



Stadt Bramsche

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept & Vorbereitende Untersuchungen ,Bahnhofsumfeld Bramsche‘

Teil 1: gebietsbezogener Teil



Stand 29. April 2015



NWP Planungsgesellschaft mbH &

Escherweg 1
26121 Oldenburg
Telefon 0441/97 17 4 0
Telefax 0441/97 17 4 73
info@nwp-ol.de



re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH

Escherweg 1
26121 Oldenburg
Telefon 0441/97 17 4 80
Telefax 0441/97 17 4 73
info@re.urban.de

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung	5
1.1	Grundlagen der Untersuchung	5
2	Zusammenfassung der Ergebnisse	6
2.1	Situation im Untersuchungsgebiet	6
2.2	Erneuerungskonzept	6
3	Das Untersuchungsgebiet	7
3.1	Lage, Abgrenzung und Größe des Untersuchungsgebietes	7
3.1.1	Größe / angrenzende Nutzungen	7
3.1.2	Lage in der Stadt / verkehrliche Einbindung	8
3.1.3	Topographie	9
3.2	Übergeordnete Planaussagen	10
3.2.1	Raumordnungsprogramme	10
3.2.2	Flächennutzungsplanung	11
3.2.3	Bebauungspläne	12
4	Historie	14
4.1	Entwicklung des Untersuchungsgebietes	14
5	Bevölkerung, Altersstruktur, öffentliche Einrichtungen	17
5.1	Bevölkerung, Altersstruktur	17
5.2	Einrichtungen der sozialen Infrastruktur / Gemeinbedarfseinrichtungen	18
6	Städtebauliche und bauliche Struktur	19
6.1	Nutzungsstruktur (Abb. 10 S. 23)	19
6.1.1	Teilbereich östlich der Böschung	19
6.1.2	Teilbereich westlich der Böschung	22
6.2	Grünflächen / Biotoptypen	25
6.3	Erschließungsstruktur – Straßen, Wege, Parken (Abb. 12 S. 30)	26
6.3.1	Straßen und Wege	26
6.3.2	Parken	28
6.3.3	Bahnhofsvorplatz / P+R	30
6.4	Gebäude	32
6.4.1	Gebäudebestand.....	32
6.4.2	Denkmalschutz.....	34
6.4.3	Modernisierungsbedarf.....	34
6.5	Eigentümerstruktur	36
7	Misstände, Restriktionen und Potenziale	38
7.1	Städtebauliche Misstände (Abb. 15, S. 38).....	38
7.2	Restriktionen (Abb. 15, S. 38)	39
7.2.1	Lärm (Bahn und Bundesstraße)	39
7.2.2	Naturschutzrechtliche Belange	39
7.2.3	Altlasten	40
7.3	Gesamtstädtische (Flächen)bedarfe	42
7.4	Eignung der Fläche	43
8	Erneuerungskonzept	44
8.1	Zusätzliche Querung der Bahn	45
8.2	Nutzungs- und Erschließungskonzept	47
8.3	Umgang mit den Restriktionen	50

9	Maßnahmen	51
10	Kosten und Finanzierung	55
11	Weiteres Vorgehen.....	57
11.1	Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes / Verfahrensvorschlag	57
11.2	Frist für die Sanierungsdurchführung	60
12	Erforderlichkeit und Dringlichkeit der Sanierung	61
13	Beteiligung der Betroffenen – Mitwirkungsbereitschaft.....	62
13.1	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange.....	62
13.2	Information und Beteiligung der Bürger	65
14	Anhang 1 - Karten	66
15	Anhang 2 – Protokoll der Informationsveranstaltung.....	66

1 Vorbemerkung

Der Rat der Stadt Bramsche hat am 9.7.2014 für den Bereich Bahnhofsumfeld den Beginn von Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB beschlossen.

Anlass für diese Untersuchungen ist die Tatsache, dass im Bereich des Bahnhofsumfeldes – und damit in relativer Nähe zur Innenstadt – brachliegende Bahnflächen als potentielle Entwicklungsflächen zur Verfügung stehen.

Weiterhin stellt das Bahnhofsumfeld eine Barriere dar zwischen den westlich angrenzenden Wohngebieten (Bramscher Berg) und der Innenstadt. Es gilt zu prüfen, ob sich Perspektiven ergeben, im Bereich des Bahnhofsumfeldes eine Querung der Bahn und somit eine Verbesserung der Verbindung zwischen den Wohngebieten und der Innenstadt zu realisieren.

Die Vorbereitenden Untersuchungen haben die Aufgabe, das angestrebte Entwicklungskonzept für die Flächen darzustellen, die städtebaulichen Missstände abzuleiten, die dieser Entwicklung entgegenstehen und die erforderlichen Maßnahmen für die Beseitigung der Missstände zu formulieren und hierfür erste Kostenansätze zu ermitteln.

Ziel ist die Anmeldung in die Städtebauförderung des Landes Niedersachsen, Programmkomponente „Stadtumbau-West“.

1.1 Grundlagen der Untersuchung

Die Ergebnisse der Untersuchung stützen sich im Wesentlichen auf:

- Statistische Unterlagen
- Bestandsaufnahmen vor Ort (Sommer 2014).
- Informationen der Verwaltung

Im Rahmen des Erarbeitungsprozesses war die BauBeCon Sanierungsträger GmbH eingebunden und beratend tätig im Hinblick auf Verfahrensfragen; die Kapitel 11 und 12 der vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen wurden in diesem Zusammenhang von der BauBeCon erarbeitet.

2 Zusammenfassung der Ergebnisse

2.1 Situation im Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst derzeit ungenutzte bzw. untergenutzte Flächen in Bahnhofs- sowie Innenstadt Nähe. Bei einem erheblichen Teil der Flächen handelt es sich um Flächen der Bahn, die heute für den Bahnbetrieb nicht mehr erforderlich sind (die sich jedoch noch im Besitz der Bahn AG befinden).

Da es parallel eine starke Nachfrage nach innenstadtnahen Wohnangeboten gibt, dienen die Vorbereitenden Untersuchungen der Klärung, ob und in welcher sich diese Flächen als Wohnbauflächen entwickeln lassen und ob sich ein Erneuerungs- und Maßnahmenkonzept ergibt, das eine Anmeldung in die Städtebauförderung – Programmkomponente Stadtbau-West – begründet.

2.2 Erneuerungskonzept

Das Erneuerungskonzept bildet die grundsätzlichen Möglichkeiten ab, mit den Restriktionen für die Entwicklung der Flächen - in erster Linie Lärmemissionen von der benachbart verlaufenden Bahn bzw. Bundesstraße – umzugehen und Bedingungen zu schaffen für die Entwicklung eines Wohngebietes.

Neben Aspekten des Flächensparens durch die Aktivierung von un-/untergenutzten Flächen und der Mobilisierung von innenstadtnahen Flächen für zentral gelegene Wohnangebote zielt das Erneuerungskonzept auch darauf, Wohnflächen im mittleren Preissegment zu schaffen, um innenstadtnahes Wohnen möglichst für alle potentiellen Interessenten realisierbar zu machen.

Aufgrund der Lage der Fläche zwischen Innenstadt und westlichen Wohngebieten wurde im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen weiterhin geprüft, ob sich eine Perspektive ergibt, ein gesamtstädtisches verkehrliches Problem (Erfordernis einer weiteren Querung der Bahn) im Kontext der Entwicklung des Bahnhofsumfeldes zu lösen.

3 Das Untersuchungsgebiet

3.1 Lage, Abgrenzung und Größe des Untersuchungsgebietes

3.1.1 Größe / angrenzende Nutzungen

Das Untersuchungsgebiet hat – mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von gut 1 km und West-Ost-Breiten zwischen 200 und 300 m – eine Größe von 25,05 ha.

Abb. 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes



Das Gebiet liegt westlich der Innenstadt Bramsches (vgl. Abb. in Kap. 3.1.2). Im Südosten grenzen Wohn- und Dienstleistungsnutzungen an, im Süden und Südwesten überwiegend Wohnnutzungen.

Im Nordosten wird das Gebiet durch größer flächiges Gewerbe begrenzt, die ehemaligen Fabriken (Textilfabrik, Tapetenfabrik) werden heute durch einen Großhandel für Haustechnik, die Bramscher Buchbinder Betriebe GmbH und die Rasch Druckerei und Verlag GmbH genutzt. Nördlich des Gebietes befindet sich ein Malerbetrieb (nördlich der Straße Zur Stiege).

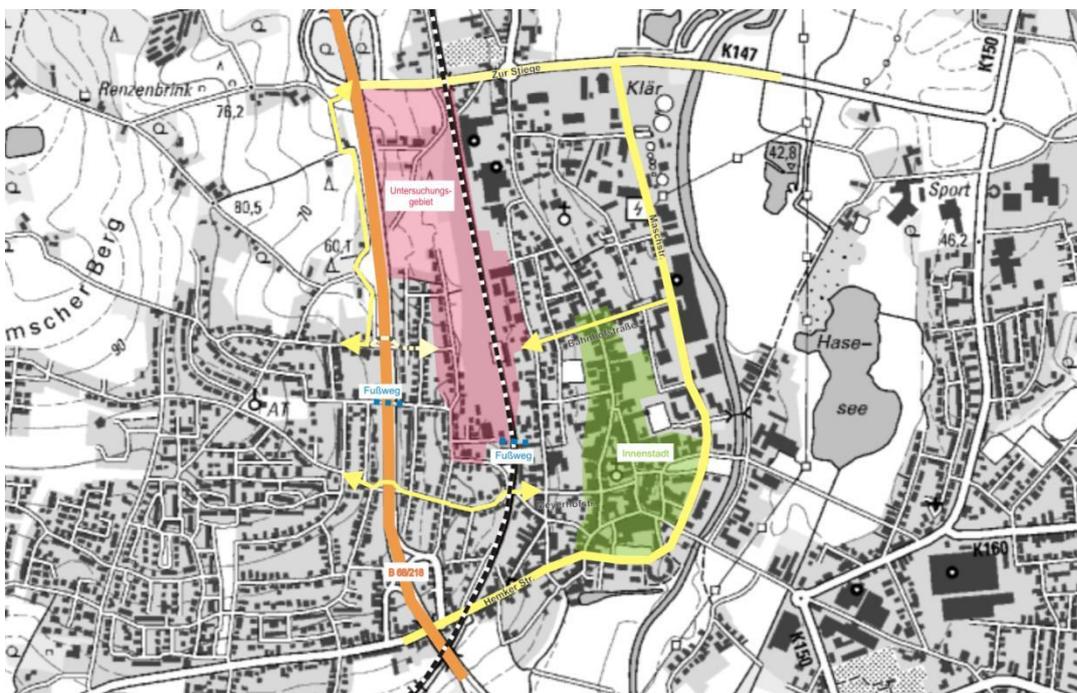
Nordwestlich schließt – jenseits der Bundesstraße – landwirtschaftliche Nutzung an.

3.1.2 Lage in der Stadt / verkehrliche Einbindung

Westlich des Untersuchungsgebietes verläuft die Bundesstraße 68/218. Von der Bundesstraße ist das Gebiet über die Anschlussstelle Bramsche-Nord und die nördlich verlaufende Kreisstraße Zur Stiege zu erreichen. Im Westen und Süden ist das Gebiet über die angrenzenden Wohngebiete erschlossen.

Hinsichtlich der Erschließung haben innerhalb des Gebietes die Bahngleise eine deutlich Barrierewirkung: Lediglich die östlich der Gleise gelegenen Nutzungen verfügen über eine Anbindung an die Innenstadt – maßgeblich über die Bahnhofstraße. Eine Querung der Gleise erfolgt nur nördlich des Gebietes (Kreuzung Bahn / Zur Stiege) sowie ca. 250 m südlich (Kreuzung Bahn / Meyerhofstraße). Auf Höhe des Friesenwegs gibt es im südlichen Teil des Gebietes eine Fußgängerunterführung, die eine fußläufige Anbindung des Gebietes in Richtung Innenstadt bietet (zur inneren Erschließung des Gebietes vgl. Kap. 6.3.1).

Abb. 2: Lage des Untersuchungsgebietes in der Stadt



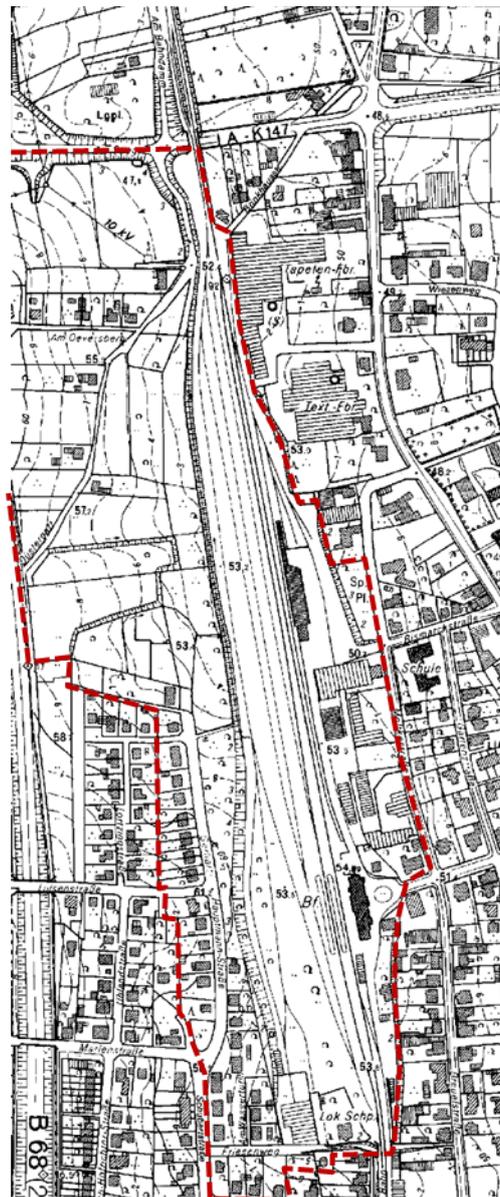
Der südliche Bereich des Untersuchungsgebietes (zwischen Bahnhof und Gerhart-Hauptmann-Straße) liegt ca. 400 m von der Innenstadt entfernt (Luftlinie zum Münsterplatz).

3.1.3 Topographie

Das Untersuchungsgebiet ist – vor allem im südlichen Teilbereich – durch Geländehöhenunterschiede geprägt. Die westlich an die ehemaligen Bahnflächen grenzende Wohnlage an der Schubertstraße und der Gerhart-Hauptmann-Straße ist ca. 7 m höher gelegen als der südliche Gleiskörperbereich – dazwischen befindet sich eine Steilböschung.

Im nördlichen Bereich steigt das Gelände kontinuierlich zwischen Gleiskörperbereich in Richtung der Bundesstraße an, auch hier beträgt der Höhenunterschied ca. 7 m.

Abb. 3: Auszug aus der DGK 5 mit Isohypsen



3.2 Übergeordnete Planaussagen

3.2.1 Raumordnungsprogramme

Im Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen 2012 wird der Stadt Bramsche die

- **Funktion eines Mittelzentrums**

zugewiesen. Linienhaft signiert sind die durch die Stadt Bramsche führende Haupteisenbahnstrecke Osnabrück - Oldenburg / - Bremen sowie die überregional bedeutsamen Hauptverkehrsstraßen B 218 und B 68. Die Bundesstraße B68 ist vom Autobahnanschluss A1 bis zur nördlich gelegenen Ortschaft „Hesepe“ vierspurig.

Umliegende Mittelzentren sind die Städte Quakenbrück, Lohne, Diepholz, Lingen, Georgsmarienhütte und Melle; Grundzentren im Nahbereich sind die Orte Neuenkirchen, Ankum, Bersenbrück und Neuenkirchen. Das Oberzentrum „Osnabrück“ liegt etwa 15 km südlich.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm 2004 ist die Stadt Bramsche als drittgrößter Wohn- und viertgrößter Wirtschaftsstandort des Landkreises eingestuft – mit starker Bevölkerungsdynamik und positiver Beschäftigungsdynamik. Verzeichnet sind ein leichter Auspendlerüberschuss und eine leicht überdurchschnittliche Einzelhandelszentralität. Die Wirtschaftsstruktur ist durch produzierendes Gewerbe geprägt. Hervorgehoben wird die direkte Verkehrsanbindung an die A1 (RROP S. 37):

Tab.: 1.6.2 Charakterisierung der Wirtschaftsstandorte im Landkreis Osnabrück

Standort	Wohnstandort ¹ (Rang)	Bevölkerungsdynamik ²	Pendlerbilanz ³ (in %)	Wirtschaftsstandort ⁴ (Rang)	Beschäftigten dynamik ⁵	Kurzcharakteristik
Bramsche, Stadt	31.800 (3)	+++	- 15	8.200 (4)	+	Mittelzentrum - drittgrößter Wohnstandort des Landkreises – leichter Auspendlerüberschuss – Wirtschaftsstruktur durch Produzierendes Gewerbe geprägt – leicht überdurchschnittliche Einzelhandelszentralität – direkte Anbindung an die A 1 und die B 68

Im RROP wird den Mittelzentren Bramsche, Quakenbrück, Georgsmarienhütte und Melle die Schwerpunktaufgabe „Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten“ zugewiesen. Entsprechend ihrer zentralörtlichen Funktion haben diese Städte zentrale Einrichtungen des gehobenen Bedarfs bereitzustellen (RROP, S 31). Hervorgehoben wird, daß die „Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ sich nicht nur auf die Bereitstellung ausreichender Fläche bezieht, sondern auch auf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur und der sonstigen wirtschaftsnahen Infrastruktur“ (RROP, S. 35).

In der zeichnerischen Darstellung des RROP wird die Stadt Bramsche als „Standort mit besonderen Entwicklungsaufgaben dargestellt. Dies sind die:

- **Entwicklungsaufgabe „Erholung“ und die**
- **Schwerpunktaufgabe „Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten“.**

Hierbei wird der wohnungsbezogenen Naherholung eine hohe Priorität eingeräumt. Dies „ergibt sich aus der Zielsetzung, den kurzzeitigen Erholungsbedürfnissen der Bevölkerung möglichst in direkter Zuordnung zum Wohnstandort ausreichend Freiraum zu sichern bzw. zu schaffen. [...] Zur Verbesserung des Wohnumfeldes tragen wohnstandortnahe Erholungsmöglichkeiten bei, die möglichst zu Fuß oder mit dem Fahrrad bzw. mit dem öffentlichen Personennahverkehr und ohne größeren Zeitaufwand erreichbar sein sollen“ (RROP, S. 119).

3.2.2 Flächennutzungsplanung

Im Flächennutzungsplan (2010) der Stadt Bramsche sind die im Eigentum der Bahn befindlichen Flächen als „Bahnanlagen“ dargestellt.

Westlich dieser Flächensignatur finden sich folgende Ausweisungen:

- **Gewerbliche Bauflächen** südlich der Nordtangente / nord-westlich der Straße Düstergatt;
- **Gemischte Bauflächen** im **Bereich** der vorh. Einfamilienhausstrukturen an der Straße „Am Oeversberg“
- **Wohnbauflächen** im bebauten Bereich südlich und westlich der Gerhart- Hauptmann - Straße; in westlicher Richtung über die B68 hinausgehend
- **Öffentliche Grünfläche** in Teilbereichen entlang der Flächensignatur „Bahnanlagen“

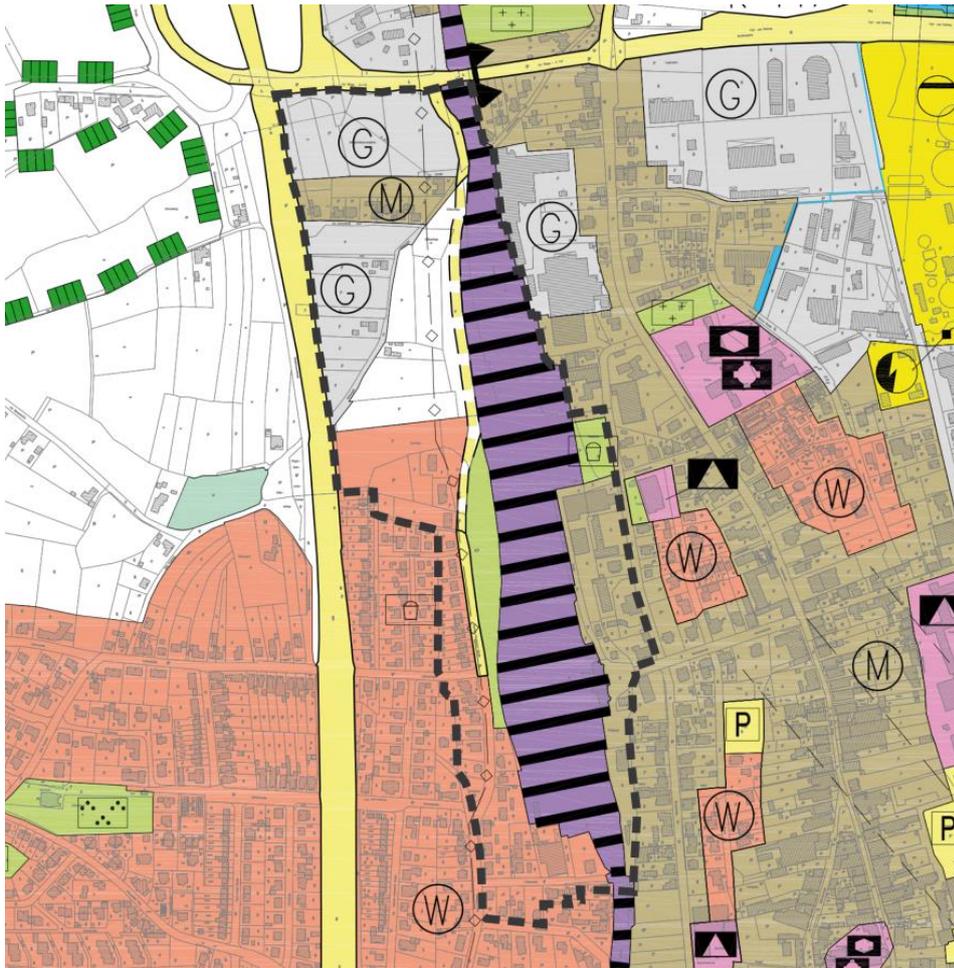
Zudem ist zwischen der Gerhart-Hauptmann-Straße und dem Anschluss Düstergatt / Nordtangente eine Liniensignatur „**geplante örtliche Hauptverkehrsstraße**“ enthalten.

Für Teilflächen süd-östlich der Straße Düstergatt gibt es keine Planaussagen.

Östlich der Flächensignatur „Bahnanlagen“ sind dargestellt:

- **Gemischte Bauflächen** mit folgenden Ausnahmen:
 - Gewerbliche Bauflächen südlich der Nordtangente im Bereich der vorhandenen Gewerbebetriebe an der Lindenstraße (ehemalig Textilfabrik) und an der Maschstraße
 - Flächen für den Gemeinbedarf für Grundschule an der Moltkestraße
 - Öffentliche Grünfläche / Spielplatz im Bereich der Grundschule an der Moltkestraße (Moltkestr. Ecke Bismarckstraße)
 - Wohnbauflächen östlich Gartenstraße / Im Breuel

Abb. 4: Planungsrechtliche Ausweisungen – Ausschnitt Flächennutzungsplan



3.2.3 Bebauungspläne

Im Bereich des Untersuchungsgebietes und angrenzend gibt es mehrere rechtswirksame Bebauungspläne:

Nr. 4	Gerhart-Hauptmann-Straße	Nr. 135	Innenstadt V
Nr. 10	Maschstraße	Nr. 136	Innenstadt VI
Nr. 16	Bramscher Berg	Nr. 137	Innenstadt VII
Nr. 33	Zur Stiege	Nr. 138	Innenstadt VIII
Nr. 37	Nördlich des Wiesenweges	Nr. 150	Innenstadt X
Nr. 54	Am Oeversberg		
Nr. 122	Zwischen Lindenstraße und Moltkestraße		

Folgende Bebauungspläne befinden sich (ganz oder teilweise) innerhalb der Grenzen des Untersuchungsgebietes mit folgenden Ausweisungen:

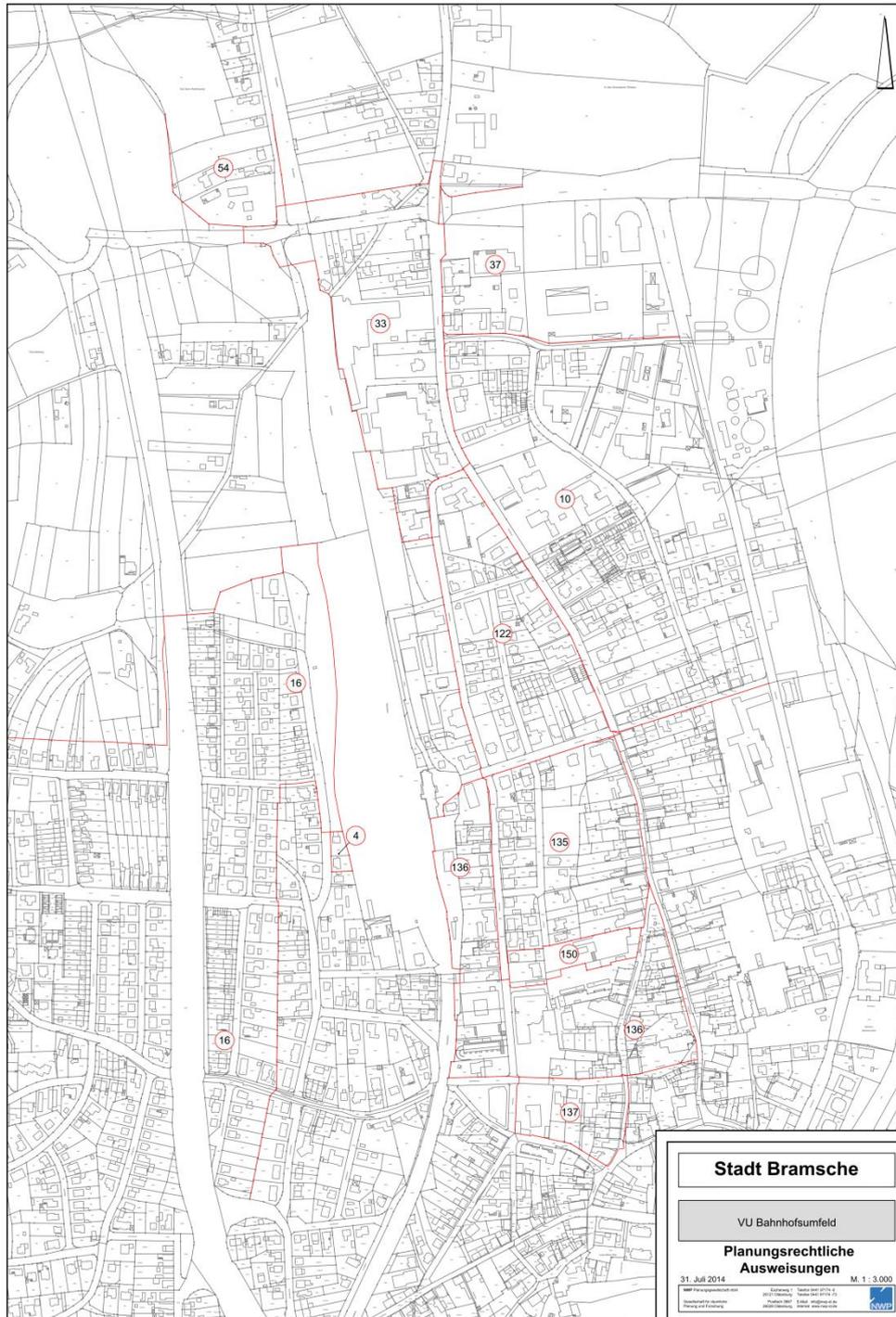
Nr. 4:	Gerhart-Hauptmann-Straße:	WR (GRZ 0,4/ GFZ 0,4)
Nr. 16:	Bramscher Berg:	WA (GRZ 0,4 /GFZ 0,8)
Nr. 136:	Königsreichsaal Zeugen Jehovas	Fläche für Gemeinbedarf – Kirche

Fläche südl. Bahnhofsgebäude Öffentlicher Parkplatz
Gastronomie Bahnhofsvorplatz **MI** (GRZ 0,4 /GFZ 0,8)

Die folgende Abbildung zeigt die Grenzen der im Bereich des Untersuchungsgebietes rechtsgültigen Bebauungspläne.

Abb. 5: Planungsrechtliche Ausweisungen – Übersicht Bebauungspläne

(Ziffer im Kreis = Nr. Bebauungsplan)



4 Historie

Das Untersuchungsgebiet befindet sich im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs und umfasst in seinem Kernbereich Flächen, die früher von der Bahn genutzt wurden, heute aber für diese Nutzung entbehrlich sind. Auch der frühere Wasserturm und die ehemalige Lokhalle liegen im Untersuchungsgebiet. Für diese Teilbereiche des Untersuchungsgebietes lässt sich die Entwicklungsgeschichte des Bahnhofs Bramsche darstellen.

4.1 Entwicklung des Untersuchungsgebietes¹

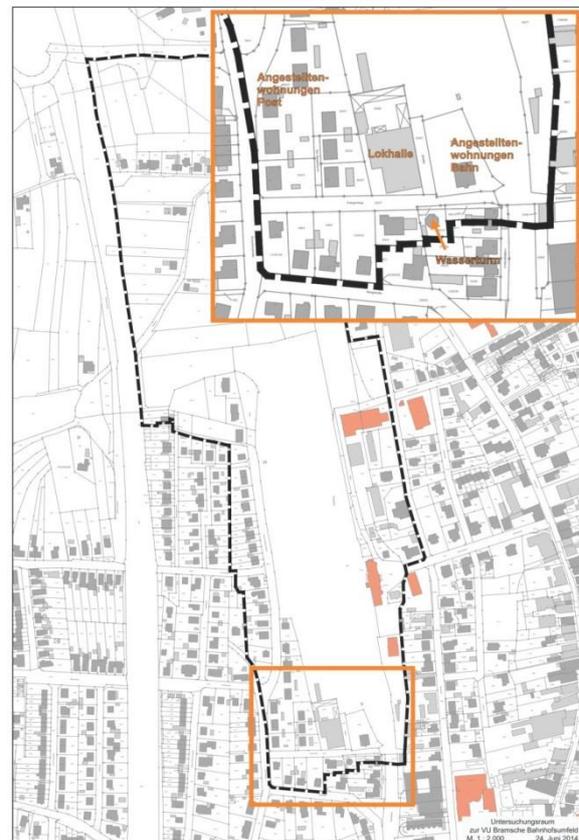
Die Stadt Bramsche erfuhr Ende des 19. Jahrhunderts – nach dem deutsch-französischen Krieg – eine kräftige Belebung der Wirtschaft. Vor allem der Handel mit Tuch und Leinen florierte, aber auch andere Gewerbe erzeugten ein erhebliches Frachtaufkommen (u.a. Viehhandel). So erhielt Bramsche mit dem Aufstieg der Wirtschaft im November 1876 Anschluss an das Eisenbahnnetz – zunächst durch die Eröffnung der Strecke Osnabrück-Quakenbrück, die schon im Folgejahr nach Oldenburg weitergeführt wurde. Im Jahr 1900 folgte dann die Eröffnung der Strecke Bramsche-Delmenhorst.

In den folgenden Jahrzehnten entwickelte sich der Bahnhof Bramsche zu einem Lokbahnhof, auf dem bis zu 10 Dampflokomotiven beheimatet waren – das Bahngelände wurde erweitert, es kamen eine Lokbehandlungsanlage mit Drehscheibe, eine Schlackengrube, Lokschuppen, ein Wasserturm sowie für den Güterverkehr ein Ablaufberg zur Zugbildung hinzu. 1951 wurde der Lokbahnhof aufgelöst. In den 1980er Jahren führte ein Wandel im Güterverkehr dazu, dass die Deutsche Bahn den Betrieb des Güterbahnhofs Bramsche einstellte.

Heute liegen die ehemaligen Güter- und Lokbehandlungsgleise brach. Die Viehverlade- stelle und die Drehscheibe sind zu Parkplätzen umgestaltet worden, Betriebsgebäude (z.B. die Bahnmeisterei) wurden teilweise abgerissen.

Am Bahnhof Bramsche gibt es heute einen Haltepunkt im Personennahverkehr der privaten "Nordwestbahn" auf der Strecke Olden-

Abb.6: Verortung historischer Gebäude im südlichen Untersuchungsgebiet



¹ Quellen: Gottlieb, A. (1980): Bramsche – Eine Stadtgeschichte. Frommeyer, H. (1989): Gau und Stadt Bramsche. Neue Osnabrücker Zeitung (<http://www.noz.de/lokales/bramsche/artikel/36839/kompletter-bahnbetrieb-schrumpft-zur-reinen-personenbeforderung>; <http://www.noz.de/lokales/bramsche/artikel/54237/wie-der-bahnhof-bramsche-kunftig-genutzt-wird>

burg-Osnabrück.

Das Bahnhofsgebäude wurde seitens der DB im Jahr 2012 zum Verkauf angeboten, heute gehört es einer Immobiliengesellschaft aus Neuenkirchen-Vörden. Die künftige Nutzung des Gebäudes steht noch nicht fest.

Der ca. 1910 erbaute Wasserturm im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes – der zur Befüllung der Dampflok diente – wurde mittlerweile zu einem Wohngebäude umgenutzt. Die ehemalige Lokhalle wird heute gewerblich genutzt.

In privatem Besitz ist auch das ehemalige Übernachtungsgebäude für Bahnpersonal – hier befinden sich heute Wohnungen.



Brachland – ehemalige Gleisanlagen



von links: ehem. Übernachtungsgebäude, ehem. Wasserturm, Lokschuppen

Im Untersuchungsgebiet sind neben bahnhistorischen Spuren weitere Gebäude mit historischem Hintergrund zu finden: An der Schubertstraße stehen fünf Mehrfamilienhäuser die als Arbeiterhäuser der Post errichtet wurden. Die Gebäude befinden sich heute im städtischen Besitz.



Arbeiterhäuser der Post in der
Schubertstraße

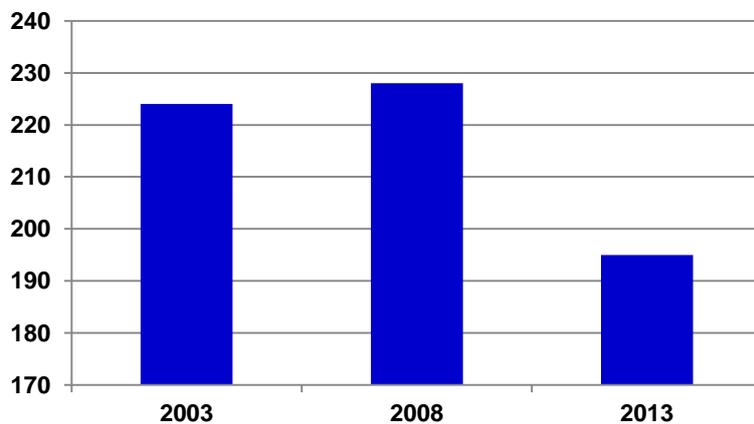
5 Bevölkerung, Altersstruktur, öffentliche Einrichtungen

5.1 Bevölkerung, Altersstruktur

Im Untersuchungsgebiet leben 195 Einwohner (Stand 2013).

Die Zahl der Einwohner ist in den vergangenen fünf Jahren deutlich rückläufig gewesen: 2008 lebten noch 228 Einwohner im Untersuchungsgebiet, d.h. die Einwohnerzahl ist seither um 33 Personen zurückgegangen (-14,5%). Zuvor war die Zahl konstant (2003: 224 Einwohner).

Abb. 7: Entwicklung der Einwohnerzahl im Untersuchungsgebiet



Quelle: Stadt Bramsche.

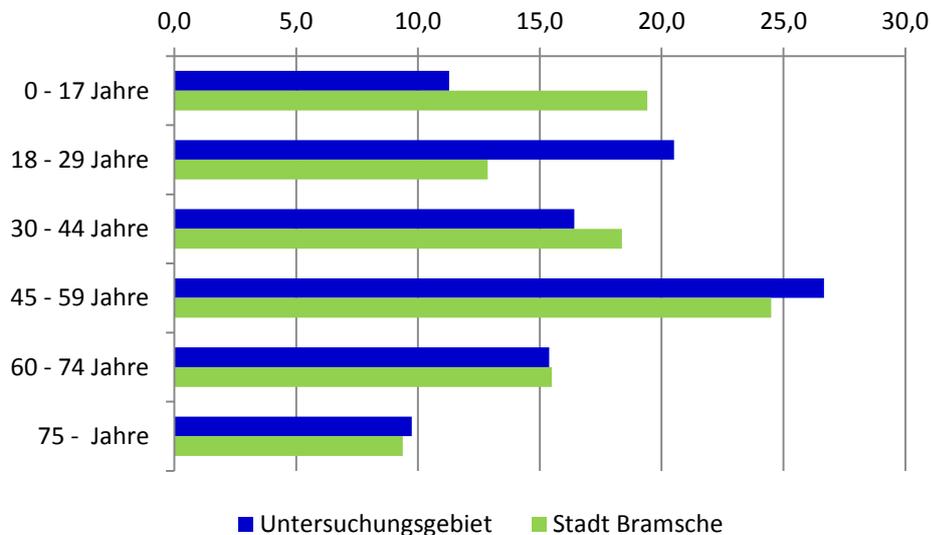
Hinsichtlich der Altersstruktur der Bevölkerung (s. Abb. unten) zeigt sich, dass der Anteil der Kinder (unter 18jährige) im Untersuchungsgebiet im Vergleich zur Gesamtstadt deutlich unterrepräsentiert ist. Ebenso ist die dazugehörige Elterngeneration – die Gruppe der 30- bis 44jährigen – relativ schwach vertreten. Dass nur wenige Familien im Gebiet leben wird mit Blick auf die Zahl der Haushalte mit Kindern untermauert: in nur 20 der insgesamt 136 Haushalte (15 %) leben Kinder.

Deutlich überrepräsentiert ist - im gesamtstädtischen Vergleich – die Gruppe der Berufsstarter, d.h. der 18- bis 29jährigen. Gut jeder fünfte Einwohner im Untersuchungsgebiet ist dieser Gruppe zuzuordnen.

Einen leicht höheren Anteil weist zudem die Gruppe der 45- bis 49jährigen auf.

**Abb. 8: Anteil der Altersgruppen im Untersuchungsgebiet (2013)
im Vergleich zur Gesamtstadt (31.12.2012)**

in %



Quellen: Stadt Bramsche; Landesamt für Statistik Niedersachsen.

Die 195 Einwohner des Untersuchungsgebietes leben in 136 Haushalten – die durchschnittliche Haushaltsgröße liegt somit bei 1,4 Personen je Haushalt. Gemäß Zensus 2011 beträgt die durchschnittliche Haushaltsgröße in der Stadt Bramsche insgesamt 2,5 Personen. Somit sind im Untersuchungsgebiet überdurchschnittlich viele kleine Haushalte zu finden.

5.2 Einrichtungen der sozialen Infrastruktur / Gemeinbedarfseinrichtungen

Innerhalb des Untersuchungsgebietes befinden sich kirchliche Einrichtungen (Zeugen Jehovas, Freikirche) sowie ein Spielplatz (Schubertstr. Ecke Gerhart-Hauptmann-Str.) und ein Bolzplatz (Moltkestr. Ecke Bismarckstr.).

Weiterhin befindet sich unmittelbar an das Untersuchungsgebiet angrenzend an der Moltkestraße die Grundschule St. Martinus. Eine weitere Grundschule (Meyerhofschule) befindet sich im Anschluss an die Fußgängerunterführung in der Breuelstraße.

6 Städtebauliche und bauliche Struktur

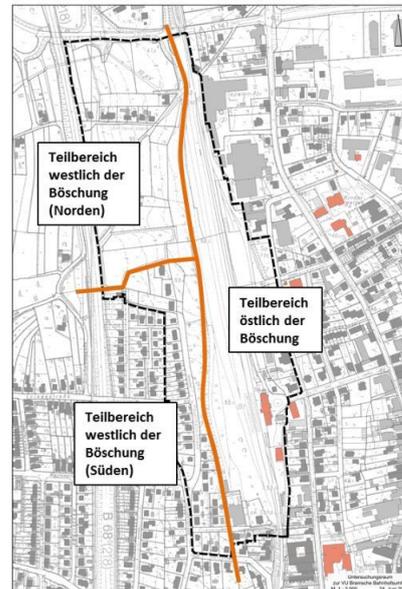
6.1 Nutzungsstruktur (Abb. 10 S. 23)

Das Untersuchungsgebiet wird durch eine Böschung, die in Nord-Süd-Richtung verläuft und nördlich in eine Mulde übergeht, grob in zwei Teilbereiche geteilt:

- Teilbereich östlich der Böschung
- Teilbereich westlich der Böschung

Letzterer ist wiederum in einen Nord- und einen Südteil zu gliedern.

Abb. 9: Teilbereiche



6.1.1 Teilbereich östlich der Böschung

Der östliche Teilbereich ist durch ehemalige und aktuelle Bahnnutzung geprägt:

Zum einen befindet sich hier ein **aktiver Gleiskörperbereich**. Dieser erstreckt sich über die gesamte Länge des Untersuchungsgebietes und hat eine Breite von bis zu 40 m auf Höhe des Bahnhofsgebäudes (an schmalster Stelle ca. 15 m). Die Bahnanlagen werden durch die private Nordwestbahn für öffentlichen Personennahverkehr genutzt. Aktiv genutzt werden vier Schienenstränge. Neben dem Hausbahnsteig am Bahnhofsgebäude gibt es einen zweiten sog. Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen, der über eine Fußgängerbrücke mit Aufzug erschlossen ist.



aktiver Gleiskörperbereich



Mittelbahnsteig mit Fußgängerbrücke

Westlich schließt ein **passiver Gleiskörperbereich** an, der Teil des ehemaligen Güterbahnhofs Bramsche (vgl. Kap. 4 Historie) war. Dieser Bereich ist heute überwiegend **Brachfläche** und in weiten Teilen wild bewachsen. Nur partiell wird dieser Bereich als Lagerfläche genutzt, am südlichen Ende befindet sich eine Kleingartennutzung.

Südlich an den passiven Gleiskörperbereich angrenzend befinden sich zwei ehemalige Bahngelände, die heute einer neuen Nutzung zugeführt sind: der ehemalige Wasserturm ist zum Wohngebäude umgenutzt, der ehemalige Lokschuppen wird gewerblich genutzt.

Ein zweiter passiver Gleiskörperbereich befindet sich nördlich der Bismarckstraße. Diese heutige Brachfläche wird als **unbefestigte Parkplatzfläche** genutzt.



ehem. Gleiskörperbereich - Brache



ehem. Gleiskörperbereich - Bewuchs



ehem. Bahngelände
(Lokschuppen und Wasserturm)



ehem. Gleiskörperbereich – unbefestigter
Parkplatz

Weiterhin umfasst der östliche Teilbereich das ehemalige **Bahnhofsumfeld**, das heute nur noch durch wenige bahnaffine Nutzungen (Park + Ride, Fahrradunterstände, technische Einrichtungen) geprägt ist.

Das Bahnhofsgebäude selbst ist in privater Hand. Derzeit wird es teilweise als Lager genutzt, weiterhin gibt es temporäre Nutzungen mit Publikumsverkehr (aktuell eine Ausstellung), über eine langfristige Dauernutzung ist noch nicht entschieden.



Park + Ride, Fahrradunterstände



Aufgang Fußgängerbrücke

Südlich des Bahnhofsgebäudes hat die **Glaubensgemeinschaft** der Zeugen Jehovas Teile der Bahnflächen erworben und einen Königreichssaal errichtet. An der Bismarckstraße/Moltkestraße befindet sich eine weitere religiöse Einrichtung – die Freikirche hat hier einen Gemeindesaal, eine Lagerhalle und eine private Stellplatzanlage für ca. 65 Fahrzeuge.

Entlang der Moltkestraße sind **Wohnnutzungen** sowie **Gesundheitsdienstleister** zu finden. Zudem ist am Bahnhofsvorplatz eine **Gastronomie** angesiedelt.



Gelände der Zeugen Jehovas



Gemeindesaal der Freikirche



Moltkestraße – Wohnanlage in ehem. Mühle



Gastronomie am Bahnhof

6.1.2 Teilbereich westlich der Böschung

Der westlich der Böschung gelegene Teilbereich ist hinsichtlich der Nutzungsstruktur wiederum in einen Nord- und einen Südteil zu gliedern:

Der südliche Bereich um die Gerhart-Hauptmann-Straße, den Friesenweg und nördlich der Bergstraße ist durch **Wohnen** geprägt. Hier sind überwiegend freistehende Einfamilienhäuser zu finden sowie im Bereich der Schubertstraße und in der nördlichen Gerhart-Hauptmann-Straße einige Mehrfamilienhäuser.

Östlich der Gerhart-Hauptmann-Straße befindet sich sog. Dienstland der Bahn, das als **Kleingärten** verpachtet und genutzt ist.



Einfamilienhausbebauung in der Gerhart-Hauptmann-Straße



Mehrfamilienhäuser in der Schubertstraße



Kleingartennutzung



Kleingartennutzung

Der nord-westliche Bereich des Untersuchungsgebietes wird im Wesentlichen **landwirtschaftlich** genutzt (Grün- und Ackerland). In Streulage sowie an der Straße „Am Oeversberg“ befindet sich **Wohnnutzung** (freistehende Einfamilienhäuser mit tlw. großzügigem Freiflächen/Gartenland). Zudem ist hier eine **städtische Grünlagerfläche** zu finden.

Innerhalb der landwirtschaftlich genutzten Flächen befinden sich eine Schilf-Landröhricht-Fläche, die gemäß aktueller Biototypen-Kartierung (Juli 2014) als **Biotop nach §30 BNatSchG** eingestuft ist (s. Kap. 6.1.1).

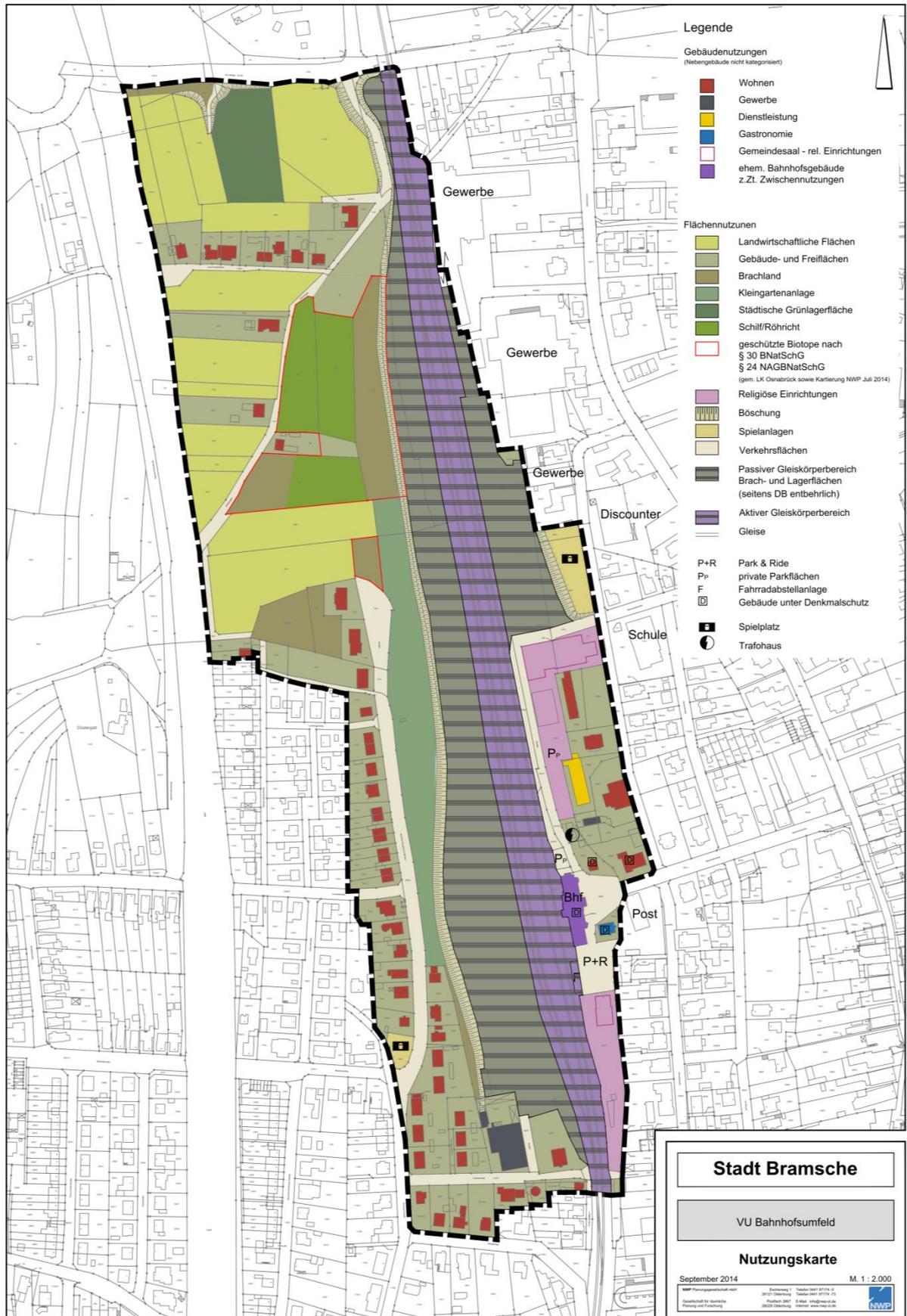


Landwirtschaftliche Nutzung



Wohnnutzung „Am Oeversberg“

Abb. 10: Nutzungsstruktur

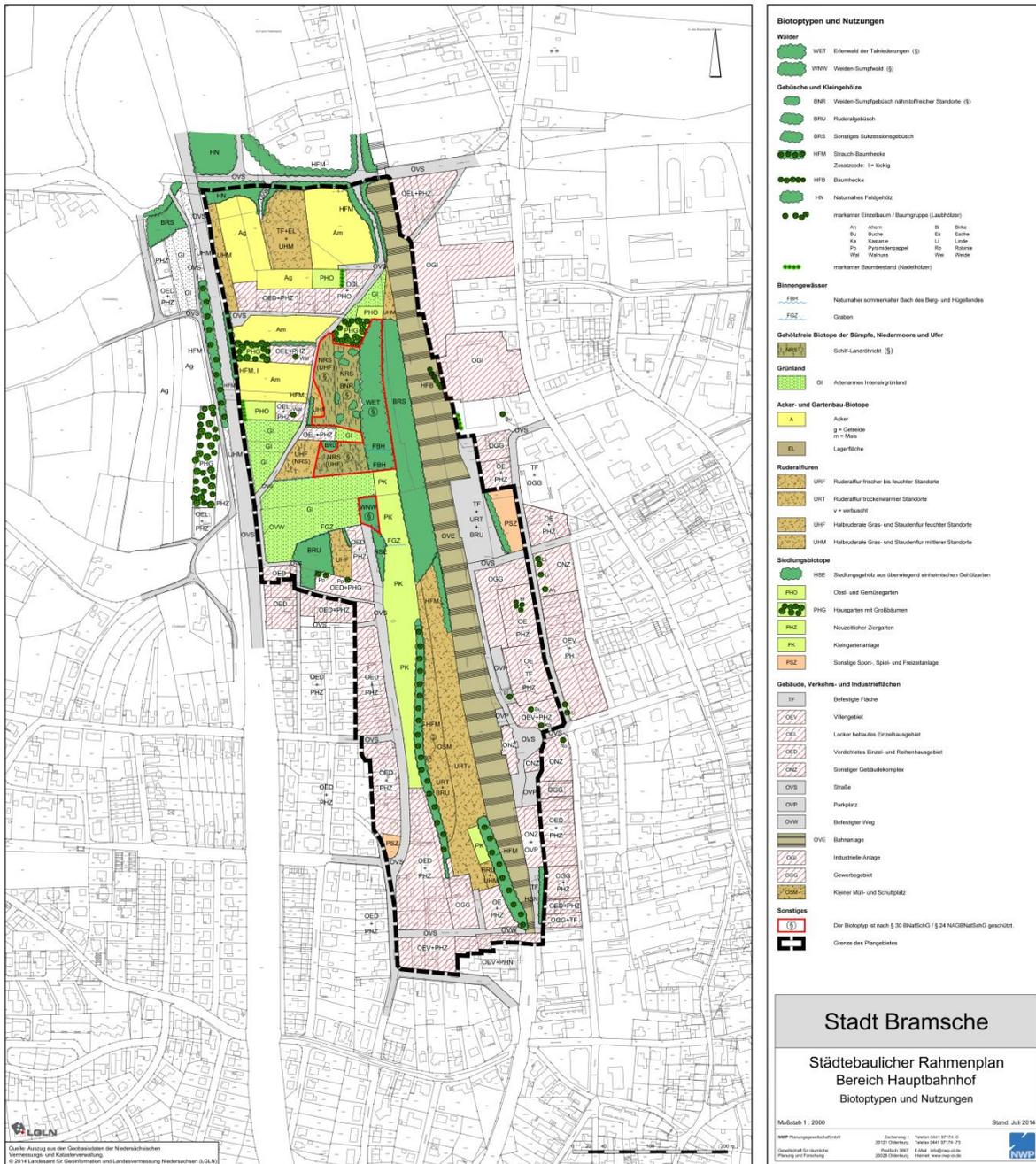


6.2 Grünflächen / Biotypen

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurde eine Biotypen-Kartierung des Untersuchungsgebietes vorgenommen. Das Ergebnis ist in der folgenden Karte dargestellt.

Die Karte zeigt, dass im Zusammenhang der (Wohn)bebauung vor allem Gebäude-, Verkehrs- und Industrieflächen vorhanden sind. Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes gibt es neben den Siedlungsbiotopen der Wohngebiete v.a. Grünland und Ackerflächen. Vor allem die Bahnbrache aber auch kleinere Flächen im nördlichen Bereich werden als Ruderalfluren bewertet.

Abb. 11 : Biotypen und Nutzungen



Im nördlichen Untersuchungsgebiet befinden sich - auf einer Fläche von rund 1,5 ha - zusammenhängende Bereiche der Biotoptypen „Schilf-Landröhricht“, „Weiden-Sumpfgewächsbänke nährstoffreicher Standorte“ und „Erlenwald der Talniederungen“, die nach § 30 BNatSchG / § 24 NAGBNatSchG geschützt sind (s. Planzeichen (§)). Südlich davon gilt der Biotoptyp „Weiden-Sumpfwald“ (900 qm) ebenfalls als geschützt.

Im Rahmen der Beteiligung Träger öffentlicher Belange (vgl. Kap. 13.1) hat der Landkreis Osnabrück – Untere Naturschutzbehörde – darauf hingewiesen, dass die Flurstücke 64, 65/1, 68 und 66 (tlw.) der Flur 6 gem. § 30 BNatSchG als besonders geschützte Biotope ausgewiesen sind.²

6.3 Erschließungsstruktur – Straßen, Wege, Parken (Abb. 12 S. 30)

6.3.1 Straßen und Wege

Die innere Erschließung des Gebietes erfährt eine Zäsur durch die Gleisanlagen der Bahn, eine Querung der Gleise ist im Gebiet ausschließlich durch eine Fußgängerunterführung in Verlängerung des Friesenweg möglich. Diese Unterführung stellt eine Verbindung der westlich angrenzenden Wohngebiete in Richtung Innenstadt dar.



Fußgängerunterführung in Verlängerung des Friesenwegs

Die Erschließung innerhalb des Untersuchungsgebietes ist in drei Teilbereiche zu gliedern:

- (1) Die **Wohnbebauung im Südwesten des Gebietes** ist über die Anliegerstraßen Gerhart-Hauptmann-Straße und Friesenweg erschlossen. Beides sind Sackgassen, die Einfahrt in den Friesenweg ist nur für Anlieger erlaubt. Der Friesenweg stellt gleichzeitig die Erschließung der südlichen brachliegenden Bahnflächen dar.

Entlang der Gerhart-Hauptmann-Straße führt ein einseitiger Fußweg, im Übergang zur Schubertstraße und entlang der Schubertstraße (an das Untersuchungsgebiet angrenzend) befinden sich beidseitig Fußwege. Entlang der Gerhart-Hauptmann-Straße gibt es zudem Parkbuchten in Längsaufstellung. Auch entlang des Friesenwegs führt einseitig

² In der Nutzungskarte (Abb. 10) sind sowohl die Flurstücke die seitens des Landkreises Osnabrück als §30-Biotope ausgewiesen sind als auch die im Rahmen der Kartierung (Juli 2014) erfassten schützenswerten Bereiche als §30-Biotop dargestellt.

ein Fußweg.



Gerhart-Hauptmann-Straße



Friesenweg

- (2) Die **Siedlung „Am Oeversberg“** und die **landwirtschaftlichen Nutzflächen im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes** sind von der Kreisstraße „Zur Stiege“ über die Anliegerstraße „Düstergatt“ erschlossen. Die asphaltierte Straße ist in weiten Teilen nur rd. 3 m breit, d.h. Begegnungsverkehr sind nur mit Ausweichen auf die Berme möglich. Die Straße hat keine Nebenanlagen und keine befestigte Berme. Es handelt um eine Sackgasse. Zur südlich gelegenen Bebauung an der James-Krüss-Straße gibt es eine Fuß- und Radwegeverbindung.



Einfahrt „Düstergatt“ von der Kreisstraße



Wohnbebauung am „Düstergatt“



„Düstergatt“ – südlicher Bereich



Fuß- und Radweg zur „James-Krüss-Str.“

- (3) Schließlich ist der **Bereich rund um den Bahnhof** über die Bahnhofstraße, den westlichen Teil der Bismarckstraße und die Moltkestraße erschlossen. Die Bahnhofstraße mündet von der Innenstadt kommend auf dem Bahnhofsvorplatz. Über diesen sind südlich die angrenzenden bahnaffine Nutzungen (B+R, P+R) zu erreichen, nördlich sind weitere öffentliche Parkmöglichkeiten angebunden. Zudem befindet sich nördlich des Bahnhofs die einzige Bushaltestelle im Untersuchungsgebiet. Die Straßen im Bahnhofsbereich verfügen alle über beidseitige Nebenanlagen (Fuß-/Radwege).



Blick Bahnhofstraße - Bahnhofsvorplatz



Bahnhofsvorplatz



Haltestelle nördlich des Bahnhofs



Westlicher Abschnitt „Bismarckstraße“

6.3.2 Parken

In den Siedlungsbereichen westlich der Bahnlinie wird das Parken überwiegend auf den Privatgrundstücken sowie teilweise im Straßenraum organisiert – Entlang der Gerhart-Hauptmann-Straße gibt es einseitig (auf Seite der Kleingärten) Parkbuchten in Längsaufstellung.

Im Umfeld des Bahnhofs gibt es Parkplätze unterschiedlicher Qualität:

- Südlich des Bahnhofsgebäudes befindet sich ein öffentlicher Park+Ride-Parkplatz mit 28 Stellplätzen (unbewirtschaftet – städtische Fläche).
- Weitere öffentliche Stellplätze befinden sich im Straßenraum nördlich des Bahnhofs

– hier finden 26 Pkw in Schrägaufstellung Platz (unbewirtschaftet – städtische Fläche).

- Als Parkplatz wird zudem eine unbefestigte Fläche nördlich der Bismarckstraße (auf dem ehem. Gleiskörper / Eigentum der DB) genutzt
- Nördlich des Bahnhofsgebäude befindet sich ein privater Parkplatz der Deutschen Bahn für ca. 7 bis 8 Fahrzeuge
- Zudem unterhält die ansässige Freikirche nördlich des Bahnhofs eine private Stellplatzanlage für ca. 65 Fahrzeuge



P+R am Bahnhof



Parken in Schrägaufstellung nördlich des Bahnhofs



„Wildes Parken“ auf der Bahnbrache nördlich der Bismarckstraße



Private Stellplatzanlage der Freikirche

Am Bahnhof gibt es einen Unterstand für Fahrräder. Zahlreiche Fahrräder werden außerdem am Ausgang der Fußgängerbrücke zum Mittelbahnsteig geparkt.



B+R am Bahnhof



unerlaubtes Abstellen von Fahrrädern an
der Fußgängerbrücke

6.3.3 Bahnhofsvorplatz / P+R

Anders als das Bahnhofsgebäude befinden sich der Bahnhofsvorplatz und der südlich angrenzende P+R-Platz im Eigentum der Stadt Bramsche.

Der Bahnhofsvorplatz ist als öffentliche Verkehrsfläche (Kreisverkehr) gestaltet, direkt vor dem Bahnhofsgebäude befindet sich eine einfache Möblierung.

Der P+R-Platz umfasst 28 Stellplätze. Zudem findet teilweise ungeordnetes Parken auf der Parkplatzerschließung statt. Zur Bahnlinie hin wird der P+R-Platz durch einen stark genutzten Unterstand für Fahrräder ergänzt (Eigentum der Bahn).

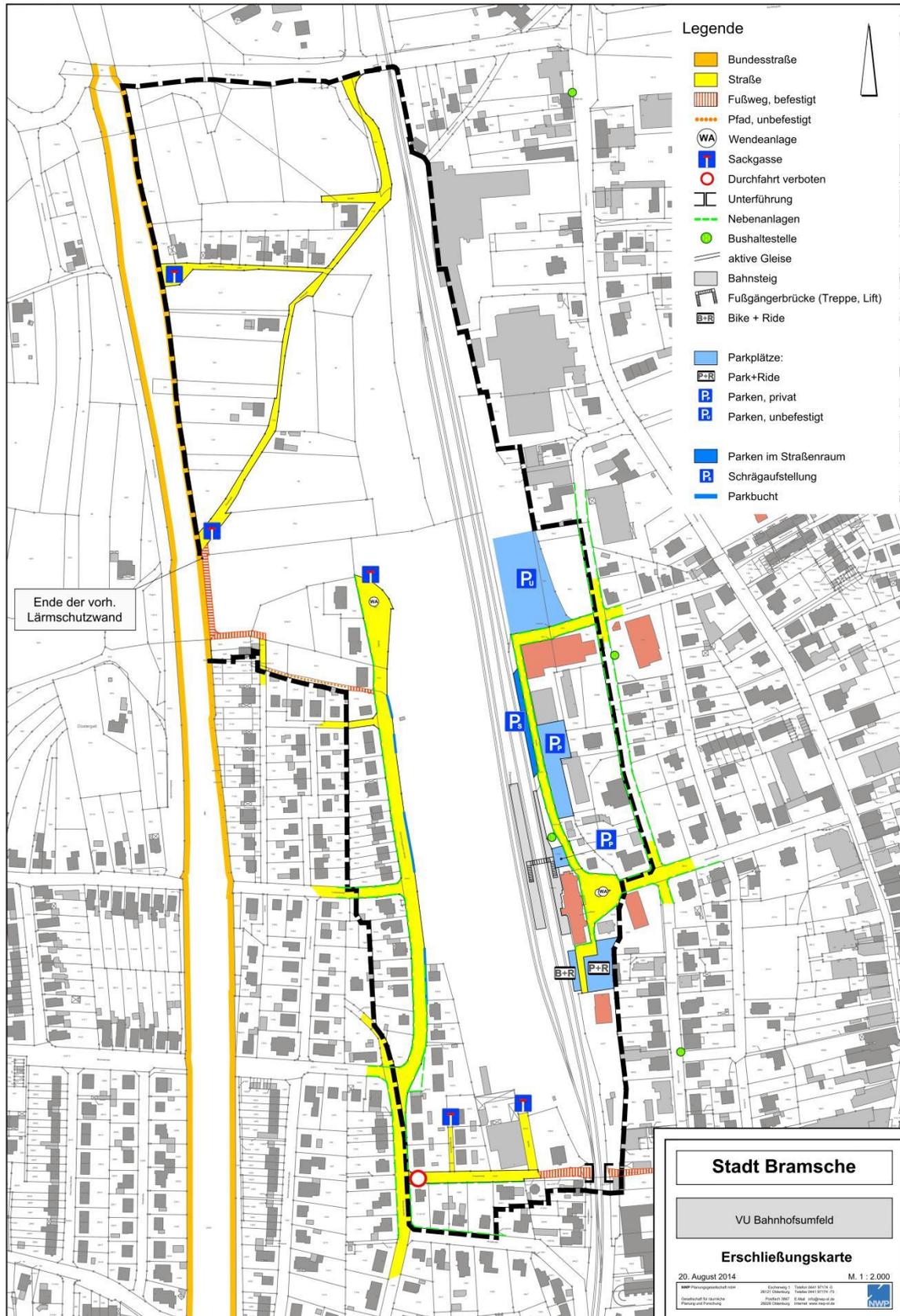


Bahnhofsvorplatz



P+R / B+R südlich des Bahnhofgebäudes

Abb. 12: Erschließung



6.4 Gebäude

6.4.1 Gebäudebestand

Im westlichen Teilbereich ist ausschließlich Wohnbebauung vorhanden – v.a. sind hier **freistehende Einfamilienhäuser** zu finden sowie entlang der Schubertstr. sowie in der nördlichen Gerhart-Hauptmann-Straße einige **Mehrfamilienhäuser** mit max. 6 Wohneinheiten. Das Gros der Einfamilienhäuser ist in 1 ½- bis 2-geschossiger Klinker-Bauweise mit Satteldach errichtet – es gibt unterschiedliche Baualter.



EFH in der Gerhart-Hauptmann- Str.
– im Hintergrund MFH Schubertstraße

Im östlichen Teilbereich befindet sich ein vielfältiger Gebäudebestand:

Am südlichen Ende der Bahnbrache (passiver Gleiskörperbereich) befindet sich der ehemalige Lokschuppen. Das Anfang des 20. Jahrhunderts errichtete Gebäude wurde mit der Zeit deutlich überformt (Änderung der Firstrichtung, Schaffung neuer Einfahrtstore, Schließung von Fensteröffnungen) und wird heute gewerblich genutzt (Zufahrt über den Friesenweg).



Ebenfalls aus Zeiten des Lokomotivbahnhofs stammt der benachbarte sechseckige **Wasserturm**. Das ursprüngliche Ständerbauwerk wurde mittlerweile einer Wohn- und Büronutzung zugeführt. Schließlich gehört ein ehemaliges **Unterkunftsgebäude** für Lok- und Zugpersonal zum Ensemble der ehemaligen Bahngelände am Friesenweg. Das 3-geschossige Backsteingebäude ist heute im Privateigentum mit Wohnnutzung.



Wasserturm und Unterkunftsgebäude

Südlich des P+R-Parkplatzes haben die Zeugen Jehovas im vergangenen Jahrzehnt einen Königsreichssaal errichtet (Grundfläche ca. 420 qm – eingeschossig) – in dem **Gebäude der Glaubensgemeinschaft** finden gottesdienstliche Veranstaltungen statt. An der Moltkestraße Ecke Bismarkstr. befindet sich der Gemeindesaal der freikirchlichen Glaubensgemeinschaft „Neues Leben“. Zum Gebäudekomplex dieser Gemeinschaft zählt neben dem um 2000 errichteten Gemeindesaal (Grundfläche ca. 1.500 qm – 2-geschossig) eine **Lagerhalle** in Blech-Holz-Bauweise (Grundfläche ca. 550 qm).



Königsreichssaal

Gemeindesaal und Lagerhalle

Ehemalige Lager- oder Fertigungsgebäude an der Moltkestraße sind heute einer Wohnnutzung zugeführt. So befindet sich hier u.a. der Gebäudekomplex der **ehemaligen Mühle Eilers**, der 1991 zu einer Wohnanlage umgebaut wurde. Im 3 ½-geschossigen Hauptgebäude befinden sich heute Wohnungen, den in ehemaligen Lagerhäusern (1-geschossig) sind heute Gesundheitsdienstleister untergebracht.



links: Wohnen in ehem. Fa. Inge-Kleider
rechts: Dienstleister in ehem. Lagerhalle

Wohnanlage ehem. MühleEilers

Schließlich befindet sich im Untersuchungsbereich das **Bahnhofsgebäude**. Das Klinkergebäude, dass in dieser Form in den 1920er Jahren erbaut wurde, wird heute nicht mehr durch die Bahn betrieben (vgl. Kap. 6.1.1).

Rund um das Bahnhofsgebäude befinden sich einige Denkmalgeschützte Gebäude (s. unten).



6.4.2 Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befinden sich nach Auskunft des Landkreises Osnabrück - Untere Denkmalschutzbehörde - folgende Baudenkmale (vgl. Abb. 10 Nutzungsstruktur /S. 23):



Villa, Bahnhofstr. 6



Wohnhaus, Bahnhofstr. 7



Wohnhaus, Bahnhofstr. 8



Bahnhofempfangsgebäude,
Bahnhofstr. 7a und b

Die Gebäude sind Teil des Ensembles Bahnhofstr. in Bramsche. Am Erhalt der Gebäude besteht ein öffentliches Interesse.

6.4.3 Modernisierungsbedarf

Es wird davon ausgegangen, dass an allen Gebäuden im Untersuchungsgebiet zumindest mittlerer Modernisierungsbedarf besteht (eine differenzierte Bewertung ist im Zusammenhang der Bestandsaufnahme nicht möglich; insbesondere Bedarf an energetischer Erneuerung wird daher unterstellt). An einzelnen Gebäuden besteht auch umfassender Modernisierungsbedarf – hier ist insbesondere das ehemalige Bahnhofsgebäude anzuführen.



Wohnbebauung Am Oeversberg und Gerhart-Hauptmann-Str.
mind. Bedarf energetischer Erneuerung



ehem. Angestelltenwohnungen der Post
(Schubertstr.) - Modernisierungsbedarf



Wohnbebauung Am Wasserturm
mind. Bedarf an energetischer Erneuerung



Bahnhofsgebäude



Bahnhofsgebäude –Eingangsbereich

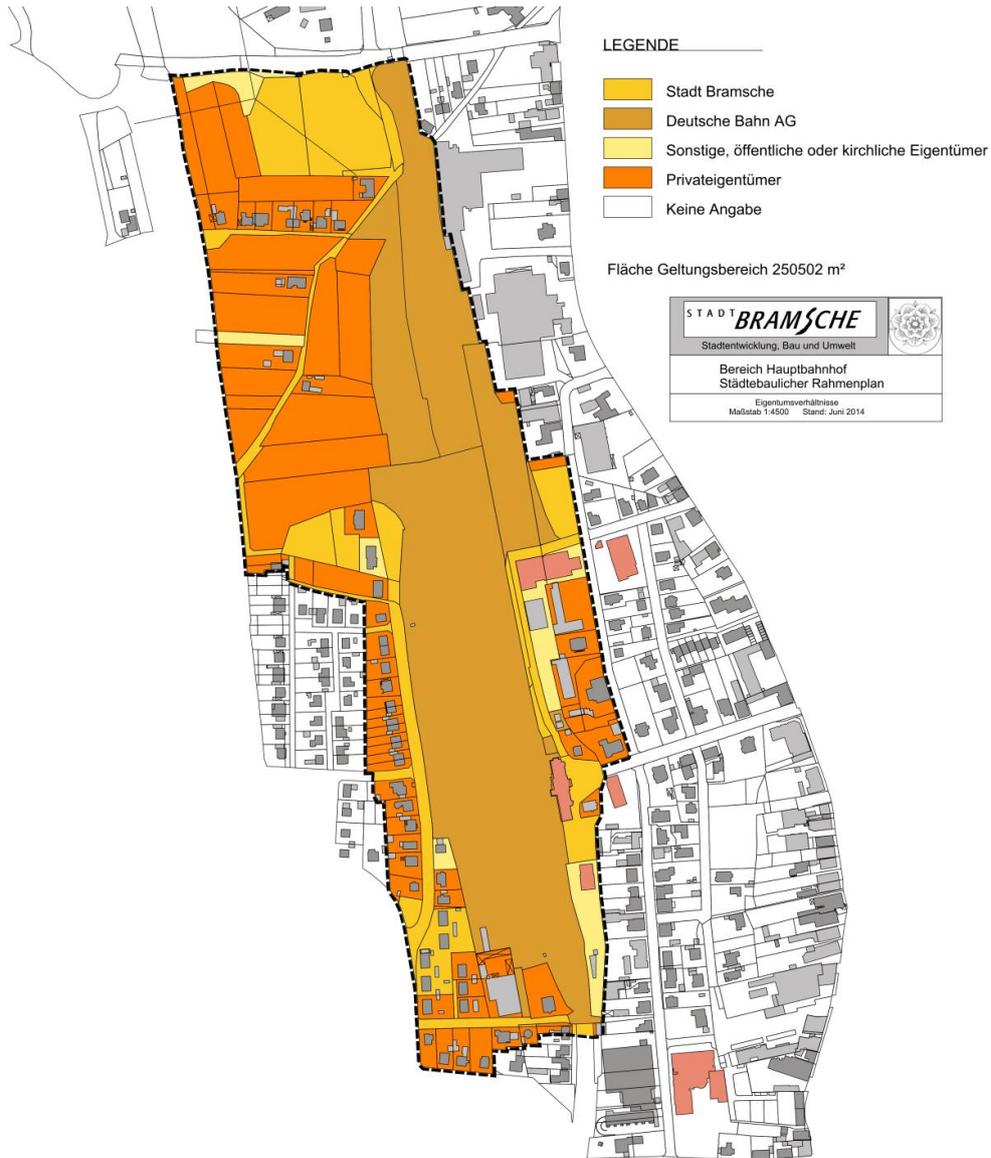
6.5 Eigentümerstruktur

Der Gleisbereich (aktiver und passiver) sowie jene Flächen, die als Dienstland an Kleingärtner verpachtet sind, liegen im Eigentum der Deutschen Bahn AG.

Die Erschließungsanlagen (Straßen- und Wegeparzellen inkl. Parkstreifen, P+R-Parkplätze) sowie vereinzelte sonstige Grundstücke (u.a. Grünlagerfläche, Spielplätze) sind im städtischen Eigentum. Darüber hinaus gibt es sonstige öffentliche, kirchliche und genossenschaftliche Eigentümer.

Sowohl die Einfamilienhausgrundstücke als auch die landwirtschaftlich genutzten Flächen im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes sind überwiegend in privatem Einzeleigentum – zusammenhängendes Privat-Eigentum gibt es kaum. Das größte zusammenhängende Eigentum eines Privateigentümers (ein oder mehrere Grundstücke) hat eine Größe von 7.250 qm (gefolgt von 6.300 qm und 6.000 qm).

Abb. 13: Eigentümerstruktur



7 Missstände, Restriktionen und Potenziale

7.1 Städtebauliche Missstände (Abb. 15, S. 38)

Im Hinblick auf die heutige Situation im Gebiet lassen sich folgende städtebauliche Missstände formulieren:

- Ungenutzte / untergenutzte Flächen in innenstadtnaher Lage - v.a. Flächen westlich der Bahnlinie, aber auch Flächen im direkten Bahnhofsumfeld (ehem. Lagerhäuser/-flächen entlang der Moltkestraße)

Bei parallel bestehender deutlicher Nachfrage nach innenstadtnahen Wohnbauflächen wird es als erheblicher Missstand gewertet, dass die ehemaligen Bahnflächen im Untersuchungsgebiet aufgrund des umfangreichen erforderlichen Aufwandes nicht mobilisiert werden können; die am Markt erzielbaren Preise decken die erforderlichen Aufwendungen insbesondere für Lärmschutz nicht ab.

Die Lärmschutzmaßnahmen sind nicht als beitragsfähige Erschließungsmaßnahmen zu werten (vgl. S. 54); allerdings würde eine entsprechende Beitragserhebung wiederum zu Grundstückspreisen führen, die nicht erzielbar sind.

Ohne eine entsprechende Förderung der unrentierlichen Kosten ist daher davon auszugehen, dass eine Mobilisierung dieser Flächen nicht gelingt. (Einnahmen aus dem Verkauf der Flächen werden entsprechend in der Kosten- und Finanzierungsübersicht als Einnahmen dargestellt).

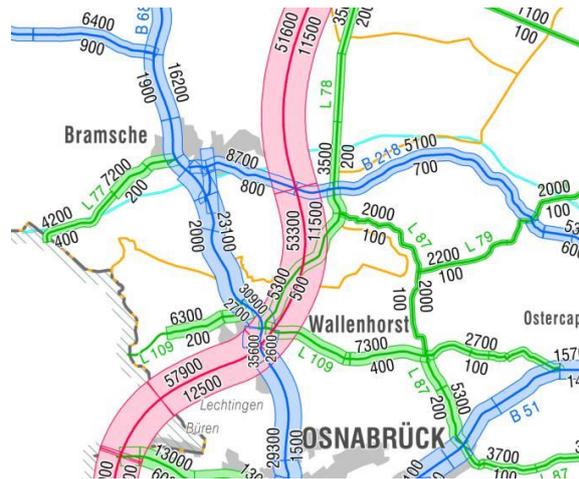
- Unzureichende Anbindung der Flächen westlich der Bahn an die Innenstadt / Bahntrasse als „Hindernis“
(bestehende Verbindungen reichen nicht aus und sind funktional und gestalterisch unzureichend)
- Unterführung Friesenweg – funktionale und gestalterische Mängel
- vorhandene Erschließung und deren Ausbaustände (v.a. Düstergatt, Friesenweg) nicht geeignet für Erschließung weiterer Entwicklungen
- Trennung durch die Bahnlinie / unzureichende Verbindung westl. Wohnquartiere und Innenstadt
- Modernisierungsbedarf an Bestandsgebäuden (u.a. Wohngebäude, ehem. Bahnhofsgebäude)
- Gestalterische Mängel Bahnhofsvorplatz (unmittelbar am Bahnhofsgebäude) / P+R-Platz
- unzureichendes P+R- sowie Bike+Ride-Angebot
(ungeordnetes Parken auf unbefestigter Fläche nördlich des Bahnhofs / ungeordnetes Fahrradabstellen an der Fußgängerbrücke)
- Verdacht auf Bodenverunreinigungen

7.2 Restriktionen (Abb. 15, S. 38)

Neben den städtebaulichen Missständen, die es im Zuge einer Entwicklung zu beheben gilt, gibt es Restriktionen, die im Rahmen der Entwicklung eines Erneuerungskonzeptes zu berücksichtigen sind.

7.2.1 Lärm (Bahn und Bundesstraße)

Westlich des Untersuchungsgebiets verläuft die Bundesstraße B68/B218. Laut Verkehrsmengenkarte 2010 (s. rechts) liegt der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) von Kraftfahrzeugen (Kfz) und Schwerverkehr (SV) im Jahresmittel bei 16.200 Fahrzeugen pro Tag / 1.900 SV (> 3,5 t). Vorhandene Wohnbebauung südlich des Untersuchungsgebietes ist durch eine Lärmschutzwand geschützt.



Durch das Untersuchungsgebiet führt zudem die Bahnlinie Osnabrück – Oldenburg /Delmenhorst. Auf dieser verkehren zwischen 5:15 und 23:40 stündlich mindestens zwei Personenzüge der NordWestBahn. Zusätzlich zum Personenverkehr gibt es auf der Strecke Güterverkehre, die mehrheitlich in der Zeit zwischen 22 und 6 Uhr (nachts) passieren³.

Vor diesem Hintergrund wurde das Büro IPW im Zuge der vorliegenden Vorbereitenden Untersuchung mit einer schalltechnischen Beurteilung des Untersuchungsgebietes beauftragt. Die Berechnungen zeigen, dass das Gros der potenziellen Entwicklungsflächen

- tagsüber (zwischen 6 und 22 Uhr) wie nachts (zwischen 22 und 6 Uhr) einer Verkehrslärmbelastung von 60 bis 66 dB(A) unterliegt.

7.2.2 Naturschutzrechtliche Belange

Im nördlichen Untersuchungsgebiet befinden sich - auf einer Fläche von rund 1,5 ha - zusammenhängende Bereiche der Biotoptypen „Schilf-Landröhricht“, „Weiden-Sumpfbüsch nährstoffreicher Standorte“ und „Erlenwald der Talniederungen“, die nach § 30 BNatSchG / § 24 NAGBNatSchG geschützt sind (vgl. Kap. 6.2). Südlich davon gilt der Biotoptyp „Weiden-

³ gemäß Berechnungsgrundlagen für Lärmberechnung IPW

Sumpfwald“ (900 qm) ebenfalls als geschützt.

Eine mögliche Überplanung dieser Bereiche muss in enger Absprache mit der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Osnabrück erfolgen – diese entscheidet, ob die geschützten Flächen ganz oder in Teilen zu erhalten sind oder ob eine Aufhebung des Schutzes erfolgen kann, indem ein Ausgleich geschaffen wird.

7.2.3 Altlasten

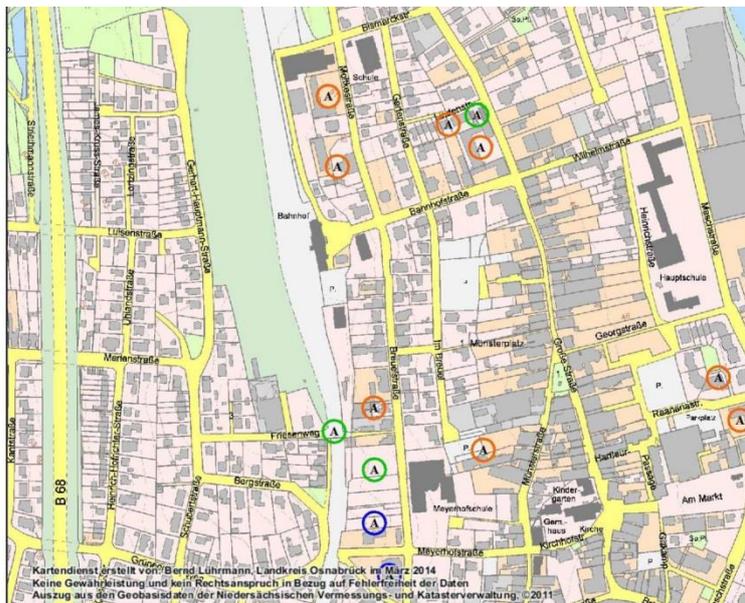
Es liegen der Stadt Bramsche keine Informationen vor, dass die Flächen im Bereich der Bahn Altlasten aufweisen.

Der digitale Umweltatlas des Landkreises Osnabrück (vgl. Abb. 14) weist im Untersuchungsgebiet – allerdings nicht im Bereich der Bahnbrache sondern östlich der Bahnlinie –

- zwei Standorte mit Altlastverdacht A
- sowie im Bereich der Unterführung ein Altstandort archiviertes Objekt A

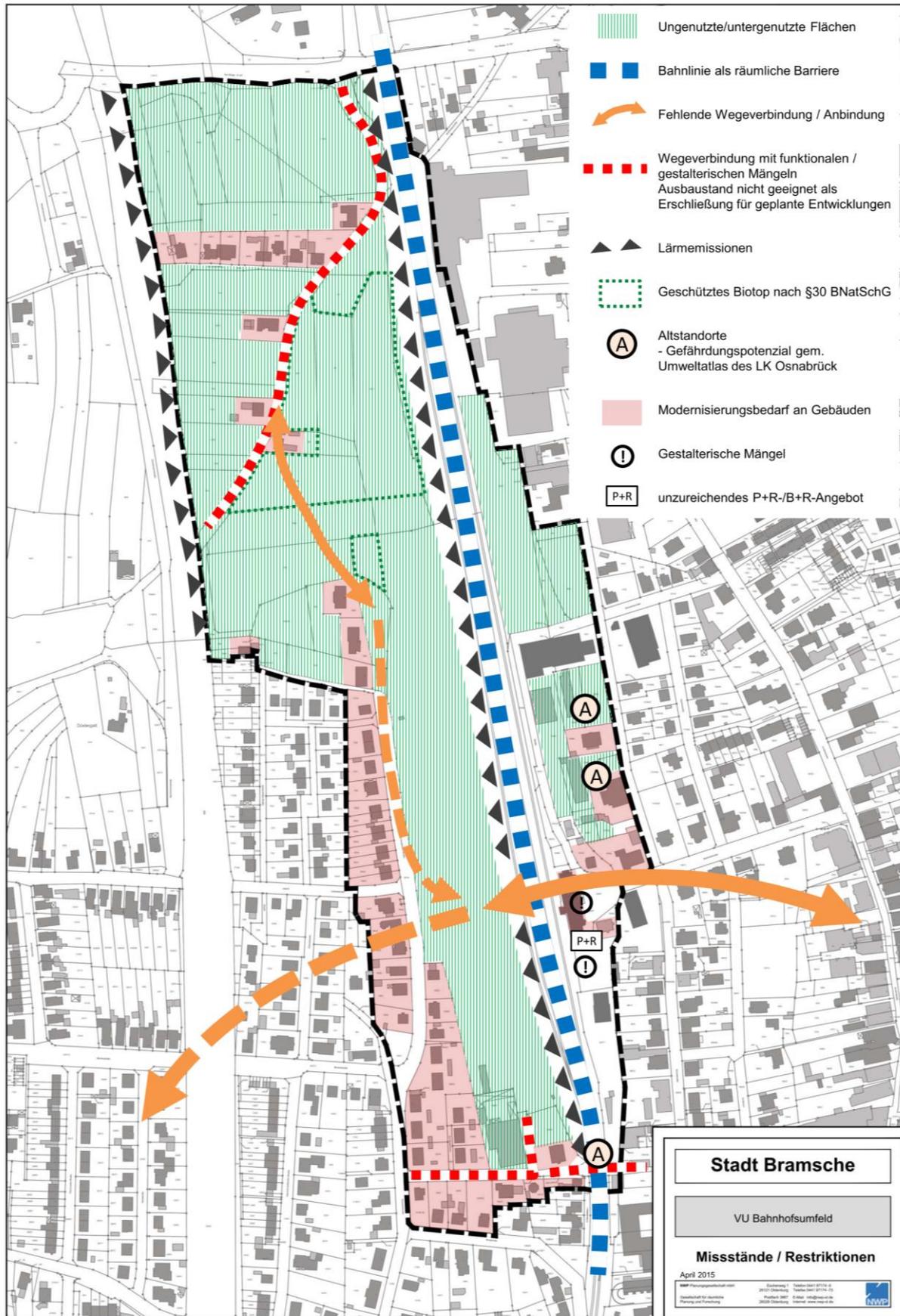
aus.

Abb.14: Auszug aus dem WebGIS des Landkreises Osnabrück – erstellt am 27.08.2014



Quelle: <http://geoinfo.lkos.de/webinfo/synserver?client=flex&project=ua>

Abb. 15: Städtebauliche Misstände und Restriktionen



7.3 Gesamtstädtische (Flächen)bedarfe

Ausgehend vom zentralen Missstand der unzureichenden Nutzung innenstadtnaher Flächen wird zunächst dargestellt, für welche Nutzungen es in der (Innen)Stadt Flächenbedarfe gibt – bevor in einem nächsten Schritt die Eignung der Fläche für diese Nutzungen geprüft und darauf basierend ein Erneuerungskonzept entwickelt wird.

Ergebnis der gesamtstädtischen Analyse bzw. der Expertengespräche vor Ort⁴:

- Flächenbedarf gibt es derzeit vor allem für **Wohnangebote in zentraler Lage**. Die Vermarktungserfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, dass es nach zentralen Angeboten eine große Nachfrage gibt; diese Nachfrage ist auf unterschiedliche Angebotstypen gerichtet – positive Erfahrungen wurden sowohl mit Wohnungen als auch mit Einfamilienhäusern gemacht.
- **Nachfrage nach Büros** wird nur sehr begrenzt gesehen; zum einen entwickelt das Oberzentrum Osnabrück derzeit verschiedene Flächen (Konversionsflächen), so dass mit einer Nachfrage aus Osnabrück nicht gerechnet wird; zum anderen gibt es in direkter Innenstadtlage nach jetzigem Stand ein ausreichendes Angebot an Büroflächen.
- Nachfrage nach Grundstücken für eine **gewerbliche Nutzung** (Handwerk / Handwerk und Wohnen) wird durchaus gesehen, allerdings in eher geringem Umfang (keine klassischen Gewerbegebietsstrukturen – kleinere Grundstücke, Wohnen und Gewerbe auf einem Grundstück)
- Es gibt eine Nachfrage nach **Grundstücken für Freizeitnutzungen** (Partyhalle, Soccerhalle)
- Weiterhin wird Bedarf an einem 3-Sterne-**Hotel** gesehen.
- Es besteht eine konkrete Nachfrage nach Flächen für **gemeinnützige Werkstätten**.

Weiterhin besteht Bedarf an einer Verbesserung der **innerstädtischen Verkehrsverbindung (auch für motorisierte Verkehre)** zwischen Innenstadt und westlichen Stadtteilen (Bramscher Berg):

Der Westen von Bramsche - der „Bramscher Berg“ - ist nur schlecht an das Stadtzentrum angebunden. Die Bundesstraße 68 und die Bahnstrecke 1502 (Osnabrück – Bramsche – Oldenburg/Bremen) stellen eine Barriere sowohl für den Kfz- als auch den Radfahrer- und Fußgängerverkehr dar.

Im südlichen Bereich gibt es mit der Hemker Straße und dem Grünräser Weg zwei Anbindungen, die die B 68 höhenfrei kreuzen, die Bahnstrecke jedoch nur höhengleich mit Bahnübergängen. An den Bahnübergängen entstehen durch die Schließzeiten entsprechende Wartezeiten für die Verkehrsteilnehmer.

Ganz im Norden gibt es eine weitere Anbindung über Striethmannstraße und Nordtangente, die sowohl die B 68 als auch die Bahnstrecke höhenfrei kreuzt, aber einen sehr weiten Umweg bedeutet.

⁴ Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Stadtmarketing

Für Radfahrer und Fußgänger gibt es mittig im Friesenweg einen Tunnel zur höhenfreien Kreuzung der Bahnstrecke. Hierüber ist eine im Grunde gute Anbindung der Innenstadt gegeben, wobei allerdings Längsneigungen und Querschnitt nicht den heutigen Ansprüchen an eine hochwertige Verbindung genügen.

Erstrebenswert wäre eine mittige Verbindung zwischen Bramscher Berg und Innenstadt sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für Radfahrer und Fußgänger. Optimal wäre es, eine Verbindung zwischen Luisenstraße (die die B 68 schon höhenfrei kreuzt) und Wilhelmstraße herzustellen. Insbesondere für den Grünegräser Weg wäre damit eine deutliche Entlastung vom Verkehr erreichbar⁵.

7.4 Eignung der Fläche

Ausgehend von ihrer Lage zur Innenstadt sind die Kernflächen des Untersuchungsgebietes (westlich der Bahn) insbesondere geeignet, der Nachfrage nach **Wohnangeboten in zentraler Lage** zu begegnen. Allerdings ist im Zuge einer Nutzung der Entwicklungsflächen für Wohnen der Umgang mit zuvor formulierten Missständen und Restriktionen zu klären (fehlende Anbindung an die Innenstadt, Lärmimmissionen). Welche Maßnahmen diesbezüglich zu ergreifen wären, wird im Zusammenhang mit dem Erneuerungskonzept dargestellt.

Grundsätzlich eignen sich die Flächen aufgrund ihrer zentralen Lage und der Nähe zum öffentlichen Nahverkehr (Bahn) auch für **Dienstleistungsnutzungen** – diesbezüglich wird allerdings keine Nachfrage erwartet. Voraussetzung für diese Nutzung wäre eine Querungsmöglichkeit der Bahnlinie auch für Pkw.

Hinsichtlich einer **gewerblichen Nutzung** wäre die Fläche ebenfalls geeignet – v.a. der nördliche Teilbereich des Untersuchungsgebietes. Vor dem Hintergrund der vergleichsweise großen Nachfrage nach Wohnbauflächen bzw. Wohnangeboten wird die gewerbliche Entwicklung für die Fläche nicht weiterverfolgt, zumal es alternative Standorte für Gewerbeentwicklung gibt bzw. die Innenstadtnähe eine weniger große Rolle spielt.

Schließlich eignen sich die Flächen auf Grund ihrer zentralen Lage und der Bahnhofsnähe auch für eine Ansiedlung von **Freizeitnutzungen**. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass vorrangig Wohnbauland entwickelt werden soll, um der großen Nachfrage nach zentralen Wohnstandorten zu begegnen, wird von einer Ansiedlung von Freizeitnutzungen aufgrund zu erwartender Nutzungskonflikte jedoch Abstand genommen.

In Bezug auf eine Verbesserung der **innerstädtischen Verkehrsverbindung** zwischen Innenstadt und westlichen Stadtteilen kann das Untersuchungsgebiet als „Scharnier“ zwischen diesen Bereichen beschrieben werden und kann vor diesem Hintergrund Aufgaben im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssituation übernehmen.

⁵ Ableitung des Bedarfs nach einer weiteren Bahnquerung vom Büro IPW / September 2014

8 Erneuerungskonzept

Das Erneuerungskonzept für das Untersuchungsgebiet setzt an folgenden Bedarfen der gesamtstädtischen Entwicklung an:

- Mangel an Wohnbauland in der Innenstadt bei parallel starker Nachfrage nach Wohnangeboten in der Innenstadt;
 - die Bedarfe / potenziellen Nachfragegruppen sind unterschiedlich – neben kleinen Haushalten jeden Alters ist ggf. auch studentische Nachfrage für den bahnhofsnahe Standort mobilisierbar und auch für Familien ist der Standort grundsätzlich geeignet
 - zwar liegt das Untersuchungsgebiet nicht unmittelbar in der Innenstadt, über eine Verbesserung der vorhandenen Anbindung (Unterführung in Verlängerung des Friesenweges) und eine neue vorgeschlagene Verbindung (Verlängerung der Fußgängerbrücke über die Bahn) ist jedoch eine schnelle Erreichbarkeit gegeben (fußläufig / mit dem Fahrrad);
 - alternative Flächen in der Innenstadt bzw. in der Nähe der Innenstadt stehen derzeit nur sehr begrenzt zur Verfügung
- Vorhandene Nachfrage nach Flächen für gemeinnützige Werkstätten;
- Bedarf an einer Verbesserung der innerstädtischen Verkehrsverbindung zwischen Innenstadt und westlichen Stadtteilen;
- vermehrter Bedarf nach Park+Ride-Angeboten im Bahnhofsumfeld

Ausgehend von diesen Bedarfen wird folgendes **Erneuerungskonzept** verfolgt:

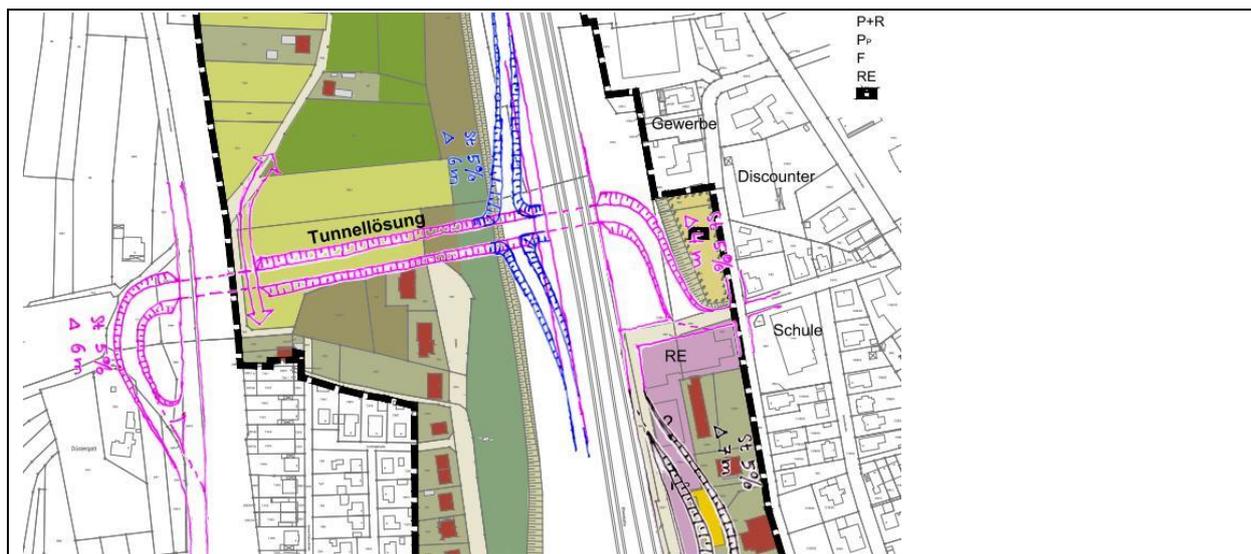
- Entwicklung von Flächen für Wohnangebote unterschiedlichen Typs auf den ehem. Bahnflächen westlich der Bahn
- Darstellung einer Ansiedlungsmöglichkeit für die gemeinnützigen Werkstätten
- Verbesserung der Anbindung des Gebietes an den Bahnhof und die Innenstadt (Querung der Bahn)
- Schaffung einer Verkehrsverbindung durch / über das Gebiet zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrssituation (zusätzliche Querung der Bahn)
- Mobilisierung von Flächen östlich der Bahnlinie für Nachverdichtung
- Parallel dazu soll eine Sicherung der Bestände durch Modernisierung erfolgen.
- Schließlich ist flankierend die gestalterische und funktionale Aufwertung des Bahnhofsumfeldes vorgesehen:
 - Erneuerung Bahnhofsvorplatz (Flächen unmittelbar am Bahnhofsgebäude)
 - Vergrößerung P+R-Angebot

8.1 Zusätzliche Querung der Bahn

Hinsichtlich der Querung der Bahnlinie – einerseits zur besseren Anbindung der Entwicklungsfläche an den Bahnhof und die Innenstadt sowie andererseits zur Schaffung einer Verkehrsverbindung über das Gebiet zur Verbesserung der gesamtstädtischen Verkehrssituation / Verbesserung der Verbindung zwischen Innenstadt und westlichen Wohngebieten – wurden im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung unterschiedliche Varianten diskutiert

- Eine **Tunnel- bzw. Troglösung** wurde geprüft; diese wird aufgrund des immensen Aufwands jedoch nicht weiter verfolgt

Abb. 16: Skizze – Bahnquerung als Tunnel / Trog



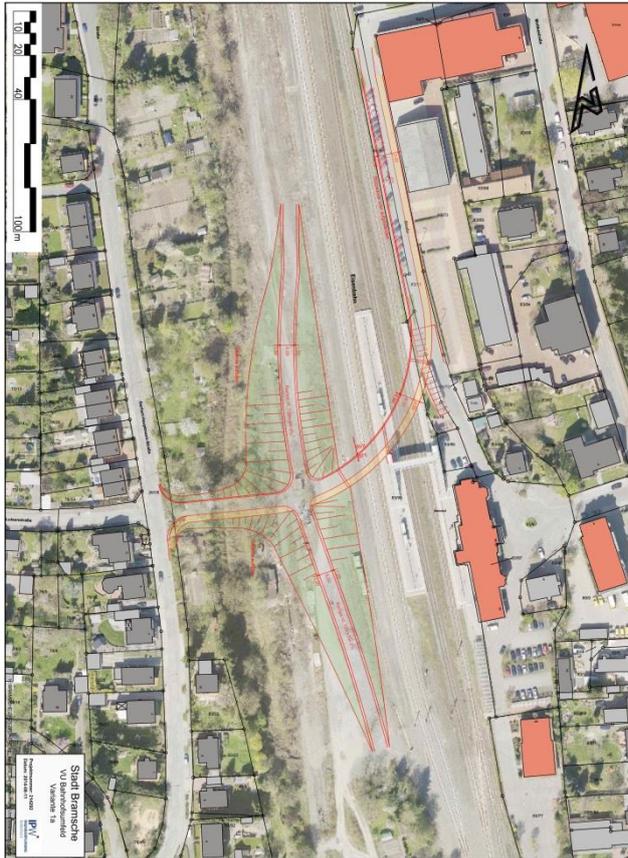
- Favorisiert wird der **Bau einer Brücke** in Verlängerung der Luisenstraße (Abrampung in das Untersuchungsgebiet ist möglich). Der Anschluss östlich der Bahnlinie erfolgt an die Bismarckstraße, es sind verschiedene Varianten möglich (abgebildet wird die Variante mit dem geringsten Eingriff in vorhandene Bausubstanz bzw. Eigentumsstruktur)

Erstrebenswert wäre eine mittige Verbindung zwischen Bramscher Berg und Innenstadt sowohl für den Kfz-Verkehr als auch für Radfahrer und Fußgänger. Optimal wäre es, eine Verbindung zwischen Luisenstraße (die die B 68 schon höhenfrei kreuzt) und Wilhelmstraße herzustellen. Aufgrund der technischen und städtebaulichen Zwänge wird eine direkte Verbindung allerdings nicht möglich sein, eine Anbindung an die Bahnhofstraße nördlich des Bahnhofs dürfte jedoch realisierbar sein. Für Fußgänger kann sogar eine Anbindung an die vorhandene Brücke im Bahnhofsbereich realisierbar sein. Insbesondere für den Grünegräser Weg wäre damit eine deutliche Entlastung vom Verkehr erreichbar.

Nachteilig werden jedoch die entstehenden relativ starken Längsneigungen sein, die bei Berücksichtigung einer zukünftigen Elektrifizierung der Bahnstrecke und der daraus resultierenden großen lichten Höhe des Brückenbauwerks entstehen werden⁶.

⁶ Ausführungen des Büros IPW zur möglichen Realisierung einer zusätzlichen Bahnquerung

Abb. 17: Entwurfsvariante Querung der Bahn (Brückenbauwerk) – Entwurf: IPW



Variante 1a (Stand 2104-08-11)					
Bauteil	Länge [m]	Breite [m]	Fläche [m ²]	EP [€]	Kosten [€]
Westlich der Bahn					
Rampe zur Brücke	80	10	800	300	240.000 €
Nordrampe	120	10	1200	300	360.000 €
Südrampe	110	10	1100	300	330.000 €
Brücke (bis Anschluß an Bestand)	200	10	2000	3500	7.000.000 €
Östlich der Bahn					
Anpassung vorh. Verkehrsfläche				psch	270.000 €
Summe Variante 1a					8.200.000 €

In einer ersten überschlägigen Kostenannahme hat das Büro IPW die Kosten für die dargestellte Variante auf 8,2 Mio. Euro beziffert (inkl. Baunebenkosten, ohne Grunderwerb).

Zwar wäre eine Kostenreduktion durch Verzicht auf eine bzw. beide Rampen in das eigentliche Entwicklungsgebiet möglich, die Kosten lägen dennoch bei rd. 7,5 Mio €.

Da sich keine Perspektive auf Umsetzung im Rahmen der Städtebauförderung ergibt und derzeit auch keine Aussicht auf Förderung im Rahmen anderer Programme besteht, wird die Herstellung dieser zusätzlichen Bahnquerung für den motorisierten Verkehr nachrichtlich in das Erneuerungskonzept übernommen, jedoch nicht als Bestandteil der Maßnahme verstanden.

8.2 Nutzungs- und Erschließungskonzept

Abbildung 18a bildet das Ziel der Entwicklung von Wohnbauflächen (inkl. ergänzender Nutzungen wie z.B. Dienstleistungen, die grundsätzlich im Wohngebiet verträglich sind) im Kernbereich des Untersuchungsgebietes ab – unter Freihaltung der als schützenswert eingestuften Biotopstrukturen.

Gemäß der im äußersten Norden vorliegenden Lärm-Beurteilungspegel (vgl. auch 8.3 – Lärm) ergibt sich dort eine Fläche, für die die Bedingungen für Wohnen nur durch einen Schutzabstand oder die Herstellung eines aktiven Lärmschutzes an der Nordseite erreicht werden könnten⁷ – für diese Teilfläche sieht das Erneuerungskonzept eine Nutzung als Mischgebiet vor.

Die äußere Erschließung erfolgt über das vorhandene Straßennetz, für die innere Erschließung ist überwiegend die Neuanlage von Straßen erforderlich.

Die Anbindung nach Osten auf die andere Seite der Bahn wird für Fußgänger und Radfahrer durch den vorhandenen Fußgängertunnel in Verlängerung des Friesenwegs gesehen (Qualifizierung ist erforderlich) sowie durch eine Verlängerung der vorhandenen Fußgängerbrücke am Bahnhof nach Westen.

Abbildung 18b zeigt im Schnitt beispielhaft Möglichkeiten der Bebauung.

Die mögliche zusätzliche Querung der Bahn für den motorisierten Verkehr ist nachrichtlich dargestellt.

Im Gebietsteil östlich der Bahn ergibt sich eine Entwicklungsfläche (GE), für die unterschiedliche Entwicklungen denkbar sind (nichtstörendes Gewerbe, Gemeinbedarf,...). Zum Zeitpunkt der Fertigstellung der Vorbereitenden Untersuchungen wird die Ansiedlung der gemeinnützigen Werkstätten verfolgt.

Zudem befindet sich in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof ein Flächenpotenzial für eine Neuorganisation des P+R-Angebotes sowie für eine Nachverdichtung (z.B. für innenstadtnahes Wohnen)

Im Gebietsteil östlich der Bahn soll weiterhin das Bahnhofsumfeld aufgewertet werden durch funktionale Verbesserungen (Erhöhung P+R-Angebot) und gestalterische Maßnahmen (Erneuerung Vorplatz, Qualifizierung vorhandenes P+R-Angebot).

Auch die Modernisierung des Bahnhofs soll in diesem Zusammenhang erfolgen (privater Eigentümer).

Parallel soll im gesamten Gebiet zur Sicherung des Wohnens die Modernisierung der Bestände vorangetrieben werden.

⁷ Berechnungen der IPW INGENIEURPLANUNG GmbH mit aktivem Lärmschutz an der Bahn und Entlang der B218/68: „Überschreitungen liegen lediglich im äußersten Norden vor. Es wurden im Norden Beurteilungspegel von 55 – 62 dB(A) berechnet. Ggf. ist hier mit der Bebauung ein Schutzabstand vorzusehen. Ggf. ist hier der aktive Lärmschutz noch an der Nordseite auszulegen.“

Abb. 18a: Erneuerungskonzept

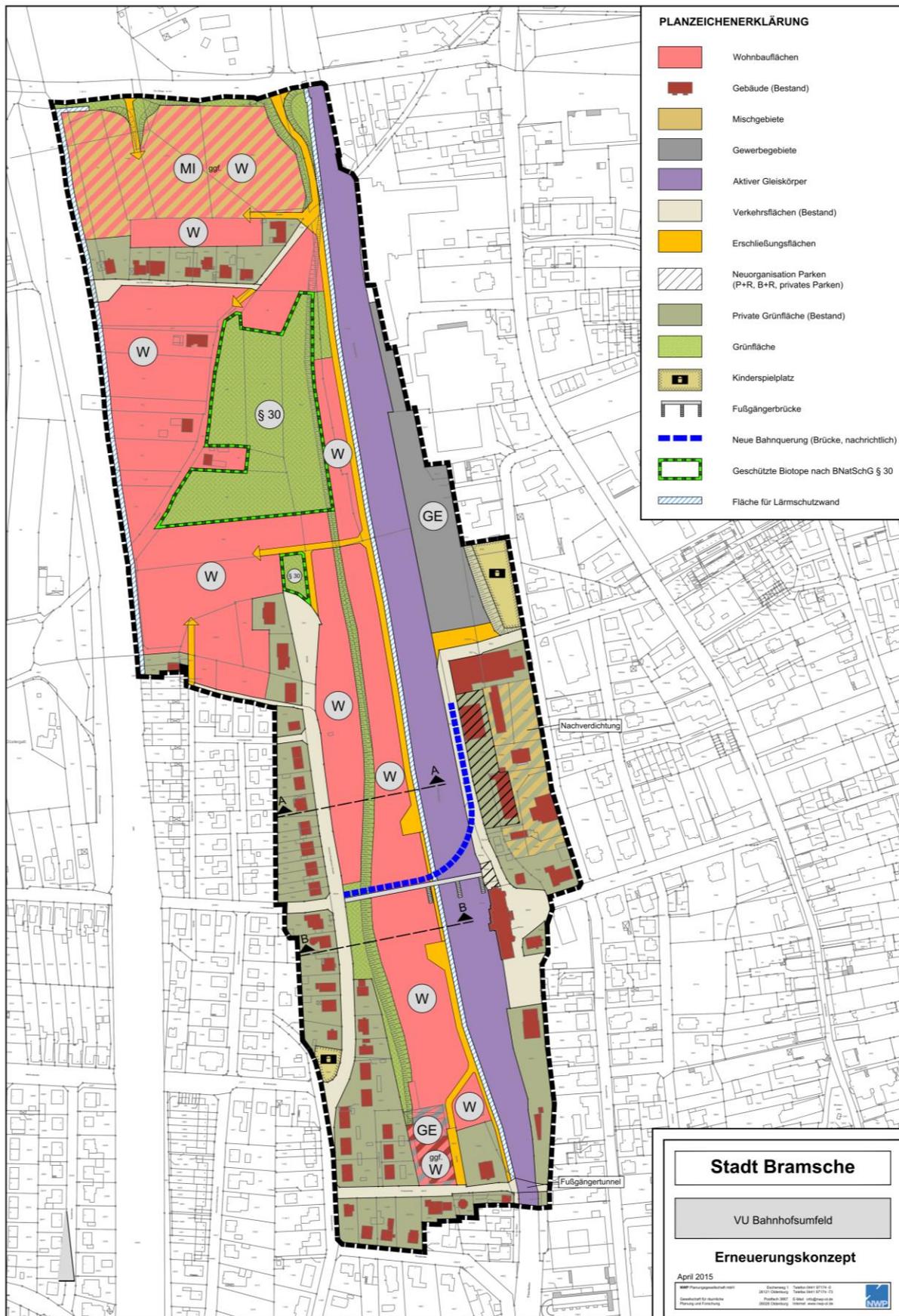
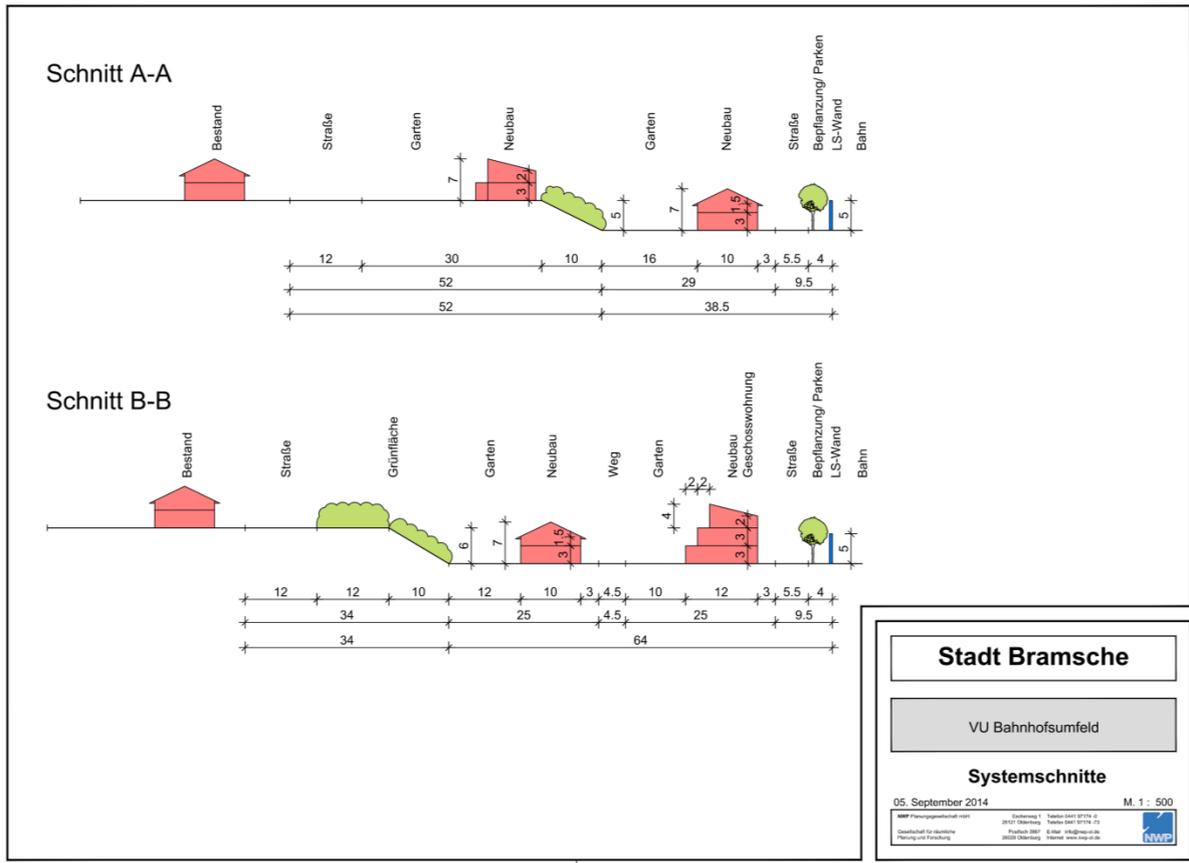


Abb. 18b: Schnitte zum Erneuerungskonzept



8.3 Umgang mit den Restriktionen

Lärm

Die schalltechnische Beurteilung durch das Büro IPW ergibt, dass innerhalb des Untersuchungsgebietes die Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete mit 60 bis 66 dB(A) tags wie nachts teilweise deutlich überschritten werden.

Nach Aussagen des Ingenieurbüros würde eine Ergänzung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5m an der Bundesstraße (Fortführung des südlich angrenzenden Lärmschutzes) sowie die Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 5m an der Bahn dazu führen, dass die Richtwerte für tags im überwiegenden Teil des Gebietes eingehalten würden (Überschreitungen lägen lediglich im äußersten Norden des Gebietes vor). (Als Berechnungshöhen wurden die Erdgeschosszone sowie das 1.Obergeschoss angenommen).

Hinsichtlich der nächtlichen Lärmbelastung ist ein zusätzlicher passiver Lärmschutz erforderlich.

Naturschutzrechtliche Belange

Das Nutzungs- und Erschließungskonzept sieht den Erhalt des zusammenhängenden Bereiches der Biotoptypen vor, die nach § 30 BNatSchG / § 24 NAGBNatSchG geschützt sind. Der an der Wendeanlage der Gerhart-Hauptmann-Str. gelegene, ebenfalls geschützte „Weiden-Sumpfwald“ (900 qm) wird im Erneuerungskonzept überplant. Diesbezüglich ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Osnabrück über notwendige Ausgleichsmaßnahmen erforderlich.

9 Maßnahmen

Zur Umsetzung des Erneuerungskonzeptes sind folgende Maßnahmen erforderlich:

➤ **Grunderwerb / Umlegung**

- Erwerb entbehrlicher Flächen von der Bahn
- Erwerb weiterer landwirtschaftlich genutzter sowie z.T. Gartenland-Flächen
- Erwerb einzelner bebauter Grundstücke (insbesondere zur Sicherstellung der Erschließung)
- Neuordnung der Flächen westlich der Bahn im Rahmen einer Umlegung
- Erwerb tlw. bebauter Flächen östlich der Bahnlinie als Grundlage für Ergänzung des P+R-Angebotes

➤ **Lärmschutz**

- Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der B68/B218 (nordwestliches Untersuchungsgebiet)
- Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Bahnlinie

zum Erreichen der Immissionsrichtwerte für Allgemeine Wohngebiete.

➤ **Änderung und Herstellung von Erschließungsanlagen zur Erschließung des Entwicklungsgebietes westlich der Bahnlinie sowie zur Verbesserung der Anbindung an die Innenstadt**

- Anpassung vorhandener Erschließungsanlagen an künftige Erfordernisse (funktional, gestalterisch) - inkl. funktionale und gestalterische Verbesserung der Fußgängerunterführung Friesenweg⁸
- Ergänzung des vorhandenen Erschließungssystems um neue Erschließungsanlagen
- Schaffung einer neuen Fußwegeverbindung zwischen Entwicklungsgebiet und Innenstadt durch Verlängerung der Fußgängerbrücke der Bahn (Im Zuge der Ausführungsplanung zur Verlängerung der Fußgängerbrücke ist die Option der Querung der Bahnlinie für den motorisierten Verkehr entsprechend zu berücksichtigen - Trassenverlauf, Anpassung der beiden Querungen aneinander,...)
- (zusätzliche Querung der Bahn: Eine Anbindung des Gebietes an die Innenstadt für Pkw sowie vor allem eine Verbesserung der Anbindung auch der westlich angrenzenden Stadtteile an die Innenstadt ist Teil des Erneuerungskonzeptes und soll perspektivisch weiterverfolgt werden. Diese Maßnahme ist jedoch nicht Bestandteil des vorliegenden Antrages; vgl. Kap. 8.1)

➤ **Änderung und Herstellung von Erschließungsanlagen östlich der Bahn**

- Qualifizierung des vorhandenen P+R-Angebotes

⁸ (nach Auskunft der Verwaltung befindet sich der Tunnel im Eigentum der Stadt Bramsche)

- Herstellung neuer P+R-Flächen / B+R-Angebote (angestrebt wird die Nutzung der heutigen Stellplätze der Kirchengemeinde für öffentliche Zwecke und die Herstellung von privaten Stellplätzen für die Kirchengemeinde als Ersatzmaßnahme nördlich angrenzend nach Abriss des Hallengebäudes)
 - Gestalterische Erneuerung des Bahnhofsvorplatzes (Flächen am Bahnhofsgelände) in Abstimmung mit künftiger Nutzung des Bahnhofes
- **Freilegung von Grundstücken**
- Gebäudeabriss als Grundlage für die Umsetzung des Erschließungskonzeptes (insbesondere Lokschuppen, ggf. Betriebsverlagerung erforderlich)
 - Ggf. weitere Gebäudeabrisse im Nordteil zur Umsetzung des Erneuerungskonzeptes
 - Gebäudeabriss im Bahnhofsumfeld zur funktionalen Neuordnung im Bahnhofsumfeld (P+R-Plätze) bzw. Mobilisierung von Flächen für Nachverdichtung
- **Modernisierung**
- Modernisierung vorhandener Gebäudebestände; insbesondere auch Modernisierung des ehemaligen Bahnhofsgeländes

Die **Zielsetzung der Zugänglichkeit i.S. von Artikel 9 der UN-Behindertenkonvention**, insbesondere die Belange von sehbehinderten Menschen, wird bei der Konkretisierung der Planung bzw. Umsetzung von Maßnahmen insbesondere im öffentlichen Raum Berücksichtigung finden (Wegeführung / Schwellenfreiheit / Erkennbarkeit,...).

Die Entwicklungsziele und Maßnahmen entsprechen zudem folgenden operativen Zielen / Maßnahmen, die im Rahmen der **Regionalen Handlungsstrategie Weser-Ems 2014 – 2020** formuliert werden:

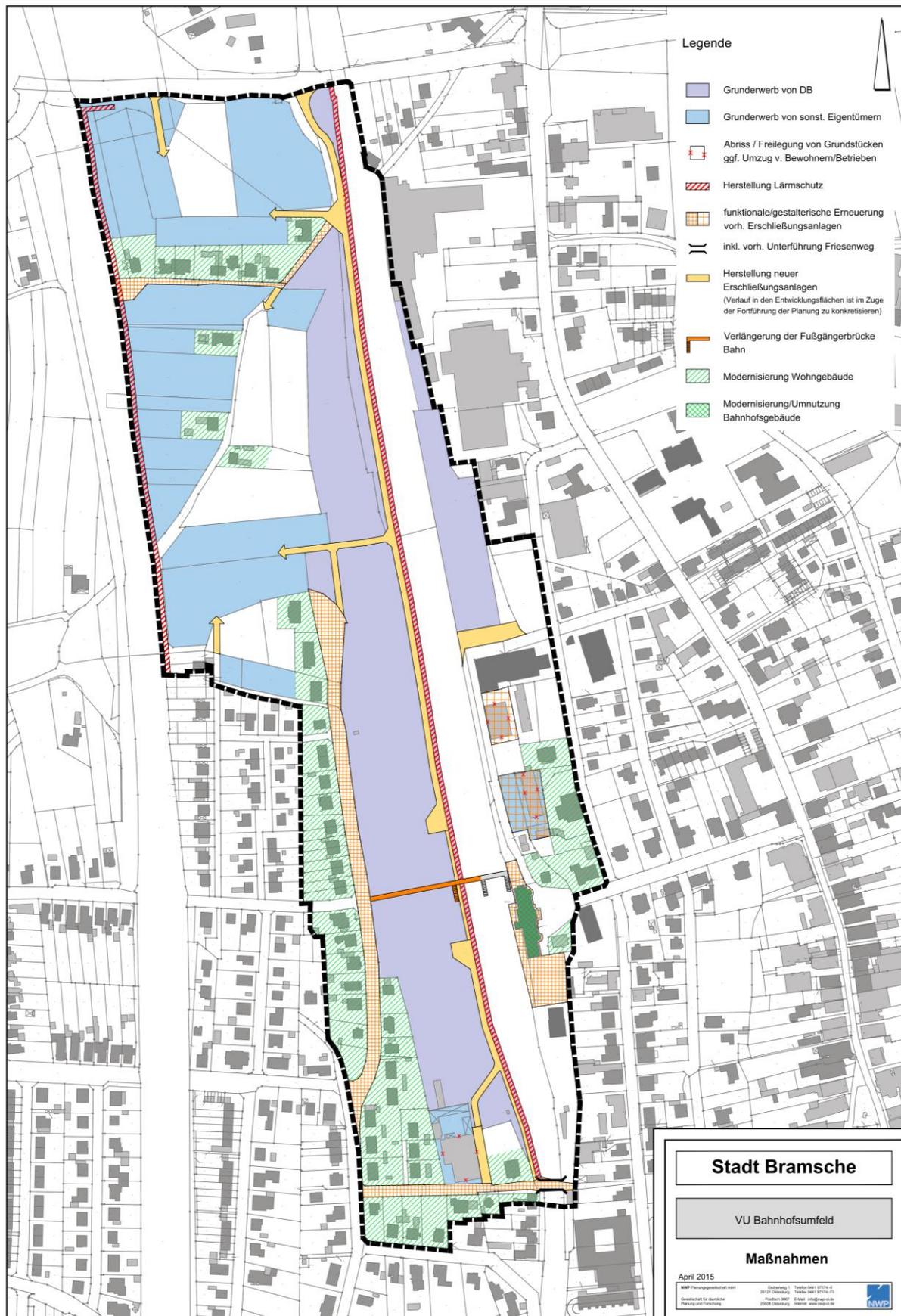
Handlungsfeld Umwelt & Natur

- Vorhaben zur Reduzierung des Flächenverbrauchs, insbesondere Leerstandsmanagement, Nutzung von Baulücken
- Reduzierung der CO₂-Emissionen und Nutzung erneuerbarer Energien jeweils im Wohngebäudebestand
- Projekte zur Erprobung und Verstetigung von Sanierungsberatung von Wohnungseigentümern

Handlungsfeld Soziale Innovation & Daseinsvorsorge

- Schutz und Stärkung der Zentralen Orte
- Einbindung von Verbrauchern in Energieeinspar- und -effizienzstrategien

Abb. 19: Maßnahmen



10 Kosten und Finanzierung

Hinweis: die jeweils förderrechtliche / verfahrensbezogene Einschätzung und Beurteilung in den folgenden Kapiteln erfolgte im Rahmen der Bearbeitung durch die BauBeCon Sanierungsträger GmbH

Hinweis – Ansatz förderfähige Kosten für die Errichtung von Lärmschutzwänden

Die Kosten für die Lärmschutzwände wurden in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht zunächst zu 100% als förderfähig angesetzt. Diesbezüglich bittet die antragstellende Stadt Bramsche um Prüfung der Förderfähigkeit.

Eine Wertung der Lärmschutzwand als Erschließungsanlage mit einer Deckelung der förderfähigen Kosten bei 180 €/qm in Anspruch genommener Bodenfläche führt im konkreten Fall zu einer Förderung von unter 10% der Gesamtkosten

(in Anspruch zu nehmende Bodenfläche = Gesamtlänge der Lärmschutzwände x 1 m Breite = 1.570 m Länge x 180 €/qm = 282.600 €; demgegenüber stehen Kosten von ca. 2.900.000 Euro.

Darüber hinaus ist nach Auffassung der Stadt Bramsche eine Lärmschutzwand nicht als Erschließungsmaßnahme zu werten (keine beitragsfähige Maßnahme).

Kosten- und Finanzierungsübersicht

	Einheit F (m ²), V (m ³), Stck	EP brutto (€)	Gesamtkosten (€)	förderfähige Kosten (StBauF)	nicht förderf. Kosten StBauF	Eigentümer
Maßnahmenübersicht (Stand 17.04.2015)						
A AUSGABEN						
1.	Weitere Vorbereitung		200.000	200.000		
	- städtebaulicher Wettbewerb, Rahmenplan, Bebauungspläne, FNP-Änderung, Umweltbericht, Verkehrskonzept, sonstige Gutachten		200.000	200.000		
	psch.					
2	Öffentlichkeitsarbeit		10.000	10.000		
	psch.					
3	Grunderwerb zur Neuordnung und Entwicklung von minder- oder fehlgenutzten bzw. brachliegenden Flächen sowie im Rahmen der Umgestaltung von Straßen und Plätzen		2.868.000	2.868.000		
	- Grunderwerb DB Immobilien (20 €/qm zzgl. 7% NK)		67.000	21,4	1.433.800	1.433.800
	- Fläche östl. der Bahnlinie					
	- Brachfläche westl. der Bahnlinie					
	- Böschung					
	- Kleingärten/Gartenland					
	- § 30-Biotop					
	- sonst. Grunderwerb von (privaten) Eigentümern		53.000	21,4	1.134.200	1.134.200
	- Erwerb von Gebäuden		psch.		300.000	300.000
4	Ordnungsmaßnahmen		10.623.600	9.760.520	843.880	
	- Umliegung (u.a. Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umliegung der Grenzlegung und Neuvermessung von Grundstücken)		psch.		250.000	250.000
4.1	Abriss von Gebäuden / Umzug von Bewohnern / Verlagerung von Betrieben		750.000	750.000		
	Gebäudeabriss, westlich der Bahnlinie		psch.		350.000	350.000
	Gebäudeabriss, nördlich der Bahnhofs		psch.		300.000	300.000
	Umzug von Bewohnern und Betrieben		psch.		100.000	100.000
4.3	Herstellung Lärmschutz (Kostenansatz vom Büro IPW, Durchschnittspreis; erstellt werden soll Lärmschutz mit Begrünung), Höhe 5m		2.900.000	2.900.000		
4.3.1	- Herstellung Lärmschutzwand zur B218/ B68 (570 m Länge)		317 €/qm		900.000	900.000
4.3.1	- Herstellung Lärmschutzwand Bahnlinie (1000 m Länge)		400 €/qm		2.000.000	2.000.000
4.4	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen		6.723.600	5.860.520	843.880	
4.4.1	funktionale, gestalterische Erneuerung vorhandener Anlagen (inkl. Nebenanlagen, Randbegrünung u. Möblierung)		1.954.600	1.891.520	43.880	
	- Fußgänger-Unterführung am Friesenweg - Funktionale Erneuerung der Unterführung		bisher kein Ansatz / Maßnahme zu konkretisieren			
	- Fußgänger Unterführung am Friesenweg - gestalterische Erneuerung (Beleuchtung, ...)		34	180	50.000	6.120
	- Fußweg zur Unterführung am Friesenweg - gestalterische Erneuerung des Fußweges		200	100	20.000	20.000
	- Friesenweg / Ausbau		1.110	180	199.800	199.800
	- Gerhart-Hauptmann-Str.		6.400	180	1.152.000	1.152.000
	- Am Oeversberg		960	180	172.800	153.600
	- Teilstück Düstergatt		400	180	72.000	72.000
	- P+R am Bahnhof - Ergänzung / Qualifizierung (z.B. Beleuchtung)		1.500	80	120.000	120.000
	- Bahnhofsumfeld (unmittelbar am Bahnhofsgebäude) - gestalterische Erneuerung (z.B. Möblierung, Barrierefreiheit), Bike + Ride		1.400	120	168.000	168.000
4.4.2	Herstellung neuer Erschließungsanlagen (inkl. Nebenanlagen, Randbegrünung u. Möblierung)		4.069.000	3.969.000	100.000	
	- als pauschaler Flächenansatz der Entwicklungsfläche Nord (20% der Fläche)		11.100	180	1.998.000	1.998.000
	- Haupterschließung entlang der Bahn		7.100	180	1.278.000	1.278.000
	- östlich der Bahn		850	180	153.000	153.000
	- pauschaler Ansatz für Mehrkosten aufgrund der Höhendifferenzen (ggf. Gründung o.ä.)				100.000	100.000
	- Herstellung P+R-Platz nördlich des Bahnhofs		2.000	180	360.000	360.000
	- Herstellung Parkplatzanlage Kirchengemeinde (Ersatz)		1.000	180	180.000	180.000
4.4.3	Verlängerung der Fußgängerbrücke Bahn					
	psch. gem. Kostenschätzung der Stadt				700.000	0
5.	Baumaßnahmen		1.500.000	700.000	800.000	1.000.000
	- Modernisierung von Gebäuden (Ansatz: anteilige Förderung i.H.v. 40%)		pauschaler Ansatz		1.000.000	400.000
	- Modernisierung Bahnhofsgebäude				500.000	300.000
6	Vergütung von Sanierungstreuhandleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte		640.231	640.231		
	- Sanierungstreuhand				640.231	640.231
Summe			15.841.831	14.178.751	843.880	1.000.000

B EINNAHMEN						
	zu erwartende Einnahmen (die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen sowie sonstige Erlöse -z.B. Grundstücksveräußerungen - können z.Zt. Nicht genau ermittelt werden/ es handelt sich um Schätzwerte)				5.171.500	
B.1	Ausgleichsbeträge				100.000	
B.2	Verkauf erschlossenes Wohnbauland					
	- Entwicklungsfläche Nord (55.500 qm abzgl. 20% für Erschließung u.a.)		44.400	60	2.664.000	
	- Entwicklungsflächen Mitte / Süd		37.000	60	2.220.000	
B. 3	Verkauf Gewerbefläche (östlich der Bahn)		7.500	25	187.500	
C	DURCH EINNAHMEN NICHT GEDECKTE KOSTEN				9.007.251	
	davon 2/3 - Bund / Land				6.004.834	
	davon 1/3 Stadt Bramsche (zzgl. nicht förderfähige Kosten)				3.002.417	843.880
	kommunaler Anteil pro Jahr (bei 10 Jahren Laufzeit)				300.242	

nachrichtlich:

4.4.4	Herstellung Querung Bahn für MIV				8.200.000	0
	- Brückenbau zwischen Luisenstr. und Bismarckstr. mit Abzweig in Entwicklungsgebiet		psch.		8.200.000	8.200.000

11 Weiteres Vorgehen

Aufgrund der durchgeführten Vorbereitenden Untersuchungen im Bahnhofsumfeld der Stadt Bramsche wird das Programm „Stadtumbau West“ als das geeignete Städtebauförderungsprogramm für das Gebiet „Bahnhofsumfeld“ angesehen.

Im Programm „Stadtumbau West“ der Städtebauförderung des Landes Niedersachsen „[...] werden städtebauliche Maßnahmen der Anpassung zur Herstellung nachhaltiger städtebaulicher Strukturen in solchen Gebieten gefördert, die von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffen sind. Derartige Funktionsverluste liegen insbesondere vor, wenn ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Nutzungen als Folge des sich abzeichnenden demografischen oder wirtschaftlichen Wandels besteht oder zu erwarten ist oder wenn die allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung nicht erfüllt werden. Hierzu gehören auch die städtebauliche Neuordnung [...]“⁹

Zwar liegt im Untersuchungsgebiet Bramsche/Bahnhofsumfeld kein Überangebot an baulichen Nutzungen vor, die brachliegenden Bahnflächen stellen jedoch einen gravierenden städtebaulichen Missstand dar, da eine Entwicklung ohne Fördermittel aufgrund der erheblichen erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich ist.

Vor diesem Hintergrund zielt der Antrag auf eine Aufnahme in das Programm „Stadtumbau West“.

Ziel ist es, die heute brachliegende Flächen im Rahmen des Stadtumbaus für innenstadtbezogene Nutzungen zu aktivieren und damit zum einen Flächenrecycling zu betreiben und die Inanspruchnahme neuer Flächen zu reduzieren sowie zum anderen ausgehend von der zentralen Lage insbesondere auch motorisierte Verkehre zu reduzieren.

11.1 Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes / Verfahrensvorschlag

Aufgrund der durchgeführten Vorbereitenden Untersuchungen der Stadt Bramsche für das Untersuchungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ liegen die Voraussetzungen für die Vorbereitung und Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme gemäß § 136 Abs. 1 BauGB vor. Die festgestellten städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ rechtfertigen die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes.

Das Baugesetzbuch kennt zwei Verfahrensarten für die Durchführung städtebaulicher Sanierungsmaßnahmen. Die Stadt Bramsche hat in der Sanierungssatzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes und damit zur Umsetzung des komplexen Erneuerungskonzeptes zu bestimmen, welche Verfahrensart zur Anwendung kommen soll (vgl. § 142 Abs. 4 BauGB). Zu unterscheiden ist zwischen

- dem umfassenden Sanierungsverfahren und
- dem vereinfachten Verfahren.

Bei umfassenden Sanierungsverfahren finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 152 - 156a BauGB) Anwendung, die Zahlungsverpflichtung von Erschließungsbeiträgen entfällt dabei. Neben der Überprüfung der Bemessung von Kaufpreisen und Entschädigungsleistungen findet die Ausgleichsbetragsregelung nach § 154 BauGB Anwen-

⁹ Vgl. Nds. MBl. Nr. 21/2014.

dung. Danach hat der Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Kommune einen Ausgleichsbetrag zu entrichten, welcher der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstückes entspricht. Die Grundlagen zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages erarbeitet der unabhängige Gutachterausschuss. Wichtige Kriterien für das umfassende Verfahren sind notwendige rechtliche Verfahrenssicherungen zur Umsetzung des komplexen städtebaulichen Erneuerungskonzeptes.

Im Rahmen des vereinfachten Sanierungsverfahrens kann diese Regelung ausgeschlossen werden. Allerdings sind in diesem Fall für die Erstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB Erschließungsbeiträge zu erheben.

Die Wahl des Verfahrens bestimmt sich aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten. Somit steht die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Verfahren der Sanierung grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Stadt Bramsche. Die Stadt hat die Anwendung des besonderen Sanierungsrechtes auszuschließen, wenn es für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.

Die Stadt Bramsche hat sich entschieden, unter Berücksichtigung der gesetzlichen Tatbestände und der Erforderlichkeitsprüfung das umfassende Verfahren anzuwenden. Die Entscheidung basierte insbesondere auf folgenden Aspekten:

1. Die angestrebten allgemeinen Ziele der Sanierung zur Erschaffung von neuen städtebaulichen Strukturen im Vergleich zu der vorhandenen Situation.
2. Aufgrund der zu erwartenden Entwicklung der Bodenpreise, d. h. es wird von einer Steigerung ausgegangen, da die Umsetzung des Konzeptes durch investive Maßnahmen im öffentlichen Raum auf eine nachhaltige städtebauliche Erneuerung und Verbesserung ausgerichtet ist.
3. Die Möglichkeiten der Stadt Bramsche Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert zu erwerben und gleichzeitig zu vermeiden, dass private Investitionen durch unkontrollierte Bodenwerterhöhungen erschwert werden.
Hierbei steht im Vordergrund, erstmalige bebaubare Grundstücke durch Bodenordnung, Beseitigung von Altlasten etc. zu schaffen und gleichzeitig höherwertige und/oder intensive Grundstücksnutzungen durch eine Änderungen der Art und/oder das Maß der baulichen Nutzung zuzulassen.

Im weiteren Verlauf des Verfahrens ist zu prüfen, ob aufgrund der schwierigen Eigentümer- und Grundstücksstruktur ein gesetzliches Umlegungsverfahren eingeleitet wird.

Die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften können somit nicht ausgeschlossen werden, weil sie zur Durchführung der Sanierung erforderlich sind und ohne sie diese Voraussetzung zumindest erheblich erschweren würden.

Es wird empfohlen, ein Sanierungsgebiet gemäß § 142 Abs. 1 BauGB förmlich festzulegen und das umfassende Rechtsinstrumentarium zur Steuerung durch Satzung der Sanierungsmaßnahme anzuwenden.

Das Sanierungsgebiet wurde so begrenzt, dass sich die städtebauliche Sanierung als Ge-

samtmaßnahme zweckmäßig und zügig durchführen lässt. Vgl. hierzu den beigefügten Abgrenzungsvorschlag.

Abb.: 20: Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadtumbaugebietes / Sanierungsgebietes



11.2 Frist für die Sanierungsdurchführung

Analog § 142 Abs. 3 und 4 BauGB ist neben dem Beschluss über die Sanierungssatzung zeitgleich ein Beschluss über die Frist zu fassen, in der die Sanierung durchgeführt werden soll. In der Regel soll die Frist 15 Jahre nicht überschreiten.

Es wird davon ausgegangen, dass die städtebauliche Sanierungsmaßnahme innerhalb des abgegrenzten Untersuchungs-/Sanierungsgebietes mit einer Frist von 10 Jahren durchgeführt werden kann.

12 Erforderlichkeit und Dringlichkeit der Sanierung

Die Notwendigkeit der Sanierung des Bahnhofsumfeldes in der Stadt Bramsche ist in den vorangehenden Kapiteln dargelegt worden. Die Umsetzung des Erneuerungskonzeptes erfordert qualifizierte Rechts- und Verfahrensinstrumente.

In der Abwägung der gebotenen Instrumente reichen Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechtes dafür nicht aus. Deshalb ist für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung die Anwendung des besonderen Städtebaurechtes (vgl. § 136 ff. BauGB) sowohl das geeignete als auch notwendige Mittel.

Die Durchführung der einzelnen Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen liegt im öffentlichen Interesse der Stadt (§ 136 Abs. 1 i. V. m. § 177 BauGB), da die Durchführung für die Stadt Bramsche von besonderer Bedeutung ist. Der Nachweis des qualifizierten öffentlichen Interesses ist zudem darin zu sehen, dass die Erneuerung des Bahnhofsumfeldes Bramsche dem Gemeinwohl der Stadt Bramsche insgesamt dient, da eine Neuordnung und entsprechende Nutzung der Flächen zu einer Erhöhung der Attraktivität des Gebietes und der gesamten Stadt Bramsche führt.

Ausgehend von der derzeitigen Eigentümerstruktur - Haupteigentümer Bahn - einerseits sowie dem bestehenden Handlungsbedarf und der entstehenden Kosten andererseits ergibt sich keine Perspektive, diese Probleme ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln in absehbarer Zeit zu beheben. Die Städtebauförderung ist daher als zentrales Finanzierungsinstrument zur Behebung der aufgelisteten Missstände bzw. Minderung der Restriktionen für die Entwicklung der Flächen notwendig.

Die Stadt Bramsche wird im Rahmen ihrer Haushaltsplanung die erforderlichen Haushaltsmittel entsprechend den zu erwartenden Bewilligungsbescheiden bereitstellen.

13 Beteiligung der Betroffenen – Mitwirkungsbereitschaft

13.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Träger Öffentlicher Belange wurden im Juli / August 2014 beteiligt. Bis zum 03.09.2014 lagen folgende Stellungnahmen vor:

Träger Öffentlicher Belange	Bedenken/Anmerkungen	Erfordernis
Stadtwerke Bramsche GmbH	keine Bedenken Hinweis auf vorhandene Versorgungsleitungen (Gas, Wasser, Strom)	Versorgungsleitungen dürfen nicht überbaut werden / Umliegung bzw. Sicherung möglich
LGLN Regionaldir. Hameln-Hannover Kampfmittelbeseitigungsdienst	Keine Empfehlung der Gefahrenforschung ausgesprochen. Es kann nicht unterstellt werden, dass keine Kampfmittelbelastung vorliegt.	
Deutsche Bahn AG DB Immobilien	Keine Bedenken	Sicherheit und Betrieb des Eisenbahnverkehrs darf nicht gefährdet / gestört werden. Schutzmaßnahmen gegen Emissionen sind Aufgabe der Kommune. Neuanpflanzungen müssen Sicherheitsbelangen des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Es wird um weitere Beteiligung im Verfahren gebeten.
Erdgas Münster GmbH	Es werden im Untersuchungsgebiet keine Anlagen betrieben / geplant.	
Wasserverband Bersenbrück	Hinweis auf vorhandene Trinkwasserleitungen zur Kenntnis.	Es wird um weitere Beteiligung im Verfahren gebeten.
Abwasserbeseitigungsbetrieb der Stadt Bramsche	Hinweis auf vorhandene Hauptentwässerungsleitungen. <i>(kein Plan bei den Unterlagen)</i>	
NLStbV Geschäftsbereich Osnabrück	Keine Einwendungen Keine Um-/Ausbaumaßnahmen für B68 vorgesehen.	Es wird um weitere Beteiligung im Verfahren gebeten.
Westnetz GmbH	Hinweis auf vorhandenes 10-kV-Erdkabel.	Eine Überbauung ist nicht zulässig. Erdarbeiten im Näherungsbereich sowie insbesondere im 50 cm-Schutzstreifen sind abzustimmen. Sicherheitsbestimmungen für Arbeiten in Leitungsnähe sind zu berücksichtigen. Bei einer Grundstücksveräußerung wird um eine grundbuchliche Sicherung gebeten.

Träger Öffentlicher Belange	Bedenken/Anmerkungen	Erfordernis
Bundesagentur für Arbeit Agentur für Arbeit Osnabrück	Keine Bedenken	
Fernleitungs- Betriebsgesellschaft mbH	Es werden im Untersuchungs- gebiet keine Anlagen betrieben	
Telekom Deutschland GmbH	Hinweis auf vorhandene Tele- kommunikationslinien.	Beschädigungen der Linien sind zu vermeiden. Linien sind jederzeit freizugäng- lich zu halten. Über die Lage haben sich die Bauausführen- den zu informieren. Kabelschutzanweisungen sind zu beachten.
IHK Osnabrück	Keine Bedenken Keine Entwicklungsplanungen ansässiger Unternehmen be- kannt. Anregung auch Flächen für Handel und be- oder verarbei- tendes Gewerbe zu entwickeln	
Jehovas Zeugen Versammlung Bramsche	Keine Bedenken Es wird darum gebeten keine lärmintensiven Unternehmungen in der Nähe anzusiedeln	
HWK Osnabrück-Emsland- Grafschaft Bentheim	Keine Bedenken	
Stadtwerke Osnabrück	Hinweis auf im Untersuchungs- gebiet verlaufende Wasser- transportleitung (DN 600) und zugehöriges Steuerkabel (inkl. Planausschnitt)	Nutzungsbeschränkungen sind zu beachten, u.a. Schutzstreifen (5m je Seite), keine Errichtung von Bauwerken. DVGW Regelwerke sowie Merkblatt „Wassertransportlei- tungen“ der Stadtwerke sind zu beachten. Übernahme der Leitung in Pla- nungsunterlagen gewünscht. Es wird um weitere Beteiligung im Verfahren gebeten.
Bistum Osnabrück – Bischöfliches Generalvikariat	Keine Anregungen / Bedenken	
Landwirtschaftskammer Nieder- sachsen – Bezirksstelle Osnab- rück	Vorhandene landwirtschaftliche Flächen sind nicht mehr für eine intensive landwirtschaftliche Nutzung prädestiniert. Landwirtschaftliche Belange werden nicht nachteilig berührt.	
Hauptverband des Osnabrücker Landvolks	Keine Bedenken.	

Träger Öffentlicher Belange	Bedenken/Anmerkungen	Erfordernis
<p>Landkreis Osnabrück - Fachdienst 6 Planen und Bauen Planung</p>	<p><u>Bauleitplanung:</u> Hinweis auf bauleitplanerische Ausweisungen</p> <p><u>Kreisstraßen:</u> Keine Bedenken</p> <p><u>Untere Brandschutzbehörde:</u> Hinweis auf Erfordernis der Gewährleistung der Zugäng- lichkeit und einer unabhängi- gen Löschwasserversorgung</p> <p><u>Untere Denkmalschutzbehörde:</u> Hinweis auf Baudenkmale, an deren Erhalt ein öffentliches Interesse besteht.</p> <p><u>Untere Naturschutzbehörde:</u> Hinweis auf § 30-Biotop Hinweis auf Gehölzbestände entlang der Bahn, die nach ers- ter Einschätzung unter die Ver- ordnung zum Schutz von Baumreihen, Hecken und Feld- gehölzen im LK Osnabrück fal- len.</p> <p><u>Untere Bodenschutzbehörde:</u> Hinweis auf Altstandorte Molt- kestr. 1 und Moltkestr. 5</p>	<p><u>Kreisstraßen:</u> Um weitere Beteiligung wird gebeten (hinsichtlich Zufahrt zur K147)</p> <p><u>Untere Naturschutzbehörde:</u> Bitte um Abstimmung des Kar- tierungsumfangs von Fauna und Flora bei Konkretisierung der Planung</p> <p><u>Untere Bodenschutzbehörde:</u> Bitte um Berücksichtigung der Altstandorte – ggf. fachkundige Bewertung</p>

13.2 Information und Beteiligung der Bürger

Eine Informationsveranstaltung wird noch stattfinden.

14 Anhang 1 - Karten

- Abb. 1: Lage, Abgrenzung und Größe der Untersuchungsgebiete
- Abb. 10: Nutzungsstruktur
- Abb. 12: Erschließungsstruktur
- Abb. 13: Eigentümerstruktur
- Abb. 15: Städtebauliche Missstände/Restriktionen
- Abb. 18a: Erneuerungskonzept
- Abb. 18b: Schnitte zum Erneuerungskonzept
- Abb. 19: Maßnahmen
- Abb. 20: Vorschlag zur Abgrenzung eines Stadtumbaugebietes / Sanierungsgebietes

15 Anhang 2 – Protokoll der Informationsveranstaltung