



STÄDTEBAULICHER
REALISIERUNGSWETTBEWERB
„SANIERUNGSGEBIET BAHNHOFSUMFELD“
AUSLOBUNG - STAND SEPTEMBER 2017

STADT BRAMSCHE
STÄDTEBAULICHER REALISIERUNGSWETTBEWERB
„SANIERUNGSGEBIET BAHNHOFSUMFELD“

Ausloberin
Stadt Bramsche
Hasestraße 11
49565 Bramsche

Ansprechpartner/in
Herr Wolfgang Tangemann
Abteilungsleiter Planung und Umwelt
Telefon: 0 54 61 / 83 192
E-Mail: Wolfgang.Tangemann@stadt-bramsche.de



Wettbewerbsbetreuung
DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft
mbH & Co. KG
Anne-Conway-Straße 1
28359 Bremen

Ansprechpartner
Klaus von Ohlen
Telefon: 0421 3290178
E-Mail: klaus.vonohlen@dsk-gmbh.de
Zita Schulze Brexel
Telefon: 0421 3290162
E-Mail: zita.schulzebrexel@dsk-gmbh.de



Inhaltsverzeichnis

TEIL A. VERFAHRENSABLAUF	5
A. Grundlagen des Verfahren.....	5
A.1 Anlass und Aufgabenstellung	5
A.2 Art des Verfahrens	5
A.3 Ausloberin	5
A.4 Bewerbungsverfahren	6
A.4.1 Zulassungsbereich	6
A.4.2 Teilnahmevoraussetzungen.....	6
A.4.3 Kriterien zur Auswahl der Teilnehmer (Bewerbungsverfahren).....	6
A.5 Rückfragenkolloquium	7
A.6 Kennzeichnung und Einlieferung der Wettbewerbsarbeiten.....	7
A.7 Arbeitsunterlagen	8
A.8 Wettbewerbsleistungen.....	8
A.8.1 Präsentationspläne	8
A.8.2 Erläuterungsbericht als Ausdruck	9
A.8.3 Formblätter als Ausdruck	9
A.8.4 Modell.....	9
A.8.5 Plansatz Vorprüfung.....	9
A.8.6 Umschlag	9
A.8.7 Daten CD	9
A.9 Preisgericht	12
A.10 Bewertungskriterien	12
A.11 Bindende Vorgaben der Auslobung	13
A.12 Preise und Anerkennungen	13
A.13 Weitere Bearbeitung der Aufgabe.....	13
A.14 Eigentum und Urheberrecht.....	14
A.15 Behandlung von Verfahrensrügen	14
A.16 Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses und öffentliche Ausstellung	14
A.17 Rücksendung der Wettbewerbsarbeiten.....	14
A.18 Zusammenfassung der Termine	15
TEIL B. AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN	16
B.1 Ausgangslage	16
B.1.1 Stadt Bramsche.....	16
B.1.2 Stadt Bramsche / städtebauliche Entwicklung Bahnhofsumfeld.....	17
B.2 Wettbewerbsbereich	19
B.3 Zusammenfassung der Ergebnisse des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) und der Vorbereitenden Untersuchung (VU)	20
B.3.1 Historische Entwicklung des Wettbewerbsbereiches	20

B.3.2	Nutzungsstrukturen	22
B.3.3	Erschließungsstrukturen / ruhender Verkehr	24
B.3.4	Gebäudebestand.....	27
B.3.5	Denkmalschutz.....	30
B.3.6	Lärm (Bahn und Bundesstraße).....	31
B.3.7	Erneuerungskonzept ISEK & VU	32
B.4	Städtebauliche Anforderungen und Ziele	33
B.4.1	Städtebauliches Leitbild	33
B.4.2	Städtebauliche Dichte / Nutzungen.....	33
B.4.3	Lärmschutz.....	36
B.4.4	Erschließung / ruhender Verkehr	36
B.4.5	Freiraum	38
B.4.6	Energetische Optimierung	39
B.4.7	Entwässerungskonzept	39
B.4.8	Topographie	40
B.4.9	Entwicklungsfläche östlich der Bahn.....	41
B.4.10	Baurecht.....	43
TEIL C. VERFAHRENSUNTERLAGEN		44
C.1	Workshop	44
C.1.1	Ergebnisse der Arbeitsgruppe Nutzung / Bebauung	44
C.1.2	Ergebnisse der Arbeitsgruppe Freiraum / Verkehr	46
C.1.3	Zusammenfassung der Ergebnisse des Workshops	48
C.2	Unterlagen.....	49

TEIL A. VERFAHRENSABLAUF

A. Grundlagen des Verfahren

A.1 Anlass und Aufgabenstellung

Im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Bahnhofsumfeld“ (Programmaufnahme 2016) beabsichtigt die Stadt Bramsche, das Bahnhofsumfeld neu zu strukturieren. Für das förmlich festgelegte ca. 25 ha große Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ soll ein städtebaulicher Entwurf klären, wie die überwiegend vorgesehenen Wohngebiete sowie die Bestandsquartiere zukünftig entwickelt bzw. umgestaltet werden sollen. Der städtebauliche Entwurf soll darüber hinaus Antworten für die zukünftige Erschließung und Gestaltung sowohl der geplanten Entwicklungsflächen als auch für die Bestandsquartiere aufweisen.

Mit dem Verfahren eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbes soll auf der Grundlage der Wettbewerbsergebnisse die beste städtebauliche, funktionale und wirtschaftlichste Lösung für das Sanierungsgebiet gefunden werden.

Die Durchführung des Wettbewerbsverfahrens und die anschließende Realisierung der Planungsüberlegungen werden durch eine umfangreiche Beteiligung der Öffentlichkeit begleitet.

A.2 Art des Verfahrens

Der Wettbewerb wird als nichtoffener, städtebaulicher Realisierungswettbewerb gem. RPW 2013 ausgeschrieben. Grundlage für dieses Verfahren ist die RPW 2013 ohne die Anlagen I bis VII zur RPW. Der Architektenkammer Niedersachsen hat die Auslobung vorgelegen, sie hat die Übereinstimmung mit der Richtlinie bestätigt bzw. den Abweichungen zugestimmt und den Wettbewerb unter der Reg. Nr. 212-32-17/26 registriert.

A.3 Ausloberin

Ausloberin
Stadt Bramsche
Hasestraße 11
49565 Bramsche

Verfahrensbetreuung

Die inhaltliche und fachliche Betreuung und die organisatorische Abwicklung des Verfahrens erfolgen durch:

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
Anne-Conway-Straße 1
28359 Bremen
www.dsk-gmbh.de

A.4 Bewerbungsverfahren

A.4.1 Zulassungsbereich

Der Zulassungsbereich umfasst die Staaten des europäischen Wirtschaftsraumes EWR sowie die Staaten der Vertragsparteien des WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen GPA.

A.4.2 Teilnahmevoraussetzungen

Teilnahmeberechtigt sind Arbeitsgemeinschaften aus Stadtplaner und/oder Architekten mit Landschaftsarchitekten, die die nachstehenden Anforderungen an die Berufszulassung an natürliche bzw. juristische Personen erfüllen:

- natürliche Personen, die gemäß Rechtsvorschriften ihres Heimatstaates zur Führung der Berufsbezeichnung Stadtplaner, Architekt bzw. Landschaftsarchitekt berechtigt sind und gemäß EG-Richtlinien in der Bundesrepublik Deutschland tätig werden können
- juristische Personen, sofern deren satzungsmäßiger Geschäftszweck auf einschlägige Planungsleistungen ausgerichtet ist und ein bevollmächtigter Vertreter und der Verfasser der Planungsleistungen, die an natürliche Personen gestellten Anforderungen erfüllt.

Bei Arbeitsgemeinschaften muss jedes Mitglied der Arbeitsgemeinschaft teilnahmeberechtigt sein.

A.4.3 Kriterien zur Auswahl der Teilnehmer (Bewerberverfahren)

Die Gesamtteilnehmeranzahl ist auf 20 einschl. 6 vorausgewählter Teilnehmer begrenzt. Die Prüfung der Bewerbungen erfolgt durch das Wettbewerbsbüro anhand der eingereichten Unterlagen. Mehrfachbewerbungen jeglicher Art sind nicht zum Auswahlverfahren zugelassen. Abweichungen von den formalen Anforderungen der Bewerbung führen zum Ausschluss vom Auswahlverfahren. Über die geforderten Bewerbungsunterlagen hinaus eingereichte Unterlagen werden nicht berücksichtigt. Die Bewerbungsunterlagen werden nicht zurückgeschickt, ein Anspruch auf Kostenerstattung besteht nicht.

Formale Kriterien:

- fristgerechter Eingang der Bewerbungsunterlagen
- Vollständigkeit der Bewerbungsunterlagen

Ein Bewerbungsformular ist unter dem Link <http://dsk-gmbh.de/wettbewerbe/wettbewerb/bramsche/> am Tag der Veröffentlichung zum Download zur Verfügung gestellt. Die Bewerbung ist ausgefüllt und unterschrieben als Ausdruck mit den notwendigen Anlagen und in einem verschlossenen Umschlag bis zum 28.09.2017, 12:00 Uhr (Posteingang) einzureichen. Maßgeblich ist der fristgerechte Eingang der Bewerbung. Der Umschlag ist deutlich mit der Aufschrift „Realisierungswettbewerb Bramsche – Sanierungsgebiet Bahnhofsumfeld“ zu kennzeichnen. Die Bewerbungen sind bei folgender Adresse einzureichen:

- DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG , Anne-Conway-Straße 1, 28359 Bremen

Das Versandrisiko liegt beim Bewerber. Bewerbungsunterlagen, die per Telefon, Fax oder Email übermittelt werden, sind nicht zugelassen. Später eintreffende Bewerbungen werden nicht berücksichtigt.

Erfüllen mehr als 14 Bewerbungen die Zugangskriterien, wählt die Ausloberin durch Losentscheid die Teilnehmenden am Wettbewerb sowie 5 weitere Bewerber als potentielle Nachrücker

aus. Nach Aufforderung zur Teilnahme dürfen Bergergemeinschaften nachträglich nicht verändert oder neu gebildet werden.

Folgende Teilnehmer wurden vorausgewählt und zum Verfahren eingeladen:

1. pesch und partner architekten und stadtplaner gmbh, Dortmund, Stuttgart
2. KAW, Groningen mit nsp christoph schonhoff landschaftsarchitekten stadtplaner, Hannover
3. Angelis & Partner, Oldenburg mit brandenfels landscape + environment, Münster
4. Winking Froh Architekten BDA, Berlin mit POLA Landschaftsarchitekten, Berlin
5. IPW Ingenieurplanung GmbH & Co.KG, Wallenhorst
6. Trojan + Trojan, Darmstadt mit Lütow 7 C. Müller J. Wehberg Garten- und Landschaftsarchitekten, Berlin

Die v. g. 6 Teams bzw. Teilnehmer erfüllen die o.g. Teilnahmevoraussetzungen und haben ihre Teilnahme bestätigt.

A.5 Rückfragenkolloquium

In einem Kolloquium werden die Auslobung sowie die dazu schriftlich und mündlich gestellten Fragen mit den Teilnehmern und den Preisgerichtsmitgliedern erörtert und beantwortet. Das Kolloquium findet am 25.10.2017 in Bramsche statt. Genaue Zeit- und Ortsangaben werden den Teilnehmern vorab per E-Mail mitgeteilt. Den Wettbewerbsteilnehmern wird die Teilnahme dringend empfohlen. Schriftliche Rückfragen zur Auslobung können bis zum 23.10.2017 an das Wettbewerbsbüro gestellt werden. Die schriftliche Beantwortung der Rückfragen erfolgt mit dem Protokoll des Kolloquiums. Das Protokoll über das Kolloquium wird allen Verfahrensbeteiligten und der Architektenkammer Niedersachsen innerhalb von 5 Tagen zugesandt; es wird Bestandteil der Auslobung.

A.6 Kennzeichnung und Einlieferung der Wettbewerbsarbeiten

Die Einlieferungsadresse der Wettbewerbsarbeiten und der Modelle ist ausschließlich das Wettbewerbsbüro:

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG
Anne-Conway-Str. 1
28359 Bremen

Endabgabetermin der Wettbewerbsarbeiten ist der **15.12.2017**.

Endabgabetermin für das Modell ist der **15.01.2018**.

Arbeiten, die durch die Post oder andere öffentliche Beförderungsmittel zugestellt werden, gelten als rechtzeitig eingereicht, wenn der Tagesstempel unabhängig von der Uhrzeit das Datum des 15.12.2017 bzw. 15.01.2018 oder früher bestätigt. Wettbewerbsarbeiten, deren Stempel unleserlich ist, fehlt oder zu Zweifeln Anlass gibt, werden vorbehaltlich eines späteren Nachweises im Fall einer Prämierung mit beurteilt. Es liegt daher im Interesse der Teilnehmer, sich die rechtzeitige Abgabe bestätigen zu lassen.

Wettbewerbsarbeiten können auch bis spätestens an den o.g. Terminen bis 14.00 Uhr beim Wettbewerbsbüro abgegeben werden.

Rechtzeitig eingelieferte Arbeiten, die später als 14 Tage nach dem Abgabetermin dem Wettbewerbsbüro zugestellt werden, sind zur Beurteilung zunächst nicht zugelassen. Das Preisgericht hat hierüber endgültig zu entscheiden.

Das Versandrisiko liegt bei den Teilnehmern. Zur Wahrung der Anonymität ist als Absender die Anschrift des Empfängers zu verwenden. Auf der Verpackung sind das Kennwort „Wettbewerb Sanierungsgebiet Bahnhofsumfeld“ und die sechsstelligen Kennziffer anzugeben.

Die Wettbewerbsarbeit ist in allen Teilen in der rechten oberen Ecke mit einer sechsstelligen Kennzahl von 1 cm Höhe und 6 cm Breite aus arabischen Ziffern zu kennzeichnen. Mehrseitige Beiträge, wie z. B. der Erläuterungsbericht, sind nur auf dem Eingangsblatt zu kennzeichnen. Die ist in einem mit gleicher Kennzahl versehenen, verschlossenen und undurchsichtigen Umschlag einzureichen.

A.7 Arbeitsunterlagen

Den Teilnehmern werden folgende Unterlagen unter dem Link <http://dsk-gmbh.de/wettbewerbe/wettbewerb/bramsche/> zum Download zur Verfügung gestellt:

- Auslobungsunterlagen mit Beschreibung der Wettbewerbsaufgabe
- Formblatt Kenndaten
- Lageplan als DXF-Datei
- Höhen Innenstadt
- ALK Innenstadt
- Luftbild
- Flächennutzungsplan
- ISEK und Vorbereitende Untersuchungen „Bahnhofsumfeld“
- Schalltechnische Beurteilung
- Beurteilung von Darstellung gesetzlich geschützter Biotope

A.8 Wettbewerbsleistungen

Folgende Leistungen werden im Rahmen des Verfahrens gefordert:

A.8.1 Präsentationspläne

Max. 3 Blätter, Format DIN A0 im Hochformat, gerollt. Auf diesen Blättern sind darzustellen:

- Schwarzplan, M. 1:2500
- Schematische Darstellung des konzeptionellen Ansatzes (Maßstab frei wählbar) mit Aussagen zur Leitidee, Nutzungsverteilung, Konzept Erschließung und ruhender Verkehr, Freiflächenkonzept, Höhenentwicklung und Blickbeziehungen, Schallschutzproblematik etc.
- Städtebaulicher Lageplan M. 1:1000 mit folgenden Darstellungen
 - Baukonzept (Gebäudetypen mit Angabe der Vollgeschosse und Anzahl der Wohneinheiten, Dachformen, Differenzierung Bestandsgebäude/Neubau)
 - Nutzungsangaben
 - Erschließung (öffentliche Verkehrsflächen, Wege/Plätze)
 - Flächen für den ruhenden Verkehr (privat und öffentlich)
 - Freiflächen (Grün-/Platzflächen, Vegetation mit Differenzierung öffentlicher und privater Bereiche)

- 2 Vertiefungsausschnitte M. 1:500 mit Aussagen zur städtebaulichen Konzeption sowie zur Gestaltung der Freiflächen und des öffentlichen Raumes. Vertiefungsausschnitt 1 siehe Abb. 1; Vertiefungsausschnitt 2 frei wählbar. Für jeden Vertiefungsausschnitt jeweils 1 Schnitt in Ost-West-Richtung im M. 1:500.
- Stufen- und Abschnittsplan (M. frei wählbar) zur Veranschaulichung sinnvoller Erschließungs-/Bauabschnitte
- Skizzen (auch perspektivische Skizzen) zur weiteren Verdeutlichung der planerischen Absicht sind im Rahmen der vorgegebenen Blattformate und –Anzahl zugelassen. Fotorealistic Darstellungen (Renderings) sind nicht erwünscht.

A.8.2 Erläuterungsbericht als Ausdruck

Erläuterungsbericht zum städtebaulichen Entwurf (getrennt von den Plänen) max. 2 DIN-A4-Seiten, Schrift Arial, Schriftgröße 11.

A.8.3 Formblätter als Ausdruck

Berechnung (Kenndaten) auf den von der Ausloberin bereitgestellten Formblättern

A.8.4 Modell

Massenmodell des gesamten Planungsbereichs im Maßstab 1:1000 auf gelieferter Einsatzplatte

A.8.5 Plansatz Vorprüfung

- Präsentationsblätter farbig und auf DIN A4 gefaltet
- Präsentationsblätter farbig und auf DIN A3 verkleinert

A.8.6 Umschlag

- Verfassererklärung

A.8.7 Daten CD

- Lageplan als Vektordatei im DXF/DWG (AutoCAD bis 2010) und/oder VWX Format mit Angabe folgender Inhalte als Polylinien / Polygone in 6 Layern / Ebenen / Klassen
- Realisierungsbereich
- Gebäudegrundflächen
- Baufelder
- Verkehrsflächen (Straßen / Fußwege / Radwege)
- Flächen für den ruhenden Verkehr (privat und öffentlich)
- öffentliche Freiflächen (Grünflächen / Platzflächen / Spielplätze/ Grünverbindungen / etc.)
- Erläuterungstext (als Word-Datei)
- ausgefülltes Formblatt Kenndaten (als Excel-Datei)
- Präsentationspläne in Originalgröße als PDF Datei

- Präsentationspläne in Originalgröße als JPEG Datei

Der Lageplan ist so aufzutragen, dass Norden am oberen Blattrand liegt.

Jeder Teilnehmer darf nur eine Wettbewerbsarbeit einreichen; diese darf nur eine Lösung enthalten.

Wettbewerbsleistungen, die nach Art und Umfang über die gestellten Bedingungen hinausgehen, werden von der Beurteilung ausgeschlossen.

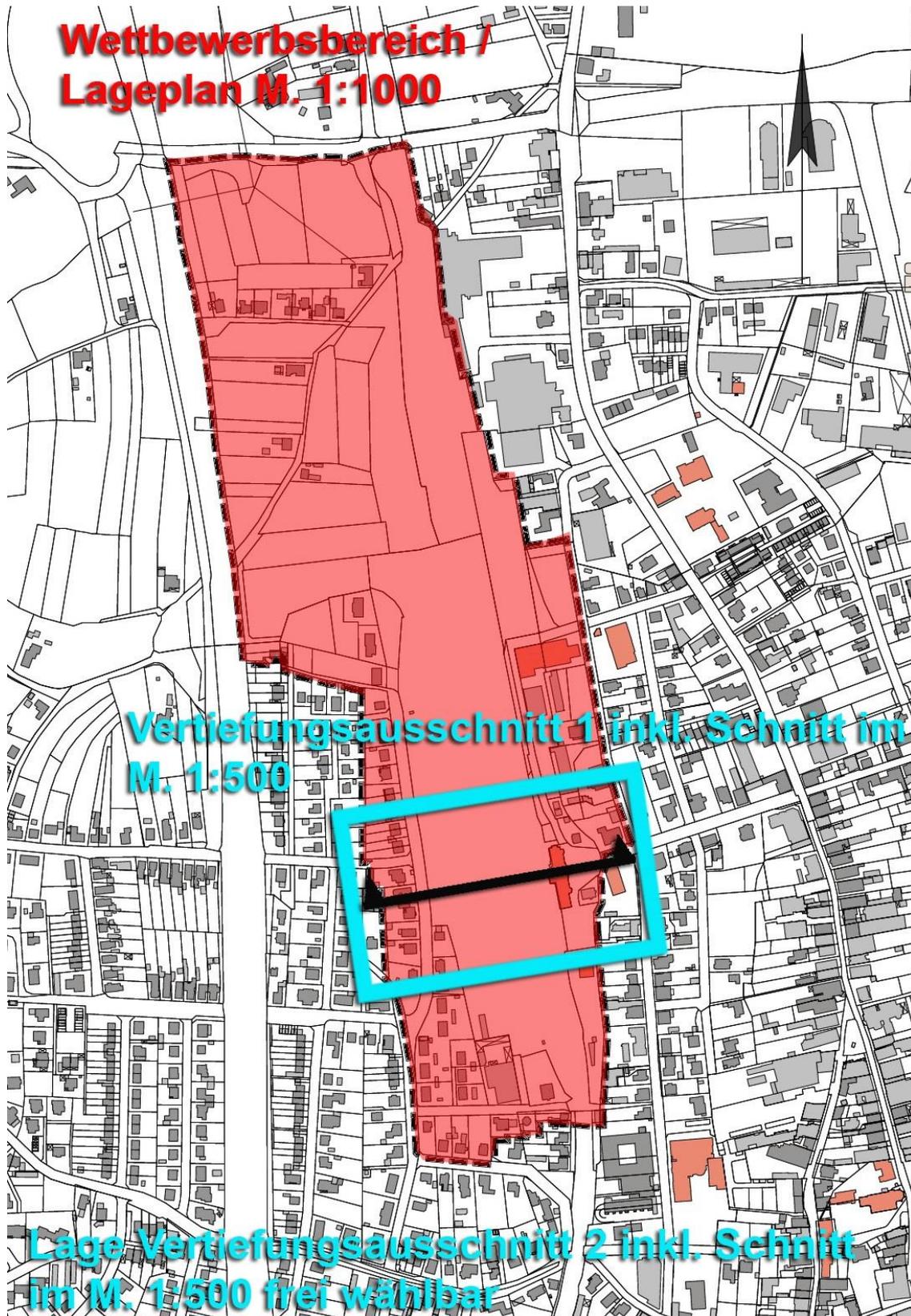


Abb. 1: Wettbewerbsbereich/Wettbewerbsleistungen

A.9 Preisgericht

Die Wettbewerbsarbeiten werden durch ein Preisgericht beurteilt, das sich wie folgt zusammensetzt:

Stimmberechtigte Sachpreisrichter

1. Bürgermeister Heiner Pahlmann
2. Herr Ralf Bergander, Ratsmitglied, Fraktion SPD
3. Herr Andreas Quebbemann, Ratsmitglied, Fraktion CDU
4. Frau Anette Staas-Niemeyer, Ratsmitglied, Fraktion FDP
5. Frau Barbara Pöppe, Ratsmitglied, Fraktion B90/Die Grünen
6. Herr Bernhard Rohe, Ratsmitglied, Fraktion Die Linke

Ständig anwesende stellvertretende Sachpreisrichter

1. Herr Ernst-August Rothert, Ratsmitglied, Fraktion CDU
2. Frau Roswitha Brinkhus, Ratsmitglied, Fraktion SPD

Stimmberechtigte Fachpreisrichter

1. Herr Prof. Dr.-Ing. Volker Droste, Architekt, Oldenburg
2. Herr Prof. Manfred Schomers, Architekt, Bremen
3. Herr Professor Heinz Nagler, Architekt u. Stadtplaner, Cottbus
4. Herr Prof. Dr. Frank-Egon Pantel, Stadtplaner, Oldenburg
5. Herr Prof. Reinhard Bartolles, Architekt, Sandstedt
6. Herr Hartmut Greife, leitender städt. Baudirektor, Verwaltungsvorstand, Stadt Bramsche
7. Herr Hans-Joachim Flemming, Landschaftsarchitekt, Oldenburg

Ständig anwesende stellvertretende Fachpreisrichter

1. Herr Arndt Hauschildt, Stadtplaner, Landkreis Osnabrück
2. Herr Teja Trüper, Landschaftsarchitekt, Lübeck
3. Herr Wolfgang Kantorski, Architekt, Münster
4. Herr Olaf Freitag, Stadtplaner, Varel

Sachverständige

1. Herr Wolfgang Tangemann, Abteilungsleiter Planung und Umwelt Stadt Bramsche
2. Herr Bernd Caffier, DSK

A.10 Bewertungskriterien

Das Preisgericht wird sein Urteil maßgeblich aus der Qualität aller Arbeiten und der Gesamtqualität zur engsten Wahl anstehender Entwürfe bilden:

- FORMALLEISTUNGEN
 - Leistungs- und Programmerfüllung
- STÄDTEBAULICHES KONZEPT
 - Städtebauliche Qualität des Gesamtkonzeptes

- Einfügung in die Gesamtsituation der Stadt und Anbindung an die bestehende Bebauung
- Raumbildung, Erlebbarkeit, Orientierung
- Vielfalt des Wohnungsangebots und Wohnwert
- FREIFLÄCHENKONZEPT
 - Freiraumqualitäten
 - Nutzungsmöglichkeiten und Vielfalt der Grün- und Freiflächen
- VERKEHRSKONZEPT
 - Verkehrserschließung und Führung der Verkehrsarten
 - Anordnung der Flächen für den ruhenden Verkehr
- WIRTSCHAFTLICHKEIT
 - Erschließungsaufwand
 - Durchführbarkeit in Teilabschnitten

Die dargestellte Reihenfolge der Aspekte ist nicht als Wertung oder Gewichtung zu betrachten.

A.11 Bindende Vorgaben der Auslobung

Die Missachtung der bindenden Vorgaben der Auslobung führt zum Ausschluss der Arbeit von der Beurteilung. Es werden keine bindenden Vorgaben festgesetzt.

Passagen dieser Wettbewerbsauslobung, die als bindende Vorgaben verstanden werden könnten, hier aber nicht als solche aufgeführt sind, sind nur als wesentliche Zielvorgaben der Auslobung zu betrachten. Eine Missachtung dieser Vorgaben führt nicht zum sofortigen Ausschluss der betreffenden Arbeiten, sondern unterliegt der üblichen Bewertung durch das Preisgericht. Gleiches gilt für klarstellende oder ergänzende Formulierungen in der Protokollierung des Rückfragenkolloquiums. Nur wenn diese explizit als zusätzliche bindende Vorgaben gekennzeichnet werden, wird die Missachtung zum Ausschluss von der Preisgerichtsbeurteilung führen.

A.12 Preise und Anerkennungen

Die Ausloberin stellt für Preise und Anerkennungen einen Gesamtbetrag in Höhe von 86.000 € netto zur Verfügung.

Diese Wettbewerbssumme ist auf der Basis des Merkblattes 51 der Architektenkammer Baden Württemberg „Städtebaulicher Entwurf“ ermittelt worden. Die Aufteilung ist wie folgt vorgesehen:

1. Preis 34.400,00 €

2. Preis 25.800,00 €

3. Preis 17.200,00 €

für Anerkennungen 8.600,00 €

Das Preisgericht ist berechtigt, durch einstimmigen Beschluss eine andere Verteilung der Preis- und Anerkennungssumme vorzunehmen.

A.13 Weitere Bearbeitung der Aufgabe

Die Ausloberin beabsichtigt, soweit und sobald die dem Wettbewerb zugrunde liegende Aufgabe realisiert wird, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts einen oder mehrere Preisträger unter dem Vorbehalt von § 8 Abs. 2 RPW mit der weiteren Bearbeitung der Aufgabe

(Städtebaulicher Entwurf, Leistungsphasen b. und c. gem. Anlage 9 (2) § 19 (2) HOAI 2013) zu beauftragen.

Im Falle einer weiteren Bearbeitung werden durch den Wettbewerb bereits erbrachte Leistungen des Wettbewerbsteilnehmers bis zur Höhe des zuerkannten Preises nicht erneut vergütet, wenn und soweit der Wettbewerbsentwurf in seinen wesentlichen Teilen unverändert der weiteren Bearbeitung zugrunde gelegt wird. Werden nur Bauabschnitte ausgeführt, so erfolgt die Anrechnung in angemessenem Verhältnis.

Weiterhin beabsichtigt die Ausloberin, unter Würdigung der Empfehlung des Preisgerichts einen oder mehrere Preisträger unter dem Vorbehalt von § 8 Abs. 2 RPW bei der Vergabe weiterer Leistungen gem. § 19 (Bebauungsplan), § 39 (Freianlagen) und § 47 (Verkehrsanlagen) zu berücksichtigen.

A.14 Eigentum und Urheberrecht

Die Ausloberin ist berechtigt, die zur Beurteilung zugelassenen Arbeiten nach Abschluss des Wettbewerbs ohne weitere Vergütung zu dokumentieren, auszustellen und (auch über Dritte) zu veröffentlichen. Die Namen der Verfasser werden dabei genannt.

Die Unterlagen der mit Preisen ausgezeichneten Arbeiten werden Eigentum der Ausloberin. Die Nutzung der Arbeiten regelt sich nach § 8 (3) RPW 2013.

A.15 Behandlung von Verfahrensrügen

Die Beurteilungen des Preisgerichts sind endgültig und unterliegen nicht der gerichtlichen Nachprüfung. Verstöße gegen das in dieser Auslobung festgelegte Verfahren oder das Preisgerichtsverfahren können innerhalb von 10 Tagen nach Zugang des Protokolls über die Preisgerichtssitzung bei der Ausloberin gerügt werden. Ist zum Zeitpunkt des Zugangs des Protokolls die Ausstellung über die Wettbewerbsarbeiten noch nicht eröffnet worden, so beginnt die Frist erst mit dem Tag der Eröffnung der Ausstellung.

A.16 Bekanntgabe des Wettbewerbsergebnisses und öffentliche Ausstellung

Das Wettbewerbsergebnis wird unter dem Vorbehalt der Prüfung der Teilnahmeberechtigung allen Teilnehmern und der Architektenkammer Niedersachsen durch Zusendung der Niederschrift über die Preisgerichtssitzung unverzüglich mitgeteilt.

Alle zur Beurteilung zugelassenen Wettbewerbsarbeiten werden mindestens zwei Wochen öffentlich ausgestellt. Der Ort der Ausstellung wird den Verfahrensbeteiligten, der Architektenkammer Niedersachsen sowie der örtlichen Presse und den Fachzeitschriften rechtzeitig bekannt gegeben.

A.17 Rücksendung der Wettbewerbsarbeiten

Nicht prämierte Arbeiten werden vom Auslober nur auf Anforderung der Teilnehmer, die innerhalb von 4 Wochen nach Zugang des Protokolls eingegangen sein muss, zurückgesandt. Erfolgt keine Aufforderung innerhalb der Frist, erklärt damit der Teilnehmer, auf sein Eigentum an der Wettbewerbsarbeit zu verzichten.

Für die Beschädigung oder den Verlust der eingereichten Arbeiten haftet die Ausloberin nur im Fall nachweisbar schuldhaften Verhaltens.

A.18 Zusammenfassung der Termine

Bürger Workshop	02.09.2017
Veröffentlichung Wettbewerb / Beginn Bewerbungsfrist	07.09.2017
Einsendeschluss Bewerbung	28.09.2017
Ausgabe der Wettbewerbsunterlagen	16.10.2017
Kolloquium	25.10.2017
Abgabe der Wettbewerbsarbeiten	15.12.2017
Abgabe der Modelle	15.01.2018
Preisgerichtssitzung	06.02.2018
Öffentliche Ausstellung	voraus. Febr. 2018

TEIL B. AUSLOBUNGSBEDINGUNGEN

B.1 Ausgangslage

B.1.1 Stadt Bramsche

Bramsche ist eine selbständige Gemeinde im Norden des Landkreises Osnabrück in Niedersachsen. Sie ist die flächenmäßig zweitgrößte Stadt des Landkreises. Zwischen dem Wiehengebirge und dem nördlichen Teutoburger Wald am Fluss Hase gelegen, ist Bramsche ein Mittelzentrum mit rund 31.000 Einwohnern.



Abb. 2: Lage in der Region, Quelle OpenStreetMap Foundation (o.J.)

Die wesentlichen Kenndaten der Stadt Bramsche fasst die Vorbereitende Untersuchung wie folgt zusammen:

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.

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“.

Bramsche wurde erstmals im Jahr 1097 urkundlich erwähnt und erhielt 1929 die Stadtrechte. Die Anfänge der Stadt gehen jedoch auf die Zeit Karls des Großen zurück.

Bramsche wurde Handwerker- und Handelsort. Insbesondere die Verarbeitung von Leinen und Wolle machte die Stadt überregional bekannt. 1586 gegründete sich die Tuchmachergilde aus der sich im 19. Jahrhundert eine genossenschaftliche Tuchfabrik mit mehr als 100 Meisterbetrieben entwickelte. Tuche im typischen Farbton „Bramscher Rot“ wurden seit dem 18. Jahrhundert für die englische Armee produziert.

Der heutige Wirtschaftsstandort Bramsche ist überwiegend durch kleinere und mittelständische Betriebe aus verschiedenen Branchen geprägt. Insgesamt sind in Bramsche rund 2.000 Betriebe zu Hause. Für den Einzelhandel und das Dienstleistungsgewerbe hat die Stadt Bramsche stark an Bedeutung gewonnen. Bramsche ist der Einkaufsstandort im Osnabrücker Nordland.

Mit der A1, die das Stadtgebiet im Osten tangiert und der B68, die das westliche Stadtgebiet durchquert, ist Bramsche sehr gut an das überregionale Verkehrsnetz angebunden. Der Bahnhof Bramsche liegt an der Bahnstrecke Oldenburg–Osnabrück, die mit der Bahnstrecke Delmenhorst–Hesepe verknüpft ist und wird täglich von mehr als 1.800 Fahrgästen genutzt.

Bramsche verfügt über drei Hafenanlagen am Mittellandkanal, der am südlichen Rand des Stadtgebiets verläuft.

B.1.2 Stadt Bramsche / städtebauliche Entwicklung Bahnhofsumfeld

Ein wesentlicher Handlungsschwerpunkt der Stadtentwicklung ist die Stärkung der Innenstadt Bramsche als Versorgungs- und Identifikationszentrum und als Wohn- und Arbeitsort. Die Innenstadt gewinnt zunehmend als Wohnstandort an Bedeutung. Neben den demographischen Veränderungen, die eine zentrale Wohnlage bedingen, ist es ebenso die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, die auch für junge Paare und Familien eine zentrale Lage attraktiv macht. Zur Erschließung und Umstrukturierung von minder genutzten Flächen bzw. Brachflächen hat der Rat der Stadt Bramsche am 9.7.2014, für den Bereich Bahnhofsumfeld den Beginn von Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB zur Anmeldung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme beschlossen. Das Untersuchungsgebiet mit dem Bahnhof und dem angrenzenden Umfeld grenzt unmittelbar an die Innenstadt Bramsches an. Weiterhin ist das Areal – insbesondere aufgrund der Bahntrasse - als Barriere zwischen den angrenzenden Wohngebieten im Westen (Bramscher Berg) und der östlichen Innenstadt zu bezeichnen. Aufgrund der starken Wohnbauland- und Wohnungsnachfrage in der Stadt Bramsche sowie ansonsten ausgeschöpften innenstadtnahen bzw. innerstädtischen Entwicklungsflächen stellt die Umstrukturierung des Bahnhofsumfeldes eine gute Chance für das weitere Wachstum in Bramsche dar.

Zum Programmjahr 2016 ist die städtebauliche Erneuerungsmaßnahme „Bramsche - Bahnhofsumfeld“ in die Programmkomponente „Stadtumbau“ der Städtebauförderungsprogramme des Bundes und des Landes Niedersachsen aufgenommen worden.

Nach der Implementierung des Sanierungsmanagements hat sich die Stadt Bramsche entschieden, die grundsätzlichen Entwicklungs- und Sanierungsziele der städtebaulichen Stadtumbaumaßnahme mittels eines städtebaulichen Realisierungswettbewerbes herauszuarbeiten. Auf der Grundlage des Erneuerungskonzeptes aus den Vorbereitenden Untersuchungen soll ein nachhaltiger, innovativer und auf die Bramscher Verhältnisse angepasster städtebaulicher Entwurf für das gesamte Sanierungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ gefunden werden. In diesem Kontext ist darauf hinzuweisen, dass in dem zu überplanenden Bereich zwischen folgenden Flächen zu unterscheiden ist:

- Flächen im Privatbesitz, die von der Stadt Bramsche erworben, entwickelt und anschließend wieder veräußert werden sollen
- Flächen im Privatbesitz, die in das Sanierungskonzept eingebunden werden sollen, jedoch im Privatbesitz verbleiben

Flächen im Privatbesitz, die im Privatbesitz verbleiben und deren aufstehende Bebauung zu erhalten ist Aus dieser Situation ergibt sich für den Wettbewerb, dass die Vorbedingungen für die städtebauliche Entwicklung aller Flächen im Rahmen der Auslobung nicht abschließend festgelegt werden können. Vielmehr wird ein grundsätzlicher Ansatz gesucht, der in der Real-

sierungsphase mit dem Wettbewerbssieger unter Einbindung aller Akteure zu einem flexiblen städtebaulichen Entwurf und in der Folge zu verbindlichen Bauleitplanungen weitergeführt werden soll.

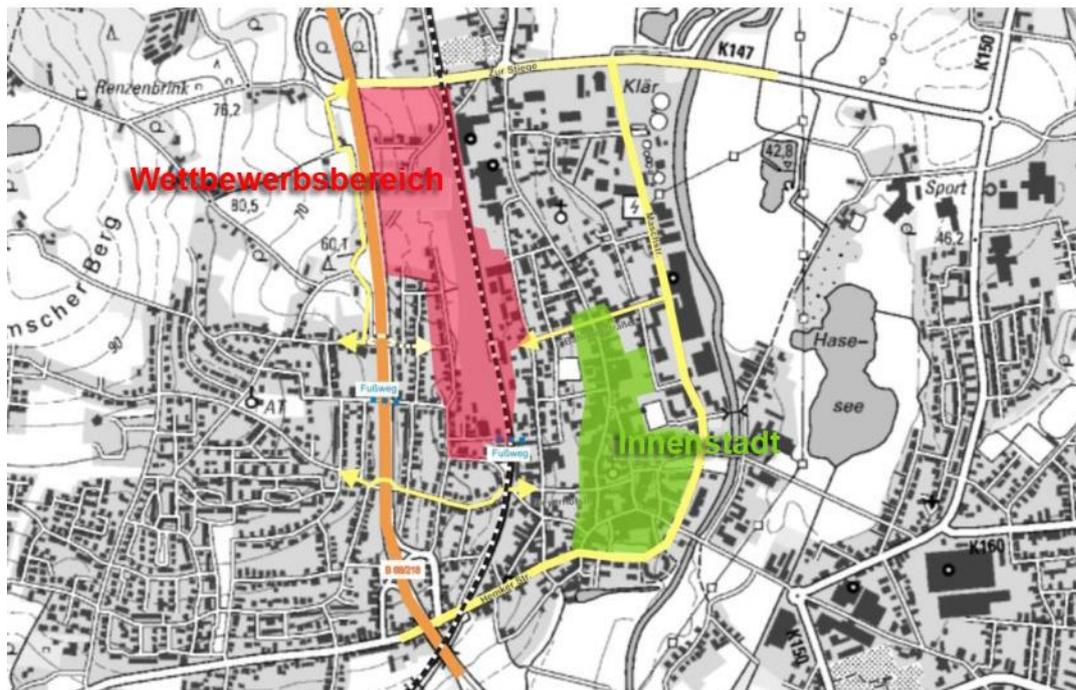


Abb. 3: Lage in der Stadt

B. 2 Wettbewerbsbereich

Der Wettbewerbsbereich umfasst derzeit ungenutzte bzw. untergenutzte Flächen in Bahnhofs- sowie Innenstadtnähe. Ein erheblicher Teil der Flächen ist noch im Eigentum der Bahn AG, für den heutigen Bahnbetrieb jedoch nicht mehr erforderlich.

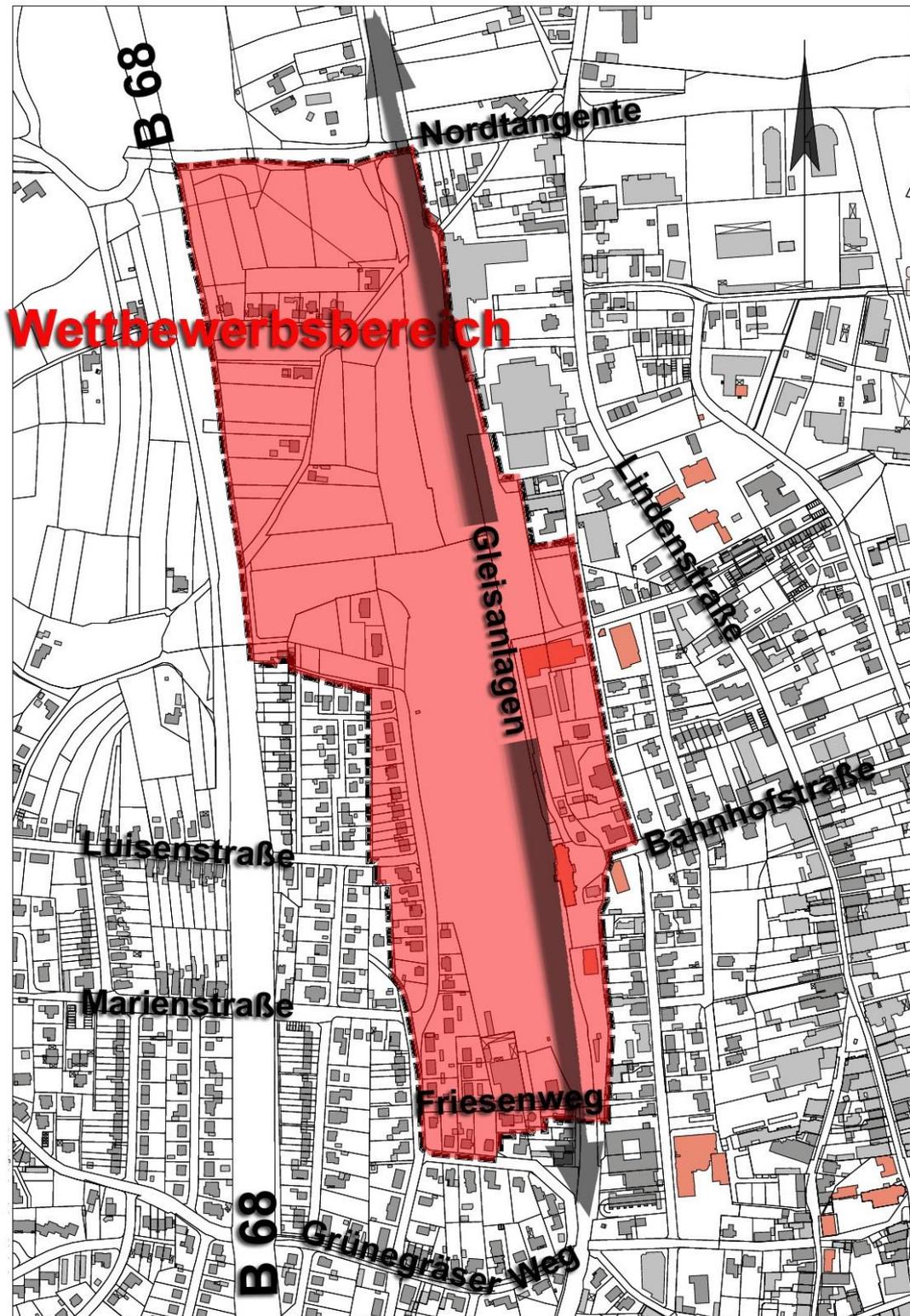


Abb. 4: Wettbewerbsbereich, Quelle Kartengrundlage: Integriertes Städtebauliches Konzept & Vorbereitende Untersuchungen Bahnhofsumfeld (2015)

Das Wettbewerbsgebiet hat eine Größe von rund 25 ha und liegt westlich der Innenstadt. Im Süden und Südwesten grenzen überwiegend Wohngebiete an; nordwestlich - jenseits der Bundesstraße B68 – sind landwirtschaftliche Nutzungen auszuweisen.

Im Südosten sind angrenzende Wohn- und Dienstleistungsnutzung vorzufinden. Im Nordosten wird das Gebiet durch Gewerbeflächen begrenzt. Die ehemalige Textilfabrik und Tapetenfabrik werden heute durch einen Großhandel für Haustechnik, die Bramscher Buchbinder Betriebe GmbH und die Rasch Druckerei und Verlag GmbH genutzt.

Westlich des Wettbewerbsbereiches verläuft die – in diesem Abschnitt vierspurig ausgebaute - Bundesstraße 68. Von der Bundesstraße aus ist das Stadtgebiet über die nördlich anbindende Nordtangente zu erreichen. Der Wettbewerbsbereich ist über die im Westen und Süden angrenzenden Wohngebiete teilweise erschlossen.

Die im Osten verlaufenden Gleisanlagen haben hinsichtlich der Erschließung sowohl innerhalb des Wettbewerbsbereiches als auch des Stadtgebietes eine deutlich Barrierewirkung: So verfügen lediglich die östlich der Gleise gelegenen Nutzungen des Wettbewerbsbereiches über eine Anbindung an die Innenstadt – maßgeblich über die Bahnhofstraße. Eine Querung der Gleise erfolgt nur nördlich des Wettbewerbsbereiches (Nordtangente) sowie ca. 250 m südlich (Grüngräser Weg). Auf Höhe des Friesenwegs gibt es im Wettbewerbsbereich eine Fußgängerunterführung, die eine fußläufige Anbindung des Wettbewerbsbereiches in Richtung Innenstadt bietet

B.3 Zusammenfassung der Ergebnisse des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) und der Vorbereitenden Untersuchung (VU)

In der vorliegenden Auslobung sind die wesentlichen Aussagen aus den Gutachten zitiert. Die kompletten Sanierungsunterlagen sind dem Downloadbereich beigefügt worden.

B.3.1 Historische Entwicklung des Wettbewerbsbereiches

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.

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 Viehverladestelle 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 Oldenburg-Osnabrück und Bremen-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.

(Anm. Sept. 2017: Das Bahnhofsgebäude wird heute von der Heilpädagogischen Hilfe Bersenbrück als Arbeits- und Kulturstätte genutzt. Der Bramscher Bahnhof bietet über 30 Menschen mit Behinderung einen Arbeitsplatz. U.a. wird auch ein Kiosk betrieben).

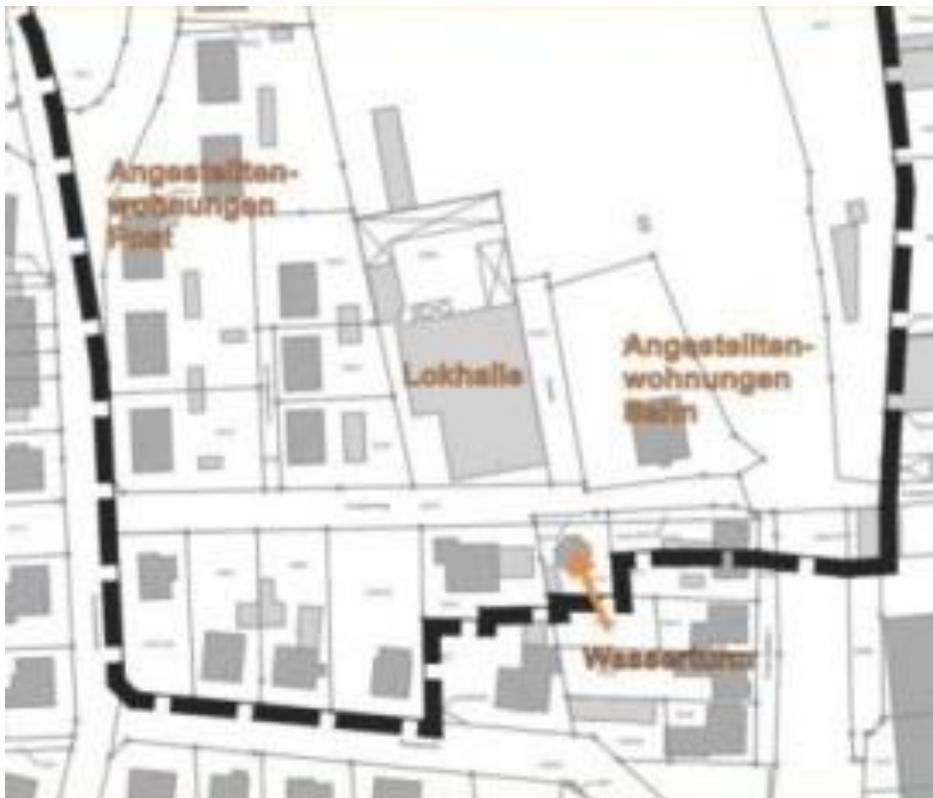
Der ca. 1910 erbaute Wasserturm im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes – der zur Befüllung der Dampflok diente – wurde mittlerweile zu einem Wohngebäude umgenutzt. Die ehemalige Lokhalle wird heute gewerblich genutzt.

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



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.



B.3.2 Nutzungsstrukturen

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.

Westlich schließt ein passiver Gleiskörperbereich an, der Teil des ehemaligen Güterbahnhofs Bramsche 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 Bahngebäude, 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.

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

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.

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.

Der nordwestliche 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 - auf einer Fläche von rund 1,5 ha - zusammenhängende Bereiche der Biotoptypen „Schilf-Landröhricht“, „Weiden-Sumpfgewächsbüsch 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.

(Anm. Sept. 2017: Verweis auf Anlage „Beurteilung von Darstellungen gesetzlich geschützter Biotop“; der Bereich südlich der Biotoptypen „Schilf-Landröhricht“, „Weiden-Sumpfgewächsbüsch nährstoffreicher Standorte“ und „Erlenwald der Talniederungen“ gilt nicht mehr als geschütztes Biotop gem. § 30 BNatSchG / § 24 NAGBNatSchG.)

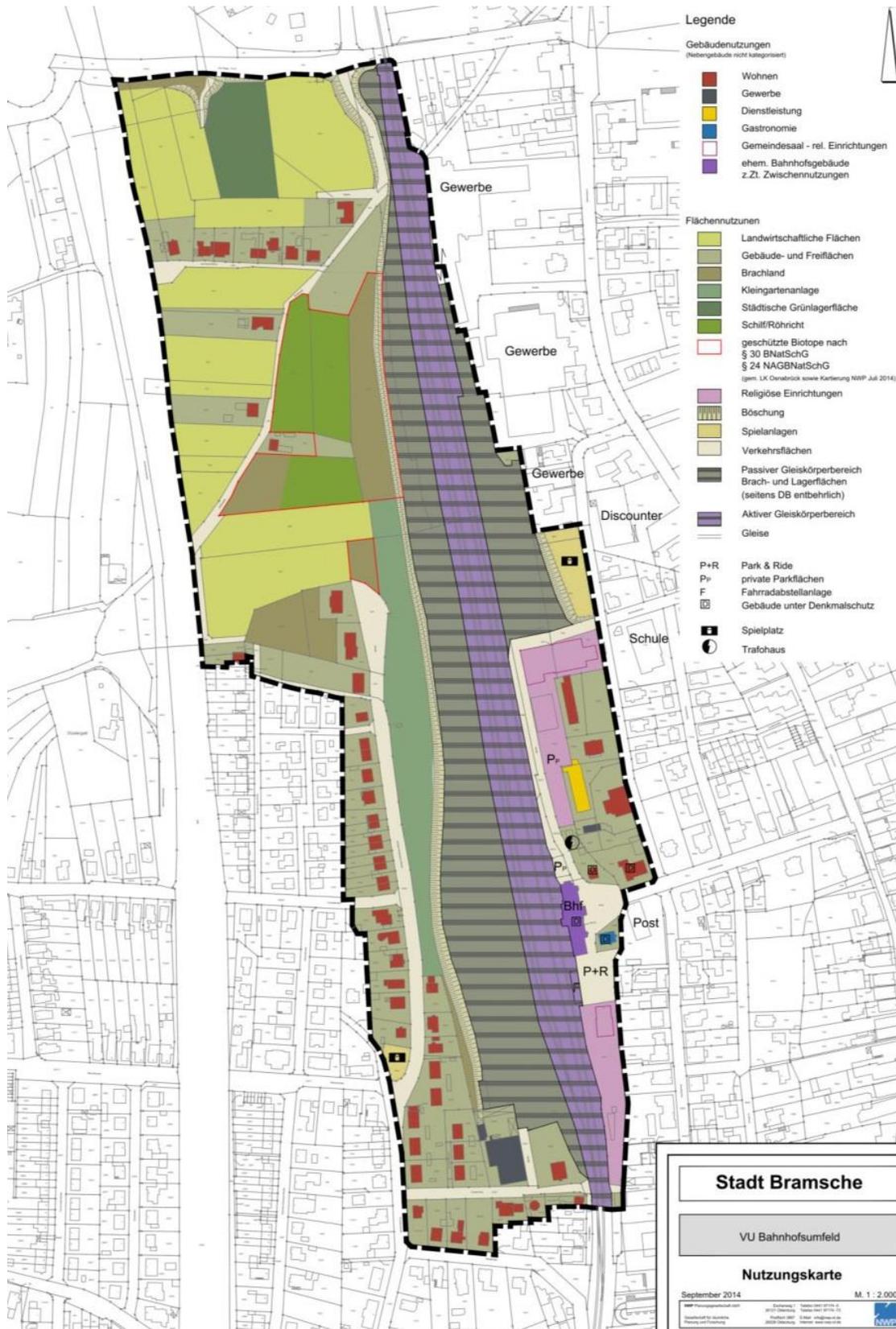


Abb. 5: Nutzungen Bestand, Quelle: Integriertes Städtebauliches Konzept & Vorbereitende Untersuchungen Bahnhofsumfeld (2015)

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 ein Fußweg.

(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. Begegnungsverkehre 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.

(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).

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

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

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).

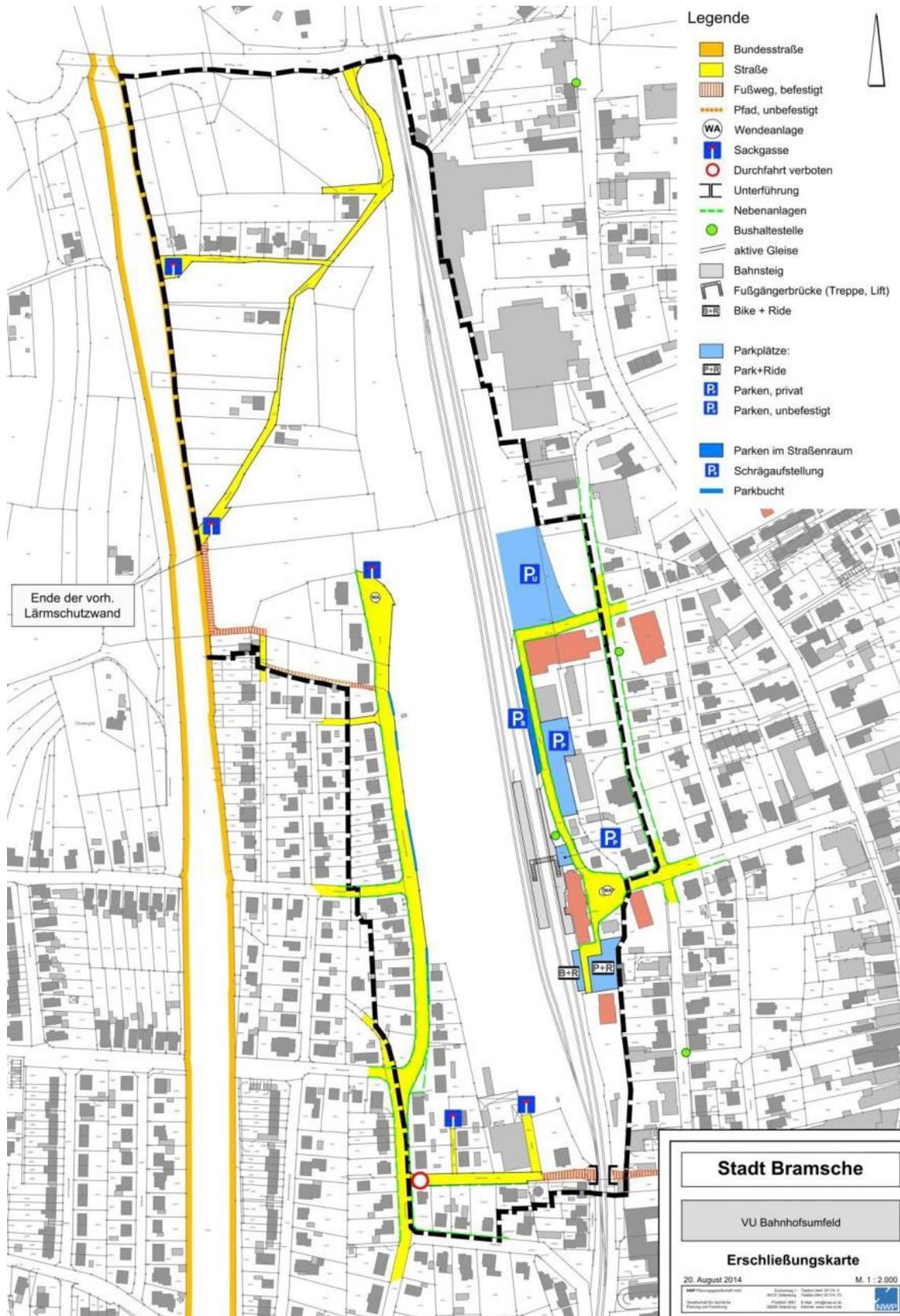


Abb. 7: Erschließung, Quelle: Integriertes Städtebauliches Konzept & Vorbereitende Untersuchungen Bahnhofsumfeld (2015)

B.3.4 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

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



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, in den ehemaligen Lagerhäusern (1-geschossig) sind heute Gesundheitsdienstleister untergebracht.*



Wohnen im ehem. Fa. Inge-Kleider



Wohnanlage ehem. Mühle Eilers

Schließlich befindet sich im Untersuchungsbereich das Bahnhofsgebäude. Das Klinkergebäude, das in dieser Form in den 1920er Jahren erbaut wurde, wird heute nicht mehr durch die Bahn betrieben sondern als Arbeits- und Kulturstätte der Heilpädagogischen Hilfe Bersenbrück genutzt. Rund um das Bahnhofsgebäude befinden sich einige denkmalgeschützte Gebäude.

B.3.5 Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befinden sich nach Auskunft des Landkreises Osnabrück - Untere Denkmalschutzbehörde - folgende Baudenkmale



Villa, Bahnhofstr. 6



Wohnhaus, Bahnhofstr. 7



Wohnhaus, Bahnhofstr. 8

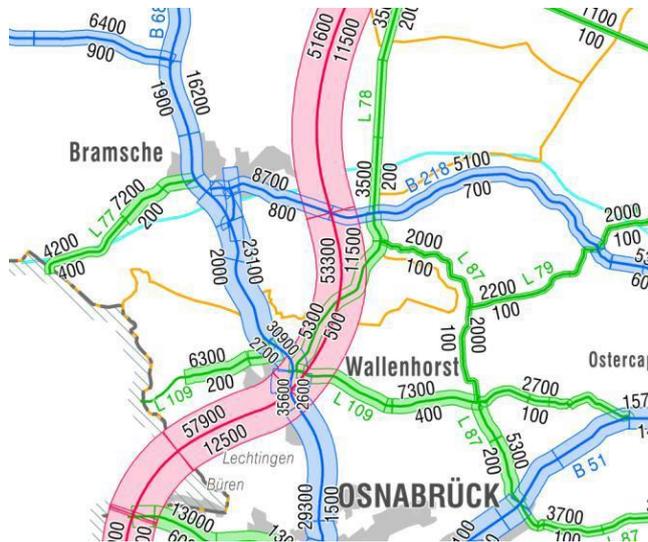


Bahnhofsempfangsgebäude, Bahnhofstr. 7a und b

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

B.3.6 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 Gebietes 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) passieren.

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.

B.3.7 Erneuerungskonzept ISEK & VU

Das Erneuerungskonzept der VU Bahnhofsumfeld bildet ein mögliches Entwicklungsszenario für die innerstädtische Fläche ab. Die hieraus für das Wettbewerbsverfahren abgeleiteten Rahmenbedingungen sind unter Punkt B.4 ff. beschrieben.

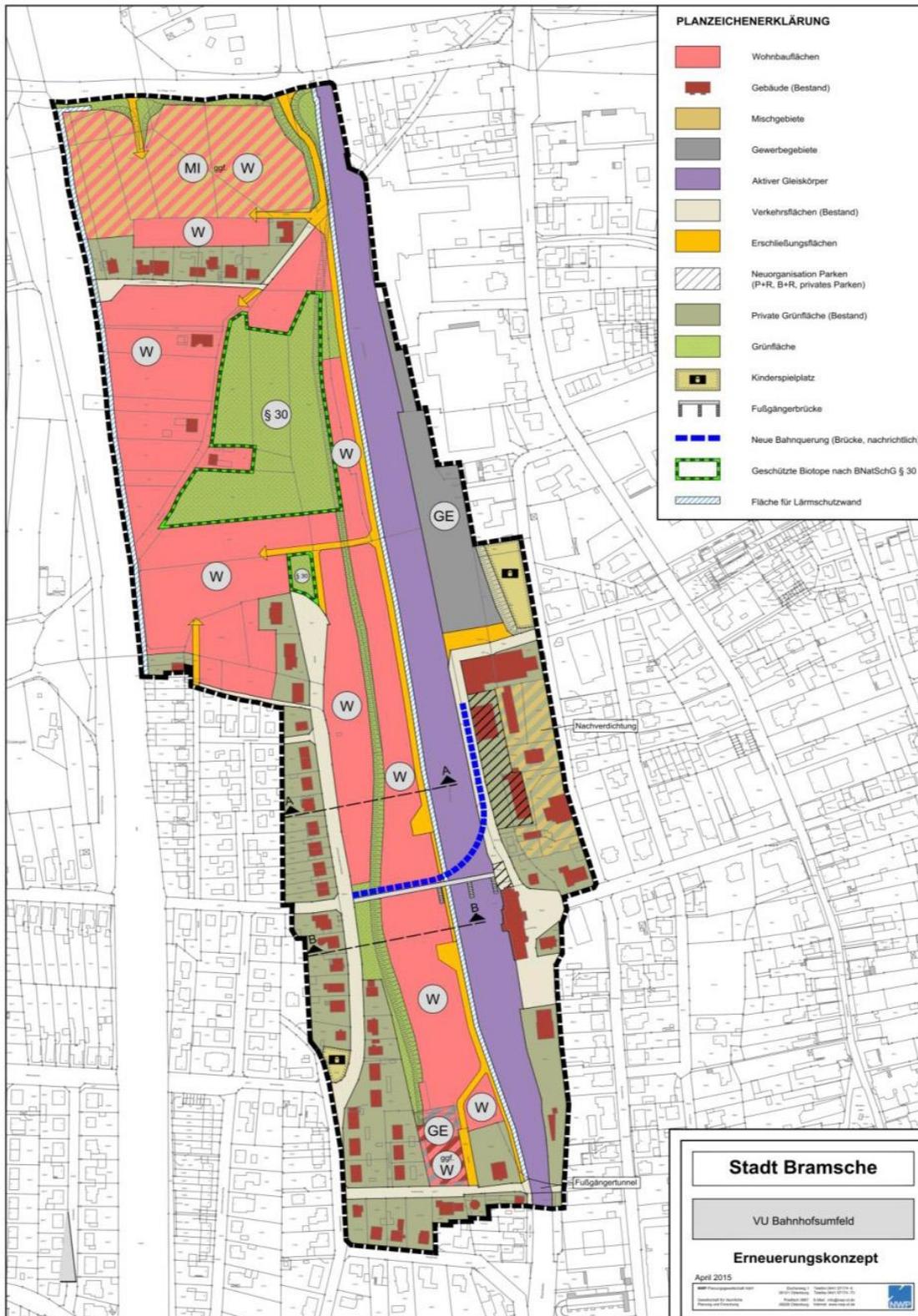


Abb. 8: Erneuerungskonzept, Quelle: Integriertes Städtebauliches Konzept & Vorbereitende Untersuchungen Bahnhofsumfeld (2015)

B.4 Städtebauliche Anforderungen und Ziele

B.4.1 Städtebauliches Leitbild

Das neue Quartier soll ein attraktiver, innenstadtnaher Wohnstandort für Menschen in unterschiedlichen Lebenssituationen sein. In erster Linie ist es wohnbaulich geprägt. Das Stadterneuerungsgebiet „Bahnhofsumfeld“ soll ein energetisch optimiertes, vielfältiges Wohnquartier mit eigener Identität sein und als Innenstadtergänzungsgebiet die Entwicklung der Innenstadt fördern sowie den Zentralen Versorgungsbereich unterstützen. Die Ausbildung lebendiger Nachbarschaften unter Einbeziehung der Bestandsquartiere und die Differenzierung in überschaubare und gut vernetzte Teilquartiere sowie die Schaffung öffentlicher Begegnungsräume sind wesentliche Zielstellungen des Entwurfes.

Der städtebauliche Wettbewerb soll die Frage beantworten, welche Strukturen das Bahnhofsumfeld zukünftig aufweisen muss, um die Entwicklung der Innenstadt zu unterstützen und diese weiter positiv zu entwickeln.

B.4.2 Städtebauliche Dichte / Nutzungen

Als Vorgabe für das Maß der baulichen Nutzung im Innenstadtergänzungsgebiet legt die Stadt eine maximal dreigeschossige Bebauung fest, die die gewünschte bauliche Verdichtung sowohl in Mehrfamilienhäusern als auch in Hausgruppen umsetzt. Im Wettbewerb soll dafür ein Rahmen gefunden werden, der für Nutzung und Bebaubarkeit einen Maßstab für die städtebauliche Neuordnung liefert. In diesem Kontext sind insbesondere der Höhenversprung und die Bestandsbebauung zu berücksichtigen.

Unter dem Leitbild eines gemischten Quartiers mit sozialer und demographischer Vielfalt sollen sowohl kompakte Formen des Einfamilienhausbaus als auch Mehrfamilienhäuser und Hausgruppen entstehen können. Mögliche Orientierungswerte bei der Zusammensetzung des Wohnungsangebotes sind 60 -70 % Mehrfamilienhäuser und Hausgruppen sowie max. 30 % Einfamilienhäuser.

Die Stadt Bramsche lässt z.Zt. ein Wohnraumbedarfskonzept für die Stadt Bramsche erarbeiten, dessen Ergebnisse voraussichtlich bis Ende Oktober 2017 vorliegen werden. Sofern zum Zeitpunkt des Kolloquiums entsprechende Unterlagen vorliegen, werden diese dem Protokoll zum Kolloquium beigelegt.

Die Anforderungen an die bauliche Entwicklung bzw. die potentiellen Nutzergruppen in der Stadt Bramsche lassen sich wie folgt beschreiben (Auszug aus Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept & Vorbereitende Untersuchung; Teil 2 gesamtstädtische Entwicklungssituation):

- Wohnerfordernisse von Seniorenhaushalten sollten verstärkt berücksichtigt werden, es sollten ausreichende und adäquate Angebote im altersgerechten Wohnen (barrierefrei, barrierearm, Serviceangebote, Senioren-Bungalows) und in der Wohnungsberatung angeboten werden (in allen Preissegmenten)
- die wachsende Zielgruppe der jungen Alten mit ihren spezifischen Ansprüchen (z.B. Nachfrage nach Eigentum mit kleinerem Grundstück) sollte im Blick behalten werden;
- die Gruppe der Haushaltsgründer (Starter) je nach Einkommenssituation sollte stärker berücksichtigt werden (kleine Wohnungen), ggf. sollte auch die Gruppe der Studenten als Zielgruppe Berücksichtigung finden,
- die Nachfragegruppe der Familien sollte weiterhin als wesentliche Zielgruppe erkannt und in allen Preissegmenten adäquate Angebote – insbesondere in Form des Einfamilienhauses – vorgehalten werden.
- Es ist eine weitere Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort anzustreben (durch Sanierung, Neubau, Nachverdichtung, tlw. Abriss und Neubau).

Zu den aufgelisteten Ausführungen aus dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept und der Vorbereitende Untersuchung (Teil 2 gesamtstädtische Entwicklungssituation) ist hinzuzufügen, dass bei der Planung von altengerechten Wohnungen u.a. durch Zuhilfenahme von Mitteln der Wohnungsbauförderung dauerhaft günstige Miete sichergestellt werden sollten. Weiter ist ergänzend festzustellen, dass nicht nur die Nachfrage nach kleineren Grundstücken beachtet werden sollte sondern auch entsprechende Eigentumswohnungen in Mehrfamilienhäusern geplant werden sollten.

Gesucht wird ein schlüssiges städtebauliches Konzept, das eine hohe Wohnumfeldqualität bietet, ein robustes städtebauliches Grundgerüst entwickelt und Gestaltungsspielräume für die künftige Bebauung eröffnet.

Neben den überwiegenden Wohngebieten ist im Norden des Gebietes ein Mischgebiet vorgesehen. Die Ausweisung „Mischgebiet“ ist im Wesentlichen aus Lärmschutzgründen (Nordtangente) angedacht. Bei einer entsprechenden Realisierung als Mischgebiet sind die südlich angrenzenden bestehenden Wohnbereiche zu berücksichtigen.

Aufgrund des zu erwartenden Zuzugs junger Familien und unter Berücksichtigung der insgesamt zu erwartenden bzw. entwurfsabhängigen Anzahl an Wohneinheiten ist ein Standort für einen zwei- bis dreigruppigen Kindergarten vorzusehen, wobei zweite oder dritte Gruppe (auch) als Krippengruppe vorgesehen werden kann.

Die nachfolgende Plandarstellung zeigt die zu berücksichtigende Kategorisierung der vorh. Bestandsgebäude im Wettbewerbsbereich.

Hinsichtlich des ehem. Lokschuppens im südlichen Planbereich wird den Wettbewerbsteilnehmern abweichend von der Unterlage aus den VU freigestellt, das Gebäude zu erhalten und einer Folgenutzung zuzuführen.

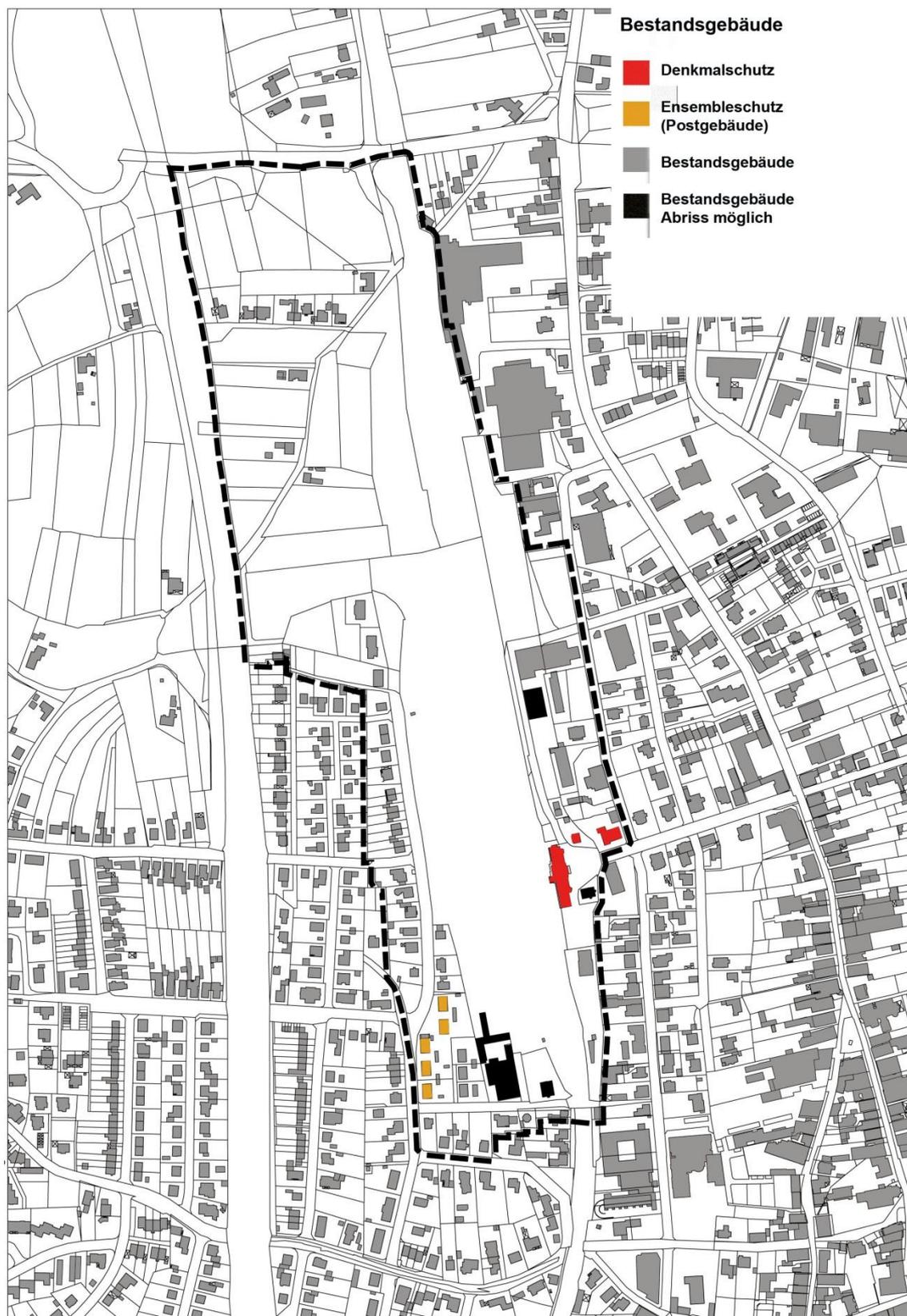


Abb. 9: Rahmenbedingungen Bestandsgebäude

B.4.3 Lärmschutz

Das Ergebnis einer schalltechnische Beurteilung des Wettbewerbsbereiches (siehe Anlage Schalltechnische Beurteilung) ergibt, dass die Immissionsrichtwerte für Allgemeine Wohngebiete tags wie nachts überschritten werden. Durch die Anordnung eines aktiven Lärmschutzes entlang der Bahntrasse und entlang der B68 ist die Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes möglich. Ergänzend sind ggfs. Festsetzungen zum passiven Lärmschutz erforderlich. In diesem Zusammenhang ist der Höhenversprung und die daraus möglicherweise erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen für die Bestandsgebäude oberhalb des Höhenversprungs zu berücksichtigen.

Für das Wettbewerbsverfahren ist von einer entsprechenden Umsetzung des erforderlichen Lärmschutzes (Lärmschutzwand mit 5m Höhe entlang der Gleistrasse und entlang der B68) auszugehen (siehe Abb. 8 Erneuerungskonzept).

Für die Nordseite des Wettbewerbsbereiches ist eine Ergänzung des Lärmschutzes entlang der Nordtangente für die Ausweisung als Allgemeines Wohngebiet erforderlich und möglich. Ohne entsprechende Lärmschutzmaßnahmen entlang der Nordtangente ist nur eine Ausweisung als Mischgebiet möglich. In diesem Fall sind die südlich gelegenen Wohnquartiere zu berücksichtigen.

B.4.4 Erschließung / ruhender Verkehr

Die verkehrliche Anbindung der innerstädtischen Entwicklungsfläche ist durch die östlich verlaufende Gleistrasse der Bahn als auch durch die westlich verlaufende Bundesstraße stark eingeschränkt. Über die südlichen und bereits bestehenden Anbindungen an das vorh. Straßennetz hinaus ist lediglich eine Anbindung und Erschließung von Norden möglich. Z.Zt. ist hier eine Zufahrt über eine untergeordnete Erschließungsstraße vorhanden.

Eine in den 90er Jahren noch angestrebte Ost-West-Verbindung für den motorisierten Verkehr in Verlängerung der Luisenstraße nicht weiter verfolgt.



Fußgängerbrücke im Bahnhofsbereich

Vielmehr wird eine deutliche Verbesserung der Anbindung für Fußgänger und Radfahrer für das innerstädtische Quartier gewünscht. Im Süden des Wettbewerbsgebietes besteht im Bereich Friesenweg eine Fuß-Radwegeverbindung mit einer Untertunnelung der Bahngleise. Auf Höhe des Bahnhofes ist ein nahezu höhengleicher Anschluss für Fußgänger und Radfahrer durch die Verlängerung der vorhandenen Brücke der Gleisanlagen an das Niveau der Luisenstraße möglich. Hier werden von den Teilnehmern praktikable Vorschläge für den Radverkehr, insbesondere im Hinblick auf die vorhandenen Niveauunterschiede, erwartet.

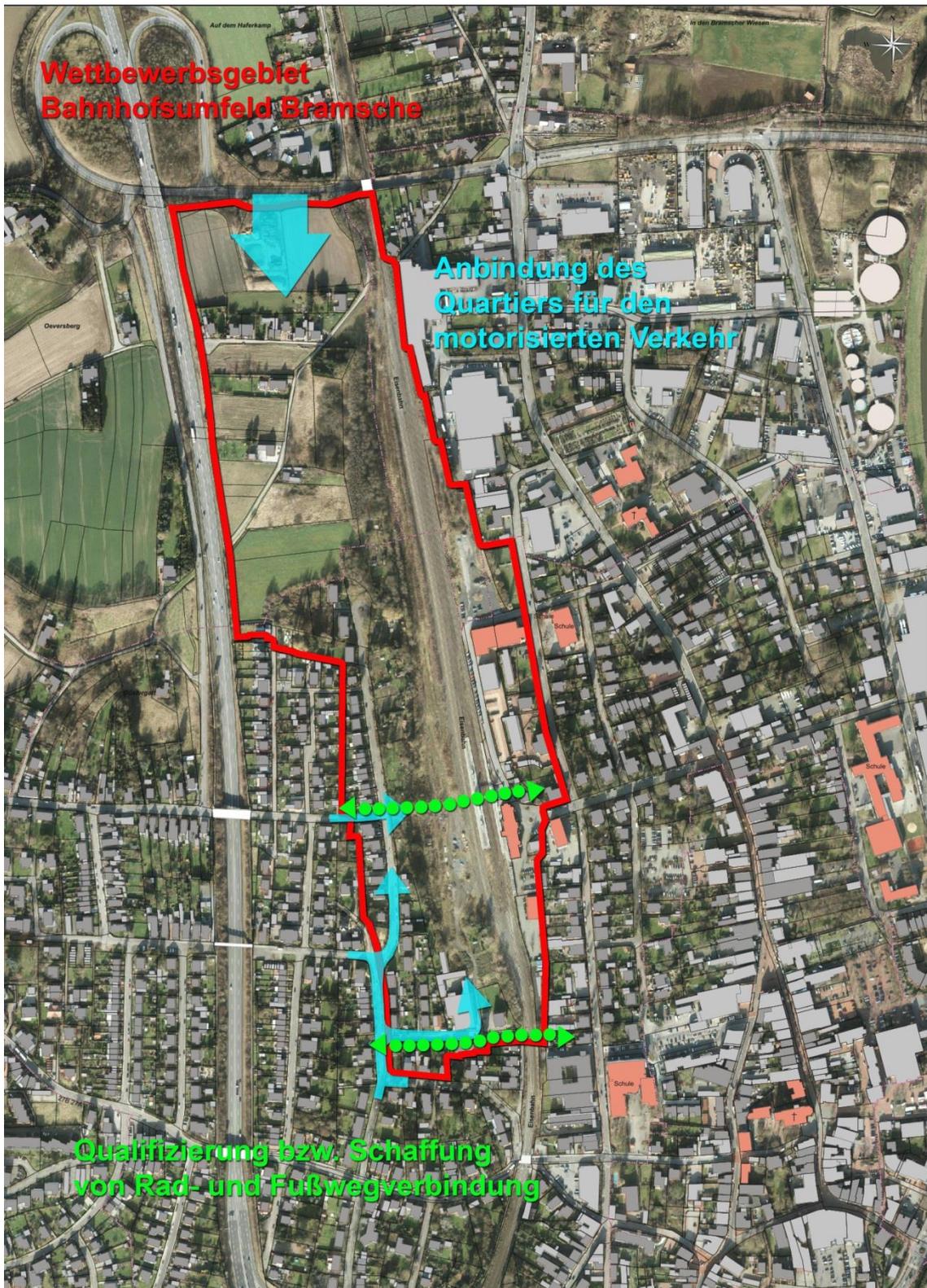


Abb. 10: Rahmenbedingungen Verkehr

Die Anforderungen an das Erschließungskonzept lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Auf der Grundlage der einschlägigen Empfehlungen für Verkehrsanlagen ist ein differenziertes Netz zu planen. Die zu erwartenden Verkehrsmengen ergeben sich aus der Verteilung der Gebäude bzw. aus dem Maß der vom jew. Wettbewerbsteilnehmer angestrebten Verdichtung.
- Die momentane Barrierewirkung und Insellage des Planungsbereiches ist weitestgehend durch eine Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtquartieren zu minimieren
- Minimierung der (motorisierten) Durchgangsverkehre im Quartier. Die Ausloberin schließt eine durchgängige PKW-Verbindung von der Gerhart-Hauptmann-Straße zur Straße „Zur Stiege“ aus.
- Möglichst vielfältige Anbindung der Wohnquartiere um punktuelle Belastungen durch den Ziel- und Quellverkehr zu vermeiden.
- Zur Förderung der Nahmobilität sind insbesondere die Fuß- und Radverkehre durch Anwendung geeigneter Instrumente zu berücksichtigen. Eine zusätzliche Untertunnelung/Überbrückung der Gleistrasse ist grundsätzlich möglich.
- Der Anschluss des Plangebietes an den ÖPNV erfolgt über den Bahnhof Bramsche und die an den Bahnhof angebotenen Buslinien.
- Der ruhende Verkehr ist in geeigneter Weise unterzubringen. Dies ist sowohl in gebündelter Form (Tiefgaragen / Parkpaletten) als auch als Einzelstellplätze auf Privatgrundstücken denkbar. Für geplante Mehrfamilienhäuser ist der Stellplatznachweis grundsätzlich in Tiefgaragen vorzusehen.
- Für Wohn- und Mischgebiete ist ein Stellplatzschlüssel von 1,5 StP / Wohneinheit und ein Besucheranteil von 30% im öffentlichen Raum nachzuweisen. In gemischt genutzten Bereichen sind je nach Konzept die bauordnungsrechtlich erforderlichen Stellplätze nachzuweisen, dies sind für Büro- und Verwaltungsräume 1 StP/30 qm Nutzfläche und für Geschäftshäuser 1 StP/35 qm Verkaufsfläche.

B.4.5 Freiraum

Der Wettbewerbsbereich östlich der Gleistrasse ist überwiegend geprägt durch z.Zt. landwirtschaftlich genutzte Flächen und Ruderalfluren im Bereich der ungenutzten Bahnflächen. Aufgrund der Insellage des Gebietes nimmt der öffentliche Raum einen besonderen Stellenwert ein. Innerhalb der landwirtschaftlich genutzten Flächen befindet sich ein nach § 30 BNatSchG / § 24 NAGBNatSchG geschütztes Biotop. Das Biotop ist zwingend zu erhalten und sinnvoll in das städtebauliche Konzept einzubinden (siehe Anlage Beurteilung von Darstellungen gesetzlich geschützter Biotope).

Eine zweite, südlich des Biotops gem. § 30 BNatSchG / § 24 NAGBNatSchG befindliche Grünfläche ist im Erneuerungskonzept ISEK und VU ebenfalls als Biotop gem. § 30 BNatSchG / § 24 NAGBNatSchG ausgewiesen worden. Das aktuelle Gutachten sieht für diese Grünfläche den Status gem. § 30 BNatSchG / § 24 NAGBNatSchG nicht mehr vor.

Weiterhin ist auf die unterschiedlich intensiv genutzten Kleingärten oberhalb des Geländever-sprungs hinzuweisen. Eine Einbeziehung der Qualitäten dieser Gartenflächen in den städtebau-lichen Entwurf wird empfohlen.

Durch die Ausbildung eines durchgängigen Freiflächensystems mit Freiräumen von hoher Nut-zungs- und Aufenthaltsqualität soll die Quartiersbildung gefördert werden. Insgesamt wird eine Freiraumqualität angestrebt, die eine Nutzung und Aneignung der öffentliche Räume z.B. im Sinne eines Urban Gardening fördert und ermöglicht

Für den Fußgänger- und Radverkehr ist ein engmaschiges Netz zu schaffen, dass die Baufelder untereinander und mit den angrenzenden Stadtquartieren verknüpft. Eine zusätzliche Untertun-

nelung/Überbrückung der Gleistrasse ist grundsätzlich möglich. Generell sollen Freiräume möglichst barrierefrei ausgebildet werden. Auf die Anforderungen von Menschen mit Behinderungen an die Barrierefreiheit und die Erfordernisse der Orientierung (visuelle/taktile Hilfen) wird explizit hingewiesen.

B.4.6 Energetische Optimierung

Die städtebauliche Planung soll die Grundvoraussetzungen für energieeffizientes Bauen schaffen. Dafür sind sowohl die solaren Gewinne (passiv / PV / Solarthermie) als auch die Reduzierung des Energieverbrauchs von Bedeutung. Sowohl für die passive als auch die aktive Nutzung der Solarenergie ist die Stellung der Gebäude zu berücksichtigen.

Optional sucht die städtebauliche Planung Berührungspunkte zu den Themenfeldern der „smart city“. Im Hinblick auf energetische Optimierung liegen diese insbesondere im Bereich der technischen Infrastruktur (intelligente Wärme-/Energienetze / Entsorgung / Mobilität), der Außenraumplanung (Klimaresilienz / Nachhaltigkeit / Entwicklungsfähigkeit) und des Hochbaus (Gebäudebegrünung / Wärmeinseln / Energieautarkie).

B.4.7 Entwässerungskonzept

Im Rahmen des städtebaulichen Entwurfs sind Vorschläge zum Umgang mit dem Niederschlagswasser zu entwickeln. Das anfallende Regenwasser muss zunächst im Plangebiet zurückgehalten werden, wozu Maßnahmen der Regenwasserrückhaltung vorzusehen sind, da die in östliche Richtung entwässernden Regenkanäle bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sind. Zur Sicherung eines kontrollierten Regenwasserabflusses sind vorsorglich zwei Regenrückhaltebecken zu errichten, und zwar westlich des Flurstücks 73/17 (Lindenstr. 41) und im südlichen Bereich des Bahnflurstücks 83/95, im Umfeld des Friesenweges. Den Auslobungsunterlagen ist eine Übersichtskarte des Entwässerungssystems beigefügt. Des Weiteren ist zu prüfen, inwiefern Flächen und Anlagen zur Entwässerung (etwa Entwässerungsmulden) mit Elementen der Freiflächengestaltung bzw. Straßenplanung kombiniert werden können.

B.4.8 Topographie

Der Wettbewerbsbereich liegt am Osthang des „Bramscher Bergs“ und ist durch Geländehöhenunterschiede geprägt. Zwischen der Westseite und der Gleistrasse ist eine erhebliche Höhendifferenz vorzufinden (siehe Planunterlage), die z.T. durch eine Steilböschung in Nord-Südrichtung und parallel zur Gleistrasse verlaufend, abgefangen wird. Die vorh. Topographie ist weitgehend zu erhalten.



Abb. 11: Auszug aus der DGK 5 mit Isohypsen, Quelle: Integriertes Städtebauliches Konzept & Vorbereitende Untersuchungen Bahnhofsumfeld (2015)

B.4.9 Entwicklungsfläche östlich der Bahn

Für den Bereich östlich der Bahn wird eine Nachverdichtung gewünscht. Abweichend von den Darstellungen des Erneuerungskonzeptes ist für den gesamten Bereich die Ausweisung als Mischgebiet vorgesehen.

Das Bahnhofsgebäude wurde bereits an einen privaten Eigentümer veräußert und hat keine Funktion mehr für den Bahnhof bzw. Bahnbetrieb.

Die für die Bearbeitung maßgeblichen Rahmenbedingungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die in Abb. 12 dargestellte Klassifizierung der Gebäude und Flächen ist bei der Bearbeitung zu beachten.
- Erhaltung des vorhandenen Spiel- bzw. Sportplatzes
- Verbesserung des Park & Ride Angebotes durch Neuordnung und Ergänzung des Stellplatzangebotes um ca. 25 Stellplätze.
- Verbesserung des Angebotes für den Radverkehr durch Schaffung von – ggf. überdachten – Abstellbereichen für ca. 150 Fahrräder.
- Neuordnung der Flächen für den ÖPNV. Hierbei sind 2 Haltestellen und zwei Wartepositionen für Busse vorzusehen. Die Zufahrt erfolgt von Norden über die Bismarckstraße, die Abfahrt über den Bahnhofsvorplatz und die Bahnhofstraße nach Osten
- Für die Freiflächengestaltung des Bahnhofsumfeldes ist ein robustes und nachhaltiges Konzept erwünscht, welches die Aufenthaltsqualität des Verkehrsknotenpunktes deutlich erhöht und den Anforderungen an die notwendige Barrierefreiheit im öffentlichen Raum erfüllt.

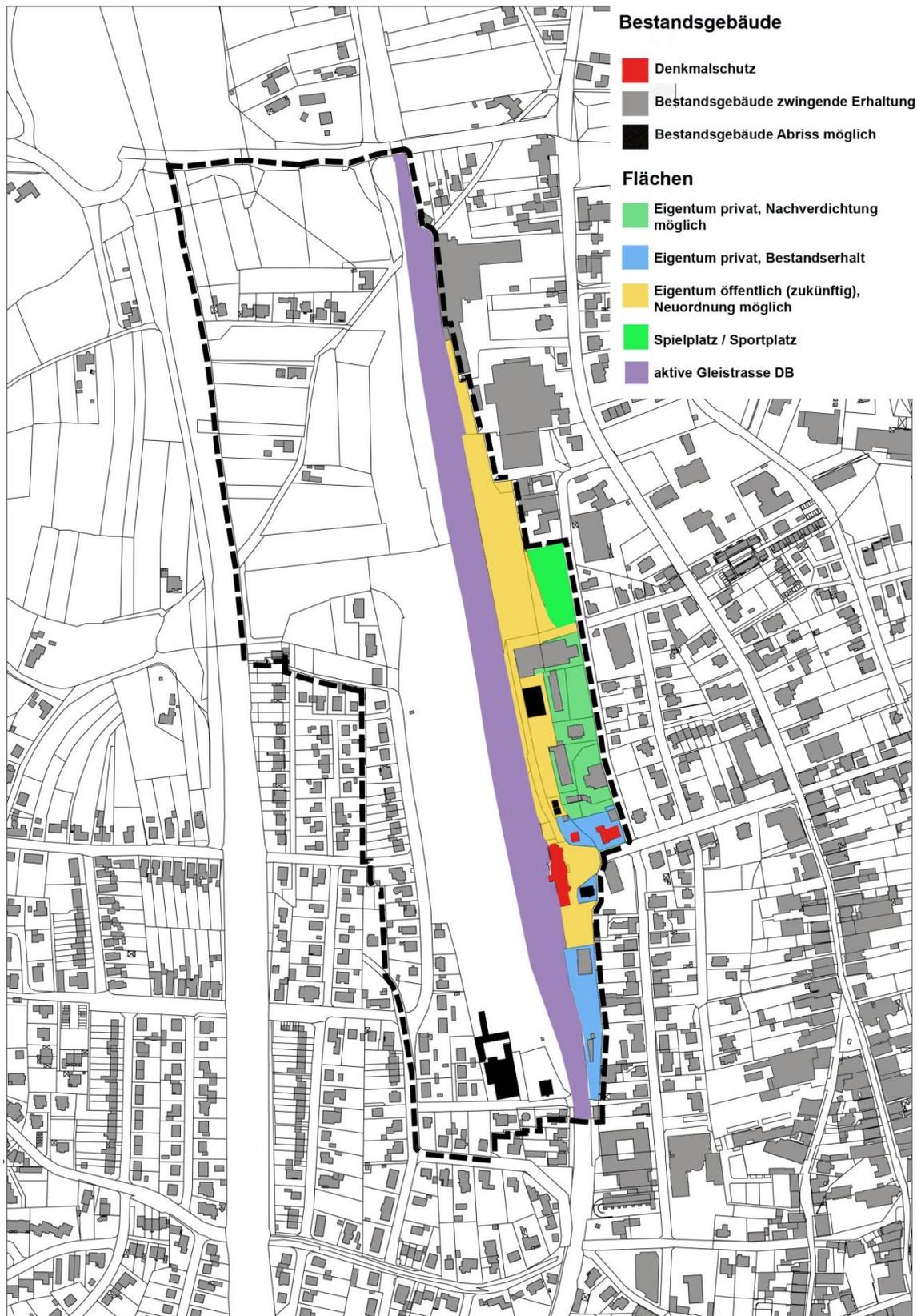


Abb. 12: Entwicklungsfläche östlich der Bahn

B.4.10 Baurecht

Die Stadt wird das ggfs. überarbeitete Wettbewerbsergebnis über eine Änderung des Flächennutzungsplanes und voraussichtlich mehrere Bebauungspläne planungsrechtlich absichern.

TEIL C. VERFAHRENSUNTERLAGEN

C.1 Workshop

In Vorbereitung des Auslobungsberichtes hat die Stadt Bramsche alle Bürger und Interessierte zu einem ganztägigen Workshop am Samstag, den 2.9.2017 von 9:30 bis 16:00 Uhr, in die Arbeits- und Kulturstätte der Heilpädagogischen Hilfe Bersenbrück - Bramscher Bahnhof eingeladen.

Ziele des Workshops sollten sein, einerseits über das geplante Wettbewerbsverfahren zu informieren und andererseits die Wünsche, Anregungen, Rahmenbedingungen und Restriktionen von den Bramscher Bürgern zur Formulierung der Auslobungsbedingungen zu erhalten.

Der Workshop ist wie folgt durchgeführt worden.

1. Begrüßung durch den Bürgermeister
2. Einführung in das Wettbewerbsverfahren
3. Gemeinsame Begehung des Wettbewerbsgebietes
4. Aufteilung in zwei Arbeitsgruppen „Nutzung / Bebauung“ und „Verkehr und Freiraum“
5. Erarbeitung der Wünsche und Rahmenbedingungen in den jeweiligen Arbeitsgruppen
6. Diskussion der Wünsche und Rahmenbedingungen im Plenum; Festlegung der Wünsche und Rahmenbedingungen für den Auslobungsbericht
7. Schlusswort des Bürgermeisters

Rund 60 Beteiligte haben an dem Workshop mitgearbeitet und die Ergebnisse sind weitestgehend in den Auslobungsbericht eingearbeitet worden.

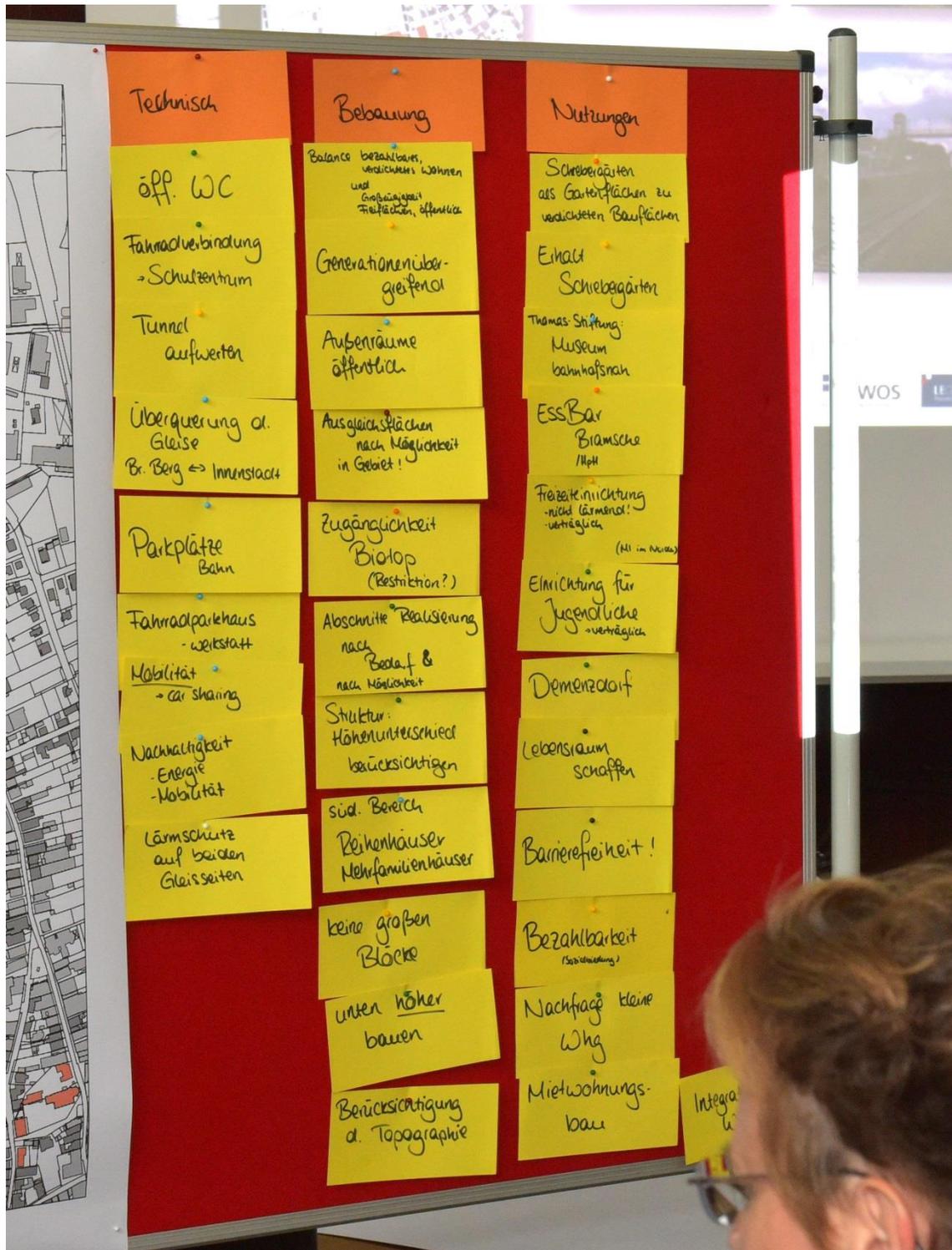
Im Sinne der Vollständigkeit der Wünsche und Anregungen der Workshopteilnehmer sind im Folgenden alle Stichworte niedergeschrieben worden.

Veränderungen der Originalmitschriften sind ausschließlich zum besseren Verständnis durchgeführt worden.

C.1.1 Ergebnisse der Arbeitsgruppe Nutzung / Bebauung

Wünsche und Anregungen zum Thema „**Bebauung**“

- Generationsübergreifende Wohnformen
- Balance zwischen bezahlbarem, verdichtetem Wohnen und großzügigen öffentlichen Freiflächen muss gewahrt werden
- Öffentliche Außenräume sind herzustellen
- Zugänglichkeit Biotop ist gewünscht (Restriktionen sind zu beachten)
- Realisierung in Abschnitten nach Bedarf und nach Möglichkeit
- Struktur: Höhenunterschied berücksichtigen
- südl. Bereich: Reihenhäuser Mehrfamilienhäuser
- keine großen Gebäudeblöcke
- unten höher bauen (= zwischen Bahn und Geländeversprung)
- Berücksichtigung der Topographie



Wünsche und Anregungen zum Thema „Nutzungen“

- Schrebergärten sollten als Gartenflächen für die verdichteten Bauflächen genutzt werden
- Erhalt Schrebergärten
- Thomas-Stiftung sucht Flächen für ein Museum: Flächen am Bahnhof könnten genutzt werden

- Integration der Initiative EssBar Bramsche (Information: Homepage der Stadt Bramsche)
- Integration der HPH
- Nicht störende Freizeiteinrichtungen könnten im Mischgebiet im Norden eingeplant werden
- Nicht störende Einrichtungen für Jugendliche sollten berücksichtigt werden
- Einrichtung wie „Demenzdorf“ könnten berücksichtigt werden
- Barrierefrei!
- Bezahlbarkeit (gesichert durch eine Sozialbindung)
- Nachfrage von kleinen Wohnungen ist zu berücksichtigen
- Mietwohnungsbau wird gefordert
- Integrativer Wohnraum ist erforderlich

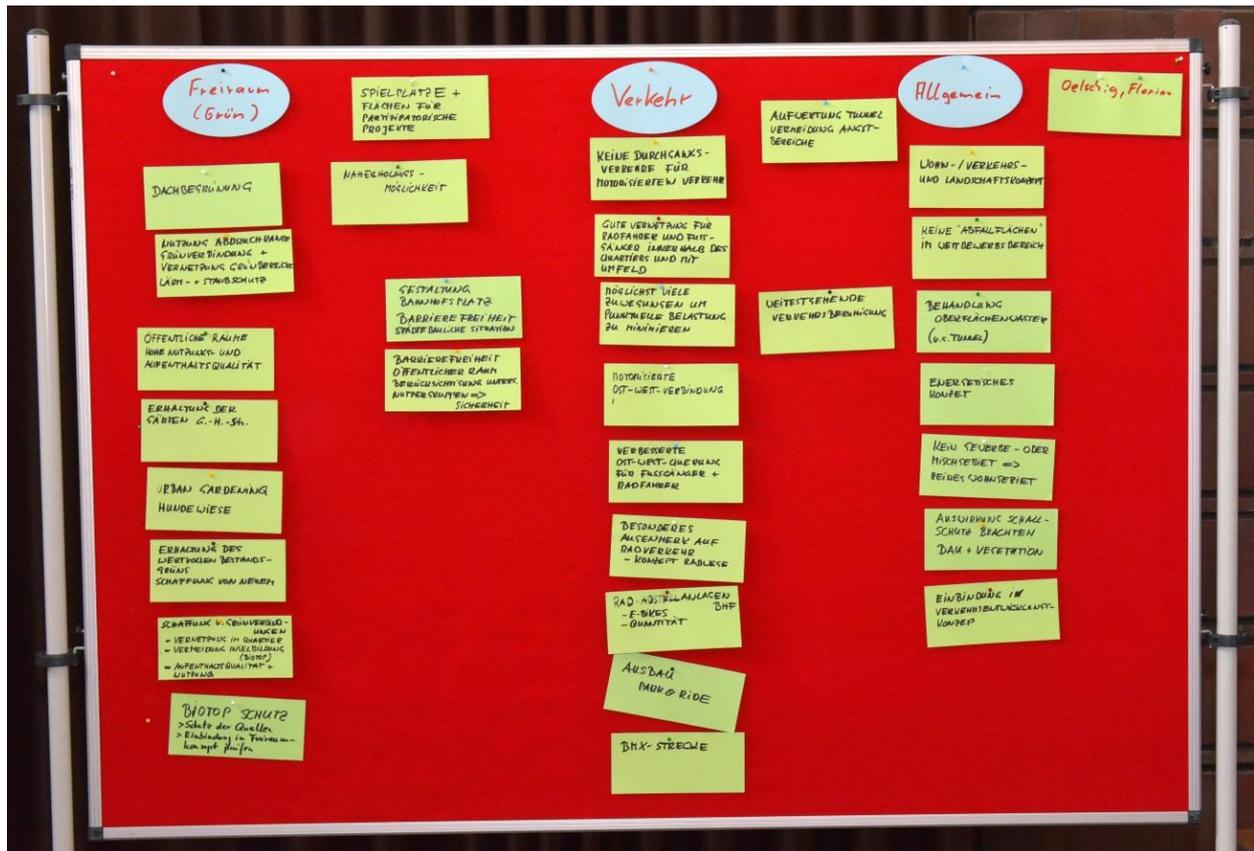
Weitere Wünsche und Anregungen der Arbeitsgruppe Nutzung / Bebauung

- Öffentliches WC im Gebiet vorsehen
- Fahrradverbindung zum Schulzentrum herstellen
- Tunnel aufwerten
- Überquerung der Gleise – Br. Berg ↔ Innenstadt ist erforderlich
- Parkplätze im Bereich der Bahnflächen sind zu schaffen
- Fahrradparkhaus – Werkstatt als ergänzende Nutzungen am Bahnhof
- Mobilität → Car Sharing ist zu prüfen
- Nachhaltigkeit – Energie – Mobilität
- Lärmschutz auf **beiden** Gleisseiten wird gefordert

C.1.2 Ergebnisse der Arbeitsgruppe Freiraum / Verkehr

Wünsche und Anregungen zum Thema „Freiraum“

- Biotop Schutz – Schutz der Quellen – Einbindung in Freiraumkonzept prüfen
- Schaffung von Grünverbindungen – Vernetzung im Quartier – Vermeidung Inselbildung (Biotop) – Aufenthaltsqualität und Nutzung
- Erhaltung des wertvollen Bestandsgrüns, Schaffung von Neuem
- Urban Gardening, Hundewiese
- Dachbegrünung
- Nutzung Abbruchkante als Grünverbindung und zur Vernetzung Grünbereiche, Lärm- und Staubschutz durch Großgehölze
- Öffentliche Räume mit hoher Nutzungs- und Aufenthaltsqualität
- Erhaltung der Schrebergärten an der Gerhart Hauptmann Straße
- Barrierefreiheit öffentlicher Raum, Berücksichtigung unterschiedlicher Nutzergruppen insbesondere zum Thema Sicherheit im Straßenverkehr
- Gestaltung Bahnhofspatz, Barrierefreiheit und Verbesserung der städtebauliche Situation
- Schaffung von Naherholungsmöglichkeit
- Spielplätze und Flächen für partizipatorische Projekte



Wünsche und Anregungen zum Thema „Verkehr“

- Keine Durchgangsverkehre für motorisierten Verkehr
- Gute Vernetzung für Radfahrer und Fußgänger innerhalb des Quartiers und mit dem Umfeld
- Möglichst viele Zuwegungen um punktuelle Belastung zu minimieren
- Motorisierte Ost-West-Verbindung
- Verbesserte Ost-West-Querung für Fußgänger und Radfahrer
- Besonderes Augenmerk auf Radverkehr – Konzept Radwege
- Rad-Abstellanlagen am Bahnhof, E-Bikes-Stationen in ausreichender Quantität
- Ausbau Park & Ride
- Schaffung einer BMX-Strecke
- Aufwertung Tunnel, Vermeidung Angstbereiche
- Weitestgehende Verkehrsberuhigung

Weitere Wünsche und Anregungen der Arbeitsgruppe Freiraum / Verkehr

- Zusammenspiel von Wohn-/Verkehrs- und Landschaftskonzept
- Keine „Abfallflächen“ im Wettbewerbsbereich
- Behandlung Oberflächenwasser (Tunnel steht bei Starkregen unter Wasser)
- Energetisches Konzept
- Kein Gewerbe- oder Mischgebiet → reines Wohngebiet

- Auswirkung des Schallschutzes auf Bestandsbebauung beachten, ggfs. Lärmschutz und Vegetation
- Einbindung in Verkehrsentwicklungskonzept

C.1.3 Zusammenfassung der Ergebnisse des Workshops

Die Auswertung der Ergebnisse des Workshops hat eine grundsätzliche Bereitschaft der Bramscher Bürgerschaft zur Beteiligung an dem Planungsprozess „Bahnhofsumfeld“ aufgezeigt. Darüber hinaus sind detaillierte Anregungen und Wünsche für die Auslobungsbedingungen erarbeitet, diskutiert und schlussendlich formuliert worden.

Der Großteil der Anregungen und Wünsche wurde unmittelbar in den Teil B. „Auslobungsbedingungen“ übernommen bzw. war bereits im Vorentwurf vermerkt worden. Die Ausloberin weist jedoch darauf hin, dass die im Workshop formulierten Anregungen:

- „Einrichtung wie „Demenzdorf“ könnten berücksichtigt werden“

und

- „Thomas-Stiftung sucht Flächen für ein Museum: Flächen am Bahnhof könnten genutzt werden“

grundsätzlich begrüßt werden, jedoch in den zur Diskussion stehenden Flächen keine Berücksichtigung finden sollen.

Abschließend ist dem großen Engagement der Bramscher Bürgerschaft zu danken. Der Bürgerdialog wird – wie auch bereits auf dem Workshop verkündet – mit dem Vorliegen der Ergebnisse des Wettbewerbs fortgesetzt.

C.2 Unterlagen

Alle Verfahrensunterlagen sind unter dem Link <http://dsk-gmbh.de/wettbewerbe/wettbewerb/bramsche/> zum Download zur Verfügung gestellt.