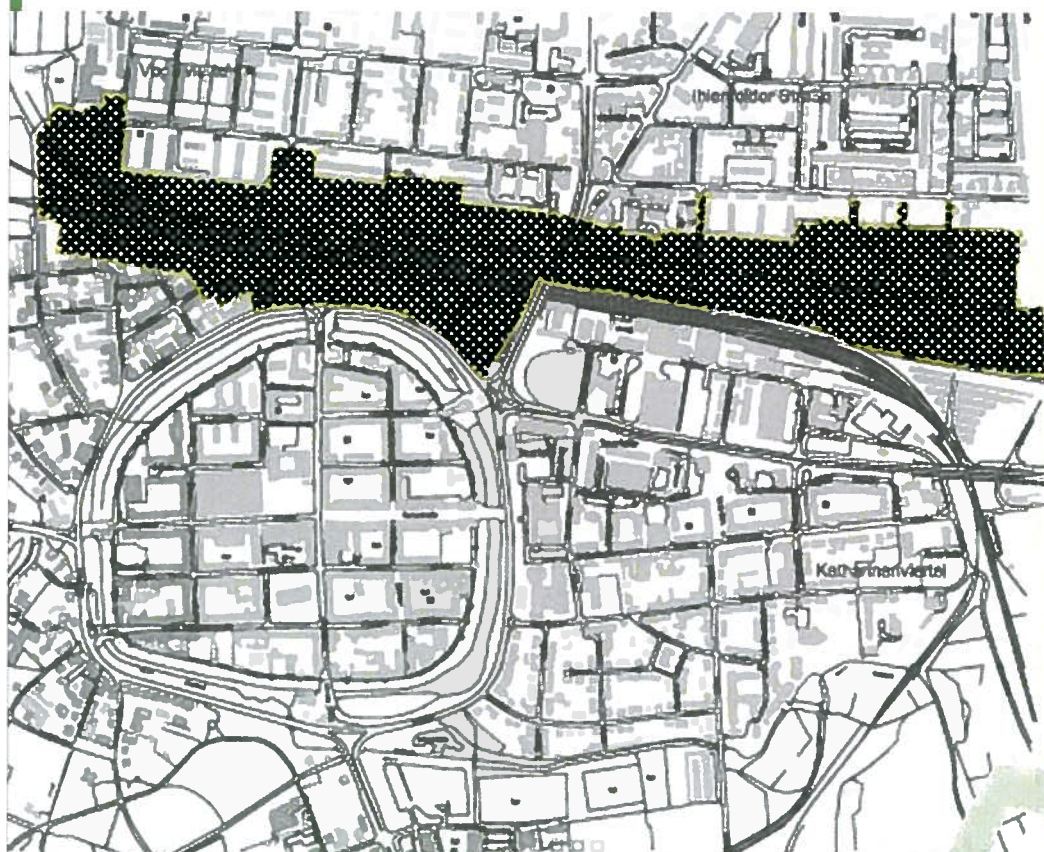


STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN der Stadt Neubrandenburg NORDSTADT – IHLENFELDER VORSTADT

Stand: Oktober 2009



STADT NEUBRANDENBURG

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN

NORDSTADT – IHLENFELDER VORSTADT

Auftraggeber: Stadt Neubrandenburg
Stadtverwaltung
Friedrich-Engels-Ring 53
17033 Neubrandenburg

vertreten durch

KEG - Kommunale Entwicklungsgesellschaft mbH

handelnd im Namen und im Auftrag der
BIG-STÄDTBAU GmbH als Treuhänderischer
Sanierungsträger der Stadt Neubrandenburg
Woldegker Straße 4
17033 Neubrandenburg

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
architekten . stadtplaner . beratende ingenieure
August-Milarch-Straße 1
17033 Neubrandenburg
Tel.: 0395 5810-20
Fax.: 0395 5810-215
architekt@as-neubrandenburg.de
www.as-neubrandenburg.de

Bearbeiter: Dipl.-Architektin Annette Lange
Dipl.-Architekt Klaus Thiele
Dipl.-Ing. / Beratender Ingenieur Ulf-P. Tannert

A. Lange



Neubrandenburg, 10.11. 2009

INHALT:

	Seite
1.0 ANLASS UND ZIEL DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANES / RECHTSWIRKSAMKEIT	4
2.0 AUSGRENZUNG DES BETRACHTUNGSBEREICHES	5
3.0 VERFAHRENSABLAUF	6
4.0 BESTANDSAUFNAHME	7
4.1 Historische Entwicklung	7
4.2 Städtebau	8
4.3 Nutzung	9
4.4 Verkehr	12
4.5 Denkmalschutz	15
4.6 Altlasten	17
4.7 Mitgeltende Planungen im Rahmenplangebiet	17
4.8 Besondere Anforderungen durch Träger öffentlicher Belange (TÖB) als Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen	19
5.0 NUTZUNGSPLAN	20
5.1 Art der baulichen Nutzung	20
5.2 Maß der baulichen Nutzung / Baurecht	23
5.3 Einrichtungen des Gemeinbedarfs	23
6.0 VERKEHRSPLAN	25
6.1 Einbindung in die Stadtstruktur / Erschließungsstruktur	25
6.2 Fließender Verkehr für Kfz	26
6.3 Fuß- und Radwege	27
6.4 Ruhender Verkehr / Stellplätze	28
6.5 Ruhender Verkehr / Garagen	28
6.6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	29
7.0 GESTALTUNGSPLAN	30
7.1 Stadtbild	30
7.2 Gestaltungskonzept	31

8.0 MASSNAHMEPLAN

35

ANLAGEN:

1.0 Karten und Pläne

- 1.1 Übersichtsplan Erschließungsstruktur
- 1.2 Bestandsplan
- 1.3 Nutzungsplan
- 1.4 Verkehrsplan
- 1.5 Gestaltungsplan
- 1.6 Maßnahmeplan

2.0 Protokolle zum Verfahren (werden entsprechend Verfahrensablauf eingefügt)

3.0 Auszüge aus mitgeltenden Planungen (nach Bedarf)

- 3.1 Flächennutzungsplan in der Fassung der 4. Änderung
(wirksam mit Ablauf des 22.08.2007)

1.0 ANLASS UND ZIEL DES STÄDTEBAULICHEN RAHMENPLANES / RECHTSWIRKSAMKEIT

Die Stadt Neubrandenburg hat bereits im Juli 2001 einen Beschluss zur Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen „Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt“ für ein großes Stadtgebiet nördlich der Innenstadt gefasst. Die Untersuchungen betrafen die Gewerbebereiche südlich und nördlich der Eisenbahntrasse, sowie die daran im Norden angrenzenden Wohngebiete Vogelviertel und Ihlenfelder Vorstadt.

Im Ergebnis der Untersuchungen wurde herausgestellt, dass die beiden Wohngebiete über andere Förderinstrumentarien weiter entwickelt werden (URBAN II, Stadtumbaugebiet, Integriertes Handlungskonzept „Soziale Stadt“) und nur für das Bereich um den Bahnhof ein Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB förmlich festgelegt wird.

Diese Vorbereitenden Untersuchungen prägten den Namen für den Rahmenplan: NORDSTADT – IHLENFELDER VORSTADT.

Ziel eines Städtebaulichen Rahmenplanes ist es, für das Sanierungsgebiet die planerischen Zielsetzungen zu entwickeln und größere städtebauliche Zusammenhänge aufzuzeigen.

Dabei sollen die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen beachtet und aufgenommen werden.

Die Ziele der Städtebaulichen Rahmenplanung sind im Rahmenplanerlass des Landes M-V vom 23.05.1991 formuliert. Im Punkt 1 heißt es darin unter anderem:

Neben den funktionellen Belangen im Sanierungsgebiet ist auch der hohe Stellenwert ästhetischer Belange zu berücksichtigen. Der Erlebniswert des Stadtbildes soll durch unverwechselbare Gestaltung gesteigert werden.

Beim städtebaulichen Entwurf ist die Maßstäblichkeit, die ortstypische Eigenart und Überlieferung zu beachten.

Die Mischung vielfältiger, sich gegenseitig nicht störender Nutzungen ist beizubehalten.

Der städtebauliche Rahmenplan ist im Gegensatz zum rechtsverbindlichen Bebauungsplan keine Satzung. Er enthält keine rechtsverbindlichen Festsetzungen für die Nutzung der Grundstücke im Plangebiet.

Rechtliche Bedeutung erlangt der städtebauliche Rahmenplan im Zusammenhang mit Vorschriften des BauGB, die sich auf städtebauliche Aussagen und Beurteilungen der Gemeinde beziehen.

Dies gilt vor allem für das Besondere Städtebaurecht.

2.0 AUSGRENZUNG DES BETRACHTUNGSBEREICHES

Die Ausgrenzung des Rahmenplangebietes bezieht sich im Wesentlichen auf das Sanierungsgebiet, welches flurstücksgetreu ausgegrenzt wurde. Zur Abrundung dieser Flurstücke und zur Verdeutlichung von städtebaulichen Zusammenhängen wird die Rahmenplangrenze auf klare räumlich-funktionale Trennungslinien, wie zum Beispiel Straßen, vergrößert.

Das Rahmenplangebiet wird wie folgt begrenzt:

im Norden:

- Kranichschule im Vogelviertel / Bertolt-Brecht-Straße
- Greifstraße
- Ravensburgstraße

im Osten:

- Sponholzer Straße

im Süden:

- Gleisanlagen im Bereich der Johannesstraße
- Demminer Straße von der Brücke über die Gleisanlage bis zum Pferdemarkt
- Friedrich-Engels-Ring vom Pferdemarkt bis zur Gerichtsstraße
- Nordbahnstraße
- Robert-Blum-Straße

im Westen:

- Morgenlandstraße
- beschränkter Fußgängerüberweg über die Gleisanlagen.

3.0 VERFAHRENSABLAUF

Die Satzung zum förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Nordstadt –Ihlenfelder Vorstadt“ wurde am 13.11.2008 beschlossen und am öffentlich 31.12.2008 bekannt gemacht.

Bereits während der Vorbereitenden Untersuchungen war am 24. August 2006 eine frühzeitige Bürgerbeteiligung zur Ausgrenzung des Sanierungsgebietes durchgeführt worden. In der Zeit vom 24. Juli 2006 bis Oktober 2006 hat eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TÖB) stattgefunden. Im September 2007 erfolgte die Zustimmung des Ministeriums für Verkehr, Bau- und Landesentwicklung des Landes M-V, Schwerin zu den Vorbereitenden Untersuchungen.

Der Bericht über die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen "Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt" wurde zusammen mit dem Satzungsbeschluss zum Sanierungsgebiet durch die Stadtvertretung am 13.11.2008 bestätigt.

Besonders mit einem Haupteigentümer im Untersuchungsgebiet, der Deutschen Bahn AG, wurden seit Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen umfangreiche Abstimmungen zur Entwicklung der bahneigenen Flächen getroffen. Im Ergebnis wurde seit Oktober 2006 durch die Bahnhofsagentur, eine gemeinsame Projektgruppe von DB Station & Service und DB Services – Immobilien, die Planung von Teilbereichen im Rahmenplangebiet vorbereitet. Es handelt sich hierbei um:

- die bahnhofsquerende, unterirdische Stadtteilverbindung mit dem Arbeitstitel „Vogelzug“, die von der Innenstadt zum Vogelviertel und Wohngebiet Reitbahnweg führen soll und
- die städtebauliche Rahmenplanung für die nördlichen Flächen der Deutsche Bahn AG (Bereich der Ring - Lokschuppen).

Die Verflechtungsbeziehungen zwischen diesen Teilbereichen zum übrigen Sanierungsgebiet wurden durch laufende Abstimmungen in einem Projektausschuss gesichert. Die Ergebnisse dieser Planung vom Mai 2007 sind in den Rahmenplan Nordstadt – Ihlenfelder Vorstadt aufgenommen worden.

Außerdem wurde im Oktober 2006 bereits eine Blockbereichsplanung für das Gebiet "Am Güterbahnhof" (ehemaliges Gaswerk) durch die A & S GmbH Neubrandenburg aufgestellt. Diese war notwendig geworden, um die Bedingungen für die Altlastbeseitigung auf Flächen des ehemaligen Gaswerkes im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung in diesem Bereich zu klären.

Die Ergebnisse dieser Blockbereichsplanung und des darauf aufbauenden B-Planes Nr. 100 „Am Pferdemarkt Nord-West“ (Stand Dezember 2006) sind ebenfalls in den vorliegenden Rahmenplan übernommen worden.

4.0 BESTANDSAUFNAHME

4.1 Historische Entwicklung

Die baulichen Entwicklungen im Rahmenplangebiet sind in den Vorbereitenden Untersuchungen umfangreich beschrieben.

Zusammenfassend lässt sich abheben:

- Beginn der Besiedlung 1862 mit dem Anschluss an das Eisenbahnnetz und dem Bau des Bahnhof-Empfangsgebäudes
- rasch prosperierende Entwicklung bis zum Ende des 19. Jahrhunderts mit der Errichtung eines Südbahnhofes, dem östlichen Güterbahnhof und einer Gasanstalt und den heute denkmalgeschützten Ring-Lokschuppen
- um 1880 gründerzeitliche Bebauung der Mietshäuser in der Heidenstraße
- ab 1933 Bebauung des Vogelviertels als gartenstadtähnliche Wohnsiedlung mit ergänzender Wohnblockbebauung in Zeilenbauweise in Richtung Gleisanlagen um 1950
- 1935 bis 1938 Siedlungsbau in der Ihlenfelder Vorstadt mit starker Verdichtung durch viergeschossige Wohnblöcke in der Ravensburgstraße bis 1970
- 1960 wurde mit der Fertigstellung der Straßenbrücke der Demminer Straße „10. Jahrestag“ die niveaufreie Querung der Bahngleise ermöglicht
- ab 1960 Ausbau der südlichen Johannesstraße als Containerbahnhof mit Krananlagen und Ansiedlung der Neubrandenburger Torkellerei mit Gleisanschluss an die Pasewalker Gleistrasse in der Johannesstraße, Nr. 15
- ab 1970 Ausbau des Bahnpostamtes nordwestlich der Gleistrasse am Wohngebiet Vogelviertel mit überdachten Gleisanschlüssen und Verladehallen an der Stralsunder Gleistrasse
- auf der Westseite des Bahnhofs-Empfangsgebäudes wurden Busbahnhöfe für den Stadt- und Regionalverkehr angelegt
- nach Stilllegung der städtischen Gasanstalt wurden 1981 die Gasometer abgerissen
- nach 1990 schrittweise Stilllegung von mehreren Einrichtungen, wie
 - Containerbahnhof
 - Bahnpostamt der Post AG
 - Südbahnhof (Verladebahnhof)
 - 2 Ring-Lokschuppen sowie Gleisanlagen
 - Güterbahnhof
- nach 1990 vereinzelte Lückenschließungen und Sanierungen in der Heidenstraße und am Friedrich-Engels-Ring
- nach 1990 Umnutzungen und Neuansiedlung von gewerblichen Einrichtungen und Brachflächen in der Johannesstraße, wie

- Baumarkt
 - Holzbaubetrieb
 - Autohaus
 - Büro- und Geschäftshaus Johannesstraße Nr. 15a
 - Neubau von 3 Wohngebäuden mit ca. 80 WE, Johannesstraße 3-6
- ab 2006 Ausbau der Johannesstraße mit beidseitigem kombinierten Fuß-Radweg und Baumpflanzungen als Ergänzung der vorhandenen Lindenallee
- ab 2007 Verbindungsbauwerk Johannesstraße – Heidenstraße als Unterführung unter dem Brückendamm der Demminer Straße.

4.2 Städtebau

Das Sanierungsgebiet ist nicht nur durch mangelhafte städtebauliche Qualität gekennzeichnet, sondern auch durch einen hohen Identitäts- und Imageverlust. Die Nutzungen, welche die bauliche Entwicklung im 19. Jahrhundert begründet haben, sind zu großen Teilen verloren gegangen und unzureichend ersetzt worden. In den letzten 15 Jahren haben sich nur vereinzelt inselhafte Entwicklungen vollzogen. Das Gebiet hat ohne äußeren Anschub kein eigenes Entwicklungspotenzial, so dass ein Entwicklungsstillstand eingetreten ist. Dadurch ist der wichtige innerstädtische Bereich im Bahnhofsumfeld zwischen der Altstadt und den nördlichen Stadtgebieten durch erhebliche städtebauliche Missstände und Konfliktpotenziale geprägt. Diese Probleme konzentrieren sich auf die Flächen beidseitig zu den Gleisanlagen und um das Bahnhofsgebäude herum.

Hervorzuheben sind in diesen Bereichen:

- Ein hoher Anteil von seit Jahren leer stehenden Gebäuden mit schlechtem baulichen Zustand
- Ein sehr hoher Anteil versiegelter Flächen sowie ungenutzter Brachflächen mit Spontanvegetation
- Ungenutzte Gleis- und Nebenanlagen
- Mangelhafte verkehrliche Erschließung für einen Großteil der Grundstücke
- Beeinträchtigung der anliegenden Wohnnutzung durch das städtebaulich desolate Umfeld und Erschließungsverkehr über Wohnstraßen
- Beeinträchtigung der Grundstücke und Nutzungen durch Emissionen des Bahn- und Straßenverkehrs.

Die brach liegenden Grundstücke und ungenutzten Gebäude prägen das Stadtbild in dieser exponierten Lage als Empfangsbereich der Stadt für den ÖPNV (Bahnhof + Busbahnhof) extrem negativ. Diese Beeinträchtigung stört nicht nur das Erscheinungsbild der Stadt Neubrandenburg, sondern auch ganz erheblich die Verbindungsfunktion zwischen den angrenzenden Stadtteilen.

Die Innenstadt ist von den nördlich liegenden Stadtgebieten durch diese unattraktiven, mindergenutzten Flächen abgeriegelt.

4.3 Nutzung

Im Rahmenplangebiet sind gewerbliche Nutzungen und Wohnnutzungen etwa zu gleichen Anteilen vertreten. Die Gewerbeflächen befinden sich überwiegend beidseitig der Bahnanlagen. Auf Grund der Größe des Rahmenplangebietes muss die Nutzung nach Teilbereichen differenziert betrachtet werden.

Bahnhofsvorplatz und Übergang zu den Busbahnhöfen

Der Bahnhofsvorplatz weist erhebliche Nutzungsdefizite auf.

Folgende Hauptfunktionsmängel bestehen:

- trotz großen Flächenpotenzials wenig Nutzungs- und Aufenthaltsqualität durch geringe Funktionsdichte
- Benachteiligung der Fußgänger durch kreuzenden Kfz-Verkehr
- Radwegführung erfolgt nur parallel zum Friedrich-Engels-Ring
- mangelhafte Bahnhofsvorfahrt durch Überlagerung von Verkehrsströmen (Taxi, Fußgänger, Ein- und Ausparkvorgänge)
- Zugang zu den Bahnsteigen nicht behindertengerecht und außerhalb der Öffnungszeiten des Bahnhofsgebäudes nur über versteckte Umwege möglich
- kaum Angebote für Langzeitparker im Bahnhofsumfeld
- Verbindung Bahnhofsvorplatz – Busbahnhöfe gestalterisch und funktionell völlig unbefriedigend.

Diese komplexen Funktions- und Gestaltungsprobleme sollen ggf. mit Hilfe eines Wettbewerbsverfahrens gelöst werden. Im Nutzungsplan ist die geplante Ausgrenzung für ein solches Verfahren dargestellt.

Nördliches Bahnhofsumfeld Ring-Lokschuppen bis zur Greifstraße

In diesem überwiegend brach liegenden, ungenutzten Teilbereich bildet das große Grundstück des bewohnten, viergeschossigen, 132 m langen Wohnblocks Greifstraße Nr. 77 bis 86 eine deutliche Zäsur. Es wird durch eine ca. 140 m lange Garagenreihe ergänzt, deren Zufahrten auf der südlichen Grundstücksaußenseite liegen. Die Garagen werden überwiegend genutzt. Neben dem Wohnblock befindet sich ein öffentlicher Spielplatz in der Verlängerung der Fasanenstraße.

Bis auf den Wohnblock, die Garagen und den städtischen Spielplatz ist der gesamte übrige Teilbereich ungenutzt und die Gebäude stehen leer.

Der Spielplatz wird für das Vogelviertel benötigt. Er hat nach 1990 einige neue Geräte erhalten, ist insgesamt aber in einem desolaten Zustand.

Die gesamten Anlagen auf den Bahngrundstücken werden nicht mehr genutzt und stehen leer. Zu den beiden halbrunden, denkmalgeschützten Ring-Lokschuppen gehören Gleisanlagen mit Drehscheiben.

Außerdem sind das alte Stellwerk W 2 (ehemaliger Wasserturm) an der Fußgängerbrücke und die dahinter liegenden runden Wassertürme nicht mehr in Nutzung.

Am Fuß der Fußgängerbrücke befindet sich neben den Wassertürmen eine unsanierte Baracke, die von wechselnden Betreibern anteilig nachgenutzt wird.

Südlich des Spielplatzes riegelt ein barackenähnliches Technikgebäude die geradlinige Fortsetzung der Hauptbewegungsachse der Fasanenstraße ab. Das massive Gebäude ist nicht erschlossen und völlig eingewachsen.

Bereich um das ehemalige Bahnpostamt / B.-Brecht-Straße

Dieser Teilbereich ist ebenfalls zweigeteilt. An die reine Wohnnutzung mit viergeschossigen Blöcken an der Greifstraße schließen sich ehemals gewerblich genutzte Flächen des Bahnpostamtes an. Die Gebäude und Grundstücksflächen des ehemaligen Bahnpostamtes Greifstraße 76a stehen leer.

Zwischen den Gewerbeflächen und den Wohnblöcken befinden sich ein- und zweizeilige Garagenreihen. Von den ca. 90 Garagen werden zurzeit etwa 14 nicht genutzt. In der Mitte der Garagenreihe befindet sich ein auffälliges, massives, eingeschossiges Gebäude.

Das an der Bertolt-Brecht-Straße 16 noch vorhandene Schulgebäude hat langfristig keine Nutzungsperspektive und soll abgebrochen werden. Die Sporthalle und zugehörige Sportflächen werden weiterhin genutzt.

Das Verwaltungsgebäude der BRG Bau-Regie GmbH an der B.-Brecht-Straße 1 a bildet einen baulichen und gestalterischen Festpunkt am westlichen Ende des Rahmenplangebietes. Sein Betriebsgelände wird über Fahrgassen des Garagenkomplexes am Ende der B.-Brecht-Straße erschlossen. Die 75 Garagen dieses Komplexes scheinen überwiegend in Nutzung zu sein.

Heidenstraße / Greifstraße

Der Straßenkörper der Heidenstraße trennt die nördlich liegenden gemischten Bauflächen zur überwiegend brach liegenden Abstandsfläche zu den Gleisanlagen ab.

Der gründerzeitliche Baubestand entlang der Heidenstraße wurde Mitte der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts durch einen Büro Neubau der Neubrandenburger Wohnungsgesellschaft ergänzt. Zeitgleich hat die IKK an der Ecke Demminer Straße / Greifstraße einen Neubau realisiert. Am Ende der Heidenstraße in Richtung Demminer Straße wurde das leer stehende Wohn- und Geschäftshaus Heidenstraße Nr. 2 abgebrochen, um einen Kreuzungsausbau mit der Demminer Straße zu ermöglichen.

Die Heidenstraße Nr. 4 bildet seither den Endpunkt der noch vorhandenen gründerzeitlichen Bebauungsstruktur.

Entlang der Greifstraße besteht reiner Wohnungsbau als vier- und fünfgeschossige Zeilenbebauung.

Am Güterbahnhof

Die vorhandene Villenbebauung am Friedrich-Engels-Ring wird von der Straße Am Gaswerk bis zum Bahnhofsvorplatz überwiegend für gewerbliche Zwecke genutzt. Auf der Hofseite sind auch Wohnungen vorhanden.

An der Pferdemarktkreuzung stehen jedoch auf 3 Grundstücken die Gebäude leer.

Vom ehemaligen Gaswerk sind die Gasometer bereits abgerissen. Büro- und Nebengebäude sind aber noch vorhanden und stehen leer.

Das Gebäude des denkmalgeschützten Güterbahnhofes mit überdachten Verladerampen wurde saniert und für gastronomische Zwecke in Nutzung genommen. Dadurch wurde für dieses Quartier ein wichtiger Entwicklungsimpuls gesetzt.

Von den weiteren Gebäuden entlang der Gleise bis zum Bahnhofsvorplatz werden einige durch die Bahn AG genutzt. Das viergeschossige Gebäude unmittelbar am Bahnhofsvorplatz steht jedoch ebenfalls leer. Ein ursprünglich noch vorhanden gewesenes baugleiches Gebäude Richtung Bahnhof ist bereits abgebrochen worden.

Busbahnhöfe und „Justizmeile“

Die Nutzungsart von der Gerichtsstraße bis zu den Gleisanlagen ist durch das vorhandene Justizzentrum am Friedrich-Engels-Ring mit Landes- und Amtsgericht sowie die vorhandene Wohnbebauung in der Südbahnstraße festgeschrieben. Der städtische Busbahnhof ist bereits neu gestaltet worden.

Der regionale Busbahnhof soll ebenfalls am vorhandenen Standort verbleiben, ist aber noch modernisierungsbedürftig.

Ehemaliger Südbahnhof (Verladebahnhof)

Dieser südwestliche Bereich im Rahmenplangebiet liegt überwiegend brach. Ehemals vorhandene Lagergebäude sind abgebrochen worden. Mehrere Gleisstränge vor der historischen Verladekante werden nicht mehr genutzt und sind bereits von Spontanvegetation überwuchert. Die Fläche ist als Bahneigentum ausgewiesen und wird zum Parken von PKW genutzt.

Die noch vorhandene, geschlossene, gründerzeitliche Bebauung in der Morgenland-, Robert-Blum- und Nordbahnstraße grenzt das Rahmenplangebiet nach Süden ab. Die Grundstücke dieser Bebauung sind in der Nordbahnstraße relativ klein.

Alle Höfe und Gärten der Grundstücke sind durch die Gebäudeabbrüche auf dem höher liegenden Gelände des ehemaligen Südbahnhofs offen und ungeschützt.

Von der verlängerten Gerichtsstraße aus werden nach 1990 neu angelegte, dem Justizzentrum zugeordnete, eingezäunte Parkplätze erschlossen. Über den Regionalbusbahnhof wird ein privater Parkplatz der Neubrandenburger Bank erschlossen.

Johannesstraße

Auf der Nordseite der Johannesstraße liegen die meisten Gewerbeflächen des Rahmenplangebietes, die unmittelbar an vorhandene Wohnbebauung angrenzen.

Zwischen der Beseritzer- und Demminer Straße stehen überwiegend 3-geschossige Wohn- und Geschäftshäuser. In der Mitte dieses Baufeldes fand 1995 eine Verdichtung durch Wohnungsbau mit ca. 80 WE in 3 Gebäuden statt.

Im Mittelteil der Nordseite der Johannesstraße befinden sich entlang der Ravensburgstraße Wohngebäude als Geschosswohnungsbau und Eigenheime. Von der Stavener Straße bis zur Sponholzer Straße wird das Baufeld nördlich der Johannesstraße durch ein Schulgebäude mit zugehörigen Sportanlagen sowie einer öffentlichen Sportspielanlage bestimmt, das auf zwei Seiten von Eigenheimen eingefasst ist.

Der Nutzungskonflikt zwischen Gewerbe und Wohnen ist daher im Mittelteil der Johannesstraße besonders groß.

Hier haben sich auf der Nordseite der Straße ein Baumarkt, ein Holzbaubetrieb und ein Autohaus etabliert. Dazwischen vorhandene Restbestände von Gewerbebauten stehen leer bzw. werden temporär genutzt.

Auf der Südseite der Johannesstraße wurde ein Großteil der in den Vorbereitenden Untersuchungen beschriebenen ruinösen Bausubstanz bereits abgebrochen.

Nur auf dem Gelände der Johannesstraße 15 a stehen noch mehrere Gebäude leer.

Nach den Abbrüchen wird bisher nur vom Autohaus in der Johannesstraße 12 eine Fläche auf der gegenüber liegenden Südseite der Straße genutzt.

Auf der südlichen Seite der Johannesstraße sind darüber hinaus vom Büro- und Geschäftshaus Johannesstraße 15 bis zur Sponholzer Straße gewerbliche Nutzungen vorhanden. Die Neubrandenburger Torkellerei in der Johannesstraße 15 verfügt über eine Anschlussbahnanlage neben dem Zuführgleis zur Anschlussbahn Industriegebiet Neubrandenburg (parallel zum Streckengleis nach Pasewalk). Diese Anschlussbahn ruht derzeit.

An der Ecke Ihlenfelder Straße / Demminer Straße wurde eine leer stehende Kaufhalle abgebrochen, um einen Kreuzungsausbau zwischen der Johannesstraße und der Demminer Straße zu ermöglichen.

4.4 Verkehr

Die zentrale Erschließung durch den Bahnhof und die benachbarten Busbahnhöfe für den Stadt- und Regionalbusverkehr stellen einen Standortvorteil des Rahmenplangebietes dar.

Durch die mangelhafte Verknüpfung dieser Verkehrsverbindungen des ÖPNV mit den angrenzenden Bereichen des Rahmenplangebietes wird dieser Vorteil jedoch nicht ausreichend ausgeschöpft.

Die für den Bahnverkehr notwendigen Gleisanlagen der DB AG in Ost-West-Richtung teilen das Sanierungsgebiet in eine Nord- und eine Südhälfte. Sie können zurzeit nur über die Brücke der Demminer Straße und zusätzlich über die Fußgängerbrücke am Busbahnhof überquert werden. Die Demminer Straße

als eine städtische Hauptverkehrsstraße mit Verbindungsfunktion teilt das Rahmenplangebiet aber zusätzlich in einen Ost- und einen Westteil. Es ist ein grundlegender Nachteil der vorhandenen Erschließungsstruktur Neubrandenburgs, dass die Straßenquerung über die Bahngleise in relativ großer Entfernung zum Bahnhof liegt.

Fließender Verkehr für Kfz

Das Rahmenplangebiet wird zwar von großen Hauptverkehrsstraßen der Stadt Neubrandenburg begrenzt, ist aber nur über den Friedrich-Engels-Ring direkt daran angebunden.

Der größte Teil der Grundstücke wird indirekt über die Erschließungsstraßen der Wohngebiete Ihlenfelder Vorstadt und Vogelviertel erschlossen. Die Demminer Straße mit der Brücke über die Bahn belastet das Sanierungsgebiet als trennendes Element und durch Emissionen, wird aber nicht zur Erschließung genutzt. Eine Querung des Brückendamms war bis 2008 nur auf der Nordseite für Fußgänger durch einen unattraktiven, schmalen Tunnel möglich. Im Rahmen der Umsetzung des Konzeptes zur Verbesserung der Stadtteilverbindungen von Neubrandenburg konnte zur Verbindung der Heiden- und Johannesstraße eine Straßenunterführung realisiert werden. Diese Unterführung dient sowohl dem fließenden Verkehr als auch dem Fußgänger- und Radverkehr. Die Johannesstraße im Rahmenplangebiet ist bisher auf der Westseite nur eingeschränkt über die Besitzer und die Ravensburgstraße angebunden. Auf der Ostseite mündet sie in die Sponholzer Straße. An diesem Knotenpunkt soll eine neue Hauptverkehrsstraße zur geplanten Ortsumgehung Richtung Osten anbinden. Die Johannesstraße wird bei Realisierung der Ortsumgehung die Bedeutung einer Hauptverkehrsstraße erhalten.

Auch auf der Südseite der Gleisanlagen sind die Grundstücke eingeschränkt an die Hauptverkehrsstraßen angebunden. Das erklärt sich aus der historischen Situation der großen Grundstückszuschnitte, die überwiegend im Eigentum der Bahn AG waren bzw. es immer noch sind. Das gesamte südöstliche Bahnhofsumfeld ist nur über die Straße Am Güterbahnhof an den Friedrich-Engels-Ring angebunden (Einrichtungsverkehr, rechts rein – rechts raus).

Das südwestliche Bahnhofsumfeld wird über die Gerichtsstraße erschlossen, die an den Friedrich-Engels-Ring nur in eine Fahrtrichtung angebunden ist (Ausfahrt auf den Ring). Die Zufahrt in das Gebiet erfolgt über die Fritz-Reuter-Straße und Südbahnstraße in die Gerichtsstraße. Die Südbahnstraße mündet in den Regionalbusbahnhof, über dessen Zufahrt auch öffentliche Pkw-Parkstände erschlossen sind.

Geh- und Radwege

Die Fußgängerbrücke über die Gleisanlagen mit Zugang zu den Bahnsteigen wurde im Jahr 2003 in Stand gesetzt. Sie ist mit 11 % Rampenneigung aber nicht behindertengerecht ausgebildet.

Um die behindertengerechte Erschließung der Bahnsteige zu gewährleisten, plant die Deutsche Bahn AG den Neubau einer Unterführung ab Bahnhofsgebäude. Zur Sicherung der Verbindungsfunktion in Nord-Süd-Richtung soll diese Unterführung vom Bahnhofsvorplatz ausgehend als Stadtteilverbindung Richtung Norden verlängert werden.

An den von diesem Punkt aus weiterführenden Erschließungsstraße auf der Nordseite des Bahnhofs entsprechen die Gehwege teilweise nicht mehr den Anforderungen an benutzerfreundliche Fußgängerverkehrsanlagen. In der Heidenstraße sind zum Teil gar keine befestigten Gehwege vorhanden. Für den Radverkehr stehen entlang des Friedrich-Engels-Ringes, der Demminer Straße und der Ravensburgstraße straßenbegleitende Radwege zur Verfügung. Weitere Radwege sind im Rahmenplangebiet nicht vorhanden.

Ruhender Verkehr

Parkstände auf öffentlichen Verkehrsflächen

Parkstände für Pkw auf öffentlichen Parkplätzen gibt es im Sanierungsgebiet nur auf dem Bahnhofsvorplatz (41 zeitlich eingeschränkte Parkstände) und am Regionalbusbahnhof (12 Parkstände).

Der überwiegende Teil des Parkraumangebotes im Rahmenplangebiet befindet sich an kleinräumigen Erschließungsstraßen als Parkstände im öffentlichen Verkehrsraum.

Das öffentliche nutzbare Parkraumangebot im Rahmenplangebiet hat folgende Kapazitäten:

- Bahnhofsvorplatz mit gebührenpflichtiger Parkdauerbegrenzung	41 Parkstände
- am Regional-Busbahnhof, von der Buswende aus erschlossen	12 Parkstände
- Straßenraum Greifstraße, Nordseite halbseitig auf dem Gehweg	78 Parkstände
- Straßenraum Greifstraße Südseite von B.-Brecht-Straße bis Fasanenstraße	18 Parkstände
- Straßenraum Greifstraße, Südseite von der Heidenstraße bis zum Östlichen Ende der Greifstraße	40 Parkstände
- vor der Heidenstraße Nr. 13 in Senkrechtaufstellung, aber kein Gehweg!	16 Parkstände
- an der Heidenstraße auf der Nordseite	30 Parkstände
- auf der Stichstraße an der IKK, Greifstraße 107	6 Parkstände
- am Güterbahnhof auf der Straßennostseite	6 Parkstände
- Gerichtsstraße	<u>6 Parkstände</u>
Bestand gesamt	<u>253 Parkstände</u>

Öffentlich zugängliche Stellplätze auf privaten Flächen

Am Südbahnhof werden private Brachflächen der abgebrochenen Verladegebäude für Pkw-Stellplätze genutzt. Obwohl die Erschließung und Befestigung des Geländes sehr unzureichend ist, werden hier bis zu 100 Pkw abgestellt.

Private Stellplätze auf Parkplätzen im Sanierungsgebiet sind als öffentlich zugängliche Parkmöglichkeiten an folgenden Standorten vorhanden:

- Parkplatz der Staatsanwaltschaft des Justizzentrums am Ende der Gerichtsstraße

- Parkplatz der Neubrandenburger Bank und der Neubrandenburger Verkehrsbetriebe am Ende der Südbahnstraße
- Parkplätze auf dem Grundstück der Neubrandenburger Wohnungsgesellschaft.
- vor dem Gelände des ehemaligen Bahnpostamtes am Ende der Greifstraße
- Greifstraße, Südseite, in Schrägaufstellung vor den Wohnblöcken Nr. 77 – 86

Alle übrigen, im Bestandsplan dargestellten privaten Parkplätze sind nicht öffentlich zugänglich.

ÖPNV

Mit der Bahn wird Neubrandenburg durch die Deutsche Bahn AG und weiterer Anbieter etwa im Stundentakt befahren in Richtung Süden (Neustrelitz / Berlin), in Richtung Norden (Stralsund / Sassnitz / Trelleborg), in Richtung Osten (Stettin) sowie in Richtung Westen (Bützow / Güstrow / Hamburg).

In unmittelbarer Bahnhofsnähe befinden sich der städtische Busbahnhof (100 m) sowie der regionale Busbahnhof (150 m). Der Übergang vom Empfangsgebäude der Bahn zu den Busbahnhöfen ist jedoch verbaut unattraktiv und für Ortsfremde schwer aufzufinden.

Die Fußwegverbindung von den Haltestellen des ÖPNV in den Bereich nördlich der Gleisanlagen ist nur über die Fußgängerbrücke oder entlang des Friedrich-Engels-Ringes und der Demminer Straße über deren Brückenbauwerk möglich.

4.5 Denkmalschutz

Folgende Objekte sind als Einzeldenkmale in der Denkmalliste der Stadt Neubrandenburg erfasst:

Nummerierung im Rahmenplangebiet	Bezeichnung	Objekt
1	Am Bahnhof 3	ehemaliger Stall mit Treppengiebel
2	Am Bahnhof	Bahnhofsanlage mit:
3	Am Bahnhof 5/6	Empfangsgebäude/ Bahnsteigüberdachungen
4	Am Güterbahnhof 5	Güterabfertigungsgebäude
		altem Ringlokschuppen
		neuem Ringlokschuppen
		Werkstatt (am neuen Ringlokschuppen)
		zwei Wassertürmen (rund)
		Wasserturm (von 1864) und Stellwerk W 2
5	Am Pferdemarkt 1	Wohnhaus mit Fachwerkspeicher
6	Friedrich-Engels-Ring 1 a	Wohnhaus
7	Friedrich-Engels-Ring 4/5	Wohnhaus
8	Friedrich-Engels-Ring 6	Wohnhaus
9	Friedrich-Engels-Ring 7	Wohnhaus
10	Friedrich-Engels-Ring 7 a	Wohnhaus
11	Friedrich-Engels-Ring 11	Verwaltungsgebäude
12	Südbahnstraße 18	Wohn- und Geschäftshaus
13.	Ihlenfelder Straße 1	Wandrelief an d. ehem.Baustoffhandlung

Das Objekt 1, Am Bahnhof 3, ist saniert und als Geschäftshaus in Nutzung. Es stellt eine städtebaulich wichtige räumliche Fassung des Bahnhofsvorplatzes auf der Westseite dar.

Von der Bahnhofsanlage stehen mehrere Einzelgebäude unter Schutz:

Das Empfangsgebäude der Bahnhofsanlage ist teilsaniert. Die Empfangshalle führt vom Vorplatz geradlinig auf ein durch einen Zaun gesichertes Betriebsgleis. Die abbiegend zu erreichende Tunnelzuführung zu den Fernbahnsteigen ist in einem sehr desolaten Zustand. Die vorhandenen Bahnsteigüberdachungen gehören ebenfalls zu den denkmalgeschützten Anlagen.

Das Güterabfertigungsgebäude, Am Güterbahnhof 5, besteht aus einer großen Halle mit überdachten Laderampen auf der Gleis- und Straßenseite und einem kleinen zweigeschossigen Büro-Kopfbau am Westgiebel. Am Ostgiebel wurde nach 1945 eine große Betonrampenfläche mit Stahl-Überdachung angebaut. Besonders die helle Plattenbedachung stört von der Gleisseite aus die bauliche Erscheinung des Denkmals. Die Halle und der Kopfbau wurden 2009 saniert und in Nutzung genommen.

Der alte Ring-Lokschuppen ist durch sein Klinkermauerwerk Richtung Bahnhof und das Satteldach der baulich attraktiver. Die dahinter stehenden 2 runden Wassertürme sind baulich bereits sehr stark gestört.

Beim neuen Ring-Lokschuppen mit Pultdach sind die Metalltore zur Bahnseite sehr dominant. Hervorzuheben sind die vorhandenen zwei Gleis- Drehscheiben.

Das ehemalige Stellwerk W 2 (alter Wasserturm von 1864) an der Kleingartenanlage zwischen den Gleisen rundet das ursprüngliche Bild der ehemaligen Bahnhofsarchitektur ab. Alle Anlagen sind nicht mehr in Nutzung.

Die Nummer 5, Am Pferdemarkt 1, ist ein ehemaliges Wohnhaus + Fachwerkspeicher, das bis 2004 durch die Kunstsammlung als ständige Ausstellung genutzt wurde. Seit dem Auszug der Kunstsammlung steht es leer. Von dem ehemaligen Garten der Villa wurde ein großer Teil mit dem Ausbau der Nebenanlagen an der Pferdemarktkreuzung vereinnahmt.

Das Wohnhaus am Friedrich-Engels-Ring 1 a steht seit vielen Jahren leer. Seine mangelhafte Erschließung soll durch die Umsetzung der Bereichsplanung Am Güterbahnhof verbessert werden.

Die Wohnhäuser Friedrich-Engels-Ring 4 bis 7 a sind weit gehend saniert und als Wohn- und Geschäftshäuser in Nutzung.

Das Verwaltungsgebäude Friedrich-Engels-Ring 11 dient noch heute der Handwerkskammer. Es bildet die westliche Baufront des Bahnhofsvorplatzes.

Das Wohn- und Geschäftshaus in der Südbahnstraße 17 wird nur noch als Wohnhaus genutzt. Mit diesem Gebäude endet die Straße auf der Nordseite vor der Öffnung zum Regionalbusbahnhof und den Gleisanlagen.

4.6 Altlasten

Erste Altlastuntersuchungen liegen bisher für das ehemalige Gaswerk und den Bereich der Ringlockschuppen vor.

Für den Bereich des Gaswerkes hat die URST Umwelt- und Rohstoff-Technologie GmbH Greifswald Sanierungsuntersuchungen für das Sanierungsprojekt ehemaliges Gaswerk Neubrandenburg „Am Güterbahnhof“ erstellt.

Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden kontaminierte Bereiche festgestellt und Sanierungskonzepte aufgezeigt.

Für den Standort Neubrandenburg – 1064 (Bereich Ring-Lockschuppen Flur 11, Flurstück 313/63) liegt eine orientierende Untersuchung des TÜV Nord Umweltschutz GmbH Rostock vom 22.06.2000 vor.

Ein aktueller Handlungsbedarf wird in den Ergebnissen der orientierenden Untersuchung nicht aufgezeigt. Bei Nutzungsänderungen und notwendigen Baumaßnahmen sind die gesetzlichen technischen Regeln im Zusammenhang mit den dargestellten Befunden zu beachten.

4.7 Mitgeltende Planungen im Rahmenplangebiet

Flächennutzungsplan

Im Flächennutzungsplan der Stadt Neubrandenburg, in der Fassung der 4. Änderung (wirksam mit Ablauf des 22.08.2007), sind die Flächen wie folgt gekennzeichnet:

Gewerbliche Bauflächen (G):

- Gelände der Deutschen Post AG nord-westlich der Fußgängerbrücke und der Garagenkomplex An der B.-Brecht-Straße bis einschließlich Gelände der BRG Bau-Regie GmbH B.-Brecht-Straße 1 c
- alle Flächen südlich der Johannesstraße
- Flächen nördlich der Johannesstraße von der Beseritzer Straße bis zur Stavener Straße

Wohnbauflächen (W):

- Grundstücke der Wohnblöcke südlich der Greifstraße Nr. 47 bis 106
- Grundstücke der Wohnblöcke südlich der Ravensburgstraße Nr. 4 bis 46 c
- Grundstücke der Eigenheime an der Sponholzer- und Ravensburgstraße
- Grundstücke nördlich der R.-Blum-Straße und östlich der Morgenlandstraße.

Flächen und Einrichtungen für den Gemeinbedarf, untergliedert nach

- Bildungseinrichtung / Schule
 - Bertolt-Brecht-Straße 16
 - Johannesstraße 18
- Spielplatz
 - verlängerte Fasanenstraße
 - Sportspielplatz Johannesstraße / Ecke Stavener Straße.

Alle übrigen Flächen sind als Gemischte Baufläche (M) gekennzeichnet.

Sondergebiete sind nicht ausgewiesen.

Das Rahmenplangebiet befindet sich in einem Höhen-Schutzbereich für den militärischen Flugplatz Neubrandenburg sowie von Flugsicherungsanlagen.

Bebauungspläne (Ausgrenzung im Bestandsplan dargestellt)

- B-Plan Nr. 72 "B 96 – Anbindung "Heidenstraße", Stand frühzeitige Bürgerbeteiligung
- B-Plan Nr. 22 "Gewerbegebiet Johannesstraße", gültig seit 16.11.05
- B-Plan Nr. 100 „Am Pferdemarkt Nord-West“, Aufstellungsbeschluss, September 2006.

Städtebauliche Konzepte

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK)
 - Stadtteilkonzept Ihlenfelder Vorstadt
 - Stadtteilkonzept Vogelviertel
- Monitoring für das URBAN II-Gebiet NORD:Stadt
- Städtebauliches Konzept zur Umgestaltung Bahnhofsumfeld vom Juli 2004
- Untersuchungen zum Ruhenden Verkehr im westlichen Bahnhofsumfeld von 2000 bis 2006
- Blockbereichsplanung „Am Güterbahnhof“ vom Oktober 2006 (Ausgrenzung im Bestandsplan dargestellt)
- Bericht zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes Neubrandenburg, Teil 2 – Städtebauliche Planungsleistungen vom 03.05.2007
- Teilkonzept Heidenstraße / Greifstraße vom 05.07.2007 (Ausgrenzung im Bestandsplan dargestellt).

4.8 Besondere Anforderungen durch Träger öffentlicher Belange (TÖB) als Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen

- Deutsche Post AG
 - Für das Postgrundstück Greifstraße 76 a wird eine bessere Erschließung und damit eine nachhaltige immobilienwirtschaftliche Nutzung erwartet

- Betrieb für Bau- und Liegenschaften Rostock (BBL)
 - Das Grundstück der Gemarkung Neubrandenburg, Flur 11, Flurstück 313/76 mit 2.292 m² mit einer Stellplatzanlage des Justizzentrums soll weiterhin uneingeschränkt bewirtschaftet werden.

- Wehrbereichsverwaltung Nord AS Kiel
 - Das Plangebiet liegt innerhalb des Schutzbereiches für den militärischen Flugplatz Neubrandenburg sowie im Wirkungsbereich von Flugsicherungsanlagen. Das Aufstellen von Baukränen ist zu beantragen.

5.0 NUTZUNGSPLAN

5.1 Art der baulichen Nutzung

Die vorhandenen Leerstände und Brachen der innerstädtischen, zentral gelegenen Flächen sollen aufgehoben und in eine vielfältige Mischnutzung überführt werden. Dabei sind die vorhandenen Wohnnutzungen ebenso zu berücksichtigen, wie die der Gewerbebetriebe, deren Bestand zukunftsfähig ist. Durch die Deutsche Bahn AG sollen zukünftig im Bereich der Bahnsteige 6 Gleistrassen weiter betrieben werden. Für alle auf dem Areal noch in Betrieb befindlichen Anlagen und sonstigen, für die Planung notwendigen Restriktionen sind im Bericht zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes vom 03.05.2007 in einem „Restriktionsplan“ (Anlage 1) dargestellt und wurden in die Rahmenplanung als Auflage übernommen.

Auf frei werdenden Gleis- und Nebenanlagen werden gewerblich zu nutzende Flächen sowie gemischte Bauflächen und Wohnbauflächen vorgesehen. Darüber hinaus sind Abstandsgrünflächen mit Großgrün geplant.

Die vorhandenen Wohngebäude haben Bestandsschutz. Sie sind überwiegend bewohnt und die Eigentümer der Gebäude planen keine Rückbaumaßnahmen.

Eine direkte Konfrontation durch die Bestandssituation zwischen gewerblich genutzten Flächen und Wohnflächen ist in mehreren Bereichen des Gewerbegebietes vorhanden, zum Beispiel in der Mitte der Johannesstraße. Am ehemaligen Bahnpostamt, an den leer stehenden Ring-Lockschuppen sowie am ungenutzten Güterbahnhof bestehen diese Konflikte durch die Leerstände zurzeit nicht.

Die zu aktivierenden Brachflächen werden wegen des benachbarten Wohnungsbestandes überwiegend als Mischgebiete geplant. Ein Konfliktpotenzial könnte neu entstehen, wenn die leer stehenden Gebäude und brach liegenden Freiflächen einer gewerblichen Nutzung zugeführt werden. Die einem Mischgebiet zugeordnete Eigenart besteht in einem in qualitativer und quantitativer Hinsicht gleichwertigen Nebeneinander von Wohnen und Gewerbe. Außerdem ist es sinnvoll, vorhandene Wohnbauflächen, wie am Süd- und Güterbahnhof sowie in der Bertolt-Brecht-Straße durch neuen Wohnungsbau abzurunden. Gleichzeitig muss aber gesichert sein, dass gewerbliche Nutzungen, die vor allem entlang der Bahngleise gute Entwicklungschancen haben sollen, nicht gehemmt werden.

Die Nutzungsorientierung aus dem Flächennutzungsplan kann weit gehend übernommen werden. Durch die notwendige Präzisierung ergeben sich jedoch folgende Änderungen:

- Ersatz von Teilen der Gemeinbedarfsfläche der Schule B.-Brecht-Straße 1 c durch Wohnbauflächen, im R-Plan als WA ausgewiesen
- Vergrößerung der Wohnbaufläche des Bestandes im Quartier Morgenlandstraße / R.-Blum-Straße als WA
- Ausweisung der Flächen um das denkmalgeschützte Gebäude des Güterbahnhofes als gewerblich zu nutzende Fläche (Ge) statt MI bzw. gemischte Baufläche wie im F-Plan

- Darstellung des Grundstücks mit den Ring-Lokschuppen als Sondergebiet und nicht gemischte Baufläche wie im F-Plan.

Folgende Nutzungen sollen im **Allgemeinen Wohngebiet (WA)** zulässig sein:

- Wohngebäude
- der Gebietsversorgung dienende Läden, Gaststätten und nicht störende Handwerksbetriebe
- Anlagen für kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke.

Ausnahmsweise sollen zulässig sein:

- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- sonstige nicht störende Gewerbebetriebe
- Anlagen für Verwaltungen.

Auch nicht ausnahmsweise sollen zulässig sein:

- Gartenbaubetriebe
- Tankstellen.

Für die **Mischgebiete (MI)** sollen folgende Anlagen und Nutzungen zulässig sein:

- Wohngebäude
- Geschäfts- und Bürogebäude
- Einzelhandelsbetriebe
- Schank- und Speisewirtschaften
- Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- Gartenbaubetriebe
- kerngebietsuntypische Vergnügungsstätten in Teilen des Mischgebietes, die überwiegend von gewerblichen Nutzungen geprägt sind
- sonstige Gewerbebetriebe mit einer maximalen Lärmemission lt. DIN 18005, Teil 1 von
 - Tag 60 dB
 - Nacht 50 bzw. 45 dB (der niedrigere Nachtwert gilt für Gewerbe- und Freizeitlärm sowie für Geräusche vergleichbarer öffentlicher Betriebe)
- Anlagen für Verwaltungen sowie kirchliche, kulturelle, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke
- Vergnügungsstätten im Sinne des § 4 a, Abs. 3 Nr. 2 der BauNVO in den Teilen des Gebietes, die überwiegend durch gewerbliche Nutzung geprägt sind.

Auch ausnahmsweise sollen nicht zulässig sein:

- kerngebietsuntypische Vergnügungsstätten außerhalb der Bereiche, die überwiegend von gewerblicher Nutzung geprägt sind.

Nicht zulässig sind:

- Tankstellen.

Die gewerblich zu nutzenden Flächen an der Bertolt-Brecht-Straße und auf dem Gelände des ehemaligen Bahnpostamtes sollen hinsichtlich ihrer Nutzung und Lärmemission eingeschränkt werden:

Im **Gewerbegebiet (GE)** sollen folgende Nutzungsarten allgemein zulässig sein:

- Gewerbebetriebe aller Art
- Lagerhäuser und Lagerplätze
- öffentliche Betriebe
- Geschäfts-, Büro- und Verwaltungsgebäude
- Anlagen für sportliche Zwecke.

Nicht zulässig sein sollen:

- Tankstellen
- Einzelhandelsbetriebe sowie Verkaufsstellen von Handwerksbetrieben und anderen Gewerbebetrieben, die sich ganz oder teilweise an den Endverbraucher wenden
- innenstadtrelevante Sortimente, die zur Vermeidung von negativen Auswirkungen auf die städtebauliche Entwicklung und Ordnung nicht geführt werden dürfen (Auflistung siehe B-Plan Nr. 22 „Johannesstraße“).

Nur ausnahmsweise zulässig sein sollen:

- Verkaufsstellen bis 500 m² Verkaufsfläche, die in unmittelbarem räumlichen und betrieblichen Zusammenhang mit Handwerks- oder produzierenden Gewerbebetrieben stehen und der gewerblich genutzten Fläche untergeordnet sind.

Für folgende Flächen mit vorhandenen gewerblichen Nutzungen ist im B-Plan Nr. 22 „Johannesstraße“ die Art der baulichen Nutzung als ausnahmsweise zulässig detailliert festgelegt, um den Bestand zu sichern:

Gemarkung Neubrandenburg, Flur 12, Flurstücke 850/1, 867/5, 867/4, 870/2 (Autohaus) und Gemarkung Neubrandenburg, Flur 12, Flurstück 875/3 (Baumarkt).

GEe eingeschränktes Gewerbegebiet:

In diesem Gebiet sind nur solche Betriebe und Anlagen zulässig, deren Schallemission an den Grenzen des Baugrundstücks zu benachbarten Allgemeinen Wohngebieten folgende Beurteilungspegel nicht überschreitet:

werktags tagsüber (6 – 22 Uhr)	55 dB(A)
in der übrigen Zeit	40 dB(A).

Nicht zulässig sind:

Die Art der baulichen Nutzung soll der im GE beschriebenen Zulässigkeit entsprechen.

Das Flurstück mit den denkmalgeschützten Ring-Lokschuppen und den Wassertürmen hat einen besonderen Charakter. Seine Nutzung hängt wesentlich vom Erhalt der Bestandsgebäude ab. Deshalb wird für diesen Bereich ein **Sondergebiet (SO) „Denkmal Ring-Lokschuppen“** ausgewiesen. In diesem Gebiet

sollen alle Nutzungen zulässig sein, die dem Erhalt der Ring-Lokschuppen dienen. Im Einzelnen werden dafür festgeschrieben:

- Geschäfts- und Bürogebäude
- Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- sonstige Gewerbebetriebe
- Anlagen für Verwaltungen sowie kirchliche, soziale, gesundheitliche und sportliche Zwecke
- sonstige großflächige Handelsbetriebe für alle Waren außer Lebensmittel
- kerngebietsuntypische Vergnügungsstätten, soweit sie mit dem Rücksichtnahmegebot vereinbar sind.

Stellplätze sind im Sondergebiet nur für diese zugelassenen Nutzungen erlaubt. Für alle zulässigen Nutzungen darf die Störwirkung nach DIN 18005 nicht höher sein als sie im Mischgebiet (MI) zulässig ist.

Falls sich herausstellt, dass die Ring-Lokschuppen nicht in diesem Sinne nachgenutzt werden können, ist die Gebietseinstufung neu zu bewerten.

5.2 Maß der baulichen Nutzung

Für unbebaute und nach Abbruch neu zu bebauende Grundstücke ist das zulässige Maß der baulichen Nutzung aus Art und Maß der Umgebungsbebauung abzuheben, soweit dafür prägende Merkmale vorhanden sind.

Dieser Fall für die Zulässigkeit des Bauens innerhalb eines im Zusammenhang bebauten Ortsteiles gemäß § 34 BauGB ist jedoch nur vereinzelt gegeben, zum Beispiel für die Lückenschließungen der Eigenheime in der Ravensburgstraße.

In aller Regel werden für Vorhaben der Errichtung, Änderung oder Nutzungsänderung von baulichen Anlagen Bebauungspläne notwendig sein. Mit dem Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte vom 21. Dezember 2006 sind im Einzelfall über die Regelungen des § 13 a (Bebauungspläne der Innenentwicklung) Erleichterungen und Beschleunigungen für das Planungsverfahren möglich.

5.3 Einrichtungen des Gemeinbedarfs

Die vorhandenen Flächen und Gebäude der Johannesstraße Nr. 18 werden erhalten. Sie sollen der schulischen und sportlichen Nutzung dienen.

Das Schulgebäude in der Bertolt-Brecht-Straße ist laut Schulentwicklungskonzept aufzugeben und abzubrechen. Im Stadtteilkonzept des ISEK von 2002 ist als Ersatzbau eine Dienstleistungseinrichtung vorgesehen. So eine Einrichtung für das Vogelviertel sollte aber zentraler und besser erreichbar im Zentrum

des Gebietes liegen. Deshalb wird diese Fläche als Ergänzung zum Bestand im Vogelviertel als Wohnbaufläche ausgewiesen.

Die vorhandene Sporthalle und die dazugehörigen Freiflächen bleiben Gemeinbedarfseinrichtungen und schließen sich an die Freianlagen der nördlich gelegenen Kranichschule an.

Ein zentraler Spielplatz für das Vogelviertel soll weiterhin etwa im Bereich des jetzigen Standortes an der verlängerten Fasanenstraße eingeplant werden. Der derzeitige Zustand des Platzes ist sanierungsbedürftig. Der vorhandene Sportspielplatz an der Johannesstraße / Ecke Stavener Straße wird intensiv genutzt und soll ebenfalls erhalten werden, da er nachbarschaftsverträglich gelegen ist.

Weitere öffentliche Einrichtungen für die soziale, kulturelle und freizeitbezogene Infrastruktur sind gegenwärtig nicht vorgesehen.

6.0 VERKEHRSPPLAN

6.1 Einbindung in die Stadtstruktur / Erschließungsstruktur

Im Übersichtsplan Bestand Erschließung Blatt 1.1 ist die vorhandene Erschließungsstruktur dargestellt.

Neben der zwangsläufig trennenden Wirkung der Bahngleise wird das Rahmenplangebiet zusätzlich durch das Brückenbauwerk der Demminer Straße in Nord-Süd-Richtung geteilt. Diese Brücke wird zurzeit in mehreren Bauabschnitten erneuert. Im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau erfolgte 2007 / 2008 eine Verbindung der Heidenstraße mit der Johannesstraße als Unterführung im Brückendamm.

Dieses Verbindungsbauwerk ist so konzipiert, dass eine Anbindung beider Straßen an die Demminer Straße über Rampen zukünftig möglich ist. Diese Rampen sind von Bedeutung für eine Attraktivitätssteigerung der entlang der Bahnanlagen an der Johannesstraße und Heidenstraße liegenden Flächen sowie eine Verkehrsentlastung der anliegenden Wohngebiete.

Die bereits beräumten Flächen für die mögliche Rampenführung entsprechend B-Plan Vorentwurf Nr. 72 „B 96 – Anbindung Heidenstraße“ werden im Rahmenplan als Verkehrsfläche dargestellt.

Mit dem geplanten Ausbau des Knotens Demminer Straße / Johannesstraße / Heidenstraße würde die Bedeutung dieser Erschließungsstraßen für das Rahmenplangebiet an diesem Punkt erhöht werden.

Das grundsätzliche Problem, dass die Gleise für alle Verkehrsarten an dieser Stelle und nicht in Bahnhofsnähe überwunden werden, bleibt jedoch bestehen. Diesem Mangel soll durch eine nachholende Strukturierung entgegen gewirkt werden.

Die vorhandenen Probleme sind für die Längs- und Querverbindungen durch folgende Maßnahmen zu beheben:

- Herstellung einer behindertengerechten Gleisquerung am Bahnhof für Fußgänger und Radfahrer mit Anbindung an die Flächen nördlich und östlich der Gleise.
- Schlüssige Verbindungen für Fußgänger und Radfahrer vom neu zu schaffenden nördlichen Bahnanschluss in die vorhandenen Systeme im Vogelviertel und in der Ihlenfelder Vorstadt.
- Schaffung von neuen Erschließungsstraßen in Ost-West-Richtung vom Bahnhofsvorplatz aus, um die vormals großflächigen, nur durch Straßenstiche erschlossenen Bahnflächen kleinteiliger Nutzen zu können.
- Ausbau des Knotens an der Demminer Straße mit der Johannesstraße und der Heidenstraße, ggf. unter Einschluss einer Radwegführung.

Über das Rahmenplangebiet hinaus sind folgende Hauptachsen für die Einbindung in die Stadtstruktur von besonderer Bedeutung:

- Demminer Straße und Fr.-Engels-Ring
- Stargarder Straße als Verbindung mit der Innenstadt und dem Zentrum Neubrandenburgs
- Greifstraße, Fasanenstraße und Kranichstraße für das Wohngebiet Vogelviertel und über die Verlängerung der Fasanenstraße in das Wohngebiet Reitbahnviertel

- Ihlenfelder Straße, Ravensburgstraße und Sponholzer Straße für das Wohngebiet Ihlenfelder Vorstadt
- Fuß- und Radwegverbindung zwischen der Morgenlandstraße und der Bertolt-Brecht-Straße im Vogelviertel
- Fritz-Reuter-Straße mit der Anbindung an den Friedrich-Engels-Ring und der Fußwegverbindung über die Wallanlage zur Innenstadt
- Fußweg von der Sponholzer Straße in Richtung Oststadt (entlang Woldegker Straße).

6.2 Fließender Verkehr

Die neu anzulegenden Erschließungsstraßen werden in das vorhandene Straßennetz eingebunden. Je nach Belegungsgrad und Bedeutung ist der Ausbaugrad zu staffeln. Im Interesse der Verkehrsberuhigung und Sparsamkeit ist im Einzelfall entsprechend der Belegung zu prüfen, ob Mischverkehrsflächen ausgewiesen werden können. Der Neubau von folgende Erschließungsstraßen ist geplant:

- Querspange zwischen Bahnhofsvorplatz in Richtung Osten und Demminer Straße mit Anbindung an die vorhandene Straße „Am Güterbahnhof“ (Anbindung an Bahnhofsvorplatz nur als Fuß- und Radweg).
- Querverbindung „Am Güterbahnhof“ zur Anliegerstraße „Am Pferdemarkt“ an der Demminer Straße als neue Straßenführung gemäß B-Plan Nr. 100 „Am Pferdemarkt Nord-West“

Seit Mitte 2008 ist eine Straßenverbindung vom Gjäterschuppen zu Webasto geplant (Einrichtungsverkehr für Pkw, Fg. und Radfahrer)

- Querverbindung vom Bahnhofsvorplatz Richtung Westen bis zur Morgenlandstraße mit Anbindung an die Gerichtsstraße (Anbindung an den Bahnhofsvorplatz nur für eingeschränkten Nutzerkreis bzw. nur als Geh- und Radweg)

Folgende Straßen und Plätze sind bedarfsgerecht um- und auszubauen:

- Bahnhofsvorplatz
- Am Güterbahnhof mit öffentlichen Parkständen im Straßenraum und beidseitigen Gehwegen
- Gerichtsstraße (anteilig) mit beidseitigen Gehwegen und Verlängerung bis zur geplanten Erschließungsstraße (Bahnhofsvorplatz / Morgenlandstraße)
- Südbahnstraße anteilig bis zum Busbahnhof mit beidseitigen Gehwegen
- Fritz-Reuter-Straße als Verbindung zur geplanten Erschließungsstraße
- Heidenstraße mit öffentlichen Parkständen und beidseitigen Gehwegen
- Greifstraße als Verlängerung der Fasanenstraße bis zur Fußgängerbrücke
- Bertolt-Brecht-Straße von der Greifstraße bis zu einer neu anzulegenden Wendemöglichkeit an der Sporthalle vor dem beschränkten Bahnübergang und am Südende vor den Gleisanlagen (bei beidseitiger Bebauung mit beidseitigen Gehwegen)
- Beseitzer Straße mit beidseitigen Gehwegen

- Ihlenfelder Straße als Stichstraße von der Ravensburgstraße mit Wendemöglichkeit bei Realisierung des Rampenbauwerks Johannesstraße / Demminer Straße
- Straße Am Pferdemarkt
- Regionalbusbahnhof.

Sicherung bzw. Herstellung eines ordnungsgemäßen Erhaltungszustandes vorhandener Verkehrsanlagen:

Zum Beispiel Gehwege vom Pferdemarkt zur Straße Am Pferdemarkt in der Greifstraße und Ravensburgstraße, westlicher Gehweg Sponholzer Straße, Gehwege am Busbahnhof Stadtbusverkehr.

6.3 Geh- und Radwege

Eine straßenbegleitende Radwegführung ist im Bestand entlang dem Friedrich-Engels-Ring, der Demminer Straße, der Ravensburgstraße und der Sponholzer Straße vorhanden. Die neue Nord-Süd-Stadtteilverbindung am Bahnhof als Unterführung der Bahngleise soll an den Friedrich-Engels-Ring angebunden werden. Die Unterführung ist notwendig, um die barrierefreie Nutzung des Bahnhofs zu sichern und eine bessere, umwegfreie Erreichbarkeit der ÖPNV-Knotenpunkte zu ermöglichen. Außerdem soll diese Erschließungsachse die nördlichen Stadtteile in einer geradlinigen Führung mit der Innenstadt verbinden.

Die Erschließungsstraßen im Vogelviertel befinden sich wegen der gewollten flächendeckenden Verkehrsberuhigung innerhalb einer Tempo 30-Zone. Wegen der niedrigen zulässigen Höchstgeschwindigkeit bedarf es keiner Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr (§45StVO). Daher wird der Radfahrer von den vorhandenen Radwegen und aus der geplanten Unterführung der Nord-Süd-Stadtteilverbindung auf die Fahrbahn geführt. In den über das Rahmenplangebiet hinaus weiterführenden Erschließungsstraßen sind ebenfalls keine straßenbegleitenden Radwege vorhanden.

Die Erhöhung des Komforts und der Sicherheit der Radfahrer ist bei der geplanten Fahrbahn-Mitnutzung durch eine radfahrerfreundliche Gestaltung zu gewährleisten.

Beim Um- und Ausbau der Straßen im Sanierungsgebiet sind straßenbegleitende Gehwege in ausreichender Breite entsprechend der Anforderungen an benutzerfreundliche Fußgängerverkehrsanlagen anzulegen. Die Fritz- Reuter- Straße soll durch einen Geh- und Radweg mit der neuen Erschließungsstraße verbunden werden

Am Friedrich-Engels-Ring ist im Bereich des städtischen Busbahnhofs ein zusätzlicher Fußgängerüberweg als Verbindung in die Innenstadt geplant.

6.4 Ruhender Verkehr / Parkstände im Straßenraum und auf Parkplätzen

Es ist eine grundsätzliche städtebauliche Zielstellung, den privaten Stellplatzbedarf der vorhandenen und geplanten Nutzungen auf den jeweiligen Grundstücken selbst abzudecken. Bei begrenzten Kapazitäten können zusätzliche Flächen in abschirmenden Grünflächen (Abstandsgrün) zu Bahnanlagen für private Stellplätze genutzt werden. Die bereits vorhandenen privat gebundenen Anlagen für das Justizzentrum und die Neubrandenburger Bank zwischen der verlängerten Gerichtsstraße und dem Regionalbusbahnhof sind weiterhin von Bestand. Sie können in die Richtung Gerichtsstraße und der Bahngleise erweitert werden. Ihre Anbindung an die Gerichtsstraße ist mit dem geplanten Straßenausbau zu verbessern.

Folgende Standorte sind zur Abdeckung des standortbezogenen Bedarfs für bewirtschaftete Parkstände im Straßenraum und auf Parkplätzen vorhanden:

1. Parkstände mit Nutzerwidmung

- südlich der Heidenstraße für Deutsche Bahn AG (park & ride- Parkplätze) sowie weitere Anlieger
- an der neuen Erschließungsstraße von der Morgenlandstraße bis zum Regionalbusbahnhof für Anlieger im Sanierungs- und Rahmenplangebiet nach Erfordernis

2. Parkstände mit gebührenpflichtiger Parkdauerbegrenzung

- auf dem Bahnhofsvorplatz
- westlich des Bahnhof-Empfangsgebäudes bis zur Fußgängerbrücke und bis zur Gerichtsstraße nach Erfordernis
- südlich der Heidenstraße als nördliche „Bahnhofsvorfahrt“ am Nordende der geplanten Stadtteilverbindung „Vogelzug“.

6.5 Ruhender Verkehr / private Stellplätze auf Parkplätzen und in Garagen

Die Wohnblöcke an der Greifstraße werden zum ehemaligen Bahnpostamt durch lange mehrzeilige Garagenreihen abgegrenzt.

Als abschirmendes Element üben die Garagen zumindest im Erdgeschoss und für den Wohnhof eine zusätzliche Funktion aus.

Um zur gewerblichen Nutzung eine Pufferzone beizubehalten, wird ein begrünter Parkplatz bzw. Streifen mit Garagen vorgesehen. Um den Erhalt der Garagen und die Zuordnung zu den benachbarten Wohngebäuden nach Bedarf entwickeln zu können, kann ein Großteil der Garagen vorerst in diesen Streifen integriert werden. Zur Auflockerung der Gestaltung sollen jedoch blockhafte Abschnitte und Zugänge zu den Wohnhöfen geschaffen werden. Für die Erschließung der Garagen und Parkplätze sind die Zufahrten von der Bertolt-Brecht-Straße und der verlängerten Fasanenstraße zu nutzen.

Der Garagenkomplex zwischen der Bertolt-Brecht-Straße und der BRG-Bau Regie GmbH hat nicht diese Abschirmungsfunktion. Er stört den Ausbau und die Gestaltung der B.-Brecht-Straße und soll zu Gunsten einer höherwertigen Nutzung aufgegeben werden.

Die 140 m lange Garagenreihe am Wohnblock Greifstraße 77 bis 86 kann erhalten bleiben, solange der Wohnblock im Bestand nicht verändert wird. Die Erschließung der Garagen ist auf dem eigenen Grundstück zu sichern.

6.6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die vorhandenen Zuwegungen zu den Haltestellen der Stadt- und Regionalbusse sowie der Bahn sind in ihrer Verflechtung und baulich-gestalterischen Qualität zu verbessern.

Der geplante Um- und Ausbau des Regionalbusbahnhofs soll eine schlüssige Gehwegführung von der geplanten westlichen Erschließungsstraße zur Morgenlandstraße und zu den Busbahnhöfen ermöglichen. Diesem Ziel ist das bisher vorliegende Planungskonzept des Regionalbusbahnhofs anzupassen.

Außerdem ist die Verbindung beider Busbahnhöfe zum Bahnhofsvorplatz funktionell und gestalterisch grundlegend zu verbessern. Eine geradlinige Wegführung soll der besseren Orientierung dienen und Umwege vermeiden. Am Bahnhofs-Empfangsgebäude wird die Gestaltung der Bahnsteige und deren Erreichbarkeit durch die geplante Unterführung verbessert.

Der Bahnhofsvorplatz ist entsprechend seiner zentralen Rolle zur Verknüpfung und Lenkung der Verkehrsströme grundlegend umzugestalten.

7.0 GESTALTUNGSPLAN

7.1 Stadtbild

Es ist das grundsätzliche Ziel der Sanierungsmaßnahme, das Stadtbild von Neubrandenburg an der wichtigen Nahtstelle zwischen der Innenstadt und den nördlich angrenzenden Stadtgebieten erheblich aufzuwerten.

Dies ist auch deshalb notwendig, weil sich das Sanierungsgebiet dem Bus- und Bahnreisenden als erstes und letztes Bild von der Stadt präsentiert. Durch die Schienenwirkung der Gleise ist außerdem das Bild der angrenzenden Flächen von der Brücke Demminer Straße aus für alle Verkehrsteilnehmer und insbesondere auch Fußgänger und Radfahrer sehr präsent.

Folgende Ziele sollen erreicht werden:

- Beseitigung der städtebaulichen Missstände und Ausbildung differenzierter Teilbereiche, die durch Abrundung oder Erneuerung der vorhandenen Bausubstanz jeweils einen eigenständigen, unverwechselbaren Charakter erhalten
- die entlang der Bahngleise und der Haupteerschließungsstraßen vorhandenen Stadtteil-Randlagen sollen sich vom vorhandenen Rückseitencharakter zu vitalen, baulich neu gestalteten Empfangszonen entwickeln
- vorhandene und erhaltenswerte Baustrukturen sowie ablesbaren Relikte der historischen Entwicklung sind zu nutzen und weiterzuführen
- Abbruch leer stehender, maroder Bausubstanz und Revitalisierung von Brachflächen
- Klärung der von Bahnbetriebszwecken frei zu stellenden Flächen und deren Nutzbarmachung
- Ergänzung dieser Strukturen und bauliche Neugestaltung an den Stellen, wo die ursprüngliche Stadtgestalt verloren gegangen ist
- Ausbildung einprägsamer öffentlicher Räume.
- Verbesserung der Funktionalität des Sanierungsgebietes in Verbindung mit einer den Bestand abrundenden Bebauung und Freiflächengestaltung
- Schaffung neuer Erschließungsbedingungen zur Erhöhung der Attraktivität der zu revitalisierenden Flächen
- Schaffung neuer Wegebeziehungen zur Verknüpfung der Innenstadt mit der "Nordstadt"
- Ausgestaltung des Bahnhofs mit seinem südlichen Vorplatz und nördlichen Zugang als zentrale Drehscheibe und Verknüpfungspunkt aller Aktivitäten und Orientierungen im Rahmenplangebiet.

Durch die Summe der Maßnahmen muss eine wesentliche Imageverbesserung und eine Anschubentwicklung für dieses Stadtgebiet erreicht werden.

7.2 Gestaltungskonzept

Die geplante bauliche und stadträumliche Veränderung des Rahmenplangebietes muss ebenso wie bei der Nutzung für die einzelnen Teilbereiche differenziert betrachtet werden.

Bahnhofsgebäude und Bahnsteige

Das noch vorhandene Bahnhofs-Empfangsgebäude ist ein nach dem II. Weltkrieg in schlichter Form wieder aufgebauter Putzbau als Ersatz des ursprünglichen Klinkergebäudes. Als Zeugnis seiner Bauzeit steht es unter Denkmalschutz.

Das Empfangsgebäude prägt den Endpunkt der aus der Innenstadt führenden Stargarder Straße nach Norden hin. Diese solitäre Situation ist beizubehalten.

Die geplante neue Unterführung der Bahngleise soll entsprechend der Forderung der Deutsche Bahn AG als eine Bewegungsachse direkt durch das Empfangsgebäude führen.

Die vorhandene Bahnsteigüberdachung ist unter denkmalpflegerischen Gesichtspunkten bei Umbau der Bahnsteige zu berücksichtigen.

Bahnhofsvorplatz und Übergang zu den Busbahnhöfen

Die komplexen funktionell-gestalterischen Probleme dieses wichtigen städtischen Platzes sollen ggf. durch einen Architektenwettbewerb mit folgenden Zielen untersucht werden:

- schlüssige und selbstverständliche Führung der Geh- und Radwege in die geplante Unterführung zu den Bahnsteigen und die Stadtteilverbindung nach Norden
- Lösung der Konfliktpotenziale der sich überlagernden Verkehr und Funktionen
- angemessene und attraktive Vorplatzgestaltung in Bezug auf das Empfangsgebäude der Bahn und die Seitenflanken des Platzes
- klare und geradlinige Verbindung zu den Busbahnhöfen
- bauliche Abrundung des kleinen inselartigen Stadtquartiers der Handwerkskammer, Neubrandenburger Bank und Stadtwerkehaus.

Nördliches Bahnhofsvorfeld mit Ring-Lokschuppen bis zur Greifstraße

Der dem Empfangsgebäude nördlich gegenüberliegende Bereich wird durch die denkmalgeschützte Bausubstanz geprägt. Die Vorzugslösung besteht deshalb in der Nachnutzung der Ring-Lokschuppen, der Werkstatt (Kopfbau) und des Stellwerkes an der Fußgängerbrücke. Die Variantenuntersuchung im Bericht zur Aufwertung des Bahnhofsumfeldes präferiert diese Lösung auf der Grundlage konkreter Interessen eines Investors. Deshalb wird für das Grundstück von einer ungeteilten, einheitlichen Nutzung mit einer Erschließung von der Heidenstraße ausgegangen. Falls sich diese Vorzugslösung nicht umsetzen lässt, sind

Untervarianten mit Grundstücksteilungen für differenzierte Nutzungen durch Neubebauung denkbar und in der Variantenuntersuchung aufgezeigt.

Die Sanierung und der Erhalt der Ring-Lokschuppen als charaktervolle und geschichtsträchtige Anlage würde für das Stadtbild den größten Gewinn darstellen. Um die Anlagen im Stadtraum erlebbar werden zu lassen, müssen die Baracken an der Greifstraße (in der verlängerten Fasanenstraße) sowie die zahlreichen Schuppen und Anbauten abgebrochen werden.

Die Achse der Fasanenstraße soll sich ebenso auf die Lokschuppenfassade orientieren wie die Heidenstraße auf den Innenbogen der Lokschuppen mit den Toren und der ehemaligen Drehscheibe. Außerdem entspricht die Achse der Fasanenstraße genau der Blickachse auf den Turm der Marienkirche im Stadtzentrum.

Bei der Anordnung von grundstückerschließenden Fahrbahnen und Gehwegen sowie der Anpflanzung von Großgrün sind diese Blickachsen zu berücksichtigen.

Eine fußläufige Querung über das Grundstück soll nicht nur eine kurze Verbindung von der Unterführung am Bahnhof zur Fasanenstraße sondern auch die direkte Erlebbarkeit der denkmalgeschützten Gebäude ermöglichen, wenn dies mit der Nutzung vereinbar ist.

Bereich um das ehemalige Bahnpostamt / B.-Brecht-Straße

Die leer stehenden Gebäude des Bahnpostamtes sind noch relativ gut erhalten und weiter nutzbar. Der Vorteil des Standortes besteht im direkten Bahnanschluss mit überdachten und eingehausten Bahnsteigen. Deshalb wird vom Erhalt und der Revitalisierung der Gebäude ausgegangen.

Im westlichen Abschnitt des Grundstücks sind ergänzende Gewerbebauten für kleine Nutzungseinheiten denkbar. Die überdachten Bahnsteige müssen nicht zwingend erhalten werden.

Der Garagenkomplex und die Schule an der B.-Brecht-Straße sollen durch ergänzende Wohn- oder Verwaltungsgebäude ersetzt werden.

Die Garagenreihe auf der Südseite der Wohnblöcke in der Greifstraße Nr.47-76 sind im Zuge der Wohnumfeldverbesserung anteilig abzubauen, zu gliedern und mit Pkw-Stellplätzen zu ergänzen.

Heidenstraße / Greifstraße

Dieses Stadtquartier ist in seiner Nord- und Südrandausbildung klar definiert. Gestaltungsbedarf besteht an den Ost- und Westrändern sowie im Quartierinneren durch folgende Maßnahmen:

- Erhalt und bei Bedarf Sanierung des gründerzeitlichen Bestandes
- Abbruch der Grundstücksmauern entlang der Bahngleise südlich der Heidenstraße
- Freiflächengestaltung der Abstandsfläche zu den Gleisen mit integrierten Parkständen und privaten Stellplätzen nach Bedarf sowie Funktionsgebäuden der Deutschen Bahn AG
- bauliche Schließung des Quartiers an der noch offenen Westseite und an der Ostseite zur geplanten Verkehrsfläche am Ende der Heidenstraße durch 2- bis 3-geschossige Einzelhausbebauung
- Abbruch der beiden Baracken auf den Flurstücken 185/6-8 und 184/12 im Quartierinneren

- bauliche Verdichtung im Quartierinneren entsprechend Teilkonzept Heidenstraße / Greifstraße vom Juni 2007
- Abbruch des leer stehenden Gebäudes Heidenstraße Nr: 14 zur Gewinnung notwendiger Verkehrsfläche und Herstellung der Blickachse auf die Ring-Lokschuppen
- Erhalt und Umnutzung des leer stehenden Gebäudes Heidenstraße Nr. 13 oder adäquater, straßenbegleitender Ersatzneubau zur baulichen Schließung des Lokschuppenquartiers und Straßenraumbildung für die Heidenstraße.

Am Güterbahnhof

Die Blockbereichsplanung vom Oktober 2006 zeigt folgende konkrete Gestaltungsziele auf:

- Ordnung des Bereiches durch eine neue Erschließungsspanne in Ost-West-Richtung, die als Fuge den Villenbestand vom geplanten Gewerbeband entlang der Bahn trennt
- ergänzende Bebauung in vorgefundener Typologie als Voraussetzung für den Erhalt der denkmalgeschützten Substanz
- funktionell verbesserte Erschließung der Grundstücke führt zu deren Aufwertung und besserer Orientierbarkeit
- Gestaltung des mächtigen Straßendamms der Demminer Straße durch Großgrün (mit Sichtschneisen) und eine direkte Fußweganbindung von der Demminer Straße zur neuen Erschließungsstraße Am Bahnhof.

Diese Ziele sollen über den B-Plan N. 100 „Am Pferdemarkt Nord-West“ umgesetzt werden.

Am Südbahnhof

In dieser weit gehend beräumten und brach liegenden Randlage besteht das größte Potenzial für neue und ergänzende Bebauung.

- bauliche Ergänzung des Quartierteiles zwischen der Morgenlandstraße und der verlängerten Fritz-Reuter-Straße in der vorhandenen Typologie zur Abrundung des Wohnquartiers
- ergänzende Bebauung des Quartierteiles zwischen der verlängerten Fritz-Reuter-Straße und der Gerichtsstraße, wobei die Typologie der Bebauung in der Nordbahnstraße wegen ihrer Besonderheit nicht aufgenommen werden muss
- Neubau der Erschließungsstraße von der Fußgängerbrücke bis zur Morgenlandstraße
- Abschluss des offen liegenden Wohnquartiers Südbahnstraße / Morgenlandstraße durch maßstäblich angepasste Bebauung
- Option zur Vergrößerung der Grundstücke in der Südbahnstraße
- Verlängerung der Gerichtsstraße
- Geh- und Radweganbindung an die Fritz-Reuter-Straße.

Johannesstraße

Durch den Straßenausbau von 2006 bis 2007 und den Bau der Unterführung zur Heidenstraße seit 2007 ist eine wesentliche Aufwertung dieses Rahmenplanbereiches bereits gesichert. Außerdem wurden auf der Südseite die in den Vorbereitenden Untersuchungen noch als Leerstand und Ruinen beschriebenen Gebäude bereits fast vollständig abgebrochen und die Flächen beräumt.

Der Abschluss als Sackgasse am Böschungsfuß der Demminer Straße wird aufgehoben.

Zur Entwicklung der brach liegenden angrenzenden Grundstücke sind folgende Maßnahmen notwendig:

- Abbruch der restlichen leer stehenden, nicht mehr zu nutzenden Bausubstanz
- Ergänzung der Baumpflanzung zu einer möglichst geschlossenen Allee, auch auf privaten Grundstücken
- Vorgaben für Einfriedungen und deren Hinterpflanzungen.

Die vorhandenen Gewerbebetriebe bedürfen zum Teil einer Aufwertung ihrer Straßenansicht durch:

- Beschränkung der befestigten Zufahrten auf das notwendige Maß und Begrünung der übrigen straßenbegleitenden Flächen
- Abbruch der mindergenutzten Gebäude mit geringer Gestaltqualität
- Ersatzneubau in ein- bis zweigeschossiger, offener Bauweise
- Vertikalbegrünung an stadtbildstörenden Gebäuden, die weiter genutzt werden sollen, ggf. durch vorgestellte gebäudehohe Rankwände.

Der Bestand gewerblicher Nutzung in der Johannesstraße soll gestärkt werden. Bei Konfliktpotenzial zur vorhandenen Wohnbebauung in der Ravensburgstraße ist auch die Entdichtung der Wohnnutzung als langfristiges Entwicklungsziel in Betracht zu ziehen.

8.0 MASSNAHMEPLAN

8.1 Maßnahmen in den einzelnen Teilbereichen

Lfd. Nr.		Zeitraum der Umsetzung
1.	Bahnhofsvorplatz und Übergang zu den Busbahnhöfen	
1.1	Vorbereitung Auslobung und Durchführung eines Architektenwettbewerbes oder ähnlichen Verfahrens sowie Neugestaltung der Plätze	kurz- und mittelfristig
1.2	Abbruch von Gebäuden am Übergang vom Bahnhof zum Busbahnhof	mittelfristig
1.3	Neubau der Quartierabrundung Handwerkskammer / Stadtwerke neu.sw	mittelfristig
1.4	Errichtung von öffentlichen Parkständen am Fuß der Fußgängerbrücke	mittelfristig
2.	Nördliches Bahnhofsumfeld	
2.1	Unterführung „Vogelzug“ mit Anbindung an die Heidenstraße	kurzfristig
2.2	Herstellung von Parkständen auf Parkplätzen an der Heidenstraße (ca. 10Stück)	kurzfristig
2.3	Abbruch Heidenstraße 14	kurzfristig
2.4	Sanierung der Ring-Lokschuppen und der Werkstatt in Abstimmung mit der Denkmalpflege sowie Herrichtung des Grundstücks für private Investoren	mittelfristig
2.5	Sanierung Anbau am alten Ring-Lokschuppen sowie Klärung der Erhaltungsmöglichkeit der Wassertürme	mittelfristig
2.6	Abbruch von Nebengebäuden an der verlängerten Fasanenstraße	kurzfristig
2.7	Neugestaltung Spielplatz für das Vogelviertel	mittelfristig
2.8	Um- und Ausbau der Heidenstraße bis zur Greifstraße	kurzfristig
2.9	Umbau Heidenstraße Nr. 13 oder Ersatzneubau	mittelfristig
2.10	Um- und Ausbau Greifstraße im Abschnitt der verlängerten Fasanenstraße	mittelfristig
3.	Bereich um das ehemalige Bahnpostamt / B.-Brecht-Straße	
3.1	Wiedernutzbarmachung / Grundstücks-regulierung und -einfriedung für das ehemalige Bahnpostamt	kurzfristig
3.2	Verlängerung der B.-Brecht-Straße mit Wendeplatz	mittelfristig
3.3	Umgestaltung Garagen und private Stellplätze für die Wohnblöcke Greifstraße Nr. 47-76	mittelfristig
3.4	Abbruch Garagen B.-Brecht-Straße und Grundstücksneuordnung zur Vermarktung	mittelfristig
3.5	Abbruch Schulgebäude und Grundstücksneuordnung zur Vermarktung	mittelfristig
3.6	Ordnung der öffentlichen Erschließung im Zusammenhang mit der Gleisquerung Fuß- und Radweg zur Morgenlandstraße	langfristig
3.7	Denkmalgeschütztes Stellwerk W2 sanieren	langfristig

4.	Heidenstraße / Greifstraße	
4.1	Um- und Ausbau der Heidenstraße	kurzfristig
4.2	Abbruch der Mauer sowie leer stehender Gebäude zwischen der Heidenstraße und den Gleisen und Anlegen von Abstands-Grünflächen bzw. privaten Parkplätzen nach Bedarf	nach Bedarf
4.3	Grundstückneuordnung und Bebauung der östlichen Straßenkante zur Abrundung des Quartiers (Flurstücke 195 und 186/3)	mittelfristig
4.4	Gestaltung des baulichen Abschlusses auf dem Flurstück 204/2 (Heinrich Herz)	mittelfristig
4.5	Anbindung der Heidenstraße an die Demminer Straße mit Freiflächengestaltung zur Abschirmung des Bauquartiers	langfristig
4.6	Entscheidung über Erhalt oder Abbruch der Garagen an der Greifstraße auf dem Flurstück 184/13	mittelfristig
4.7	Abbruch der Baracken Greifstraße 91 a und 94 a-c und Wohnumfeldverbesserungsmaßnahmen für die Wohnblöcke Greifstraße oder verdichtende Bebauung	mittelfristig
4.8	Beräumung Heidenstraße 12 a + San. Werkstatt	kurzfristig
4.9	Um- und Ausbau der Greifstraße 103 / 106 als Mischverkehrsfläche	langfristig
5.	Am Güterbahnhof	
5.1	Abbruch der Gebäude ehemaliges Gaswerk und Fr.-Engels-Ring Nr. 1 auf dem Flurstück 307/2	kurzfristig
5.2	Altlastsanierung und Grundstücksneuordnung zur Vermarktung	kurzfristig
5.3	Herstellung der neuen Erschließungsstraße Am Güterbahnhof - Pferdemarkt einschließlich Neubau der Verbindungsspanne	mittelfristig, bzw. bei Bedarf (B-Plan-Verfahren notwendig)
5.4	Grundstücksneuordnung Pferdemarkt 1	mittelfristig
5.5	Um- und Ausbau Straße Am Güterbahnhof bis einschließlich Neubau der Verbindungsspanne zur Straße Am Pferdemarkt	mittelfristig
5.6	Sanierung und ggf. Ergänzung des denkmalgeschützten Güterbahnhofes	mittelfristig
5.7	Sanierung von Gebäuden und Freiraumgestaltung auf dem Gelände der Deutsche Bahn AG	mittelfristig
5.8	Gestaltung der Platzränder am Bahnhofsvorplatz in Abhängigkeit zum Gestaltungskonzept zum Bahnhofsvorplatz	mittelfristig
5.9	Sanierung Eckgebäude Friedrich-Engels-Ring 8 mit baulicher Gestaltung der Platzseite in Abhängigkeit zum Gestaltungskonzept zum Bahnhofsvorplatz	mittelfristig
6.	Am Südbahnhof	
6.1	Verlängerung der Gerichtsstraße und Neubau der Erschließungsstraße parallel zu den Gleisen	Mittelfristig, bzw. bei Bedarf (B-Plan-Verfahren notwendig)
6.2	Erschließung und Ergänzung der vorhandenen privaten Stellplätze nach Erfordernis	mittelfristig
6.3	Um- und Ausbau des Regionalbusbahnhofes	mittelfristig
6.4	Neuordnung der Grundstücke und Herrichtung zur Vermarktung zur Abrundung des Quartiers	mittelfristig

	Morgenlandstraße / Robert-Blum-Straße	
6.5	Geh- und Radweg von der F.-Reuter-Straße zur neuen Erschließungsstraße	mittelfristig
7.	Johannesstraße	
7.1	Abbruch der leer stehenden und mittelfristig nicht mehr zu nutzenden Bausubstanz	kurz- und mittelfristig
7.2	Fassadenbegrünung an Gebäuden, die im Bestand verbleiben, sich im Stadtbild aber störend auswirken	kurzfristig
7.3	Grundstückseinfriedungen und Freiflächen neu gestalten	kurzfristig
7.4	Grundstücksneuordnung zur Vermarktung gewerblicher Flächen	kurz-, mittel- und langfristig
7.5	Abbruch von Garagen bzw. Lagerplätzen und Lückenschließung durch Eigenheimbebauung in der Ravensburgstraße	mittelfristig
7.6	Um- und Ausbau der Beseritzer Straße	langfristig
7.7	Anbindung der Johannesstraße an die Demminer Straße mit Freiflächengestaltung zur Abschirmung des Bauquartiers	langfristig
7.8	Um- und Ausbau der Ihlenfelder Straße südlich der Ravensburgstraße als Folgemaßnahme und im Zusammenhang mit der Anbindung der Johannesstraße an die Demminer Straße lt. Pkt. 7.7	langfristig