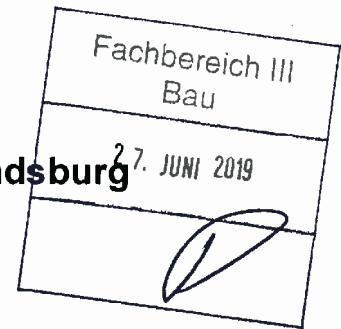


**Leitprojekte  
für den Lebens- und Wirtschaftsraum Rendsburg**  
-Projektdatenblatt-



<b>1. Name des Projektes</b>	Neugestaltung des Aussichtspunktes am „Neptun“ im Umfeld des Conventgartens		
<b>2. Ansprechpartner für das Projekt</b>			
Name / Vorname:	Schönbach, Stephanie		
Funktion:	Sachbearbeiterin FD Tiefbau		
Gebietskörperschaft / Institution/Unternehmen:	Stadt Rendsburg		
Anschrift:	Am Gymnasium 4 24768 Rendsburg		
Telefon:	04331-206306	Telefax:	04331-206276
E-Mail:	stephanie.schoenbach@rendsburg.de		
<b>3. Räumliche Zuordnung des Projektes</b>			
Lebens- und Wirtschaftsraum insgesamt <input type="checkbox"/> Teilraum Rendsburg <input checked="" type="checkbox"/> Teilraum Rendsburg			
<b>4. Beschreibung der zentralen Projektinhalte</b>			
4.1 Ziele des Projektes:	Aufwertung des Aussichtsplatzes am Brückenkopf der ehemaligen Drehbrücke durch repräsentative Gestaltung des gesamten Bereichs bei gleichzeitiger Wahrung ökologischer Belange. Öffnung und verbesserte Einsehbarkeit Verbesserung der Orientierung für die Nutzer Herstellen einer barrierefreien Verbindung zwischen Hochflächen und Kanalweg nach den Empfehlungen von „Natur für Alle“ Schaffung von qualitativ hochwertigen Aufenthaltsmöglichkeiten		
4.2 Inhaltliche Schwerpunkte:	Bereits 2008 wurde erstmals ein Vorentwurf für die Umgestaltung des Aussichtspunktes am „Neptun“ im Umfeld des Conventgartens am Kanalufer von der Stadt Rendsburg bei der Landschaftsarchitektin Urte Schlie in Auftrag gegeben. Die Realisierung scheiterte damals an fehlenden Finanzmitteln. Leitidee der Planung von Frau Schlie ist es, den Aussichtspunkt mit der darauf befindlichen Skulptur des Bildhauers Karl Gaedke („Neptun“) in seiner formalen Gestaltung herauszuarbeiten. Auch sein unmittelbares Umfeld am von Menschenhand geschaffenen Nord-Ostsee-Kanal soll eindeutig als künstlich überprägte Landschaft zu erkennen sein. Dieses Ziel soll wie folgt erreicht werden: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Entfernung der frei wachsenden, hohen Gehölze aus der Kanalböschung</li> </ul>		

- An die Wege vom Conventgarten hinunter zum Kanal werden zwei „Balkons“ angelehnt, die als kleine Aufenthaltsplätze in die Böschung gesetzt werden. Sie korrespondieren farblich mit dem grau verkleideten Brückenkopf, aber ordnen sich in ihrer Größe eindeutig unter.
- Der östliche Balkon ist auch für Rollstuhlfahrer erreichbar. Alle Mauern sollen nachts dezent mit Strahlern beleuchtet werden, um den Ort vom Wasser und vom gegenüberliegenden Ufer aus zu betonen. Dabei wird, genauso wie mit der Wegeführung und dem Erhalt der großen Eiben, die Asymmetrie der vorhandenen Brückenkopfgestaltung betont und so Spannung erzeugt.
- Am Kanalweg ist ein weiterer kleinerer Platz vorgesehen, der auch als Rastplatz für Radwanderer am Kanal dient und mit entsprechenden Radabstellmöglichkeiten versehen wird. Entsprechend der technischen Böschungsgestaltung werden auch die Wege gerade angelegt. Damit werden die vorhandenen Höhenunterschiede zudem mit dem baulich geringsten Aufwand überwunden. Angebunden an den Kanalweg werden im Westen die Kanalpromenade am Hotel „Conventgarten“ und im Osten der Zugang zum Fußgängertunnel.
- Für kleinere Böschungsabfangungen und die Stufenanlagen sollen die vorhandenen Granitblöcke, die vermutlich einst die Brückenpfeiler verkleideten, angepasst und wiederverwendet werden. Damit wird ein Stück Geschichte in die Gestaltung eingeflochten.
- Das Flurstück unterhalb des Zugangs zum Fußgängertunnel befindet sich im Eigentum der Wasser – und Schifffahrtsverwaltung des Bundes. Für eine barrierefreie Gestaltung nach den Empfehlungen von „Natur für Alle“ (6% Gefälle über eine Strecke von max. 10m, gefolgt von einem Podest) ist die Einbeziehung dieses Flurstücks unerlässlich. Andere Lösungen wären baulich erheblich aufwendiger und würden eine deutlich intensivere Überformung der Böschung bedeuten. Außerdem würde die Orientierung im Gelände schlechter werden. Mit Schreiben vom 29.03.2005 hat die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung eine grundsätzliche Zustimmung zur Einbeziehung ihrer Flächen in eine Überplanung gegeben, eine finanzielle Beteiligung aber abgelehnt.
- Die Wege und Balkons werden Abschnittsweise durch Eibenhecken und ein lockeres Gräserband begleitet. Die steilsten Böschungsbereiche sollen mit einer niedrigen (80 cm), flächenhaften Rotbuchenpflanzung bepflanzt werden. Ihre geschwungene Kante bildet einen Kontrapunkt zur technischen Gestaltung und löst die strengen Formen auf.
- Dasselbe gilt für die vorgesehene Blumenwiese aus Regiosaat, die auf dem südexponierten Hang spannende Blühaspekte hervorbringt und naturschutzfachlich ein hohes Entwicklungspotenzial besitzt.
- Mit dieser Bepflanzung wird der Blick auf den Kanal dauerhaft geöffnet, gerahmt und der Aussichtspunkt am Conventgarten als Besonderheit am Band des Nord-Ostsee-Kanals herausgestellt.

Zeitlich wird das Projekt wie folgt durchgeführt:

- Entwurfs- und Genehmigungsplanung, LV, Vergabe  
02/20 – 08/20
- Rodung/Fällungsarbeiten  
10/20 – 12/20
- Tiefbau (Wege, Rampen, Rastmöglichkeit, Treppen, Entwässerung)  
11/20 – 06/21
- Elektroarbeiten / Beleuchtung  
03/21 – 06/21

	<p>- Bepflanzungen 04/21 – 09/21</p> <p>Dieser Zeitplan enthält derzeit noch einen zeitlichen Puffer, da durch die möglichen Tätigkeiten im Winter 20/21 witterungsbedingte Verzögerungen möglich sind. Zudem wird geprüft werden, welche Anpflanzungen nur saisonal erfolgen können. Dieses wird dann entsprechend berücksichtigt.</p>
<p>4.3 Ausgangssituation:</p>	<p>Durch den starken Fuß- und Radverkehr aufgrund des Fußgängertunnels, durch die Besucher des Hotels Conventgarten und durch die Naherholungssuchenden am Kanal sowie aufgrund seiner historischen Bedeutung als Brückenkopf der ehemaligen Drehbrücke ist dieser Bereich ein Schnittpunkt, dessen Bedeutung im Stadtgebiet und darüber hinaus für die Kanalregion eine entsprechend nutzerbezogene Gestaltung und Präsentation erforderlich macht, die zum Verweilen einlädt. Derzeit sind die Gehölze in der Kanalböschung hoch aufgewachsen und verstellen einerseits den Kanalblick und andererseits vom Kanal aus die Anbindung an die Stadt. Die Wege und Stufenanlagen sind in schlechtem baulichem Zustand und entsprechend auch in ihrer ursprünglichen Ausgestaltung nicht den heute geltenden Kriterien der Verkehrssicherheit. Eine barrierefreie Verbindung fehlt. Wegen der fehlenden Einsehbarkeit fehlt auch die soziale Kontrolle. Die unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse (Stadt Rendsburg, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes) erschweren eine einheitliche Pflege.</p> <p>Aus diesen Gründen wurde bereits 2008 eine Vorentwurfsplanung beim Landschaftsarchitektenbüro MA Urban Design Urte Schlie in Auftrag gegeben und erstellt. Eine Umsetzung musste aufgrund fehlender Finanzmittel immer wieder verschoben werden. 2019 wurde die damalige Planung noch einmal überarbeitet und sowohl hinsichtlich der Kosten als auch hinsichtlich der gestiegenen Anforderungen an die Barrierefreiheit aktualisiert.</p>

4.4 Projektstand:	bereits in der Realisierung insgesamt in Teilbereichen x noch nicht in der Realisierung Feinkonzept mit Finanzierungs- und Zeitplan			
	Ergänzende Hinweise zum Planungsstand: -			
4.5 Realisierungszeitraum	01.02.2020 – 30.09.2021			
4.6 Handlungserfordernisse / offene Fragen	Einbringung in den städtischen Haushalt 2020/2021 Innerhalb des FD Tiefbau sind die Aufwendungen für die Aufstellung des nächsten Haushalts bereits berücksichtigt. Die formale Haushaltsaufstellung erfolgt jedoch erst in Q3/2019			
<b>5. Projektpartner</b> (ggf. bitte konkretisieren – Anlage 1)		Konzeptionelle Mitarbeit	Umsetzungsbeteiligung	(Mit-) Finanzierung/Eigenmittel
5.1 Öffentliche Partner (Länder, Kommunen)	1. Stadt Rendsburg	X	X	X
	2. WSA	X		
	3.			
	4.			
5.2 Private Partner	1.			
	2.			
	3.			
	4.			
<b>6. Bedeutung des Projektes für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes</b>				
6.1 Erwarteter Nutzen des Projektes für die Entwicklung des Lebens- und Wirtschaftsraumes Rendsburg:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stärkung des regionalen Tourismus</li> <li>• Steigerung der Aufenthaltsqualität am Wasser</li> <li>• Verbesserung der Barrierefreiheit zwischen Kanalwanderweg, Fußgängertunnel und Stadt</li> <li>• Schaffung eines attraktiven Rastplatzes für Radfahrer und Wanderer entlang des Kanals</li> <li>• Hervorhebung der geschichtlichen Bedeutung des Punktes (Brückenkopf der ehemaligen Drehbrücke)</li> <li>• Schaffung insektenfreundlicher Blühflächen zur Steigerung und Erhaltung der Biodiversität am Kanal</li> </ul>			
6.2 Beitrag zur Stärkung und Umsetzungsförderung ausgewählter Ziele und Strategien der GEP	<p>Das Projekt dient in mehrfacher Hinsicht unmittelbar den Zielen der GEP.</p> <p>Sowohl der Kanalwanderweg, der Fußgängertunnel, und der alte Brückenkopf der ehemaligen Drehbrücke als auch der Kanal selber sind Markenzeichen der regionalen Identität. Durch die Aufwertung dieser Fläche inkl. Rastmöglichkeit bei gleichzeitiger Schaffung einer Verbindung zwischen Kanalwanderweg und dem hochliegenden Areal vor dem Conventgarten samt direkter Zuwegung zum Fußgängertunnel wird dieses Markenzeichen der regionalen Identität weiter gestärkt.</p> <p>Gleichzeitig erhöht die barrierefreie Verbindung die Freizeitqualitäten, da hiermit insbesondere Radfahrern eine direkte Verbindung von Fußgängertunnel mit Kanalwanderweg auf der Nordseite des Kanals geboten werden zusammen mit der Möglichkeit des Rastens.</p>			

	<p>Dieses kann auch die grundsätzliche Sicherheit im Radverkehr erhöhen, da hiermit Radfahrern eine autofreie Alternative zur Adolf-Steckel-Straße geboten wird. Hierbei ist zu beachten, dass die Adolf-Steckel-Straße auch gerade im Alltagsradverkehr eine übergeordnete Bedeutung hat, da diese eine starke Verbindungsachse in Richtung Nübbel ist (mit Zugang über die Nübbler Brücke).</p> <p>Das Projekt ist daher durchaus auch von überregionaler Bedeutung und leistet einen direkten positiven Beitrag zur touristischen Infrastruktur zur überörtlichen Verkehrsinfrastruktur und es stärkt durch die Steigerung der Attraktivität des Raums und der barrierefreien Zuwegung die Motivation zur CO2-freien Fortbewegung.</p>						
6.3 Synergieeffekte zu anderen Vorhaben	<p>Das Projekt steht in Synergie zu dem Projekt „RaD stark“, da es auch einen Beitrag zur Steigerung des Alltagsradverkehrs beisteuern kann. Des Weiteren unterstützt das Projekt nachhaltig auch das aktuelle Projekt „Tunnel beleben“, in dem mit diesem Projekt der öffentliche Raum an der Tunnelnordseite aufgewertet wird.</p>						
<b>7. Kosten und Finanzierung</b>							
7.1 (Geschätztes) Projektvolumen 430.000,00 € brutto							
7.2 Fördermittel	<table> <tr> <td>bewilligt</td> <td>Betrag:</td> </tr> <tr> <td>beantragt</td> <td>Betrag:</td> </tr> <tr> <td>beabsichtigt</td> <td>Betrag:</td> </tr> </table>	bewilligt	Betrag:	beantragt	Betrag:	beabsichtigt	Betrag:
bewilligt	Betrag:						
beantragt	Betrag:						
beabsichtigt	Betrag:						
7.3 Öffentliche / private Aufwendungen der Projektpartner	<p>X Finanzierungskonzept steht, und zwar  X insgesamt in Teilbereichen  Finanzierungskonzept ist noch offen</p>						
7.4 Beteiligung des Förderfonds der GEP	<p>davon 45 % kommunaler Eigenanteil: 193.500,00 €  55 % GEP-Mittel: 236.500,00 €</p> <p>je in einer Summe im Wirtschaftsjahr .....</p> <p>€ 78.000,00 €...im Wirtschaftsjahr 2020  € 158.500,00 € im Wirtschaftsjahr_2021  €.....im Wirtschaftsjahr.....</p>						
<b>8. Sonstiges</b>							

**Hinweise:**

Antragsform:

Das Projektdatenblatt für die förmliche Bewerbung ist schriftlich und **in digitaler Form** an die

Geschäftsstelle der Entwicklungsagentur  
c/o Stadt Rendsburg  
Am Gymnasium 4  
D-24768 Rendsburg

Mail: [jan.dumke@rendsburg.de](mailto:jan.dumke@rendsburg.de)  
zu richten.



**Stadt Rendsburg**  
**Der Bürgermeister**  
Fachdienst Tiefbau  
Am Gymnasium 4  
24768 Rendsburg