

**Stadt Eckernförde
Die Bürgermeisterin
Rathausmarkt 4 - 6
24340 Eckernförde**

Absender:
KONTRAFAKTORIUM
R***** V*** (CEO)
O***** 55
24340 Eckernförde

Betreff:
Antrag auf Änderung eines Bauleitplanes

Schriftsatz in vierfacher Ausführung,
sieben Seiten und fünf Seiten im Anhang

Eckernförde, den 1. November 2023

Sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Ploog,
sehr geehrte Damen und Herren der Ratsversammlung und des Bauamtes,

hiermit wird die Entscheidung zur Einleitung eines Bauleitplanverfahrens beantragt bezüglich
des Geländes des Nooröffnungsprojektes zwischen der Reeperbahn, dem Bahndamm, der
Schulstraße und der Noorstraße.

Als Planungsvorstoß wird folgender Gegenentwurf aufgeführt:

Kontrafaktur

“ Plan C “

**...da wo Eckernförde wie Venedig ist,
mit einem Schuss Speicherstadt
und ein Hauch Amsterdam...**

- der Entwurf “Plan C” **finanziert sich selbst**, Fördergelder von Land und Bund sind nicht zwingend erforderlich,
- beschert der Stadt Eckernförde einen (Vorsteuer) **Mindestgewinn von 40.000.000 Euro**,
- weist eine viel **geringere Eingriffsschwere** auf sowie einen sparsameren Umgang mit Grund u. Boden im Sinne von Nachverdichtung durch Wiedernutzbarmachung von Flächen, wie § 1a Satz 2 BauGB vorschreibt (und was von der bisherigen Planung offensichtlich völlig vernachlässigt worden ist).

Rechtliche Hinweise:

Zu einer Verpflichtung einer Öffentlichen Debattierung ist vorbehalten, die vorliegende Angelegenheit im Rahmen eines Einwohnerantrages gem. § 16f GO vorzubringen, falls dieser nicht die gebotene Aufmerksamkeit und Ernsthaftigkeit zuteil kommen sollte.

Im Falle einer Ablehnung des Antrages wird gem. § 16g Satz 3 GO ein Bürgerbegehren in Abzielung eines **Bürgerentscheides gegen den Ablehnungsbeschluss** initiiert. Dieser kann "Plan C" zwar nicht direkt durchdrücken, diesen aber auf den Weg bringen, bzw. die bisherige Verplanung des fraglichen Areals in einen vorherigen, verwaltungsgerichtlich anfechtbaren Stand rückversetzen.

Bürgerbegehren sind gem. § 16g Satz 2 Nr. 6 GO über die "Entscheidung über die Einleitung des Bauleitplanverfahrens" vom Befassungsverbot ausgenommen und in Sachen "Aufstellungsbeschluss" zulässig.

Es ist daher zielführend, einen sofortigen Baustopp zu verhängen, bis obige Angelegenheit geklärt ist.

Fehleinschätzungen der Stadtverwaltung:

Wie bereits eingangs auf Seite 1 erwähnt, ist das Projekt "Nooröffnung" nicht konform mit dem BauGB.

Dieses schreibt bei einem Stadtplanungsvorhaben - neben der Sozialverträglichkeit - folgenden schwierigen Spagat vor: die **Stadtentwicklung** (neue Bauwerke für neue Bedürfnisse) und die **Erhaltung des Stadtbildes** (der Wiedererkennungswert, das was die Bewohner gewohnt sind) miteinander in Einklang zu bringen.

Dieses wirft die Frage auf, inwiefern die "Nooröffnung" mit seinem selbsternannten Anspruch auf Historie auf der einen Seite, und den vielen Nachteilen für die Bürger auf der anderen Seite überhaupt vertretbar ist.

Das Binnennoor, so wie es jetzt wiederhergestellt werden soll, war nur ein Relikt, welches seit Errichtung der Kreisbahn übrig geblieben ist und nur während des Zeitraums von 1889 bis 1924 existiert hat, also gerade mal 35 Jahre.

Der zugeschüttete Zustand dagegen existiert seit mittlerweile 99 Jahren, - und kann daher viel eher als "historisch" bezeichnet werden und genießt demnach Bestandsschutz.

Das Binnennoor wurde nie - wie behauptet - für Industrieanlagen zugeschüttet, sondern weil es sich im Sommer aufgeheizt und gestunken hat und ohnehin ein territorial einheitliches Stadtbild gewünscht war, welches beide Teile Eckernfördes räumlich miteinander verbinden sollte. Es bildete bis in die siebziger Jahre eine Veranstaltungsfläche: den Noorplatz. Erst mit Errichtung des Aldi-Gebäudes und dessen Parkplätze (später das Parkdeck) und Bau der Reeperbahn wurde dieser überbaut und somit ein Stadtbild erschaffen, welches seit bald 50 Jahren Bestand hat.

Der Bau des Reeperbahn-Teilstückes war eine zwingende verkehrstechnischen Notwendigkeit: die Kieler Straße wurde zur Fußgängerzone. Der Verkehr musste umgeleitet werden. Bis dahin verlief der gesamte Straßenverkehr (bis zum Bau der B 76 sogar der Durchgangsverkehr!) vom Lornsenplatz aus durch die Kieler Straße, kreuzte dann in die Langebrückstraße, dann über den Steindamm und mündete erst dann in die Gaeltjestraße.

> Seite 3 <

Dieses macht deutlich, wie absurd die Idee der Reeperbahn-Verschwenkung überhaupt ist: Weil der Stadtverkehr einmal über den Steindamm verlaufen ist - und jetzt eben "so getan werden soll als ob es immer noch so sei," - weil nach dem Nooröffnungsplan eben krampfhaft ein Vergangenheitszustand wiederhergestellt werden soll!

Die Verschwenkung macht den Verkehrsfluss nicht besser, - sondern sogar schlechter! Und die Reeperbahn - die übrigens ein hoch ästhetisches Potential hat - wird dadurch auch nicht attraktiver! (Darüber hinaus würde der Steindamm seinen Status als Fußgängerzone verlieren.)

Es soll also ein **funktionaler** IST-Zustand in einen **dysfunktionalen** Soll-Zustand versetzt werden, und das ohne jeden objektiven Grund!

Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), welche für Sachverständigengutachten in Sachen Verkehrsplanung u. -sicherheit von den Gerichten hinzugezogen werden - empfiehlt gemäß der Richtlinie zur Anlage von Stadtstraßen (RAST) und der Richtlinie für die integrierte Netzgestaltung (RIN) in Angelegenheiten bezüglich:

Verkehrssicherheit: möglichst reibungsloser Verkehrsablauf, Vermeidung von engen Kurven, Engpässen und Verkehrsstockung.

Nachhaltigkeit: Langlebigkeit der Verkehrsinfrastruktur: einmal geplant, einmal gebaut - ein gelungenes Konzept soll dann auch so bleiben, es gibt keinen rationellen Grund es zu ändern.

Verkehrsvermeidung: u.a. "Stadt der kurzen Wege".

Wirtschaftlichkeit: Verkehrssysteme müssen sich, zumindest volkswirtschaftlich, rechnen; Änderungen sind sehr ressourcenintensiv.

Die Verschwenkung der Reeperbahn brächte unnötig enge Kurven mit sich, schränkt den Verkehrsfluss unnötig ein und gefährdet somit die Verkehrssicherheit, wie auch die Veränderungen an den Bushaltestellen, welche die Busse auf der Fahrbahn und nicht mehr in den "Busstaschen" (die Haltebuchten) halten lassen und somit Verkehrshindernisse darstellen.

Für eine so wichtige Gemeindeverbindungsstraße mit so großer Verkehrslast - übrigens die einzige, die Borby mit der übrigen Stadt verbindet - sind derartige Änderungen untragbar, und mit den damit verbundenen Kosten angesichts knapper Kassen (z.B. Stichwort Krankenhausverkauf!) gleichen sie mehr einem "Schildbürgerstreich".

Schlussfolgerungen:

Die bisherige Gesamtplanung, Binnennoor wie auch Reeperbahnverschwenkung, berücksichtigt überhaupt nicht, daß sich die Verhältnisse in Eckernförde in den letzten 99 Jahren stark geändert haben, so daß die Wiederherstellung eines Stadtbildes von etwa 1920 gar nicht mehr möglich ist, zumindest nicht ohne erhebliche Beeinträchtigungen für die Bewohner.

Es ist überhaupt nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet der willkürlich ausgewählte Zeitraum der Binnennoorexistenz AI so unbedingt wiederherstellungswürdig gelten soll! Das heutige Eckernförde ist nicht mehr das von 1920!

Ein Bauleitplan, der die Interessen einiger weniger - in diesem Fall die Planungs-Puristen mit ihrer völlig verzerrten Historienvostellung - über die Belange und Bedürfnisse der Mehrheit stellt, ist unzulässig!

Ein Bauleitplan ist unzulässig, wenn er die Umstände der Stadtentwicklung und die

> Seite 4 <

Stadtbilderhaltung außer Acht lässt (§ 1 Abs. 5 bis 8 BauGB).

Ein Bauleitplan, der den Baugrund im Sinne von Innenstadtverdichtung nicht sinnvoll nutzt, ist unzulässig (kann es zumindest sein).

Das fragliche Areal ist für einen Park ungeeignet. Es ist nur mehr eine große Verkehrsinsel, allseitig beschallt mit dem Verkehrslärm von der Schulstraße, der Noorstraße, der Reeperbahn, dem Bahndamm und der B 76, deren Lärm sich über die unproportional große Wasserfläche ungehindert ausbreiten kann und diesen bis weit in den Hafen hinaus tragen würde.

Für diesen Noorpark verlieren die Eckernförder ihr gewohntes Stadtbild (Wiedererkennungswert), sie verlieren ihre bequeme, perfekt verkehrsangeschlossene und für die Innenstadtbewohner fußläufig erreichbare Verbrauchermärkte (Aldi und Markant) sowie Parkplatzmöglichkeiten (was viele sehr verärgert).

Die einstmals reibungslose Verkehrsanbindung in Richtung Stadt wird für die Borbyer eine schikanöse Hindernisfahrt.

Die Eckernförder müssen ertragen, daß hier unverhältnismäßig hohe Kosten für ein unnötiges Bauprojekt bereitgestellt werden, während überall die Kassen knapp sind und Sozialausgaben gekürzt werden.

Und das alles nur, weil sich ein paar fanatische Puristen das so in den Kopf gesetzt haben. Kein Wunder also, daß da vielen Eckernfördern die Wut hochkommt, und sie das Vertrauen in die Stadtverwaltung verlieren.

Fazit:

Diese Fixiertheit auf eine allgemeine "Nooröffnung" ist nicht nachvollziehbar. Diese Fixiertheit ist allein schon daran zu erkennen, daß keinerlei Alternativ-Pläne in Erwägung gezogen worden sind, die den seit 99 Jahren "gewachsenen" **Bestand** miteinbeziehen. Es gab immer nur **Varianten von Plan A**, einen **wirklichen "Plan B"** gab es nie.

Es gibt keine übergeordnete Verpflichtung zu irgendeiner Nooröffnung.

Die Bewilligung von Fördermitteln durch das "Städtebau Förderprogramm" impliziert **keinen** Auftrag von Land und Bund.

Auch sollte sich die Ratsversammlung nicht gegenüber dem Nooröffnungs-Planungsbüro verpflichtet fühlen (was tatsächlich oft vorkommt), nur weil dieses (§ 4b BauGB) von der Stadt vertraglich beauftragt wurde: es besteht kein Anspruch auf die Aufstellung von Bauleitplänen, diese können (und dürfen!) auch nicht durch Vertrag begründet werden (§ 1 Abs. 3 BauGB).

Das fragliche Gelände ist ausschließlich Stadtgebiet, und zwar **Kernstadtgebiet** und kein Landschaftsgebiet.

Und so soll es auch bleiben, um die beiden Kernstadtgebiete Eckernförde-Alt und Gaetjestraßenbereich baulich und architektonisch für ein einheitlich-harmonisches Stadtbild elegant miteinander zu verbinden.

Ein Noorpark würde nur wie eine offene Wunde wirken, welche die beiden Kernstadtgebiete regelrecht auseinanderreißen würde.

Die Planungshoheit liegt ausschließlich bei der Kommune; der Bauleitplan kann geändert werden, nach § 13a BauGB sogar im beschleunigten Verfahren.

Ein Bauleitplan wie die "Nooröffnung" hätte einer Normenkontrolle des Oberverwaltungsgerichtes SH nach § 47 VwGO auf keinen Fall standgehalten. Da die Belange der Öffentlichkeit die Grundlage eines Bauleitplanes sind, verpflichtet das BauGB diese zu ermitteln.

Für ein Bauvorhaben dieser Größenordnung, so dermaßen am BauGB vorbeigeplant und also geradezu dummdreist abgehoben, muss sich eine Stadtverwaltung mehr als sicher sein, ob derartiges von der Gemeinde zumindest akzeptiert würde.

Dafür scheint die Veröffentlichung der Planung für Gelegenheit für Einwände nicht auszureichen, da es ja genügend Einwände gegeben hat - die alle dasselbe beinhaltet haben - und trotzdem völlig ungehört verhallt sind.

Bevor die Stadtverwaltung eine derartige Planung überhaupt auch nur in Erwägung hätte ziehen wollen, hätte sie vielmehr einen **Ratsbürgerentscheid** nach § 16g Satz 1 GO initiieren sollen ob

- a) eine Nooröffnung **überhaupt gewollt** ist, oder ob
- b) eine Nooröffnung **eben nicht** gewollt ist, und wenn für klein b mehrheitlich gestimmt worden wäre, dann eben ob sie
- c) eine alternative, dem **Bestand** zugrundeliegende Planung

in Angriff hätte nehmen sollen, um unnötige Planungs- und Entwicklungskosten sowie Zeitverlust zu vermeiden.

Daß dieses nie stattgefunden hat, war seitens der Stadtverwaltung ein handwerklicher Fehler.

Präsentation "Kontrafaktor Plan C"; - oder: Eckernförde, eine Stadt mit fünf Brücken...

Vorweg: der vorliegende Antrag enthält vorerst nur vorgreifende, den Entwurf nur grob umfassende Angaben. Detaillierte Ausführungen mit Lageplänen, Skizzen, Auf- und Grundrissen sowie Impressionen aus der Menschenperspektive wie auch weiterführend präsentierte Begründungen werden umgehend nachgereicht.

Der Entwurf "Plan C" hat seinen Namen daher, daß es bei den bisherigen Planungen keinen wirklichen "Plan B" gegeben hat, das Synonym "Plan B" also verbrannt ist und demnach gleich übersprungen und eben "Plan C" genannt wird.

Obwohl der Gegenentwurf "Plan C" ausschließlich auf dem Bestand des fraglichen Areals gründet, also auf den Entwicklungen der letzten 99 bis 150 Jahre, enthält es jedoch ein Detail der bisherigen Planung: eine offene Wasserfläche (wenn auch nur eine kleinere). Daher rührt auch der Titel "Kontrafaktor", lat. für "Gegenentwurf", wenn z.B. ein neu interpretiertes Werk der Kunst und Literatur nur wenige Details des Originals enthält.

"Plan C" ist wie das bisherige Projekt ein rein städtisches Bauvorhaben, das Planungsbüro KONTRAFAKTORIUM verfolgt keine persönlichen Profitinteressen.

Die Stadt Eckernförde agiert also als Bauherrin, auch bezüglich der Bebauung, hat somit vollständige Kontrolle über die Art und Weise der Bauausführung, z.B. in Sachen **Stadtbild**.

Überblick Plan C:

Die Verläufe der Straßen und Wege Steindamm, Hafenbahn und vor allem Reeperbahn bleiben unberührt, bei letzterer werden die beiden Bushaltestellen wiederhergestellt, respektive die Busstasche Landratsamt und gesamt die Haltestelle "Aldi". Die Tempo 30 Beschränkung gilt zur Vermeidung von Stauungen erst ab 19 Uhr.

Die Wasserfläche ist ein Kanal zwischen Reeperbahn und Bahndamm von etwa 10 bis 11 m Breite und 160 Länge, ähnlich wie die Kanali und Grachten von Venedig und Amsterdam. In Norddeutschland werden solche Wasserverläufe "Fleete" genannt, weshalb dieser Noorkanal dann den Namen "Noorfleet" tragen könnte.

Der Noorfleet verläuft ausgehen von der Reeperbahn an der Hafenbahn entlang bis auf Höhe Bahndamm-Wasserdurchlass, um dann in einem etwa 115-Grad-Winkel abknickend im rechten Winkel zum Bahndamm hinzu auf dessen Wasserdurchlass zu münden.

An diesem "Knie" verläuft eine leicht gewölbte Fußgängerbrücke den Noorfleet, - die Noorfleetbrücke, mit etwas Phantasie "Eckernfördes Rialto-Brücke".

Auch der Bahndamm wird als Klinkerbrücke ausgebaut (bzw. umbaut), damit auch hier Fußgänger den Fleet überqueren können. Sie überspannt den Fleet mit samt seinen flankierenden Straßen auf der ganzen Breite mit zwei wichtigen, turmartigen Pylonen, die eine mit bogenartigen Sichtöffnungen verzierte Lärmschutzwand einfassen, - ähnlich der Oberbaumbrücke in Berlin.

Zwischen Steindamm und Reeperbahn wird ein gut 50 m langes und 35 breites, dreieckiges Zwischenbecken von etwa 1000 qm Wasserfläche ausgehoben, welches das Hafenbecken und den Noorfleet miteinander verbindet. Damit wird die Reeperbahn zu einer fünf bis sechs m wasserüberspannende Brücke, mit etwa 1,2 m lichter Höhe zur Unterfahrbarkeit für Boote. Dadurch wird der Steindamm mit seinem herrlich rustikalen Wasserdurchlass auf über 50 m Länge wieder freigelegt, dieses historische Bauwerk, seinerzeit als Antwort auf die Flutkatastrophe 1872, welches bisher verschüttet in einem "Dornröschenschlaf" ruht (und im Falle der Nooröffnung auch so verbleiben würde).

Wird am Steindamm das Drängtor entfernt, könnten Zwischenbecken und Noorfleet durch den Tidenhub mit frischen Ostseewasser durchspült werden, damit das Wasser darin nicht abstehen kann und im Sommer nicht zu stinken beginnen würde, also eine **wirkliche** Nooröffnung, mit Wasseraustausch in beide Richtungen.

An der Hafenbahn entlang führen Sitzstufen zum Zwischenbecken hinunter, unterbrochen von Baumbuchten.

Die Gehwege der Reeperbahn grenzen mit wuchtigen Klinkerbrüstungen von 12 m Länge zum Noorfleet, und zum Zwischenbecken mit gut 70 m Länge an, auf denen Leuchter aufgestellt sind. Eben solche auf den pylonartigen Lehnen von sieben oder acht geklinkerten Sitzrondellen, die den Steindamm auf der ganzen Länge zieren.

Die Fahrt über die Reeperbahn ist dann die Fahrt über eine Brücke, die den Blick auf den Steindamm wieder ermöglicht (siehe Anhang 6).

Man möge sich den zauberhaften Anblick vorstellen, wenn sich in den Abendstunden der Schein der Leuchter in den Wasserflächen von Noorfleet und Zwischenbecken spiegelt, was das hoch ästhetische Potential der Reeperbahn in ihrem aktuellen Verlauf verdeutlicht.

> Seite 7 <

Das Ensemble von Fleet und Zwischenbecken hätte mit einer Gesamtwasserfläche von 2600 qm zwar nur ein Drittel der des Binnennoores, hätte aber wegen der Überschaubarkeit aus der Menschenperspektive viel mehr Charme und Kleinstadt-Flair. Hier ist weniger wirklich mehr!

Die Bebauung wird ein typisches Innenstadt-Häusermeer, welches beide Kernstadtbereiche nahtlos für ein einheitliches Stadtbild elegant miteinander verbindet:

Die von allen so schmerzlich vermissten Supermarktgebäude werden auf gleicher Grundfläche wieder aufgebaut, jedoch im "Speicherstadt-Stil", der sog. "Hannoverschen Schule", aufgestockt mit drei Vollgeschossen und Dachgeschoss für jeweils 80 kleine 1- bis 3-Zimmerwohnungen.

Auch das Parkdeck wird wieder aufgebaut, im Stil eines mittelalterlich- mehrgeschossigen Marktplatzes, z.B. mit Backsteinernen Säulen und Bögen usw.

An der Kreuzung Hafenbahn / Noorfleetbrücke ist an einer Häuserblockecke ein 25-Zimmer Altstadt-Hotel-Gasthof als gesellschaftlicher Treffpunkt geplant.

Das übrige ist reine Etagen- Wohnbebauung im durchweg "geschlossener Bebauung", Häuserzeilen, welche Fleet und Straßen säumen, in für Eckernförde so typischen Gründerzeitstil mit je drei Vollgeschossen und einem Dachgeschoss.

Zum Ermöglichen eines Durchganges zur Kleinbahnstraße ist gegenüber der Noorfleetbrücke ein Torhaus im Design eines Stadttors mit acht Wohneinheiten vorgesehen.

Anders als die bisherige Planung wird nicht einfach nur Baugrund verkauft (was nicht auch nur die Hälfte der städtischen Investition decken würde), sondern die Stadt als Bauherrin lässt die Bebauung errichten und verkauft dann die fertiggestellten Wohn- und Gewerberäume.

Dies verdeutlicht den gemeinnützigen Mehrwert von "Plan C": allein der Verkauf der insgesamt 240 geplanten Eigentumswohnungen könnte nach Abzug von Baukosten und Umsatzsteuer der Stadt einen Mindestgewinn von 40.000.000. Euro einbringen.

Damit wären folgende Projekte zu ermöglichen: das KONTRAFAKTORIUM verfügt über konkrete Planungen eines **Kino- und Freizeitzentrum**, ähnlich wie das CAP in Kiel, mit diversen Gastronomien und Bowlingcenter, dem "**FÖRDEON**" (Kontamination aus "Förde" und "Odeon").

Auch die **Discothek "K7"** könnte wiederhergestellt werden. Beide Betriebe bleiben von privaten Firmen betriebenes städtisches Eigentum und können der Stadt Jahreseinnahmen in siebenstelliger Höhe einbringen.

Damit wiederum könnte die Stadt in Kooperation mit der Schönklinik drei Stationen wie Notaufnahme, Geburtsstation und Chirurgie als "**Städtisches Krankenhaus**" finanzieren; uvm.

Für die Öffentlichkeitsreaktion wird eine Abschrift des vorliegenden Antrages an die Eckernförder Zeitung überreicht, die über Plan C berichten wird.

"Plan C" ist im Gespräch, - man wird ihn nicht mehr los!

M.f.G., gez.: _____
R***** V***, CEO, KONTRAFAKTORIUM



Anhang 1

Vergleichsbild

Alter Hansehafen von Stade

So ähnlich kann man sich den "Noorfleet" vorstellen.
Gesäumt mit dichter Wohnbebauung im Gründerzeitstil und zwei hübschen Brücken.

Der Alte Hansehafen ist eine Art Kanal mit einer Mindestbreite von 10 m und 190 m Länge,
in den das Flüsschen "Schwinge" mündet.

Die Personen im Bild, links Vordergrund auf dem Gehweg und Mitte rechts am Geländer,
machen deutlich, wie groß - aus der Menschenperspektive - ein solcher Kanal wirken kann.



Anhang 2

Vergleichsbild (und Suchbild)

Alter Hansehafen von Stade aus der Luft

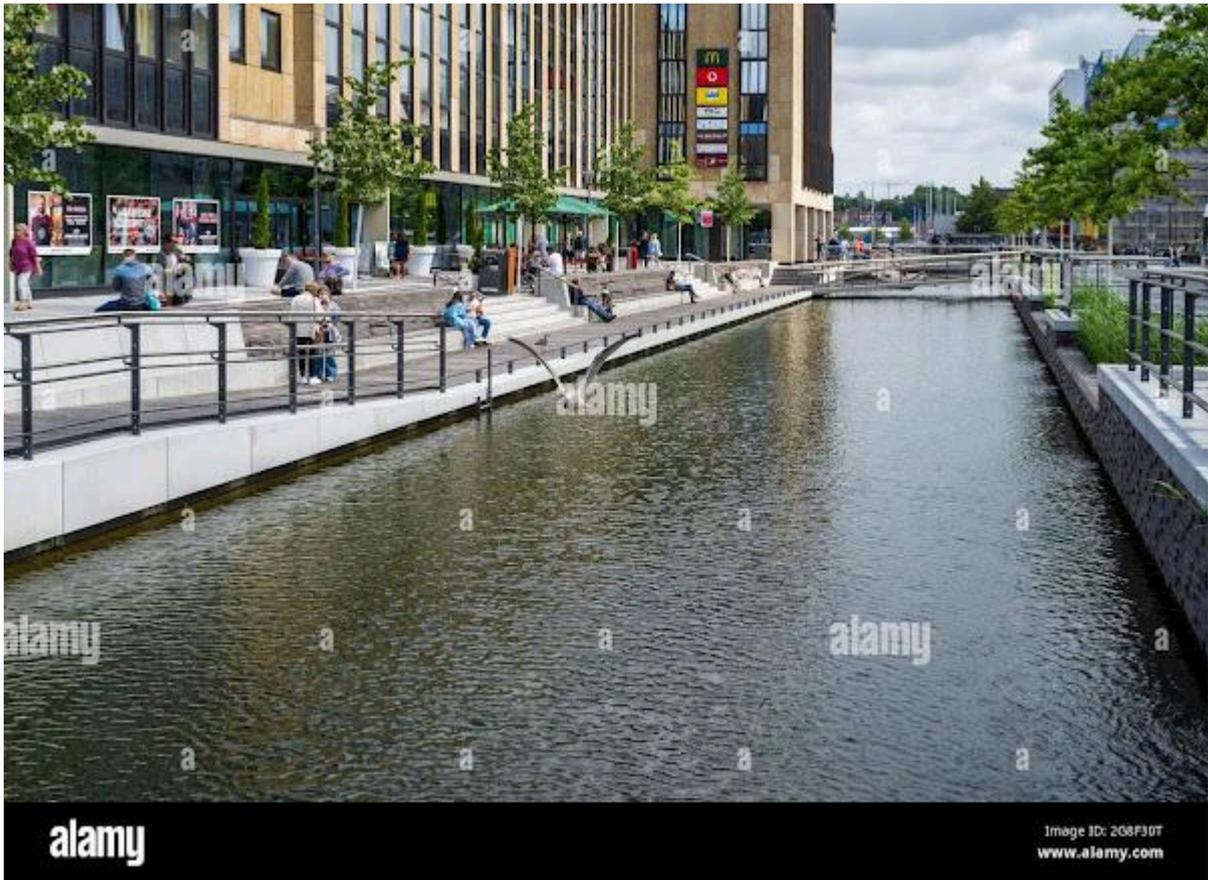
Wenn man Eckernförde nicht kennt, wirkt das jetzt geplante Binnennoor aus der Vogelperspektive ja ganz passabel.

Vergleichsweise dazu wirkt der Alte Hansehafen aus der Vogelperspektive im Bild links unscheinbar und scheint das Stadtbild kaum zu prägen.

Und Bild rechts, - wo ist er auf dem Luftbild "Stade Innenstadt" auszumachen?

Dies macht deutlich, daß ein Projekt zur Stadtentwicklung immer nur aus der Sicht der Menschenperspektive gestaltet und bewertet werden sollte.

Fazit: Das Binnennoor ist schlichtweg einfach zu groß.



Anhang 3

Vergleichsbild

Holstenfleet Kiel

Der Holstenfleet mit einer Breite von 5 bis 8,5 m und 115 m Länge.

Der "Noorfleet" wäre mit durchschnittlich 10 m Breite und 160 m Länge deutlich größer. Groß genug, um das fragliche Areal elegant zweizuteilen und somit aufzulockern, aber nicht zu groß, um zur Erhaltung des Kleinstad-Flairs und rationalen Raumnutzung den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten: denn "Plan C" soll mit zwei großen Verbrauchermärkten, 160 Sozialwohnungen, 240 Eigentumswohnungen, einem Hotel-Gasthof, mindestens 270 Kundenparkplätzen und gut 170 Privatparkplätzen das zur Verfügung stehende Gelände optimal auslasten.



Anhang 4

Vergleichsbild

Südbecken des Holstenfleetes von Kiel

Das Südbecken verbindet den Holstenfleet mit dem Alten Bootshafen (Hintergrund).
Es hat eine offene Wasserfläche von etwa 700 qm.

Das "Zwischenbecken" des "Noorfleetes" wäre mit einer offenen Wasserfläche von über
1000 qm deutlich größer.



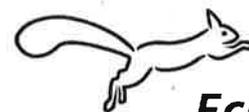
Anhang 5

Vergleichsbild

Alter Bootshafen von Kiel

Bild links der Alte Bootshafen von Kiel mit einer Fläche von 4200 qm.
So ähnlich kann man sich das "Zwischenbecken" des "Noorfleetes" vorstellen, auch dreieckig, nur etwas kleiner mit über 1000 qm offener Wasserfläche: eben mit Eckernförder Proprtionen, denn zur Erhaltung des Kleinstad-Flairs ist weiße Beschränkung angebracht.

Bild rechts der Steindamm mit dem rustikalen Wasserdurchlass, der im Rahmen von "Plan C" auf gut 50 m Länge wieder freigelegt und genau diesen Blick wieder ermöglichen würde; - von der Reeperbahn aus, ohne daß ihr Verlauf dafür geändert werden müsste.



Stadtverwaltung - Postfach 1420 - 24334 Eckernförde

Herrn
Rüdiger Vogt
Kontrafaktorium
Ostlandstraße 55
24340 Eckernförde

Amt: Bauamt
Auskunft erteilt: Frau Acksen
Durchwahl: 04351/710-603
Fax: 04351/710-699
E-Mail: kerstin.acksen@stadt-
eckernfoerde.de

Datum: 16.01.2024



Ihr Zeichen, Ihr Schreiben vom
01.11.2023

Mein Zeichen
621.41 - 107317

Nooröffnungsprojekt – neues Bauleitplanverfahren

Sehr geehrter Herr Vogt,

mit Schreiben vom 01.11.2023 erbitten Sie die Entscheidung zur Einleitung eines Bauleitplanverfahrens auf dem Gelände des Nooröffnungsprojektes.

Sie kritisieren die Bebauungspläne der Nooröffnung, da Ihrer Meinung nach das gewohnte Stadtbild verloren geht, keine optimale Verkehrsführung gefunden wurde und die Belange der Öffentlichkeit nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

Die Satzung des Bebauungsplanes Nr. 62 Teilbereich I „Reeperbahn-Noorstraße-Schulweg, ist am 20.10.2017 in Kraft getreten, die Satzung des Bebauungsplanes Nr. 62 Teilbereich II „Reeperbahn - Noorstraße – Schulweg“ ist am 01.04.2022. Beide Bebauungspläne sind somit rechtskräftig.

Während des Planaufstellungsverfahrens wurden die Grundsätze der Bauleitplanung umfangreich geprüft und berücksichtigt. Sie finden alle relevanten Informationen in den jeweiligen Begründungen und Umweltberichten der Bebauungspläne auf unserer Homepage unter

www.eckernfoerde.de/Die-Stadt/Präsentation/Stadtentwicklung-Verkehr/Bebauungspläne/ .

Sofern Sie sich für die im Verfahren erstellten umfangreichen Gutachten interessieren, melden Sie sich bitte bei uns. Die Stadt Eckernförde wird Ihnen eine Einsicht im Sinne des Informationszugangsgesetzes ermöglichen.

Die Beteiligung der Einwohnerinnen und Einwohner sowie von allen Interessierten an den Stadtentwicklungsprozessen besitzt einen hohen Stellenwert in Verwaltung und Politik der Stadt Eckernförde. Aus diesem Grund wird das Ziel verfolgt, die Öffentlichkeit frühzeitig und

Hausanschrift

Rathausmarkt 4-6
24340 Eckernförde
Postfach 1420
Telefon: 04351/710-0
Telefax: 04351/710-199

Internet: www.eckernfoerde.de

Allgemeine Sprechzeiten

Montag 08.00-12.00
Dienstag 08.00-12.00
Mittwoch 08.00-12.00
Donnerstag 08.00-12.00 / 14.00-17.30
Freitag 08.00-12.00

Bankverbindung

Förde Sparkasse
IBAN DE44 2105 0170 0000 1026 73
BIC: NOLADE21KIE

USt-IdNr. gem. § 27a UStG:
DE 134 859 792

fortlaufend über die Planungen zur zukünftigen Entwicklung der Stadt zu informieren und aktiv einzubinden.

Im Rahmen der Aufstellungsverfahren wurde gemäß Baugesetzbuch die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden und Träger öffentlicher Belange ebenso durchgeführt wie die Beteiligung auf Grundlage der Entwürfe der Bauleitpläne.

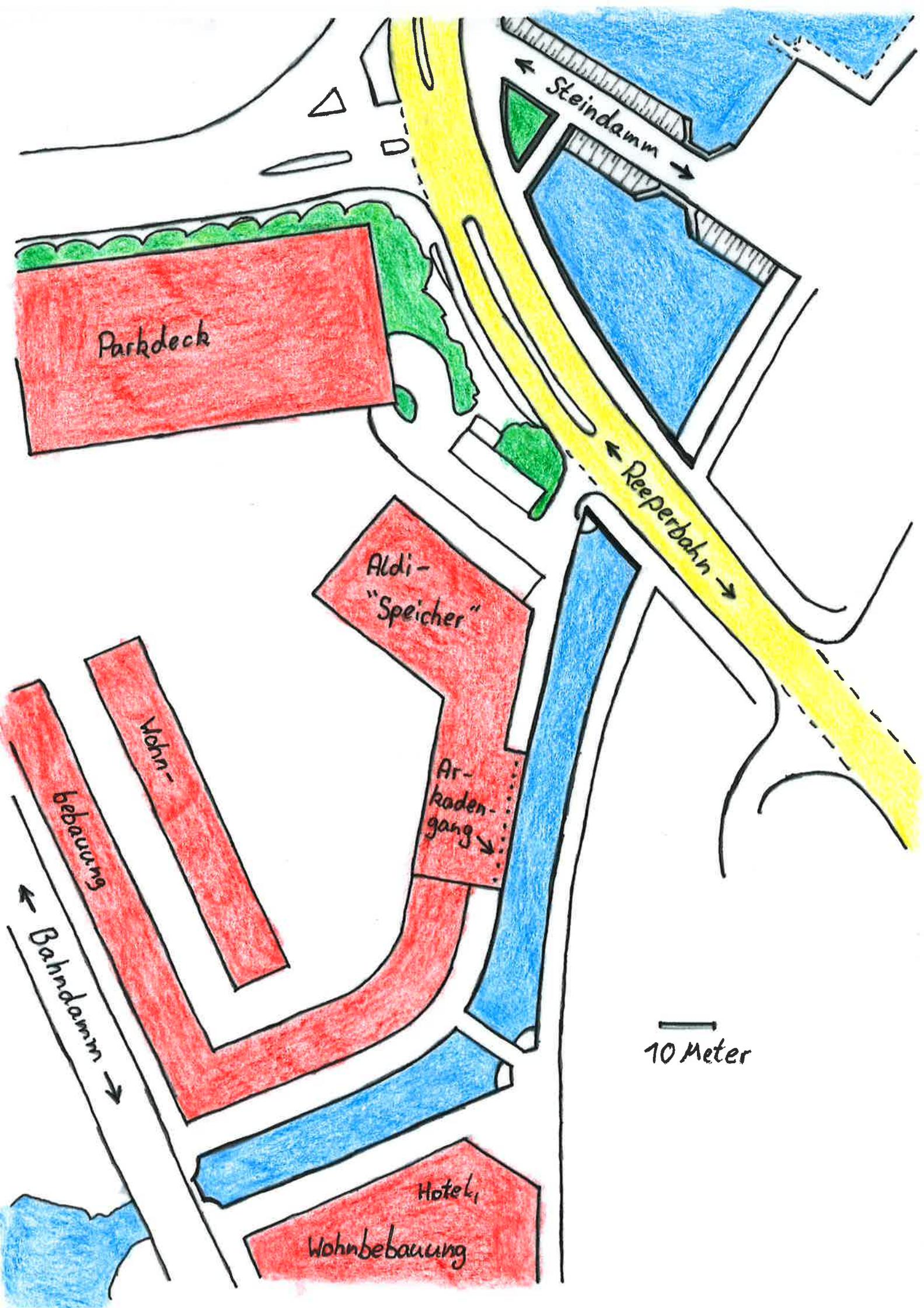
Zusätzlich zur Beteiligung der Öffentlichkeit im Rahmen des Bauleitplanverfahrens fanden über mehrere Jahre verschiedene öffentliche Veranstaltungen zu den Planungen des Vorhabens mit Beteiligungsmöglichkeiten für alle Einwohnerinnen und Einwohner sowie weiteren Interessierten statt. Die Eingaben und Anregungen daraus wurden umfänglich geprüft und gegebenenfalls berücksichtigt.

Folglich kann ich Ihre Auffassung zur Notwendigkeit eines neuen B-Planverfahrens für das Nooröffnungsgebiet nicht teilen.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Acksen', written in a cursive style.

Acksen



Parkdeck

Steindamm

Aldi-
"Speicher"

Reeperbahn

Wohn-

Ar-
kaden-
gang

bebauung

Bahndamm

10 Meter

Hotel

Wohnbebauung

