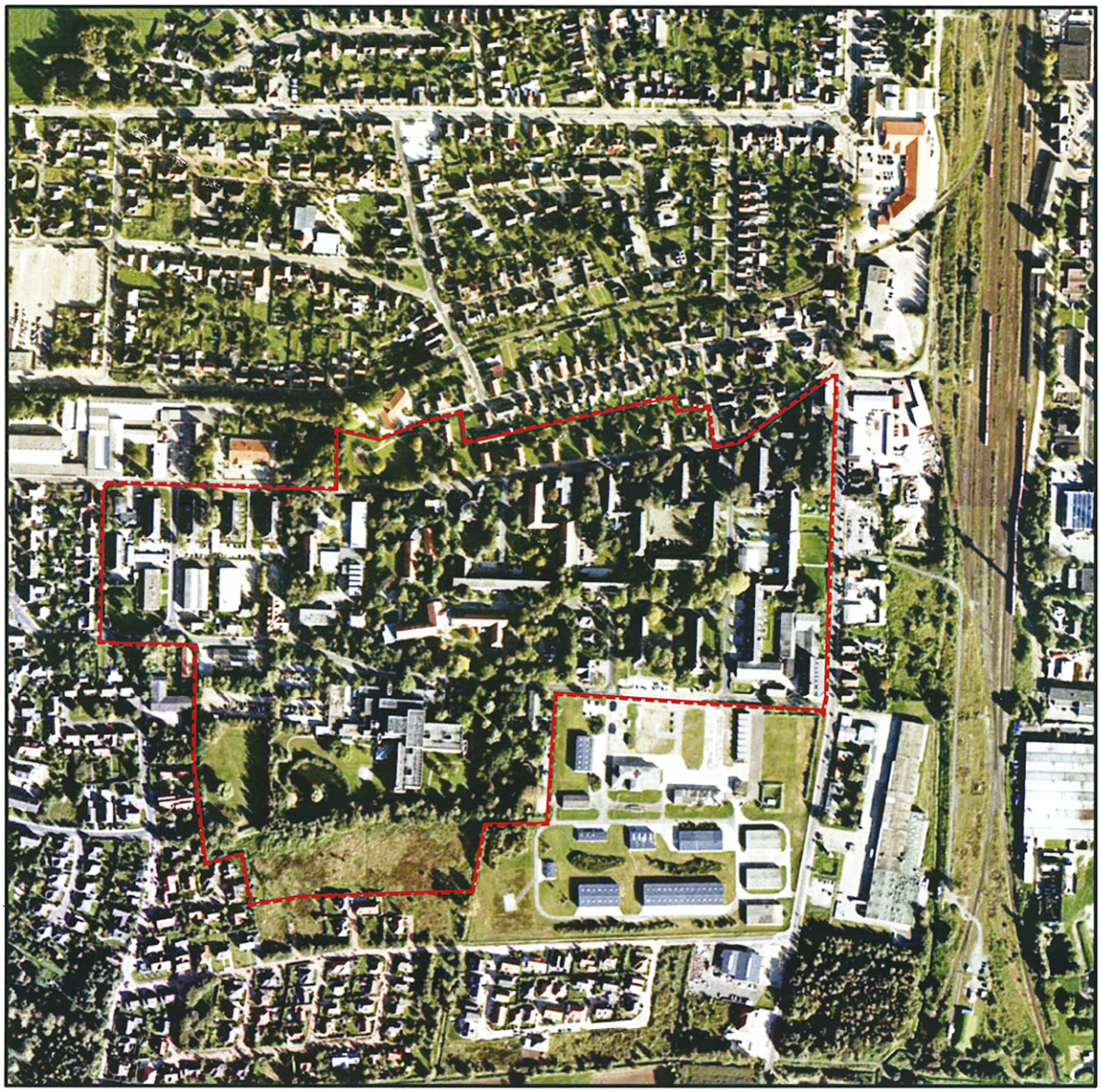
STADT QUAKENBRÜCK

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

"NEUSTADT"



ARGE
Planungsbüro Hahm GmbH VBI
Architekturbüro Dr. Ahrens + Pörtner
Osnabrück / Hilter

pbh

a+p

März 2005

Stadt Quakenbrück

Städtebaulicher Rahmenplan „Neustadt“

erarbeitet:	im Auftrag der BauBeCon Sanierungsträger GmbH Sanierungstreuhänder der Stadt Quakenbrück
für:	die Stadt Quakenbrück
durch:	die Arbeitsgemeinschaft

Planungsbüro Hahm GmbH VBI
Mindener Straße 205
49084 Osnabrück
Tel.: 0541 1819-0

Architekturbüro Dr. Ahrens + Pörtner
Lange Straße 12
49176 Hilter
Tel.: 05424 23440

/Th/Sc-4061121-09/01.03.2005

Inhalt:		**Seite:**	**zugehörige Darstellungen:**
Präambel		3	
1.	**Grundlagen**	**3**	
1.1	Anlass	3	
1.2	Geltungsbereich	4	Plan Nr. 1.2
1.3	Eigentumsverhältnisse / Nutzungen	4	Plan Nr. 1.3
1.4	Verfahren	9	
2.	**Bestandsanalyse**	**10**	
2.1	Siedlungsstruktur/Ortsbild	10	Plan Nr. 2.1
2.2	Gebäudezustand	12	Plan Nr. 2.2
2.3	Grün-/Freiflächengestaltung	22	Plan Nr. 2.3
2.4	Verkehrsverhältnisse	25	Plan Nr. 2.4
2.5	Parkraumgebot/Parkraumauslastung	29	Plan Nr. 2.5
3.	**Leitbilder/Planungsziele**	**33**	
3.1	Nutzungsziele	33	
3.2	Gestaltungsziele	34	
3.3	Grünordnerische Ziele	35	
3.4	Verkehrsplanerische Ziele	36	
4.	**Konzeption**	**38**	
4.1	Nutzungskonzept	38	Plan Nr. 4.1
4.2	Gestaltungskonzept	41	Plan Nr. 4.2
4.3	Grünordnungskonzept	43	Plan Nr. 4.3
4.4	Verkehrskonzept	46	Plan Nr. 4.4
4.5	Städtebaulicher Rahmenplan	53	Plan Nr. 4.5
5.	**Durchführungskonzept/Maßnahmenplan**	**54**	Plan Nr. 5.0
5.1	Bodenordnerische Maßnahmen	54	
5.2	Städtebaulich hochwertige Maßnahmen	54	
5.3	Grünordnerische Maßnahmen	55	
5.4	Verkehrliche Maßnahmen	56	

Präambel

Soziale Stadterneuerung

Die Bundesregierung sowie die Bundesländer haben es sich zur Aufgabe gemacht, die gemeinsam finanzierte Städtebauförderung insbesondere auf Bereiche innerhalb der Städte und Gemeinden anzuwenden, die als soziale Brennpunkte beschrieben werden können. Dieser als „Soziale Stadterneuerung“ bezeichnete Ansatz zur Förderung von Ortsteilen mit besonderem Entwicklungsbedarf soll die klassischen Instrumente der Städtebauförderung mit den Strategien der Sozialplanung verknüpfen und so durch Bündelung und Focussierung von unterschiedlichen Finanzierungsmöglichkeiten einen lokal abgegrenzten Bereich aufwerten und wieder in das örtliche Gesamtgefüge integrieren.

Vor diesem Hintergrund hat die Bundesregierung die Städtebauförderung um das eigenständige Bund-Länderprogramm „Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die Soziale Stadt“[1] ergänzt.

1. Grundlagen

1.1 Anlass

Die bis 1938 im Zuge der nationalsozialistischen Aufrüstung errichteten baulichen Anlagen dienten bis 1945 als Fliegerhorst ausschließlich militärischen Zwecken. Mit den Kriegsschäden und den folgenden Demontage- und Entmilitarisierungsmaßnahmen bis etwa 1949 setzte der erste Strukturwandel innerhalb des Gebietes ein.

Während nördlich der Artlandstraße Industriebetriebe ihren Platz fanden, wurde das ehemalige Lazarett nunmehr als ziviles Krankenhaus genutzt und in den ehemaligen Kasernen Wohnraum für Flüchtlinge und Vertriebene geschaffen.

Während sich in der Folgezeit Krankenhaus und soziale Einrichtung am Standort zeitgemäß und stabilisierend entwickelten, zeigt das Gebiet als Wohnquartier einhergehend mit immer deutliches werdenden Substanz- und Strukturmängeln einen stark negativen Entwicklungstrend.

Der desolate bauliche Zustand, die offensichtliche Vernachlässigung von Einzelbereichen und die besondere Bewohnerstruktur führte in den vergangenen Jahren zu immer stärkeren Spannungen innerhalb des Quartiers und des gesamten Stadtgebietes.

Die Stadt Quakenbrück sah sich aus eigener Kraft nicht in der Lage, die fortschreitenden sozialen und städtebaulichen Probleme zu bewältigen.

[1] vgl. ARGEBAU, Leitfaden zur Ausgestaltung der Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt“, zweite Fassung, Stand 01.03.2000

Mit der Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm hat der Rat der Stadt Quakenbrück am 30.10.2003 auf Grundlage des § 142 des Baugesetzbuches eine Satzung über die förmliche Festsetzung des Sanierungsgebietes zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände beschlossen.

Vorrangiges Ziel der Maßnahmen der sozialen Stadterneuerung innerhalb des Sanierungsgebietes soll die Aufhebung bestehender Grenzen und der Ausgrenzung des Quartiers und dessen Bewohnerinnen und Bewohner sein. Gleichzeitig sind die bereits stabilisierend wirkenden Einrichtungen innerhalb des Gebietes weiterzuentwickeln und zu stärken.

Mit der Aufstellung des städtbaulichen Rahmenplanes durch die Arbeitsgemeinschaft Planungsbüro Hahm GmbH / Architekturbüro Dr. Ahrens + Pörtner soll parallel zur Erarbeitung eines sozialen Rahmenplanes unter Leitung von Prof. Wenzel, Universität Osnabrück, der klassische Part der Planung mit der Erarbeitung baulicher und stadtgestalterischer Vorgaben erbracht werden.

1.2 Geltungsbereich

Das Rahmenplangebiet liegt im Westen der 1235 erstmalig urkundlich erwähnten mittelalterlichen Stadt Quakenbrück, durch die Bahnlinie Osnabrück-Oldenburg von der historischen Altstadt getrennt, beträgt die Gesamtfläche des Gebietes ca. 28 ha.

Aufgrund seiner ursprünglich militärischen Nutzung ist das Gebiet noch heute als optisch klar erkennbarer und abgegrenzter Siedlungsraum ablesbar.

Das Rahmenplangebiet wird im Osten durch die Friedrichstraße, im Norden durch die Artlandstraße, sowie im Westen durch die Weidestraße gefasst. Nach Süden grenzt das Gebiet an das Bundeswehrgelände und endet mit den durch das Christliche Krankenhaus Quakenbrück genutzten Flächen. Die exakte Abgrenzung geht aus der zeichnerischen Darstellung (siehe Plan Nr. 1.1 - Geltungsbereich) hervor.

1.3 Eigentumsverhältnisse / Nutzungen

Der Rahmenplan wurde auf der Grundlage der Liegenschaftskarte der Stadt Quakenbrück mit Stand Februar 2004 erstellt.

Eigentümer-struktur

Angesichts der militärisch geprägten Vorgeschichte des Siedlungsraumes hat sich eine spezifische Eigentümerstruktur herausgebildet. Einerseits handelt es sich dabei um öffentliche Institutionen wie Bundesfinanzverwaltung, Bundeswehrverwaltung, Stadt Quakenbrück und Samtgemeinde Artland, andererseits um sozial-/karikative Einrichtungen wie die Diakonische Stiftung Bethanien (Lötzen), das Christliche Krankenhaus Quakenbrück e. V. und die evangelisch-lutherische Kirchengemeinde St. Petrus, die teilweise über großflächiges Eigentum im Rahmenplangebiet verfügen.

Andererseits sind dies Einzeleigentümer, die jeweils eines oder auch mehrere Grundstücke besitzen. Im nordöstlichen Planbereich befindet sich ein Gebäude, das von einer Wohnungseigentümergemeinschaft genutzt wird.

In geringem Umfang verfügen zudem Versorgungsunternehmen/-institutionen wie RWE und Wasserverband Bersenbrück über Grundeigentum.

Auffällig ist, dass nicht alle im Katasterplan als Verkehrsflächen erkennbare Flurstücke in öffentlichem Eigentum stehen bzw. teilweise für die Öffentlichkeit nicht nutzbar sind.

Die kartenmäßige Darstellung (vgl. Plan Nr. 1.3) zeigt aus Datenschutzgründen nur die öffentlichen Eigentümer bzw. solche mit öffentlichen Aufgaben. Die Angaben entsprechen dem Stand vom Januar 2004 (Bereich Sanierungsgebiet) bzw. Juli 2004 (erweiterter Rahmenplanbereich).

Nutzungen

Planungsrechtlich werden die Nutzungen durch die Festsetzungen zweier Bebauungspläne fixiert. Dies ist zum einen der B-Plan Nr. 50 „Christliches Krankenhaus – Alter Menslager Weg“ sowie zum anderen der B-Plan Nr. 54 „Artlandstraße Ost“. Im Rahmenplangebiet überwiegen neben der Festsetzung „Gemeinbedarfsfläche“ die „Mischgebiete“ gemäß § 6 BauNVO. Da die Baunutzungsverordnung für „Mischgebiete“ eine große Nutzungsbreite ermöglicht, besteht hier nur eine eingeschränkte Steuerung der Art der Nutzung.

Wohnnutzung im Bereich Artlandstraße/Bremerkamp-straße

Im Plangebiet selbst hat sich vorwiegend die Wohnnutzung etabliert – gemischt belegte Gebäude (wie z. B. Kuckuckstraße 3, Artlandstraße 13) sind nur in kleiner Zahl vorhanden. Es existieren jedoch mehrere rein gewerblich genutzte Anlagen wie die beiden großen Hallenbauten zwischen Kisslingenweg und Bremerkampstraße sowie die Firma Rebotec am Zoppoter Weg. Explizit festgesetzt ist ein „Gewerbegebiet“ (mit eingeschränktem Störgrad) nur im Bereich Danziger Straße / Friedrichstraße. Eine Wohnnutzung als „Allgemeines Wohngebiet“ existiert im B-Plan nur nördlich der Artlandstraße.

Gewerbliche Nutzungen
im Bereich
Kisslingenweg /
Bremerkampstraße

Die derzeitige Nutzungsverteilung im Gebiet ist tatsächlich sehr gemischt, wobei bereichsweise Konzentrationen festzustellen sind. Auffällig ist insbesondere der mit unterschiedlichen sozialen Einrichtungen belegte zentrale Raum. Dort befinden sich die beiden Hauptgebäude des Christlichen Krankenhauses sowie deren Tagesklinik und die Verwaltung; die Einrichtungen der ev.-luth. Kirchengemeinde mit Kirche, Pfarrhaus und Dietrich Bonhoeffer Haus; die Diakonie mit Pflegeheim, Mutterhaus und Fachschule für Heilerziehungspflege.

Nutzungsmix Wohnen /
Gewerbe im
Kisslingenweg

Christliches Krankenhaus
Haus 2 (Goethestraße)

Diese sozialen Einrichtungen können aus Sicht der Nutzungsarten als Stabilisationsfaktor für das Gebiet gesehen werden.

Mit Ausnahme der Firma Rebotec unterlagen die gewerblichen Bauten in der jüngeren Vergangenheit häufig wechselnden Nutzungen. Der größere Teil des Gewerbekomplexes Friedrichstraße / Danziger Straße ist zurzeit ungenutzt.

Auch einige der Wohngebäude (insbesondere im östlichen Gebietsteil) weisen häufige Nutzerwechsel (z. B. durch Asylbewerber und Wanderarbeiter) und Leerstände auf.

Bei den Wohngebäuden überwiegt die Mehrfamilienhausnutzung. Eine Aufteilung in Wohnungseigentum erfolgte bislang nur in einem Fall an der östlichen Artlandstraße. Einfamilienhäuser mit entsprechenden Hausgärten stellen die unregelmäßig verteilte Minderheit dar.

Neben einer Wohnnutzung weist der Gebäudekomplex Nr. 24/25 (Friedrichstraße Nr. 37 a-c), zusätzliche Gemeinbedarfsnutzungen auf. Dies sind z. B. Stadtteilbüro/Verein für Jugendhilfe/Internettreff/Diakonisches Werk, DLRG/THW, Freie Christengemeinde. Das technische Hilfswerk belegt mit seinen Ausstattungsgegenständen und Maschinenpark auch die ehemaligen „Ehrenhalle“ und deren versiegelte Außenflächen.

Gebäudekomplex
Friedrichstr. 37a-c

Von Süden her ragt ein Teil des Bundeswehrgeländes mit zwei großen Baukörpern und einem Wachgebäude in das Plangebiet hinein und wirkt durch seine Abgeschirmtheit wie ein nutzungsmäßiger Fremdkörper – zumal eine durchgängige Nutzung der Danziger Straße nicht möglich ist.

Unterbrechung der Danziger Straße durch Bundeswehrgelände

Ebenfalls als wenig integriert muss der Bürgerpark angesehen werden, der sich nördlich des Kernbereiches befindet und zweiseitig von Straßen sowie nördlich im weiteren von der Kleinbahntrasse umgeben ist und keinerlei „grüne Vernetzung“ mit den benachbarten Nutzungen aufweist.

Weitere Grünflächen befinden sich als private Außenflächen im Nahbereich der beiden Krankenhauskomplexe. Sie sind jedoch nur eingeschränkt öffentlich nutzbar und wegemäßig nicht in das Siedlungsgefüge integriert.

Durch die intensive Mischung der unterschiedlichen Nutzungsarten ist eine Grundlage für einen evtl. nicht immer spannungsfreien, jedoch insgesamt lebendigen Stadtteil geschaffen, die Wohnen, Arbeiten und Freizeitgestaltung auf engem Raum ermöglicht. Im Plangebiet selbst fehlende Funktionseinheiten (z. B. Bäcker, Lebensmittel, Imbiss) sind in der fußläufigen Nachbarschaft (Artlandstraße, Friedrichstraße) vorhanden.

1.4 Verfahren

Nach den ersten vorbereitenden Untersuchungen, die bereits 1992 durch die NILEG, Norddeutsche Immobiliengesellschaft mbH, durchgeführt wurden, wurde ebenfalls durch die NILEG im Mai 2002 das integrierte Handlungskonzept zur Aufnahme in das Förderprogramm "Soziale Stadt" erstellt.

Zur Auswahl eines geeigneten Rahmenplaners wurde im Februar 2004, betreut durch die BauBeCon Sanierungsträger GmbH, Geschäftsstelle Osnabrück, ein konkurrierendes Verfahren unter 4 Teilnehmern zur Erlangung alternativer Vorstudien für das Sanierungsgebiet Neustadt Quakenbrück ausgelobt.

Im März 2003 fasste der Verwaltungsausschuss der Stadt Quakenbrück den Beschluss die Arbeitsgemeinschaft Planungsbüro Hahm GmbH / Architekturbüro Dr. Ahrens + Pörtner mit der Erstellung des Rahmenplanes für das Sanierungsgebiet Neustadt Quakenbrück zu beauftragen.

Am 11.05.2004 wurde die Vorstudie zum Rahmenplan in einer öffentlichen Bürgerversammlung und unter Beteiligung der Sozialplaner, Vertretern der Stadt Quakenbrück und des Sanierungsträgers der Öffentlichkeit vorgestellt.

Der Städtebauliche Rahmenplan wurde am 16.12.2004 zusammen mit dem Sozialen Rahmenplan und dem Integrierten Handlungskonzept vom Rat der Stadt Quakenbrück einstimmig beschlossen.

2. Bestandsanalyse

2.1 Siedlungsstruktur und Ortsbild

Raum-strukturen

Das Rahmenplangebiet befindet sich in der „Neustadt“ Quakenbrücks und ist von der „Altstadt“ und damit dem Zentrum der Siedlungseinheit durch die Bahnanlagen der Nordwestbahn (Osnabrück-Wilhelmshaven) deutlich getrennt. Der überwiegende Teil der hochbaulichen Anlagen ist ab 1935 als Soldatenunterkünfte für den ehemaligen Fliegerhorst Quakenbrück entstanden. Diese Gebäude prägen trotz zahlreicher baulicher Ergänzungen durch ihre zeilenförmige und winklige Anordnung die Siedlungsstruktur weiter Teile des Gebietes. Bauliche Ergänzungen gab es bereits in den 50er-Jahren als Wohngebäude für Flüchtlinge, die nördlich der Artlandstraße errichtet wurden. Die weiteren Gebäude entstanden unabhängig voneinander in den letzten ca. 30 Jahren und nahmen nur teilweise die historischen Raumstrukturen wieder auf.

Wohnhäuser (sog. „Flüchtlingshäuser“) nördlich der Artlandstraße

Axiale Bezüge

Eine verkehrlich städtebauliche Durchgängigkeit durch das Gesamtgebiet ist nur im Bereich der Artlandstraße gegeben, die als Hauptsammelstraße mit überwiegend giebelständiger Randbebauung in ihrer Ausrichtung auf das Stadtzentrum zielt.

Artlandstraße

Die demgegenüber schmalere und nur tlw. von Gebäuden markierte Danziger Straße weist, nicht zuletzt auch durch die Sperrung im Bereich des Bundeswehrgeländes, eine weit geringere raumstrukturelle Bedeutung auf. In Nordsüdausrichtung existieren mehrere kleinräumige Verkehrsverbindungen zwischen den beiden bezeichneten Straßen. Eine über das Gebiet hinausreichende Bedeutung kommt jedoch nur der randlich befindlichen Friedrichstraße zu, die letztlich den überwiegenden Anteil des Verkehrs aufnimmt. Den Ansatz einer Sichtachse bildet das Eingangstor zum Bürgerpark in nördlicher Verlängerung des Zoppoter Weges.

Raum-kanten

Im östlichen Innenbereich des Rahmenplangebietes bilden insbesondere die Gebäude militärischen Ursprungs hofartige Bauformen und schaffen Räume, die Gestaltungs-optionen mit Wiedererkennungswert ermöglichen. Der Mittelteil ist im Wesentlichen durch die großvolumigen Baukörper des Krankenhauses sowie der Firma Rebotec geprägt, die trotz bewegter Gebäudefronten nur eingeschränkt raumbildend wirken. Im westlichen Gebietsteil herrschen zeilenförmige Baukörper in Nord-Süd-Ausrichtung vor.

Trotz des hohen Anteils großvolumiger Baukörper wirkt das Gebiet angesichts der meist von den Straßenrändern zurückspringenden Bauten offen und großzügig gestaltet.

Hofinnenbereich (Block zwischen Stettiner Straße und Ostlandstraße)

2.2 Gebäudezustand

"Die besondere Identität des Quartiers beruht auf den historischen Grundzügen und Merkmalen des ehemaligen Fliegerhorstes und ihren anschließenden zeitlichen Überlagerungen"[1]. In großen Bereichen noch ablesbar, gliedert sich die Siedlungsstruktur in ein westliches und ein östliches Baufeld, die jeweils durch eigenständige Strukturen (Zeilen- und Hofbildung) geprägt werden. Die ursprünglich gliedernde Sport- und Freifläche im Bereich des heutigen Zoppoterweges, wurde im Laufe der Jahrzehnte durch gewerbliche Betriebe und Gebäude des Gemeinbedarfes bebaut.

Wie die Ansiedlung störender Gewerbebetriebe im Bereich Bremerkampstraße, Kisslingenweg und Friedrichstraße/Ecke Danziger Straße führten die baulichen Ergänzungen zur Verunklarung der an sich deutlich differenzierten Siedlungsstruktur.

Während die Sanierung der westlich gelegenden Kasernengebäude bereits größtenteils abgeschlossen ist, bilden die im östlichen Teil des Quartiers befindlichen Kasernen trotz erheblichen Sanierungsbedarfs und starker Vernachlässigung hervorragende Voraussetzungen für eine maßstäbliche und großzügige Entwicklung.

Neben den ursprünglich militärisch genutzten Gebäuden prägen heute die Neubauten des Christlichen Krankenhauses Quakenbrück, der Diakonischen Stiftungen Bethanien und der ev.-luth. Kirchengemeinde St. Petrus das Ortsbild.

Die grundsätzlichen Eigentumsverhältnisse innerhalb des Geltungsbereiches des Rahmenplanes wurden in der Bestandsanalyse aufgenommen und im Plan Nr. 1.3 dargestellt.

Der Zustand der einzelnen privaten und öffentlichen Gebäude ist bedingt durch das jeweilige Alter, die unterschiedliche intensive Nutzung und die offensichtliche Vernachlässigung bis zum Leerstand, sehr verschieden.

Deshalb wurde die Beurteilung der Bausubstanz differenziert wie folgt vorgenommen und im Plan Nr. 2.2 dargestellt:

- Bebauung im Bereich Weideweg, Bremerkampstraße, Kisslingenweg
- Bebauung im Bereich Zoppoter Weg
- Bebauung Christliches Krankenhaus, Diakonische Stiftungen Bethanien, Kirchengemeinde St. Petrus
- Bebauung im Bereich Breslauer Straße und Stettiner Straße
- Bebauung östlich der Ostlandstraße
- Flüchtlingshäuser Artlandstraße

Die Beschreibung der Gebäude und Gebäudeteile erfolgte aufgrund verschiedener Ortsbegehungen.

2.2.1 Bebauung im Bereich Weideweg, Bremerkampstraße, Kisslingenweg

Die erhaltenen ehemaligen Kasernengebäude wurden in den vergangenen Jahren modernisiert und zu Geschosswohnungen umgebaut. Abweichend vom ursprünglichen Erscheinungsbild wurden Balkone und feuerverzinkte Außentreppen an den Gebäuden installiert.

außen liegende Stahltreppen zur Erschließung der oberen Geschosse

Störend wirken in dieser Nachbarschaft die als Ersatzbauten errichteten gewerblichen Betriebe an der Bremerkampstraße und am Kisslingenweg insbesondere durch ihre Geschlossenheit und durch die fehlende Maßstäblichkeit.

Lager- und Verkaufsräume an der Bremerkampstraße

„Textilbörse“ am Kisslingenweg – Stahlkonstruktion, großflächig mit gelb gestrichenem Trapezblech verkleidet

Zum Teil als Barrieren entgegen einer fußläufigen Durchlässigkeit wirken verschiedene Nebengebäude und Garagen, die zudem teilweise erhöhten Sanierungsbedarf aufweisen.

Garagenhof – Kisslingenweg Schäden im Bereich Mauerwerk und Toranlagen

Die im westlichen Quartier ergänzten Wohnungsbauten weisen aufgrund ihres Alters und einer beständigen Unterhaltung keine oder lediglich geringe Schäden und Mängel auf.

2.2.2 Bebauung Zoppoter Weg

Westlich des Zoppoter Weges befinden sich die intensiv genutzten Gewerbebauten der Firma REBOTEC. Die Gebäude wurden offensichtlich mehrfach ergänzt und erweitert und weisen je nach Gebäudealter und Standard geringen, mittleren bis erhöhten Sanierungsbedarf auf. Der Gewerbebetrieb ist vollständig eingezäunt und zeigt sich insbesondere zum Zoppoter Weg und zur Artlandstraße als geschlossener Baukörper.

stahlblechverkleidete REBOTEC-Halle Ecke Zoppoter Weg/Artlandstraße

massive Sheddach-Hallen der Firma REBOTEC am Zoppoter Weg

Ebenfalls erhöhten Sanierungsbedarf zeigen die Gebäude Zoppoter Weg 2 (ambulanter Dienst/Christliches Krankanhaus) und Zoppoter Weg 4 (Wohnnutzung).

Zoppoter Weg 2
deutlich sichtbare gestalterische Mängel im Bereich der Außenanlagen, der Fassade und der nachträglich ergänzten Fluchttreppe

Zoppoter Weg 4
gestalterische Mängel durch untypische Dachform und horizontal „durchlaufende“ Balkonanlagen

2.2.3 Christliches Krankenhaus, Diakonische Stiftungen und Kirchengemeinde St. Petrus

Die Bauten der o. g. Träger weisen keine oder nur geringe Mängel auf. Gestalterisch wirkt der Glockenturm der ev.-luth. St.-Petrus-Gemeinde vor allem in der Artlandstraße als ortsbildprägendes Merkmal.

Kirchenturm in der Artlandstraße, von Osten gesehen

und von Westen

Demgegenüber könnte der Platzbereich vor der Kirche prägnanter ausgebildet und gefasst sein.

Die Gebäude der o. g. Träger fügen sich aufgrund der Materialwahl gut in das Gesamtquartier ein. Die zurzeit in der Ausführung befindlichen Neubauten der Diakonischen Stiftungen orientieren sich in Ausrichtung und Maßstab an der ortstypischen Struktur.

2.2.4 Bebauung Breslauer Straße / Stettiner Straße

Die ehemaligen Kasernengebäude an der Breslauer Straße bzw. an der Stettiner Straße zeichnen sich durch ihre starke Raumwirksamkeit und trotz der ehemaligen Nutzung durch angemessene Maßstäblichkeit und Proportion aus. Die Gebäude sind massiv als Backsteingebäude mit starkem regionalem Bezug ausgebildet, weisen jedoch in allen Bauteilen und in der Haustechnik erhebliche Mängel und weit überduchschnittlichen Sanierungsbedarf auf. Als zweibündiges Kasernengebäude konzipiert sind außerdem umfangreiche Umbaumaßnahmen im Gebäudeinneren erforderlich.

hofumschließende Bebauung östlich der Stettiner Straße, mit offensichtlich vernachlässigten Außenräumen

und schweren Mängeln im Bereich der Hauseingänge

Das Gebäude westlich der Stettiner Straße wird unter Berücksichtigung der ursprünglichen Gestaltungsmerkmale zurzeit zu einer Schule für geistig behinderte Kinder umgebaut.

Die vorhandene Bausubstanz steht nicht unter Denkmalschutz, die vorhandenen großformatigen "Kunst am Bau-Elemente" sind jedoch als Zeugen der Zeit und der ursprünglichen Nutzung als erhaltenswert anzusehen.

„Kunst am Bau“
an der Stettiner Straße

2.2.5 Bebauung östlich der Ostlandstraße

Der U-förmige Gebäudekomplex zwischen Ostland- und Friedrichstraße ist im südlichen Bereich saniert worden, weist jedoch nach wie vor im mittleren und nördlichen Bereich noch mittleren bzw. erhöhten Sanierungsbedarf auf. Dies gilt auch für die Baukörper der ehemaligen Wache.

Die Gewerbebrache an der Ecke Danziger Straße/Friedrichstraße zeigt derartig gravierende Mängel, dass hier ein Abbruch der Bausubstanz unvermeidlich erscheint. Mit Rücksicht auf die historische Siedlungsstruktur ist jedoch zu prüfen, inwieweit das ehemalige Kraftwerk wirtschaftlich vertretbar saniert werden kann.

U-förmiges Kopfgebäude mit Ehrenhalle von der Friedrichstraße gesehen

ehemaliges Kraftwerk mit späteren Anbauten Friedrichstraße/Ecke Danziger Straße

ehemaliges Kraftwerk mit schweren Mängeln im Bereich Fassade, Dach und Dachaufbauten

abgängige Nebengebäude der Industriebrache an der Danziger Straße

2.2.6 Flüchtlingshäuser - Artlandstraße

Die sogenannten Flüchtlingshäuser wurden Anfang der 50er Jahre in einfachem Standard und Grundrisszuschnitt geplant und als Siebenfamilienhaus ausgeführt.

Die Gestaltung erfolgte einheitlich als 2-geschossiger Gebäudetyp mit senkrecht zur Artlandstraße stehendem Satteldach. Die Gebäude weisen erheblich Sanierungsbedarf auf und zeigen insbesondere in der Gestaltung und Zonierung der Außenbereiche wesentliche Mängel.

Giebelständige Flüchtlingshäuser an der Arlandstraße

Fehlen differenzierter Außenbereiche zwischen den Gebäuden und zur Straße

Inwieweit die vorhandene Bausubstanz wirtschaftlich saniert und über ergänzende Maßnahmen räumlich aufgewertet werden kann, sollte durch eine separat zu erstellende Sanierungsuntersuchung geprüft werden.

2.3 Grün-/Freiflächengestaltung

Ortsbild-prägung

Das Ortsbild des Planungsraumes ist einerseits durch die zuvor beschriebenen baulichen Anlagen, andererseits durch den Umfang und die Ausprägung des Grünbestandes gekennzeichnet.

Die in weiten Teilen offene und freizügige Bebauung lässt Raum für große Freiflächen und Gärten sowie Plätze und Hofräume.

Hoffläche im Bereich der Wohngebiete Bremerkamp-straße / Artlandstraße

Die Gestaltung dieser Flächen ist allerdings ähnlich vielgestaltig wie die bauliche Ausprägung: Ungegliederte offene Rasenflächen (z. B. Friedrichstraße Nr. 37b + c, Artlandstraße Nr. 17-25, Bundeswehrgelände, südliches Krankenhausareal) überwiegen zwar flächenmäßig, aber bedeutsam sind auch die gestalteten Parkflächen und Hausgartenbereiche sowie eine Vielzahl von Baumgruppen (z. B. Zoppoter Weg, Innenhof - Breslauer Straße, Danziger Straße – östlich Krankenhaus) und waldartige Gehölzstrukturen (z. B. zwischen südlicher Kuckuckstraße und Krankenhaus). Offene Rasenflächen sind (wie bei vielen Militärstandorten) mit Birkengruppen bestanden, die stellenweise eine hohe Dichte erreichen und Transparenz verhindern.

Straßen-räume, Raumab-grenzungen

Die öffentlichen Straßenräume sind bis auf wenige Ausnahmen (z. B. Kreisverkehre) unbegrünt. Raumbildende Strukturen ergeben sich mehrfach durch zum Straßenraum hin orientierte Grünelemente, die teilweise (Danziger Straße, Artlandstraße) stark trennend wirken. Durch die Abgrenzung zum Straßenraum wird andererseits eine Schutzfunktion der dahinter befindlichen Park- bzw. Gartenbereiche erzielt, die diese Aufenthaltsbereiche im Hinblick auf ihre Erholungsfunktion aufwertet.

Insbesondere in den geradlinigen breiteren Straßenräumen muss die fehlende Begrünung dennoch als Mangel angesehen werden.

Innerhalb des Rahmenplangebietes überwiegen allerdings die transparenten und/oder überschaubaren Abgrenzungen und gewährleisten damit eine Offenheit des Raumes bei gleichzeitig klarer Markierung privater Bereiche. Insbesondere im nordwestlichen Planbereich (Artlandstraße an den Einmündungen Bremerkampstraße und Kisslingen-weg) werden die Gartenparzellen der Mietwohnungen mit Hainbuchenhecken derart abgegrenzt.

Die Blockinnenbereiche weisen als teilversiegelte, teilweise begrünte Hofflächen keine strukturierte Gestaltung auf. An einigen Stellen wird das Erscheinungsbild durch „wild“ gebaute Garagen und/oder „wilde“ Müllabladeplätze stark beeinträchtigt.

„wilder“ Müllabladeplatz im Blockinnenbereich zwischen Stettiner Straße und Ostlandstraße

Eine Begrünung der Gebäudefassaden lag zum Erhebungszeitpunkt nur in einem Fall vor (Pflegeheim Lötzener Straße). In weiteren Bereichen – insbesondere bei gewerblich genutzten Gebäuden – wäre eine derartige Begrünung bzw. eine Gehölzvorpflanzung allerdings wünschenswert. Ähnliches gilt für unintegrierte Abfallbehälterstandorte, die durch ihre negative Erscheinung partiell optische Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehrsraum haben. Als ebenfalls unintegriert sind die Ablufteinrichtungen an der Westseite des Krankenhauses zu werten, die insbesondere zum Besucherparkplatz (P 1) hin negativ wirken.

Bürgerpark, Spielbereiche

Als einzige öffentliche Grünfläche im Planungsraum dient der Bürgerpark nördlich der Artlandstraße. Aufgrund einer starken Abgeschirmtheit zu den Verkehrsflächen sowie zum westlich benachbarten privaten Grundstück kann er als Rückzugs- und Erholungsraum im Stadtteil fungieren. Gleichzeitig betont die deutliche Umgrenzung seine Insellage und die mangelnde Integration in ein erstrebenswertes System von Grünverbindungen.

Innerhalb des Bürgerparks befindet sich der einzige öffentlich ausgewiesene Kinderspielplatz. Damit herrscht ein offensichtlicher Mangel an erforderlichen Kinderspielflächen (gemäß Spielplatzgesetz).

Im Bebauungsplan Nr. 54 „Artlandstraße Ost“ festgesetzte öffentliche Grünflächen mit Zweckbestimmung „Spielplatz“ sind aus eigentumsrechtlichen Gründen derzeit nicht realisierungsfähig.

Diese Mangelsituation wird zusätzlich durch ebenfalls nicht in erforderlichem Umfang vorhandene private Kinderspielflächen (gemäß Landesbauordnung) verschärft.

Eine als Sportplatz im Katasterplan eingetragene Fläche ist nicht mehr als solche gestaltet und stellt sich als große ungenutzte Wiesenfläche im Eigentum des Krankenhauses dar. Auch die angrenzend großen Grünbereiche sind weitgehend einer öffentlichen Zugänglichkeit entzogen und unterliegen nur einer erkennbar geringen Nutzerfrequenz.

Einzelbäume
Baum-
gruppen

Als sowohl klimatisch wie auch ökologisch und stadtgestalterisch wichtig, ist die Vielzahl von Einzelbäumen innerhalb dieses Stadtraumes einzustufen. Der besondere Erhaltungswert aus ökologisch / forstwirtschaftlicher Sicht wurde bei einer Ortsbegehung am 01.06.2004 fixiert. Daneben wurden die aus städtebaulicher Sicht bedeutsamen Bäume (z. B. Linde im Park des Pflegeheims, Weidengruppe östlich des Krankenhauses, Linden-/Ahornreihe im Hofbereich Breslauer Straße) bestimmt, die entweder eine Raumsituation angenehm dominieren oder Raumkanten als Gliederungselemente bilden. Zusätzlich wurden die bauleitplanerisch festgesetzten (und noch vorhandenen) Bäume in den Plan Nr. 2.3 übernommen. In unterschiedlichem Umfang geschädigte Bäume, die teilweise kurzfristig beseitigt werden sollten (Linden an der Ostlandstraße) bzw. bei den weiteren Planungen keiner besonderen Berücksichtigung bedürfen, sind lagemäßig gekennzeichnet.

Starke Durchgrünung auch auf Parkplätzen (Krankenhaus-Parkplatz P2)

Die teilweise dichten, meist unstrukturierten Gruppierungen von weniger großen Bäumen (z. B. Birkengruppen Goethestraße/Ostlandstraße) sind in ihrer Gesamtheit nicht zwingend erhaltenswert. Insbesondere zur Erhöhung der Transparenz und sozialen Sicherheit sind Auslichtungsmaßnahmen partiell erwägenswert, zumal insbesondere Birken keinen ökologisch wertvollen, schützenswerten Baumbestand darstellen, sondern ihre Selbstaussaat auf Brachland – und speziell auf ehemaligem Kasernengelände – schon fast als typischer Regelfall einzustufen ist.

Einzelne vorhandene Baumstrukturen sind bereits prägende ortsbildtypische Grünelemente und sollen aus städtebaulicher Sicht bestehen bleiben. Dieses ist im Plan Nr. 2.3 durch entsprechende Signatur gekennzeichnet.

2.4 Verkehrsverhältnisse

Straßen-hauptnetz

Das Grundgerüst des Straßenhauptnetzes im westlichen Stadtteil „Neustadt“ wird gebildet:

- in Nord-Süd-Richtung durch die Friedrichstraße (innerörtliche Hauptverkehrsstraße).
- in West-Ost-Richtung durch die Menslager Straße (OD der Landesstraße L 60). In diesen Straßen ist eine Geschwindigkeit von 50 km/h zulässig.

Die Menslager Straße stellt im weiteren Verlauf die überörtliche Verbindung zu den westlichen Nachbargemeinden her, wohingegen die Friedrichstraße im weiteren Verlauf an die restlichen Stadtteile einschließlich der Altstadt anbindet.

Äußere Erschließung

Als Haupterschließungsstraßen des Sanierungsgebietes fungieren:

- die nördlich das Plangebiet tangierende Artlandstraße (Hauptsammelstraße, 50 km/h zulässig)
- die südlich das Plangebiet tangierende Danziger Straße (Sammelstraße, in großflächige Tempo-30-Zone eingebunden).

Diese Straßen verlaufen beide in west-östlicher Richtung und binden

- am westlichen Bebauungsrand der Stadt an die Menslager Straße an,
- und münden an ihrem östlichen Ende jeweils in die Friedrichstraße ein.

Derzeit ist die Danziger Straße zwischen Ostlandstraße und Kuckuckstraße noch durch das Bundeswehrgrundstück (Sanitätsdepot) unterbrochen. Der Verkehr wird in diesem Abschnitt über die Ostlandstraße, Goethestraße und Kuckuckstraße im Versatz geführt.

Innere Erschließung

Die innere Erschließung des Rahmenplangebietes erfolgt über eine Reihe in Nord-Süd-Richtung zwischen den beiden Haupterschließungsachsen Artlandstraße und Danziger Straße angeordneter, verkehrlich nachrangiger Wohn- bzw. sonstiger Erschließungsstraßen. Dies sind – von West nach Ost:

- Weidenweg (westliche Grenze des Rahmenplangebietes, T-30-Zone)
- Bremerkampstraße (T-30-Zone, bereits saniert)
- Kisslingerweg (Verkehrsberuhigter Bereich gem. Z. 325 StVO, bereits saniert)
- Zoppoter Weg (T-30-Zone) und
- Ostlandstraße.

Nördlich parallel zur Danziger Straße verläuft in West-Ost-Richtung die Goethestraße. Zwischen ihr und der weiter nördlich parallel verlaufenden Artlandstraße sind ebenfalls in Nord-Süd-Richtung folgende Wohn- bzw. sonstige Erschließungsstraßen angeordnet:

- Lötzener Straße (T-30-Zone)
- Breslauer Straße (T-30-Zone) und
- Stettiner Straße (T-30-Zone).

Fahrbahnzustand/ Straßenraumgestaltung

Der Zustand der Fahrbahnen dieser verkehrlich nachrangigen Wohn- und sonstigen Erschließungsstraßen ist im Westabschnitt des Rahmenplangebietes, in welchem tlw. bereits Sanierungen durchgeführt worden sind, durchweg gut bis ausreichend. In den noch nicht sanierten Bereichen und/oder Straßenabschnitten insbesondere im östlichen Bereich befinden sich die Fahrbahnen großteils in einem schlechten bis desolaten Zustand. Auch hinsichtlich der Gestaltung der Straßenseitenräume sind in diesen Bereichen erhebliche Defizite zu konstatieren (fehlender oder abgängiger Gehwegbelag, ungepflegtes Straßenbegleitgrün, ästhetisch fragwürdige Einfriedigungen usw.).

desolater Zustand von Fahrbahn und Gehwegen Ostlandstraße)

Fußwegenetz

Für Fußgänger existieren abseits der Haupterschließungsstraßen vielfach keine durchgängigen fußläufigen Verbindungen. Viele straßenbegleitenden Fußwege enden abrupt, weisen keinen Belag auf oder sind in einem derart schlechten Zustand, dass erhebliche Komforteinbußen gegeben sind, sodass Fußgänger teilweise auf die wenig befahrenen Fahrbahnen der Nebenstraßen ausweichen, wie es bei der Bestandserhebung festgestellt wurde.

Ein separates Fußwegenetz abseits der Straßen besteht ansatzweise im Park des Krankenhauses südlich von Haus 1 und im Bürgerpark nördlich der Artlandstraße, sowie in Form nicht zusammenhängender, torsohafter Einzelanlagen im Bereich des Direktoriums, Dietrich-Bonhoeffer-Haus und Haus 2 (Psychiatrie) des Krankenhauses.

Als Hilfe für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer und Sicherung insbesondere des Schülerverkehrs im Bereich der Bushaltestellen Artlandstraße sowie der Querung kranker und gebrechlicher Personen im Bereich des Krankenhauses wurde eine

- bedarfsgesteuerte Lichtzeichenanlage für Fußgängerquerungen in der Artlandstraße, Höhe Bushaltestelle „Kirche“ sowie
- ein Fußgängerüberweg („Zebrastreifen“) in der Danziger Straße genau in Flucht der Pkw-Vorfahrt zum Haus 1

installiert. Die Lage des Zebrastreifens resultiert vermutlich aus der Lage des Gehweges, der direkt im Anschluss zum Haus 2 des Krankenhauses führt. Ungünstig erscheint, dass der Zebrastreifen nicht auf den südlichen Gehweg der Danziger Straße, sondern mitten in die Pkw-Vorfahrt zum Haus 1 führt.

ungünstige Lage des Fußgänger-überweges (Danziger Straße/ Pkw-Vorfahrt Haus 1 des Krankenhauses)

Radver-kehrsnetz

Straßenbegleitende Radwege sind durchgängig beidseitig vorhanden in der

- Artlandstraße (West-Ost-Fahrtrelation) als „Gemeinsame Fuß- und Radwege“ gem. Zeichen 240 StVO, und
- Friedrichstraße (Nord-Süd-Fahrtrelation) als „Getrennte Rad- und Fußwege“ gem. Zeichen 241-30 StVO.

Bei den Bestandserhebungen Mitte Juni 2004 wurde an verschiedenen Werktagen stets eine außerordentlich geringe Frequentierung durch Fahrradfahrer festgestellt.

ÖPNV-Haltestelle und gemeinsame Geh-/Radwege in der Artlandstraße

ÖPNV

Der öffentliche Personennahverkehr verläuft in Form der Regionalbuslinien (Weser-Ems-Bus)

- 630 (Quakenbrück, Neuer Markt <-> Ankum <-> Fürstenau) und
- 640 (Quakenbrück, Neuer Markt <-> Berge <-> Fürstenau)

zum einen direkt über die Artlandstraße mit den Haltestellen

- Segler
- Abzweig Krankenhaus / Kirche
- Kleinbahnhof,

zum anderen über den Fahrtroutenverlauf Artlandstraße – Bremerkampstraße – Danziger Straße – Kuckuckstraße – Goethestraße – Ostlandstraße – Artlandstraße mit den Haltestellen

- Krankenhaus
- Hasetalschule (nur Schulbusse)
- Ostlandstraße.

Hinsichtlich der räumlichen Erschließung ist die Qualität des ÖPNV im Rahmenplangebiet somit als gut zu bezeichnen (durchweg weniger als 300 m fußläufige Entfernung zur jew. nächsten Haltestelle).

2.5 Parkraumanalyse

Parkraum-analyse des Status quo

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs ist generell eines der Problemfelder in der Planung, auf die in der öffentlichen Wahrnehmung – nicht zuletzt bei hiervon unmittelbar oder mittelbar betroffenen Anwohnern und Beschäftigten im Rahmenplangebiet – stets ein besonders hohes Augenmerk gerichtet wird. Um den vorherrschenden subjektiven Eindruck eines generellen Parkraumdefizites im Untersuchungsgebiet zu objektivieren, wurde eine räumlich differenzierte, nach Art des Parkraumangebotes und der Nutzergruppen unterscheidende Parkraumanalyse des „Status quo“ durchgeführt.

Parkraum-angebot

Diese Mitte Juni 2004 an verschiedenen Werktagen durchgeführten Parkraum-erhebungen erbrachten

- einen Gesamtbestand von 1.222[2] im Untersuchungsgebiet (= Rahmenplangebiet Neustadt) im Straßenraum sowie auf öffentlichen und privaten Parkierungs-anlagen (Parkplätze, Pkw-Stellplätze, Garagen, Carports) vorhandenen Stell-plätzen bzw. Parkständen usw.[3]
- sowie eine Parkraumbelegung tagsüber von 639 Pkw.

generelle Parkraum-auslastung

Die hieraus resultierende Parkraumauslastung beträgt somit für das gesamte Rahmenplangebiet tagsüber lediglich 52 %, sodass von einem „generellen“ Parkraum-defizit nicht die Rede sein kann. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass diverse Gebäude insbesondere im östlichen Bereich des Rahmenplangebietes zurzeit leer stehen und/oder sich im Umbau befinden, sodass hier keine „normale“ Parkraum-nutzungsintensität ermittelt werden konnte.

„wildes“ Parken auf Parkplatz P2

[2] ohne auf Privatgrundstücken tlw. zusätzlich vorhandene Pkw-Abstellflächen auf Garagenzufahrten, Hofflächen usw.

[3] s. Verzeichnis „Abkürzungen/Definitionen“

punktuell hoher Parkdruck

Diese über das gesamte Gebiet gemittelte Parkraumauslastung darf zudem nicht darüber hinwegtäuschen, dass diversen Bereichen mit geringer Parkraumauslastung tagsüber einige Bereiche – insbesondere in Nähe des Krankenhauses – mit deutlichen Parkraumdefiziten gegenüberstehen, was sich u. a. in einer dort hohen Anzahl von Falschparkern[4] manifestiert. So wurden im Bereich der Goethestraße (Westabschnitt) und des Krankenhausparkplatzes P2 (123 reguläre Stellplätze vorhanden[5]) insgesamt 136 parkende Kfz – darunter 19 (!) Falschparker registriert. Auch der Bereich der Pkw-Vorfahrt vor Haus 1 des Krankenhauses weist mit 9 regulären Kurzzeitparker-Stellplätzen (inkl. 2 Taxi-Wartepositionen in der Danziger Straße) und 14 dort parkenden Pkw (darunter 8 Falschparker) eine Auslastung von weit über 100 % auf.

zugeparkte Feuerwehrzufahrt vor Haus 1 (Krankenhaus)

[4] Unter Falschparkern werden hier „wild“ und „illegal“ abgestellte Fahrzeuge subsumiert:
-„wild“ abgestellte Pkw: In Bereichen geparkte Pkw, auf denen Parken zwar nicht ausdrücklich verboten, jedoch unerwünscht ist (z. B. auf Grünstreifen und sonstigen befestigten und unbefestigten, nicht zum Parken vorgesehenen Flächen im Straßenseitenbereich oder in den Wohnblockinnenhöfen)
- „illegal“ abgestellte Pkw: In Straßenabschnitten mit eingeschränktem oder absolutem Halteverbot, in Feuerwehrzufahrten, Wendehämmern usw.

[5] 109 EP auf Parkplatz P2 vorhanden; zuzüglich 8 Garagen und 6 freien Parkmöglichkeiten im Straßenraum ergeben sich insgesamt 123 reguläre EP in diesem Bereich (detailliert dargestellt im Plan 2.4)

Besonders krass ist die Missachtung des absoluten Halteverbots am westlichen Ende der Goethestraße. Auf beiden Straßenseiten wurden insgesamt 17 Pkw – praktisch auf der gesamten Länge der mit Halteverbot ausgewiesenen Straßenabschnitte – als illegale Parker festgestellt, wohingegen in den weiter östlich gelegenen Straßenabschnitten (hier ist das Parken erlaubt) lediglich ein Fahrzeug stand. Dies zeigt deutlich die enorm hohe Parkraumnachfrage insbesondere im unmittelbaren Nahbereich der Eingänge der Häuser 1 und 2 des Krankenhauses. Der „hinter“ dem Haus 1 liegende Parkplatz P1 weist in seinem östlichen – zum Krankenhaus gelegenen – Bereich zwar auch eine relativ hohe Auslastung (am Erhebungstag = 84 %) auf, der weiter entfernte Westbereich war dagegen lediglich zur Hälfte ausgelastet.

illegales Parken im Ostabschnitt der Goethestraße

Die Gesamtbilanz von Parkraumgebot und –nachfrage im Rahmenplangebiet zeigt die nachfolgende Tabelle im Detail, als grafische Übersicht über die räumliche Verteilung der Parkraumauslastung dient Plan Nr. 2.5.

Städtebaulicher Rahmenplan Neustadt Quakenbrück

Parkraumbilanz Analyse 2004

		freies Parken, Parkstreifen od. Parkbuchten im Straßenraum		private, öffentl. nutzbare Parkplätze		private, nicht öff. nutzbare Parkplätze		Garagen / Carports		Falsch-parker	Summe		Belegungs-grad (%)
Bereich / Grundstück(e)	**Flurstück(e)**	**vorh.**	**belegt**	**vorh.**	**belegt**	**vorh.**	**belegt**	**vorh.**	**belegt**		**vorh.**	**belegt**	
Weideweg / Artlandstr. / Bremerkampstr.	71/40, 71/45, 71/46, 71/59, 71/60	0		0		42	21	17	17		59	38	64%
Bremerkampstr. / Artlandstr. / Kisslingenweg	71/47, 71/48,71/51, 71/52	12		0		41	14	0		1	53	15	28%
Fahrräder / Rasenmäher / Bäckerei / Café usw.	71/23	0		20	3	0		0			20	3	15%
Textilbörse	71/18	0		20	3	0		0			20	3	15%
Danziger Str. 3 + 5	71/22, 71/19	6		0		0		3	3		9	3	33%
Kisslingenweg / Artlandstr. / Danziger Str.	80/31, 71/50, 71/51, 80/60, 80/61, 80/62, 80/63,	10	1	0		51	30	21	21	2	82	54	66%
Zopoter Weg / Artlandstr.	80/43, 80/49, 80/56, 80/58	16	3	0		29	23	0		2	45	28	62%
Zopoter Weg 4	80/37	7		0		5	1	0		4	12	5	42%
Ev. Lut. Kirche St. Petrus, Pfarrhaus	204/50, 204/53	0		3	3	0		2	2		5	5	100%
Ev. Lut. Kirche St. Petrus, Kirche	204/46, 204/56	2		8		0		0			10	0	0%
Ev. Lut. Kirche St. Petrus, D.Bonhoeffer-Haus	204/31, 204/58, 204/59	0		0		6	1	0		3	6	4	67%
Diak. Stiftung Betanien, Mutterhaus	204/57	0		0		0		2	2		2	2	100%
Diak. Stiftung Betanien, Fachschule	204/34	0		0		0		0			0	0	0%
Diak. Stiftung Betanien, Pflegeheim	204/2, 204/35, 204/40, 200/53, 200/64	0		22	11	0		4	4		26	15	58%
Bundesfinanzverwaltung (Eigt.)	204/4	0		0		7	5	0		10	7	15	214%
Chr. Krankenhaus Quak., Direktorium	204/24, 204/60	15	4	0		7	5	0			22	9	41%
Verwaltung Tagesklinik	80/64, 80/65,	8		0		4		0			12	0	0%
Chr. Krankenhaus Quak., Haus 2 (Psychatrie) - P2	204/7, 204/21, 204/31, 204/32, 204/61	6		109	109	0		8	8	19	123	136	111%
Burgmanns Kapelle / Neustädter Schützenbund	154/61, 154/62, 154/76, 154/77, 154/80, 154/81	7		0		60		1	1		68	1	1%
Chr. Krankenhaus Quak., Haus 1 - P1 West	154/67, 154/68	0		121	62	0		0			121	62	51%
Chr. Krankenhaus Quak., Haus 1 - P1 Ost	154/65	5		130	114	0		0			135	114	84%
Chr. Krankenhaus Quak., Haus 1 - Notfallvorfahrt	154/65	0		0		16	6	3	3		19	9	47%
Chr. Krankenhaus Quak., Haus 1- Taxivorfahrt	154/54	2	2	7	4	0		0		8	9	14	156%
Diak. Stiftung Betanien, Kuckukstr. 7	154/56	4	4	0		0		0			4	4	100%
Fahrradverleih Kuckukstr. 9	154/17, 154/32	8	8	0		0		0			8	8	100%
Wohnhaus Kuckukstr. 11	154/28	10		0		0		1	1		11	1	9%
Breslauer Str. / Artlandstr. / Stettiner Str.	200/45	0		10	7	0		0			10	7	70%
Hasetalschule	200/63, 200/65, 200/69	0		10	7	0		0			10	7	70%
Frauenarzt / Ambulanz / Berufsfachschule	200/2	0		0		12	7	0			12	7	58%
Goethestr. 9, Kuckukstr. 1 + 3	204/37, 204/55, 204/56	20	3	11	0	6	3	2	2		39	8	21%
Stettiner Str. / Artlandstr. / Ostlandstr.	200/68, 200/70, 200/71	14		4	0	0		2	2		20	2	10%
Wohnhaus Ostlandstr. 19	200/51	5		0		0		1	1		6	1	17%
Asylbewerber / griech. Kulturhaus	200/61	25	1	0		0		0			25	1	4%
Ostlandstr. / Artlandstr.	200/34, 200/43	0		0		15	6	6	6		21	12	57%
Wohnhaus Artlandstr. 4	200/40	0		0		0		1	1		1	1	100%
Nachtclub / Spielothek Artlandstr. 2	200/58	0		6	5	0		0			6	5	83%
Diak. Werk / Internettreff / Jugendhilfe usw.	200/72	0		5	5	0		3	3		8	8	100%
Bundesfinanzverw. / DLRG / THW	200/73	15		0		1		7	7		23	7	30%
Wohnblock Ostlandstr. 14 - 16	200/6	10		0		45	5	4	4		59	9	15%
Indoorracing / Motorradclub / Billardcafé	200/7, 200/59, 200/60	44	1	0		0		0			44	1	2%
Wohnhäuser Artlandstr. 11 - 25 / Reddehals 46 + 48	siehe Plan	25	7	5	5	0		1	1	2	31	15	48%
Bürgerpark	65/27	19		0		0		0			19	0	0%
Summe		**295**	**34**	**491**	**338**	**347**	**127**	**89**	**89**	**51**	**1222**	**639**	**52%**

Legende (Spalte "Parkraumauslastung"):

< 50 %
51-70 %
71-90 %
91-100 %
> 100 %

3. Leitbilder/Planungsziele

stabilisierende Nutzungen

Die Leitbilder der Planung basieren auf den Ideen der Rahmenplanstudie die Anfang 2004 durch die Arbeitsgemeinschaft Planungsbüro Hahm/Architekturbüro Dr. Ahrens + Pörtner in einem Gutachterverfahren erstellt und am 15.03.2004 im Rat der Stadt Quakenbrück erörtert wurde. In die Planungsziele wurden grundsätzlich Anregungen der Verwaltung, der parallel betriebenen Sozialplanung und einzelner Akteure innerhalb des betroffenen Siedlungsbereiches integriert.

Die im Folgenden differenzierten Ziele beziehen sich auf die einzelnen Planungsaspekte des städtebaulichen Rahmenplanes und bilden die Leitlinien der Konzepte und des Rahmenplanes als städtebauliches Gesamtbild der Sanierung.

3.1 Nutzungsziele

stabilisierende Nutzungen stärken

- die im Quartier befindlichen Einrichtungen des Christlichen Krankenhauses, der Diakonischen Stiftungen und ev.-luth. Kirche sind zu fördern
- hierzu sind Entwicklungsbereiche und Erweiterungsmöglichkeiten offenzuhalten
- Integration und Vernetzung der sozialen Einrichtungen und dem Gesamtquartier
- Aufwertung des Umfeldes und der Erschließung für vorhandene Einrichtungen
- Ergänzung des vorhandenen Angebotes z. B. durch begleitende Dienstleistungs-einrichtungen
- sozioökonomische Stabilität durch erweitertes Arbeitsplatzangebot und zusätzliche Qualifizierungsangebote

vorhandene Wohnnutzung aufwerten

- Attraktivierung der Wohnungen und des Wohnumfeldes für alle jetzt ansässigen Bevölkerungsgruppen unter Vermeidung unerwünschter Nutzungsarten
- Ausbildung ablesbarer Wohnquartiere mit eigener Identität und Qualität
- Nutzung der vorhandenen räumlichen Strukturen zur Schaffung ausgeprägter Nachbarschaften
- fußgängerfreundliche Verknüpfung der jeweiligen Platz- und Hofräume
- verbesserte Einbindung in das gesamtstädtische Funktionsgefüge

angemessene nutzerfreund-liche Detail-gestaltung

- unter Einbeziehung der vorhandenen nicht störenden Nutzungen ist durch bedarfsorientierte Ergänzung ein breites Nutzungsspektrum anzustreben
- gebietsinterne Nutzungsverträglichkeit beachten
- Schaffung von weiterhin bezahlbarem Wohnraum
- nutzungsspezifische Betätigungs-, Kommunikations- und Erholungsräume anbieten (z. B. grüne Mitte, Höfe und Plätze)
- Ausbildung differenzierter Wohnformen und alternativer Wohnungsgrößen und
- –zuschnitte
- Stärkung der sozialen Bindung der jeweiligen Nutzer und Bewohner an ihr Quartier

störende gewerbliche Nutzungen auslagern

- gewerbliche Nutzung am Zoppoter Weg: Auslagerung zur Schaffung des verbindenden Grünzuges
- gewerbliche Nutzung Bremerkampstraße/Kisslingenweg: langfristige Auslagerung zur Schaffung eines homogenen Wohnquartiers
- ehemaliges Heizkraftwerk: Beseitigung des negativen Erscheinungsbildes im Bereich Danziger Straße/Friedrichstraße

3.2 Gestaltungsziele

stadtbild-verbessernde Baugestaltung

- Berücksichtigung identitätsstiftender ortstypischer Merkmale
- angemessene individuelle Gestaltung, jedoch unter Berücksichtigung der Gesamtanlage und des vorhandenen Maßstabes
- Aufwertung vernachlässigter Fassaden und Gebäudeteile
- Berücksichtigung der ortstypischen Materialien und Gestaltungselemente
- behutsame Ergänzung zur räumlichen Unterstützung von Einzelbereichen
- Entwicklung einer durchgängigen einheitlichen Gestaltung insbesondere der öffentlichen Platz- und Straßenräume

image-stützende Raumausbildung

- Verknüpfung des Untersuchungsbereiches mit angrenzenden Stadtgebieten
- städtebaulich räumliche Mängel durch grüne und bauliche Raumabschlüsse beseitigen
- vorhandene Raumstrukturen aufnehmen und weiterentwickeln
- positive Blickbezüge im Quartier erhalten und im Zuge der räumlichen Verknüpfung und Vernetzung berücksichtigen
- Außenräume deutlich und ablesbar differenzieren in öffentliche, halböffentliche und private Zonen

angemessene nutzerfreundliche Detailgestaltung

- barrierefreies Wohnen zumindest in Teilbereichen des Quartiers
- Individualisierung insbesondere der jeweiligen Eingangsbereiche sowie der privaten Terrassen- und Gartenzonen
- Schaffung freundlicher und heller Räume mit positiver Farbgestaltung
- Ausreichende Ausleuchtung insbesondere der öffentlichen Räume zur Erhöhung der allgemeinen Sicherheit
- Berücksichtigung ökologischer Maßnahmen bei der Sanierung der Gebäude bzw. bei der Neugestaltung der Außenräume
- Abstimmung aller zukünftigen Sanierungs-, Bau- und Neugestaltungsmaßnahmen mit dem Sanierungsträger und den Rahmenplanern zur Sicherstellung einer einheitlichen Gestaltung.

3.3 Grünordnerische Ziele

Schaffung einer angemessenen Grundversorgung mit Freizeit- und Erholungsflächen	- Qualitative Verbesserung der Versorgung mit öffentlichen Grünflächen für die lokale/stille Naherholung - Verbesserung des Angebotes mit öffentlichen Spiel- und Aufenthaltsflächen für Kinder und Jugendliche für das Stadtquartier - Schaffung grüner Kommunikations- und Begegnungsräume für Erwachsene
Sicherung ökologischer Grundfunktionen	- Erhalt und Weiterentwicklung naturnaher Freiräume - Entsiegelung entbehrlicher überbauter Flächen bei gleichzeitig maßvoller Neuversiegelung für erforderliche bauliche Ergänzungen zur Verbesserung der lokalen Klimasituation und unter Beachtung einer möglichst hohen Grundwasserneubildungsfunktion - Erhöhung der Arten- und Strukturvielfalt durch standortgerechte Neupflanzungen
Attraktivierung der grüngestalterischen Gesamtsituation	- Aufwertung des öffentlichen Straßenraumes durch Entsiegelung/Rückbau nicht mehr erforderlicher Verkehrsflächen - Stärkung stadtgestalterischer axialer Bezüge sowie raumbildender Strukturen durch kongruierende Pflanzmaßnahmen - Begrünung ungestalteter Bauwerksteile und technischer Anlagen (Müllbehälter, Trafohäuschen etc.) - Integration ggf. störender Freizeiteinrichtungen in empfindliche Gesamtsituation
Schaffung eines grünen Netzwerkes	- Neuanlage von Grünflächen zur Verbindung verinselter/solitärer Parkanlagen - Nutzbarmachung von fußläufigen Verknüpfungsmöglichkeiten durch Anlegung grüngestalteter Verbindungskorridore - Öffnung privater Freiflächen für eine gesteuerte Wegeverflechtung durch Verknüpfung isolierter Siedlungsteile

3.4 Verkehrsplanerische Ziele

- fließender Verkehr

Hierarchische Straßennetzgliederung

Klare Hierarchisierung des Straßennetzes in die funktionalen Kategorien
- Hauptsammelstraßen (50 km/h, Vorfahrtsstraße mit beidseitigen Hochbordgeh- und –radwegen)
- Sammelstraßen (Tempo-30-Zone, rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung, Separationsprinzip Fahrbahn/beidseitige Hochbordgehwege)
- Wohnstraßen/sonst. Erschließungsstraßen (Verkehrsberuhigte Bereiche gem. Zeichen 325 StVO, Schrittgeschwindigkeit, Mischverkehrsfläche).

Durchstich Danziger Straße

Nach Aufgabe des nördlichen Geländeteils für Bundeswehr-Nutzungen sollte die Danziger Straße in diesem Streckenabschnitt wieder als durchgängige Straßenverbindung geöffnet werden. Die Erreichbarkeit des Krankenhauses wird damit erheblich verbessert.

Netztrennung

Zur Verhinderung gebietsfremden Durchgangsverkehrs durch die Innenbereiche des Rahmenplangebietes sollten die in Nord-Süd-Richtung gelegenen Wohnstraßen und sonstigen Erschließungsstraßen mit Durchfahrtssperren für den Kfz-Verkehr versehen werden (jedoch Durchlass für Radfahrer und Fußgänger). Ausbildung der Wohnstraßen dementsprechend jew. als Stichstraßen (sog. „Sackgassen“).

ÖPNV-Führung

Letztere Zielsetzung bedingt eine abschnittsweise Verlegung des Buslinienverlaufes von der Ostlandstraße in die Friedrichstraße (Fahrtroutenverlauf dann: Artlandstraße – Bremerkampstraße – Danziger Straße (Kuckuckstraße – Goethestraße – Ostlandstraße – Danziger Straße als Interimslösung bis zur Öffnung der Danziger Straße nach Aufgabe des Militärgeländes in diesem Bereich) – Friedrichstraße.

Schulbus

Der Schulbus zur Hasetalschule sollte auch längerfristig die o. g. Schleife fahren, um die Haltestelle in der Goethestraße (mit optimaler fußläufiger Erreichbarkeit auch der künftigen Hasetalschule) beibehalten zu können.

separates Fußwegenetz

Durch die Netztrennung eröffnet sich die Möglichkeit, eine in West-Ost-Richtung verlaufende, separate Fußwegebeziehung abseits der Kfz-Verkehrsströme mitten durch das Rahmenplangebiet zu realisieren.

Diese wird im Bereich des Grüngürtels, der vom Bürgerpark (Artlandstraße) ausgehend sich in Nord-Süd-Richtung durch das Gebiet erstrecken soll, mit dem dortigen separat verlaufenden Nord-Süd-Fußweg verknüpft, sodass ein separates inneres Fußwegenetz entsteht.

direkte Anbindung an die Altstadt für Radfahrer und Fuß-Fußgänger

Als Langfristperspektive sollte die Option einer direkten Rad-/Fußwegeverbindung von der Neustadt, in Verlängerung der Artlandstraße über das Eisenbahngelände zur Altstadt führend, ins Auge gefasst werden.

In Frage käme eine auch für Radfahrer befahrbare Fußgängerbrücke oder ein Fußgängertunnel mit möglichst geringer Steigung und breiter Öffnung im Anrampungsbereich (Einsehbarkeit, soziale Sicherheit). Im Zuge einer künftigen neuen Nutzungskonzeption für die Brachflächen zwischen Friedrichstraße und Bahngelände

sollte die Option einer derartigen direkten Querungsmöglichkeit, die ein wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Altstadt für Fußgänger und Radfahrer bewirken würde, auf alle Fälle berücksichtigt werden.

- ruhender Verkehr

Flexible Bedarfs-deckung	Flexible Bedarfsdeckung der künftig zu erwartenden Parkraumnachfrage auf der Basis aktueller Bestandserhebungen und prognostizierter struktureller und demografischer Entwicklungen im Rahmenplangebiet. Das heißt, Realisierung potenzieller (im Rahmenplan für diese Nutzung ausgewiesener Flächen) Parkierungsanlagen sukzessive mit fortschreitender Sanierung des Gebietes entsprechend dem tatsächlichen Bedarf.
Wirtschaft-lichkeit	Favorisierung kostengünstiger Lösungen (z. B. ebenerdige Parkplätze oder Straßenraumparken statt Parkdeck/Tiefgaragen) und wirtschaftlicher Größenordnungen (z. B. Priorisierung von Gemeinschaftsparkierungsanlagen statt Einzelgaragen).
Mehrfach-nutzungen	Gegebenenfalls Mehrfachnutzungen von Parkraum in Bereichen mit hohem Parkdruck und Nutzungsüberschneidungen (z. B. Fremdparker, Beschäftigte usw. tagsüber und Anwohnerparken nachts).
Standort-wahl	Standortwahl für die Gemeinschaftsparkierungsanlagen nach Erreichbarkeitskriterien (möglichst dezentrale und somit wohnungsnahe bzw. arbeitsstättennahe Unterbringung des ruhenden Verkehrs primär im Straßenraum und auf ebenerdigen Parkplätzen, jedoch nur soweit Belange der Grünordnung, gestalterischen und funktionalen Aufwertung des Rahmenplangebietes dem nicht entgegenstehen).
Umfeldver-träglichkeit	Zuwegung zu den Parkplätzen möglichst nicht über sensible Bereiche (Schulen, Krankenhäuser usw.) führen; Anordnung von Parkierungsanlagen möglichst nicht direkt vor Schlafzimmern und anderen Ruheräumen.
Gestaltung	Optisch ansprechende Gestaltung der Parkierungsanlagen mit viel Großgrün unter Berücksichtigung von stadtbildgestalterischen Gesichtspunkten (keine Unterbrechung von Sichtachsen, harmonische Einfügung in vorhandene Raumkanten und Topografie), ökologischen Kriterien (Schonung erhaltenswerten Baumbestandes, geringstmögliche Flächenversiegelung) sowie Aspekten der sozialen Sicherheit (Einsehbarkeit, Helligkeit) und Verkehrssicherheit (keine Anordnung von Straßenraumparkständen vor Querungsstellen usw.).
Behinderten-Parkplätze	Bedarfsgerechte Anordnung von Behindertenparkplätzen.
Sicherheit	Videoüberwachung entlegener EP, z. B. Parkplatz P1
Nutzungs-trennung	Beschäftigte -> hintere Stellplätze Besucher -> vordere Stellplätze

4. Konzeption

Die Konzeption stellt sich als Ergebnis der planerischen Umsetzung der städtebaulichen Bestandsanalyse unter Berücksichtigung der allgemeinen Leitbilder und Zielsetzungen (vgl. Kapitel 3) dar. In Zusammenarbeit mit den sozialen Akteuren in der Stadt Quakenbrück und insbesondere im Hinblick auf die Ziele der sozialen Rahmenplanung erfolgte eine Abstimmung und Harmonisierung der Konzepte.

Die nachfolgend beschriebenen Einzelkonzepte bilden dabei die Grundlage des städtebaulichen Rahmenplanes.

4.1 Nutzungskonzept

Ziel aller weiteren Planungen soll eine angemessene Mischung von Wohnnutzung und vorhandener Einrichtungen des Gemeindebedarfs sein. Hierzu sind die bereits vorhandenen sozialen Einrichtungen des Christlichen Krankenhauses, der Diakonie und der ev.-luth. Kirche als "stabilisierende Nutzungen" zu stärken und weiterzuentwickeln.

Stabilisierende Nutzungen

Durch bedarfsorientierte Ergänzung gewerblicher Nutzungen und die Stärkung der Nahversorgung wird ein breit gefächertes Spektrum von Nutzungen angestrebt.

4.1.1 Soziale Einrichtungen

Der Beteiligung des Christlichen Krankenhauses an weiteren Planungsschritten fällt aufgrund seiner Dominanz im Rahmenplangebiet besondere Bedeutung zu. Insbesondere eine fußläufige und grünräumliche Vernetzung ist im Sinne der Aufwertung des Gesamtquartiers anzustreben, die vorhandenen Einrichtungen sollen gestärkt und ihnen gleichzeitig behutsame und raumwirksame Erweiterungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Die funktionsfähige Erweiterung des Krankenhauses ist im südlichen Geltungsbereich des Rahmenplanes problemlos möglich.

Mittel- oder langfristig ist die Verlagerung des ambulanten Dienstes am Zoppoter Weg zugunsten eines großzügigen Grünzuges geplant. Entsprechende Ersatzbauten können südlich der Krankenhausverwaltung oder weiter östlich an der Goethestraße angeordnet werden, ohne den engen räumlichen Bezug zum Krankenhaus zu verlieren.

Die bereits vorhandenen bzw. in der Ausführung befindlichen Einrichtungen der Diakonie entsprechen dem Gesamtkonzept des Rahmenplanes und werden vor allem den Bereich an der Lötzener Straße weiter stärken.

Die Umnutzung des Kasernengebäudes an der Stettiner Straße zu einer Schule für geistig und körperlich behinderte Kinder ist ein weiterer Schritt zur Stabilisierung dieses Bereiches.

Begleitende Dienstleistungen

Zur Ergänzung der vorgenannten Einrichtungen ist die Ansiedlung begleitender Dienstleistungen anzustreben, denkbar wären z. B. Pflegedienste, Pflegezubehör, Massagepraxen etc. – oder auch ein neues Wohnangebot z. B. für behinderte Menschen oder Senioren.

Für diese Nutzungen kommen die heute gewerblich genutzten Grundstücke am Kisslingenweg und an der Bremerkampstraße ebenso in Frage wie die Kasernengebäude im Bereich der Stettiner-/Ostlandstraße.

In der Bürgerbeteiligung mehrfach angeregt wurde die Einrichtung eines Mehrzweckraumes, der Gymnastik, Tischtennis oder Kinder- und Seniorensport ermöglichen könnte. Als Ergänzung des Raumprogramms des Kindergartens wäre eine entsprechende Erweiterung der vorhandenen Bausubstanz nach Süden in den Bürgerpark denkbar. Durch die mögliche Öffnung eines Mehrzweckraumes nach Süden könnte auch die Belebung und Aufwertung des heute eher vernachlässigten Bürgerparks erreicht werden.

Der Rahmenplan geht weiter davon aus, dass die vorhandenen Nutzungen im Bereich der ehemaligen Ehrenhalle erhalten bleiben, dies gilt auch für die Unterbringung des THW, langfristig wäre hier jedoch eine Auslagerung zugunsten einer für den Platzraum belebend wirkenden Nutzung wünschenswert.

4.1.2 Wohnnutzung

Das westliche Quartier zwischen Weideweg und Zoppoter Weg wird vorrangig als Wohnquartier angesehen, mögliche bauliche Ergänzungen sollten diesem Leitbild folgen, hierbei ist die für diesen Bereich typische Struktur der zeilenartigen Bebauung zu respektieren und zu ergänzen.

Der Bereich der ehemaligen “Flüchtlingshäuser” nördlich der Artlandstraße sollte weiterhin ausschließlich einer Wohnnutzung vorbehalten bleiben. Inwieweit die vorhandene Bausubstanz, ergänzt durch raumwirksame Nebengebäude, erhalten und saniert werden kann, muss durch eine unabhängige Substanzprüfung geklärt werden. Alternativ zu der im Rahmenplan dargestellten Sanierung der Gebäude wird unter Umständen die Neubebauung der Grundstücke erforderlich.

Im östlichen Quartier des Rahmenplanes zwischen Breslauer Straße und Friedrichstraße ist die Umnutzung der ehemaligen Kasernengebäude zu reihenhausähnlicher Wohnbebauung geplant. Die Ansiedlung gewerblicher Nutzung oder weiterer sozialer Einrichtungen sollte, sofern der Bedarf tatsächlich besteht, dezentral erfolgen (s. hierzu auch 3.1.3 Gewerbliche und gastronomische Nutzung).

4.1.3 Gewerbliche und gastronomische Nutzung

Die Bürgerbeteiligung hat eindeutig gezeigt, dass im Untersuchungsgebiet Nachfrage nach Angeboten des täglichen Bedarfs besteht.

Zur Belebung des Gesamtbereiches und zur Aufwertung der jeweiligen Platzsituationen sollten gewerbliche und insbesondere gastronomische Nutzungen dezentral und erdgeschossig angesiedelt werden. Hierzu bieten sich insbesondere die eingeschossigen Verbindungsbaukörper zwischen den hofbildenden Kasernengebäuden an, darüber hinaus ist die gewerbliche Nutzung der "Kopfgebäude" zur Artlandstraße zwischen Breslauer- und Ostlandstraße denkbar.

4.1.4 Auslagerung gewerblicher Nutzungen

Das städtebauliche Gesamtkonzept des Rahmenplanes beruht auf der Auslagerung störender Gewerbebetriebe innerhalb des Quartiers.

Im Einzelnen:

- Auslagerung der Firma Rebotec am Zoppoter Weg um den in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Grünzug durch das Rahmenplangebiet sicherzustellen.

- Langfristige Auslagerung der gewerblich genutzten Hallen zwischen Bremerkampstraße und Kisslingenweg, um ein homogenes Wohnquartier auf Grundlage der historischen Siedlungsstruktur zu formen.

- Auslagerung der gewerblichen Nutzungen im Bereich des ehemaligen Heizkraftwerkes Friedrichstraße/Ecke Danziger Straße bzw. der gastronomischen Nutzung im Bereich der „Alten Wache", Friedrichstraße/Ecke Artlandstraße, um insbesondere entlang der Friedrichstraße das negative Erscheinungsbild des Quartiers zu beseitigen.

Gegebenenfalls könnte auf dem zurzeit nicht genutzten Gelände der Firma Kynast die Voraussetzung zur Aufnahme der o. g. gewerblichen Nutzungen geschaffen werden.

4.2 Gestaltungskonzept

Die Verbesserung des Wohnwertes der einzelnen Wohnungen und die deutliche Aufwertung des Wohnumfeldes sind die Hauptziele des städtebaulichen Rahmenplanes, hierzu sollen die vorhandenen Potenziale und besonderen Merkmale des Quartiers genutzt werden.

Individueller Charakter

- Der differenzierte individuelle Charakter des Quartiers im östlichen bzw. westlichen Bereich des Rahmenplangebietes ist weiter zu entwickeln, um eine stärkere Identifikation der Bewohner mit ihrem direkten Wohnumfeld zu ermöglichen. Hierbei fällt insbesondere der Ausbildung der einzelnen Hof- und Platzräume als gebäudebezogener Außenraum besonderer Bedeutung zu. Ohne den vorhandenen Maßstab in Frage zu stellen, ist eine individuelle Gestaltung der Eingangs- und Erdgeschossbereiche voranzutreiben.

Typische Merkmale

- Die Gestaltung der Dachlandschaften und deren Gliederung und Proportionen sind ein wesentliches Gestaltungselement der ehemaligen Kasernengebäude, im Zuge der erforderlichen Umbau- und Sanierungsmaßnahmen sind diese Elemente zu berücksichtigen. Zusätzliche Dachaufbauten und –gauben, insbesondere oberhalb der typischen Schleppgauben sind zu vermeiden.

- Das Herstellen zusätzlicher Eingänge zu den heute zentral erschlossenen Kasernen ist möglich und im Sinne individueller und ablesbarer Eingangssituationen begrüßenswert, die vorhandenen Merkmale und Maßstäbe der typischen Lochfassaden sind jedoch zu respektieren.

Um die Einzelbaukörper in ihrem vorhandenen Maßstab nicht zu verunklaren, sollte auf außen liegende Stahlkonstruktionen zur Erschließung der Obergeschosse verzichtet werden.

Ergänzende Bauteile oder Gebäude sollten zur Wahrung der gestalterischen Einheit auf das im Quartier dominante Ziegelmauerwerk als regionales Gestaltungselement zurückgreifen.

Nebengebäude

Untergeordnete Bauwerke wie Carports, Müllsammelplätze und Einfriedungen können in Holz- oder Stahlkonstruktionen gefertigt werden, Angemessenheit und Zurückhaltung in der Gestaltung dieser Bereiche sollten bei der Planung und Ausführung entsprechender Anlagen vorrangig gesehen werden.

Zur Differenzierung und Abschirmung halböffentlicher oder privater Außenbereiche wird neben Hecken auch der Einsatz von Ziegelmauern in einer Höhe bis ca. 1,20 m empfohlen.

Durch die geplante Auslagerung unmaßstäblicher und daher auch visuell störender Gewerbebauten tritt der eigentliche Maßstab der ursprünglichen Struktur wieder deutlicher hervor und wird eine stärkere Verzahnung zwischen Bausubstanz und Außenraum möglich.

Sicherheit im öffentlichen Raum

Eine gezielte Beleuchtung der Gebäude und eine angemessene, flächendeckende Ausleuchtung der öffentlichen Platz- und Straßenräume sollen das Quartier gestalterisch aufwerten und die Sicherheit im öffentlichen Raum spürbar erhöhen.

4.3 Grünordnungskonzept

Art und Umfang öffentlicher und öffentlich zugänglicher Freiflächen bestimmen wesentlich den Wohn- und Aufenthaltswert eines Stadtgebietes und damit unmittelbar die Lebensqualität seiner Bewohner und die Verweilqualität von lokal Beschäftigten sowie Besuchern.

Deshalb soll das vorhandene Angebot an begrünten und durchgrünten Stadträumen mengenmäßig erhöht werden und vorhandene aber wenig genutzte oder benutzbare Grünflächen einer größeren Nutzergruppe zugänglich gemacht werden.

zentraler Grünzug

Der quantitativen Freiraumverbesserung dient vor allem die Verlagerung des Betriebes REBOTEC im zentralen Teil des Sanierungsgebietes. Mit der Entsiegelung des nahezu vollständig bebauten Grundstückes ergibt sich die Chance einer direkten und großzügig gestalteten Verbindung des räumlich isolierten Bürgerparks mit den großen Freiflächen südlich des christlichen Krankenhauses als zentralen Grünzug. Neben den Betriebsflächen kann auch der nördliche Teil des Zoppoter Weges eingezogen und entsiegelt werden, da er keine unmittelbare Erschließungsfunktion aufweist. Die Verbindung zwischen Bürgerpark und entsiegeltem Betriebsgelände über die Artlandstraße hinweg kann für Fußgänger sicher und komfortabel gestaltet werden, sodass eine verkehrsgerechte und nachvollziehbare Grünverknüpfung entsteht. Diese Verknüpfung kann auch in südlicher Verlängerung des Zoppoter Weges erfolgen, wo eine Wegetrasse im Bereich von Haus Nr. 2 (Tagesklinik) den Anschluss an die Danziger Straße ermöglicht. Die Querung der Danziger Straße kann durch verkehrsrechtliche und straßenraumgestalterische Maßnahmen erleichtert werden, sodass man auch problemlos zu den Flächen südlich des Krankenhauses (Haus 1) gelangt. Um Störungen mit den motorisierten Nutzern des Krankenhausparkplatzes (P1) auszuschließen, kann dessen Zufahrt in westlicher Richtung (etwa Mitte der Gesamtstellplatzanlage) verschoben werden. Somit entsteht Raum für eine angemessen breite Grünschneise in Richtung Teichanlage und ehemaliger Sportplatzfläche. Diese zentrale Grünachse kann mittelfristig noch über das Rahmenplangebiet hinaus zur Merschsiedlung und Richtung ehem. Fliegerhorst (nach Südwesten) verlängert werden und damit auch die angrenzenden neuen Wohngebiete mit dem Grünzug und damit dem Zentrum des Sanierungsgebietes verbinden. Andererseits erhält das Rahmenplangebiet einen verkürzten Zugang zum westlich gelegenen Sportplatz.

Der Grünzug kann unterschiedlichste ökologische, stadtklimatische, soziale und auch wirtschaftliche (Image) Funktionen erfüllen. In einem gesondert zu erarbeitenden Gesamtkonzept können angesichts der Flächengröße unterschiedliche Ansprüche an die Fläche erfüllt werden. In jedem Fall sollte den gesetzlichen Anforderungen an den Umfang der öffentlichen Spielplatzversorgung nachgekommen werden. An dieser Stelle sind auch platzintensivere Nutzungen (z. B. Spielwiese, Klettergarten) für ältere Kinder möglich. Grillstellen, Boulebahn und Freiluftschach können darüber hinaus ein altersunabhängiges Angebot schaffen. Aktionsflächen sind ebenso gewünscht wie auch Ruhe- und Rückzugsräume. Die ruhigeren Bereiche sollten sich dabei in der Nähe der sensiblen Nutzungen (Krankenhaus/Wohnen) befinden.

Krankenhaus-park

Um die Ruhe des Krankenhausnahbereiches zu gewährleisten, sollen auch Wegeverbindungen nicht unmittelbar an den Gebäuden angelegt, sondern möglichst großzügig darumherum trassiert werden. Eine Lenkung von Freianlagennutzern ist auch durch eine entsprechende Grüngestaltung (z. B. Hecken, Baumreihen, leichte Verwallungen) möglich. Angedachte Krankenhauserweiterungen können so in die großzügigen Grünbereiche integriert werden, dass das Gesamtkonzept gewahrt bleibt.

Ost/West-Verbindungen

Neben dem beschriebenen Grünzug in Nord-Süd-Richtung sind weitere Grünverbindungen in ost-westlicher Richtung vorgesehen. So kann eine Verknüpfung zwischen der Waldfläche (Trimmpfad/Waldspielplatz) an der südlichen Danziger Straße und der südlichen Kuckuckstraße (Schöpfwerk) hergestellt werden und damit weiträumigere Verflechtungen ermöglichen.

Als wichtige Verbindung für Fußgänger und Radfahrer wird auch ein zentrales Grün- und Wegegeflecht in gleicher Ausrichtung angesehen, welches Bewohnerbeziehungen zwischen Bremerkampstraße und Ostlandstraße ermöglichen soll. Nicht ganz geradlinig, aber doch nachvollziehbar, können einzelne Grünflächen und Plätze sowie Aufenthaltsbereiche miteinander verzahnt werden.

Plätze

Die Platzbereiche sollen in Ergänzung des vorhandenen Baumbestandes begrünt werden, wobei die Bäume Raumkanten aufgreifen und die optische Führung verstärken können. Die Plätze sollen unterschiedliche Funktionen übernehmen und dabei sowohl Ruhe- als auch Spielzonen vorsehen. Die Gestaltung der Spielbereiche kann altersgestuft erfolgen, wobei der Schwerpunkt raumbedingt in der wohnungsnahen Kleinkindversorgung liegen sollte. Die Ausstattung mit derartigen Anlagen entbindet die Eigentümer jedoch nicht von der bauordnungsrechtlichen Verpflichtung zur Herstellung privater Spielanlagen. Auch die Parkplätze sind so weit, wie aus Gründen der erforderlichen Stellplatzkapazität vertretbar, durchgängig durch großkronige Bäume zu begrünen.

Straßenraum-begrünung

Die breiteren Straßenräume (insbesondere Artlandstraße und Danziger Straße) sollen eine „grüne Führung“ erhalten. Weitere Freiräume können durch eine Reduzierung der Versiegelung im Bereich der abgängigen Bausubstanz Danziger Straße / Friedrichstraße erreicht werden und die längerfristig an Bedeutung gewinnende Gebietszufahrt Danziger Straße (nach Öffnung der Sperrung im Bereich des Bundeswehrstandortes) könnte eine grün gestaltete Attraktivierung (ggf. Allee) erfahren.

Bei der Bepflanzung der öffentlichen Räume sollten überwiegend heimische und standortgerechte Arten verwandt werden. Exoten in Einzelexemplaren (wie z. B. ein vorhandener Mammutbaum) können innerhalb der Parkanlagen gestalterisch integriert werden. In engen Straßenräumen ist ggf. eine Bepflanzung mit Säulenformen heimischer Arten denkbar.

private Flächen

Im Bereich der großen privaten Grundstücksflächen können die teilweise bereits vorhandenen Bewohnergärten eine Vermehrung erfahren und so einzelnen Mietern/Eigentümern eine private Verfügungs- und Gestaltungsbefugnis über den Außenraum verschaffen. Insbesondere ausländische Mitbewohner sehen darin oft einen Ausgleich für kleine Wohnungen oder die Anbaumöglichkeit von Obst und

Gemüse. Mit der direkten Zuweisung von Verantwortlichkeiten ist eine Pflege dieser Flächen und ein bewusster Umfang mit dem eigenen Wohnumfeld in höherem Maße gewährleistet.

Ein größeres Bewusstsein bei der Gestaltung der Außenanlagen und Nebengebäude könnte dazu führen, dass z. B. Müllcontainer besser integriert werden und hohe Zäune/Mauern optisch verträglicher eingebunden oder in ihrer Massivität reduziert werden.

In den Bereichen ungeordneten Großgrüns könnten Pflegemaßnahmen und Auslichtungen die Transparenz erhöhen und das Sicherheitsgefühl steigern. Ebenfalls aus Sicherheitsaspekten sollte eine erhöhte Ausleuchtung des öffentlichen Raumes erfolgen.

4.4 Verkehrskonzept

Hierarchische Straßennetz-struktur

Entsprechend der funktionalen Kategorien der Straßen im Rahmenplangebiet Neustadt-Quakenbrück wird der Ausbaustandard und das Gestaltungsprinzip des Straßennetzes im Untersuchungsgebiet wie folgt vorgesehen:

Hauptver-kehrsstraße

- Die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Friedrichstraße wird als innerörtliche Hauptverkehrsstraße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung mit einer Fahrbahn-breite von 6,50 m und beidseitigen straßenbegleitenden Rad- und Gehwegen vorgesehen. Die zulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt 50 km/h.

Hauptsammel-straße

- Als Hauptsammelstraße in West-Ost-Richtung fungiert die Artlandstraße, die zulässige Geschwindigkeit sollte daher bei 50 km/h belassen werden, und der Ausbaustandard wie gehabt beibehalten werden (beidseitige gemeinsame Geh-/Radwege).

Sammel-straßen

- Als weitere Sammelstraßen für das südöstliche Stadtteilquartier der „Neustadt“ Quakenbrück sind die Danziger Straße und die Bremerkampstraße - entsprechend ihrer (gegenüber den Hauptverkehrsstraßen und Hauptsammelstraßen) geringeren Verkehrsbedeutung - in eine großflächige Tempo-30-Zone eingebunden. Die Danziger Straße wird kurzfristig aufgrund des derzeit nicht zur Disposition stehenden Bundeswehrgeländes zwischen Kuckuckstraße, Goethestraße und Ostlandstraße in diesem Abschnitt nicht durchgängig geführt werden können. Als langfristige Option sollte jedoch eine Öffnung der Danziger Straße in diesem Bereich nach Aufgabe des Bundeswehrgeländes eingeplant werden. Dies verbessert insbesondere die Erschließung des Krankenhauses erheblich. Als Interimslösung bis zur Aufgabe des Bundeswehrgeländes in diesem Abschnitt fungieren des Weiteren der Südabschnitt der Ostlandstraße, der Ostabschnitt der Goethestraße sowie der Nordabschnitte der Kuckuckstraße als Sammelstraßen, über welche der Verkehr der Danziger Straße im Ostabschnitt verläuft. Auch diese Straßenabschnitte werden daher in die Tempo-30-Zone eingebunden.

Wohnstraßen

- Als Wohnstraßen einzustufen sind alle übrigen, im künftigen Verkehrskonzept für den Rahmenplan Neustadt nur noch der Erschließung dienenden untergeordneten Straßen wie
  -- der Weideweg,
  -- der Kisslingenweg
  -- der Südwestabschnitt des Zoppoter Weges,
  -- die Zufahrt zum Pfarrhaus/Kirche
  -- die Lötzener Straße
  -- die Breslauer Straße
  -- die Stettiner Straße
  -- der Nordabschnitt der Ostlandstraße sowie ein Teil des Südabschnittes der Ostlandstraße nördlich der Goethestraße,
  -- der Westabschnitt der Goethestraße westlich der Kuckuckstraße
  -- sowie der Südabschnitt der Kuckuckstraße südlich der Danziger Straße.

All diese letztgenannten Straßen werden als Mischverkehrsfläche (d. h. ohne separate Gehwege) ausgeführt und als „verkehrsberuhigte Bereiche“ gemäß Zeichen 325/326 StVO ausgewiesen (Schritttempo 7 km/h vorgeschrieben).

Netztrennung

Um bislang teilweise vorhandenen und künftig ansonsten nicht auszuschließenden gebietsfremden Durchgangsverkehr durch das Sanierungsgebiet zu verhindern, wird eine sogenannte **„**Netztrennung**“** dergestalt vorgesehen, dass sämtliche in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Wohnstraßen im Mittelabschnitt für den Kfz-Verkehr vollständig gesperrt und als Geh-/Radwege umstrukturiert werden. Dies muss einerseits in der baulichen Umgestaltung, andererseits in einer entsprechenden Beschilderung (Durchfahrverbot für Kfz) deutlich zum Ausdruck kommen. Die Erreichbarkeit sämtlicher Gebäude, Anwohnerparkplätze, Besucherparkplätze, Beschäftigtenparkplätze usw. in unmittelbarer Nähe der Wohnungen, Arbeitsstätten usw. ist dennoch jeweils auf kürzestem Wege über die stichstraßenartigen Anbindungen der Wohnstraßen an das umgebende Sammelstraßennetz gewährleistet. Am Ende dieser Stichstraßen befinden sich jeweils Parkierungsanlagen in Form durchgrünter Innenhofparkplätze oder in Form von „Parktaschen“, sodass eine Wendemöglichkeit stets gegeben ist. Lediglich am Westabschnitt der Goethestraße wird eine Wendemöglichkeit in Form eines mit einer Bauminsel markierten Wendeovals vorgesehen. Für den Kisslingenweg ist eine derartige Lösung nicht notwendig, da diese als einzige Straße eine Querverbindung zwischen Danziger Straße im Süden und Artlandstraße im Norden herstellt. Schleichverkehr über diese Straße ist dennoch nicht zu befürchten, da der versetzte und verkehrsberuhigte Straßenverlauf eine wesentlich längere Fahrzeit bewirkt als über die nur in 100 m Entfernung parallel verlaufende, in eine Tempo-30-Zone eingebundene Bremerkampstraße.

Eingangs-situation in das Stadtquartier

Um die Einbindung des Rahmenplangebietes in das gesamtstädtische Straßennetz gegenüber dem derzeitigen Zustand deutlich zu verbessern und gleichzeitig attraktive Eingangssituationen zu schaffen, wird vorgeschlagen, die Artlandstraße mit einem kleinen, einspurigen Kreisverkehrsplatz von rd. 30 – 35 m Durchmesser an die Friedrichstraße als innerörtliche Hauptverkehrsstraße anzubinden. Dadurch wird eine wesentliche Verbesserung der Abbiegesituation, insbesondere für stadteinwärtig orientierte Linksabbieger aus der Artlandstraße, geschaffen. Außerdem kann von hier aus die künftige Erschließung des Brachgeländes zwischen Eisenbahngelände und Friedrichstraße über einen vierten Knotenpunktsarm nach Osten erfolgen. Gleichzeitig werden Verkehrsberuhigungseffekte in der sehr gerade trassierten und in der Regel auch sehr zügig befahrenen Friedrichstraße wirksam. Längerfristig – nach Realisierung der Durchgängigkeit der Danziger Straße über das Bundeswehr-Gelände – sollte auch am Knotenpunkt Friedrichstraße/Danziger Straße ein weiterer Kreisverkehrsplatz entstehen. Voraussetzung für die Realisierungsfähigkeit zumindest des südlichen Kreisverkehrsplatzes ist jedoch der Abriss der bestehenden Eckbebauung des ehemaligen Fliegerhorstareals, dessen bauhistorischer Wert jedoch nicht unumstritten ist und dessen negatives Erscheinungsbild zur Stigmatisierung des gesamten Gebiets beiträgt.

Mit dieser Lösung wurde gleichzeitig die Überquerbarkeit der Friedrichstraße für Fußgänger und Radfahrer in Höhe der Artlandstraße und der Danziger Straße erheblich erleichtert.

direkte Fuß-/ Radwegverbindung zur Innenstadt

Unter dieser Voraussetzung erscheint auch langfristig die Anlage einer direkten Rad-/Fußwegverbindung von der Artlandstraße über die Bahntrasse (ggf. auch Unterführung unter der Bahntrasse) in Richtung südliche Innenstadt in idealer Weise geeignet, um die jetzige Randlage der Neustadt insbesondere für Fußgänger und Radfahrer deutlich zu verbessern. Als langfristige Planungsoption sollte daher eine Trasse für eine direkte Rad-/Fußwegverbindung zur Innenstadt mit anschließender Bahnüber- oder –unterführung im Flächennutzungsplan und entsprechenden Bebauungsplänen freigehalten werden.

Separates „inneres“ Rad- und Fußwege-netz

Innerhalb des Rahmenplangebietes sollte diese in West-Ost-Richtung verlaufende Rad-/Fußwegachse, welche die Artlandstraße zurzeit bildet, durch ein separates Rad- und Fußwegenetz ergänzt werden. Dieses Netz separater Rad- und Fußwege sollte

- zum einen in west-östlicher Richtung orientiert sein und über teilweise bereits vorhandene Fußwegeverbindungen mittig zwischen Krankenhaus Haus 2 und Direktorium, nördlich des Dietrich-Bonhoeffer-Hauses und der jetzigen Berufsfachschule zwischen Kisslingenweg und Ostlandstraße verlaufen und hierbei durch Anbindung an die verkehrsberuhigten Stichstraßen vernetzt werden,

- und zusätzlich durch eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende Hauptachse, die durch den geplanten Grünzug zwischen Bürgerpark und den Grünflächen im südwestlichen Bereich des Krankenhauses verläuft, sowie eine ergänzende Fußwegverbindung östlich des Krankenhauses, welche ebenfalls in Nord-Süd-Richtung bis zur Goethestraße verläuft, ergänzt werden.

Damit entsteht ein attraktives, überwiegend durch Grünflächen geführtes separates Rad- und Fußwegenetz abseits des Autoverkehrs.

Die Querungsstellen dieses Fußwegenetzes mit der Artlandstraße und Danziger Straße sollten durch Querungshilfen in Form von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen), Mittelinseln und/oder Fußgängersignalanlagen gesichert werden.

Querungshilfen

In der Artlandstraße sind folgende Querungshilfen vorgesehen:

- Einmündung Bremerkampstraße: An allen drei Knotenpunktszufahrten des vorgeschlagenen „Mini-Kreisels“ wird die Anlage von Fußgängerüberwegen (Zeichen 293 StVO „Zebrastreifen“) vorgeschlagen. Damit werden gesicherte Querungen für Fußgänger zu den beidseitig der Einmündung Bremerkampstraße gelegenen ÖPNV-Haltestellen sowie zum unmittelbar in der Nähe gelegenen PLUS-Markt und Bäcker geschaffen.

- Höhe Zoppoter Weg / Bürgerpark: Zur sicheren Querung der Artlandstraße im Zuge dieses Hauptfußweges in Nord-Süd-Richtung mit unmittelbarer Zuwegung zum Kindergarten wird die Anlage einer Mittelinsel als Querungshilfe empfohlen. Diese kann zusätzlich mit Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen gem. Zeichen 293 StVO) versehen werden. Über diese Querungshilfe ist ebenfalls der PLUS-Markt und Bäcker für sämtliche Bewohner des östlichen Teils des Rahmenplangebietes sicher erreichbar. Die bislang in Höhe der Kirche vorhandene Fußgängersignalanlage kann dann entfallen. Die Installation einer Mittelinsel bietet sich an dieser Stelle aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse im Straßenraum an

(keine Eingriffe in angrenzende Grundstücksstrukturen notwendig). Da die jüngeren Kinder i. d. R. immer von einer erwachsenen Begleitperson zum Kindergarten gebracht werden, erscheint die Anlage einer signalgeregelten Fußgängerfurt an dieser Stelle nicht zwingend notwendig.

- Höhe Breslauer Straße / Stettiner Straße: An dieser Stelle wird eine weitere Querungshilfe über die Artlandstraße, insbesondere aus geschwindigkeitsdämpfenden Erwägungen, für sinnvoll erachtet. Hierzu eignet sich in hervorragender Weise eine „Rotlicht-Ampel“, welche als bedarfsgesteuerte Signalanlage für den Fahrzeugverkehr im Normalzustand auf „Rot“ geschaltet ist und bei Annäherung eines Fahrzeuges mit höchstens 50 km/h rechtzeitig auf „Grün“ schaltet, sodass mit korrekter Geschwindigkeit fahrende Fahrzeuge ohne Abbremsvorgang Grün erhalten. Falls Fußgänger queren wollen, können sie Fußgängergrün anfordern, welches dann nach minimal möglicher Wartezeit (abhängig vom ggf. bereits frei geschalteten Kfz-Verkehr) frei geschaltet wird und eine minimale Wartezeit für Fußgänger gewährleistet. Die Querungshilfe an dieser Stelle dient sowohl als Geschwindigkeitsbremse für den Kfz-Verkehr als auch als Querungshilfe für Schüler der Hasetalschule und der Fachschule Heilerziehungspflege sowie auf der anderen Straßenseite parkenden Kunden des auf der Südseite ansässigen Einzelhandelsgeschäftes.

An sämtlichen Knotenpunktszufahrten der vorgeschlagenen Kreisverkehrsplätze an den Einmündungen der Artlandstraße und Danziger Straße in die Friedrichstraße sollten ebenfalls Fußgängerüberwege (Zebrastreifen gem. Zeichen 293 StVO) angelegt werden, um ein sicheres Queren der Friedrichstraße im Bereich des Rahmenplangebietes Neustadt zu ermöglichen.

ÖPNV/ Schulbuslinien

Bei der Führung der Busverkehrslinien im Rahmenplangebiet ist zwischen

- den Linienverläufen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie
- den Linienverläufen reiner Schulbusverkehr

zu unterscheiden.

Die Fahrtroutenverläufe der Regionalbuslinien 630, 632 sowie 640 und 642 im Bereich des Rahmenplangebietes Quakenbrück Neustadt verlaufen im Taktverkehr im Regelfall wie folgt:

- Artlandstraße – Bremerkampstraße – Danziger Straße – Kuckuckstraße – Goethestraße – Ostlandstraße – Artlandstraße.

Für die Rückrichtung gilt im Regelfall die umgekehrte Reihenfolge des Fahrtroutenverlaufes.

Nach Öffnung der Danziger Straße über das Bundeswehrgelände sollte der Fahrtroutenverlauf über die Artlandstraße – Bremerkampstraße – Danziger Straße – Friedrichstraße (ohne Umweg über Kuckuckstraße/Goethestraße/Ostlandstraße) führen. Diese Zielsetzung ist mit den ÖPNV-Betreibern abgestimmt und wird von diesen bereits länger gefordert.

Solange der fahrplanmäßige Fahrtroutenverlauf jedoch über den Umweg Kuckucksweg – Goethestraße – Ostlandstraße führt, ist zur Sicherstellung einer komfortablen Fahrtabwicklung die Ausbildung in größere Ein- und Ausbiegeradien der Eckausrundungen, insbesondere im Bereich Kuckucksweg / Goethestraße, wünschenswert. Dies sollte bei den im Anschluss an die städtebauliche Rahmenplanung folgenden straßenbautechnischen Detailplanungen berücksichtigt werden.

Die Schulbusse, welche die Hasetalschule ansteuern, sollten nach wie vor an der Haltestelle Goethestraße halten und zu diesem Zweck die Fahrtroute Ostlandstraße – Goethestraße – Kuckuckstraße weiterhin befahren. Auch dieser Vorschlag ist mit den Busbetreibern entsprechend abgestimmt.

Ansonsten sollte die Lage der Bushaltestellen im Rahmenplangebiet unverändert bleiben. Auch die Bushaltestellen in der Artlandstraße werden von den Bussen teilweise – abweichend vom üblichen Linienverlauf – bei Bedarf angefahren und sollten daher an den bisherigen Standorten verbleiben.

ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr werden folgende Umbau- und Erweiterungsmaßnahmen bestehender Parkplätze sowie die Neuanlage von Parkplätzen wie folgt vorgeschlagen:

Parkplatz P1

- Krankenhausparkplatz P 1: Dieser südlich der Danziger Straße auf der Westseite des Krankenhauses Haus 1 gelegene größte Parkplatz im Rahmenplangebiet sollte durch Umbaumaßnahmen bei gleich bleibender Kapazität von rd. 250 Stellplätzen erschließungstechnisch optimiert werden. Um eine maximale Auslastung dieses am weitesten von der Innenstadt und den übrigen Wohnquartieren entfernten Parkplatzes zu gewährleisten, wird vorgesehen, dass sämtliche Angestellten des Krankenhauses auf dem Südteil dieses Parkplatzes ihre Fahrzeuge abstellen. Den Bediensteten ist am ehesten eine relativ weite Entfernung zwischen Stellplatz und Arbeitsplatz zuzumuten. Innerhalb der Stellplätze für Beschäftigte kann eine weitere Differenzierung, beispielsweise der nahe gelegenen Stellplätze für Ärzte und der weiter entfernten für das übrige Pflegepersonal, vorgenommen werden. Derartig feine Differenzierungen sind jedoch im Rahmenplan nicht sinnvoll.

  Der nördliche Bereich des Parkplatzes P 1 sollte für Besucher reserviert werden und dementsprechend als Kurzzeitparkplatz mit Parkzeitbegrenzung, beispielsweise für maximal 2 Stunden Parkdauer, ausgewiesen werden.

Parkplatz P2

- Krankenhausparkplatz P 2: Dieser nördlich der Danziger Straße und östlich des Hauses 2 (Psychiatrie) des Krankenhauses vorhandene Stellplatz kann durch Umbaumaßnahmen und Abriss der derzeit vorhandenen Garagen klar strukturiert und auf eine Gesamtkapazität von 140 Stellplätzen erweitert werden. Auch hier erscheint eine Differenzierung in Beschäftigtenstellplätze (weiter entfernt vom Haus 2) und Besucherparkplätzen sinnvoll, um insbesondere auch das wilde und illegale Parken an der Goethestraße künftig zu unterbinden.

Parkplatz P3

- Krankenhausparkplatz P 3: Um das bei der Verkehrserhebung beobachtete gravierende illegale Parken (auch in der Feuerwehrzufahrt des Krankenhauses!), im Bereich der Taxivorfahrt vor Haus 1 künftig zu unterbinden, könnte langfristig ein weiterer Kurzzeitparkplatz ausschließlich für Kurzzeitbesucher in unmittelbarer Nähe des Einganges zum Krankenhaus Haus 1 geschaffen werden. Hierfür bieten sich die Grundstücke Kuckuckstraße 9 und 7 an, wobei jedoch Grunderwerb von Privat zu tätigen und ein Gebäudeabriss vorzunehmen wäre. Die Fläche des Parkplatzes P 3 wäre ausreichend für etwa 100 Stellplätze, sodass auch der zusätzliche Parkraumkapazitätsbedarf nach Erweiterung des Hauses 1 (Erweiterung Bettentrakt geplant) mit diesem zusätzlichen Parkplatz abgedeckt werden könnte. Nähere Einzelheiten müssen jedoch den nachfolgenden Planungsphasen vorbehalten bleiben, nachdem die mögliche Erweiterung des Bettentraktes des Krankenhaus Haus 1 im Detail festliegt.

Parken im Straßenraum

- In den meisten Wohnstraßen, die gemäß Städtebaulichem Rahmenplan als verkehrsberuhigte Bereiche mit Zeichen 325 StVO umgebaut werden sollen, bietet sich die Ausweisung öffentlicher Stellplätze im Straßenraum an (in verkehrsberuhigten Bereichen gem. Zeichen 325 StVO ist Parken nur auf den dafür explizit ausgewiesenen Flächen erlaubt). Hierfür kommen insbesondere die Lötzener Straße (beidseitiges Parken), die Breslauer Straße (einseitiges Parken), die Ostlandstraße (einseitiges Parken) in Betracht. Die Straßenraumstellplätze dienen primär dem Abstellen von Besucher-Pkw's. Hier wird insbesondere im Bereich der Lötzener Straße künftig ein höherer Bedarf entstehen, sodass hier die Anlage beidseitiger Parkreihen sinnvoll erscheint. Aufgrund der Breite des Straßenraumes ist dieses problemlos realisierbar.

Keine Stellplätze im Straßenraum sollten dagegen im Bereich der Stettiner Straße sowie im Bereich der Kuckuckstraße, Südabschnitt, ausgewiesen werden, um hier nicht unerwünschten Parkdruck von Fremdparkern (Schüler Hasetalschule in der Stettiner Straße bzw. Krankenhausbesucher in der Kuckuckstraße, Südabschnitt) zu provozieren.

Anwohnerparkplätze
Besucherparkplätze
Beschäftigtenparkplätze

Kleinere, stark durchgrünte Parkplätze für Anwohner, Besucher, Beschäftigte und Schüler werden in folgenden Bereichen vorgesehen:

- „Parktasche" mit ca. 10 Stellplätzen nördlich der Diakonie, Mutterhaus mit Zufahrt von der Lötzener Straße,
- Innenhofparken unter einem durchgrünten Baumkarree im Bereich des Innenhofes Breslauer Straße (Beschäftigte und Besucher Pflegeheim),
- Innenhofparken im durchgrünten Baumkarree des Innenhofes Stettiner Straße (Lehrpersonal und Schüler der Haestalschule),
- zwei Parktaschen mit insgesamt 20 EP im Bereich nördlich der Hasetalschule mit Zuwegung von der Stettiner Straße (Anwohnerparken),
- drei Parktaschen mit jeweils 10 EP im Bereich der Ostlandstraße (Anwohnerparken),

- zwei Innenhofparkplätze im durchgrünten Baumkarree im Innenhof des großen Blocks Friedrichstraße (Beschäftigte und Besucher des Marktes und anderer dort unterzubringender Institutionen),

- zwei Parktaschen im Bereich des Wohnblocks Friedrichstraße mit Zufahrt von der Friedrichstraße mit insgesamt 20 EP (Anwohnerparken),

- langfristig: nach Umnutzung der Gewerbegrundstücke Bremerkampstraße, Kisslingenweg (Wohngebäude) und Zoppoter Weg (Grünachse) sind auf den jeweiligen Grundstücken Anwohnerparkplätze mit einer bedarfsgerechten Kapazität von jeweils rd. 10-15 EP vorzusehen. Als Ersatz für die im Langfristkonzept entfallenden Garagen des Eckgrundstücks Kisslingenweg / Danziger Straße / Zoppoter Weg sollte im Südwestbereich der Grünanlage eine Parktasche mit 12 EP vorgesehen werden.

Parkraum-bilanz

Eine exakte Bilanzierung des dann vorhandenen Parkraumes in Relation zur künftig vorhandenen Parkraumnachfrage wird erst nach Festlegen der detaillierten Nutzungen der bislang nur provisorisch genutzten oder gänzlich ungenutzten vorhandenen Gebäude sowie der vorgeschlagenen Neubauten möglich sein. Im Städtebaulichen Rahmenplan werden daher nur die für den künftigen Parkraumbedarf erforderlichen Flächenpotenziale grob ermittelt und die ungefähre Lage der einzelnen Parkierungsanlagen in den Konzeptplänen dargestellt.

4.5 Städtebaulicher Rahmenplan

Leitbild 2015

Aufgabe des Rahmenplanes ist es, ein Bild des planerischen Zustandes des Stadtteiles Quakenbrück „Neustadt“ ab etwa dem Jahr 2015 als Fiktion zu zeigen. Das Nutzungs-, Grün-, Verkehrs- und Gestaltungskonzept werden in dieser Plandarstellung zusammengefasst und bildet die Situation nach Realisierung der wichtigsten Maßnahmen der städtebaulichen Sanierung ab.

Der städtebauliche Rahmenplan stellt die politisch beschlossene Grundlage für die Einleitung von öffentlichen sowie privaten Planungs- und Baumaßnahmen dar. Er ist gleichzeitig die Basis für die Bewilligung von Fördermitteln.

Die Ziele der parallel erstellten sozialen Rahmenplanung sind bei der Bearbeitung berücksichtigt und, soweit städtebaulich umsetzbar, in das Leitbild integriert worden.

Mit der Veröffentlichung des Leitbildes dieses Rahmenplanes kann eine Identifikation der Bewohner mit der mittelfristigen Entwicklung des Wohnstandortes erzielt und die aktive Beteiligung an der Maßnahmenumsetzung gefördert werden. Der städtebauliche Rahmenplan dient als konsensual erstellte Diskussionsgrundlage und Konzeption für die konkrete Umsetzung von Einzelprojekten unter Mitwirkung der Bewohner/Eigentümer/caritativenTräger.

Das Leitbild des städtebaulichen Rahmenplanes kann im Weiteren dazu dienen, zusätzliche Maßnahmen (z. B. von privater Seite), die derzeit noch nicht erkennbar sind oder erst im Zuge sich ggf. wandelnder städtebaulicher Anforderungen offenkundig werden, homogen in die Rahmenbedingungen und Ziele einfügen.

Das vorliegende Planwerk beschreibt die derzeitig erkennbaren Maßnahmen bewusst in einer geringeren Tiefenschärfe, um eine möglichst hohe Flexibilität bei der Umsetzung zu gewährleisten.

Eine Anpassung des städtebaulichen Rahmenplanes in seiner Gesamtheit oder in wesentlichen Teilbereichen sollte jedoch dann erfolgen, wenn Änderungen und inhaltliche Detaillierungen einen spürbaren Wandel des Gesamtbildes ergeben oder aufgrund sozialplanerischer Aspekte erforderlich werden.

Unabhängig von derartigen grundsätzlichen Planänderungen ist eine technische bzw. planungsrechtliche Vorbereitung der Einzelmaßnahmen ergänzend notwendig.

5. Durchführungskonzept/Maßnahmenplan

5.1 Bodenordnerische Maßnahmen

Zur Entwicklung des Rahmenplanes, insbesondere zur Durchführung verknüpfender und integrierender Maßnahmen, sind verschiedene Ordnungsmaßnahmen erforderlich.

Ein wesentliches Ziel der Sanierung ist die Ausbildung eines großzügigen Grünbereiches zwischen Christlichem Krankenhaus und Bürgerpark zur Sicherstellung der öffentlichen Fußwege, im Sinne einer engen Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren und den vorhandenen Parkanlagen sowie zur Erstellung eines landschaftsbezogenen Spielplatzes und eines Treff- und Grillplatzes, ist der Erwerb privater Grundstücksflächen notwendig.

Dies erfordert auch die Auslagerung des Gewerbebetriebes Rebotec und die Einbeziehung des Zoppoter Weges.

Zur Ausbildung der Raum- bzw. Wegefolgen zwischen den einzelnen Höfen des östlichen Quartiers wird ebenfalls der Erwerb privater Flächen, sofern nicht bereits erfolgt, erforderlich.

Zur Aufwertung des westlichen Quartiers sind die Parkplätze und Garagenhöfe zu arrondieren. Zur Realisierung dieses Konzeptes und zur Sicherung der notwendigen fußläufigen Durchlässigkeit wird in diesem Bereich der Erwerb privater Grundstücksflächen vorgeschlagen.

Im Bereich der Schule für geistig behinderte Kinder an der Stettiner Straße werden zur Erstellung eines angemessenen Schul- bzw. Pausenhofes Grundstücksveränderungen an der westlichen Grundstücksgrenze erforderlich.

Für die Erschließung des Christlichen Krankenhauses von besonderer Bedeutung ist die Öffnung der östlichen Danziger Straße in Richtung Friedrichstraße, hierzu sollen die Verhandlungen mit dem Eigentümer, der Bundesrepublik Deutschland/der Bundeswehr intensiviert werden.

5.2 Städtebaulich hochwertige Maßnahmen

Die geplanten baulichen Maßnahmen beschränken sich im Wesentlichen auf die Sanierung und Modernisierung erhaltenswerter Bausubstanz. Eine zusätzliche Verdichtung innerhalb des Rahmenplangebietes ist nicht anzustreben.

Zur Umsetzung der Einzelmaßnahmen und zur Aufwertung des Gesamtquartiers sind erhebliche Abbrucharbeiten insbesondere von stadträumlich störenden Garagen und Gewerbebranchen bzw. auszulagernden Betrieben notwendig.

Zur Aufstellung detaillierter Sanierungs- und Neugestaltungsvorschläge ist eine differenzierte Untersuchung der vorhandenen Bausubstanz erforderlich, die Gebäude weisen unterschiedlichen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf aus, dies gilt insbesondere für die “Flüchtlingshäuser” an der Artlandstraße, für die ehemaligen

Kasernengebäude im östlichen Quartier und für die “Alte Wache” an der Friedrichstraße.

Sollte die Sanierung der “Alten Wache” und der “Flüchtlingshäuser” wirtschaftlich nicht durchzuführen sein, ist stattdessen die Erstellung neuer Bausubstanz möglich.

Die vorhandenen Höfe und Plätze bieten hervorragende Ansätze als Kommunikations- und Identifikationspunkte, hieraus resultieren hohe Ansprüche an die architektonische Gestaltung der Gebäude und der heute undifferenzierten Außenräume.

Eine Rangfolge der auszuführenden Einzelmaßnahmen ist abhängig von der Verfügbarkeit betroffener Grundstücke oder Gebäude und von der Finanzierbarkeit der jeweiligen Maßnahmen.

Von besonderer Dringlichkeit ist sicherlich der Ausbau der Straßen- und Platzräume in den Bereichen Stettiner Straße, Breslauer Straße und Lotzener Straße.

Ebenfalls in kürzerem Zeitraum verfolgt werden sollte sie Auslagerung der Firma Rebotec, da hiervon die Umsetzung des Gesamtkonzeptes im Wesentlichen abhängt.

Längerfristig umsetzbar erscheint demgegenüber die Auslagerung der Gewerbebetriebe im Bereich Kisslingenweg/Bremerkampstraße.

Über das Gebiet des Rahmenplanes hinausgehend ist die Vernetzung mit der Quakenbrücker Altstadt ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung der Neustadt. Die vorgeschlagene Trasse zur Querung des Bahnkörpers sollte bei zukünftigen Planungen Berücksichtigung finden.

5.3 Grünordnerische Maßnahmen

Die grünordnerischen Maßnahmen ziehen sich wie rote Fäden durch das Rahmenplangebiet. Sie orientieren sich an der Ausrichtung der grün gestalteten axialen Bezüge, die den Stadtteil sowohl in Nord-Süd- als auch in Ost-West-Richtung durchziehen. Sie umrahmen Wegeverbindungen, betonen Straßenzüge, verdeutlichen stadtgestalterische Raumkanten und gestalte Pflanzflächen sowie Parkbereiche.

Überwiegend finden die Maßnahmen auf öffentlichen Flächen bzw. auf für die Öffentlichkeit zu erwerbenden Flächen statt. Teilweise werden grüngestalterische Maßnahmen jedoch auch für private Flächen (z. B. karitative Träger) vorgeschlagen. Bei diesen Flächen ist die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer erforderlich. Teilweise wurde diese bereits zugesagt.

Mitwirkungsbereitschaft ist auch bei der Durchführung der Maßnahmen durch die unmittelbar Beteiligten gewünscht. Dies kann sowohl bei der Maßnahmenkonzipierung als auch (zumindest in Teilen) bei der konkreten baulichen Realisierung erfolgen. Einzelne Maßnahmen bzw. Maßnahmenblöcke sind aus dem zugehörigen Plan entnehmbar.

5.4 Verkehrliche Maßnahmen

Grundgerüst aller verkehrsplanerischen Maßnahmen ist die hierarchische Netzstrukturierung in die funktionalen Kategorien

- Hauptsammelstraße (Artlandstraße, 50 km/h)

- Sammelstraßen (Danziger Straße, Bremerkampstraße, Südabschnitt Ostlandstraße, Goethestraße und Nordabschnitt Kuckuckstraße mit 30 km/h und rechts-vor-links-Vorfahrtsregelung an allen Kreuzungen und Einmündungen gleichrangiger Straßen) sowie

- Wohnstraßen (alle übrigen, ausschließlich der Erschließung der Grundstücke dienenden Straßen; Ausbildung als Mischverkehrsflächen und Ausweisung als „Verkehrsberuhigte Bereiche“ gem. Zeichen 325 StVO mit 7 km/h).

Da die Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen von diversen zurzeit unklaren äußeren Einflussfaktoren wie z. B. Finanzierbarkeit, Flächenverfügbarkeit, Koordinierung mit anderweitigen baulichen Maßnahmen (z. B. Kanalisation usw.) abhängt, kann keine vollständige Prioritätenreihung der Maßnahme erstellt werden. Lediglich die 1. Prioritätsstufe der Straßenausbaumaßnahmen ist dahingehend festzulegen, dass die Nordabschnitte der Stettiner Straße, Breslauer Straße und Lötzener Straße vordringlich ausgebaut werden sollten, um die Sanierung der angrenzenden Hofbereiche und Gebäude zeitlich zu koordinieren.

Das vorgeschlagene separate Rad- und Fußwegenetz im „Innenbereich“ kann sukzessive mit voranschreitender Sanierung der einzelnen Grundstücksflächen und Gebäude erfolgen.

Die Parkraumproblematik im Bereich des Krankenhausparkplatzes P2 sollte ebenfalls vorrangig gelöst werden, um die Voraussetzungen für den Umbau der Goethestraße und daran angrenzende Grundstücke zu schaffen. Dies muss in enger Koordination mit der Krankenhausleitung erfolgen. Sinnvoll wäre eine zeitliche Koordination mit der Umgestaltung des Parkplatzes P1.

Alle übrigen im Konzept vorgeschlagenen zusätzlichen Parkraumangebote werden erst im Rahmen der Inangriffnahme der Sanierungsarbeiten auf den entsprechenden Grundstücken erforderlich. Teilweise handelt es sich hierbei um sehr langfristige Planungsperspektiven (z. B. Abriss und Neugestaltung der Gewerbegebäude Zoppoter Weg, Kisslingenweg und Bremerkampstraße), deren Realisierbarkeit einen sehr langen Planungshorizont – Größenordnung evtl. erst 2020 und später – voraussetzt.

Die vorgeschlagenen punktuellen Maßnahme wie Kreisverkehrsplätze und Querungshilfen in der Artlandstraße sollten nach Mittelverfügbarkeit sukzessive umgesetzt werden. Der Umbau des Knotenpunktes Artlandstraße/Friedrichstraße erscheint insofern von großer Bedeutung, als hiermit nicht nur eine erhebliche Verbesserung der verkehrlichen Situation erreicht wird, sondern das Entree des gesamten Sanierungsgebietes eine maßgebliche städtebauliche Aufwertung erfährt.

Abkürzungen / Definition

I. Abkürzungen

EP = (Ein)stellplätze *(für Pkw)*, Maßzahl für die auf einer Parkierungsanlage unterzubringenden Pkw
Kfz = Kraftfahrzeuge *(alle motorisierten Straßenfahrzeuge)*
Lkw = Lastkraftwagen *(zum Gütertransport auf Straßen)*
LSA = Lichtsignalanlage *(Ampel)*
LZ = Lastzüge *(Lkw + Anhänger oder Zugmaschine + Sattelauflieger)*
Krad = Kraftrad *(Motorrad, Motorroller, Moped, Mofa usw.)*
MIV = Motorisierter Individualverkehr *(z. B. Pkw-Verkehr)*
NIV = Nichtmotorisierter Individualverkehr *(Radfahrer, Fußgänger)*
ÖPNV = Öffentlicher Personennahverkehr
Pkw = Personenkraftwagen *(einschl. Kombi, Minivans etc.)*

II. Begriffsdefinitionen

Parkraum: Gesamtheit der öffentlichen Parkstände und privaten Stellplätze

Parkstand: Abstellmöglichkeiten für Kfz im öffentlichen Bereich *(öffentlicher Straßenraum, öffentlich zugängliche Parkierungsanlage)*

Stellplatz: Abstellmöglichkeiten für Kfz auf privatem Grund

Parkraumangebot: Angebot an Parkständen und Stellplätzen in einem definierten Untersuchungsgebiet oder Planungsraum

Parkraumnachfrage: Nachfrage nach Parkraum zum Zeitpunkt der Erhebung

Parkraumbedarf: Künftig unter den jeweiligen planerischen Randbedingungen zu erwartende Parkaumnachfrage

Parkraumbilanz: Ergebnis der Gegenüberstellung von vorhandenem Parkraumangebot und Parkraumnachfrage *(Analyse)* bzw. von künftigem Parkraumangebot und Parkraumbedarf *(Prognose)* aller Nutzergruppen im Untersuchungsgebiet bzw. Planungsraum

Parkraumbewirtschaftung: Zeitliche und/oder benutzergruppenspezifische Limitierung der Parkraumnutzung *(sowohl unentgeltlich als auch gegen nutzungsabhängiges Entgelt)*