung, soziale Wohnraumversorgung, Zielgruppenspezifische Angebote schaffen, Dialog und Kommunikation.

Die Nooröffnung wird zudem als Potenzialfläche zur Revitalisierung beschrieben. Es könnten bis ca. 125 neue Wohneinheiten entstehen.

### **5.9. Demographische Entwicklung**

Die Stadterneuerungs- und Stadtentwicklungsgesellschaft Hamburg mbH (steg) fasste im Rahmen des Wohnraumversorgungskonzeptes die demographische Entwicklung Eckernfördes zusammen. Zugrunde lagen die Daten von 2011.

Eckernförde hat demnach eine Bevölkerungszahl von 21.859 Einwohnern (Stand 2015), die jedoch seit Anfang der 2000er um 3,7 % gesunken ist. Ebenso dominiert seit Anfang der 2000er die Bevölkerungsgruppe ab 40 Jahren; seit Ende der 2000er ist es die Gruppe der Über-60-Jährigen. Im Zusammenhang mit dem negativen, natürlichen Bevölkerungswachstum durch deutlich weniger Geburten als Sterbefälle, sowie mit dem gleichzeitigen dem Zuzug von Älteren und dem Fortzug von Jüngeren kann für Eckernförde prognostiziert werden, dass die Stadt schrumpft und älter wird.

### **5.10. Einzelhandelsgutachten, 2009**

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

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

Innerhalb des Rahmenplangebietes sind im Einzelhandelskonzept zwei Flächen als Zusatzflächen (Z1, Z2) zum zentralen Versorgungsbereich Innenstadt ausgewiesen (Z1 im Bereich der Nooröffnung/ Z2 Bahnhofsareal). Beide können bislang in erster Linie aufgrund der mangelnden Anbindung nicht zum Zentralen Versorgungsbereich Innenstadt gerechnet werden. Bei städtebaulicher und funktionaler Anbindung an die bestehenden Einkaufslagen ist eine Integration in den zentralen Versorgungsbereich denkbar. Die Standorte sind laut Einzelhandelsgutachten für die Ansiedlung von freizeit- und tourismusrelevantem Einzelhandel und auch für die Ansiedlung von kleinflächigem nahversorgungsrelevantem Einzelhandel (z.B. Kiosk) geeignet.

### **5.11. Masterplan Küste**

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

Dementsprechend werden u.a. auch innerhalb des Rahmenplangebietes weiterführende Hochwasserschutzmaßnahmen zum Bereich Hafen empfohlen. Ziel ist es, durch die Maßnahmen in den Bereichen Jungmannufer und Vogelsang, Hafen, Hauptstrand eine geschlossene Hochwasserschutzlinie mit einer überschlägigen Gesamtlänge von ca. 3,4 km für Eckernförde zu schaffen, um nicht nur die Geländehöhen direkt an der Küstenlinie zu sichern, sondern auch das Einströmen vom Ostseewasser aus höherliegenden Nachbarbereichen in die rückwärtigen Bereiche, die unter dem Bemessungshochwasser liegen zu unter-

binden. Die Küstensicherung muss dabei im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz gesehen werden, da die Flachwasserzone vor dem Küstenschutzbauwerk den Wellenauf- und -überlauf und damit die erforderliche Bestickhöhe maßgeblich beeinflusst.

## 6. Relevante Veränderungen der Bestandssituation bzw. Stand der Umsetzung

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

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

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

**Eckernförde** - Fortschreibung städtebaulicher Rahmenplan  
Abb. 23: Maßnahmenplan Stadtumbaugebiete

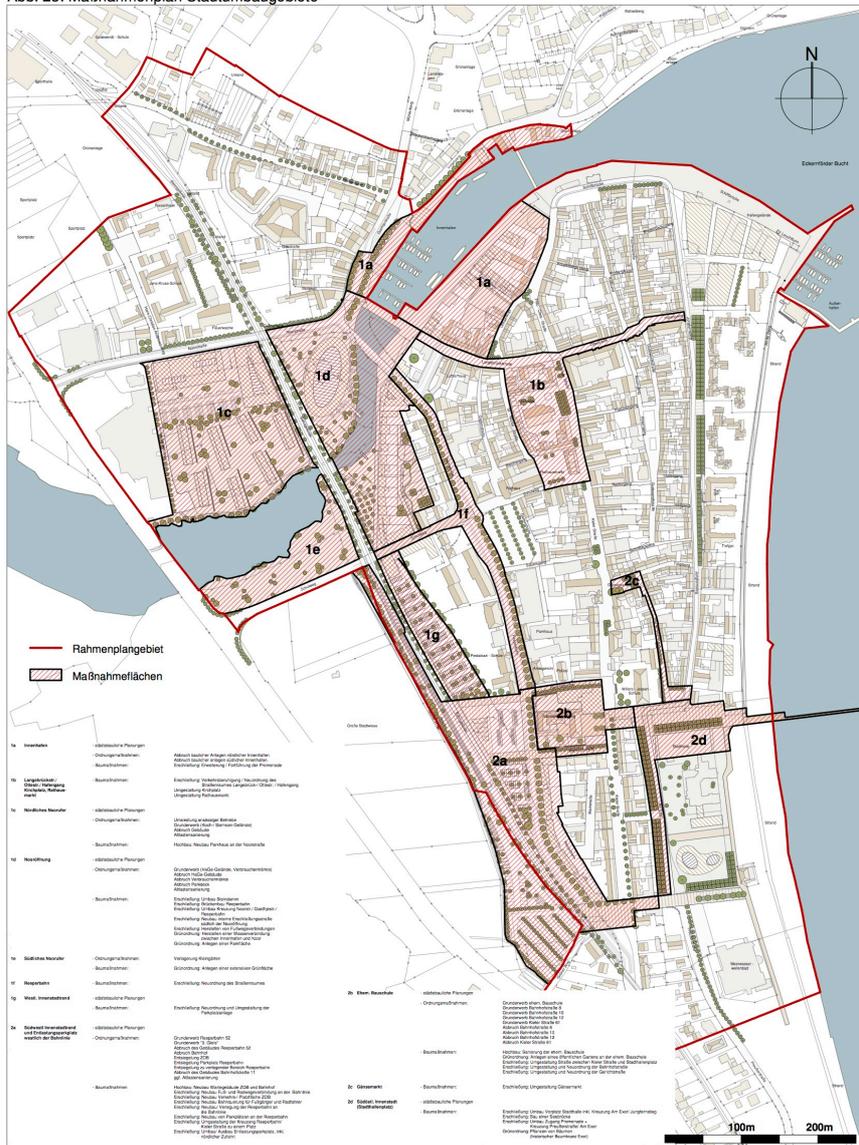


Abb. 2: Maßnahmenplan Stadtumbaugebiete 2008

## **6.1. Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“**

### **Innenhafen**

Im Innenhafen sah die Zielsetzung des Rahmenplanes 2008 die Fortführung der Hafenpromenade vom Südufer des Innenhafens über den Steindamm bis zum Nordufer vor. Auf der nördlichen Seite sollte der grüne Charakter der Borbyer Promenade trotz möglicher zusätzlicher Baukörper nach Westen hin weitergeführt werden. Dabei sollten die Blickbeziehungen aus den westlich der Gaethjestraße anschließenden Straßen und Wege freigehalten und betont werden. Am Südufer des Innenhafens wurde die Weiterführung der begonnenen Umgestaltung der Hafenpromenade vorgeschlagen. Darüber hinaus sollten die Raumkanten entlang der Hafenpromenade geschlossen werden, um die der Promenade zugewandten Gebäuderückseiten mit ihren Hinterhöfen zu schließen und am Hafen eine klare Stadtkante zu schaffen. Die Hafenpromenade sollte dabei Bestandteil der die Innenstadt umfassenden und auch in Richtung Noor weiterführenden Fuß- und Fahrradwegeverbindung werden.

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

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

Ferner ist der Abbruch baulicher Anlagen am südlichen Innenhafen (1a) bisher noch nicht erfolgt. Zur Realisierung einer klaren Stadtkante entlang des Hafens wird der Abbruch und die Vervollständigung des Altstadt-Grundrisses durch eine Randbebauung jedoch weiterhin empfohlen.

### **Langebrückstraße/ Ottestraße/ Hafengang und Reeperbahn und Kirchplatz, Rathausmarkt**

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

## **6.2. Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“**

### **Bereich Nooröffnung**

Die Stadt Eckernförde beabsichtigt die 1928 zugeschüttete Wasserverbindung zwischen Hafen und Windebyer Noor wiederherzustellen. Mit der „neuen“ Nooröffnung soll eine funktionsfähige, stadträumlich wirksame und landschaftlich attraktive neue Verbindung zwischen der Förde und dem „Windebyer Noor“, dem westlich des Hafens liegenden Binnensee, geschaffen werden. So sollen entlang der neuen Uferzonen hochwertige Bauflächen in Kombination mit renaturierten Landschaftsflächen und neuen Wegeverbindungen zum Noor entstehen. Zu den städtebaulichen und freiräumlichen Entwicklungszielen für das Planungsgebiet der Nooröffnung gehören insbesondere die Wiederherstellung der Verbindung von Noor und Ostsee aus den historischen Bezügen, die Ansiedlung von Freizeit- und hafentouristischen Einrichtungen, die Umgestaltung der öffentlichen Räume, Straßen und Plätze einschließlich einer Fortführung der Hafenpromenade des Binnenhafens vom Südufer des Hafens über den Steindamm.

Aus diesem Grund wurden für die Flächen nördlich des Schulweges und südlich der Noorstraße im Rahmenplan 2008 zur Realisierung entsprechende Maßnahmen dargestellt (1c bis

1e) und auf Grundlage des Rahmenplanes die Fläche als Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“ festgelegt.

Maßnahmen der Vorbereitung und Durchführung:

2010 wurde ein zweistufiges Städtebauliches Gutachterverfahren für den Bereich Binnenhafen – Nooröffnung durchgeführt, aus dem als Ergebnis das Städtebauliche Entwicklungskonzept durch die Arge unter der Federführung von ppp architekten + stadtplaner erarbeitet wurde. Veränderte Rahmenbedingungen (Aktualisierung der Verkehrsplanung, Wegfall des Einzelhandels) führten zu einer Fortschreibung des Konzeptes im Jahr 2011.

Gegenüber dem in 2008 beschlossenen Umgriff der vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet Binnenhafen - Nooröffnung wurde die Maßnahmenabgrenzung im Zuge der Fortschreibung des Rahmenplans und im Laufe der ersten Planungsstufe des Gutachterverfahrens um das Areal westlich der Bahnlinie (nördliches Noorufer – 1c und 1e) reduziert. Es hat sich gezeigt, dass finanzielle Mittel zur Neugestaltung des gesamten Gebietes nicht ausreichend zur Verfügung stehen und sich der organisatorische Aufwand mittelfristig nicht bewältigen lässt. Des Weiteren fehlte die Bereitschaft zur Mitwirkung der Beteiligten in diesem Gebiet. Somit fehlten Voraussetzungen zur Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen mit dem Instrumentarium des umfangreichen Sanierungsverfahrens.

Da sich ferner die Neugestaltung (teilweiser Rückbau und Verkehrsberuhigung) der Reeperbahn als notwendige Maßnahme herausgestellt hat, erfolgte die Festlegung des Sanierungsgebietes über die östliche Grenze des Untersuchungsgebietes hinaus, so dass beide Straßenseiten der Reeperbahn im Gebietsumgriff liegen. Das Sanierungsgebiet wurde daraufhin für eine Fläche von 6,78 ha östlich der Bahnlinie förmlich festgelegt.

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

Für den Bereich zwischen dem Binnenhafen und dem Windebyer Noor wurden ferner der B-Plan 62 Teilbereich I „Reeperbahn - Noorstraße - Schulweg“, zugleich 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 4 „Innenstadt“ und die 14. Änderung des FNP im Juli bzw. Mai 2017 beschlossen.

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

Folgende Ordnungsmaßnahmen haben bereits stattgefunden:

- Erwerb von Grundstücken: Grunderwerb HaGe, Grunderwerb Reeperbahn 24, Grunderwerb der Flächen Siemsen (Markant, Parkplatzanlage), Grunderwerb Getränkemarkt, Aldi, Grunderwerb Kleinbahntrasse
- Freilegung von Grundstücken: Abbruch HaGe, Abbruch Markant, Abbruch Reeperbahn 24

Folgende Maßnahmen wurden aufgenommen, begonnen, sind jedoch noch nicht fertiggestellt worden:

- Vorbereitungsmaßnahmen: Altlastensanierung
- Ordnungsmaßnahmen: Abbruch Parkdeck, Abbruch Aldi

Baumaßnahmen: Bis auf den Neubau des Parkhauses nördlich der Noorstraße, zur Konzentration der Stell- und Parkplätze in der Innenstadt, wurden keinerlei bauliche Maßnahmen im Gebiet der Nooröffnung durchgeführt bzw. abgeschlossen. Das Parkhaus wurde im Sommer 2017 fertiggestellt.

### **6.3. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“**

#### **Reeperbahn und westlicher Innenstadtrand**

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

#### **ehemalige Bauschule**

Neben der bislang noch nicht durchgeführten Umgestaltung der Reeperbahn, sind auch die Ordnungs- und Baumaßnahmen (Grünordnung und Erschließung) zur Freistellung der ehemaligen Bauschule (2b), um seinen denkmalpflegerischen Wert stärker zu betonen, nicht erfolgt. Die Sanierung des Gebäudes hat bereits stattgefunden - heute hat hier u.a. der deutsch-chinesische Baltic Sea International Campus seinen Sitz - und die Umgestaltung und Neuordnung der Gerichtstraße ist im Jahr 2011 erfolgt. Die Umgestaltung der öffentlichen Freiflächen im Umfeld der alten Bauschule sollte im Zusammenhang mit der Durchwegung Bahnhof - Strand und der geplanten Gestaltung des Fördeplatzes erfolgen.

#### **Gänsemarkt**

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

#### **südöstliche Innenstadt (Exer, Stadthallenplatz)**

Im Bereich Exer (2d) wurde im Rahmenplan 2008 eine Verbesserung der Ost-West-Wegebeziehung zwischen Strand und Bahnhof durch den Bau einer Seebrücke vorgeschlagen. Ferner wurde, zur Schaffung von Entwicklungsmöglichkeiten (vorrangig tour. Nutzung) in unmittelbarer Strandnähe, empfohlen, die Parkplätze am Exer in einer Tiefgarage unterzubringen. Ferner sollte in diesem Bereich als Grünordnungsmaßnahme ein Rückgriff auf die z.T. noch vorhandenen geschnittenen Linden vollzogen werden, die den ehemals dort vorhandenen Exerierplatz umsäumten. Die teilweise Nachbildung dieser Figur würde das Quartier zusammenfassen. All die dafür notwendigen Ordnungs- und Bau-, Erschließungs- und Grünordnungsmaßnahmen sind bislang nicht durchgeführt worden.

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

## **7. Verkehrskonzept**

Für den Verkehr behalten die Aussagen des ISEK Eckernförde weiterhin ihre Gültigkeit. Diese decken sich mit dem beschlossenen Verkehrskonzept Innenstadt von 2004 sowie der flächenhaften Verkehrsuntersuchung durch das Büro BDC Dorsch Consult Ingenieurgesellschaft mbH (Hamburg) im Jahr 2014 und werden im Folgenden zitiert:

„Die Innenstadt ist mit dem KFZ gut zu erreichen, ein umfangreiches Angebot mit insgesamt 2.500 Parkplätzen nimmt den Besucherverkehr bereits an den Innenstadträndern auf, weitere Innenstadtnahe Abstellmöglichkeiten befinden sich auf der P&R-Fläche am Bahnhof für 300 Fahrzeuge und beim Parkplatz Grüner Weg speziell für 40 Wohnmobile. (Am Kakabellenweg sind im Jahr 2015 zusätzlich 49 Parkstände für Wohnmobile errichtet worden. Die 40 Wohnmobilplätze am Lornsenplatz wurden daraufhin zu 48 Pkw-Plätzen und Wohnmobil-Kurzzeitparkplätzen umgewandelt.) Ergänzt wird das Angebot um zahlreiche private Stellplätze für Kunden- und Besucherverkehr. Für Strandbesucher gibt es am Südstrand einen Parkplatz für 570 Fahrzeuge. Die Anlage von rund 160 zusätzlichen Stellplätzen wäre durch

Aufgabe des 3. Gleises der DB und Rückbaumaßnahmen in der Reeperbahn möglich. Bereits seit vielen Jahren besteht in Eckernförde eine Parkleitbeschilderung, um die Besucherströme der Innenstadt zu lenken. Für das Parkdeck Noorstraße wurde bereits ein elektronisches Parkleitsystem eingerichtet. Ein Faltblatt („Parken in Eckernförde“) informiert Besucher über die Parkmöglichkeiten.

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

Ziel der Stadt Eckernförde ist es, eine Verkehrsberuhigung der Innenstadt zu erreichen und dennoch die Bedürfnisse der Kunden, Anwohner und Lieferanten nicht zu beeinträchtigen. Insbesondere der Durchgangsverkehr aus südlicher Richtung nach Barkelsby und nach Waabs bevorzugt den Weg durch die innenstadtnahe Reeperbahn und stellt ein Problem dar. Um zum entfernter gelegenen Kappeln zu fahren, wird hingegen überwiegend die Strecke über die B 76/ B 203 genutzt. Mit dem Ausbau der Bundesstraße zwischen Lornsenplatz und der Kaserne Carlshöhe von zwei auf vier Spuren wurde eine Entlastung der Reeperbahn erzielt. Diese Entlastung soll durch den Ausbau des Straßenzuges Gaethjeströße/ Noorstraße als Hauptverkehrsrichtung zur Bundesstraße begünstigt werden. Die Reeperbahn soll zur 30 Km/h Straße zurückgebaut werden.

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

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

*Plan: Zielplan Verkehr*

## 8. Handlungs- und Nutzungsschwerpunkte

Im Rahmen der 1. Fortschreibung 2008 wurden anhand von Analysen sowie auf Grundlage der Diskussionen und Ergebnisse aus Lenkungs- und Projektgruppensitzungen Handlungs- und Nutzungsschwerpunkte für das Plangebiet festgelegt. Diese wurden im Rahmen der 2. Fortschreibung überprüft und angepasst. Die aktualisierten Ziele für die unterschiedlichen Schwerpunktbereiche sind nachfolgend aufgelistet:

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

Dieser Schwerpunktbereich wird westlich durch die B 76 und östlich durch den Innenhafen begrenzt. Es wird vorgeschlagen, die ursprünglich an dieser Stelle vorhandene Wasserverbindung zwischen dem Noor und dem Innenhafen wieder zu öffnen. Die gestalteten Uferflächen sollen der Naherholung dienen. Darüber hinaus soll der Bereich durch freizeitorientierte und touristische Nutzungen aufgewertet und das Angebot Eckernfördes z.B. durch Indoor und Outdoor, Freizeit- und Trendsportnutzungen ergänzt werden. Ferner kann an dieser Stelle ein Café oder auch ein Stadt- und Touristeninformationszentrum als Ausgangspunkt für die Erkundung der Stadt und der Region um Eckernförde angesiedelt werden.

Neben der freizeitorientierten Nutzung in diesem Bereich sollen entlang der Wasserfläche innenstadtnahe Wohngebäude errichtet werden.

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

Im Bereich des Bahnhofareals wird vorgeschlagen den ZOB und den Bahnhof aufzuwerten.

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

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

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

- **Südlicher Innenstadtrand**

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

*Plan: Entwicklungsschwerpunkte*

## 9. Aktualisierung der Rahmenplanerischen Ziele

Die Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplans soll langfristige Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigen. Er dient als Leitfaden für zukünftige Planungen im Bereich der Innenstadt, z.B. für brachliegende Flächen oder bei der Umgestaltung öffentlicher Flächen. Ziel des Rahmens ist es, durch die Formulierung städtebaulicher sowie grün- und freiraumplanerischer Ziele viele verschiedene öffentliche und private Einzelmaßnahmen mit unterschiedlichen Realisierungszeiträumen so zu steuern, dass sie sich in einen gesamtstädtebaulichen Rahmen einfügen.

Um eine Aktualisierung der Zielfestlegung sowie eine Anpassung der vorgeschlagenen Maßnahmen an die veränderten Rahmenbedingungen und Bestandssituation (*siehe Kap. 2.3 Anlass und Zielsetzung der 2. Fortschreibung*) zu erhalten, wurde daher die städtebauliche Rahmenplanung ein zweites Mal im Jahr 2017 fortgeschrieben und angepasst.

### 9.1. Übergeordnete städtebauliche Ziele

- **Neugestaltung/ Aufwertung der Stadteingänge**

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

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

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

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

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

Dafür sollen zum einen die Wegeverbindungen durch die Innenstadt in Richtung Strand aufgewertet und zum anderen muss der Ausbau des Radwegenetzes voran getrieben werden. Ferner soll auch der Ausbau der Radwegeverbindung von Kappeln in Richtung nördliche Innenstadt entlang der Bahntrasse (inkl. Brückenbau) fortgeführt werden, um die straßenunabhängige Führung der Fußgänger- und Radfahrerströme in die Innenstadt zu optimieren sowie die Erreichbarkeit des neugeplanten Gebietes Nooröffnung“ für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern.

- **Verkehrsentlastung Reeperbahn**

Durch den Ausbau der überwiegend anbaufreien und damit lärmunempfindlicheren B 76 entsteht die Möglichkeit, die Reeperbahn vom Verkehr zu entlasten und den innerstädtischen Durchgangsverkehr auf die Bundesstraße zu verlegen. Eine Verkehrsberuhigung der Reeperbahn soll z.B. durch die Veränderung des Straßenquerschnittes sowie durch das Anlegen von Plätzen im Straßenverlauf erfolgen.

## 9.2. Übergeordnete grün- und freiraumplanerische Ziele

### • Erhalt und Herausarbeitung der Freiraumstrukturen in der Innenstadt

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

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

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

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

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

Die Charaktere der unterschiedlichen Grünräume sollen eindeutig herausgearbeitet werden:

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

## 9.3. Ziele, die für das Sanierungsgebiet Nooröffnung relevant sind

### • Wiederöffnung der Wasserverbindung und Herstellung einer Parkanlage zwischen dem Innenhafen und dem Noor

Die ehemals vorhandene Wasserverbindung zwischen dem Windebyer Noor und der Ostsee wurde 1928 verfüllt. Um die Lage Eckernfördes zwischen den unterschiedlichen Gewässern stärker erlebbar zu machen, soll die Noorverbindung wiederhergestellt werden. Dadurch werden die beiden Landschaftsräume Eckernförder Bucht und das Noor wieder miteinander verbunden. Die Flächen sollen renaturiert und als öffentliche Parkanlage angelegt werden (intensiv gestaltet zwischen Reeperbahn und

Bahntrasse sowie extensive/ naturnahe Grünfläche auf ehemaligen Kleingartenflächen).

- **Weiterentwicklung der Hafensperrmauer am Nordufer des Innenhafens**

Die 2009 ausgebaute Promenade am Südufer des Innenhafens soll aus städtebaulicher Sicht über den Steindamm bis auf die Nordseite des Hafens erweitert und mit der Borbyer Grünpromenade verbunden werden. Dadurch wird eine Lücke im Wegenetz geschlossen und gleichzeitig ein attraktiver Rundgang am Hafen geschaffen werden.

Aufgrund des Bürgerentscheids im Februar 2017 soll jedoch zukünftig auf eine wasserseitige Entwicklung zusätzlicher Baukörper entlang der Gaehthjestråße verzichtet werden. Infolgedessen ist der Bereich nicht mehr Bestandteil der Stådttebauförderungsmaßnahme. Eine Finanzierung entsprechender Maßnahmen zur Realisierung der Promenade wird anderweitig erfolgen. Die Promenade auf der Nordseite des Innenhafens soll als Grünverbindung weiterentwickelt werden.

- **Standortgerechte Nutzung hochwertiger Flächen (Generierung von Bauflächen am Noor und an der Ostsee)**

Die hochwertigen Wasserlagen im Bereich des Noores liegen derzeit brach. Es wird angestrebt, in diesem Bereich in Zukunft Nutzungen zu etablieren, die der Standortqualität gerecht werden. So sollen entlang der neuen Uferzonen hochwertige Bauflächen in Kombination mit renaturierten Landschaftsflächen und neuen Wegeverbindungen zum Noor entstehen, die Eckernförde als Wohn- und Tourismusstandort stärken sollen.

- **Råumliche Fassung der Noorstraße**

Die Noorstraße führt zu einem der Haupteingånge der Altstadt. Um dieser Funktion gerecht zu werden, soll der Straßenraum geschlossen gestaltet werden.

#### **9.4. Ziele, die für die Sådliche Innenstadt relevant sind**

- **Verkehrsentlastung Reeperbahn**

Durch den Ausbau der überwiegend anbaufreien und damit lårmunempfindlicheren B 76 entsteht die Måglichkeit, die Reeperbahn vom Verkehr zu entlasten und den innerstådttischen Durchgangsverkehr auf die Bundesstraße zu verlegen.

- **Standortgerechte Nutzung hochwertiger Flächen (Generierung von Bauflächen am Noor und an der Ostsee)**

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

- **Leerstandbeseitigung Willers-Jessen-Schule**

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

#### **9.5. Ziele für Bereiche außerhalb der Fördergebiete**

- **Råumlich-bauliche Fassung der Hafensperrmauer**

Durch den Rückbau einiger Gebäude ist die sådliche Hafensperrmauer in Teilen immer noch unzureichend baulich gefasst. Teilweise grenzt die Promenade an Gebäude- rckseiten und Hinterhåfe. Aus stådttebaulicher Sicht soll die Stadtsilhouette ge-

stärkt werden und die Bebauung in diesem Bereich ergänzt werden, damit entlang der Hafensperrmauer eine klare Stadtkante entsteht, der Altstadtgrundriss vervollständigt wird und die Promenade baulich gefasst wird.

- **Stärkung der Hafensperrmauer als Freiraumverbindung**

Freiraumverbindungen bilden einen wichtigen Kontrast zu Fußgängerzonen usw.. Die steinerne Hafensperrmauer auf der Südseite des Innenhafens mit Blick zur grünen Borbyer Seite stellt eine großzügige Zone mit vielfältigen Nutzungsmöglichkeiten dar.

- **Stärkung der Strandpromenade**

Die Strandpromenade als durchlaufendes relativ einheitlich gestaltetes Band (von der Hafenspitze nach Süden) zur Ostsee ist weiter zu stärken.

- **Erhalt und Herausarbeitung der Grünflächen**

Die öffentlichen Parkanlagen im südlichen Abschnitt der Strandpromenade sollen als intensiv gepflegte Grünanlagen erhalten werden.

Private Grünflächen befinden sich entlang des nördlichen Abschnittes der Strandpromenade. Sie sind für den Charakter der „grünen“ Strandpromenade wichtig und zu erhalten.

Die Ufer des Windebyer Noores und der verbindenden Wasserflächen zum Hafen bilden den dritten Typ der Grünflächen. Sie sollen einen naturnahen Charakter behalten oder zurückerhalten.

*Plan: Zielplan Städtebau*

*Plan: Zielplan Grün und Wasser*

## 10. Aktualisierung der Gebietsumgriffe

### 10.1. Sanierungsgebiet „Nooröffnung“/ Aufhebung Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“

Die geplanten Ordnungs- und Baumaßnahmen zwischen Schulweg und Noorstraße sowie zwischen Bahnlinie und Reeperbahn zur Entwicklung der „Nooröffnung“ von der Sanierungsatzung „Nooröffnung“ erfasst. Im Vergleich zur Rahmenplanung 2008 soll aktuell auf die ursprünglich vorgeschlagene Neubebauung westlich der Bahnlinie verzichtet werden. Es hat sich gezeigt, dass finanzielle Mittel zur Neugestaltung des ursprünglich angedachten gesamten Sanierungsgebietes nicht ausreichend zur Verfügung stehen und sich der organisatorische Aufwand mittelfristig nicht bewältigen lässt. Des Weiteren fehlte die Bereitschaft zur Mitwirkung der Beteiligten in diesem Gebiet. Die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem Rahmenplan 2008 für den Teilbereich westlich der Bahnlinie bleiben daher zwar als langfristige Planungsziele der Stadt Eckernförde bestehen, werden aber nicht im Rahmen der Stadtumbaumaßnahmen weiterverfolgt. Aus diesem Grund wird empfohlen das „Stadtumbaugebiet Nooröffnung“ aufzuheben.

### 10.2. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“

Das Areal zwischen Schulweg und Lornsenplatz/ B 76 sowie Grüner Weg und Reeperbahn („Bahnhofsareal“) wurde bislang vorrangig als Ergänzungsfläche für das innenstadtnahe Parken vorgesehen. Aufgrund seiner Entwicklungsmöglichkeit wird die Fläche mittlerweile als Potenzialstandort betrachtet. Aus diesem Grund soll der Bahnhofsareal im Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“ weiterhin erhalten bleiben. Die Aktualisierung der Abgrenzung erfolgt auf Basis der Städtebaulichen Machbarkeitsstudie.

Seit dem Funktionsverlust der Willers-Jessen-Schule steht das historische, denkmalgeschützte Gebäudeensemble leer. Dieser städtebauliche Missstand soll durch eine Umnutzung der Gebäude beseitigt werden und daher der Bereich in das Stadtumbaugebiet mitaufgenommen werden.

Darüber hinaus werden, gemäß politischem Beschluss, die Erschließungsmaßnahmen zur Umgestaltung des Gänsemarktes nicht weiter verfolgt. Das Stadtumbaugebiet wird daher um den Bereich Gänsemarkt verkleinert.

### **10.3. Aufhebung Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“**

Es wird empfohlen, das gesamte Stadtumbaugebiet „Nördliche Innenstadt“ aufzuheben, da die Baumaßnahmen zur Erweiterung und Fortführung der Promenade am Südufer des Innenhafens abgeschlossen sind und aufgrund des Bürgerentscheids im Februar 2017 auf eine wasserseitige Entwicklung zusätzlicher Baukörper entlang der Gaehthestraße verzichtet werden soll. Darüber hinaus wurde die Neuordnung der Straßenräume im Rahmen der Fortsetzung der Verkehrsberuhigung in der Innenstadt realisiert. Eine Ausweisung als Stadtumbaugebiet ist somit nicht weiter erforderlich.

## **11. Maßnahmen und Gestaltungsvorschläge**

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

### **11.1. Sanierungsgebiet „Nooröffnung“**

Für die Umgestaltung des Stadtbereiches zwischen Hafen und Noor ist im Jahr 2010 ein Städtebauliches Gutachterverfahren durchgeführt worden, aus dem das Konzept einer Arge unter Führung von ppp architekten + stadtplaner als Siegerentwurf hervorgegangen ist. Das Konzept bildet den Rahmen der städtebaulichen Entwicklungen des Sanierungsgebiets „Nooröffnung“. Veränderte Rahmenbedingungen (Aktualisierung der Verkehrsplanung, Wegfall beider Lebensmittelmärkte, Bürgerentscheid zur Bebauung südlich der Gaehthestraße) führten zu einer Aktualisierung des städtebaulichen Entwurfes. Der aktuelle Entwurfsstand verfolgt weiterhin als zentrales Ziel die 1928 zugeschüttete Nooröffnung wiederherzustellen und entlang der Ufer neue und hochwertige Bauflächen zu entwickeln.

Aus diesen Entwicklungen entstehen vielseitige Bebauungs- und Ansiedlungsmöglichkeiten für den Bereich Wohnen, Tourismus und Freizeit sowie gewerbliche Dienstleistungen.

Seit der letzten Fortschreibung des Rahmenplans im Jahr 2008 wurden bereits mehrere für die Nooröffnung notwendige Umbaumaßnahmen umgesetzt (vgl. 6.2 Stadtumbaugebiet „Nooröffnung“).

So wurden die 52 Meter hohen Betonsilo-Türme der Raiffeisen HaGe und der ehemalige Markant-Standort im Bereich der Nooröffnung zurückgebaut sowie alle notwendigen Grunderwerbe getätigt.



*Abb. 3: Überarbeitung Städtebauliches Konzept Juni 2017*

Im Sommer 2017 wurde das Parkhaus nördlich der Noorstraße fertiggestellt. Hierfür wurde ein eigener Fassadenwettbewerb durchgeführt, dessen Siegerentwurf umgesetzt wurde. Das Parkhaus ist damit der erste Hochbau im Zuge der Nooröffnung und konzentriert neben Be-

sucherstellplätzen auch vermietete Stellplätze für Anwohner und Beschäftigte der benachbarten Quartiere. Die nächsten Schritte sind der Rückbau des Aldi-Marktes und der bestehenden Parkpalette. Ziel ist es, die 0,7 Hektar große Wasserfläche 2019 anzulegen.

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

Ein wesentlicher Unterschied des aktuellen Planungsstandes im Vergleich zur Rahmenplanung von 2008 liegt in der veränderten Verkehrsführung im Bereich des Steindamms. Hier soll in der überarbeiteten Fassung durch eine Verschwenkung die Verbindung der Reeperbahn zum Steindamm neu konzipiert und leistungsfähiger werden. Die Verbindungsstraße zwischen Reeperbahn und Langebrückstraße soll zudem durch Neubauten wieder geschlossen und damit in den ursprünglichen Zustand wie vor 1972 versetzt werden. Im Zusammenhang mit der Umgestaltung der Reeperbahn soll auch die Umgestaltung/ Aufwertung des Schulwegs erfolgen.

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

Am Ostufer der Nooröffnung soll hingegen eine neue Stadtkante im Verlauf der ehemaligen Gleistrasse zum Hafen entstehen. Hier kann eine neue Wohnnutzung mit Blick auf die Nooröffnung entstehen. Dieser Häuserreihe wird ein hoch liegender „Vorgarten“ vorgelagert, um zum öffentlichen Fußweg eine ausreichende Privatheit zu erreichen. Im Blockinneren kann zudem eine zweite Gebäudereihe entstehen. Die Erschließung des Innenbereiches soll über eine zusätzliche interne Erschließungsstraße erfolgen, die von der Reeperbahn bzw. vom Schulweg in das Plangebiet „Binnenhafen-Nooröffnung“ abzweigt.

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

## 11.2. Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“

### Westlicher Innenstadtrand

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

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

Bereits im gesamtstädtischen Einzelhandelsgutachten der CIMA Beratung + Management GmbH von 2009 für die Stadt Eckernförde wird der Bahnhof aufgrund seiner Entwicklungsmöglichkeit als Potenzialstandort beurteilt. Dies wurde im Jahr 2013 in einer ergänzenden Standortuntersuchung der CIMA nochmals bekräftigt. Gemäß Standortgutachtens sollten hier Nutzungen "eine sinnvolle Ergänzung der heutigen innerstädtischen Strukturen darstellen." Empfohlen wurde ein "Kleines Einkaufszentrum" mit Lebensmittelsupermarkt (1.500 - 1.800 m<sup>2</sup>) sowie "ergänzenden Einzelhandelsmagneten mittlerer Größe". Die Gesamtfläche des Einkaufszentrums sollte gemäß CIMA maximal 3.400 m<sup>2</sup> betragen. Außerdem wären auf dem Bahnhofsareal freizeitorientierte Dienstleistungen (Kino, Diskothek etc.) sinnvoll.

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

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

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

- Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen im Innenstadtbereich durch Errichtung eines Parkdecks und zusätzlichen Stellplatzflächen
- Rückbau des vorhandenen Bahnhofsgebäude – Neubau eines neuen Servicebereiches + Umgestaltung des ZOB + Schaffung einer Radstation
- Ausbildung des Bahnhofplatzes als attraktives, repräsentatives Stadteintrée - neuer Stadtplatz
- Anordnung eines Komplexes aus Kino, Einzelhandel und ergänzenden bahnhofsaffinen und gastronomischen Angeboten und Wohnen

- Schaffung einer zusätzlichen Fuß- und Radwegeverbindung, durch die der Radweg um die Innenstadt geschlossen wird
- Ausbildung als shared space-Areal - Verbesserung der Wegebeziehung zwischen Bahnhof, Stadt und Strand

Um der exponierten Lage am Stadteingang Rechnung zu tragen, wird für das Bahnhofsareal eine einheitliche hohe gestalterische Qualität der Neubauten und Freiraumplanung angestrebt, welche gleichzeitig die historischen Altstadttypologien stärkt und die verbindende Funktion bis in die Altstadt stützt. Dabei kann durchaus eine moderne Formensprache gewählt werden. Nach der politischen Entscheidungsfindung muss daher eine weitere Konkretisierung erfolgen, ggf. im Rahmen eines hochbaulichen-freiraumplanerischen Wettbewerbsverfahrens.

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

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

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

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

Darüber hinaus könnte nördlich der Stadthalle eine großzügige Platzfläche entstehen, die an den Platz vor der ehemaligen Bauschule besser anknüpft („**Fördeplatz**“) und als östliches Entrée in die Innenstadt dient.

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

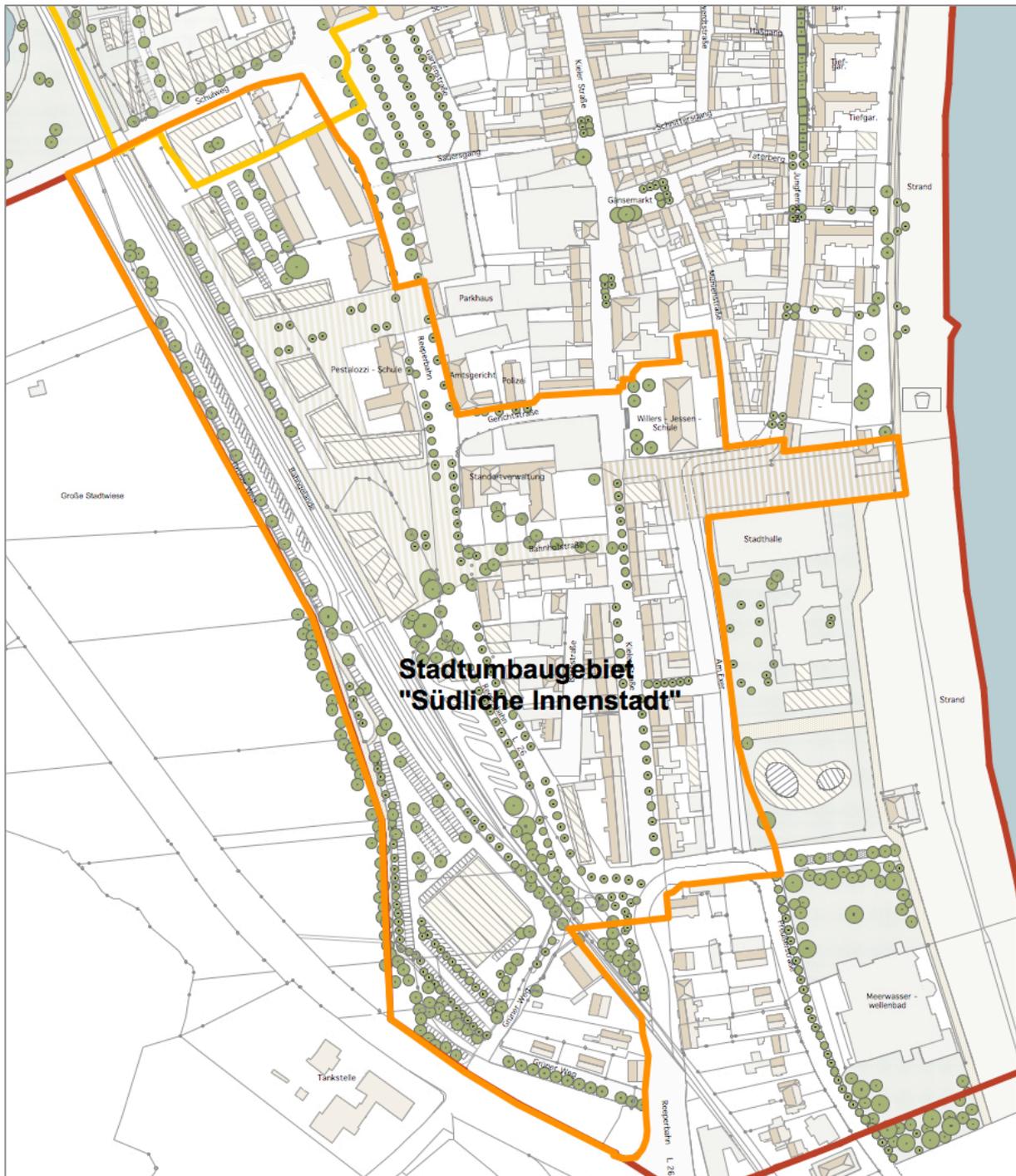


Abb. 4: Stadtumbaugebiet „südliche Innenstadt“

## 11.3. Maßnahmen außerhalb der Fördergebiete

### 11.3.1. Binnenhafen

Ziel der Planung ist es, den Binnenhafen wieder beidseitig als großen zusammenhängenden Stadtraum erlebbar zu machen. Die Hafensperrmauer soll vom Südufer des Binnenhafens über den Steindamm bis zum Nordufer fortgeführt werden. Auf dieser Seite soll der grüne Charakter des Borbyer Ufers weitergeführt werden. Am Südufer des Innenhafens wird die begonnene Umgestaltung der Hafensperrmauer weitergeführt. Hier wird der steinerne Charakter der Wasserkante betont. Darüber hinaus soll die Bebauung entlang der Hafensperrmauer geschlossen werden, um die der Promenade zugewandten Gebäuderückseiten mit ihren Hinterhöfen zu schließen und am Hafen eine klare Stadtkante zu schaffen.

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



Abb. 5: Innenhafen

### 11.3.2. Exer

Der südwestliche Innenstadtbereich (Exer und Schwimmbad) birgt aufgrund seiner Lage an der Ostsee ein hohes Potenzial für touristische Nutzungen. Aus diesem Grund sollten die touristischen Funktionen weiterhin gestärkt werden. Dies soll vordergründig durch die Verbesserung der Ost-West-Wegebeziehung zwischen Bahnhof und Strand inklusive Aufwertung der vorhandenen Freiflächen erfolgen. Darüber hinaus sollten dementsprechend die vorhandenen Einrichtungen (vorrangig Wellness- und Gesundheitseinrichtungen) gestaltet und angepasst werden.

### 11.4. Gestaltungsplan

Die vorgenannten aktualisierten Maßnahmenvorschläge werden in einem aktualisierten Gesamtgestaltungsplan für die Innenstadt und in einer sich im Anhang befindenden Maßnahmentabelle zusammengefasst.

## 12. Maßnahmen Stadtumbau

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

*Plan: Gestaltungsplan*

*Plan: Maßnahmenplan*

## 13. Berücksichtigung von Klima- und Umweltschutzbelangen

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

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

- Energieeinsparung und Steigerung der Energieeffizienz
- Ausbau regenerativer Energien
- Lokale Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes

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

### Klimafolgenanpassung

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

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

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

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

### Klimaschutz

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

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

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

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

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

Bei Sanierungs-, Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, auch an öffentlichen Gebäuden, sind energetische Maßnahmen nach aktuellen Energiestandards durchzuführen, mit der Maßgabe der Energieeffizienz zu steigern und den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu verringern.

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

### Hochwasserschutz

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

Der Landesbetrieb für Küstenschutz, Nationalpark und Meeresschutz (LKN.SH) weist für Eckernförde der Referenzwasserstand von + 2,45 m Normalhöhennull (NHN) (HW<sub>200</sub>) aus. Bei baulichen Maßnahmen sind daher Zuschläge auf den Referenzwasserstand zur Minderung der Hochwassergefahren für bauliche Anlagen oder die Nutzung von baulichen Anlagen in hochwassergefährdeten Gebieten zu berücksichtigen. Aufgrund der im September 2016 in Kraft getretenen Änderung des Landeswassergesetzes (LWG) ist die Gemeinde bzw. Stadt verpflichtet, Hochwasserschutzmaßnahmen für Bereiche im Hochwasserrisikogebiet bereits in der Bauleitplanung sicherzustellen.

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

wasser liegen zu unterbinden. Die Küstensicherung muss dabei im Zusammenhang mit dem Hochwasserschutz gesehen werden, da die Flachwasserzone vor dem Küstenschutzbauwerk den Wellenauf- und -überlauf und damit die erforderliche Bestickhöhe maßgeblich beeinflusst.

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

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

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

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

### **Sanierungsgebiet „Nooröffnung“**

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

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

### **Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“**

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

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

#### **14. Aktualisierung Kostenschätzung**

Im Folgenden werden die aktualisierten Kosten für die Realisierung der Städtebaulichen Gesamtmaßnahmen im Stadtumbaugebiet „Südliche Innenstadt“ sowie im Sanierungsgebiet „Nooröffnung“ aufgelistet.

*Tabelle: Kostenschätzung*

## 15. Impressum

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

## **16. Anhang**