



VU

**Bericht über die
Vorbereitenden Untersuchungen
zur Notwendigkeit der
Städtebaulichen Sanierung
in der Innenstadt von Friesoythe**

Stadt Friesoythe (Landkreis Cloppenburg, Niedersachsen)

Bearbeitung
Grontmij GmbH, Bremen

Impressum

Auftraggeber: **Stadt Friesoythe** (Landkreis Cloppenburg)

Auftragnehmer: **Grontmij GmbH**

Postfach 34 70 17
28339 Bremen

Friedrich-Mißler-Straße 42
28211 Bremen

Bearbeitung: Dr. Monika Nadrowska
Dipl.-Ing. Horst Heinicke
M. Sc. Simone Irmischer

Bearbeitungszeitraum: März 2014 – September 2014

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkungen	9
2	Grundlagen und Rahmenbedingungen	10
2.1	Städtebauförderprogramm: Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“	10
2.1.1	Förderbereiche der Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“	10
2.1.2	Vorbereitende Untersuchungen nach dem BauGB	10
2.1.3	Verfahrensablauf in Friesoythe	10
2.2	Lage und Struktur der Stadt Friesoythe	13
2.3	Das Untersuchungsgebiet	16
3	Bestands- und Entwicklungsanalyse	17
3.1	Städtebauliche Gliederung und Bebauungsstrukturen	17
3.2	Nutzungsstrukturen	19
3.3	Grün- und Freiflächen	25
3.4	Stadtbildprägende Gebäude und Strukturen	28
3.5	Verkehr	31
3.5.1	Verkehrsnetz und –aufkommen	31
3.5.2	ÖPNV / Bahnanbindung	33
3.5.3	Ruhender Verkehr	33
3.5.4	Fuß- und Radverkehr	35
3.6	Städtebauliche Missstände	39
3.6.1	Funktionsmängel	39
3.6.2	Substanzmängel	42
4	Erneuerungskonzept	46
4.1	Sanierungsziele	46
4.2	Sanierungsschwerpunkte	46
4.2.1	Konzept zur Straßenberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume im zentralen Innenstadtbereich	47
4.2.2	Konzept „Stadt zum Fluss“ – Erlebbarkeit der Soeste, Abschnitt Innenstadt	53
4.3	Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen	55
4.3.1	Maßnahmenübersicht	55
5	Kosten- und Finanzierungsübersicht	61
6	Abgrenzung des Sanierungsgebiets	64
7	Beteiligungsprozess	66
7.1	Mitwirkungsmöglichkeit der Gemeinde	66
7.2	Sanierungsmanagement	66

7.3	Mitwirkungsbereitschaft der Bürger	66
7.4	Mitwirkung der Träger der öffentlichen Belange	68
8	Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht	70
8.1	Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses an der Sanierung	70
9	Anhang	71

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Aus einer Sitzung des Planungsbegleitenden Arbeitskreises	11
Abbildung 2:	Übersicht über den Beteiligungsprozess zur parallelen Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen und des ISEK Friesoythe	12
Abbildung 3:	Die Gliederung der Stadt Friesoythe, o.M. (Quelle: eigene Darstellung)	14
Abbildung 4:	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets, o.M., Quelle: Grontmij, o.M.	16
Abbildung 5:	Zusammendruck der Supplementkarte des Uebersichts-Handrisses der Flur X von 1838 und der Automatisierten Liegenschaftskarte (ALK), 2007; Quelle: Eckhard, 2008	17
Abbildung 6:	Lange Straße	20
Abbildung 7:	Burgstraße – Rückwärtige Erschließung der Ladenzeile Lange Straße	20
Abbildung 8:	Temporäre Nutzung der Baulücke Lange Straße 11	20
Abbildung 9:	Straße Am Bahnhof	20
Abbildung 10:	Leer stehendes Ladenlokal, Kirchstraße 16	21
Abbildung 11:	Spielhalle in der Hauptgeschäftsstraße, Bahnhofstraße 25	21
Abbildung 12:	Innerstädtisches Wohnen : Wasserstraße	22
Abbildung 13:	Innerstädtisches Wohnen : Lange Straße	22
Abbildung 14:	Nutzungen im Erdgeschoss, Kartendarstellung: Grontmij, o.M., Stand: April 2014	23
Abbildung 15:	Nutzungen in den Obergeschossen, Kartendarstellung: Grontmij, o.M. ., Stand: April 2014	24
Abbildung 16:	Soeste entlang der Wasserstraße	26
Abbildung 17:	Grüne Brache an der Wasserstraße	26
Abbildung 18:	Soeste im Wehr-Bereich	26
Abbildung 19:	Öffentliche Grünfläche an der Straße Sieben Provinzen	26
Abbildung 20:	Unzugängliche Gestaltung der Uferkante zwischen dem zentralen Knotenpunkt und dem Franziskusplatz	26
Abbildung 21:	Uferbereich in der Wasserstraße: der Blick Richtung Wasser durch eine hohe Mauer versperrt, die Sitzmöglichkeiten vom Fluss abgewandt	26
Abbildung 22:	Grün- und Freiflächen, Kartendarstellung: Grontmij, o.M., Stand: April 2014	27
Abbildung 23:	Ortsbildprägende Strukturen, Kartendarstellung: Grontmij, o.M., Stand: April 2014	29
Abbildung 24:	Kirche St. Marien (Baudenkmal)	30
Abbildung 25:	Altes Rathaus, der Sitz des Postgeschichtlichen Museums Friesoythe	30
Abbildung 26:	„Werkhaus Pancratz“ - Wohn- und Geschäftshaus Kirchstraße 13, (Baudenkmal)	30
Abbildung 27:	Kulturzentrum und Informationszentrum „regenerative Energien“ in der Alten Wassermühle	30
Abbildung 28:	Ortsbildprägende Gebäude an der Straße Burkamp	30

Abbildung 29:	Denkmal des Friesoyther Sensenschmiedes bei der Kirche St. Marien	30
Abbildung 30:	Verkehrsstärken 2004 [Kfz/Tag] – mit Oldenburger Ring (Verkehrszählungen 03.06. und 16.09.2004), Ausschnitt; Quelle: VEP Stadt Friesoythe 2004)	32
Abbildung 31:	Zentraler Knotenpunkt an der Kirche St. Marien	33
Abbildung 32:	Tempo-30 Zone in der Bahnhofstraße	33
Abbildung 33:	Moorstraße	33
Abbildung 34:	Bürgersteig in der Einmündung der Alten Mühlenstraße in die Kirchstraße	33
Abbildung 35:	Situation im ruhenden Krafftfahrzeugverkehr, Quelle: SHP 2014	34
Abbildung 36:	Radverkehr in der Kirchstraße	36
Abbildung 37:	Öffentliche Fahrradabstellanlage in der Lange Straße	36
Abbildung 38:	Öffentliche Fußgängerbrücke - Verbindung Wasserstraße -Sieben Provinzen: zu schmal für Radverkehr	36
Abbildung 39:	Neugebauter Radweg entlang der Soeste (Rückwärtiger Bereich Am alten Hafen)	36
Abbildung 40:	Burgpassage	36
Abbildung 41:	Zugang zur öffentlichen Toilette über Stufen – Beispiel für vorhandene Barrieren im öffentlichen Raum	36
Abbildung 42:	Situation im Rad- und Fußverkehr, Quelle: SHP 2014	38
Abbildung 43:	Städtebauliche Missstände – Funktionsmängel , Kartendarstellung: Grontmij, o.M., Stand Juli 2014	41
Abbildung 44:	Platzsituation Bahnhofstraße / Am Bahnhof	44
Abbildung 45:	Kreisverkehrsplatz – historischer Stadteingang „Moorpforte“	44
Abbildung 46:	Wohn- und Geschäftshaus Lange Straße 7	44
Abbildung 47:	Wohn- und Geschäftshaus Kirchstraße 5	44
Abbildung 48:	Wohn- und Geschäftshaus Bahnhofstraße 9	44
Abbildung 49:	Geschäftshaus Moorstraße 9	44
Abbildung 50:	Städtebauliche Missstände – Substanzmängel, Kartendarstellung: Grontmij, o.M., Stand Juli 2014	45
Abbildung 51:	Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume, Gesamtkonzept mit Gliederung in Teilbereiche, Quelle: SHP 2014	47
Abbildung 52:	Zentraler Knotenpunkt – Einmündung/Shared Space (empfohlene Variante), Quelle: SHP 2014	48
Abbildung 53:	Konzept Lange Straße, Quelle: SHP 2014	49
Abbildung 54:	Lange Straße: Bestand und Gestaltungsvorschlag, Quelle: SHP 2014	49
Abbildung 55:	Lange Straße: Bestand (oben) und Konzept (empfohlene Variante), Quelle: SHP 2014	49
Abbildung 56:	Konzept Bahnhofstraße, Quelle: SHP 2014	50
Abbildung 57:	Bahnhofstraße: Bestand und Gestaltungsvorschlag, Quelle: SHP 2014	50
Abbildung 58:	Bahnhofstraße: Bestand (oben) und Konzept, Quelle: SHP 2014	50
Abbildung 59:	Konzept Kirchstraße, Quelle: SHP 2014	51

Abbildung 60:	Kirchstraße: Bestand und Gestaltungsvorschlag, Quelle: SHP 2014	51
Abbildung 61:	Kirchstraße: Bestand (oben) und Konzept, Quelle: SHP 2014	51
Abbildung 62:	Konzept Moorstraße, Quelle: SHP 2014	52
Abbildung 63:	Moorstraße: Bestand und Gestaltungsvorschlag, Quelle: SHP 2014	52
Abbildung 64:	Moorstraße: Bestand (oben) und Konzept (empfohlene Variante), Quelle: SHP 2014	52
Abbildung 65:	Konzept Stadt zum Fluss – Erlebbarkeit der Soeste, Abschnitt Innenstadt, Grontmij, o.M.	54
Abbildung 66:	Maßnahmenübersicht zum Erneuerungskonzept	56
Abbildung 67:	Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebiets Innenstadt Friesoythe	65
Abbildung 68:	Öffentliche Informationsveranstaltung am 02. April 2014	67
Abbildung 69:	Öffentliche Informationsveranstaltung am 02. April 2014	67
Abbildung 70:	1. Arbeitskreissitzung am 05. Mai 2014, Plenum	67
Abbildung 71:	2. Arbeitskreissitzung am 02. Juni 2014, Gruppenarbeit	67
Abbildung 72:	Bürgerinformation und Anliegerversammlung am 16. September 2014	67
Abbildung 73:	Bürgerinformation und Anliegerversammlung am 16. September 2014	67

Alle Fotos, die im Abbildungsverzeichnis aufgeführt werden, wurden durch Mitarbeiter der Grontmij erstellt.

Verzeichnis der Tabellen

Tabelle 1:	Kosten- und Finanzierungsübersicht	61
Tabelle 2:	Übersicht über die Ergebnisse der TÖB-Beteiligung (Stand 13.05.2014)	68

Verzeichnis Anhang

1. Themenkarten (Grundlage der Themenkarten: ALKIS © 01.2014)
 - Themenkarte 1:
Nutzungen Erdgeschoss (Kartendarstellung: Grontmij, o.M.), Stand: April 2014
 - Themenkarte 2:
Nutzungen Obergeschoss (Kartendarstellung: Grontmij, o.M.), Stand: April 2014
 - Themenkarte 3:
Grün- und Freiflächen (Kartendarstellung: Grontmij, o.M.), Stand: April 2014
 - Themenkarte 4:
Ortsbildprägende Strukturen (Kartendarstellung: Grontmij, o.M.), Stand: April 2014
2. Katalog der ortsbildprägenden Gebäude
3. Konzept Stadt zum Fluss – Erlebbarkeit der Soeste (Grontmij, o.M.)
4. Ergebnisse des ersten Arbeitskreises am 05. Mai 2014
5. Ergebnisse des zweiten Arbeitskreises am 02. Juni 2014
6. SHP Ingenieure 2014: Friesoythe – Zentraler Innenstadtbereich – Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume

Literaturverzeichnis

CIMA Beratung + Management GmbH, 2009, Einzelhandelskonzept für die Stadt Friesoythe 2009

Eckhard, A. (Hg.), Die Geschichte der Stadt Friesoythe, 2008

Grontmij GmbH, Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept, ISEK für die Stadt Friesoythe, September 2014

Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert, 2005, Stadt Friesoythe, Verkehrsentwicklungsplan 2004, Abschnitt: motorisierter Individualverkehr

SHP Ingenieure 2014: Friesoythe – Zentraler Innenstadtbereich – Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume

1 Vorbemerkungen

Die Stadt Friesoythe hat in den Jahren 1986 bis 2008/09 ihre Innenstadt mit Unterstützung durch die Städtebauförderung saniert. Der Schwerpunkt der Sanierungsmaßnahmen lag im öffentlichen Bereich. Die Möglichkeiten der Umgestaltung der Haupteerschließungsachsen im zentralen Versorgungsbereich der Stadt (Moorstraße, Bahnhofstraße / Lange Straße, Kirchstraße) waren während der Sanierung durch ihre Klassifizierung als Landesstraßen und den damit verbundenen hohen Anteil an Durchgangsverkehr noch eingeschränkt. Die weitgehende Fertigstellung der Ortsentlastungsstraßen bis zum Jahr 2012 ermöglicht jetzt eine Abstufung dieser zentralen Achsen zu Gemeindestraßen und eröffnet damit prinzipiell größere Gestaltungsspielräume.

Seit Frühjahr 2014 liegt das Ergebnis der Verkehrsentwicklungsplanung für die Innenstadt vor (SHP Ingenieure 2013/14), in dem unter intensiver Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger sowie der Innenstadt-Akteure die Möglichkeiten der Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume in der Innenstadt von Friesoythe detailliert untersucht worden sind.

Die Umgestaltung der Straßenräume ist nur ein Baustein zur Stabilisierung und Attraktivierung der Innenstadt. Neben der Verkehrsbelastung gibt es in der Innenstadt von Friesoythe weitere Problemlagen und städtebauliche Missstände, deren nachhaltige Behebung nur mit Unterstützung durch die Städtebauförderung gelingen wird. Hierzu zählen insbesondere:

- Defizite im Fuß- und Radverkehr,
- Dimensionen und Ausstattung der vorhandenen öffentlichen Räume sowie Defizite in Aufenthaltsbereichen,
- funktionale, gestalterische und ökologische Defizite in der Gestaltung der Uferbereiche der Soeste,
- städtebauliche Struktur des Quartiers Lange Straße – Wasserstraße – Bgm.-Krose-Straße,
- defizitäres Angebot an öffentlichen Parkplätzen, insbesondere im südlichen Innenstadtbereich,
- negative Entwicklungstendenzen der Nutzungsstrukturen,
- Sanierungstau, insbesondere bei privater Gebäudesubstanz.

Die zu dieser Problemlage passende Programmkomponente der Städtebauförderung ist das Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. Um einen Antrag auf Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen stellen zu können, muss die Stadt Friesoythe sowohl ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) als auch die Vorbereitenden Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB zum Nachweis der Sanierungsbedürftigkeit vorlegen. Daher hat die Stadt Friesoythe im März 2014 die Grontmij GmbH aus Bremen mit der Ausarbeitung eines ISEK und einer VU für die Innenstadt einschließlich Moderation des Planungs- und Beteiligungsprozesses beauftragt.

Die Stadt Friesoythe möchte die Chance zur nachhaltigen Sanierung der Missstände und Funktionsmängel ergreifen und hat zum 01.10.2014 einen Antrag auf Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen gestellt. Die Begründung dieses Antrags wird durch die vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB untermauert.

2 Grundlagen und Rahmenbedingungen

2.1 Städtebauförderprogramm: Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

2.1.1 Förderbereiche der Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“

Das Programm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" stärkt die zentralen Versorgungsbereiche, die durch Funktionsverluste bedroht oder betroffen sind. Im Rahmen des Programms werden Gesamtmaßnahmen gefördert, die zur Erhaltung und Entwicklung der Innenstadtzentren als Standorte für Wirtschaft, Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben dienen. Gefördert werden Einzelmaßnahmen als Bestandteile einer Gesamtmaßnahme, die als städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§§ 136 bis 164 BauGB) durchgeführt wird (Nds. MBl. Nr. 21/2014).

2.1.2 Vorbereitende Untersuchungen nach dem BauGB

Grundlage für Vorbereitende Untersuchungen im Rahmen der städtebaulichen Sanierung in Friesoythe ist der § 141 BauGB. In Verbindung mit den Verwaltungsvorschriften zum BauGB werden Vorbereitende Untersuchungen als zwingende verfahrensrechtliche Voraussetzung für den Erlass einer Sanierungsatzung aufgeführt.

Aufgabe und Inhalt der Vorbereitenden Untersuchungen sind nach § 141 Abs. 1 BauGB:

- Nachweis der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet
- Begründung der Erforderlichkeit von Sanierungsmaßnahmen
- Nachweis, dass eine einheitliche und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegt
- Ermittlung der nachteiligen Auswirkungen für die Betroffenen und Feststellung der Mitwirkungsbereitschaft der Bürgerinnen und Bürger im Untersuchungsgebiet
- Begründung der Durchführbarkeit und Erforderlichkeit von Sanierungsmaßnahmen
- Vorschlag zur Abgrenzung eines förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes

Entsprechend § 141 Abs. 3 BauGB leitet die Gemeinde die Vorbereitung der Sanierung durch den Beschluss über den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen ein. Der Beschluss ist ortsüblich bekannt zu machen. Dabei ist auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hinzuweisen.

2.1.3 Verfahrensablauf in Friesoythe

Die Stadt Friesoythe hat am 19. März 2014 den Einleitungsbeschluss zur Durchführung einer Voruntersuchung gem. § 141 Abs. 3 BauGB gefasst und in der Nordwestzeitung und der Münsterländischen Tageszeitung am 29.03.2014 amtlich bekannt gemacht. Zusätzlich wurde die Beschlussfassung in der Gemeinde zur Information ausgehängt.

Am 02. April 2014 wurde eine öffentliche Bürgerinformation durchgeführt, in der der Planungsanlass, die Inhalte und der Verfahrensablauf dargelegt wurden.

Zur Erarbeitung der Voruntersuchung wurde ein Arbeitskreis eingerichtet, in dem sich politische Vertreter und Vertreter der Verwaltung, engagierte Bürgerinnen und Bürger sowie MitarbeiterInnen des beauf-

tragten Planungsbüros Grontmij GmbH über die unterschiedlichen Themenfelder austauschten. Planungsbegleitend tagte der Arbeitskreis im Rathaus der Stadt Friesoythe. In der ersten Sitzung des Arbeitskreises am 05. Mai 2014 wurden die Ergebnisse der städtebaulichen Analyse vorgelegt und diskutiert. In der zweiten Sitzung des Arbeitskreises am 02. Juni 2014 wurden konkrete Maßnahmevorschläge vorgestellt und besprochen.

Die Sitzungen des Arbeitskreises sowie weitere Bürgerbeteiligungstermine wurden durch eine Lenkungsgruppe vorbereitet, die aus Vertretern der Verwaltung und der Politik bestand und durch die Grontmij GmbH moderiert wurde. Die Lenkungsgruppe tagte am 28. April 2014, am 26. Mai 2014 sowie am 14.07.2014.

Am 16. September 2014 wurde eine Bürgerinformation und Anliegerversammlung durchgeführt, in der das Erneuerungskonzept vorgelegt und erörtert wurde (s. a. Kap. 7).

Hinweis:

Der Beteiligungsprozess und die Erarbeitung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungsprozesses sind in Friesoythe zeitgleich verlaufen (Abbildung 2).

Der Antrag auf Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen, dessen Grundlagen diese Voruntersuchungen sowie das Integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept sind, erfolgt zum 01.10.2014.



Abbildung 1: Aus einer Sitzung des Planungsbegleitenden Arbeitskreises

Woche	VU	Beteiligungsprozess			ISEK
KW 8	Klärung der Aufgabenstellung & Rahmenbedingungen				Klärung der Aufgabenstellung & Rahmenbedingungen
KW 9					
KW 10	Auswertung Unterlagen	VU	ProjektAbstimmung	ISEK	Auswertung Unterlagen
KW 11					
KW 12	Problemorientierte Bestandsaufnahme	VU	Frühzeitige TOB Beteiligung 13.03.-22.04.2014		Problemorientierte Bestandsaufnahme
KW 13		VU	ProjektAbstimmung / Lenkungsgruppe	ISEK	
KW 14		VU	1. Bürgerinformation (Auftakt), 2.04.2014	ISEK	
KW 15	Analyse der städtebaul. Missstände		Osterferien in Niedersachsen (03.04.-22.04.2014)		Bestandsanalyse
KW 16					
KW 17					
KW 18	Bestandsanalyse	VU	ProjektAbstimmung / Lenkungsgruppe 28.04.2014	ISEK	SWOT Analyse
KW 19		VU	1. Arbeitskreis 05.05.2014	ISEK	
KW 20	Zieldiskussion & Handlungsfelder				Zieldiskussion & Handlungsfelder
KW 21					
KW 22		VU	ProjektAbstimmung / Lenkungsgruppe 26.05.2014	ISEK	
KW 23	Erneuerungs- und Handlungskonzept	VU	2. Arbeitskreis 02.06.2014	ISEK	Entwicklungs- und Handlungskonzept
KW 24			FIFA Fußball WM 2014		
KW 25					
KW 26					
KW 27	Teilentwurf VU				Teilentwurf ISEK
KW 28					
KW 29		VU	ProjektAbstimmung / Lenkungsgruppe 14.07.2014	ISEK	
KW 30					
KW 31					
KW 32	Ausarbeitung Endbericht VU / Kosten- und Finanzierungs- übersicht (KoFi)		Sommerferien in Niedersachsen (31.07.-10.09.2014)		Ausarbeitung Endbericht ISEK
KW 33					
KW 34					
KW 35					
KW 36	Ausarbeitung Endbericht VU / Korrekturen				Ausarbeitung Endbericht ISEK / Korrekturen
KW 37					
KW 38	Förderantrag bis 30.09.14 einreichen	VU	16.09.2014: Bürger- / Anliegerinformation	ISEK	
KW 39			Beteiligung der Ratsgremien		
KW 40			evtl. später: 2. Bürgerinformation		

Abbildung 2: Übersicht über den Beteiligungsprozess zur parallelen Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen und des ISEK Friesoythe

2.2 Lage und Struktur der Stadt Friesoythe

Die Eisenstadt Friesoythe ist eine Stadt im Landkreis Cloppenburg, gehört zum Oldenburger Münsterland und liegt an der Soeste. Ihre Fläche von 247,15 km² macht sie zur größten Stadt des Landkreises. Gleichzeitig ist Friesoythe auch die älteste Stadt des gesamten Oldenburger Münsterlandes. Im Landkreis liegt sie mit 20.886 Einwohnern bevölkerungsmäßig auf dem zweiten Platz hinter Cloppenburg (33.084) (NLS, Stand 31.12.2012) und hat die Funktion eines Mittelzentrums. Nachbargemeinden von Friesoythe sind im Norden Saterland und Barßel, im Süden Molbergen und Garrel, im Osten Bösel. Im Landkreis Emsland grenzen die Samtgemeinde Nordhümmling und im Landkreis Ammerland die Gemeinde Edeweicht an Friesoythe (s. a. Abbildung 2).

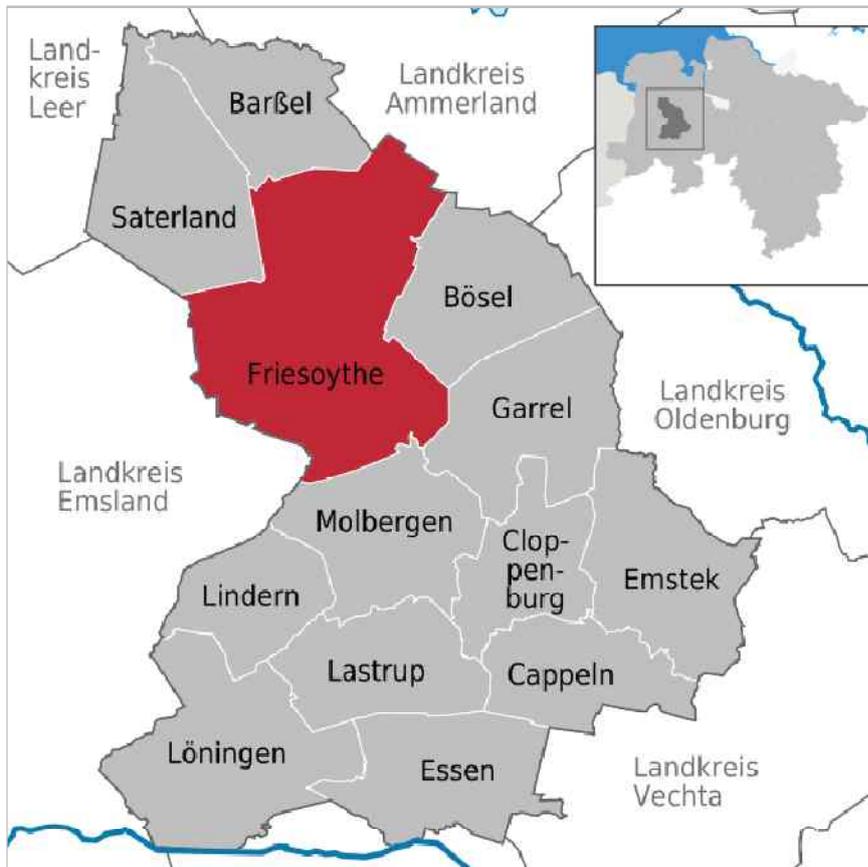


Abbildung 2: Stadt Friesoythe im Landkreis Cloppenburg (Quelle: Wikipedia, o. M.)

Der überwiegende Teil der Einwohner der Stadt wohnt im Kernort (Friesoythe und Altenoythe). Dort leben über 15.600 Menschen und somit 73 % der Gesamtbevölkerung der Stadt Friesoythe. Zur Stadt Friesoythe zählen weiterhin die Ortschaften Neuscharrel, Gehlenberg, Neuvrees und Markhausen (s. a. Abbildung 3).

Friesoythe liegt in relativer Nähe zu den städtischen Verdichtungsräumen Bremen (ca. 75 km) und Oldenburg (ca. 30 km). An das überregionale Verkehrsnetz wird die Stadt über die Bundesstraßen B 72 (Nord-Süd-Verbindung) und die B 401 (West-Ost-Verbindung) sowie über die Landstraßen L 831, L 832 und L 835, die als Umgehungs- bzw. Entlastungsstraßen dienen, angebunden. In ca. 28 km Entfernung befindet sich die Autobahn-Anschlussstelle Großenkneten an die BAB 29.

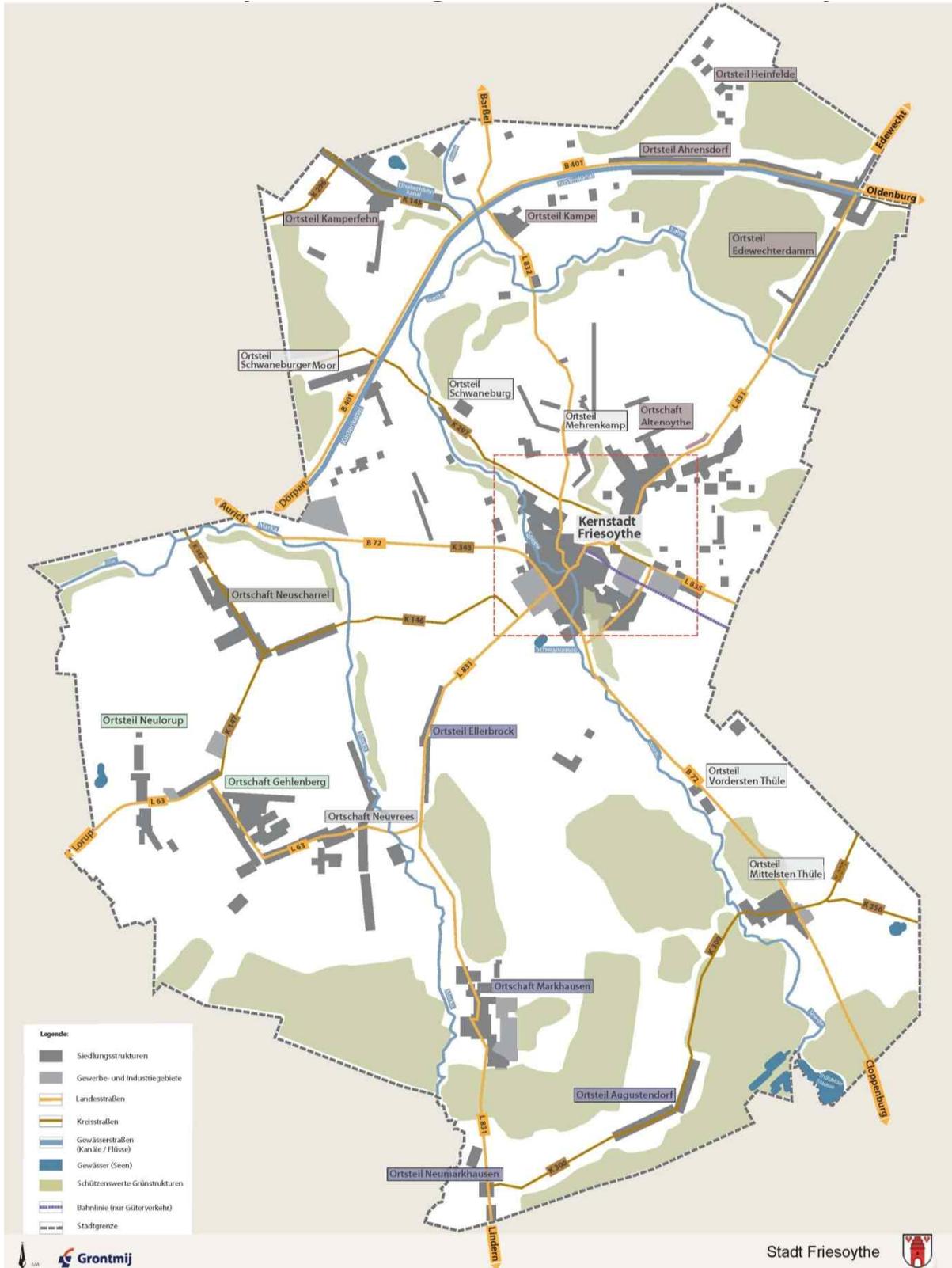


Abbildung 3: Die Gliederung der Stadt Friesoythe, o.M. (Quelle: eigene Darstellung)

Die Bahnstrecke Friesoythe Cloppenburg dient dem Transport von Gütern (Transport von Schüttgütern und Holz nach Bedarf) und Personen (Fahrten des Museumseisenbahnvereins); sie steht im Eigentum der Friesoyther Eisenbahngesellschaft F.E.G. mbH.

Die nächsten Bahnhöfe für den Personenverkehr liegen ca. 30 - 40 km entfernt (Oldenburg, Cloppenburg, Papenburg etc.) Die Anbindung Friesoythes an die Bahnhöfe Oldenburg und Cloppenburg erfolgt über die Weser-Ems-Bus-Linien 910 und S 90. Zudem sind das Saterland ebenfalls über die S 90 und Bösel/Petersdorf/Wardenburg über die Linie 280 erreichbar. Alle übrigen Linien dienen dem Schulverkehr. Zurzeit wird durch den Landkreis Cloppenburg ein regionales ÖPNV-Konzept erstellt. Im Rahmen dieses Konzeptes sollen u. a. Lösungen für die Optimierung der Anbindung der Ortschaften und Ortsteile an die Innenstadt erarbeitet werden.

Zwar verfügt die Stadt momentan über keine Bahnverbindung, die stillgelegte Bahnstrecke wird jedoch durch die Museumseisenbahn Friesoythe-Cloppenburg für touristische Zwecke genutzt. Der Bahnhof der Museumseisenbahn befindet sich in der Randlage zur Innenstadt. Die Stadt Friesoythe nimmt derzeit an einem landesweiten Auswahlverfahren teil, in dem die Wirtschaftlichkeit der Belegung der stillgelegten Bahnstecken geprüft wird.

2.3 Das Untersuchungsgebiet

Die Vorbereitenden Untersuchungen erfolgen in einem abgegrenzten Gebiet, das sich strukturell oder funktional als zusammenhängender Bereich darstellt und in dem städtebauliche Missstände bereits bekannt sind oder vermutet werden. Das Untersuchungsgebiet der Voruntersuchungen in Friesoythe umfasst im Wesentlichen den Innenstadtbereich der Stadt Friesoythe und ist weitgehend identisch mit dem Planungsgebiet der Verkehrsplanung 2014 für den zentralen Innenstadtbereich. Die genaue Abgrenzung kann dem folgenden Übersichtsplan entnommen werden. Der Untersuchungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 24,3 ha, in dem ca. 715 Einwohner leben (Quelle: Stadt Friesoythe, Stand: Februar 2014).



Abbildung 4: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets, o.M., Quelle: Grontmij, o.M.

3 Bestands- und Entwicklungsanalyse

3.1 Städtebauliche Gliederung und Bebauungsstrukturen

Bis heute lässt sich im Innenstadtgrundriss der mittelalterliche Stadtkern mit dem umgebenden Straßenring ablesen (Abbildung 5). Der Mittelpunkt der Stadt wird durch die Kirche St. Marien mit ihrem Vorplatz und mit dem zentralen Verkehrsknotenpunkt definiert. Das Rückgrat des Stadtkerns bilden die Moorstraße, die Lange Straße/Bahnhofstraße und die Kirchstraße. An wenigen Stellen weiten sich die Straßenräume zu Platzsituationen auf, wie z. B. in der Moorstraße (Franziskusplatz), in der Wasserstraße (Parkplatz hinter dem Rathaus-Stadtmitte), in der Einmündung der Straße Am Bahnhof in die Bahnhofstraße. Es überwiegt eine kleinteilig parzellierte Bebauungsstruktur, die weitgehend dem historischen Vorbild entspricht.



Abbildung 5: Zusammendruck der Supplementkarte des Uebersichts-Handrisses der Flur X von 1838 und der Automatisierten Liegenschaftskarte (ALK), 2007; Quelle: Eckhard, 2008

Die Straßenzüge Burgstraße, Gerichtsstraße und Ringstraße bleiben weitgehend einseitig bebaut. In der städtebaulichen Entwicklung der letzten Jahre lassen sich jedoch Tendenzen zur Nachverdichtung erkennen. Durch das Bauen in der 2. Reihe (Wohnbebauung in den Straßenzügen Am Bahnhof, Burkamp, Ringstraße) und Erschließung der rückwärtigen Grundstücksbereiche (Beispiel Burgstraße) wird die große Bautiefe der innerstädtischen Grundstücke ausgenutzt. In der Straße Hinder der Post

(Blockinnenbereich Lange Straße / Wasserstraße / Bgm.-Krose-Straße) und tlw. Sieben Provinzen, die eine Erschließung der rückwärtigen Bereiche der Parzellen ermöglichen, fehlt es an städtebaulicher Gestaltungsqualität, was sich negativ auf das Stadtbild auswirkt.

Die Baustruktur im Untersuchungsgebiet ist differenziert. Im Bereich Lange Straße, im südlichen Abschnitt der Kirchstraße (bis zum Meeschenstraße) und in der Moorstraße herrscht eine geschlossene 2- bis 3-geschossige Bebauung vor, die teilweise eine große Bautiefe aufweist. Die Bahnhofstraße sowie der nördliche Abschnitt der Kirchstraße sind durch 2- bis 3-geschossige Bebauung und überwiegend offene Bauweise geprägt. Im südlichen Abschnitt der Wasserstraße besteht eine offene, überwiegend 1-geschossige Bebauung. Eine offene 1- bis 2-geschossige Bebauung überwiegt in den Straßenzügen Alte Mühlenstraße, Ringstraße, Gerichtsstraße und Burkamp. Zwei bauliche Anlagen überschreiten deutlich die vorherrschende Gebäudehöhe: die 1908/10 erbaute neugotische Kirche St. Marien und der Antennenturm der Telekom in der Burgstraße.

Der vorherrschende Gebäudetypus im Untersuchungsgebiet ist das kombinierte Wohn- und Geschäftshaus. Lediglich in den Wohnstraßen (südlicher Bereich der Wasserstraße, Ringstraße, Gerichtsstraße und Burkamp) überwiegt das Ein- und Zweifamilien-Wohnhaus. Geschosswohnungsbauten stellen eine Ausnahme dar. In der Bahnhofstraße und Kirchstraße sind einige Geschäftsbauten und Kaufhäuser zu finden. Die Straße Am Bahnhof ist durch großdimensionierte Kaufmärkte geprägt. Die überwiegenden Dachformen im Untersuchungsgebiet sind: Satteldach und Walmdach. Die meisten Gebäude sind mit Klinkerfassaden ausgestattet.

Ein bedeutender Anteil der Wohn- und Geschäftshäuser ist im Zuge des Nachkriegsaufbaus auf den Grundrissen der weitgehend zerstörten Innenstadt in 50-er und 60er Jahre errichtet worden. Von außen betrachtet befinden sich diese Gebäude größtenteils in einem guten baulichen Zustand. Trotzdem weisen viele Gebäude einen erhöhten Sanierungsstau auf, der insbesondere die Wohnsubstanz betrifft. Außerdem ist die Bausubstanz der Neben- und Wirtschaftgebäude im rückwärtigen Bereich der Wasserstraße in einem schlechten Zustand, was sich negativ auf das Bild der Straße Hinter der Post auswirkt.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige wenige historische Gebäude, u. a. vier Baudenkmale (vgl. Kap. 3.4). Der geringe Anteil der historischen Objekte ist auf die starke Zerstörung der Stadt gegen Ende des Zweiten Weltkrieges zurückzuführen. Einige nach dem Krieg wieder aufgebaute Objekte weichen vom historischen Vorbild ab. Einige dieser Gebäude sind mit dem ortsuntypischen Flachdach oder einer ortstypischen Fassade bzw. Fassadenverkleidung ausgestattet, andere sind durch Erweiterung und Ausbau stark überformt. Solche gestalterischen Auffälligkeiten sind an folgenden Objekten festzustellen: Lange Straße 7 und 8, Kirchstraße 5, 6 und 18, Bahnhofstraße 9, Burgstraße 19, Moorstraße 5A, 9 und 10.

Zusammenfassend lassen sich folgende städtebauliche und bauliche Probleme feststellen:

- Fehlende städtebauliche Gestaltung und tlw. schlechter Zustand der baulichen Substanz im Blockinnenbereich Lange Straße / Wasserstraße / Bgm.-Krose-Straße (Straße Hinter der Post)
- Sanierungsstau bei den Gebäuden aus den 50-er und 60er Jahre, der insbesondere die Wohnsubstanz betrifft
- Gestalterische Mängel an den Fassaden der Einzelobjekte.

3.2 Nutzungsstrukturen

Mischnutzung

Die meisten Gebäude im Untersuchungsbereich sind mischgenutzt. In der Regel befinden sich im Erdgeschoss Einzelhandel- bzw. Dienstleistungseinrichtungen und in den Obergeschossen Wohnungen. Nur in peripher liegenden Straßenzügen, wie südlicher Abschnitt der Wasserstraße, Ringstraße, Gerichtsstraße und Burkamp herrscht die Wohnnutzung vor. Diese Nutzungsstruktur ist durch die entsprechenden Festsetzungen der Bebauungspläne gesichert. Die Schwerpunkte des Einzelhandels bilden die Straßenzüge Lange Straße, Bahnhofstraße, Moorstraße und Kirchstraße. Diese Straßen sind durch Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen mit einem hohen Anteil an inhabergeführten Geschäften in den Erdgeschossen geprägt.

Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige für die Stadt Friesoythe bedeutsame kulturelle und soziale Einrichtungen, wie die Katholische Kirchengemeinde St. Marien mit der historischen Kirche St. Marien, dem Pfarrhaus, der katholischen Bücherei am Franziskusplatz und dem Angebot des Katholischen Bildungswerks im Rathaus-Stadtmitte. Dort befinden sich auch die Räumlichkeiten des Postgeschichtlichen Museums Friesoythe e.V. Die „Alte Wassermühle“ beherbergt das Kulturzentrum „Alte Wassermühle“ sowie ein Informationszentrum „Regenerative Energien“. In dem Zusammenhang ist außerdem das traditionsreiche Werkhaus Pancratz zu nennen. Das denkmalgeschützte Gebäude, eines der wenigen, das im Zuge der Zerstörungen im 2. Weltkrieg erhalten blieb, wurde von einem Trägerverein liebevoll restauriert und Kunsthandwerkern (Schneideratelier, Fassadenmalerin, Stadtschmied etc.) zur Nutzung zur Verfügung gestellt.

Bezüglich der öffentlichen Infrastruktur der Innenstadt ist zu bemängeln, dass die öffentliche Toilette in der Alten Mühlenstraße nicht barrierefrei nur über mehrere Stufen zu erreichen ist.

Einzelhandel und Dienstleistung

Insgesamt sind in der Friesoyther Innenstadt 40 Einzelhandelsgeschäfte registriert, das sind 25,2 % der Friesoyther Einzelhandelsbetriebe. Die Verkaufsfläche nimmt mit 10.435 m² einen Anteil von 20,3 % der gesamtstädtischen Verkaufsfläche ein. Der historische Ortskern ist von zentraler Bedeutung für den Einzelhandelsstandort Friesoythe. Er verfügt in vielen zentrenprägenden Warengruppen über bedeutende Verkaufsflächenanteile. Der hohe Anteil an inhabergeführten Geschäften verleiht diesem Einzelhandelsstandort einen individuellen Charakter.

Die Ergebnisse des aktuellen Einzelhandelsgutachtens zeigen auf, dass es Friesoythe gelingt, nicht nur die eigene Bevölkerung mit Gütern des periodischen Bedarfs zu versorgen, sondern auch per Saldo weitere Kaufkraft aus dem näheren Umland anzuziehen (vgl. CIMA 2009).

Der historische Ortskern von Friesoythe verfügt über die höchste Passantenfrequenz und die stärkste Einzelhandelsstruktur (größte Besatzdichte, höchste Einzelhandelsattraktivität) innerhalb des Friesoyther Hauptgeschäftszentrums. Zahlreiche Bekleidungsgeschäfte, darunter auch der Magnetbetrieb Thien, haben sich hier angesiedelt. Ein Großteil der ansässigen Betriebe ist inhabergeführt und standardisierte Konzepte wie etwa Wissmach bilden allenfalls eine Ergänzung des Angebots.

Der historische Ortskern hat aktuell unter zunehmenden großflächigen Leerständen sowie Trading-Down-Effekten zu leiden (Abbildung 10, Abbildung 11) (vgl. CIMA 2009). Die Trading-Down-Effekte zeigen sich erstens in einem häufigen Betreiberwechsel, zweitens an einem Zuwachs an innenstadttypischen Nutzungen, wie Spielhallen, Nagelstudios, Sonnenstudios, Tattoostudios, Fahrschulen und Maklerbüros in den Hauptgeschäftsstraßen.

Im nördlichen Bereich der Wasserstraße sowie in den Straßen Sieben Provinzen und tlw. Burkamp sind zahlreiche Dienstleistungen, insbesondere aus dem medizinischen Bereich, angesiedelt. Zusammen mit dem Krankenhaus St.-Marien-Stift (Lage außerhalb des Untersuchungsgebiets) bilden sie den Schwerpunkt der medizinischen Versorgung der Stadt Friesoythe.

Entlang der Straße Am Bahnhof / Europastraße erstreckt sich ein neuerer, auf den motorisierten Kunden orientierter, monostrukturierter Einzelhandelsbereich mit einzelnen, größeren Märkten. Der autoorientierte Standort hat eine wichtige Versorgungsfunktion im periodischen Bedarf für Stadt und Umland und ergänzt das Angebot des historischen Ortskerns. Eine gute Verkehrsanbindung und Parkmöglichkeiten sind vorhanden, jedoch fehlt der innenstadtypische Mix aus Gastronomie, Dienstleistung und öffentlichen Einrichtungen. Die funktionale und städtebauliche Anbindung an den historischen Ortskern ist bislang unzureichend (Abbildung 9) (vgl. CIMA 2009).



Abbildung 6: Lange Straße



Abbildung 7: Burgstraße – Rückwärtige Erschließung der Ladenzeile Lange Straße



Abbildung 8: Temporäre Nutzung der Baulücke Lange Straße 11



Abbildung 9: Straße Am Bahnhof



Abbildung 10: Leer stehendes Ladenlokal, Kirchstraße 16



Abbildung 11: Spielhalle in der Hauptgeschäftsstraße, Bahnhofstraße 25

Südlich der Straße Am Alten Hafen ist in den letzten Jahren ein Einzelhandelsstandort mit dem Verbrauchermarkt Famila und begleitenden Geschäften (Filialisten) entlang der Weserstraße und der Straße Am Alten Hafen entstanden. Dieser Einzelhandelsstandort befindet sich außerhalb des Untersuchungsgebiets, wird jedoch aufgrund bestehender funktionaler Zusammenhänge erwähnt. Hier ist die funktionale und städtebauliche Anbindung an den historischen Ortskern ebenfalls unzureichend. Insbesondere fehlen kurze Wegeverbindungen zwischen dem o. g. Einzelhandelsstandort und dem Einzelhandelsschwerpunkt Lange Straße / Bahnhofstraße. Das Potenzial zur Verbesserung der Wegeverbindungen ist vorhanden.

Wohnen

Im Untersuchungsgebiet wohnen zur Zeit 712 Menschen (Quelle: Stadt Friesoythe, Einwohnermeldeamt, Bezugsdatum: 17.03.2014), also ca. 6 % der Einwohner der Kernstadt Friesoythe bzw. ca. 3 % der Einwohner der gesamten Stadt Friesoythe.

Überwiegend durch Wohnnutzung sind die Wasserstraße, die Ringstraße, die Gerichtsstraße und die Straße Burkamp geprägt. In diesen Straßen herrscht das Ein- und Zweifamilienhaus als Wohnform vor. Geschosswohnungsbauten sind lediglich punktuell zu finden. Dabei handelt es sich um neuere Gebäude (Beispiel: Betreutes Wohnen an der Ringstraße). In der Innenstadt befinden sich die meisten in Friesoythe verfügbaren, kleineren, für Singlehaushalte geeigneten Wohnungen. Aufgrund der Tendenzen in der demografischen Entwicklung steigt in den letzten Jahren die Nachfrage nach solchen Wohnangeboten.

Die meisten Gebäude im Untersuchungsgebiet, im Schwerpunkt die Wohn- und Geschäftshäuser entlang der Haupteinfahrstraßen, sind im Zuge des Stadtaufbaus in den 50er und 60er Jahren errichtet worden. Viele dieser Gebäude, vor allem die Wohnungen in den Obergeschossen, weisen einen Sanierungsstau insbesondere hinsichtlich Energieeffizienz auf. Neuere Gebäude (Baujahr ab ca. 1990) sind überwiegend in der Ringstraße, der Gerichtsstraße und der Straße Sieben Provinzen zu finden, wo sich langsam ein Nachverdichtungsprozess durch bauliche Ausnutzung der historisch angelegten, tiefen Grundstücke abzeichnet.



Abbildung 12: Innerstädtisches Wohnen : Wasserstraße

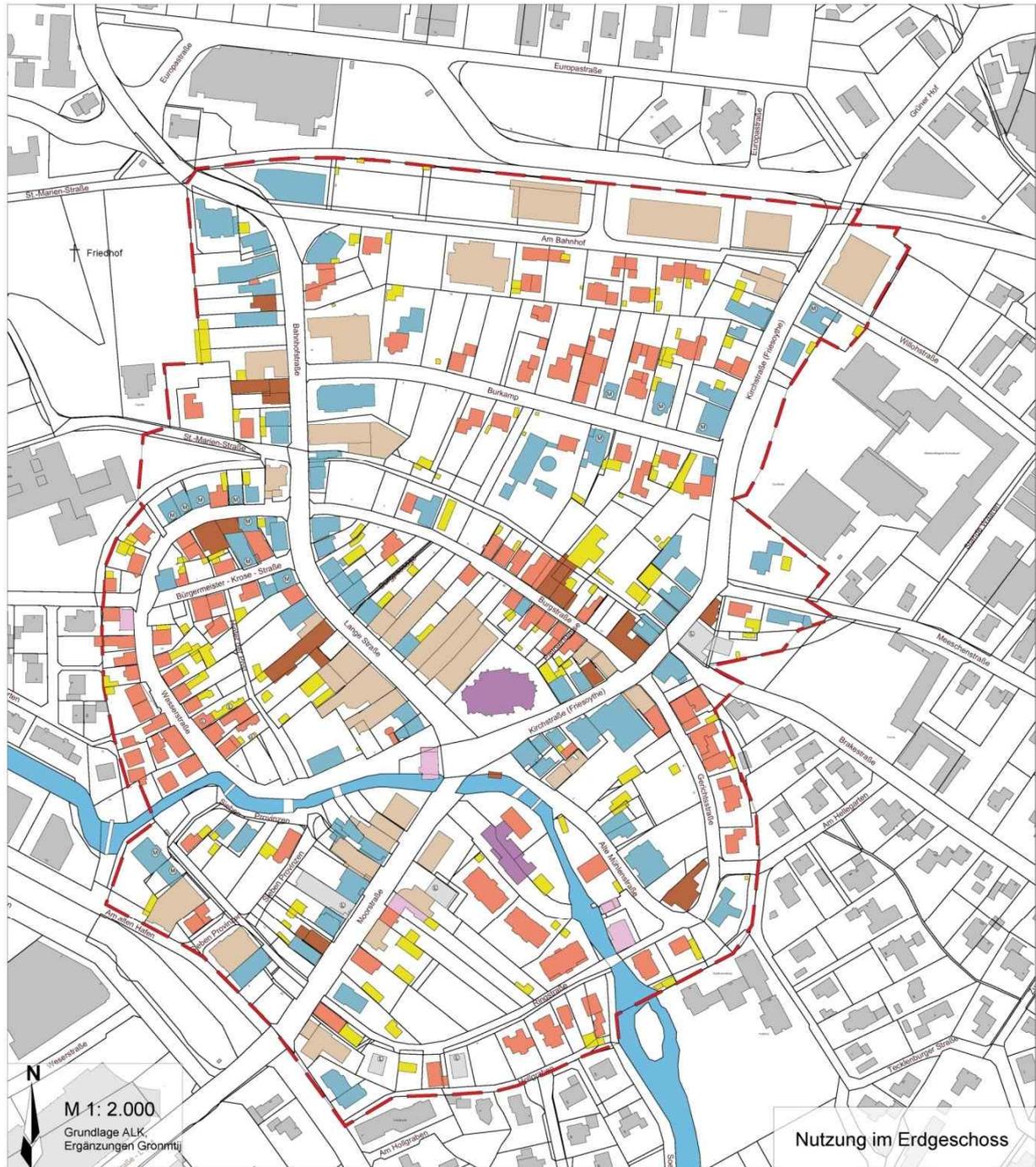


Abbildung 13: Innerstädtisches Wohnen : Lange Straße

Die Innenstadt als Wohnstandort verfügt über sehr gute Einkaufsmöglichkeiten und ein sehr gutes Dienstleistungsangebot im medizinischen Bereich. Ein attraktiver Naherholungsbereich, der Stadtpark, ist ähnlich wie die Versorgungsinfrastruktur, gut zu Fuß und per Rad zu erreichen. Die zunehmende verkehrliche Belastung (vgl. Kap. 3.5.1), die fehlende Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie die defizitären Fuß- und Radwegverbindungen beeinträchtigen jedoch die Wohnqualitäten der Innenstadt.

Zusammenfassend lassen sich im Bereich der Nutzungsstrukturen folgende Probleme feststellen:

- fehlende funktionale und städtebauliche Anbindung des historischen Ortskern an neuere Einzelhandelsstandorte: Am Bahnhof / Europastraße im Norden (Teil des Untersuchungsgebietes) und südlich der Straße Am Alten Hafen – Famila Standort (außerhalb des Untersuchungsgebietes)
- punktueller Leerstand und Trading-Down Effekte; Schwerpunkte der negativen Entwicklungstendenzen sind Lange Straße, Bahnhofstraße, Kirchstraße, Moorstraße
- eingeschränkte Räumlichkeiten zur Ausstellung von Warenpräsentationen vor den Geschäften
- defizitäre attraktive Gastronomieangebote, fehlende Flächen für Außengastronomie
- Beeinträchtigung durch verkehrliche Situation und fehlende Aufenthaltsqualität (vgl. 3.5.1)
- defizitäre Fuß- und Radwegverbindungen
- Sanierungsstau bei den Gebäuden aus in den 50er und 60er Jahren
- eine barrierefreie öffentliche Toilette ist nicht vorhanden.



Legende:

 Dienstleistung	 Einzelhandel	 Gastronomie	 öffentliche Nutzung
 kirchliche Nutzung	 Wohnen	 sonstige Nutzung	 Leerstand
 Med. Versorgung	 (Teil)- Leerstand	 Gebäude	 Abgrenzung Untersuchungsraum

Abbildung 14: Nutzungen im Erdgeschoss, Kartendarstellung: Grontmij, o.M., Stand: April 2014



Legende:

- | | | | | |
|---|---|--|--|---|
|  Einzelhandel |  öffentliche Nutzung |  kirchliche Nutzung |  Wohnen |  Leerstand |
|  (Teil)- Leerstand |  Gebäude |  Abgrenzung Untersuchungsraum | | |

Abbildung 15: Nutzungen in den Obergeschossen, Kartendarstellung: Grontmij, o.M. , Stand: April 2014

3.3 Grün- und Freiflächen

Im Untersuchungsgebiet sind kaum öffentliche Grünflächen vorhanden. Angrenzend an den südlichen Rand des Untersuchungsgebiets erstreckt sich der Friesoyther Stadtpark, ein etwa zehn Hektar großes Areal mit drei Fischteichen. Die Soeste bildet die westliche Grenze des Parks. Am nördlichen Rand des Stadtparks befindet sich das Rathaus. Die im Park vorhandene Freizeitinfrastruktur soll kurzfristig ausgebaut werden. Geplant sind zusätzlich: ein Kinder- und Mehrgenerationenspielplatz, eine Boule-Anlage und ein Disc-Golf-Parcour.

Das Untersuchungsgebiet wird von der Soeste durchquert. Die Uferbereiche sind teilweise begrünt, verfügen jedoch bisher über wenig Aufenthaltsqualität. Der öffentliche Zugang zum Fluss ist grundsätzlich erschwert, da sich die Uferbereiche über weite Strecken im Privatbesitz befinden. Der nördliche Teil des Untersuchungsgebiets ist im Gegensatz zum restlichen Bereich gut durchgrünt. Entlang der Straße Burkamp befinden sich zahlreiche große private Gärten, teilweise mit sehr altem Baubestand.

Der Flussraum wird vom Straßenraum durch eine ca. 1,15 m hohe Mauer getrennt und die wenigen vorhandenen Sitzbänke sind dem Fluss abgewendet (vgl. Abbildung 21). Die Gestaltung der Uferbereiche im Zusammenhang mit dem tiefliegenden Wasserspiegel tragen dazu bei, dass der Fluss im Straßenraum und Stadtbild kaum wahrnehmbar ist. Nichtsdestotrotz stellt die Soeste ein großes Potenzial zur Verbesserung der Attraktivität der Innenstadt dar, die durch Schaffung wassernaher Aufenthaltsbereiche und Flächen für Außengastronomie ausgeschöpft werden könnte.

Entlang der Soeste, an der Wasserstraße und an der Straße Sieben Provinzen, befinden sich zwei grüne Brachflächen. Die private Brachfläche an der Wasserstraße wird als temporärer Parkplatz genutzt (Abbildung 17). Für die öffentliche Brachfläche an der Straße Sieben Provinzen ist künftig eine Nutzung als Spielplatz vorgesehen (Abbildung 19). Die beiden Brachflächen besitzen das Potenzial für eine freiräumlichen Entwicklung. Zwischen der Straße Sieben Provinzen und der Straße Am Alten Hafen hat sich entlang des Soeste-Ufers ein Trampelpfad ausgebildet, der über ein Potenzial zum Ausbau einer fußläufigen Verbindung verfügt.

Im Untersuchungsgebiet sind einzelne prägende Baumstrukturen zu finden, z. B. großkronige Bäume im direkten Umfeld der St.-Marien-Kirche, Baumgruppen an der Wasserstraße und in der Einmündung der Straße Am Bahnhof in die Bahnhofstraße. Die Straßenzüge sind teilweise begrünt. Das Straßenbegleitgrün besteht aus kleinkronigen Bäumen (Kugelhorn, Kugelakazien), die teilweise hinter den Parkständen angeordnet sind (Lange Straße) und teilweise die Parkstände gliedern (Moorstraße). Die vorhandenen Bäume sind aufgrund ihrer geringen Größe wenig geeignet, das Stadtbild zu prägen.

Die Struktur des öffentlichen Raumes im Untersuchungsgebiet ist durch lange schmale Straßenräume geprägt, die sich nur an einigen Stellen zu platzartigen Situationen weiten. Dazu gehört der Vorplatz der Kirche St. Marien, der Franziskusplatz an der Moorstraße, die Plätze an der Wasserstraße hinter dem alten Rathaus, an der Bahnhofstraße vor dem Geschäft Thien und in der Einmündung der Straße Am Bahnhof in die Bahnhofstraße sowie der Hansaplatz an der Kirchstraße. Der Platz an der Kirche St. Marien wird für öffentliche Veranstaltungen genutzt, wie etwa den Weihnachtsmarkt. Ähnlich wie in den Straßenräumen bieten die innenstädtischen Plätze aufgrund der verkehrlichen Belastung und Verlärmung wenig Aufenthaltsqualität. Die Ausstattung mit Straßenmöbeln ist nicht zeitgemäß.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass im Untersuchungsgebiet die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, in den Straßen- und Platzräumen sowie in den Uferbereichen verbesserungsbedürftig ist. Dies ist auf eine hohe Verkehrsbelastung und eine nicht zeitgemäße Ausstattung mit Straßenmöbeln zurückzuführen. Die Gestaltung der Uferbereiche ist aus der heutigen Perspektive als ungünstig zu bewerten. Im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets ist die Vernetzung der öffentlichen Räume durch Fuß- und Radwege unzureichend.



Abbildung 16: Soeste entlang der Wasserstraße



Abbildung 17: Grüne Brache an der Wasserstraße



Abbildung 18: Soeste im Wehr-Bereich



Abbildung 19: Öffentliche Grünfläche an der Straße Sieben Provinzen



Abbildung 20: Unzugängliche Gestaltung der Uferkante zwischen dem zentralen Knotenpunkt und dem Franziskusplatz



Abbildung 21: Uferbereich in der Wasserstraße: der Blick Richtung Wasser durch eine hohe Mauer versperrt, die Sitzmöglichkeiten vom Fluss abgewandt



Abbildung 22: Grün- und Freiflächen, Kartendarstellung: Grontmij, o.M., Stand: April 2014

3.4 Stadtbildprägende Gebäude und Strukturen

Das Stadtbild im Untersuchungsgebiet ist weitgehend durch ortstypische Bauformen und Materialien geprägt. Im Untersuchungsgebiet überwiegen 1- bis 2-geschossige Bauten, die mit einem Satteldach und/oder Walmdach und mit Klinkerfassaden ausgestattet sind. Zu den Objekten, die das Stadtbild besonders prägen, zählen die denkmalgeschützte Kirche St. Marien, das Polizeigebäude, die Alte Mühle und das „Werkhaus Pancratz“ sowie weitere durch ihre architektonischen Qualitäten auffallende Gebäude wie das Alte Rathaus (Stadtmitte) und die Wohngebäude Burkamp 1, 3, 11 und 19. Die Alte Mühle mit ihrem Umfeld gehört zu den wenigen Orten, an denen die Wasserlage und zugleich die Stadtgeschichte in der Innenstadt erlebbar sind (Abbildung 24, Abbildung 25, Abbildung 26, Abbildung 27, Abbildung 28).

Einige Gebäude sind im Laufe der Zeit durch Ausbau und Modernisierung in den 80er und 90er Jahren stark überformt worden, sodass sie aus heutiger Perspektive gestalterische Mängel aufweisen. Dazu zählen: Lange Straße 7 und 8, Kirchstraße 5, 6 und 18, Bahnhofstraße 9, Burgstraße 19, Moorstraße 5A, 9 und 10 (Abbildung 46, Abbildung 47, Abbildung 48, Abbildung 49).

Die Straßenräume sind mit ortstypischen Materialien wie Klinker- und Natursteinpflaster gestaltet. Da die Fahrbahnbreiten (6,50 bis 7,50 m) und die Ausbildung des zentralen Knotenpunktes noch auf die Funktion als klassifizierte Ortsdurchfahrten (Landesstraßen) ausgelegt sind, ist das Stadtbild stark durch diese Verkehrsräume geprägt. Die historischen Stadteingänge in der Moorstraße auf Höhe der Ringstraße („Moorpforte“), in der Kirchstraße auf Höhe der Burgstraße und in der Bahnhofstraße auf Höhe der Wasserstraße sind in der heutigen Straßenraumgestaltung nicht mehr erkennbar.

Obwohl die Soeste die Innenstadt durchfließt, ist der Fluss durch seine Tieflage sowie durch die unzugängliche Ufergestaltung im Stadtbild wenig präsent. Prägnant wirken jedoch einzelne großkronige Bäume im direkten Umfeld der St.-Marien-Kirche, die Baumgruppe an der Wasserstraße, in der Einmündung der Straße Am Bahnhof in die Bahnhofstraße.

Friesoythe hat eine lange Tradition der Schmiedekunst und der Metallgestaltung und versteht sich daher als „Eisenstadt“. Seit 2004 ist sie die nördlichste deutsche Stadt im „Ring der Europäischen Schmiedestädte“. Die Spuren der Geschichte werden im Stadtbild durch Kunstwerke und Gestaltungsobjekte aus Eisen und Metall erkennbar gemacht, wie das Schmiededenkmal Lange Straße, erbaut 1997 zu Ehren der Friesoyther Schmiedezunft (Abbildung 29), das Denkmal „Stadtschreiber Wreesmann“ in der Wasserstraße, das Glockenspiel am Rathaus-Stadtmitte, die Skulptur „Eisen 1“ vor der Landessparkasse an der Bahnhofstraße, ein Schmiedere Relief des Bremer Künstlers Klaus Homfeld am Gebäude der Deutschen Telekom am Burkamp, Skulptur an der Brücke der Freundschaft an der Moorstraße, und im hinteren Teil der Straße die übergroße Nachbildung des Gotischen Rings, dessen Original bei Ausgrabungen an dieser Stelle gefunden wurde.

Zusammenfassend lassen sich im Bereich „Stadtbildprägende Gebäude und Strukturen“ folgende Probleme feststellen:

- Starke Prägung des Stadtbildes durch die Verkehrsräume der ehem. klassifizierten Ortsdurchfahrten
- weitgehend ungenutztes Potenzial der die Innenstadt durchfließenden Soeste im Stadtbild
- punktuell gestalterische Mängel an Einzelgebäuden

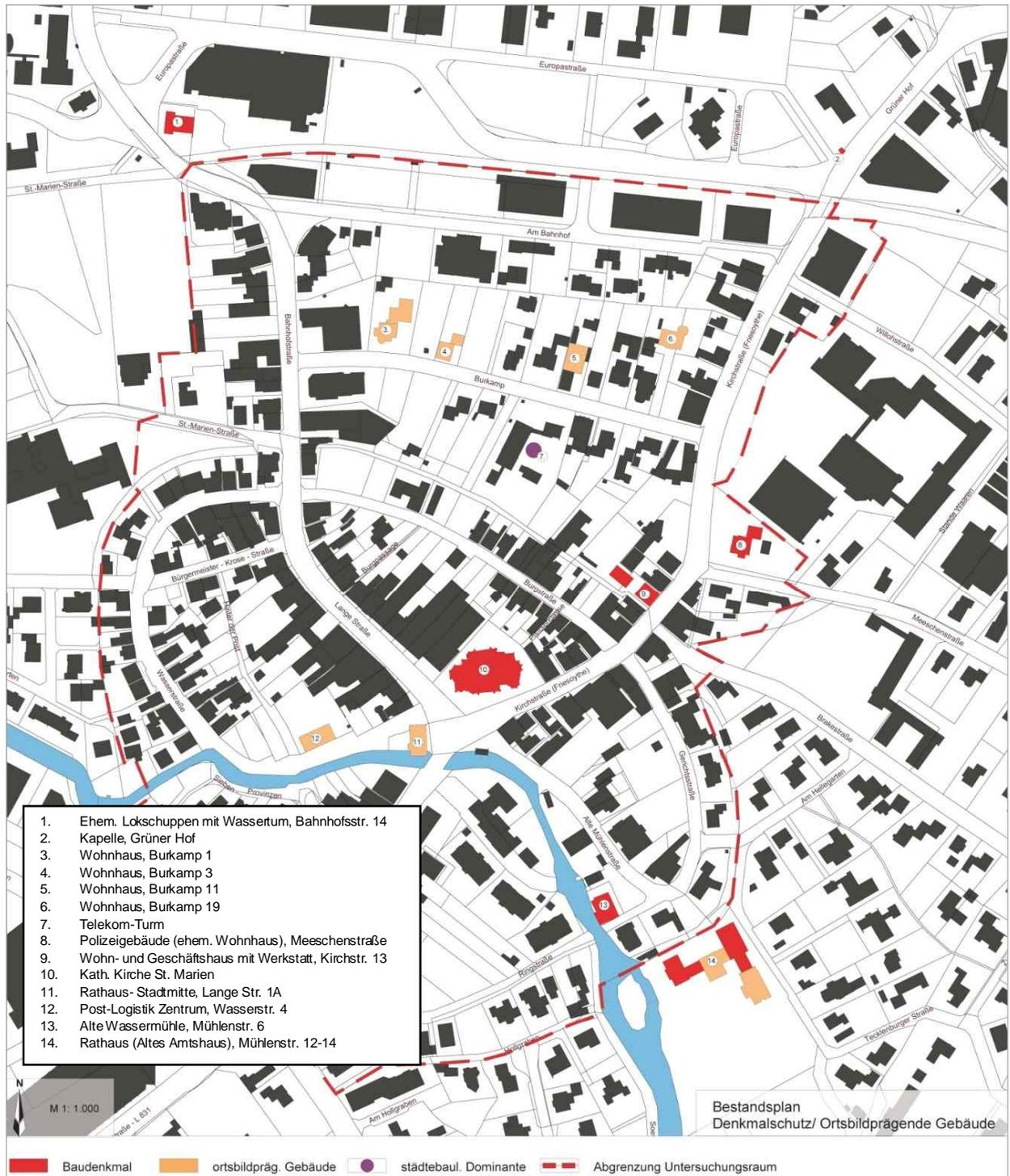


Abbildung 23: Ortsbildprägende Strukturen, Kartendarstellung: Grontmij, o.M., Stand: April 2014



Abbildung 24: Kirche St. Marien (Baudenkmal)



Abbildung 25: Altes Rathaus, der Sitz des Postgeschichtlichen Museums Friesoythe



Abbildung 26: „Werkhaus Pancratz“ - Wohn- und Geschäftshaus Kirchstraße 13, (Baudenkmal)



Abbildung 27: Kulturzentrum und Informationszentrum „regenerative Energien“ in der Alten Wassermühle



Abbildung 28: Ortsbildprägende Gebäude an der Straße Burkamp



Abbildung 29: Denkmal des Friesoyther Sensenschmiedes bei der Kirche St. Marien

3.5 Verkehr

3.5.1 Verkehrsnetz und –aufkommen

Das Grundgerüst des Straßennetzes der Friesoyther Innenstadt bilden die Moorstraße, die Lange Straße, die Bahnhofstraße und die Kirchstraße, die an der St.-Marien-Kirche einen zentralen Verkehrsknotenpunkt bilden. Die ehemaligen Landesstraßen wurden 2012 – nach Fertigstellung der Entlastungsstraßen - zu Gemeindestraßen herabgestuft, die Straßen Grüner Hof und Kirchstraße am 01.01.2012, der Straßenzug Barßeler Straße (tlw.), Bahnhofstraße, Lange Straße, Moorstraße und Ellerbrocker Straße (tlw.) am 31.12.2012. Die unterschiedlichen Zeitpunkte hängen mit dem unterschiedlichen Aufstufungszeitpunkt der beiden Entlastungsstraßen zu Landesstraßen zusammen. Die Lange Straße und die Bahnhofstraße wurden außerdem am 30.11.2012 mit einem LKW-Fahrverbot und am 16.01.2013 mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h versehen. Die Moorstraße und die Kirchstraße erhielten am 07.02.2014 ein LKW-Fahrverbot und eine 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung. Die Moorstraße, Lange Straße, Bahnhofstraße, Kirchstraße sowie die Ausbildung des zentralen Knotenpunktes sind noch auf die Funktion als klassifizierte Straßen ausgelegt. Die Fahrbahnbreiten betragen demnach zwischen 6,50 und 7,50 m.

Der Ziel- und Quellverkehr und der innerstädtische Binnenverkehr machen den größten Anteil am Gesamtverkehr aus. Der Durchgangsverkehr, von dem ein großer Anteil im Zuge der B 72 fließt und das innerstädtische Straßennetz nicht belastet (VEP 2004), hat einen vergleichsweise geringeren Anteil am Gesamtverkehr. Obwohl der Entlastungsstraßenring bereits weitgehend fertiggestellt ist, wird der Ortskern jedoch weiterhin von störendem Durchgangsverkehr belastet.

Die letzte Verkehrserhebung in der Gesamtstadt fand 2004 statt (Abbildung 30). 2008 folgte eine Verkehrserhebung am zentralen Knotenpunkt. Die Ergebnisse der aktuellsten Verkehrserhebung am zentralen Knotenpunkt vom Jahr 2013 zeigen, dass die Verkehrsstärken gegenüber dem Jahr 2008 in der Moorstraße um ca. 7 %, in der Kirchstraße um ca. 9 % und in der Lange Straße um ca. 3 % angestiegen sind. Die Knotenpunktbelastung beträgt insgesamt ca. 15.600 Kfz/Tag (vgl. SHP 2014).

Die verkehrliche Belastung der Innenstadt hat demgemäß trotz Abstufung der Hauptverkehrsachsen zu Gemeindestraßen und trotz Einführung von verkehrsberuhigenden Maßnahmen wie 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung und LKW-Fahrverbot zugenommen. Die Verkehrsgutachter schätzen, dass die Verminderung der verkehrlichen Belastung erst nach der Fertigstellung des Entlastungsstraßenrings durch Realisierung des Münsterlandringes sowie mit Verlagerung von Durchgangsverkehrsanteilen durch eine Widerstandserhöhung in Folge eines Rückbaus der Geschäftsstraßen im Stadtkern möglich ist (vgl. SHP 2014).

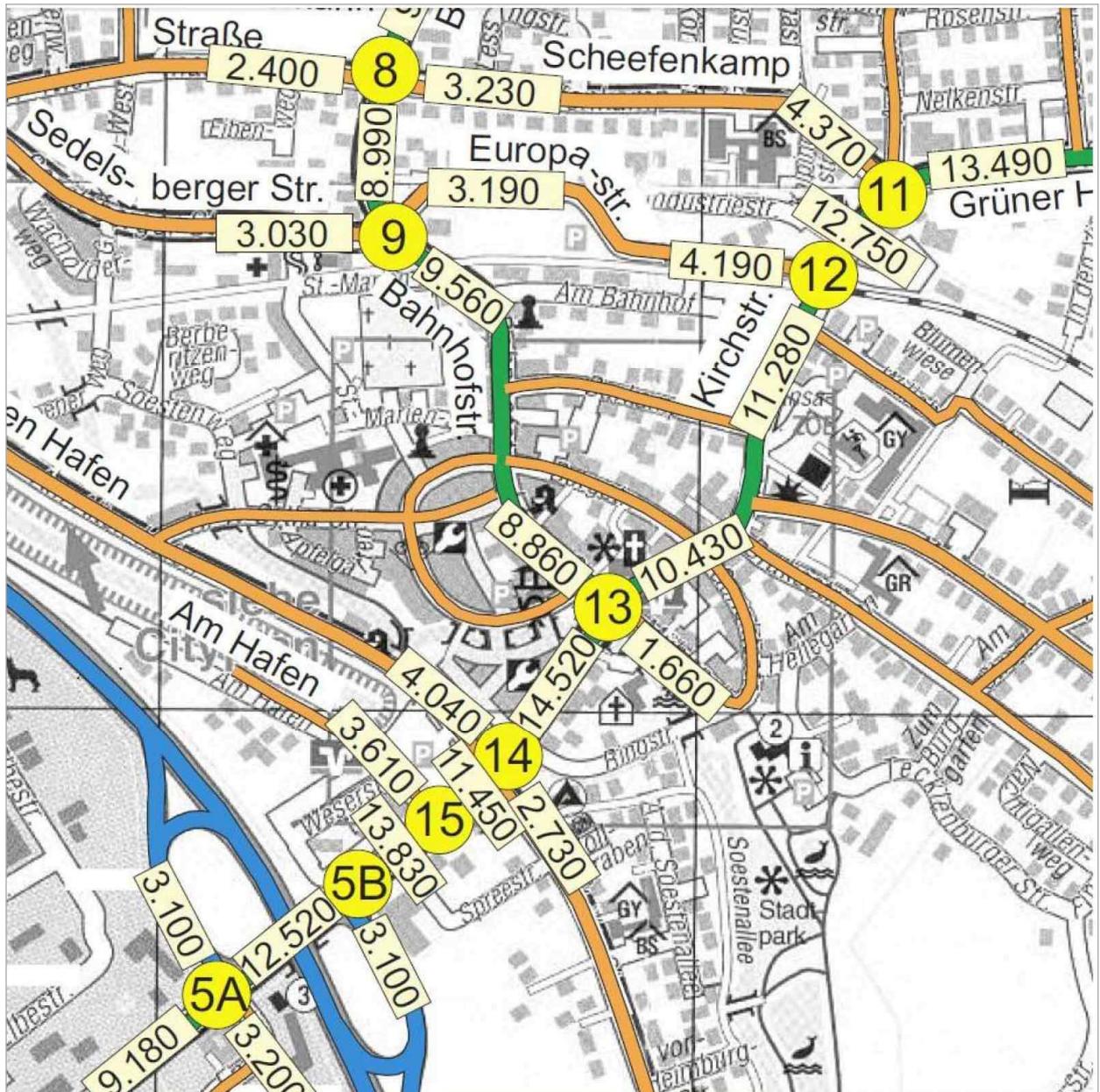


Abbildung 30: Verkehrsstärken 2004 [Kfz/Tag] – mit Oldenburger Ring (Verkehrszählungen 03.06. und 16.09.2004), Ausschnitt; Quelle: VEP Stadt Friesoythe 2004)



Abbildung 31: Zentraler Knotenpunkt an der Kirche St. Marien



Abbildung 32: Tempo-30 Zone in der Bahnhofstraße



Abbildung 33: Moorstraße

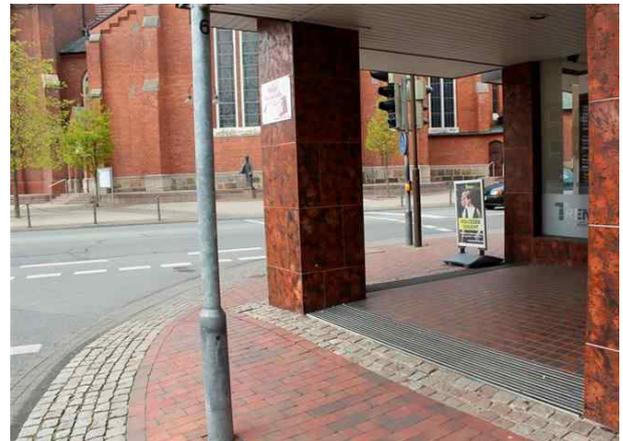


Abbildung 34: Bürgersteig in der Einmündung der Alten Mühlenstraße in die Kirchstraße

3.5.2 ÖPNV / Bahnanbindung

Die Moorstraße, Lange Straße/Bahnhofstraße und Kirchstraße sind in das öffentliche Busstreckennetz einbezogen. Die Zentrale Omnibushaltestelle (ZOH) befindet sich am Hansaplatz in der Kirchstraße (acht Haltepositionen für Gelenk- und Standardlinienbusse). Es verkehren Busse der Verkehrsgemeinschaft Landkreis Cloppenburg (VGC). Die Buslinien sind zum großen Teil auf den Schüler- und Pendlerverkehr ausgerichtet und fahren überwiegend morgens, mittags und nachmittags. Für die Erschließung der Einzelhandelsnutzungen sind sie weniger relevant (vgl. SHP 2014).

3.5.3 Ruhender Verkehr

Im Untersuchungsgebiet gilt die Regelung „Zonenhaltverbot“ (mit Parkscheibe ist das Parken bis zu 2 Stunden zulässig); zahlreiche kleine Schilder an den Leuchtenmasten weisen darauf hin. Besondere Flächen bzw. zeitliche Beschränkungen des Parkens zu Gunsten des Lieferverkehrs sind nicht ausgewiesen. Einzelne Parkplätze (Bahnhofstraße, Gerichtsstraße) sind durch Beschilderung in die Zonenre-

gelung (Parkscheibe) einbezogen. Der westliche Parkplatz auf der Nordseite der Burgstraße ist durch Beschilderung ausdrücklich von der Zonenregelung ausgenommen, so dass – wie auf den übrigen Parkplätzen auf den Grundstücken – keine zeitliche Beschränkung gilt (SHP 2014). Die Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr zeigt die Abbildung 35.

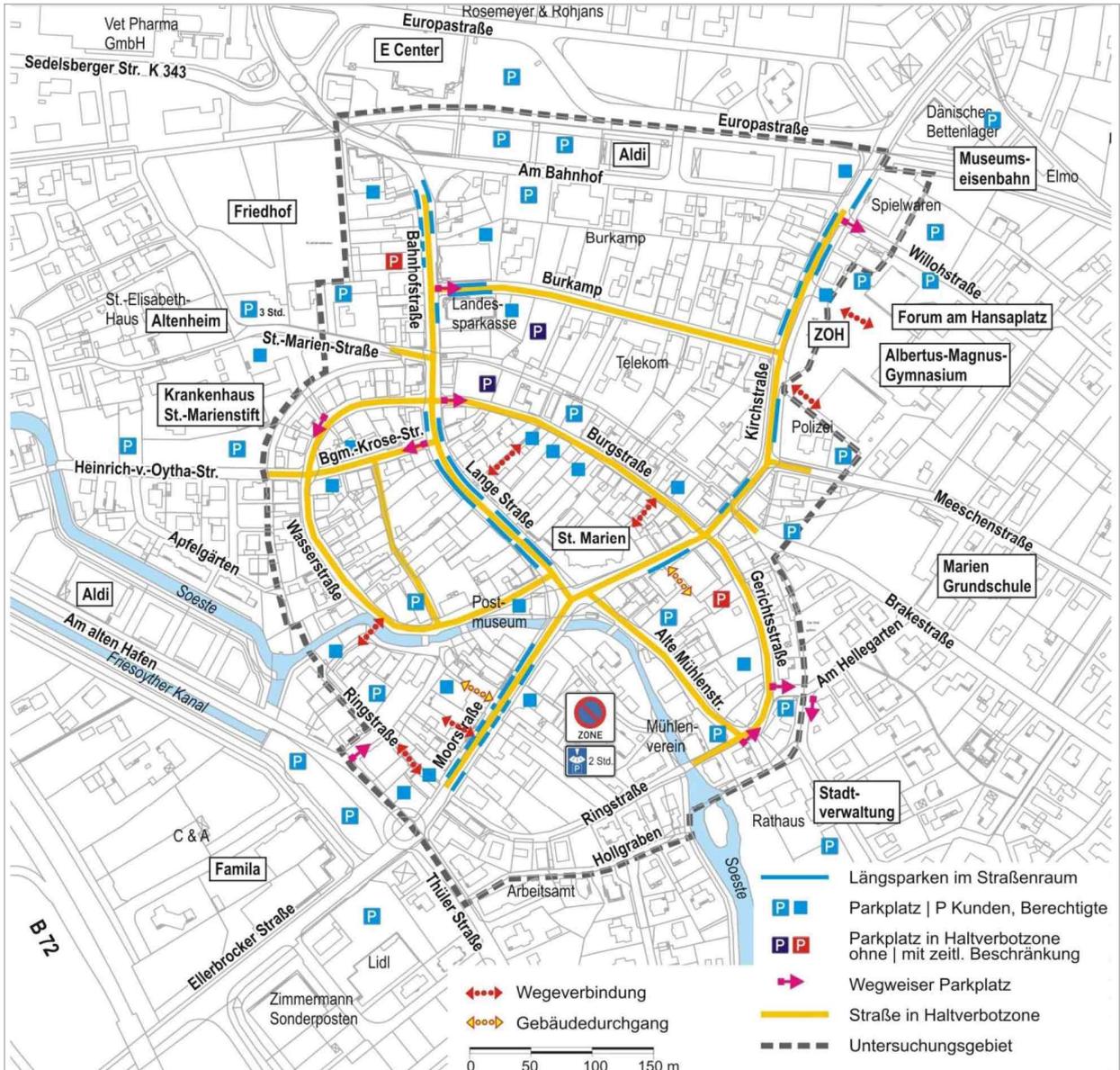


Abbildung 35: Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr, Quelle: SHP 2014

Zur Beurteilung der Situation im ruhenden Kraftfahrzeugverkehr wurde im August 2013 im Rahmen des Konzeptes „Friesoythe – Zentraler Innenstadtbereich – Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume“ eine Parkraumerhebung durchgeführt. Es wurden die Parkstände in den Straßenräumen und die Stellplätze auf öffentlichen Parkplätzen sowie auf privaten (Kunden-)Parkplätzen erfasst.

Die Ergebnisse der Parkplatzerhebung lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die Auslastung ist morgens tendenziell höher als nachmittags.

- Die Parkstände in den Geschäftsstraßen (Moorstraße, Bahnhofstraße/Lange Straße, Kirchstraße) sind überwiegend gering bis mittelstark ausgelastet.
- Die zeitweise hoch ausgelasteten Bereiche im Westen (St.-Marien-Straße, Wasserstraße) und Osten (Gerichtsstraße, Meeschenstraße) der Innenstadt haben teilweise ein relativ geringes Parkraumangebot bzw. werden vermutlich auch von Angestellten (Langzeitparkern) genutzt.
- Die über 150 Stellplätze in den Bereichen Sieben Provinzen und Wasserstraße/Hinter der Post sind zu weniger als 50 % ausgelastet.
- Durch Beschilderung an den Hauptverkehrsstraßen wird auf die Parkplätze hingewiesen (SHP 2014).
- Das Parkraumangebot wird insgesamt als ausreichend eingeschätzt.

Diese Ergebnisse müssen nach der Vor-Ort Analyse im Rahmen der Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchungen (VU) und durch die Hinweise aus der Bevölkerung im Rahmen des Beteiligungsprozesses teilweise korrigiert und ergänzt werden:

- Die Ausschilderung der Parkplätze wird - vor allem mit Blick auf ortsfremde Besucher der Innenstadt - als insgesamt unzureichend bewertet.
- Die Parkplatzsituation im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets wird als unzureichend wahrgenommen; es deutet darauf hin, dass neben der Beschilderung weitere Maßnahmen erforderlich sind, um die Auffindbarkeit der Parkplätze zu erleichtern.
- Vor allem wird die Parkplatzsituation für Dauerparker, insbesondere für Mitarbeiter von größeren Betrieben und Einrichtungen in der Innenstadt, wird als unzureichend bewertet. Mit der Entwicklung des Einzelhandelsstandortes Famila ist ein großer öffentlicher Parkplatz entfallen; das Parken auf dem Famila-Parkplatz ist zeitlich begrenzt.

3.5.4 Fuß- und Radverkehr

Fußverkehr

Aufgrund großzügig dimensionierter Fahrbahnbreiten sind die Gehwege in den Hauptgeschäftsstraßen an vielen Stellen zu schmal und bieten auch keine Reserveflächen für die geschäftliche Nutzung (Warenpräsentation, Außengastronomie o. ä.). Die Flächen für Fußgänger sind außerdem teilweise durch Radwege (Moorstraße) bzw. durch Parkstreifen (Kirchstraße) stark eingeengt. In der Kirchstraße besteht durch die Radverkehrsführung in beiden Richtungen im östlichen Seitenraum ein hohes Konfliktpotenzial. Dies gilt auch für die Lange Straße/Bahnhofstraße durch widerrechtlich im Seitenraum fahrende Radfahrer. Gesicherte Überquerungsmöglichkeiten bestehen an den lichtsignal-gesteuerten Knotenpunkten Moorstraße/Lange Straße/Kirchstraße und Kirchstraße/Europastraße/ Grüner Hof, an der Fußgängerlichtsignalanlage in der Kirchstraße südlich der Meeschenstraße sowie an den zwei Kreisverkehren im Untersuchungsgebiet. Am zentralen Knotenpunkt ergibt sich durch die relativ weit abgerückten Haltelinien und Furten eine umwegige Führung (SHP 2014).

Während eine fußläufige Verbindung zwischen Lange Straße und ihrem rückwärtigen Bereich im Norden (Burgstraße) über die Burgpassage (Abbildung 40), über die Pistolengasse sowie über Durchgänge innerhalb der Geschäfte gut ausgebildet ist, besteht zwischen Lange Straße und ihrem rückwärtigen Bereich im Süden (Straße Hinter der Post) keine fußläufige Verbindung (vgl. Anlage: Ergebnisse der 2. Sitzung des Arbeitskreises am 02. Juni 2014). Die Gestaltung der Fußwege entspricht in vielen Bereichen nicht den Anforderungen an eine barrierearme Stadtgestaltung (Abbildung 34).



Abbildung 36: Radverkehr in der Kirchstraße



Abbildung 37: Öffentliche Fahrradabstellanlage in der Lange Straße



Abbildung 38: Öffentliche Fußgängerbrücke - Verbindung Wasserstraße - Sieben Provinzen: zu schmal für Radverkehr



Abbildung 39: Neugebauter Radweg entlang der Soeste (Rückwärtiger Bereich Am alten Hafen)



Abbildung 40: Burgpassage



Abbildung 41: Zugang zur öffentlichen Toilette über Stufen - Beispiel für vorhandene Barrieren im öffentlichen Raum

Radverkehr

Die Lange Straße/Bahnhofstraße, Kirchstraße, Gerichtsstraße und Alte Mühlenstraße (mit Weiterführung entlang der Soeste) sind Bestandteile des örtlichen und übergeordneten Radroutennetzes wie z. B. der „Boxenstopp- Route“, „Cloppenburger Radtour“ oder „Radtour durch Geest und Moor“. Die Moorstraße hat Bedeutung im Alltagsradverkehr. Das Untersuchungsgebiet weist eine heterogene Radverkehrsführung auf. Die straßenbegleitenden Radwege in der Moorstraße sind relativ schmal und werden häufig widerrechtlich im Gegenverkehr befahren. Im Abschnitt Lange Straße/Bahnhofstraße (Fahrbahnführung, 30 km/h) fahren Radfahrer häufig – auch in beiden Richtungen – widerrechtlich im Seitenraum. Auch der relativ schmale westliche Seitenraum der Kirchstraße (gemeinsamer Geh-/Radweg im Zweirichtungsverkehr auf der Ostseite) wird widerrechtlich von Radfahrern genutzt. Am Knotenpunkt Moorstraße/Lange Straße/Kirchstraße ist der Wechsel der Radverkehrsführung (Führung im Seitenraum bzw. auf der Fahrbahn) nicht klar erkennbar. Die vorhandenen Fahrradabstellanlagen (überwiegend Vorderadhalter) sind wenig attraktiv; in der Moorstraße und Kirchstraße fehlen Fahrradabstellanlagen (SHP 2014). Die öffentliche Fußgängerbrücke über die Soeste, die eine Wegeverbindung zwischen der Wasserstraße und der Straße Sieben Provinzen sichert, ist für den Radverkehr zu schmal (Abbildung 38).

Zusammenfassend lassen sich im Bereich Verkehr folgende Probleme feststellen:

- hohe Verkehrsbelastung der Hauptgeschäftsstraßen und des zentralen Knotenpunktes und dadurch
- fehlende Aufenthaltsqualität in den Hauptgeschäftsstraßen
- mangelhafte Radverkehrsführung
- unzureichende Querungen für Fußgänger und Radfahrer
- Barrieren durch schmale Querschnitte der Fußwege und Durchgänge
- fehlende Wegeverbindungen im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets
- schlechte Auffindbarkeit der Parkplätze vor allem im südlichen Bereich des Untersuchungsgebiets und schlechte Erreichbarkeit der Innenstadt für Fußgänger

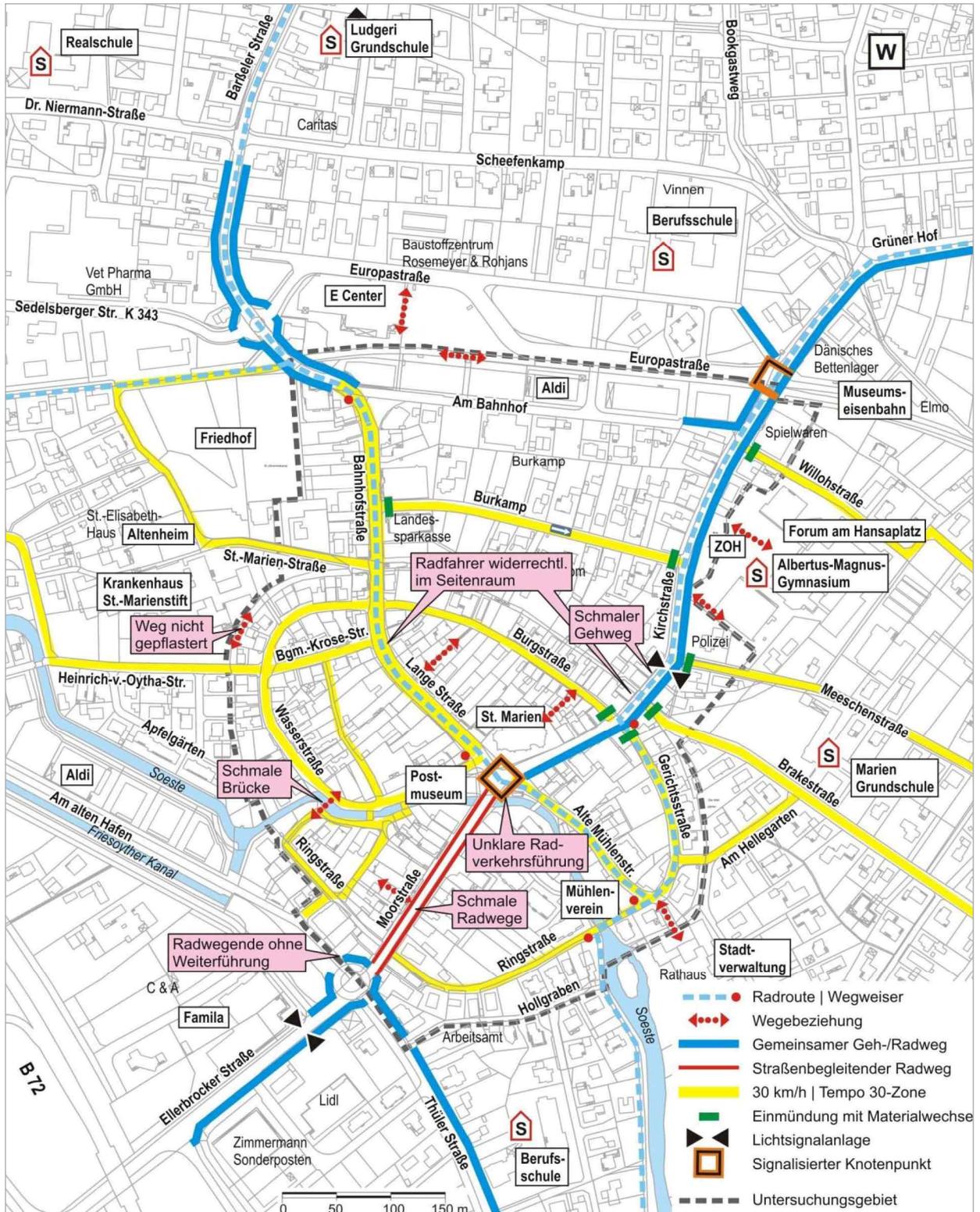


Abbildung 42: Situation im Rad- und Fußverkehr, Quelle: SHP 2014

3.6 Städtebauliche Missstände

Gemäß § 136 BauGB liegen städtebauliche Missstände vor, wenn ein Gebiet mit seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse nicht entspricht (Substanzmängel) oder das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen, erheblich beeinträchtigt ist (Funktionsmängel).

Die vorangegangene Bestandsanalyse hat aufgezeigt, dass im Untersuchungsgebiet Innenstadt Friesoythe sowohl Substanz- als auch Funktionsmängel im größeren Umfang vorhanden sind. Nachfolgend werden die wichtigsten ermittelten städtebaulichen Missstände noch einmal zusammengefasst dargestellt.

3.6.1 Funktionsmängel

Im Untersuchungsgebiet lassen sich folgende Funktionsmängel / funktionale Missstände feststellen:

Fehlende funktionale und städtebauliche Anbindung der Teilbereiche

Dies betrifft zuerst die fehlende funktionale und städtebauliche Anbindung der Einzelhandelsstandorte entlang der Straße Am Bahnhof im Norden und Famila im Süden an die Hauptgeschäftsstraßen.

Im Süden fehlen insbesondere kurze Fuß- und Radverbindungen zwischen dem Bereich Am alten Hafen und Lange Straße.

Weiterhin ist eine nicht vorhandene funktionale und städtebauliche Anbindung der Soeste-Aue zwischen der Straße Sieben Provinzen und der Alten Mühlenstraße zu bemängeln. Diese äußert sich insbesondere durch Defizite in der Freiraumgestaltung und problematische Nutzungen (Beispiel: Parkplatz hinter dem Rathaus-Stadtmitte).

Mängel im Bereich Einzelhandel und Gastronomie

Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets zwischen der Lange Straße und der Straße Am Alten Hafen erstreckt sich der monofunktionale, auf den motorisierten Kunden orientierte Einzelhandelsstandort „Am Bahnhof“. Dort fehlt es an einer innenstadtypischen Mischnutzung.

In den Hauptgeschäftsstraßen sind punktuell Leerstände sowie Trading-Down-Effekte festzustellen. Vor allem im nördlichen Abschnitt der Bahnhofstraße sind vermehrt innenstadtuntypische (nicht zentrumsrelevante) Nutzungen zu finden.

Im Untersuchungsgebiet fehlen gastronomische Angebote. Vorhandene gastronomische Betriebe in den Hauptgeschäftstraßen haben aufgrund schmaler Fußgängerbereiche eingeschränkte räumliche Möglichkeiten, Flächen für Außengastronomie anzubieten. Aus den gleichen Gründen sind die Geschäfte in der Nutzung von Flächen vor den Geschäften für die Präsentation oder den Verkauf von Waren eingeschränkt.

Untergenutzte Grundstücke und Gebäude

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei große brachliegende Flächen: eine private Fläche in der Einmündung der Straße Hinter der Post in die Wasserstraße und eine öffentliche Fläche an der Straße Sieben Provinzen.

Entlang der Straßen: Gerichtsstraße, Sieben Provinzen und Ringstraße befinden sich mehrere nicht bebaute Grundstücke. In der Kirchstraße und Moorstraße sind punktuell Baulücken zu finden.

Ebenfalls punktuell sind (Teil-)Leerstände in den Hauptgeschäftsstraßen sowie Trading-Down-Effekte durch innenstadtuntypische (nicht zentrumsrelevante) Nutzungen festzustellen.

Mängel im Bereich Ruhender Verkehr

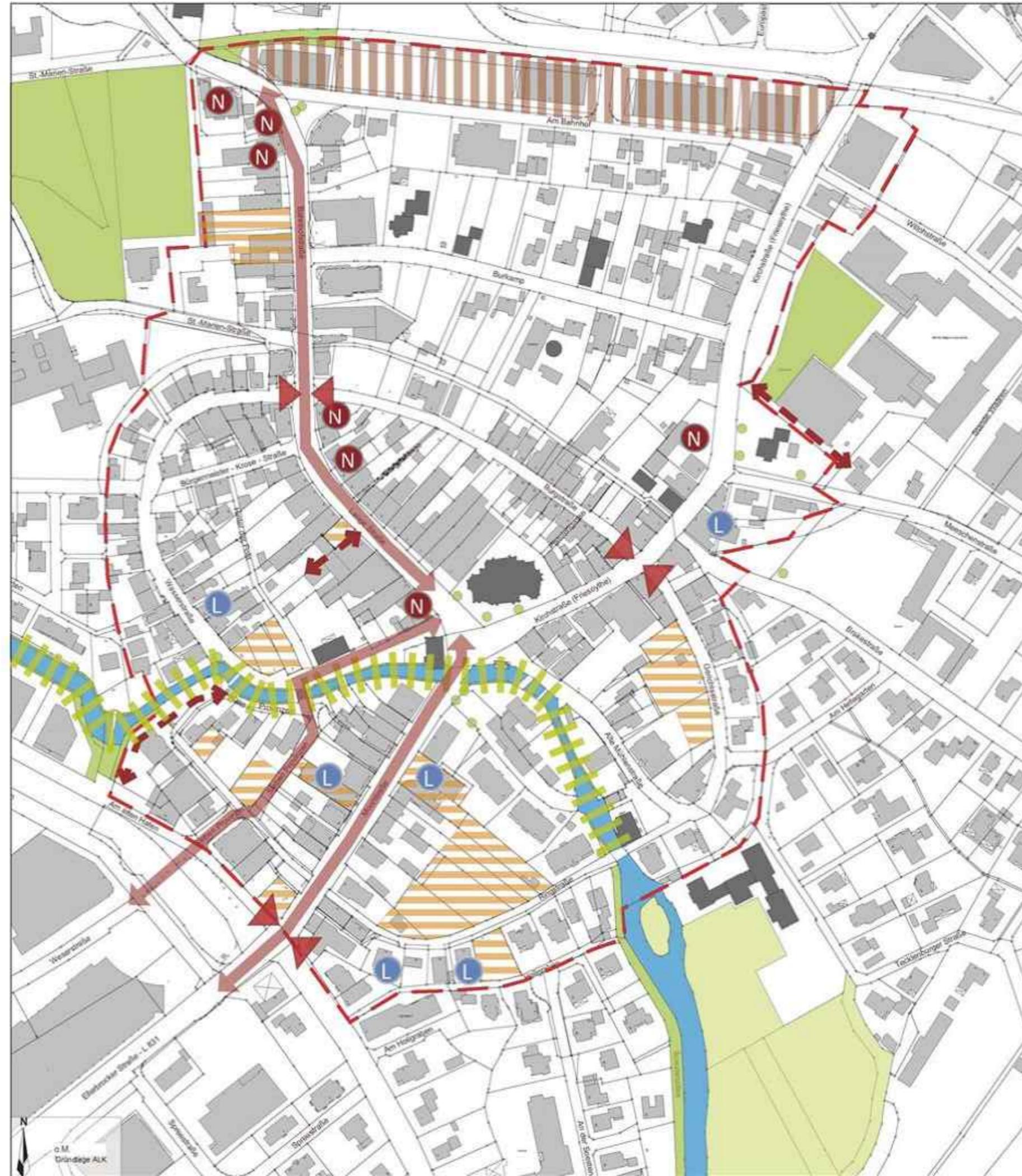
Im Untersuchungsgebiet fehlen vor allem erreichbar gelegene Parkplätze für Dauerparker (Mitarbeiter von Geschäften und Einrichtungen in der Innenstadt).

Im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets fehlt eine fußläufige Verbindung zwischen den öffentlichen Parkplätzen in den rückwärtigen Bereichen und den Hauptgeschäftsstraßen.

Lückenhafte Grün- und Freiraumverbindungen entlang der Soeste

Der Anteil der grün geprägten Freiräume im Untersuchungsgebiet ist relativ gering. Entlang der Soeste sind im Innenstadtbereich kaum gestaltete Grünflächen vorhanden und der Zugang zum Wasser ist über weite Strecken erschwert.

Städtebauliche Missstände I (funktionale)



Legende:

-  Gebäude
-  Ortsbildprägendes Gebäude / Denkmal
-  Grünflächen
-  Fluss / Soeste
-  Historischer Stadteingang
-  Abgrenzung Untersuchungsraum

- Funktional Städtebauliche Missstände (Entwicklungsprobleme und -defizite):**
-  Fehlende Fuß- und Radverbindungen
-  Lückenhafte Grünverbindung/ fehlender Bezug zur Soeste
-  Fehlende funktionale und städtebauliche Anbindung
-  Brachflächen/ untergenutzte Flächen und Gebäude
-  Monofunktionale Struktur
-  N Innenstadtuntypische / nicht zentrumsrelevante Nutzung
-  L (Teil)- Leerstand



3.6.2 Substanzmängel

Im Untersuchungsgebiet lassen sich folgende Funktionsmängel / substanzielle Missstände feststellen:

Im Bereich Straßenraumgestaltung

Die Straßenquerschnitte der Haupterschließungsstraßen sowie die Ausbildung des zentralen Knotenpunktes sind noch auf die Funktion als klassifizierte Straßen ausgelegt und angesichts der aktuellen 30 km/h-Geschwindigkeitsbeschränkung völlig überdimensioniert.

Die Fußwege sind abschnittsweise zu schmal, die Radwegführung abschnittsweise unklar. Warenausstellungsflächen bzw. Flächen für Außengastronomie entlang der Haupterschließungsstraßen und Hauptgeschäftsstraßen fehlen.

Die Straße Hinter der Post ist unzureichend ausgebaut.

Im Bereich Fuß- und Radwegführung und Gestaltung

Der Fuß- und Radverkehr wird durch zahlreiche Hindernisse im Straßenraum erschwert. Die Barrieren ergeben sich durch umwegige Führung der Straßenquerungen, durch zu schmale Querschnitte der Fuß- und Radwege und durch unterschiedliche Höhenlagen.

Die Radverkehrsführung entlang der Haupterschließungsstraßen ist streckenweise mangelhaft. Der Ausbau der Fuß- und Radwege im Bereiche der Straße Sieben Provinzen ist teilweise mangelhaft.

Die Straßenmöblierung ist weitgehend unattraktiv, veraltet oder abgängig. Dies betrifft insbesondere die Sitzbänke, die Beleuchtung, die Abfallbehälter sowie die Fahrradabstellanlagen.

Die Uferbereiche der Soeste sind teilweise unzugänglich, attraktive Aufenthaltsbereiche entlang des Flusses sind nicht vorhanden. Die öffentliche Fußgängerbrücke über die Soeste ist für den Radverkehr zu schmal.

Im Bereich Freiflächen- / Platzgestaltung

Die historischen Innenstadteingänge sind in der städtebaulichen und freiräumlichen Gestaltung nicht mehr ablesbar.

Im Untersuchungsgebiet fehlen durchgängig Spielbereiche.

Die Freiflächen entlang der Soeste sowie die vorhandenen städtischen Plätze bieten durch ihre fehlende bzw. nicht mehr zeitgemäße Gestaltung und Ausstattung wenig Aufenthaltsqualität. Im Uferbereich der Soeste fehlen durchgängig gestaltete Aufenthaltsbereiche mit Bezug zum Wasser.

Am Hansaplatz (ZOH) und am Franziskusplatz fehlen Sitzmöglichkeiten. Die Gestaltung des Platzes Am Bahnhof / Bahnhofstraße ist nicht zeitgemäß.

Im Bereich Gebäudesubstanz

Die Gebäude aus den 50er und 60er Jahren und insbesondere die Wohnungen in den Obergeschossen weisen zum großen Teil Sanierungsstau - vor allem mit Blick auf die energetische Sanierung - auf.

An einzelnen Objekten sind gestalterische Mängel festzustellen.

Der rückwärtige Bereich Lange Straße - Straße Hinter der Post ist durch schlechte Bausubstanz der Neben- und Wirtschaftsgebäude gekennzeichnet.



Abbildung 44: Platzsituation Bahnhofstraße / Am Bahnhof



Abbildung 45: Kreisverkehrsplatz – historischer Stadteingang „Moorpforte“



Abbildung 46: Wohn- und Geschäftshaus Lange Straße 7



Abbildung 47: Wohn- und Geschäftshaus Kirchstraße 5



Abbildung 48: Wohn- und Geschäftshaus Bahnhofstraße 9



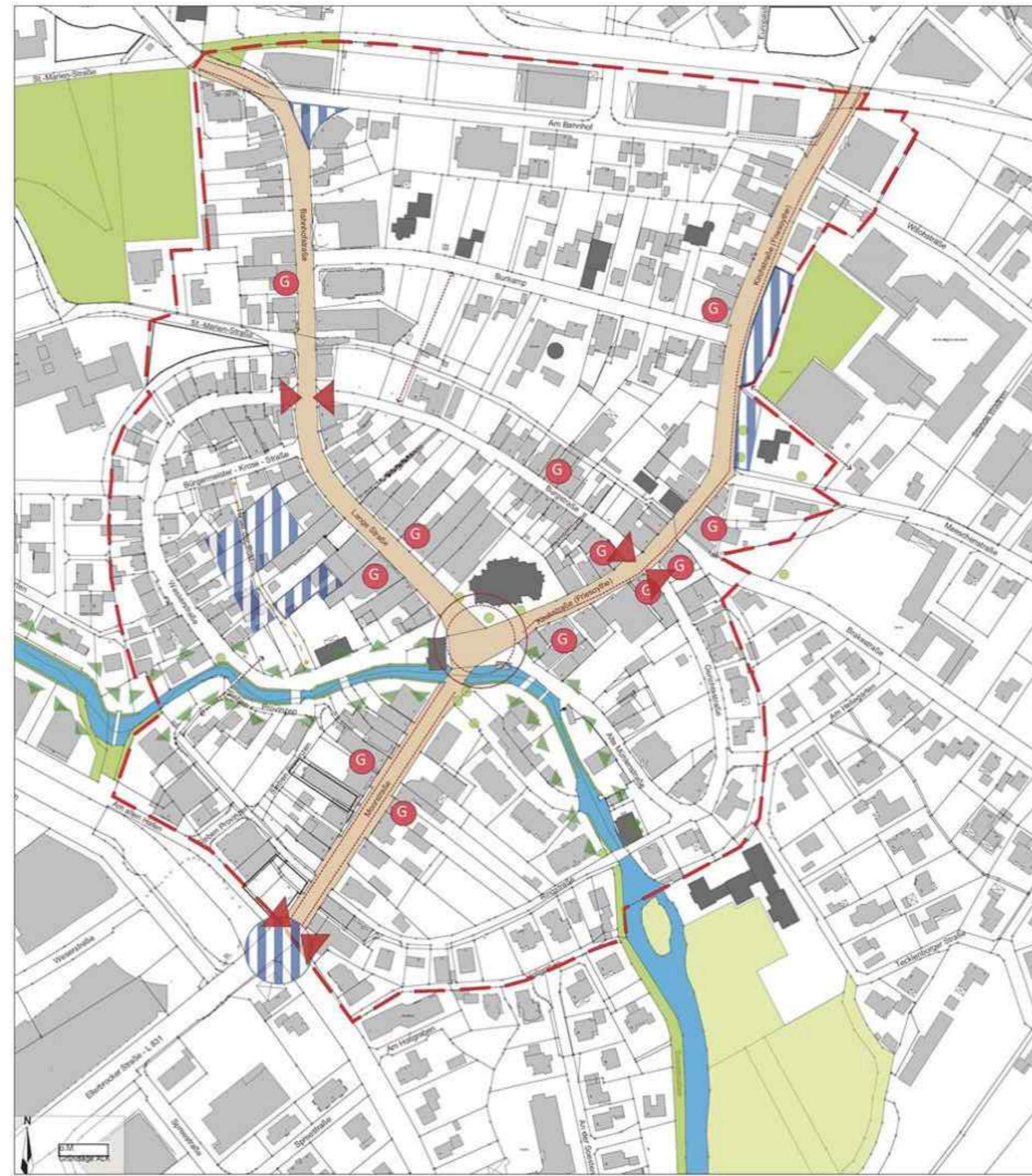
Abbildung 49: Geschäftshaus Moorstraße 9

Städtebauliche Missstände II (substanzielle)

Legende:

-  Gebäude
-  Ortsbildprägendes Gebäude / Denkmal
-  Grünflächen
-  Fluss / Soeste
-  Historischer Städteingang
-  Abgrenzung Untersuchungsraum

- Substanziell Städtebauliche Missstände (Substanzmängel, Gestaltungsdefizite):**
-  Überdimensionierte Straßenquerschnitte/ fehlende Aufenthaltsqualität
-  Überdimensionierte Gestaltung des zentralen Knotenpunktes
-  Mangelhafter Straßenausbau
-  Mangelhafte Radverkehrsführung
-  Fuß- und Radwegverbindung mit Gestaltungsbedarf
-  Freifläche mit fehlender Gestaltungsqualität bzw. Aufenthaltsqualität
-  Fehlende Gestaltungsqualität bzw. Aufenthaltsqualität im Uferbereich
-  Gestalterische Mängel am Einzelgebäude



4 Erneuerungskonzept

4.1 Sanierungsziele

Der dauerhafte Erhalt und die Entwicklung der Innenstadt von Friesoythe als Einzelhandels-, Wohn- und Arbeitsstandort mit einer Nutzungsvielfalt, die durch ergänzende Kultur- und Bildungs- sowie Versorgungs- und Freizeitangebote entsteht, wird nur durch die Steigerung der Attraktivität des städtebaulichen Umfeldes möglich sein. Dazu zählen insbesondere die Straßenräume der Hauptgeschäftsstraßen (ehemalige klassifizierte Ortsdurchfahrten), die Uferbereiche der Soeste und die Wege zwischen den bedeutsamen Einzelhandels- und Dienstleistungsstandorten.

Die Entwicklungsziele sind deshalb:

- Rückbau der Ortsdurchfahrten (ehemalige Landesstraßen) zum urbanen Aufenthalts- und Begegnungsraum
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Attraktivität der öffentlichen Räume (insbesondere Lange Straße, Bahnhofstraße, Moorstraße und Kirchstraße)
- funktionale, gestalterische und ökologische Aufwertung der Uferbereiche der Soeste (Zugänglichkeit, Querungsmöglichkeiten, Freizeit- und Erholungsnutzung)
- Verbesserung der Fuß- und Radverkehrssituation (barrierefreie, attraktive und sichere Wege; dezentrale Fahrradabstellplätze)
- Neuordnung des Quartiers Lange Straße – Wasserstraße – Bgm.-Krose-Straße
- Optimierung des Angebotes an öffentlichen Parkplätzen insbesondere im südlichen Innenstadtbereich zwischen Lange Straße und Moorstraße
- Weiterentwicklung der Nutzungsvielfalt / Nutzungsmischung in der Innenstadt (Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Dienstleistungen)
- energetische Sanierung / Optimierung der privaten und öffentlichen Gebäudesubstanz

4.2 Sanierungsschwerpunkte

Die sich aus den Sanierungszielen ergebenden räumlichen Sanierungsschwerpunkte in der Innenstadt von Friesoythe sind:

- die Straßenräume der Ortsdurchfahrten (ehemalige Landesstraßen) – der zentrale Knotenpunkt „Lange Straße“, „Moorstraße“ und „Kirchstraße“ sowie die Straßenzüge „Lange Straße“, „Moorstraße“ und „Kirchstraße“ einschließlich Einmündungsbereiche,
- die Uferbereiche der Soeste und
- der Blockbereich Lange Straße – Wasserstraße – Bgm.-Krose-Straße.

4.2.1 Konzept zur Straßenberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume im zentralen Innenstadtbereich

2013/14 wurde durch das Büro SHP Ingenieure im Rahmen eines konsensorientierten Beteiligungsprozesses das Konzept „Friesoythe – Zentraler Innenstadtbereich – Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume“ erarbeitet. Im Rahmen des Konzeptes sind Vorschläge zur Gestaltung der Straßenräume und insbesondere des zentralen Knotenpunktes Untersuchung entwickelt worden. Außerdem wurden grundsätzliche Ziele zu folgenden Themen formuliert: Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, geschlechterdifferenzierende Betrachtung, kinder- und altengerechte Verkehrsplanung, Reduzierung von Lärm und Schadstoffbelastungen und ein Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Die vollständige Fassung des Konzeptes befindet sich in der Anlage.

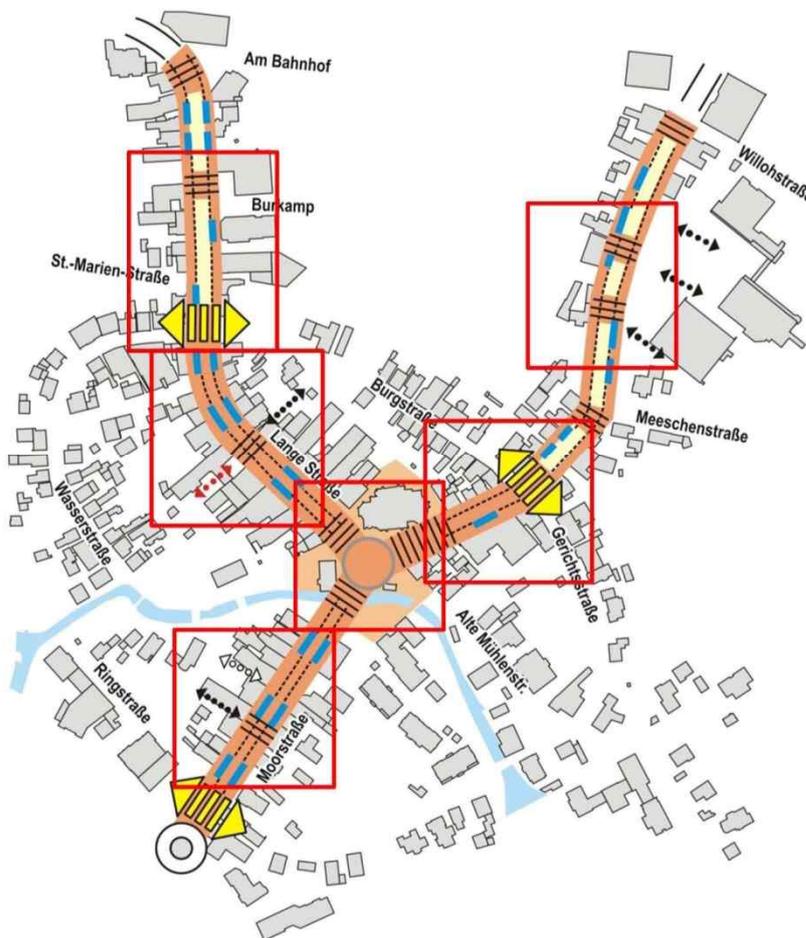
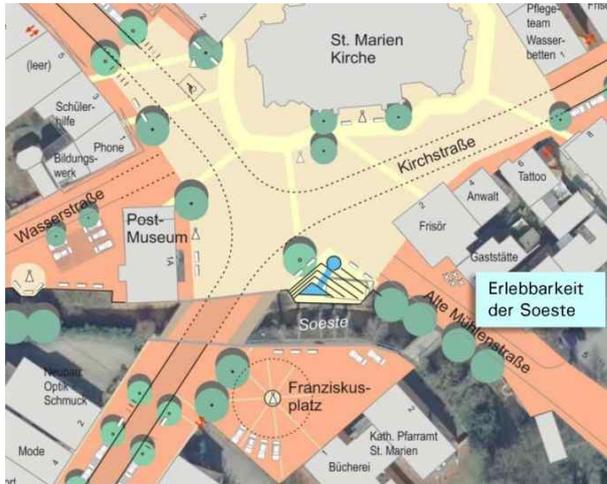


Abbildung 51: Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume, Gesamtkonzept mit Gliederung in Teilbereiche, Quelle: SHP 2014

Eine Schlüsselmaßnahme des Konzeptes ist die Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes. Durch eine Umgestaltung dieses Bereiches wird der derzeit stark verkehrlich geprägte Charakter der Ortsdurchfahrten unterbrochen und der stadträumlich bedeutende Bereich der Stadtmitte im Umfeld der Kirche aufgewertet. Insgesamt sind im Gestaltungskonzept vier Varianten untersucht worden. Die empfohlene Variante sieht eine flächenhafte Gestaltung des Knotenpunktbereiches nach dem Prinzip des Shared Space (Abbildung 52) vor.



**Abbildung 52: Zentraler Knotenpunkt – Einmündung/Shared Space (empfohlene Variante),
Quelle: SHP 2014**

Für die Straßenabschnitte sind folgende Gestaltungsprinzipien formuliert worden:

- reduzierte Fahrbahnbreite (generell Begegnungsfall Bus/Pkw, bereichsweise Begegnungsfall Bus/Bus); Radfahrer auf der Fahrbahn
- Aufpflasterung der Einmündungsbereiche untergeordneter Straßen (Bevorrechtigung des Bus- und Fußgängerverkehrs),
- „Weiches“ Trennungsprinzip mit niedrigen Borden, Muldenrinnen in besonderen Bereichen und
- gestalterisch einheitlich wirkende Oberflächenbeläge für Seitenräume und Fahrbahn; Parken höhen- gleich im Seitenraum, häufig unterbrochen zum Überqueren
- breite Seitenräume mit attraktiven Aufenthalts-/Freisitzbereichen
- neue räumlich wirksame Baumpflanzungen
- gestalterische Einheit der Geschäftsstraßen, aber differenzierte Gestaltung der Streckenabschnitte innerhalb des ehemaligen Wallringes (Quelle: SHP 2014).

Konkrete Gestaltungsvorschläge für die Haupteerschließungsstraßen sind in mehreren Varianten unter- sucht worden. Die folgenden Abbildungen (Abbildung 53 bis Abbildung 64) zeigen die jeweils empfohle- ne Variante für die Straßenzüge Lange Straße und Bahnhofstraße, Kirchstraße und Moorstraße. Die o. g. Planungen umfassen zusätzlich einen Gestaltungsvorschlag für den Bereich Kirchstraße / Hansa- platz (ZOB).



Abbildung 53: Konzept Lange Straße, Quelle: SHP 2014

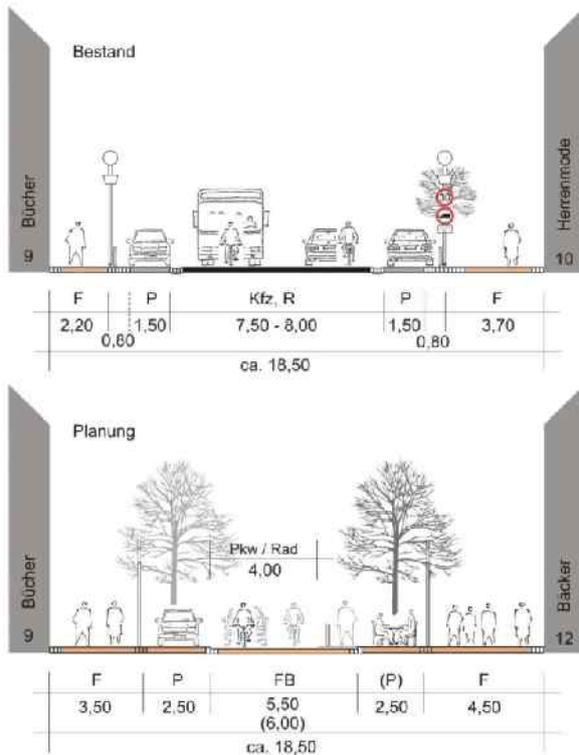


Abbildung 54: Lange Straße: Bestand und Gestaltungsvorschlag, Quelle: SHP 2014



Abbildung 55: Lange Straße: Bestand (oben) und Konzept (empfohlene Variante), Quelle: SHP 2014



Abbildung 56: Konzept Bahnhofstraße, Quelle: SHP 2014

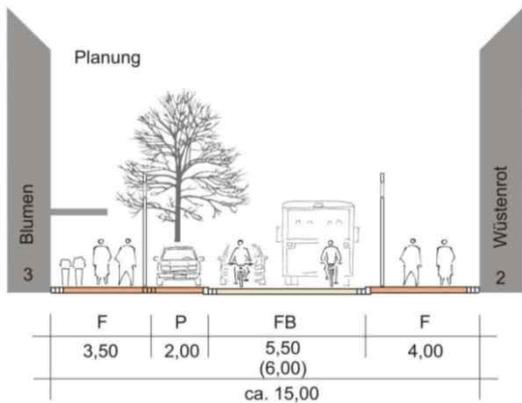
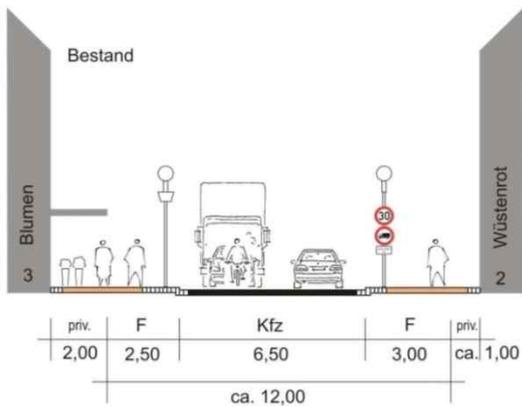


Abbildung 57: Bahnhofstraße: Bestand und Gestaltungsvorschlag, Quelle: SHP 2014

Abbildung 58: Bahnhofstraße: Bestand (oben) und Konzept, Quelle: SHP 2014



Abbildung 59: Konzept Kirchstraße, Quelle: SHP 2014

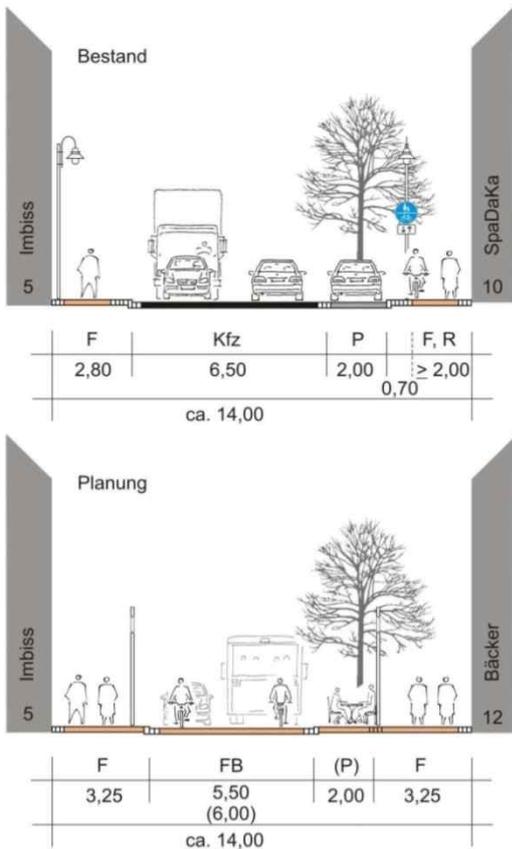


Abbildung 60: Kirchstraße: Bestand und Gestaltungsvorschlag, Quelle: SHP 2014

Abbildung 61: Kirchstraße: Bestand (oben) und Konzept, Quelle: SHP 2014

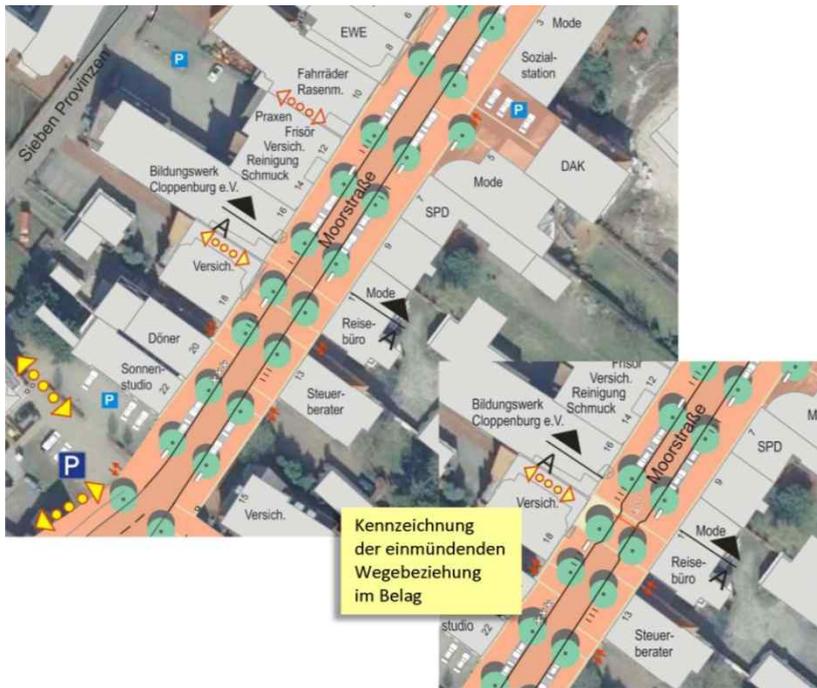


Abbildung 62: Konzept Moorstraße, Quelle: SHP 2014

Moorstraße

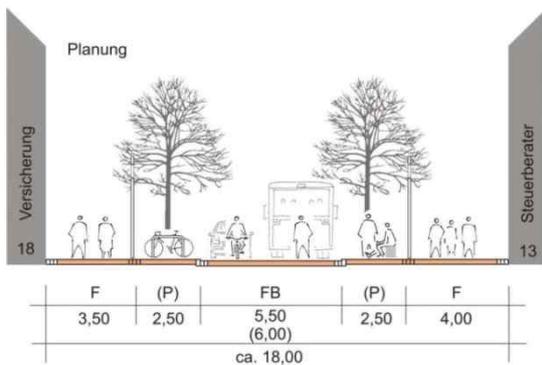
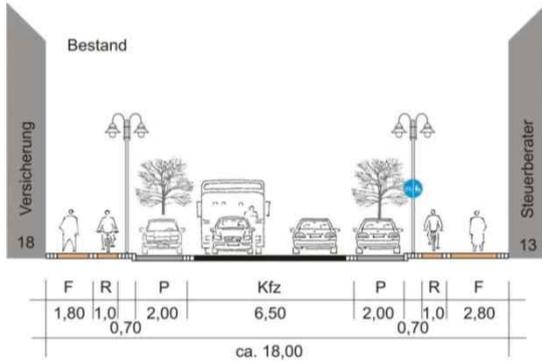


Abbildung 63: Moorstraße: Bestand und Gestaltungsvorschlag, Quelle: SHP 2014

Abbildung 64: Moorstraße: Bestand (oben) und Konzept (empfohlene Variante), Quelle: SHP 2014

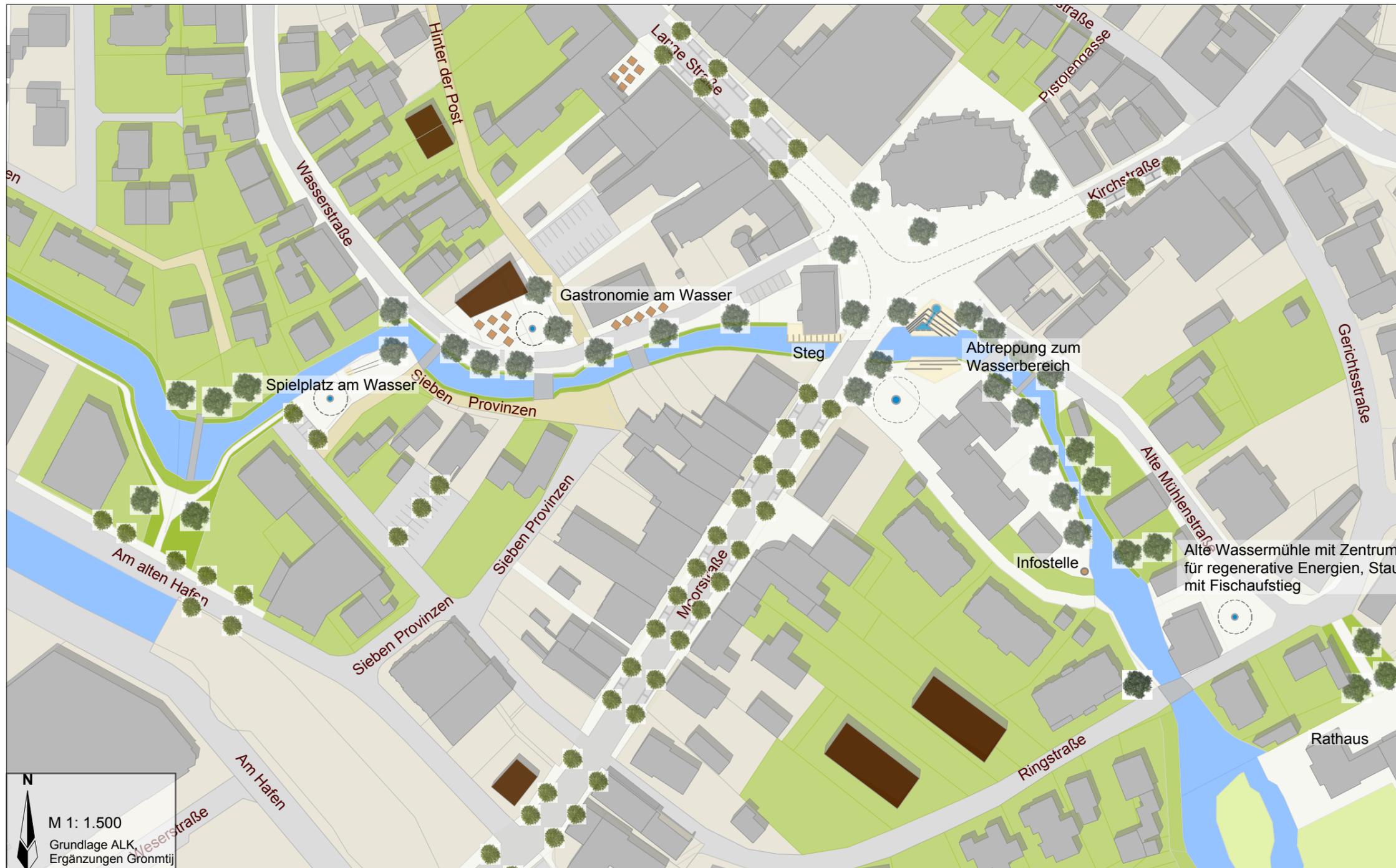
4.2.2 Konzept „Stadt zum Fluss“ – Erlebbarkeit der Soeste, Abschnitt Innenstadt

Seit einigen Jahren setzt die Stadt Friesoythe Maßnahmen entlang der Soeste um, mit dem Ziel, die Uferbereiche für Erholungszwecke zu erschließen, die Erlebbarkeit des Flussraumes und des Wassers in der Stadt zu verbessern. Einige wichtige Projekte sind in der Innenstadt bzw. im innenstadtnahen Bereich in diesem Zusammenhang bereits umgesetzt worden. Dazu zählen insbesondere die Sanierung der Wassermühle und die Umgestaltung ihres Umfeldes, die Gestaltung eines Radwegs hinter der Bauungsreihe der Straße „Am alten Hafen“, die Erschließung des südlichen Abschnittes des Soeste für Freizeit- und Erholung (Kanu-Lernpfad) und der Ausbau des städtischen Bades zu einem Allwetterbad („Aqua ferrum“). Weitere Projekte befinden sich noch in der Planungs- bzw. Umsetzungsphase. Die Übersicht sämtlicher Maßnahmen befindet sich in der Anlage.

Das im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen erarbeitete Konzept „Stadt zum Fluss – Erlebbarkeit der Soeste, Abschnitt Innenstadt“ ist der innenstadtbezogene Teil eines im ISEK dargestellten Gesamtkonzepts. Es zeigt Möglichkeiten auf, die innenstädtischen Uferbereiche für Erholungs- und Freizeitwecke zu erschließen und gleichzeitig Wege entlang des Flusses zu gestalten, die eine Verbesserung im Fuß- und Radwegenetz für die gesamte Innenstadt erzielen. Das Konzept schlägt einen Weg entlang des Flusses vor, der – wo möglich - direkt am Wasser bzw. wassernah geführt wird. Der Weg besteht aus unterschiedlich ausgeführten Abschnitten, wie Fußweg, Fuß- und Radweg, Shared-Space-Bereich, Steg über dem Wasser. Der Weg weitet sich an vielen Stellen zu Platzsituationen auf, die direkt am Wasser bzw. mit Wasserblick gestaltet sind. Diese Plätze übernehmen unterschiedliche Funktionen und sind dementsprechend ausgestattet mit Sitzstufen und Kaskaden, Flächen für Außen-gastronomie oder Spielmöglichkeiten. Das verbindende Gestaltungselement der Plätze stellen Wasserspiele dar.

Das Konzept sieht eine attraktive, fußläufige Verbindung zwischen dem Uferbereich und Lange Straße vor. Diese führt über die neu gestaltete Straße Hinter der Post. Nach dem Vorbild der Burgstraße sind hier die rückwertigen Bereiche der Ladenzeile an der Lange Straße zu der Straße Hinter der Post offen und einladend gestaltet und bieten Durchgangsmöglichkeiten über öffentliche Passagen und Geschäftsräume. Im Blockinnenbereich sind zusätzliche Parkplätze angeordnet, die über die Durchgänge von der Lange Straße schnell zu erreichen sind. Insgesamt verbessert die vorgeschlagene Wegeführung die Fuß- und Radwegesituation im südlichen Bereich der Innenstadt und die Verbindungen in Ost-West Richtung entlang der Soeste sowie in Süd-Nord Bereich zwischen der Straße Am Alten Hafen (Familia-Standort), über Sieben Provinzen und Wasserstraße bis zur Lange Straße. Die Konzeptskizze ist der folgenden Abbildung (Abbildung 65) zu entnehmen.

Konzept: "Stadt zum Fluss - Erlebbarkeit der Soeste"



Alte Wassermühle - transparente Ufergestaltung



Platzgestaltung mit Wasserspiel



Gestaltungsbeispiel Spielplatz am Wasser



Alte Wassermühle - Platzgestaltung m. Wasserspiel

Legende:

Gebäude: Bestand
 Neubau

Verkehr:
 Fahrbahn
 Mischverkehr
 Shared Space
 Fuß- und Radweg
 Parkplätze

Grünraum:
 private Grünfläche
 private Grundstücke
 Straßenbegleitende Bäume
 Soeste begleitende Bäume

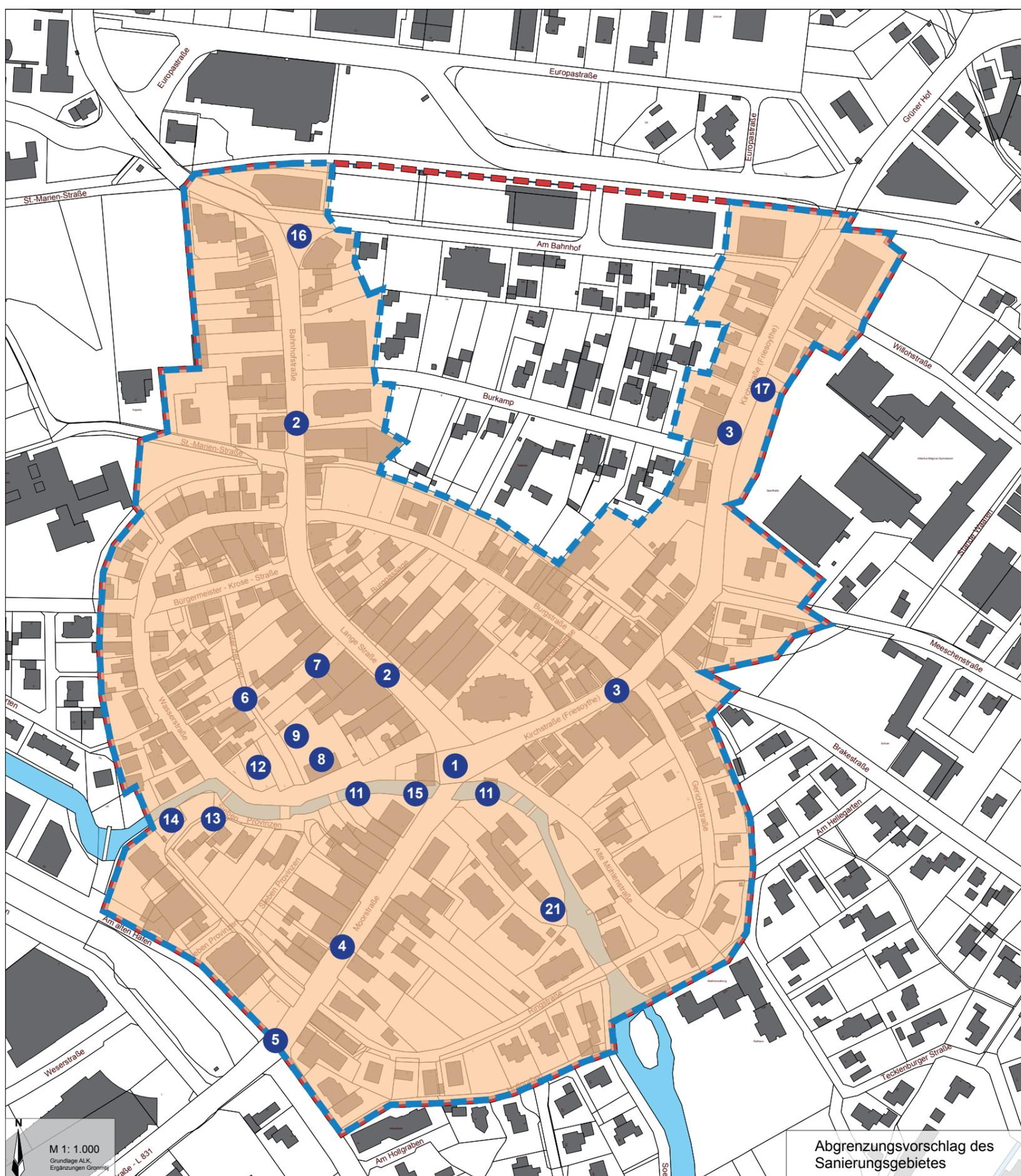
Wasserspiel
 Außengastronomie

4.3 Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen

4.3.1 Maßnahmenübersicht

Aus den Konzepten „Friesoythe – Zentraler Innenstadtbereich – Verkehrsberuhigung und Umgestaltung der Straßenräume“ und „Konzept Stadt zum Fluss – Erlebbarkeit der Soeste“ sowie als Ergebnis der städtebaulichen Analyse und des Beteiligungsprozesses ergeben sich insgesamt 23 Maßnahmen, deren Realisierung die Umsetzung der Sanierungsziele ermöglicht. In der folgenden Abbildung (Abbildung 66) sind die Standorte der einzelnen Maßnahmen dargestellt (Erläuterungen in der nachfolgenden Tabelle).

Vorbereitende Untersuchungen (VU)
zur Städtebaulichen
Sanierung der Innenstadt Friesoythe
Sanierungskonzept - Maßnahmenliste
Stand: 21.07.2014



- 1 Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes „Lange Straße“, „Moorstraße“ und „Kirchstraße“ nach dem Prinzip Shared Space
- 2 Umgestaltung „Lange Straße“ und „Bahnhofstraße“ einschl. Einmündungsbereiche
- 3 Umgestaltung „Kirchstraße“ inkl. Einmündungsbereiche
- 4 Umgestaltung „Moorstraße“ inkl. Einmündungsbereiche
- 5 Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes / des historischen Stadteinganges „Moorpforte“
- 6 Ausbau der Straße „Hinter der Post“ / rückwärtige Erschließung der Gebäudereihe an der „Lange Straße“
- 7 Bau einer öffentlichen Passage zwischen „Lange Straße“ und „Hinter der Post“
- 8 Umnutzung des ehem. Postgebäudes
- 9 Gestaltung eines öffentlichen Parkplatzes im Bereich „Hinter der Post“
- 10 Ausschilderung der Parkplätze – bessere Information
- 11 Ökologische und gestalterische Aufwertung der Soeste: Steigerung der Aufenthaltsqualität im Uferbereich / Verbesserung der Zugänglichkeit und der Flussquerungen
- 12 Gestaltung einer Straßenraumaufweitung an der „Wasserstraße“ (Blockrand, platzartige Straßenaufweitung)
- 13 Ausbau der Straße „Sieben Provinzen“
- 14 Ausbau der Fuß- und Radwege zwischen „Am Alten Hafen“ und „Wasserstraße“, inkl. Brückenerneuerung
- 15 Soeste-Steg am Rathaus Stadtmitte
- 16 Umgestaltung des Platzes Ecke „Bahnhofstraße“ / „Am Bahnhof“
- 17 Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten auf dem Hansaplatz (Forum, Albertus Magnus Gymnasium)
- 18 Fassadengestaltung bei gestalterischen Mängeln (Fassadenwettbewerb)
- 19 Energetische (Teil-)Modernisierung von Einzelgebäuden (privat und öffentlich)
- 20 Schaffung von dezentralen Fahrradabstellmöglichkeiten
- 21 Info-Tafel an historischer Schiffsanlegestelle (Umschlagplatz)
- 22 Städtebauliche Rahmenplanung zur Innenstadtsanierung
- 23 Schaffung einer barrierefreien öffentlichen Unisex-Toilette

Gebäude
 Soeste
 Abgrenzung Untersuchungsraum (ca. 24,28 ha)
 Abgrenzung Sanierungsgebiet (ca. 19,43 ha)



Konkretisierung der Maßnahmen

- 1 Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes Lange Straße, Moorstraße und Kirchstraße nach dem Prinzip „Shared Space“

- Geplante Maßnahmen:
Flächengestaltung einschl. LED-Straßenbeleuchtung und Stadtmobiliar / Ausstattung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 500.000,-€

- 2 Umgestaltung Lange Straße und Bahnhofstraße einschließlich Einmündungsbereiche (Parkplatzgestaltung, Straßenmöblierung und Straßenbeleuchtung; gestalterische Betonung des historischen Stadteinganges)

- Geplante Maßnahmen:
Flächengestaltung einschl. LED-Straßenbeleuchtung und Stadtmobiliar / Ausstattung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 1.180.000,-€

- 3 Umgestaltung Kirchstraße inkl. Einmündungsbereiche (Parkplatzgestaltung, Straßenmöblierung und Straßenbeleuchtung; gestalterische Betonung des historischen Stadteinganges)

- Geplante Maßnahmen:
Flächengestaltung einschl. RW-Kanalisation und LED Beleuchtung sowie Stadtmobiliar / Ausstattung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 950.000,-€

- 4 Umgestaltung Moorstraße inkl. Einmündungsbereiche (Parkplatzgestaltung, Straßenmöblierung und Straßenbeleuchtung; gestalterische Betonung des historischen Stadteinganges)

- Geplante Maßnahmen:
Flächengestaltung einschl. LED-Straßenbeleuchtung und Stadtmobiliar / Ausstattung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 505.000,-€

- 5 Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes / des historischen Stadteinganges „Moorpforte“

- Geplante Maßnahmen:
Platzgestaltung einschl. Brunnenanlage, Bepflanzung und LED Beleuchtung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 80.000,-€

6 Ausbau der Straße Hinter der Post / rückwärtige Erschließung der Gebäudereihe an der Lange Straße

- Geplante Maßnahmen:
Flächengestaltung einschl. RW- Kanalisation DN 400 und LED Beleuchtung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 185.000,-€

7 Bau einer öffentlichen Passage zwischen „Lange Straße“ und „Hinter der Post“

- Geplante Maßnahmen:
Passagenbau einschl. Grunderwerb und Entschädigung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 300.000,-€

8 Umnutzung des ehem. Postgebäudes

- Geplante Maßnahmen:
Nutzungsänderung einschl. Erwerb, Herrichtungskosten und Verpachtung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 500.000,-€

9 Gestaltung eines öffentlichen Parkplatzes im Bereich „Hinter der Post“

- Geplante Maßnahmen:
Stellplatzanlage einschl. 20 PKW- Stellplätzen (auch für Menschen mit Behinderung)

Kostenschätzung (gerundet): ca. 80.000,-€

10 Ausschilderung der Parkplätze – bessere Information

- Geplante Maßnahmen:
Hinweisschilder einschl. Lagebeziehung und Kapazität

Kostenschätzung (gerundet): ca. 15.000,-€

11 Ökologische und gestalterische Aufwertung der Soeste: Steigerung der Aufenthaltsqualität im Uferbereich / Verbesserung der Zugänglichkeit und der Flussquerungen

- Geplante Maßnahmen:
Gestaltung einschl. Wasserspiel mit Kaskaden zum Fluß, Fußgängerbrücken und Aussichtsplattformen

Kostenschätzung (gerundet): ca. 500.000,-€

12 Gestaltung einer Straßenraumaufweitung an der Wasserstraße (Blockrand, platzartige Straßenaufweitung)

- Geplante Maßnahmen:
Gestaltung einschl. Straßenaufweitung mit Blick auf die „Soeste“

Kostenschätzung (gerundet): ca. 50.000,-€

13 Ausbau der Straße Sieben Provinzen an der Nordseite

- Geplante Maßnahmen:
Flächengestaltung einschl. RW- Kanalisation DN 400 und LED Beleuchtung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 105.000,-€

14 Ausbau der Fuß- und Radwege zwischen Am Alten Hafen und Wasserstraße, inkl. Brückenerneuerung

- Geplante Maßnahmen:
Wegeverbindung einschl. LED Beleuchtung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 10.000,-€

15 Soeste-Steg am Rathaus Stadtmitte

- Geplante Maßnahmen:
Gestaltung der Aussichtsplattform (Stahl- Glas-Konstruktion)

Kostenschätzung (gerundet): ca. 80.000,-€

16 Umgestaltung des Platzes „Bahnhofstraße“ / Ecke „Am Bahnhof“

- Geplante Maßnahmen:
Flächengestaltung einschl. LED Beleuchtung und Stadtmobiliar / Ausstattung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 58.000,-€

17 Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten auf dem „Hansaplatz“ (Forum, Albertus Magnus Gymnasium)

- Geplante Maßnahmen:
Gestaltung einschl. Stadtmobiliar, Ausstattung und Hotspots

Kostenschätzung (gerundet): ca. 50.000,-€

18 Fassadengestaltung bei gestalterischen Mängeln (Fassadenwettbewerb)

- Geplante Maßnahmen:
umfassende Fassadengestaltung bei Mängeln an Fassaden

Kostenschätzung (gerundet): ca. 100.000,-€**19** Energetische (Teil-)Modernisierung von Einzelgebäuden (privat und öffentlich)

- Geplante Maßnahmen:
Umgestaltung einschl. Energetischer (Teil)- Modernisierung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 300.000,-€**20** Schaffung von dezentralen Fahrradabstellmöglichkeiten

- Geplante Maßnahmen:
Gestaltung von dezentralen Fahrradstellplätzen

Kostenschätzung (gerundet): ca. 80.000,-€**21** Info-Tafel an historischer Schiffsanlegestelle (Umschlagplatz)

- Geplante Maßnahmen:
Gestaltung durch Info-Tafel

Kostenschätzung (gerundet): ca. 5.000,-€**22** Städtebauliche Rahmenplanung zur Innenstadtsanierung

- Geplante Maßnahmen:
Städtebauliche Rahmenplanung

Kostenschätzung (gerundet): ca. 75.000,-€**23** Schaffung einer barrierefreien öffentlichen Unisex-Toilette

- Geplante Maßnahmen:
barrierefreie Gestaltung einer Toilette

Kostenschätzung (gerundet): ca. 120.000,-€**Gesamtsumme: 5,828 Mio. € (brutto)****Gesamtsumme gerundet: 6,0 Mio. € (brutto)****Hinweis:**

Die geschätzten Kosten verstehen sich als Brutto- Baukosten.
Entwurfsplanungen und die Bauleitung erfolgen durch die Stadt Friesoythe, Fachbereich 3 – Stadtentwicklung.

5 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Tabelle 1: Kosten- und Finanzierungsübersicht

Stadt Friesoythe - Kosten- und Finanzierungsübersicht Stand: 19.09.2014		
Nr.		Bruttokosten
A. Ausgaben		
1	Vorbereitung der Sanierung	
1.1	Städtebaulicher Rahmenplan, Gutachten, Bebauungspläne, Verkehrskonzepte, sonstige städtebauliche und architektonische Gutachten	375.000 €
2	Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit	
2.1	pauschal	55.000 €
3	Grunderwerb	
3.1	Grunderwerb zur Neuordnung und Entwicklung von minder- oder fehlgenutzten bzw. brachliegenden Flächen sowie im Rahmen der Umgestaltung von Straßen und Plätzen (Arrondierung); pauschal	250.000 €
4	Ordnungsmaßnahmen	
4.1	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung der Grenzlegung und Neuvermessung von Grundstücken; pauschal	25.000 €
4.2	Um- bzw. Neugestaltung von Plätzen, Straßen und Wegen	
4.2.1	Umgestaltung des zentralen Knotenpunktes Lange Straße, Moorstraße und Kirchstraße nach dem Prinzip „Shared Space“	500.000 €
4.2.2	Umgestaltung Lange Straße, Bahnhofstraße, Kirchstraße und Moorstraße einschl. Einmündungsbereiche (Parkplatzgestaltung, Straßenmöblierung und Straßenbeleuchtung; gestalterische Betonung des historischen Stadteinganges)	2.635.000 €
4.2.3	Gestaltung des Kreisverkehrsplatzes / des historischen Stadteinganges „Moorpforte“	80.000 €
4.2.4	Ausbau der Straße Hinter der Post / rückwärtige Erschließung der Gebäudereihe an der Lange Straße sowie Bau einer öffentlichen Passage zwischen den Straßen	485.000 €
4.2.5	Gestaltung einer Straßenraumaufweitung an der Wasserstraße (Blockrand, platzartige Straßenaufweitung)	50.000 €
4.2.6	Ausbau der Straße Sieben Provinzen (Nordseite)	105.000 €
4.2.7	Ausbau der Fuß- und Radwege zwischen Am Alten Hafen und Wasserstraße, inkl. Brückenerneuerung	10.000 €
4.2.8	Soeste-Steg am Rathaus Stadtmittle	80.000 €

Stadt Friesoythe - Kosten- und Finanzierungsübersicht Stand: 19.09.2014		
Nr.		Bruttokosten
4.2.9	Gestaltung eines öffentlichen Parkplatzes im Bereich „Hinter der Post“	80.000 €
4.2.10	Ausschilderung der Parkplätze zur besseren Information	15.000 €
4.2.11	Umgestaltung des Platzes „Bahnhofstraße“ / Ecke „Am Bahnhof“	58.000 €
4.2.12	Schaffung einer barrierefreien öffentlichen Unisex-Toilette	120.000 €
4.2.13	Schaffung von dezentralen Fahrradabstellmöglichkeiten	80.000 €
4.5.14	Info-Tafel an historischer Schiffsanlegestelle (Umschlagplatz)	5.000 €
4.3	Attraktivierung der Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen	
4.3.1	Ökologische und gestalterische Aufwertung der Soeste: Steigerung der Aufenthaltsqualität im Uferbereich / Verbesserung der Zugänglichkeit und der Flussquerungen	500.000 €
4.3.2	Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten auf dem „Hansaplatz“ (Forum, Albertus Magnus Gymnasium)	50.000 €
5	Baumaßnahmen	
5.1	Private Baumaßnahmen	
5.1.1	Fassadengestaltung bei gestalterischen Mängeln (Fassadenwettbewerb)	100.000 €
5.1.2	Energetische (Teil-)Modernisierung von Einzelgebäuden	150.000 €
5.2	Öffentliche Baumaßnahmen	
5.2.1	Umnutzung des ehem. Postgebäudes	500.000 €
5.2.2	Energetische (Teil-)Modernisierung von Einzelgebäuden	150.000 €
Zwischensumme Position 1 bis 5		6.458.000 €
6	Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte	
	Sanierungsträger (6 % von gesamt ohne Grunderwerb)	372.480 €
Summe Ausgaben		6.830.480 €

B. Einnahmen	
Die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen sowie sonstige Erlöse (z.B. Grundstücksveräußerungen) können zzt. nicht genau ermittelt werden. Schätzwert	500.000 €

C. Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten	6.330.480 €
---	--------------------

Stadt Friesoythe - Kosten- und Finanzierungsübersicht Stand: 19.09.2014	
Nr.	Bruttokosten
D. Finanzierung	
Zu finanzierende Summe	6.330.480 €
Anteil Bund ($\frac{1}{3}$ von gesamt)	2.110.160 €
Anteil Land Niedersachsen ($\frac{1}{3}$ von gesamt)	2.110.160 €
Anteil Stadt Friesoythe ($\frac{1}{3}$ von gesamt)	2.110.160 €
Kommunaler Anteil p. a. (8 Jahre Laufzeit)	263.770 €

6 Abgrenzung des Sanierungsgebiets

Das Sanierungsgebiet ist durch Beschluss der Gemeinde in seinem räumlichen Umfang so festzulegen, dass sich die Maßnahmen zweckmäßig durchführen lassen. Dies geschieht im Wesentlichen durch die Kombination von zeichnerischer Darstellung und Beschreibung. Die Abgrenzung durch die zeichnerische Darstellung in einer Karte muss zum Bestandteil der Satzung erklärt werden. Die Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB sind geeignet und dazu bestimmt, erkennbare städtebauliche Missstände zu konkretisieren und zu lokalisieren.

Die diesem Zweck dienende Analyse hat ergeben, dass städtebauliche Missstände im Sinne von § 136 Abs. 2 BauGB nicht im gesamten Untersuchungsgebiet in der Innenstadt von Friesoythe vorliegen. Die Schwerpunktbereiche der festgestellten Missstände befinden sich entlang der Haupteinfahrungsstraßen: Lange Straße / Bahnhofstraße, Moorstraße und Kirchstraße, im Blockinnenbereich Lange Straße / Bgm.-Krose-Straße / Wasserstraße, entlang der Straße Sieben Provinzen, an der Straße Hinter der Post sowie entlang der Soeste.

Im Sinne der zügigen Durchführung und unter der Berücksichtigung der Förderbedingungen und der Realisierbarkeit wird vorgeschlagen, das Sanierungsgebiet auf die aufgeführten Bereiche zu beschränken. Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet umfasst somit eine Fläche von 19,4 ha. Die genaue Abgrenzung ist der Abbildung „Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebiets Innenstadt Friesoythe“ zu entnehmen (s. Abbildung 67).

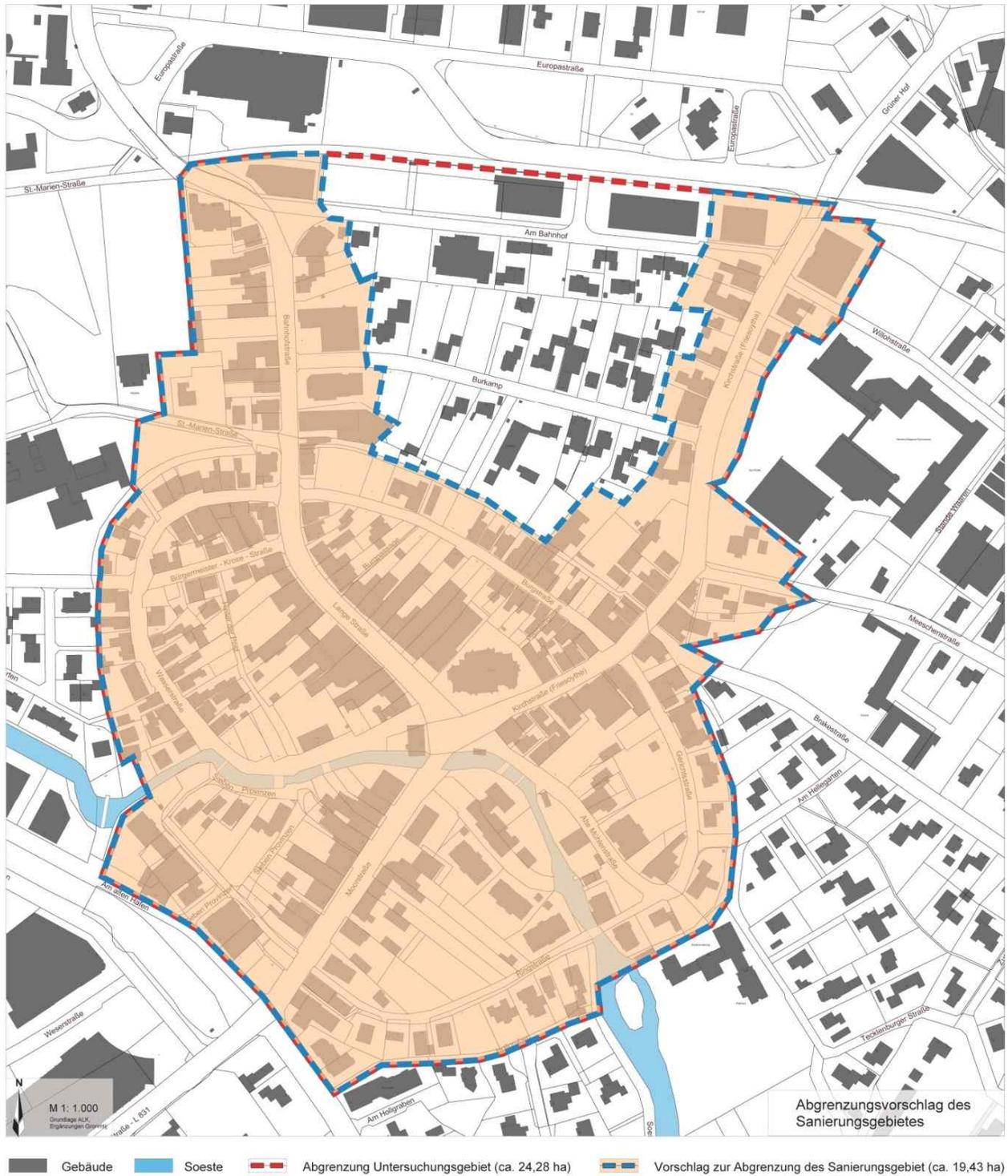


Abbildung 67: Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebiets Innenstadt Friesoythe

7 Beteiligungsprozess

7.1 Mitwirkungsmöglichkeit der Gemeinde

Die Stadt Friesoythe beabsichtigt, durch Maßnahmen im öffentlichen Raum und die Unterstützung von Maßnahmen auf den privaten Flächen mitzuwirken. Ein wichtiger Teil der umzusetzenden Maßnahmen sind öffentliche Maßnahmen, deren zügige Bearbeitung durch die Stadt Friesoythe gewährleistet werden kann.

7.2 Sanierungsmanagement

Die Aufstellung eines Städtebaulichen Rahmenplans ist als ein offener Prozess zu verstehen mit dem Ziel, die Planung der örtlichen Akteure - also der Bewohner, der Gewerbetreibenden, der Grundstückseigentümer und der örtlichen Institutionen - während des Umstrukturierungsprozesses mit möglichst viel Eigeninitiative und Anregungen auszufüllen.

Die Steuerung des Prozesses liegt gebündelt in der Hand der betroffenen Fachressorts der Stadt. Die zügige Abwicklung kann durch den Einsatz eines Sanierungsträgers unterstützt werden. Die Mitwirkungsbereitschaft der Bürger soll angeregt werden, um gemeinsam mit Bürgern, Fachplanern, Gemeinde und Sanierungsträgern die Sanierungsziele weiterzuentwickeln und ihre zügige Umsetzung zu erreichen. Regelmäßige Beratungszeiten für die Eigentümer, die Bewohner sowie die interessierten Gewerbetreibenden und Institutionen sorgen dafür, dass der Informationstransfer funktioniert.

7.3 Mitwirkungsbereitschaft der Bürger

Der Stadt obliegt es, eine umfassende Bürgerbeteiligung sicherzustellen und darauf hinzuarbeiten, dass bei der Durchführung von Einzelmaßnahmen die Beteiligung der Betroffenen weiterwirkt.

Zu den Vorbereitenden Untersuchungen fand in Friesoythe am 02. April 2014 eine gut besuchte öffentliche Informationsveranstaltung über die Aufgabenstellung und erste Analyseergebnisse statt.

Die Vorbereitenden Untersuchungen und die Erarbeitung der vorgeschlagenen Maßnahmen sind durch einen Arbeitskreis, bestehend aus Vertretern von Bürgerschaft, Politik und Verwaltung, begleitet worden. In diesem Arbeitskreis wurden die Ergebnisse der Bestands- und Problemanalyse, die Entwicklungsziele und das Handlungskonzept diskutiert und weiterentwickelt. Planungsbegleitend tagte der Arbeitskreis im Rathaus der Stadt Friesoythe am 5. Mai 2014 sowie am 2. Juni 2014.

Die Arbeitskreissitzungen sowie die Bürger- und Anliegerinformationen sind in der Lenkungsgruppe, bestehend aus Vertretern des Planungsbüros, der Politik und Verwaltung vorbereitet worden. Die Lenkungsgruppe tagte am 28. April 2014, am 26. Mai 2014 sowie am 14.07.2014.

Am 16. September 2014 wurde eine Bürgerinformation und Anliegerversammlung durchgeführt, in der das Erneuerungskonzept vorgelegt und erörtert wurde (s. a. Kap. 7).



Abbildung 68: Öffentliche Informationsveranstaltung am 02. April 2014



Abbildung 69: Öffentliche Informationsveranstaltung am 02. April 2014



Abbildung 70: 1. Arbeitskreissitzung am 05. Mai 2014, Plenum



Abbildung 71: 2. Arbeitskreissitzung am 02. Juni 2014, Gruppenarbeit



Abbildung 72: Bürgerinformation und Anliegerversammlung am 16. September 2014



Abbildung 73: Bürgerinformation und Anliegerversammlung am 16. September 2014

7.4 Mitwirkung der Träger der öffentlichen Belange

Mit Schreiben vom 13.03.2014 wurden die öffentlichen Aufgabenträger gem. § 139 BauGB mit der Bitte um Stellungnahme zur geplanten Sanierungsmaßnahmen angeschrieben. Aus den Stellungnahmen lässt sich bislang die grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung entnehmen. Besondere Problemstellungen sind bisher nicht zu erwarten.

Tabelle 2: Übersicht über die Ergebnisse der TÖB-Beteiligung (Stand 13.05.2014)

	Beteiligte Behörde / Institution	Stellungnahme vom	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft
1	Landkreis Cloppenburg	22.04.2014	Grundsätzlich keine Bedenken. Es sollten die bestehenden Lärmimmissionen, sowohl Verkehr als auch Gewerbe, berücksichtigt werden. Nachverdichtungen, Wiedernutzbarmachung von Flächen oder weitere Maßnahmen der Innenentwicklung sollten in das städtebauliche Gesamtkonzept, Bestand und Neukonzeption, integriert werden. Bei nachteiligen Auswirkungen für einzelne Betroffene durch die Sanierungsmaßnahmen wird auf den Sozialplan gem. § 180 Bau GB verwiesen. Denkmalschutz: keine Bedenken. Naturschutz: grundsätzlich keine Bedenken (erhaltenswerte Einzelbäume sollte dauerhaft erhalten werden).
2	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Oldenburg		Keine Stellungnahme
3	Bischöfliches Offizialat Vechta		Keine Stellungnahme
4	Ev.-luth. Oberkirchenrat		Keine Stellungnahme
5	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	21.03.2014	Keine Bedenken
6	Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr	26.03.2014	Keine Bedenken
7	DB Services Immobilien GmbH		Keine Stellungnahme
8	Deutsche Telekom AG	13.05.2014	Keine Bedenken
9	Kabel Deutschland Vertrieb und Service	22.04.2014	Keine Bedenken

	Beteiligte Behörde / Institution	Stellungnahme vom	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft
	GmbH		
10	EWE AG	27.04.2014	Keine Bedenken
11	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband	26.03.2014	Keine Bedenken. Die Belange sollen im Bauleitplanverfahren sowie bei der Erstellung von Bauwerken berücksichtigt werden. Die Lage der vorhandenen Versorgungsanlagen sowie die Kontaktdaten des Ansprechpartners wurden mitgeteilt.
12	Kath. Kirchengemeinde Friesoythe		Keine Stellungnahme
13	Ev. Kirchengemeinde Friesoythe		Keine Stellungnahme
14	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	19.03.2014	Keine Anmerkungen oder Bedenken
15	Nds. Landesbetrieb f. Wasserwirtschaft		Keine Stellungnahme
16	Friesoyther Wasseracht	04.04.2014	Auf den Karten der Friesoyther Wasseracht sind noch verschiedene historische Gewässer (z. B. Katzengraben) eingetragen, die aufgrund der städtebaulichen Entwicklung der letzten Jahrzehnte teilweise nicht mehr existieren. Wunsch der Wasseracht: diese zu bereinigen.
17	Industrie- und Handelskammer	24.04.2014	Den Anliegern, insbesondere den Gewerbetreibenden, sollte vermittelt werden, welche Vor- und Nachteile Städtebauförderung gemäß § 141 BauGB und die damit verbundene Festlegung eines Sanierungsgebietes mit sich bringen. Bei den zu wählenden Maßnahmen ist die Frage der Erreichbarkeit sensibel zu beachten. Das bedeutet auch, dass die zukünftig geplante Anzahl an Parkplätzen möglichst nicht verringert werden sollte.

8 Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht

Die Stadt Friesoythe 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 Anwendung. 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 bedingte Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstückes entspricht. Die Grundlagen zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages erarbeitet der unabhängige Gutachterausschuss.

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.

Die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Verfahren der Sanierung steht grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Stadt Friesoythe. Die Gemeinde 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.

Wichtige Kriterien für das umfassende Verfahren sind notwendige rechtliche Verfahrenssicherungen zur Umsetzung des komplexen städtebaulichen Erneuerungskonzeptes. Dieses Erfordernis trifft für die notwendigen Maßnahmen der Stadt Friesoythe zu. Im Übrigen lässt die Umsetzung des Konzeptes Bodenwertsteigerungen - wenn auch in begrenztem und abgestuftem Umfang - erwarten, da es durch investive Maßnahmen im öffentlichen Raum auf eine nachhaltige städtebauliche Erneuerung und Verbesserung ausgerichtet ist. Deshalb wird eine Durchführung im umfassenden Verfahren empfohlen.

8.1 Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses an der Sanierung

Die Notwendigkeit der Sanierung von Teilbereichen der Innenstadt Friesoythe ist in den vorangehenden Kapiteln dargelegt worden. Die Komplexität 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.

Der Nachweis des qualifizierten öffentlichen Interesses ist auch darin zu sehen, dass die Erneuerung der Bereiche und die Aufwertung des Stadtbildes der Sicherung der Daseinsvorsorge und dem Gemeinwohl der Stadt Friesoythe insgesamt dienen.

9 Anhang