



OSNABRÜCK 

DIE | FRIEDENSSTADT

## Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Osnabrück

### DOKUMENTATION

**MACHLEIDT**  
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG

S  
I  
N  
A  
I

SINAI GESELLSCHAFT VON LANDSCHAFTSARCHITEKTEN MBH

  
SHP Ingenieure

**Städtebaulicher Masterplan  
Innenstadt Osnabrück**

**DOKUMENTATION**

**Auftraggeberin**

Stadt Osnabrück  
Fachbereich Städtebau  
Dominikanerkloster  
Hasemauer 1  
49074 Osnabrück

Ansprechpartnerin: Dipl.-Ing. Helma Pötter

**Bearbeitung**

**MACHLEIDT**  
STÄDTEBAU + STADTPLANUNG

Machleidt GmbH  
Mahlower Straße 23/24  
12049 Berlin

in Zusammenarbeit mit



SINAI  
Gesellschaft von Landschaftsarchitekten mbH  
Lehrter Straße 57  
10557 Berlin

und



**SHP** Ingenieure

SHP Ingenieure GbR  
Plaza de Rosalia 1  
30449 Hannover

Osnabrück/Berlin, im März 2019

# Inhaltsverzeichnis

<b>Einleitung</b>	<b>Seite 5</b>
<b>Themen der Analysephase</b>	<b>Seite 7</b>
<b>Arbeits- und Handlungsfelder</b>	<b>Seite 19</b>
Die 10 Teilquartiere der Innenstadt	Seite 20
Der Wallring	Seite 21
Die Nervatur der Kraftlinien	Seite 22
Das Platzprogramm	Seite 23
Der Osnabrücker Kanon	Seite 24
Die Kuratierung des Stadtbildes	Seite 25
Die Integration der besonderen Stadtstrukturen	Seite 26
Der neue Mix der Funktionen	Seite 27
Die Initiative Stadtklima	Seite 28
Die Kultur der Mobilität	Seite 29
<b>Planwerk</b>	<b>Seite 31</b>
Strategieplan	Seite 32
Gestaltplan	Seite 34
<b>Strategische Ansätze und Maßnahmen</b>	<b>Seite 37</b>
Übergeordnete strategische Ansätze u. Maßnahmen	
- Kraftlinien	Seite 38
- Dichte	Seite 40
- Höhenentwicklung	Seite 46
<b>Teilräume</b>	<b>Seite 53</b>
Nord-Süd-Verbindung	Seite 54
Achse Haseraum – Möserstraße – Herrrenteichswall	Seite 81
Ost-West-Verbindung	Seite 103
<b>Fazit</b>	<b>Seite 119</b>



## Einleitung

Die Osnabrücker Innenstadt ist ein vielfältiger und besonderer Ort, das Herz der Stadt. Sie wird geprägt durch ein Nebeneinander von unterschiedlichen Stadtquartieren, Nutzergruppen und Nutzungsangeboten. Diese spezielle Mischung ist permanent im Wandel: Bestehendes verändert sich und neue Entwicklungen stellen das Zentrum der Stadt vor große Herausforderungen.

Um diesen Wandel auch räumlich zu lenken, erstellte ein interdisziplinäres Planerteam unter Federführung des Berliner Büros Machleidt GmbH in enger Abstimmung mit der Verwaltung der Friedensstadt den vorliegenden städtebaulichen Masterplan für die Innenstadt Osnabrücks. Dieser umfasst die Flächen innerhalb des Wallrings sowie die Übergangsbereiche in die angrenzenden Stadtviertel.

Innerhalb einer detaillierten Bestandsaufnahme und Analyse zu verschiedenen Themen des städtischen Gefüges Osnabrücks wurden Thesen und Themenfelder abgeleitet, die die Schwerpunkte des Masterplans bilden.

Diese wurden im Oktober 2017 in einer ersten Bürgerwerkstatt in der Osnabrücker Kunsthalle allen Interessierten vorgestellt und intensiv auf verschiedenen Ebenen diskutiert. Zudem wurden neben der Verwaltung auch die Vertretungen der Interessenverbände in der Innenstadt mit in diesen Prozess eingebunden.

Die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsrunden wurden in den Planungsprozess eingewoben und fanden somit Eingang in die im Frühjahr 2018 erstellten Gestalt- und Strategiepläne, die die grundsätzlichen Aussagen der Analyse- und Konzeptionsphase in eine räumliche Ebene überführen und mit vertiefenden Betrachtungen von Teilbereichen unterfüttern. Diese Zwischenergebnisse wurden in einer weiteren Bürgerwerkstatt der Stadtbevölkerung präsentiert und gemeinsam diskutiert.

Im Rahmen der Werkstatt wurden diverse Arbeitsgruppen zu spannenden Themen und entscheidenden Schlüsselräumen angeboten. Allen Akteuren sollte in dieser Werkstatt Raum gegeben werden, ihre Sorgen, Wünsche und Ideen für eine lebenswerte Innenstadt zu kommunizieren.

Die vorliegende Dokumentation des Masterplans fasst die Ergebnisse dieses intensiven Prozesses zusammen, stellt die einzelnen Planungsschritte vor und geht auf die Handlungsfelder der Innenstadtentwicklung ein. Abschliessend werden, aufbauend auf dem Strategieplan und dem Gestaltplan, einzelne Vertiefungsräume und ihre gestalterischen und strategischen Herausforderungen näher beschrieben und die Teilraumwürfe vorgestellt.



## **Themen der Analysephase**

# Stadtstruktur

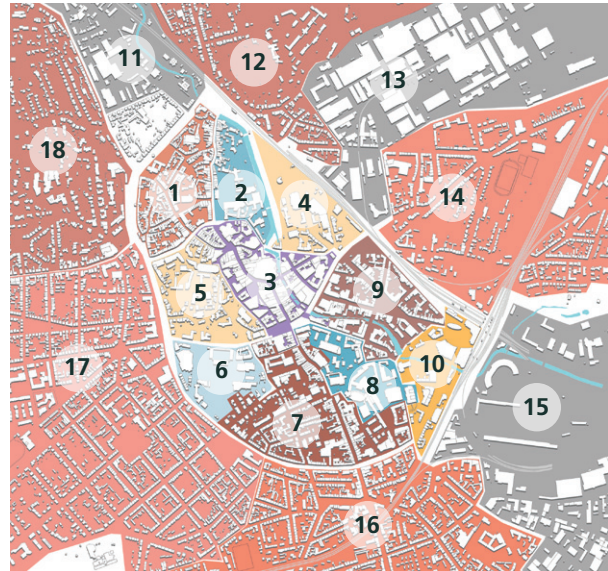
## Quartiers-Stadt

**These: Die Innen-Stadt Osnabrück ist mehr als die Summe ihrer Teile!**

### Bestandsquartiere und ihre Merkmale

#### Innenstadt

- 1 Altstadt | historische Körnung und Raumfolgen
- 2 Domquartier | geprägt von Dom, bischöflichen Nutzungen und Schulen in kirchlicher Trägerschaft sowie Gärten an der Hase
- 3 Einkaufs-City | großmaßstäbliche Bebauung mit Einzelhandel und Gastronomie, wenig Mischung
- 4 Remarquequartier | großmaßstäbliche Bebauung mit Hochpunkten und sehr hoher Versiegelungsgrad, Brachflächen
- 5 Quartier an St. Katharinen | heterogene Struktur aus unterschiedlichen Zeitschichten und hohe Durchmischung von Funktionen (Verwaltung, Wohnen, Einzelhandel)
- 6 Schlossquartier | bauliche Großstrukturen mit größter Grünfläche der Innenstadt (Schlossgarten) und öffentlichen Nutzungsbausteinen (Uni, OsnabrückHalle, Ratsgymnasium)
- 7 Neustadt | Wohnbebauung mit unterlagerten EG-Nutzungen in unterschiedlich offener Blockrandbebauung
- 8 Justiz- und Gesundheitsquartier | abgeschlossene Einheit zwischen Neumarkt und Johannisfreiheit, Marienhospital öffnet sich nur punktuell zur Umgebung
- 9 Hasequartier | Verbindungsstelle zwischen Innenstadt und Bahnhof, teils untergenutzten Gewerbe- und Handelsflächen im EG
- 10 Bahnhofsumfeld | Ankommensort ohne entsprechende Ausprägung des öffentlichen Raumes und der Nutzungen



Themenkarte Quartiers-Stadt

#### Umgebung

- 11 Hafenbereich | Industrie- und Gewerbestandort mit teils nicht eindeutig definierten Rändern, unklare Anbindung an Innenstadt
- 12 Sonnenhügel | aufgelockerte Wohnbebauung und eingestreute Sondernutzungsbausteine
- 13 Gewerbegebiet Gartlage | großmaßstäbliche Gewerbe- und Industrieanlagen mit hohem Versiegelungsgrad
- 14 Gartlage/Schinkel | Wohn- und Mischgebiet mit hohem Durchgrünungsgrad in großen Höfen und teils auch Straßenräumen
- 15 Fledder | große Brachflächen auf ehemaligen Bahnarealen, teilweise bereits mit neuen Nutzungen vom Rand her belegt (Dienstleistung/Gewerbe/Handel)
- 16 Schölerberg/Kalkhügel | vorwiegend mit Wohnnutzungen belegtes Gebiet ohne eindeutige Quartierszentren
- 17 Wüste/Weststadt | weitgehend durch Wohnen geprägtes Areal mit grünen Höfen, besondere Baumbestände
- 18 Westerberg | freistehende Wohnbebauung mit einzelnen Sonderbausteinen (Stadtverwaltung, Hotel) am Wallring



# Stadtstruktur

## Netz-Stadt

These: Die Netz-Stadt Osnabrück vermag zu verbinden!

### Schwerelinien der Innenstadt

- 1 Historische urbane Schwerelinie —  
Bahnhof Altstadt – Hasestraße – Domhof –  
Große Straße – Johannisstraße – Schölerberg
- 2 Querverbindung Nord —  
Nussbaum-Haus – Dielingerstraße – Lortzing-  
straße – Kleine Domsfreiheit – Conrad-Bäu-  
mer-Weg – Herrenteichswall – Remarque-  
quartier
- 3 Querverbindung Mitte —  
Martinistraße – Neuer Graben – Neumarkt –  
Wittekindstraße  
mögliche Ergänzung: Möserstraße
- 4 Querverbindung Süd —  
Willy-Brandt-Platz – Süsterstraße – Johannis-  
freiheit – Heinrich-Heine-Straße – Theodor-  
Heuss-Platz
- 5 Wege am Wasser —  
Haseuferweg



Themenkarte Netz-Stadt

### Grüne Keile

- 6 Bürgerpark
- 7 Hasegrünzug
- 8 Schlossgarten/Ledenhof
- 9 Botanischer Garten

➔ Grüne Hauptwege zur Naherholung

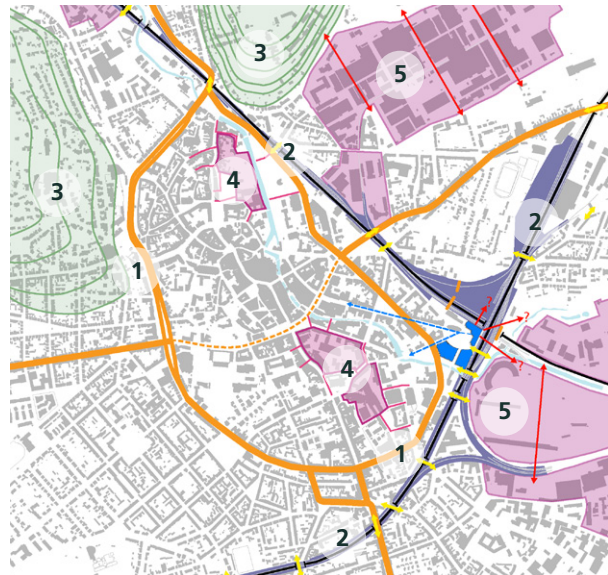
# Stadtstörungen

## Willkommens-Stadt

These: Die Willkommens-Stadt Osnabrück kennt keine Grenzen!

### Barrieren und strukturelle Inseln der Innenstadt

- 1 Wallring —  
Verkehrliche Barriere zwischen Innenstadt und umgebendem Stadtgebiet, Einteilung in Sequenzen zur Betrachtung der Vernetzungsmöglichkeiten
- 2 Bahndämme —  
Bahndämme als räumliche Barriere mit Lärmemissionen
- 3 Geographische Lage der Stadt —  
Topographische Höhengsprünge erschweren Erreichbarkeiten und können gleichsam die Stadt inszenieren
- 4 Großstrukturen mit undurchlässigen Nutzungen —
- 5 Industrie- und Gewerbegebiete nur schwer zu durchqueren —



Themenkarte Willkommens-Stadt

# Umwelt-Stadt

These: Die Umwelt-Stadt Osnabrück macht sich Luft

## Stadtklima

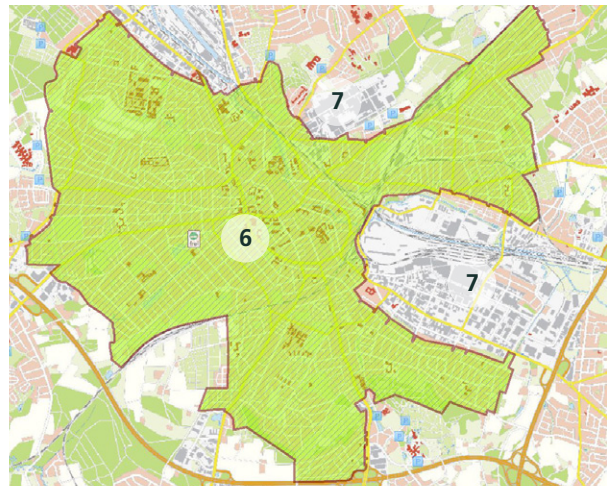
- 1 Innenstadt und Umgebung deutlich überwärmt ●
- 2 Parks und große Brachen als Kaltluftentstehungsgebiete ●
- 3 Frischluftzirkulation durch Bahndämme eingeschränkt ●
- 4 starke Versiegelung führt zur Verstärkung von Wärmeinseln ●



Themenkarte Umwelt-Stadt



Thermografische Karte der Innenstadt



Ausdehnung der Umweltzone im Stadtgebiet

## Lärm

- 5 Straßen- und Bahntrassen mit massivem Lärm eintrag in umliegende Bebauung ●



Lärmkartierung Straßen 2017 (Tag-Abend-Nacht-Pegel)  
 ● > 75 dB(A) ● 70-75 dB(A) ● 65-70 dB(A) ● 55-65 dB(A)

## Umweltzone zur Luftreinhaltung

- 6 weitgehende Abdeckung des Innenstadtbereiches durch Umweltzone
- 7 Gewerbegebiete bilden Ausnahmen von der Umweltzone

# Stadtfunktion

## Funktions-Stadt

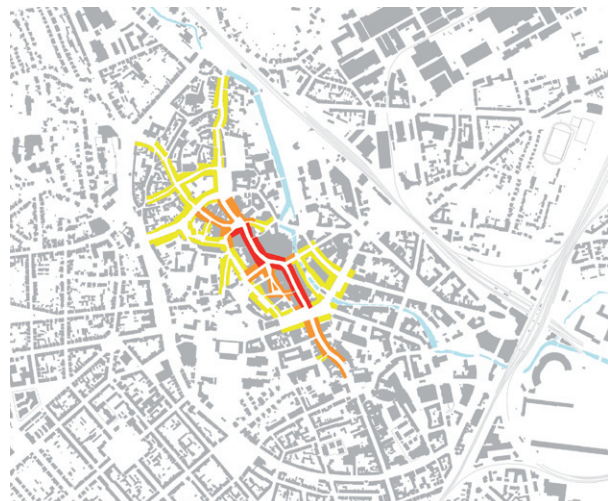
**These: Die Funktions-Stadt Osnabrück braucht die richtige Mischung!**

- » Monofunktionale Bereiche in der Einkaufs-City mit leerstehenden oder als Lager genutzten OGs
- » am stärksten ausgeprägte Einzelhandelslagen nördlich des Neumarkts
- » EG-Zonen in gemischten Wohnlagen teils untergenutzt oder leerstehend
- » Vorhandene Bildungseinrichtungen nicht in Nutzungsstruktur integriert, wirken in Teilen wie Inseln innerhalb anderer Nutzungsschwerpunkte



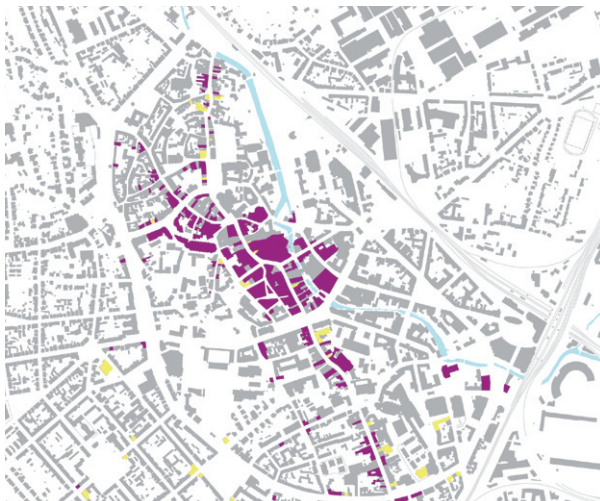
Themenkarte Funktions-Stadt (vorwiegende Nutzungen)

- Einkaufs-City
- öff. Nutzung/Dienstleistung
- Wohnen+Dienstleistung
- öff. Nutzung/Bildung
- Wohnen
- Mobilität+Dienstleistung
- Erholung/Freizeit/Grün



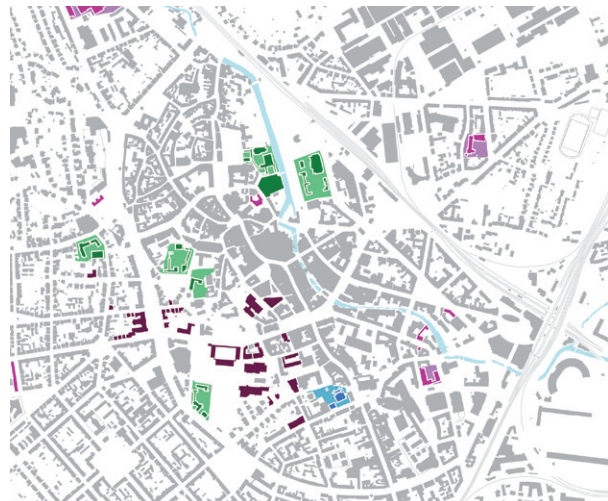
Kartierung Handelslagen

- A-Lage
- B-Lage
- C-Lage



Kartierung Handel und Versorgung in EG-Zonen

- (Nah-)Versorgung
- sonst. Gewerbe/Handel



Kartierung Bildungsstandorte

- Universität
- berufl. Schule
- weiterführende Schule
- Grundschule

## Stadtfunktion

### Erlebnis-Stadt

**These: Die Erlebnis-Stadt Osnabrück hat immer was zu bieten!**

- » Abfolgen, Mischung und Überlagerung von Nutzungsschwerpunkten innerhalb der Innenstadt sorgen für punktuell hohe Aktivitätsbereiche, während andere Orte eher ruhig oder zurückgezogen liegen

### Beispielhafte Schwerpunktzeiten für bestimmte Nutzungsarten in der Innenstadt

-  Büro/Dienstleistung  
5 Tage, 8 bis 18 Uhr
-  Geschäfte/Handel  
6 Tage, 9 bis 21 Uhr
-  Gastronomie  
7 Tage, 12 bis 14 Uhr und 18 bis 22 Uhr
-  Wohnen  
7 Tage, 18 bis 7 Uhr
-  Bildung  
5-6 Tage, 7 bis 17 Uhr
-  Events  
5 Tage, 20 bis 23 Uhr, 2 Tage 0 bis 24 Uhr
-  Produzierendes Gewerbe/ Industrie  
5 Tage, 6 bis 18 Uhr (Kernzeit)



Themenkarte Erlebnis-Stadt



Nutzungsschwerpunkte Innenstadt samstags



Nutzungsschwerpunkte Innenstadt wochentags



Nutzungsschwerpunkte Innenstadt sonntags

# Stadtmobilität

## Nachbarschafts-Stadt

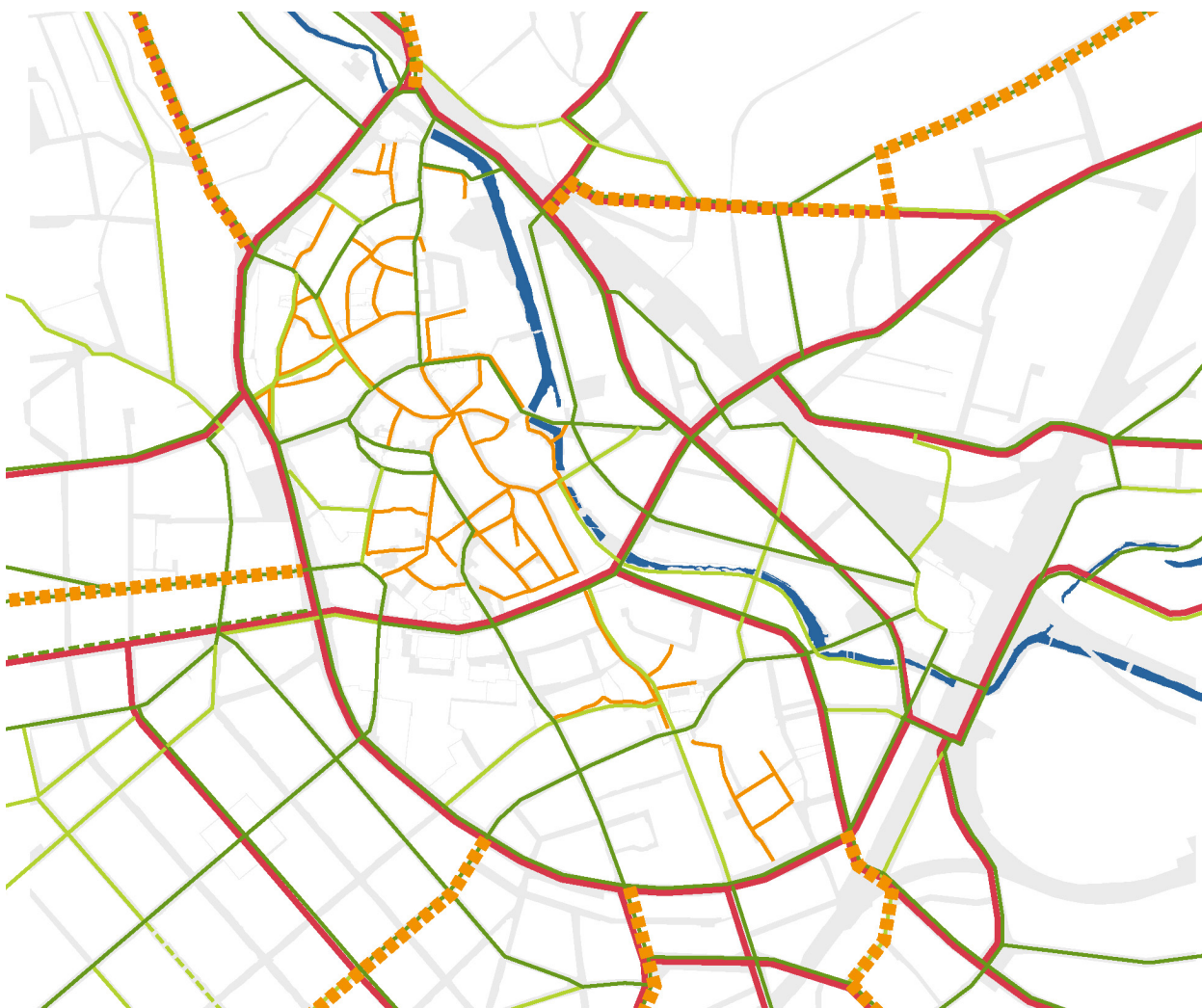
These: Die Nachbarschafts-Stadt Osnabrück ist für alle gut erreichbar!

- 1 schnelle Routen entlang den Ausfallstraßen zwischen Innenstadt und Gesamtstadt/Region
- 2 langsame Wege mit Aufenthaltsqualitäten zwischen Innenstadt und angrenzenden Stadtteilen



Themenkarte Nachbarschafts-Stadt

● schnelle Routen ● langsame Wege



Radverkehrsnetz Innenstadt

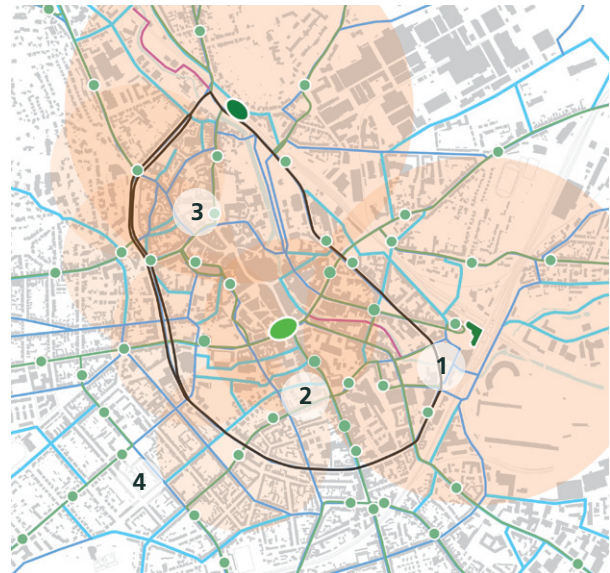
■ Hauptverkehrsstraße	■ Hauptroute/Veloroute	■ Nebenroute/Freizeitroute	■ Radschnellwege
■ Fußgängerbereiche	■ Hauptroute/Veloroute lt. Planung Radverkehrsplan	■ Nebenroute/Freizeitroute lt. Planung Radverkehrsplan	lt. Planung Radverkehrsplan

# Stadtmobilität

## Mobilitäts-Stadt

**These: Die Mobilitäts-Stadt Osnabrück fährt mehr Bus und Rad!**

- » Innenstadt auch verkehrlich durch mehrere Zeitschichten geprägt
- 1 Wallring als verkehrsdominierte Hauptader zur Verteilung der ankommenden Ströme aus der Region
- 2 mehrfach in der Nachkriegszeit überformtes Straßennetz der neustädtischen Quartiere
- 3 mittelalterliche Straßenzüge der Altstadt als kleinteilige Verteilungsebene, nur bedingt für MIV geeignet
- 4 Gründerzeitliches Rasterstraßennetz der die Innenstadt umgebenden Stadtteile
- » MIV in der Innenstadt soll perspektivisch auf Basis eines neuen Parkraumkonzeptes begrenzt werden (Prinzip „Ring mit Stichen zu Parkhäusern“)
- » Fuß- und Radverkehr wird ausgebaut (Aufenthaltsqualität, Sicherheit, Geschwindigkeit etc.)



Themenkarte Mobilitäts-Stadt

ÖPNV gegenwärtig und zukünftig Schlüsselement der autoreduzierten Erschließung der Innenstadt:

- » Hauptbahnhof und Bahnhof Altstadt
- » Neumarkt wichtigster Umsteigepunkt Busse
- » gute Vernetzung in umliegende Quartiere
- » flächige Abdeckung durchgehend gegeben



ÖPNV-Abdeckung der Innenstadt  
Radien Bus: 350m, Bahnhof 800m

## Stadtgestalt

### Postkarten-Stadt

These: Die Postkarten-Stadt Osnabrück prägt das Erscheinungsbild!

#### Stadtbildprägende Einzelemente

- » Heterogene Baustrukturen (Geschosse, Baustile)
- » Kanon der Materialitäten (öffentliche Räume / Gebäude)
- » Stadteingänge (Bahnhöfe, B 68)
- » Besondere Orte (Domplatz, Nussbaum-Museum etc.)
- » Baudenkmäler (Kirchen, Schloss,...)

#### weitere prägnante Raumfiguren

- » stimmige Ensembles aus Gebäuden und Stadträumen (Markt, Platz an der St. Johannis Kirche,...)
- » authentische Stadträume durch prägende Materialien (Altstadtbereich, Domsfreiheiten,...)
- » Gewässer in der Stadt (Pernickelmühle, Herrenteichswall,...)
- » Überformung durch Verkehrsanlagen (Große Domsfreiheit, Stresemannplatz,...)
- » nicht authentische Stadträume (Ledenhof, Hasestraße,...)



Themenkarte Postkarten-Stadt

- historische Merkzeichen
- hist. Altstadtblöcke
- Hochhäuser und architektonische Merkzeichen
- "Stadteingänge"



## Stadtgestalt

### Wohlfühl-Stadt

**These: Die Wohlfühl-Stadt Osnabrück ist schön UND lebendig!**

Innerhalb der Innenstadt und der Verflechtungsbereiche zu den umliegenden Quartieren bestehen viele Orte, die ansprechend gestaltet, aber nur wenig genutzt und frequentiert sind:

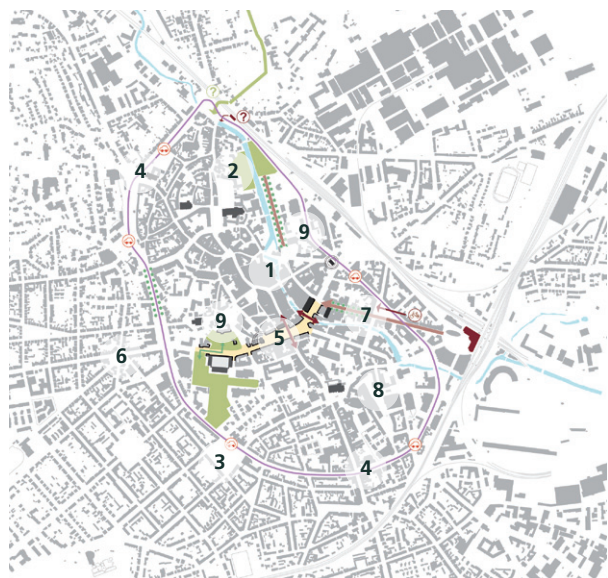
- 1 Haseufer
- 2 Domgarten und Domsfreiheit
- 3 Quartiersplätze (Willy-Brandt-Platz,...)

Im Gegenzug zur ersten Kategorie bestehen im Innenstadtbereich auch viele sehr belebte Orte, die hingegen gestalterisch kaum Aufenthaltsqualität entfalten:

- 4 Wallring
- 5 Neumarkt
- 6 Quartiersplätze (Arndtplatz,...)

Hinzu kommen Orte, die weder im gestalterischen, noch im funktionalen Sinne ansprechend und einladend wirken:

- 7 Möserstraße
- 8 Gesundheitscampus
- 9 Quartiersplätze (Ledenhof, Herz-Jesu-Kirche,...)

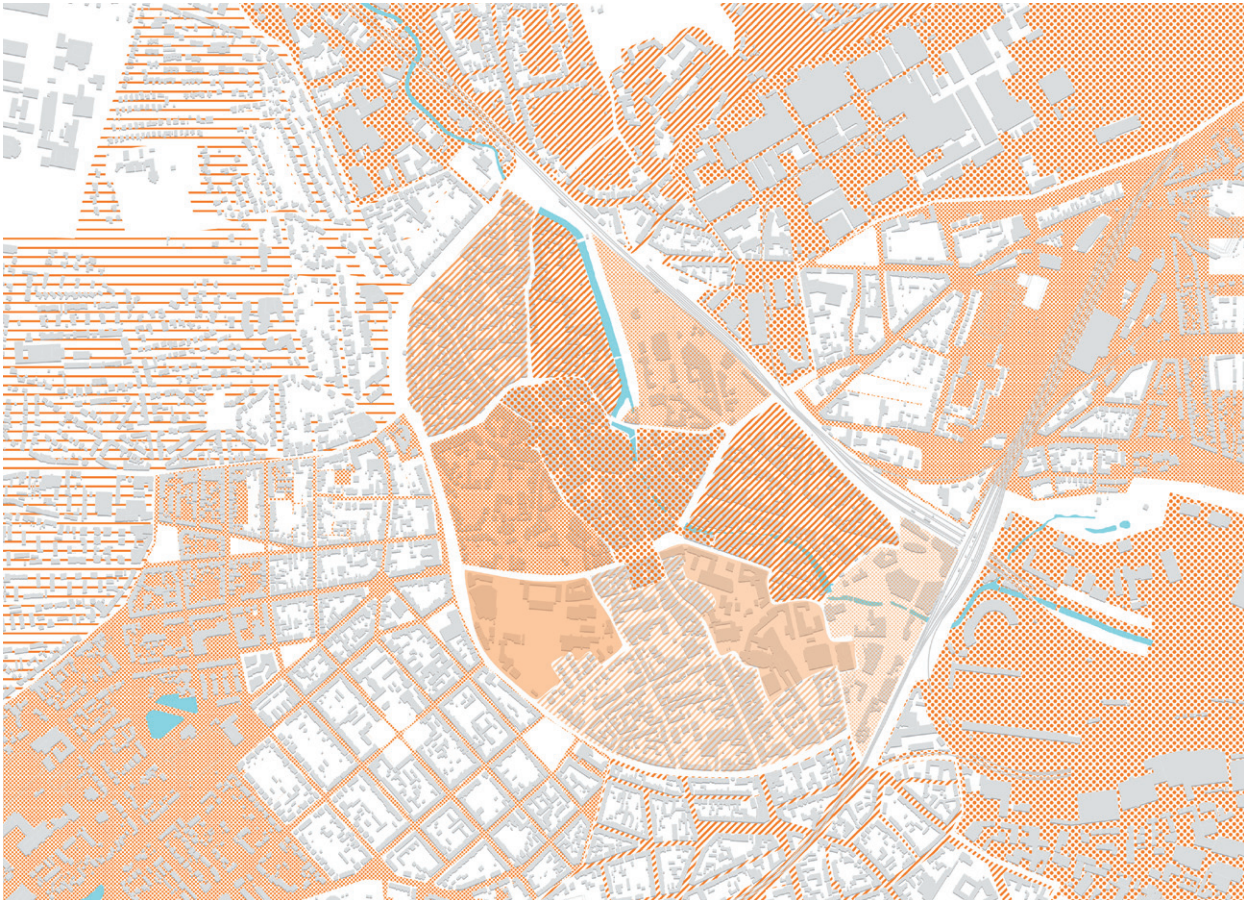


Themenkarte Wohlfühl-Stadt



## **Arbeits- und Handlungsfelder**

## Die 10 Quartiere der Innenstadt



Handlungsfeld der 10 Teilquartiere

Die Osnabrücker Innenstadt setzt sich aus 10 Teilquartieren zusammen, die aus unterschiedlichen zeitlichen und funktionalen Abschnitten der Stadtentwicklung entstanden sind. Sie sollen in ihrem jeweiligen Charakter gestärkt und gestalterisch miteinander verbunden werden.

### Übergeordnete Ziele

- » Erhalt und Ausbau der identitätsstiftenden Teilquartiersbereiche
- » Ausformulierung der Übergangs- und Abgrenzungsräume als stadtbildprägende Kraftlinien

### Anstehende Aufgaben

- » Erstellung eines Katalogs, der die Kriterien der Unterscheidbarkeit der Teilquartiere dokumentiert
- » Erstellung von Gestalthandbüchern für die Teilbereiche und von Gestaltungsleitlinien für die Umsetzung der Schnittstellen und Übergänge der Teilquartiere zueinander



## Der Wallring als Boulevard



Handlungsfeld Wallring – Abschnitte und wichtige Anknüpfungen

Der Wallring ist für die Innenstadt Lebensader und Barriere zugleich. Die Stadträume am Wallring sind verkehrlich hoch belastet und städtebaulich oft vernachlässigt. Die unterschiedlichen Teilabschnitte sind im Detail gesondert zu betrachten.

### Übergeordnete Ziele

- » MIV-Verkehr begrenzen - Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer fördern
- » Barrierewirkung abbauen - Querungen stärken
- » Entwicklung von der Verkehrsschneise zum grünen Boulevard (langfristig)
- » Signifikante Erhöhung des Baum- und Grünanteils zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität (langfristig)
- » als Willkommensort und Entrée zur Innenstadt gestalten

### Anstehende Aufgaben

- » Ermittlung der zur Verfügung stehenden Flächenpotenziale und Abwägung der Flächenverteilung für die Ergänzung der grünen In-frastruktur und die Verkehrsarten MIV, ÖPNV, Rad, Fuß (Minimierung der MIV-Flächen, auch ruhender Verkehr)
- » Aufbau leistungsfähiger Fußwegeverbindungen und Radwege an Innen- und Außenseite des Wallrings
- » Wiederherstellung Boulevardcharakter durch zusätzliche Baumreihen und möglichst große Aufenthaltsbereiche
- » Stärkung und Aufwertung der anliegenden Nutzungen zur Aktivierung der Bebauung als Stadteingänge

## Die Nervatur der Kraftlinien



Handlungsfeld Kraftlinien

Die Innenstadt wird von einem Netz von Kraftlinien durchzogen, die Funktionen, Orte und Qualitäten verbinden oder trennen können. Die meisten prägenden Stadträume und besonderen Orte liegen an den Kraftlinien. Sie erfüllen eine Orientierungsfunktion und wirken stadt-bildprägend.

### Übergeordnete Ziele

- » Vernetzung wichtiger Orte und Qualifizierung von Funktionen
- » Intuitive Orientierung in der Stadt verbessern
- » Repräsentationsfunktion als Aushängeschild der Innenstadt gestalten

### Anstehende Aufgaben

- » Detaillierte Untersuchung der Kraftlinien
- » Abwägung zu den Hauptaufgaben der jeweiligen Kraftlinie
- » Individuellen Charakter der einzelnen Kraftlinien herausarbeiten und stärken
- » Gestaltung der öffentlichen Räume optimieren
- » Blickbeziehungen überprüfen und ggf. verbessern
- » Bauliche Zusammenhänge qualifizieren
- » Funktionen auf und an den Linien prüfen
- » Jeweilige gewünschte primäre Mobilitäts-/Verkehrsfunktion klären und entsprechend gestalten

## Das Platzprogramm



Handlungsfeld Platzprogramm – Plätze und Freiräume in der Innenstadt

Die Plätze innerhalb der Innenstadt und in den Verknüpfungsbereichen weisen sehr unterschiedliche Qualitäten auf. Während viele Orte bereits den gegenwärtigen Ansprüchen genügen, ist an anderen Stellen eine gestalterisch-funktionale Überarbeitung im Rahmen eines gesamtstädtischen Programms zu empfehlen.

### Übergeordnete Ziele

- » Definition des Repertoires der städtischen Plätze als Osnabrücker Typologie
- » Anwendung des Osnabrücker Kanons der Gestaltungselemente im Sinne der Gemeinsamkeit und Differenz
- » Reclaim for the City: Aktivierung von „Nicht-Plätzen“ als Plätze oder Stadtgärten
- » Grüner Upgrade/alte Typologien hinterfragen: Steinerner Platz wird Gartenplatz – Straße wird Allee, Promenade – Gartenplatz wird Garten

- » Funktionale Optimierung der Platzränder und EG-Nutzungen
- » Signifikante Erhöhung des Grünanteils zur Verbesserung des Innenstadtklimas und der Luftqualität sowie zur Förderung der Naherholungsfunktion

### Anstehende Aufgaben

- » Erstellung Platzkataster mit Qualitäten, Defiziten und Potentialen besonderer Platzräume
- » Rückkopplung innerhalb des Gestaltungshandbuchs für die Teilbereiche und mit dem typologischen Repertoire der Stadt
- » Einbindung in partizipativen Prozess für das Gesamtprojekt
- » Umsetzung je nach Dimension als Bauhofaktion oder nach Wettbewerb
- » Umsetzungszeitraum: 30 Jahre

## Der Osnabrücker Kanon



Handlungsfeld Osnabrücker Kanon – Teilquartiere und ihre Schnittstellen

Die zuvor herausgearbeiteten Teilquartiere der Innenstadt werden durch individuelle gestalterische Eigenarten geprägt. Diese betreffen die Materialität der öffentlichen Räume, deren Ausstattung und Möblierung. Dieser "Osnabrücker Kanon" soll zum Leitmotiv der künftigen Entwicklung der Gestalt der öffentlichen Räume werden.

### Übergeordnete Ziele

- » Ausprägung einer übergreifenden Osnabrücker Identität über die verwendeten Leitmaterialien und Ausstattungen
- » Wahrnehmung der Teilquartiere über einen differenzierten Kanon
- » Verbesserung bei Inklusion und Design for all
- » Grundsätze zur Erhöhung grüner/wasserdurchlässiger Zonen
- » Nachhaltigkeitsregeln für Materialien

- » Regeln und Ausnahmen Stadtmobiliar
- » Stadtbeleuchtung zwischen inszenatorischer Optimierung und Vermeidung von Lichtverschmutzung

### Anstehende Aufgaben

- » Erhebung eines Bestandskataloges und Ableitung eines bevorzugten Materialkataloges für die weitere Entwicklung
- » Darstellung tradierter Details und Entwicklung künftiger Lösungen
- » Entwicklung beispielhafter Profile und Details an ausgewählten Referenzstandorten
- » Austarieren der Verbindlichkeit des Konzeptes für die verschiedenen Situationen innerhalb eines Gestaltungshandbuchs „Osnabrücker Kanon“, welches Aussagen zu Materialien, Ausstattungselementen und dem hochbaulichen Charakter von Teilquartieren und Gesamtstadt beinhaltet



## Die Kuratierung des Stadtbildes



Handlungsfeld Stadtbild – Stadteingänge und entwicklungsintensive Flächen

Das Stadtbild Osnabrücks ist baulich und freiräumlich von allen Entstehungsschichten der Innenstadt vom Mittelalter bis zur Gegenwart geprägt. Die besonderen Orte und Bauwerke sollen ihre prägende Wirkung weiterhin entfalten. Zugleich soll die Entwicklung der Stadt auch im Stadtbild positive Spuren hinterlassen.

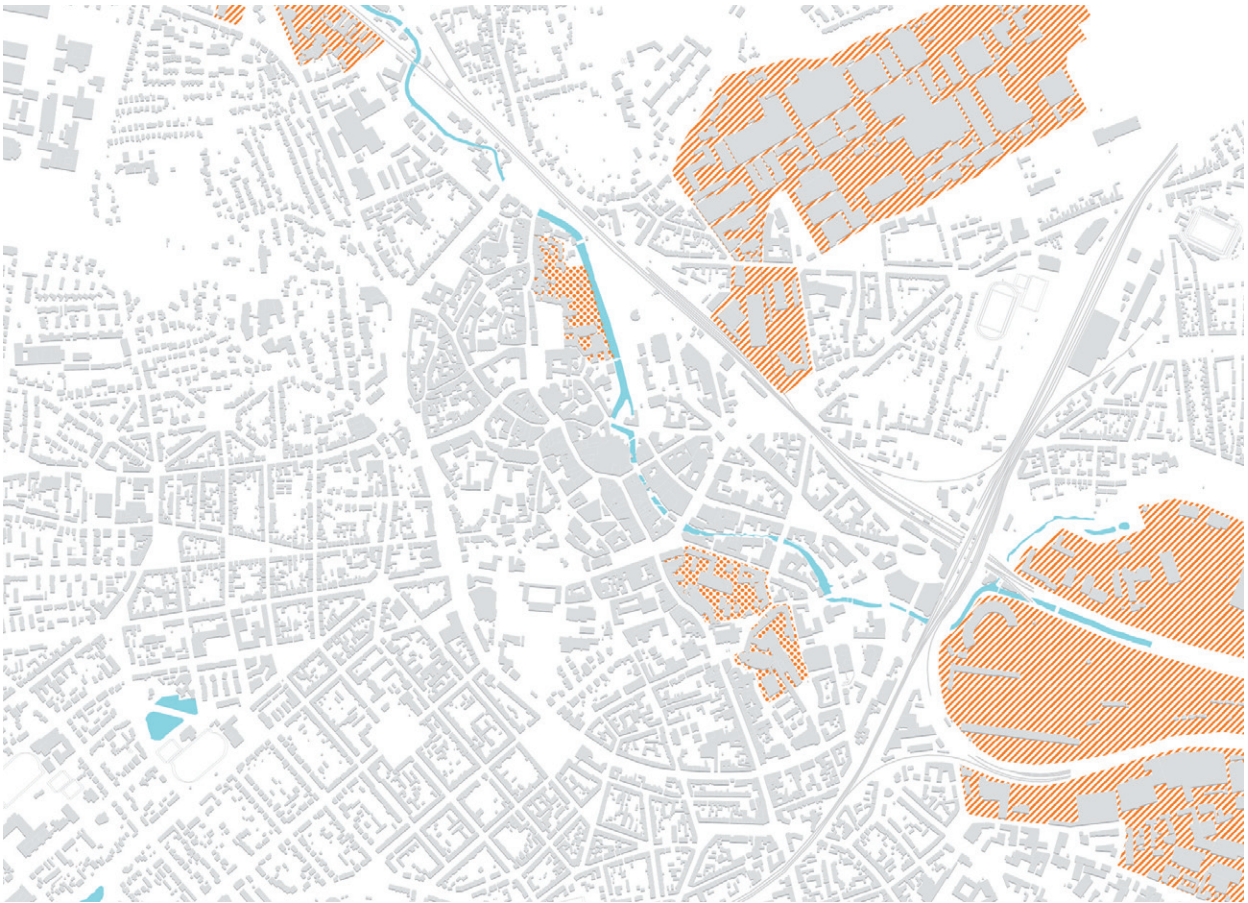
### Übergeordnete Ziele

- » Innenstadt repräsentativ und schön gestalten
- » prägende Identitäten der unterschiedlichen Teilräume herausarbeiten – die „facettenreiche“ Stadt als Markenzeichen „typisch Osnabrück“ etablieren
- » Baulich-räumliche Zusammenhänge spannungsvoll inszenieren (z.B. Sichtbeziehungen, Raumfolgen, Plätze und prägnante Gebäude,...)
- » untergenutzte Flächen in Wert setzen

### Anstehende Aufgaben

- » Ankommensorte als Visitenkarten der Innenstadt aufwerten
- » Lücken in den Baustrukturen und den baulich-räumlichen Zusammenhängen identifizieren
- » Höhenkonzept entwickeln und Möglichkeiten für Hochpunktsetzungen ausloten (bspw. Betonung der Ringsilhouette,...)
- » Stadtansichten und Blickbeziehungen optimieren
- » Fassung und Qualität der öffentlichen Räume im Bahnhofsviertel verbessern
- » Entwicklung des Remarquequartiers vorantreiben
- » heterogene Bebauung und Freiräume im Quartier an St. Katharinen strukturieren

## Die Integration der besonderen Stadtstrukturen



Handlungsfeld besondere Stadtstrukturen – Großstrukturen und undurchlässige Bereiche

Funktionale großmaßstäbliche Stadtstrukturen liegen prägnant in der Innenstadt und an ihren Rändern. Sie erfüllen besondere Zwecke innerhalb des städtischen Gefüges. Sie so weit wie möglich in das Netz der Wege und Räume der Innenstadt einzubeziehen, kann helfen, ihre Barrierewirkung zu mindern und auch den besonderen Stadtstrukturen ihren Platz im urbanen Geflecht zuzugestehen.

### Übergeordnete Ziele

- » Anbindung der angrenzenden Stadtteile und Freiräume aufwerten
- » Lücken im engmaschigen Netz der Innenstadt schließen bzw. zugänglich machen
- » Besondere Orte begreif- und erlebbar machen

### Anstehende Aufgaben

- » Gespräche mit der Domverwaltung zu Möglichkeiten der Öffnung des Domgartens für die Stadtöffentlichkeit führen
- » individuelle Stärken der Funktions-Cluster Gesundheits- und Justizcampus herausstellen
- » Langfristige Entwicklung des Industriedhafens klären/kurzfristige Möglichkeiten prüfen
- » Top-Lage des Güterbahnhofs am HBF bei der Entwicklung berücksichtigen

## Der neue Mix der Funktionen



Handlungsfeld Funktionsmix – Einkaufs-City und Universität als Monostrukturen

Innerhalb der Innenstadt hat sich in einigen Bereichen ein hoher Grad an Monofunktionalität entwickelt. Dies führt zu Unternutzungen oder Leerständen in Obergeschossen und tageszeitlichen Ungleichmäßigkeiten in der Nutzungsdichte und -qualität der betroffenen Teilquartiere, denen durch einen neuen Nutzungsmix begegnet werden soll.

### Übergeordnete Ziele

- » Erlebnischarakter und Urbanität durch geschickte Mischung der Nutzungen steigern
- » Belebung der Innenstadt 24/7 ausbauen
- » Universitätsnutzungen in der Innenstadt verankern

### Anstehende Aufgaben

- » Nachverdichtungspotenziale überprüfen und Flächenkonkurrenz mit stadtklimatisch wichtigen Grünflächenergänzungen abwägen
- » Wohnprogramm für die Innenstadt (Fokus Einkaufs-City und Quartier an St. Katherinen) auflegen
- » Potenzialflächen am Neumarkt durch kleinteilige Mischung aufwerten
- » Neue belebende, attraktive Nutzungen und Veranstaltungen etablieren
- » Dialog mit Stakeholdern und Bürgern zur Entwicklung des Remarquequartiers und Bahnhofviertels
- » Kunst- und Kulturquartier in Ergänzung des Museumsquartiers als Cluster in der Innenstadt prägender darstellen

## Die Initiative Stadtklima



Handlungsfeld Stadtklima – Wallring und Flachdächer als große Potenziale

Die Osnabrücker Innenstadt ist bereits heute von Hitzestress durch starke Aufheizung und die Bildung von Wärmeinseln betroffen. Auch die Luftqualität, insbesondere am Wallring und an der Neumarktspange, weist hohe Defizite auf. Diese Phänomene werden sich durch den Klimawandel weiter verschärfen. Durch eine konsequent klimagerechte Entwicklung sollen die Ursachen bekämpft und die gesundheitsbeeinträchtigenden Auswirkungen gemindert werden.

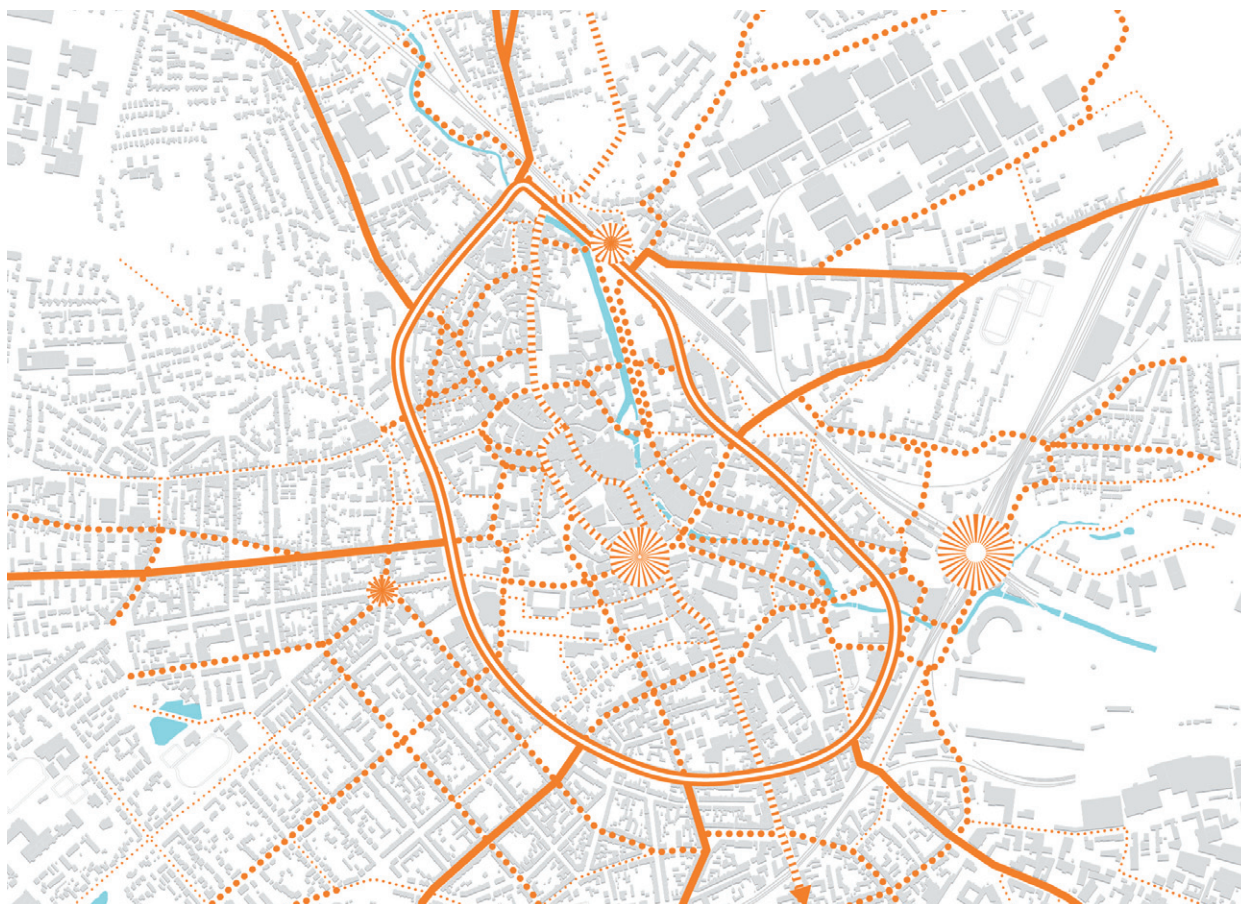
### Übergeordnete Ziele

- » Luftqualität verbessern (weniger Feinstaub, Stickoxide etc.)
- » Extremtemperaturen lindern (mehr Bäume, Gründächer, adiabate Kühlung etc.)
- » Frisch- und Kaltluftversorgung durch Erhöhung des Grünanteils sichern, Frischluftschneisen (u.a. Grüne Finger) freihalten, Durchströmbarkeit bei der baulichen Entwicklung gewährleisten

### Anstehende Aufgaben

- » Umsetzung einer klima- und umweltgerechten und gesundheitsfördernden Mobilitätsstrategie
- » Kartierung und Auswahl der öffentlichen Räume zur Erhöhung des Baumbestandes und Integration von Wasserelementen
- » flächendeckende Flachdachbegrünung öffentlicher Gebäude und Entsiegelungsmaßnahmen städtischer Grundstücke und des öffentlichen Raums
- » Anreiz-Programme zur Erhöhung des privaten Grünanteils (Höfe, Dächer...)
- » Richtlinie zur Erhöhung der baulichen Dichte in Abhängigkeit von der Maximierung des Grünanteils auf privaten Flächen
- » Vorgaben zum nachhaltigen Bau, Betrieb und Abriss von Gebäuden und verkehrlicher Infrastruktur in der Innenstadt

## Die Kultur der Mobilität



Handlungsfeld Mobilität – Wallring und untergeordnete Verbindungen mit ihren wichtigsten Schnittpunkten

Das Mobilitätssystem der Innenstadt wird gegenwärtig vor allem durch den MIV geprägt. Die Auswirkungen auf Luftqualität, die Einschränkungen der Nutzbarkeit von Gebäuden durch den hohen Lärmeintrag und der generelle Platzmangel in der Innenstadt machen ein Umdenken hin zu einem zukunftsfähigen System erforderlich, das Autoverkehr beschränkt und Nahmobilität fördert.

### Übergeordnete Ziele

- » Motivation zum Umstieg vom eigenen Auto auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds (inkl. Sharing) fördern

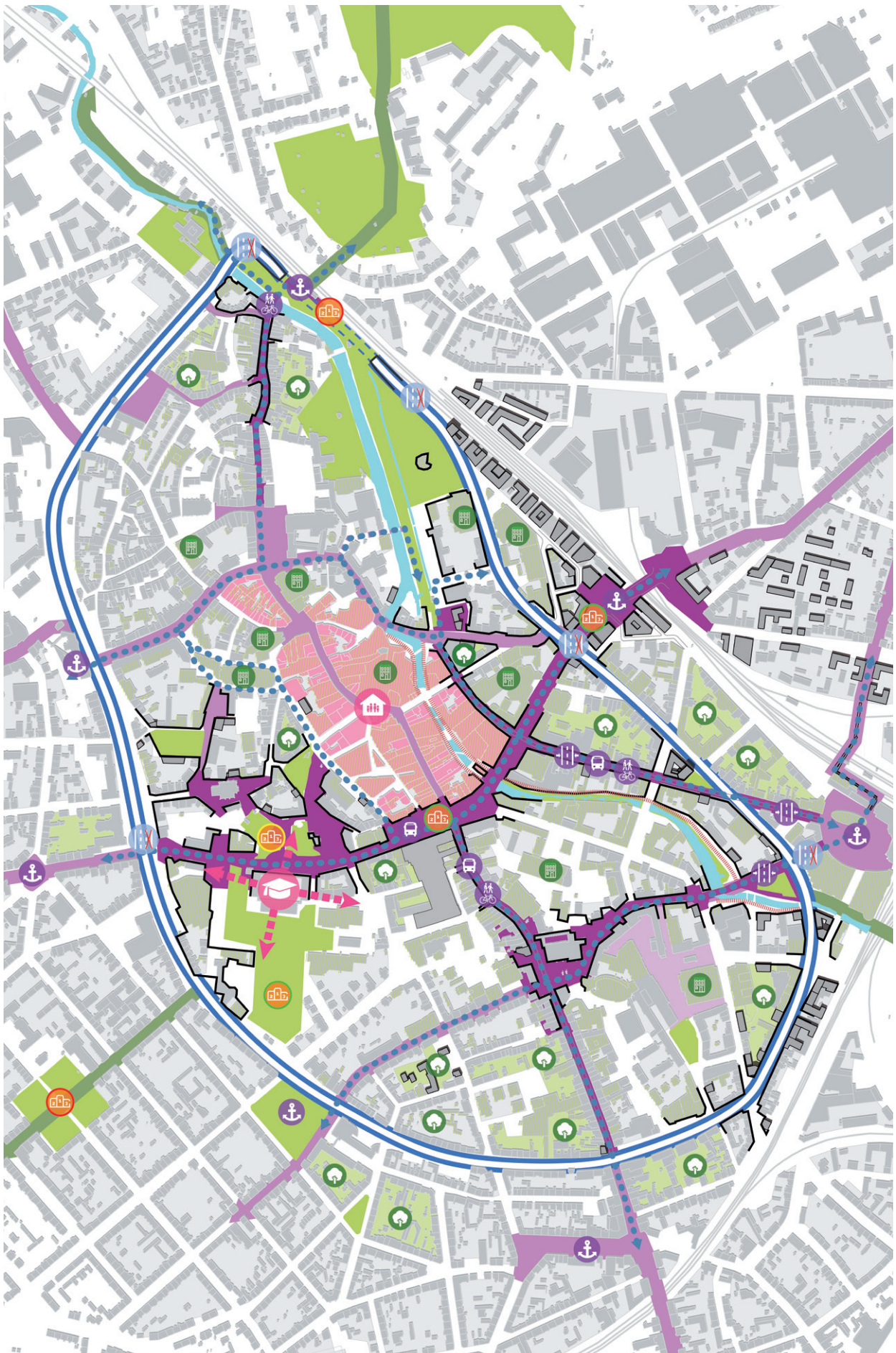
### Anstehende Aufgaben

- » Schnelle Transitrouten für Fahrräder ausbauen, auch parallel zum Wallring
- » Attraktive Spazierwege etablieren
- » Unterschiedliche Verkehrsarten besser verknüpfen (Multi- und Intermodalität)
- » Radrouten (Fahrradwege/Fahrradstraße) als schnelle Verbindungen ausbauen und mit ÖPNV/Sharing (Mobilitätsstation, P+R) verknüpfen
- » Wege für die langsamen Verkehrsteilnehmer attraktiv und belebend gestalten und grüne Hauptwege einbinden
- » Dezentrale, sichere Abstellmöglichkeiten anbieten
- » Umweltfreundliche City-Logistik etablieren



## **Planwerk – Strategie- und Gestaltplan**

# Planwerk – Strategieplan



Strategieplan zum Masterplan Innenstadt





## Planwerk – Strategieplan

Als ebenso vielfältiger wie komplexer Raum stellt die Innenstadt besondere Anforderungen an den Masterplan. Um neben den räumlich-gestalterischen Themen auch die konzeptionellen Überlegungen abzubilden, wurde zusätzlich zum Gestaltplan Innenstadt ein Strategieplan erstellt, der die wichtigsten Punkte und Vorhaben abbildet. Er bildet zusammen mit dem Gestaltplan das Kernplanwerk des städtebaulichen Masterplans Innenstadt Osnabrück.

### Legende

#### Entwicklung öffentlicher Raum

-  - kurz- bis mittelfristig
-  - langfristig



Ankerplatz (Übergangsbereich Kraftlinie in Umgebung)

#### Umbau Verkehrsräume



ggf. Wegfall Abbiege-/ Fahrspur Wallring



Vergrößerung Seitenbereiche

#### Nutzung „Umweltstraßen“



Fußgänger/ Fahrradstraße



Verbesserung Buserschließung

#### Nutzungsanreicherung



Mehr Wohnen in der City



Einbindung Universität in Innenstadt verbessern

#### Umwelt und Klima



Begrünung versiegelter Innenhöfe



Begrünung von Flachdächern/ Integration Dachgärten (exemplarisch)



Begrünung von Flachdächern/ Integration Dachgärten



wichtige Grün- und Freiflächen

#### Verbindungen



Ausbau Radinfrastruktur  
Schnelle Wege durch die Innenstadt



Attraktivierung Haseufer und Rückseiten am Wasser

#### Qualitätssicherung



Wettbewerb durchgeführt/ Ergebnis umsetzen



Wettbewerb in Durchführung/ Vorbereitung



Empfehlung zur Durchführung eines Wettbewerbs

## Planwerk – Gestaltplan



Gestaltplan zum Masterplan Innenstadt

## Planwerk – Gestaltplan

Der Gestaltplan stellt die innerhalb des Masterplanprozesses erarbeiteten räumlich-gestalterischen Grundsätze und Ebenen anschaulich dar. Er verfolgt dabei nicht den Anspruch, jeden Einzelraum en Detail darzustellen, sondern gibt Leitelemente und Stoßrichtungen vor, die innerhalb der kommenden Jahre durch vertiefende Planungen und Entwürfe verifiziert und umgesetzt werden sollen.

### Legende

#### Bebauung



Bestand



Planung/Ergänzungen

#### öffentlicher Raum



Grünflächen



Plätze/Boulevards



Straßenräume



Geh-/ Radwege

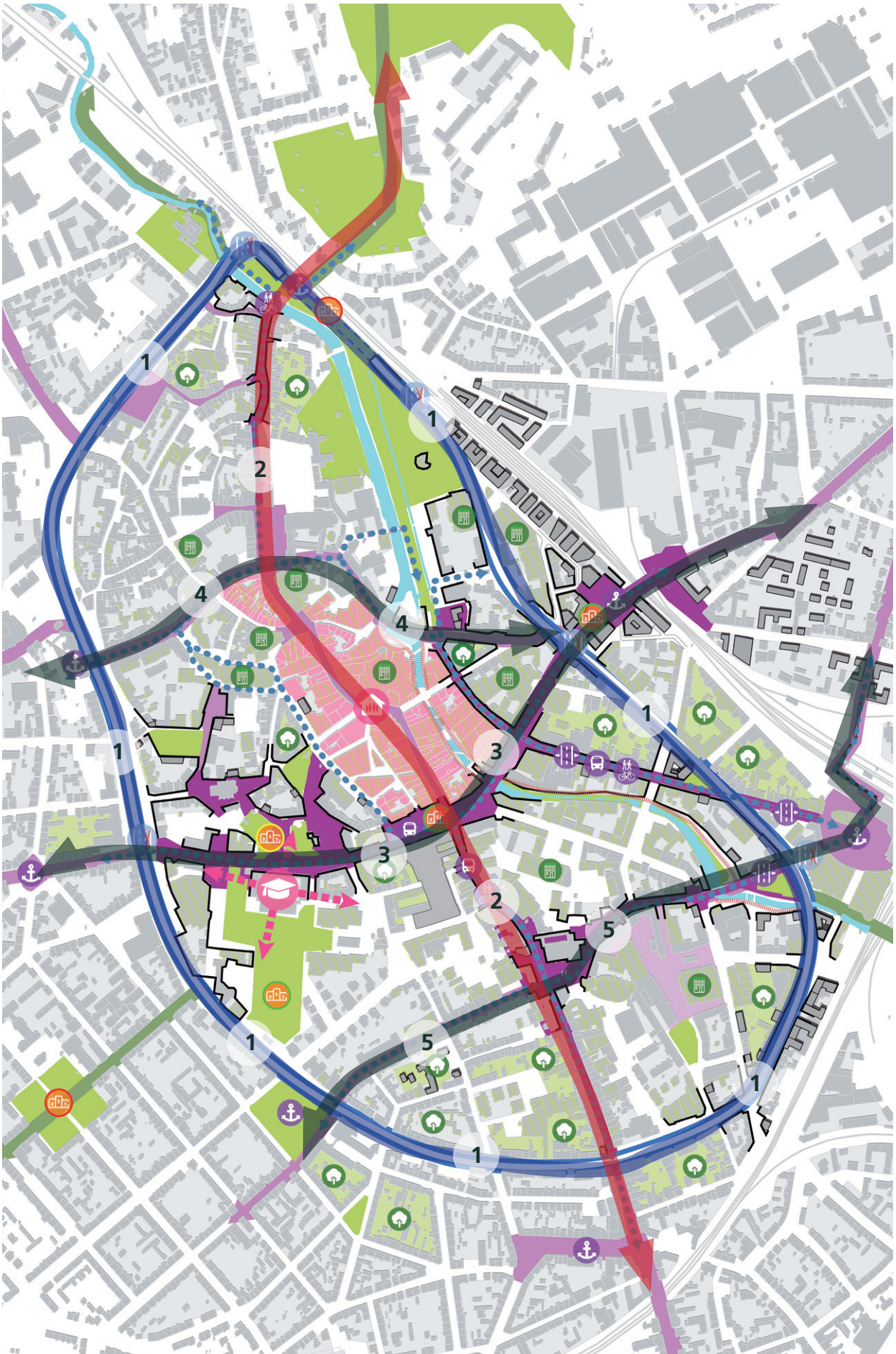


Sportflächen



## **Strategische Ansätze und Maßnahmen**

## Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Kraftlinien



Strategieplan mit Verortung der wichtigsten Kraftlinien

## Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Kraftlinien

Die Innenstadt und ihre Verknüpfungsbereiche in die Umgebung werden durch die zuvor herausgearbeiteten Kraftlinien und -orte geprägt und verbunden. Jede dieser Achsen und Verbindungen erfüllt dabei eine eigene Aufgabe innerhalb des innerstädtischen Gefüges. Diese werden im Folgenden zur Übersicht zusammengefasst. Die wichtigsten Teilräume werden daran anschließend einzeln aufgeschlüsselt und konkrete Ziele beschrieben. Zudem werden zunächst die übergeordneten strategischen Ansätze für Handlungsfelder erläutert, die keine exakte räumliche Verortung erfahren, sondern als Leitsätze für kommende Entwicklungen im gesamten Innenstadtbereich Anwendung finden sollen.

### Die wichtigsten Kraftlinien und ihre Bedeutung

- » 1 | Wallring  
Wallring soll perspektivisch nicht nur dem motorisierten Verkehr dienen, sondern auch gestalteter Stadtraum für alle Nutzergruppen sein
  1. Minimierung Flächen für MIV und LKWs
  2. Ausbau Radinfrastruktur und Ergänzung zu Veloring um die Fußgängerzone
  3. Integration eines höheren Grünanteils und durchgängiger Baumpflanzungen zur Erhöhung der räumlichen Qualitäten (Boulevard)
- » 2 | Nord-Süd-Verbindung  
Achse durchquert die gesamte Innenstadt und verbindet verschiedene Nutzungen und räumliche Qualitäten miteinander
- » 3 | Zentrale Querverbindung  
Zentrale und direkte Querung des Wallring-systems, deren verkehrliche Funktion für Rad-fahrende und Fußgänger gestärkt und die Barrierewirkung in Nord-Süd-Richtung durch Verringerung des MIV gemindert werden soll
- » 4 | Nördliche Querverbindung  
Wichtige Verbindung durch die Altstadt, die vor allem in Dielingerstraße/Lortzingstraße/ Kleine Domsfreiheit weniger MIV aufnehmen und für Radfahrende und Fußgänger attraktiver werden soll

- » 5 | Südliche Querverbindung  
Verbindungsmöglichkeit für Fuß und Rad zwischen Gartlage im Osten und Wüste im Südwesten, die wichtige Orte der Neustadt und den Hauptbahnhof verknüpft

### Übergeordnete Ansätze

- » Qualitäten von Teilquartieren fördern  
Herausstellen von Elementen und Grundsätzen, die die 10 Teilquartiere der Innenstadt jeweils prägen und Erarbeitung zu gestaltgebenden Grundsätzen für kommende Entwicklungen
- » Mobilität fördern, Verkehr mindern  
Aufzeigen von Alternativen zum Autoverkehr zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in der Innenstadt und Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- » Klimaanpassung vorantreiben  
Aufnahme der Erkenntnisse und Maßnahmen der Klimaanpassungsstrategie bei künftigen Entwicklungsprojekten, dabei insbesondere
  - Vermeidung neuer Versiegelung, zusätzlich Entsiegelung oder Teilentsiegelung von Flächen
  - Begrünung versiegelter Innenhöfe:  
Innenstadt weist hohen Anteil versiegelter Innenhöfe auf, durch Entsiegelung und Baumpflanzungen mögliche stadtklimatische Verbesserungen
  - Begrünung der vielen Flachdächer:  
zur Rückhaltung von Niederschlagswasser, Verminderung der Aufheizung der Oberflächen und Verbesserung der Luftqualität;  
gemeinschaftlich intensiv genutzte Dachgärten als zweite Freiraumebene; öffentliche Gebäude als Vorreiter und Leuchtturmprojekte fördern
  - Begrünung von Fassaden, insbesondere im rückwärtigen Bereich zu Innenhöfen
- » Flächen effizienter nutzen  
Brachflächen und untergenutzte Flächen identifizieren und sowohl effizient als auch stadträumlich qualitativ voll nutzen und nachverdichten

## Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Dichte



*Dreidimensionale der baulichen Dichtebereiche mit baulichen Ergänzungen des Masterplans*

Die Innenstadt weist aufgrund ihrer historischen Wachstumsphasen unterschiedliche Dichtegrade auf. Die höchsten Werte werden im Bereich der großflächigen Einzelhandelsnutzungen erreicht, die vorwiegend entlang der Großen Straße und am Neumarkt in der Einkaufscity vorzufinden sind. Während sich die Dichte im Bereich der Nördlichen Altstadt und entlang der Johannisstraße relativ gleichförmig darstellt, gibt es innerhalb der anderen Quartiere der Innenstadt teils deutliche Unterschiede bei den Geschossflächenzahlen benachbarter Baufelder.

Neben der baulichen Dichte über alle Geschosse erscheinen in Osnabrück insbesondere die niedriggeschossige Bebauung von Innenhöfen sowie die Versiegelung in ihrem Umfeld relevant. Die großmaßstäblichen Betrachtungen des Masterplans Innenstadt wurden daher um die folgenden beispielhaften Ansätze für Baufelder innerhalb des Betrachtungsraums ergänzt.



## Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Dichte

### Aufstockung und Baulückenschließung

Im Osnabrücker Innenstadtbereich bestehen einige Baulücken, die in den kommenden Jahren für eine Neubebauung zur Verfügung stehen können. Diese soll sich am baulichen Umfeld in Höhe und Geschossigkeit orientieren. Gleiches gilt für die zukünftigen Nutzungen innerhalb von Neubauten, die neben der Erhöhung des Wohnanteils in der Innenstadt auch flexible Erdgeschosszonen mit möglichst öffentlichem Charakter beinhalten sollen.

Die in größerer Anzahl vorhandenen niedriggeschossigen Gebäude mit maximal 2 Vollgeschossen sollen aufgestockt und mit gemischten

Nutzungsbausteinen ergänzt werden. Wo nötig, sind auch Abriss und Neubau möglich, um Bauflächen effektiver auszunutzen.

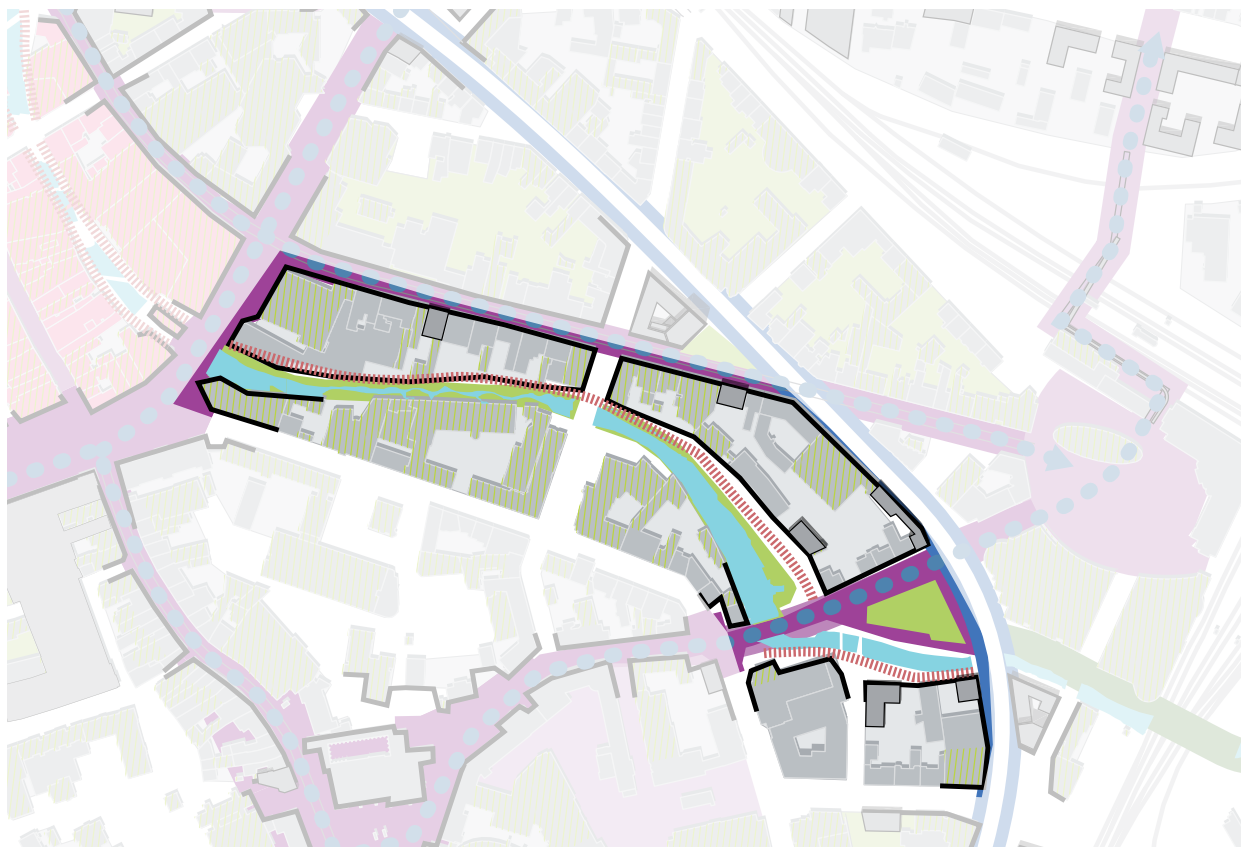
Auch die Möglichkeiten der Aufstockung von niedrigeren Einzelhandelsgebäuden in der Innenstadt in Form von aufgesetzten Wohngebäuden ist zu prüfen.

In städtebaulich und stadträumlich besonderen Bereichen (z.B. Teilbebauung Stresemannplatz) sollen höhere Gebäude oder in Einzelfällen Hochhäuser neue Akzente setzen und die Orientierung in der Stadt verbessern.

### Schwerpunkt Haseufer

Der über Jahrzehnte rückseitig gelegene Raum entlang der innerstädtischen Hase wurde in den vergangenen Jahren durch den Haseuferweg und den Umbau des Gewässers deutlich verändert. Die randlich gelegenen Grundstücke richten sich aktuell dennoch nur in Einzelfällen zu diesem neuen öffentlichen Raum hin aus. Durch eine gezielte Bebauung der haseseitigen rückwärtigen Grundstücksanteile mit individu-

ellen Gebäudetypologien soll hier neben der Nachverdichtung der Baufelder vor allem auch ein attraktives Wechselspiel zwischen Fluss und Stadt entstehen. Neben Wohnnutzungen in den Obergeschossen sind in den Erdgeschosszonen öffentliche und gewerbliche Nutzungen wünschenswert, die zur aktiven Bespielung des Hase-raums beitragen (z.B. Neubau Hasehaus).



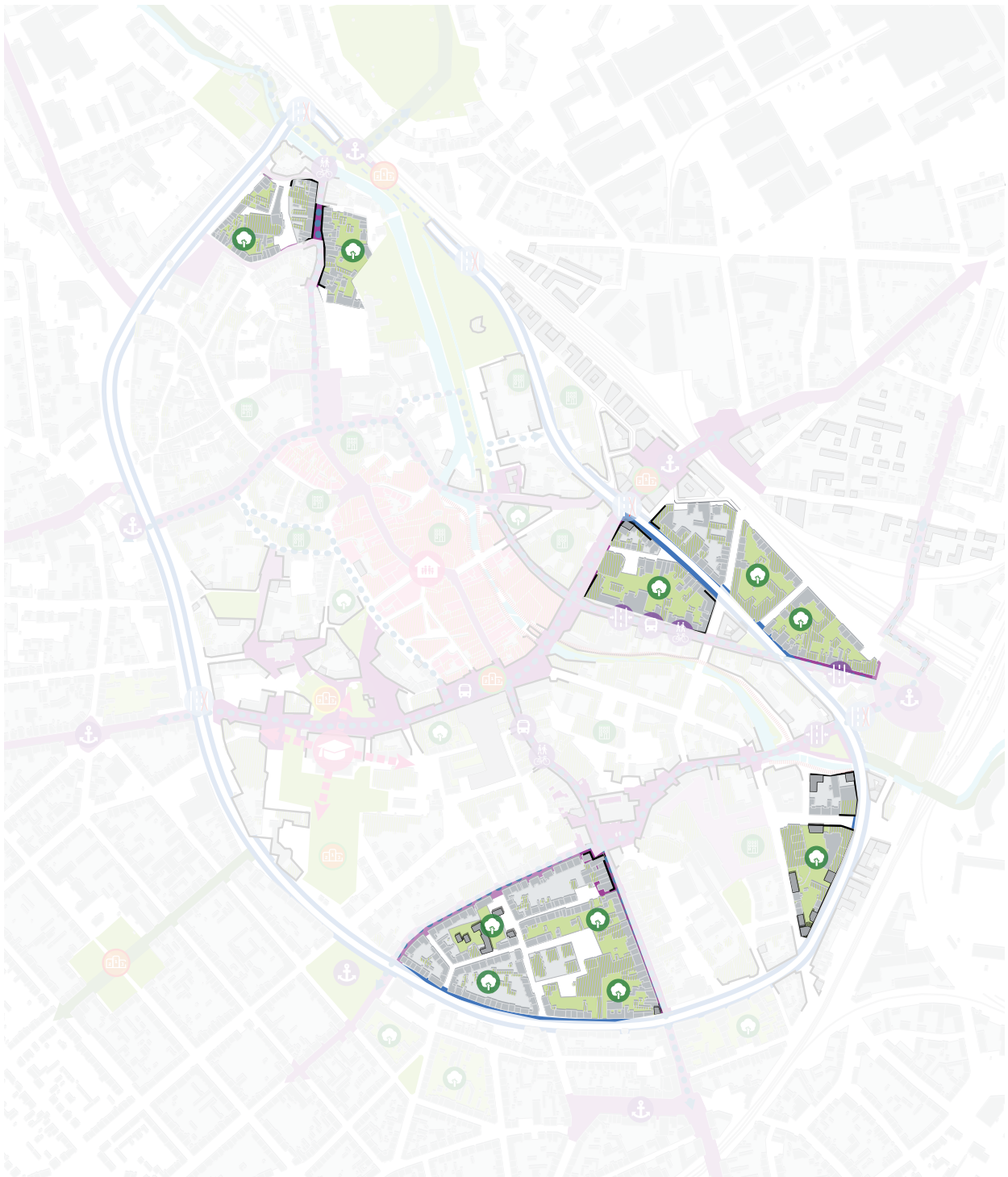
Schwerpunktbereich der Haseufernachverdichtung im Strategieplan

## Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Dichte

### Schwerpunkt Blockinnenbereiche

Die Blockinnenbereiche in der Neustadt, welche meist einen mehr oder minder geschlossen bebauten Blockrand aufweisen und im Inneren durch Stellplätze und Garagen hoch versiegelt sind, sollen perspektivisch neu geordnet werden. Dies betrifft insbesondere die gezielte Entsiegelung von Parkplätzen und den Rückbau von Garagen. Durch ein entsprechendes Anreizpro-

gramm soll im Gegenzug für Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen punktuell die Ergänzung neuer Gebäude im Blockinnenbereich zur baulichen Nachverdichtung ermöglicht werden. Die Grundfläche der möglichen Neubebauung und ihrer Erschließungsflächen muss dabei signifikant unter dem bestehenden Versiegelungsgrad der Hofinnenbereiche liegen.



Schwerpunktbereiche für Entsiegelung und Nachverdichtung von Blockinnenbereichen innerhalb des Wallrings

# Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Dichte

## Schwerpunkt Blockinnenbereiche

### Beispielbereich Bereich Süsterstraße/Kommenderiestraße/Wiesenstraße/Blumenstraße

Um mögliche Potenziale innerhalb der bestehenden Blockinnengebiete verifizieren zu können, wurde im Rahmen des Masterplanprozesses ein Beispielblock vertieft betrachtet und ein erster städtebaulicher Probeentwurf erstellt.

Dieser stellt lediglich einen Möglichkeitsrahmen und keine abgeschlossene Planung dar, vermittelt aber auch und insbesondere über die ermittelten Kennwerte anschaulich das Entsiegelungs- und Nachverdichtungspotenzial dieses Themenfelds.



Ausschnitt Beispielblock Bestandsplan



Ausschnitt Beispielblock Bestandsluftbild

### Kenndaten BESTAND

» Fläche Grundstücke	11.471m <sup>2</sup>
» überbaute Fläche	5.603m <sup>2</sup>
» Bruttogeschossfläche	14.707m <sup>2</sup>
» GRZ	0,49
» GFZ	1,08
» versiegelte Fläche	8.609m <sup>2</sup>
» begrünte Fläche	2.862m <sup>2</sup>

## Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Dichte



Probeentwurf im Gestaltplan

### Kenndaten ENTWURF

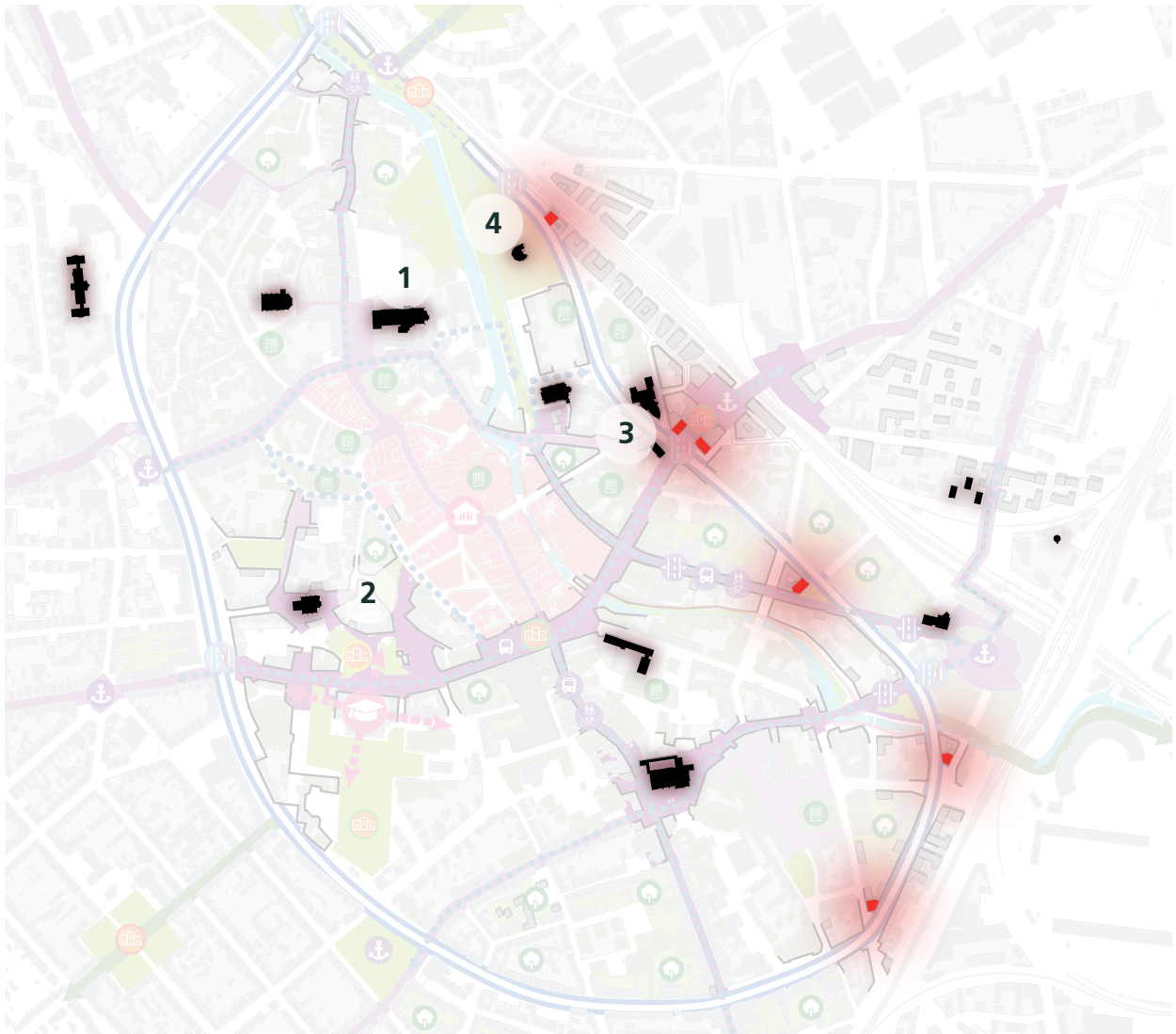
Kenndaten ENTWURF		Vgl. Bestand
» Fläche Grundstücke	11.471m <sup>2</sup>	» +/- 0
» überbaute Fläche	5.339m <sup>2</sup>	» -264m <sup>2</sup>
» Bruttogeschossfläche	17.606m <sup>2</sup>	» +2.899m <sup>2</sup>
» GRZ	0,47	» -0,02
» GFZ	1,33	» +0,25
» versiegelte Fläche	6.801m <sup>2</sup>	» -1.808m <sup>2</sup>
» begrünte Fläche	4.670m <sup>2</sup>	» +1.808m <sup>2</sup> »> +16%



Städtebaulich-freiräumlicher Probeentwurf für den Beispielblock

## **Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Höhenentwicklung**

## Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Höhenentwicklung



Städtebauliche Hochpunkte und Dominanten in der Innenstadt

● Bestand ● Planung Masterplan

Die Innenstadt hat sich in den vergangenen Jahrzehnten auch in vertikaler Richtung von der mittelalterlichen Stadt zu einer wachsenden Großstadt weiterentwickelt. Den bis ins frühe 20. Jahrhundert dominierenden Türmen von Kirchen und Verteidigungsanlagen wurden unterschiedliche Hochhäuser hinzugefügt. Einen Schwerpunkt in deren Ballung stellt der Bereich um den Neumarkt dar, zukünftig durch die geplanten Hochpunkte am Berliner Platz in östlicher Richtung erweitert. Auch entlang des Wallrings ist eine größere Dichte höherer Gebäude ablesbar.

Im Wesentlichen sind zwei Typologien von Hochhäusern aus der Nachkriegszeit vorzufinden:

- » freistehende Solitärgebäude gelegentlich mit pavillionartigen Sockelgeschossen, die über den Footprint des eigentli-

chen Turms hinausgehen, typisch u.a. für die Nachkriegsmoderne, eher in Randlage der Innenstadt (z.B. IDUNA-Hochhaus, Stadthaus 1, Wohnscheiben an der Humboldtbrücke)

- » Hochhäuser, die aus einem Block herauswachsen meist aus unterschiedlich genutzten Blockrändern heraus, selten als untergliederte Baukörper, eher Solitärcharakter, an städtebaulich besonderen Plätzen als Gruppen unterschiedlicher Hochhäuser (z.B. Neumarkt, Berliner Platz)

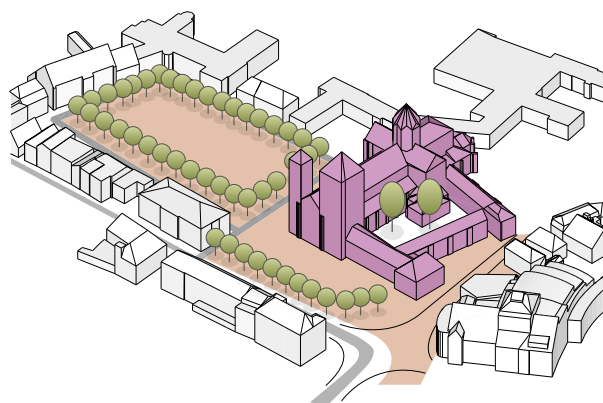
Die Geschossigkeiten belaufen sich in beiden Typologien zumeist auf vergleichsweise geringe 8-15 Geschosse. Das Gros der Hochhäuser bleibt somit hinter der Höhe der prägnanten Türme der Marien- und Katharinenkirche zurück.

# Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Höhenentwicklung

## Hochpunkte im Bestand (Auswahl)

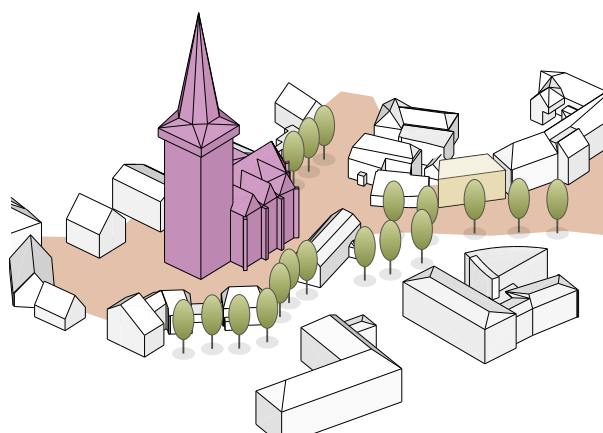
### 1 – Dom St. Peter

- » Höhe: ca. 51m
- » Bauzeit: ab 8. Jahrhundert
- » Turm: 12. Jahrhundert



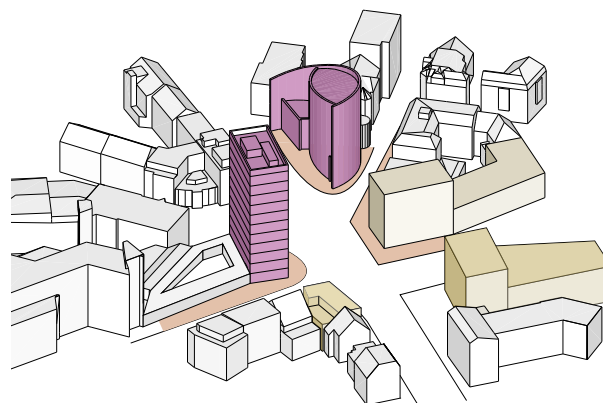
### 2 – St. Katharinen

- » Höhe: rd. 103m
- » Bauzeit: ab 13. Jahrhundert



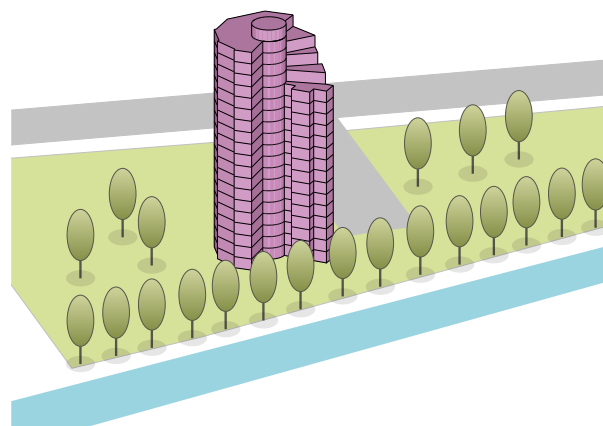
### 3 – Sparkassenhaus und NOZ-Gebäude

- » Höhe: 44m/32m
- » Bauzeit: 2000er/1980er Jahre
- » Dienstleistung und Büroflächen



### 4 – IDUNA-Hochhaus

- » Höhe: ca. 65m
- » Bauzeit: bis 1974
- » Eigentumswohnungen auf 20 Etagen



## Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Höhenentwicklung



Verortung der geplanten Hochpunkte im Gestaltplan



# Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Höhenentwicklung

## Hochpunkte im Masterplan (Planung)

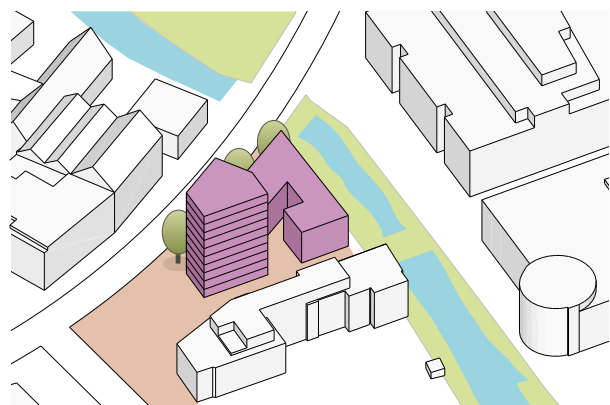
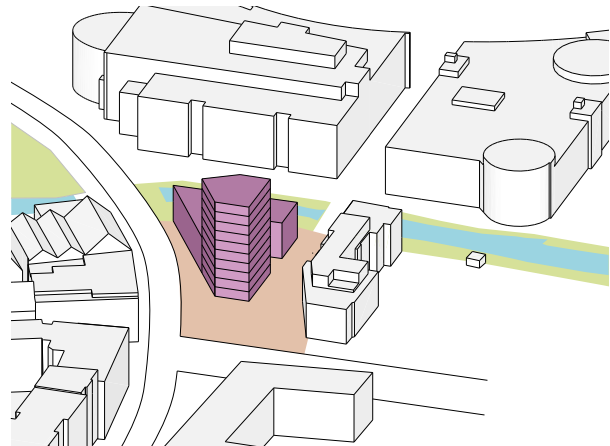
### 1 – Stresemannplatz

- » Höhe: ca. 45m
- » als wichtiger Orientierungspunkt zwischen Wallring und Möserstraße von besonderer städtebaulicher Bedeutung
- » vorgeschlagener kompakter Block wird an Südostseite mit aus dem Block entwickeltem Hochhaus ergänzt
- » Gesamthöhe orientiert sich an Sparkassenhochhaus

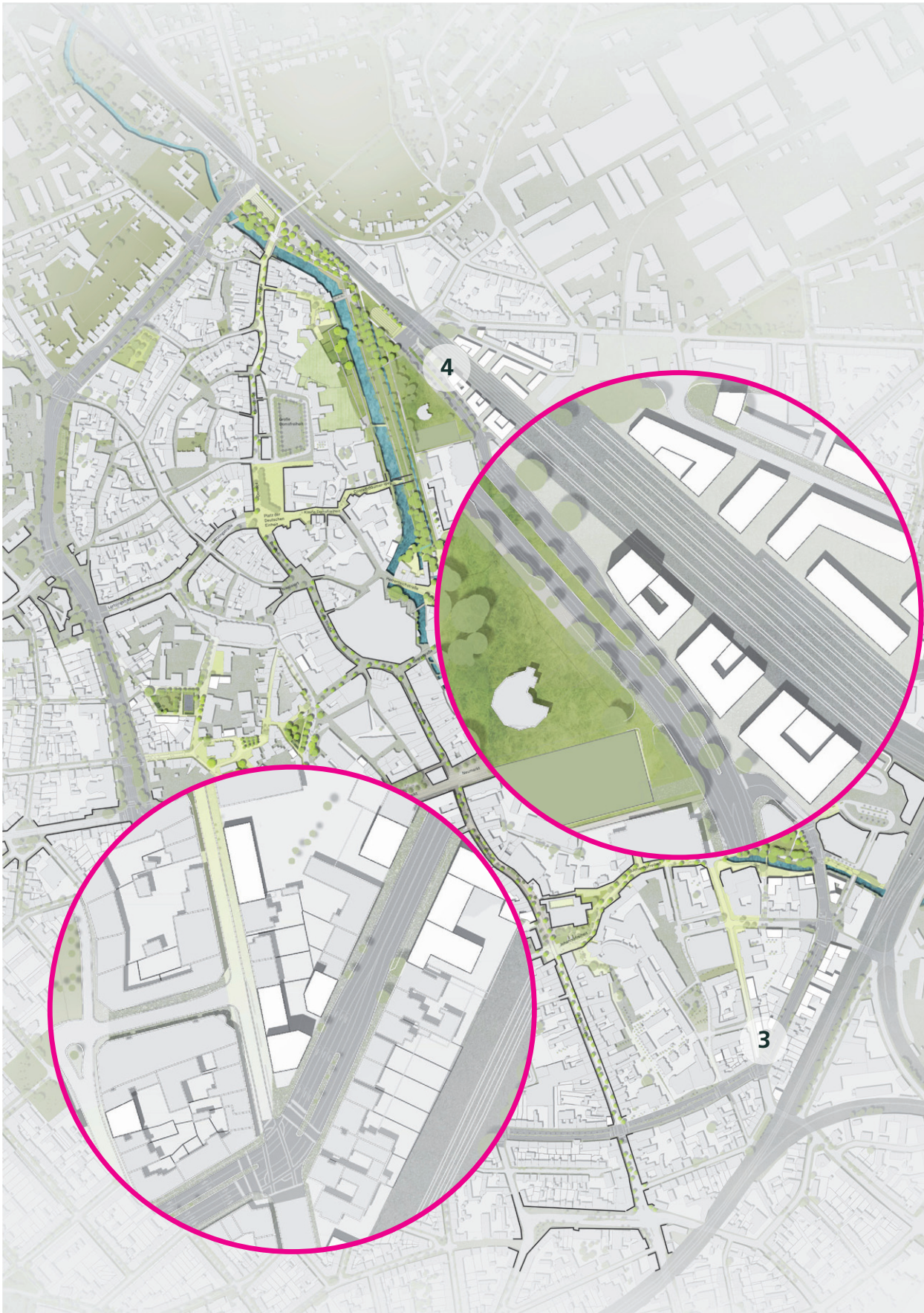


### 2 – Konrad-Adenauer-Ring/Bruchstraße

- » Höhe: ca. 25-30m
- » entwickelt sich aus einem Block heraus
- » bildet Auftakt und Gelenk zwischen Haseuferweg und Wallring in direkter Bahnhofsnähe
- » städtebauliche Dominante zwischen Südkante des Baufelds und Hase
- » Gesamthöhe sollte sich zwischen der des Hasehauses und dem geplanten Hochhaus am Stresemannplatz bewegen



## Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Höhenentwicklung



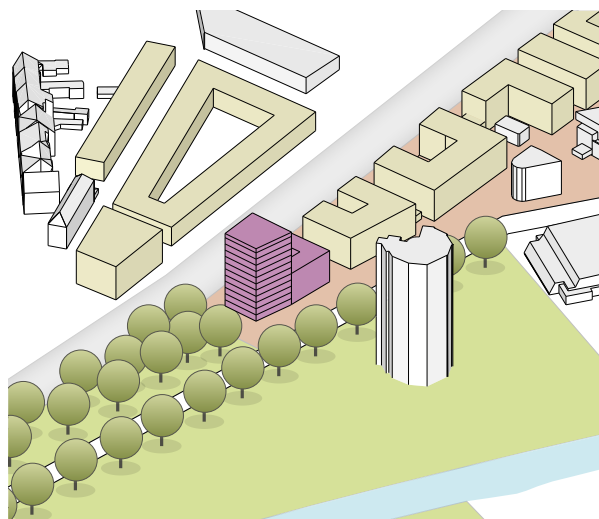
Verortung der geplanten Hochpunkte im Gestaltplan

# Übergeordnete strategische Ansätze und Maßnahmen – Höhenentwicklung

## Hochpunkte im Masterplan (Planung)

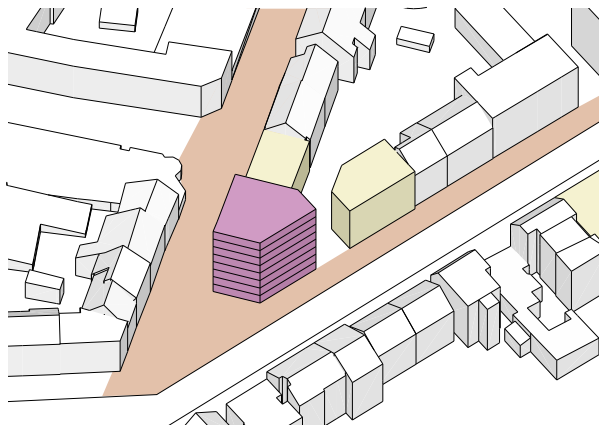
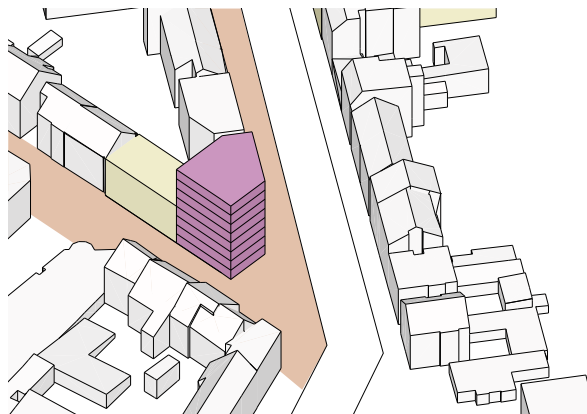
### 3 – Erich-Maria-Remarque-Ring

- » Höhe: ca. 36m
- » entwickelt sich aus einem Block heraus
- » Hochpunkt als Auftakt der Neubauten entlang der Bahnstrecke
- » Zusammenpiel mit IDUNA-Hochhaus zu beachten



### 4 – Konrad-Adenauer-Ring/Pottgraben

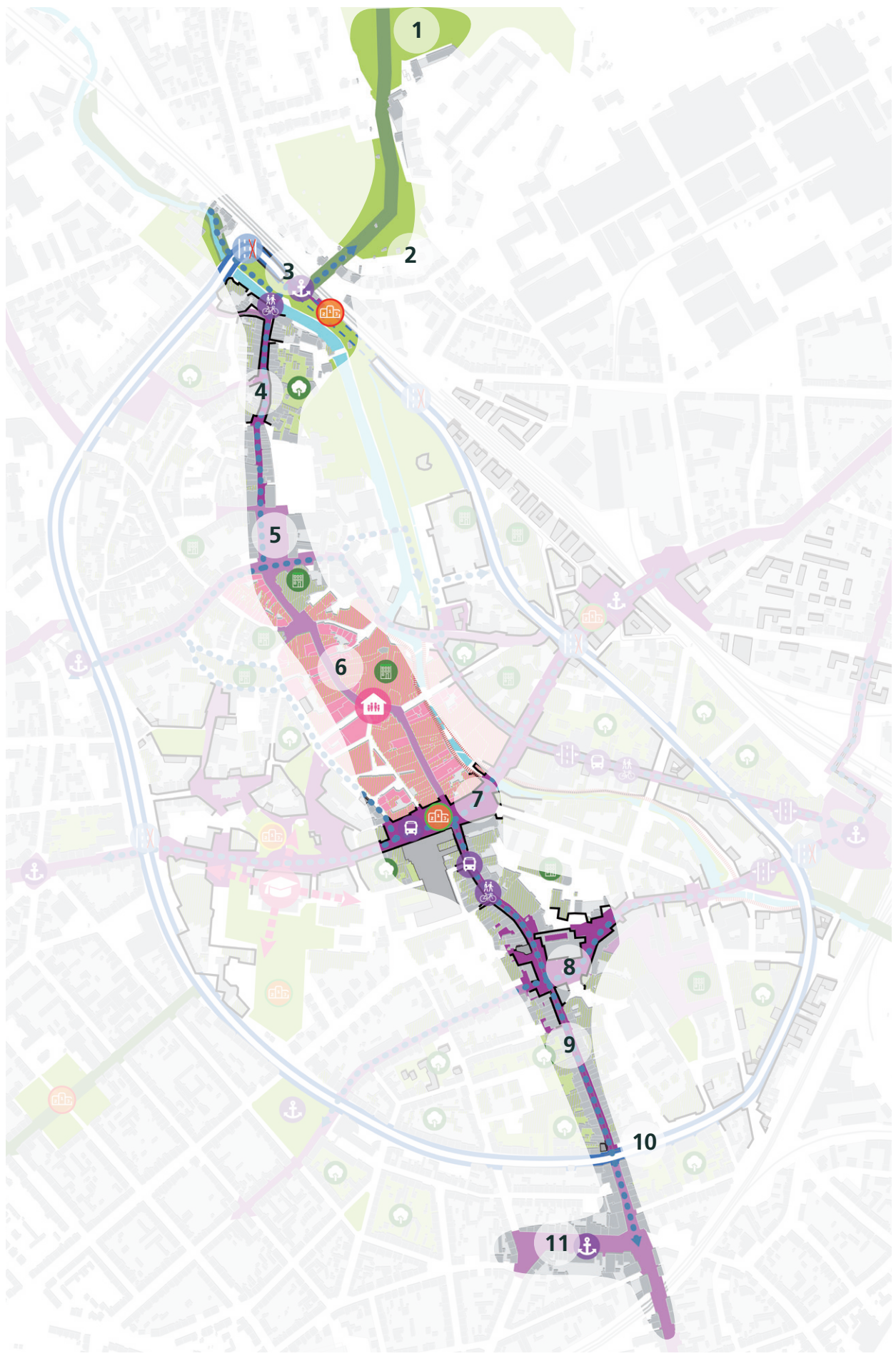
- » Höhe: ca. 24m
- » Spitze des Baufelds zur Betonung der Eingangssituation zur Innenstadt überhöht denkbar
- » auch größere Höhe (ähnlich Sparkassenhaus) denkbar, da zusätzlich von Bahnstrecke aus erfahrbar





## **Strategische Maßnahmen und gestalterische Ziele für wichtige Teilräume**

# Nord-Süd-Verbindung



Hervorhebung Nord-Süd-Verbindung im Strategieplan

## Nord-Süd-Verbindung

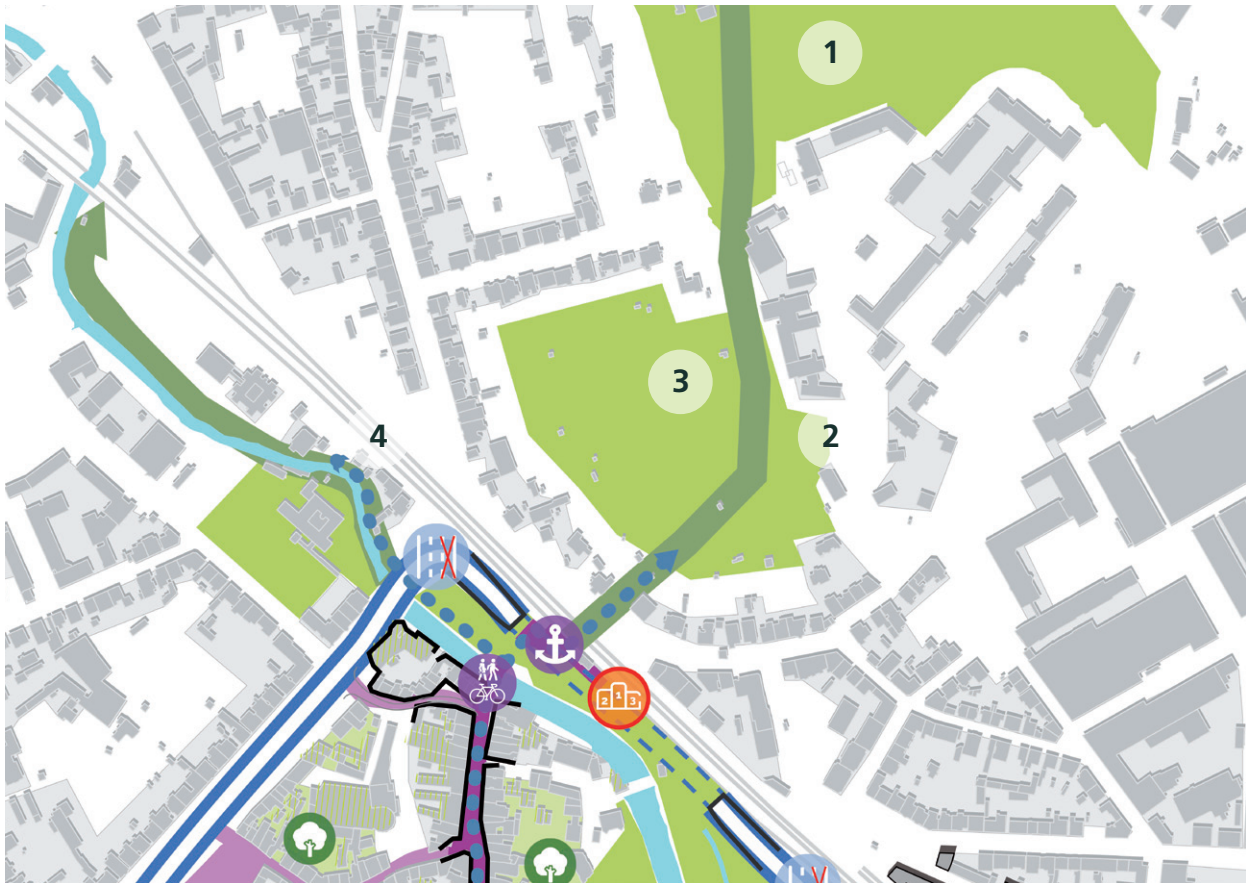
### Charakteristik

- » Historische Entwicklungs- und Bewegungsachse der Alt- und Neustadt
- » Unterschiedliche Charaktere entlang der Verbindung von Grünbereichen über urbane Geschäftszonen bis zu historischen Kirch- und Marktplätzen
- » Teil der in der Analyse herausgearbeiteten Kraftlinien der Innenstadt

### Orte entlang der Verbindung von Nord nach Süd

- » 1 | Bürgerpark und Gartenterrassen  
peripher gelegener Parkbereich mit Potenzial als Erholungsraum für die Innenstadt
- » 2 | Gertrudenviertel  
mit Stadtvillen locker bebautes Quartier mit hohem Grünanteil und attraktivem Terrassenweg
- » 3 | Bahnhof Altstadt/Entrée Altstadt  
stark verkehrlich dominierter Bereich zwischen Bahnstrecke (Bahnhof), Wallring und Hase
- » 4 | Hasestraße  
Geschäftsstraße zwischen Altstadt und Domquartier
- » 5 | Domhof  
historischer Vorplatzbereich des Doms mit hohem Aufenthaltspotenzial
- » 6 | Einkaufs-City  
zentraler Einzelhandelsbereich um die Große Straße herum mit sehr geringem Wohnanteil
- » 7 | Neumarkt  
zentrales Platzgelenk in der Stadtmitte mit hohem Verkehrsdruck
- » 8 | Johanniskirchplatz  
mittelalterliche Platzfigur mit Markt- und Aufenthaltsfunktion und teilweise ungefassten Raumkanten zu Tiefgarageneinfahrten hin
- » 9 | Johannisstraße  
südliche Einkaufsstraße durch die Neustadt mit teils problematischem Ladenbesatz
- » 10 | Entrée Innenstadt Süd  
Bereich um Salzmarkt und der Kreuzung Wallring/Johannisstraße mit Potenzialen der Aufwertung als Stadteingang
- » 11 | Rosenplatz  
südlicher Auftakt der innerstädtischen Nutzungsstrukturen

## Bürgerpark und Gartenterrassen



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan



## Bürgerpark und Gartenterrassen

### Ausgangslage

- » Größte innenstadtnahe Grünfläche (1) Osnabrücks
- » Gliederung in Bürgerpark (1), Klostergarten (2) und Gartenterrassen (3) mit BUND-Naturgarten
- » Starker topographischer Sprung zur Innenstadt
- » Durch Bahnstrecke (4) als Barriere nicht direkt an die Innenstadt angebunden

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Anbindung an die Innenstadt verbessern
- » Verbesserung Barrierefreiheit zwischen Innenstadt und Bürgerpark im Sinne möglichst vieler barrierefreier Abschnitte innerhalb der Wegführung von der Innenstadt zum Bürgerpark
- » Stärkere Verknüpfung zwischen den Gartenterrassen (3) und dem Bürgerpark
  - ▶ unterschiedliche Freiraumqualitäten erlebbar machen

### Gestalterische Ziele

- » Intuitive Markierung der Zugangsmöglichkeiten zum Bürgerpark
- » Verbesserung der gestalterischen Durchgängigkeit von Zuwegungen zum Bürgerpark
- » Öffnung und Integration der Gartenterrassen (3) als Bürgergärten innerhalb des Bürgerparks
- » Inszenierung der Ausblicke auf die Stadt auch auf den Wegstrecken (Terrasse) und Steigungen
- » Umfassendere Ausschilderung des barrierearmen Zugangs über die Wittkopstraße (durchgängige Barrierefreiheit im Sinne der DIN wegen topographischer Bestandssituation nicht möglich)



unmarkierte direkte Zugangsmöglichkeit von der Ziegelstraße zum Bürgerpark (Terrasse)

## Gertrudenviertel



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Gertrudenviertel

### Ausgangslage

- » Durch vorwiegend freistehende Stadthäuser unterschiedlicher Bauzeiten geprägtes Quartier unmittelbar nordöstlich der Bahnstrecke (1) im Übergang zum Gewerbegebiet Gartlage (2)
- » Keine direkte Fuß- und Radweganbindung an die Innenstadt
- » Verkehrlich hoch belasteter und für Fußgänger und Radfahrer unattraktiver Bereich um den Knoten Wallring – Nonnenpfad (3) als einzige Anbindung im Bestand
- » Untergenutzte Flächen in den Innenhöfen (4)

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Aufwertung der Wohnlagen durch Qualifizierung von städtebaulichen Strukturen
- » Umnutzung und Entsiegelung von Stellplatzanlagen, insbesondere im privaten Hofbereich (3)
- » Verbesserung der Übergänge zur Innenstadt, insbesondere am Knoten Wall-Nonnenpfad

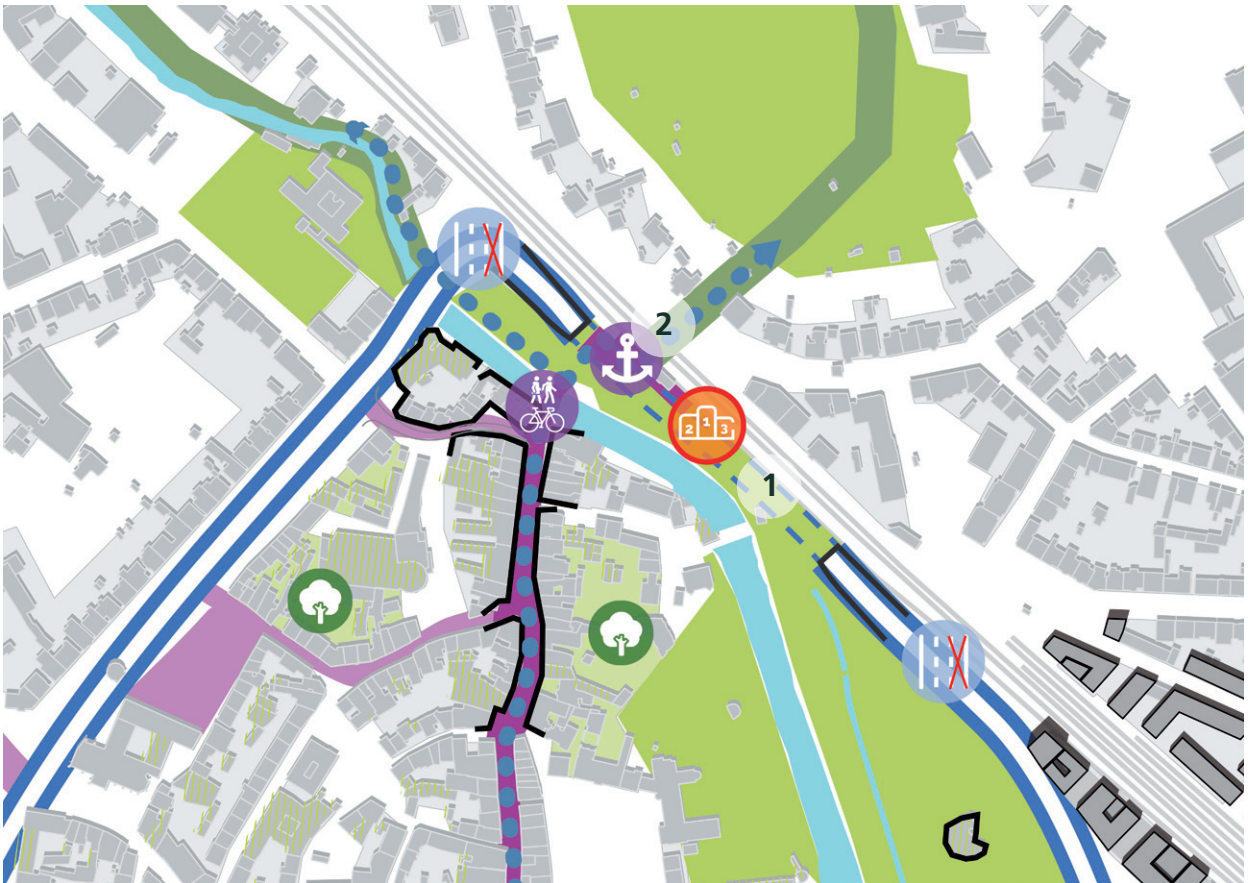
### Gestalterische Ziele

- » Nachverdichtung von Baulücken und Brachflächen zur Stärkung der Raumkanten (5)
- » Erhalt und Ausbau des grünteprägt Charakters der Höfe und Straßenräume
- » Ergänzung von Straßenbäumen an Nonnenpfad, Gertrudenstraße und Teilen der Ziegelstraße in Abhängigkeit von örtlichen Gegebenheiten wie unterirdischer Infrastruktur



Fehlende Möglichkeit zur Querung der Bahnstrecke für Fußgänger und Radfahrer

## Bahnhof Altstadt/Entrée Altstadt



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Bahnhof Altstadt/Entrée Altstadt

### Ausgangslage

- » Zweiter Ankommenspunkt des regionalen ÖPNV nördlich der Innenstadt
- » Beengte Lage zwischen Bahndamm und Wallring
- » Keine ausgeprägte Vorplatzsituation wegen breit ausgebautem und verkehrlich hoch belastetem Erich-Maria-Remarque-Ring
- » Bahndamm ohne Querungsmöglichkeit als deutliche Barriere

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Minderung Barrierewirkung Wallring durch Tieferlegen der Fahrbahnen mit Überdeckung (1) für ÖPNV, Fußgänger und Radfahrer oder deutliche Flächenminimierung der vorhandenen Fahrbahnen zur besseren Querbarkeit (Empfehlung verkehrlich-freiräumliches Wettbewerbsverfahren)
- » Direkte Verbindung der Achse Rosenplatz – Hasestraße in Richtung Bürgerpark für Fußgänger und Radfahrer innerhalb eines Durchstiches durch den Bahndamm (2) mit Anschluss an den Bahnsteig, dadurch auch Minderung Barrierewirkung Bahndamm

- » Verbesserung der Radabstellanlagen im Bahnhofsumfeld, u.a. durch ein mögliches Radparkhaus (3) am Bahndamm
- » Attraktivierung und Ausbau des Haseuferwegs an vorhandenen Engstellen

### Gestalterische Ziele

- » Ausbildung einer ablesbaren und einladenden Vorplatzsituation als nördlichem Innenstadteingang
- » Grüngeprägte Gestaltung unter Einbeziehung sicherer, aber flächenoptimierter Bus- und Radfahrspuren sowie einem intuitiven Wegenetz für Fußgänger
- » Attraktive Gestaltung des Bahndammdurchstichs unter Vermeidung von Angsträumen und Herstellung eines gestalterischen Zusammenhangs zur Zuwegung des Bürgerparks
- » Schaffung von Aufenthalts- und Wegequalitäten am Haseuferweg (4)
- » Erweiterung der südexponierten nördlichen Uferbereiche der Hase mit Plattformen und Sitzstufen

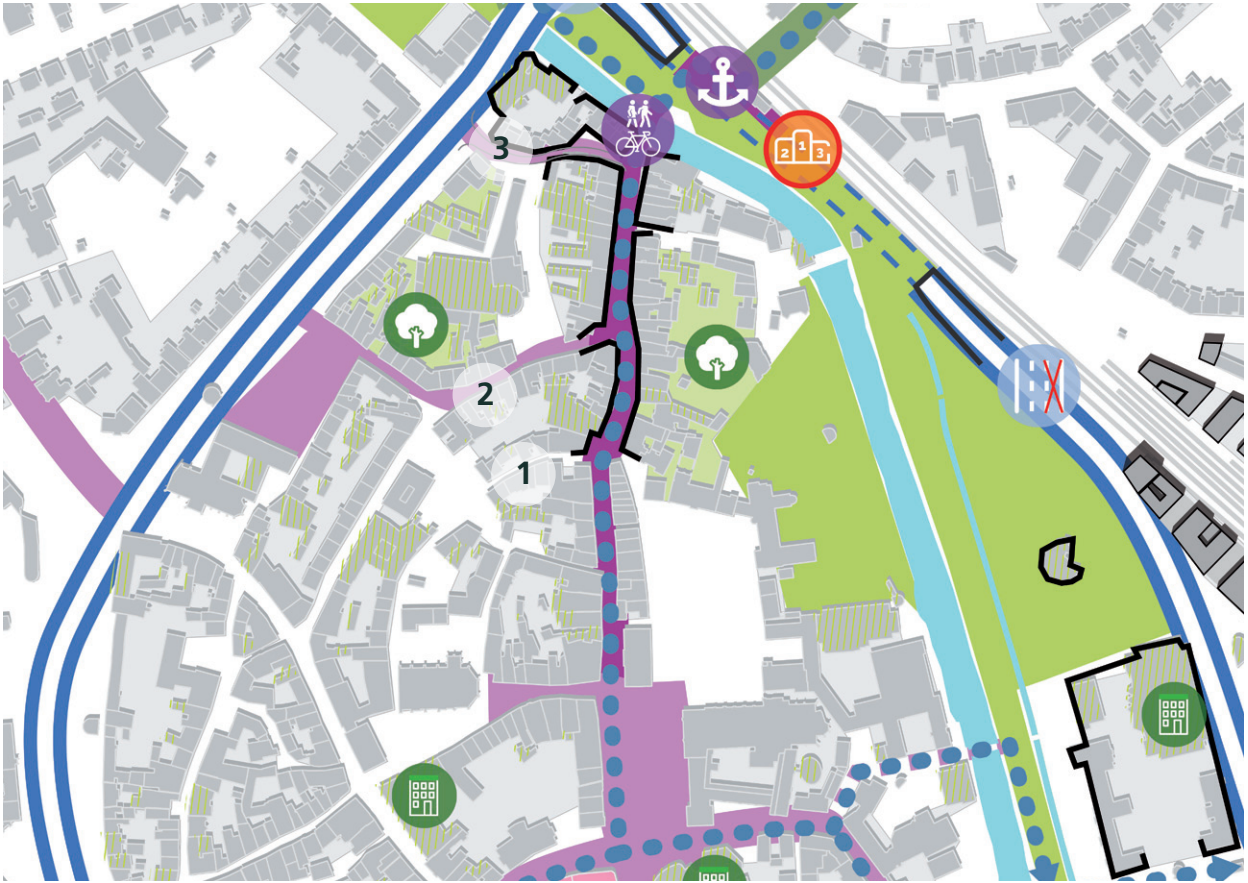


Lageplan Vertiefungsbereich Variante Tunnel



Lageplan Vertiefungsbereich Variante Straßenumbau

# Hasestraße



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

# Hasestraße

## Ausgangslage

- » Bereits in Teilen umgestalteter Straßenraum mit hohem Versiegelungsgrad
- » Ladenzone im Erdgeschoss mit einzelnen Leerständen und untergenutzten Flächen
- » In Stoßzeiten erhöhtes Autoverkehrsaufkommen zur Umfahrung von Verkehrsbehinderungen auf dem Wallring

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Schrittweise Reduzierung des Autoverkehrs und Umwandlung in eine Umweltstraße (ÖPNV/Rad/Fußgänger)
- » Prüfung der Anpassung der Verkehrsführungen in Turmstraße (1), Lohstraße (2) und Viti-hof (3) zugunsten der Herausnahme des MIV im Knoten Hasestraße – Wallring
- » Aufwertung des Straßenraumes und Qualifizierung als attraktive Einkaufsstraße zwischen Bahnhof Altstadt und Großer Straße
- » Prüfung der Möglichkeit für Entsiegelung und Begrünung zur klimaangepassten Entwicklung des öffentlichen Raums

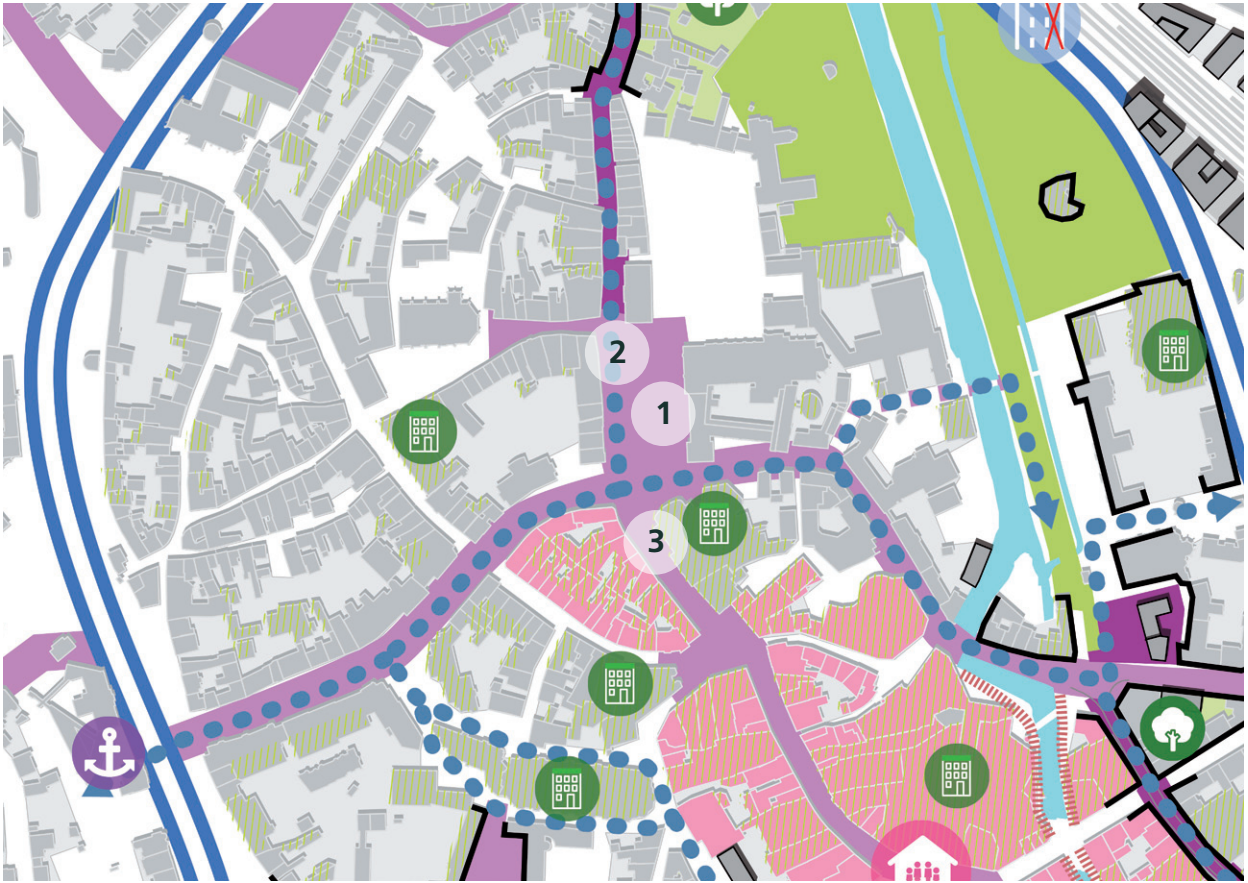
## Gestalterische Ziele

- » Ausformulierung einer ablesbaren Verbindung vom Bahnhof Altstadt in die Hasestraße
- » Intuitive Gliederung des Straßenraums für langsame und schnellere Verkehrsteilnehmer (Busse/Fahrräder/Fußgänger)
- » Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch eine ansprechende Gestaltung
- » Einheitliche Belagsfindung als Schnittstelle zwischen Altstadt und Domquartier
- » Überarbeitung der Möblierung und Ausstattung (Papierkörbe, Bänke, Lampen)
- » Integration von grünen Freiraumelementen und zusätzlichen Baumstandorten



Hasestraße an der Einmündung Turmstraße

# Domhof



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan



# Domhof

## Ausgangslage

- » historischer Domvorplatz (1) mit Veranstaltungsnutzung (Weihnachtsmarkt, Stadtfest)
- » Platzränder durch Raumkanten baulich gefasst
- » durch Anlage von Bushaltestellen (2) und Autoverkehr nicht als einheitlicher Platz erlebbar

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Minderung des Einflusses der Durchfahrtsverkehre durch Sperrung des Domhofes für den MIV
- » Schärfung des Profils als historischer Innerstädtischer Stadtplatz und Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Erlebnisqualität für Radfahrer
- » Erhalt der guten Erreichbarkeit durch Integration einer Stadtbushaltestelle

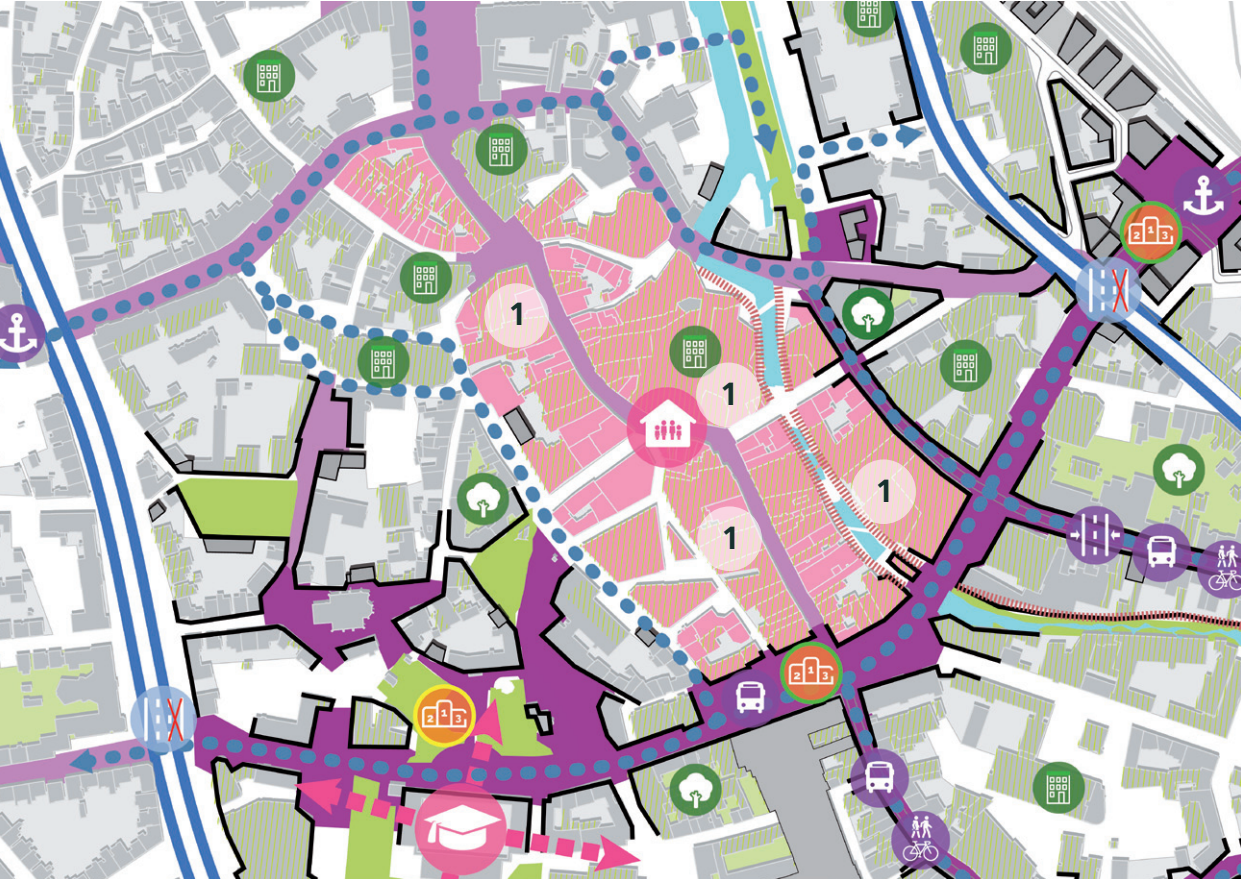
## Gestalterische Ziele

- » Verdeutlichen des räumlichen Zusammenhangs durch ein zusammenhängendes Belagsbild unter Würdigung der historischen Bedeutung des Domhofes als Teil der mittelalterlichen Domimmunität
- » Ergänzung der bestehenden Baumreihen zur Gliederung des Platzes
- » Gestaltung neuer Haltestellen im Kontext einer neuen Stadtmöblierung als gestalterisch integrierte Elemente
- » Herstellen eines gestalterischen Zusammenhangs mit den angrenzenden öffentlichen Räumen wie dem Platz der deutschen Einheit (3) und dem Übergang zur Einkaufs-City



Prägnante Baumgruppen auf dem Domhof

Einkaufs-City



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

# Einkaufs-City

## Ausgangslage

- » Kernbereich der einzelhandelsgeprägten Innenstadtbereiche
- » Monofunktionaler Bereich mit Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie, nur sehr vereinzelt Wohnnutzungen in Obergeschossen
- » Leerstehende oder untergenutzte Obergeschosse, insbesondere über größeren Einzelhandelsflächen (1)
- » Sehr hoher Versiegelungsgrad

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Erhöhung des Wohnanteils durch die Nutzung und Revitalisierung leerstehender Obergeschosse und die Aufstockung von Wohnungen auf Einzelhandelsgebäuden (wo möglich)
- » Erhöhung des Grünanteils durch die Anlage neuer Pflanzbereiche und die Integration von mehr Baumstandorten in der Fußgängerzone unter Beibehaltung der multifunktionalen Nutzbarkeit der Flächen (z.B. für Feste, Märkte,...)
- » Aufbau umlaufender Veloring um die City

## Gestalterische Ziele

- » Aufnahme der bereits etablierten Natursteinbeläge (2) in einen gestalterischen Gesamtkontext für die Einkaufs-City
- » Entsiegelung von Teilbereichen (3) zur Integration von begrünten Aufenthalts-, Spiel- und Ruheorten
- » Begrünung von Flachdächern und Nutzung als Dachgärten zur Erhöhung der Attraktivität von Wohnnutzungen in den Obergeschossen (private und gemeinschaftliche Freiräume in der Innenstadt) und zur Minderung von Aufheizungseffekten

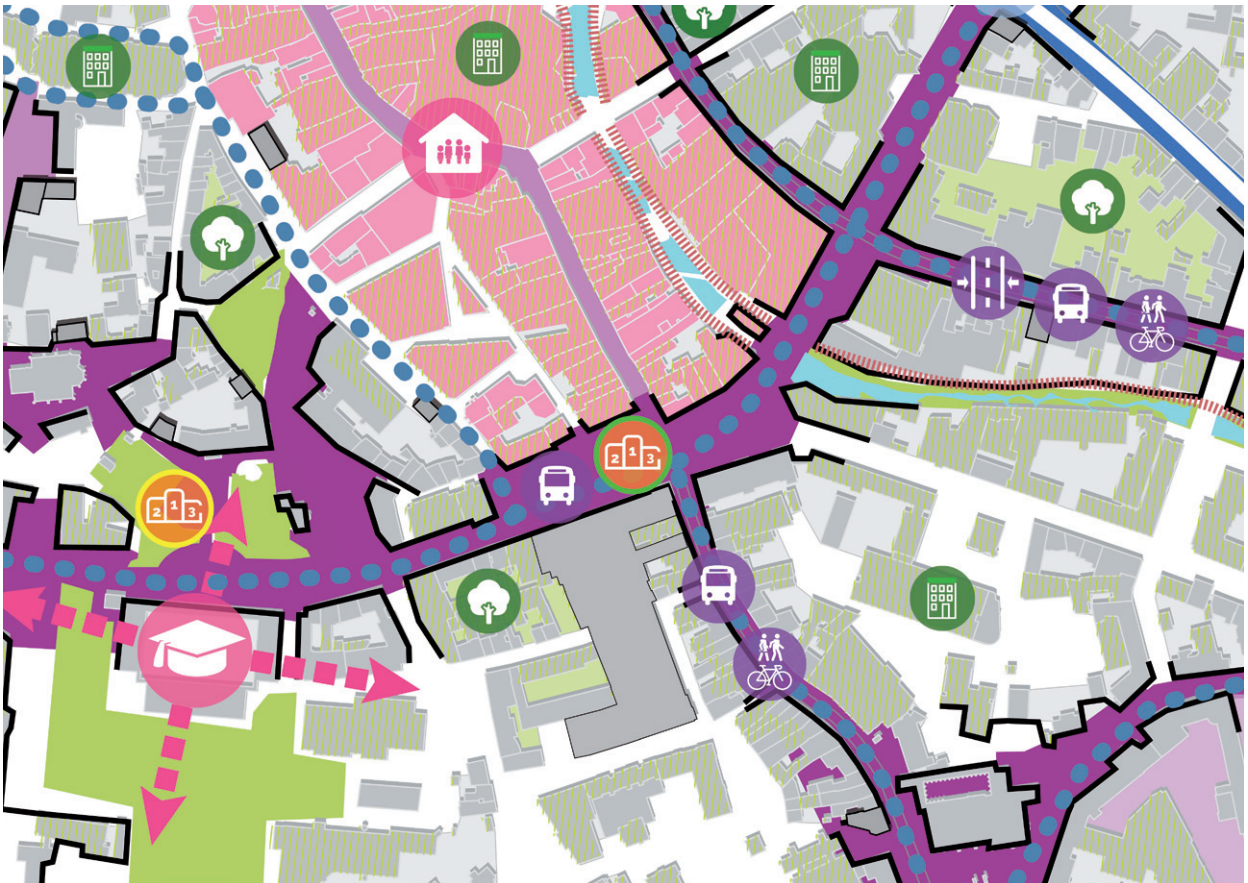


Bitumengedeckte Flachdächer der Innenstadt



Nördlicher Abschnitt der Großen Straße in der Einkaufs-City

## Neumarkt



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Neumarkt

### Ausgangslage

- » Historischer Stadtplatz an der Nahtstelle von Altstadt und Neustadt
- » Gegenwärtig hohe Verkehrsdominanz durch MIV, Lastverkehre und Stadtbusse
- » Wichtigste Querspange innerhalb des Wallrings
- » Bereits erfolgter Wettbewerb zur Umgestaltung sichert Funktion als ÖPNV-Gelenk und soll höhere Aufenthaltsqualität schaffen

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Vernetzung von Altstadt (Einkaufs-City) und Neustadt (Johannisstraße)
- » Verringerung der Auswirkungen der verkehrlichen Nutzungen (Luftbelastung, Lärmbelastung, Barrierewirkung)
- » Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- » Erhöhung der stadtklimatisch wirksamen Grünanteile

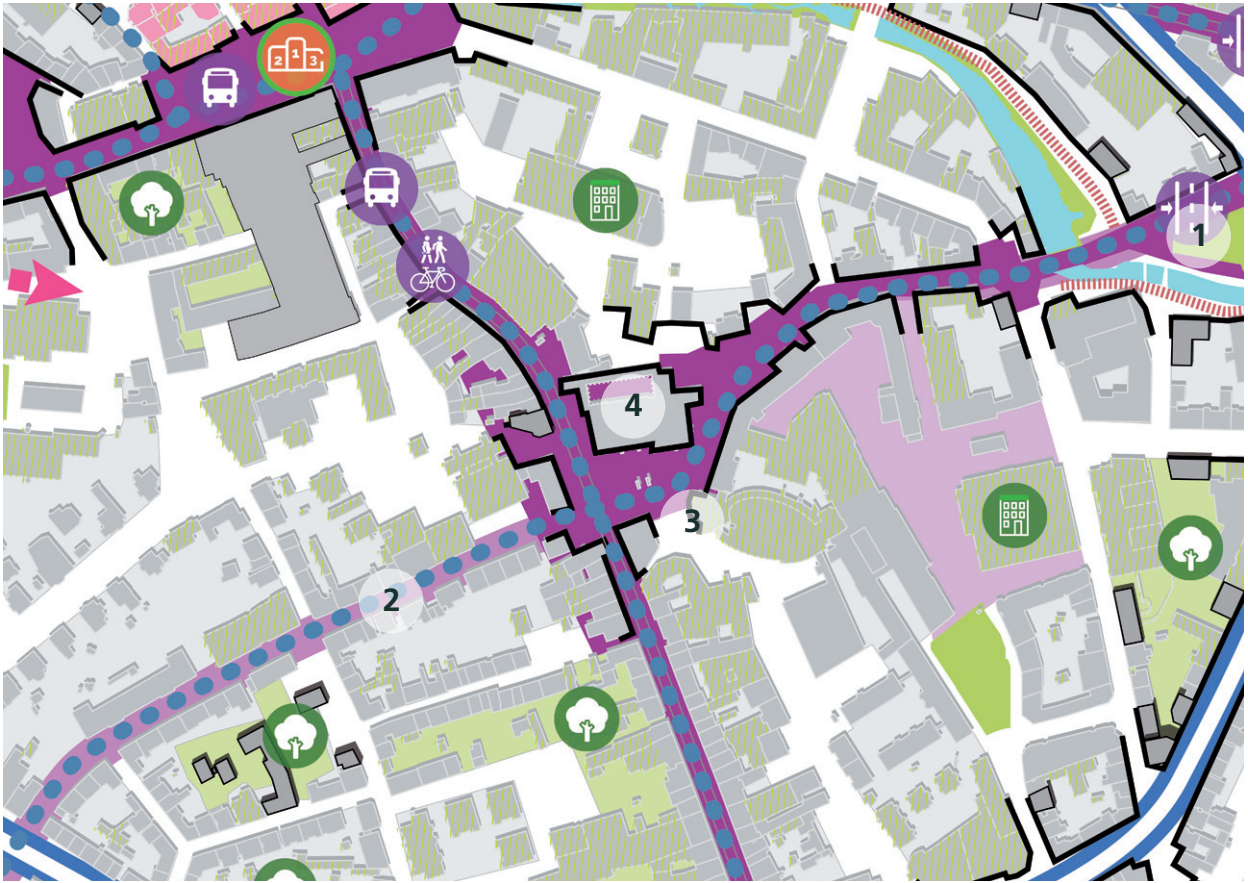
### Gestalterische Ziele

- » Zusammenbinden der beiden Platzseiten durch die im Wettbewerb vorgesehene durchgängige Belagsführung
- » Verringerung der Barrierewirkung der Verkehrsstrassen durch Flächenminimierung der Fahrbahnen und Attraktivierung der Vorzonen der Gebäude als Aufenthaltsorte
- » Gliederung der Platzfigur durch neues Bau- und Feld zwischen Großer Straße und Großer Hamkenstraße (1)
- » Bau einer neuen, attraktiven Kombihaltestelle (2)
- » Erhöhung der Zahl der Baumstandorte



Planung Neumarkt laut Wettbewerbsergebnis

# Johanniskirchplatz



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

# Johanniskirchplatz

## Ausgangslage

- » Mittelalterlicher Kirchplatz im Zentrum der Neustadt mit wechselnden Marktnutzungen
- » Wichtiger Trittstein der Nord-Süd-Achse und der Verbindung Hauptbahnhof – Raiffeisenplatz (1) – Süsterstraße (2)
- » Außerhalb der Marktzeiten durch ruhenden Verkehr geprägt
- » Südliche Platzseite perforiert mit Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten im Bereich des Klinikums (3)

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Reduzierung des ruhenden Verkehrs zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- » Führung des MIV im Mischverkehrsprinzip
- » Vereinfachung und Verdeutlichung der Führung von Fuß- und Radverbindungen, insbesondere Richtung Hauptbahnhof
- » Sicherung des teilweise erhaltenswerten Baumbestandes und Erhöhung der Grünanteile in der Umgebung

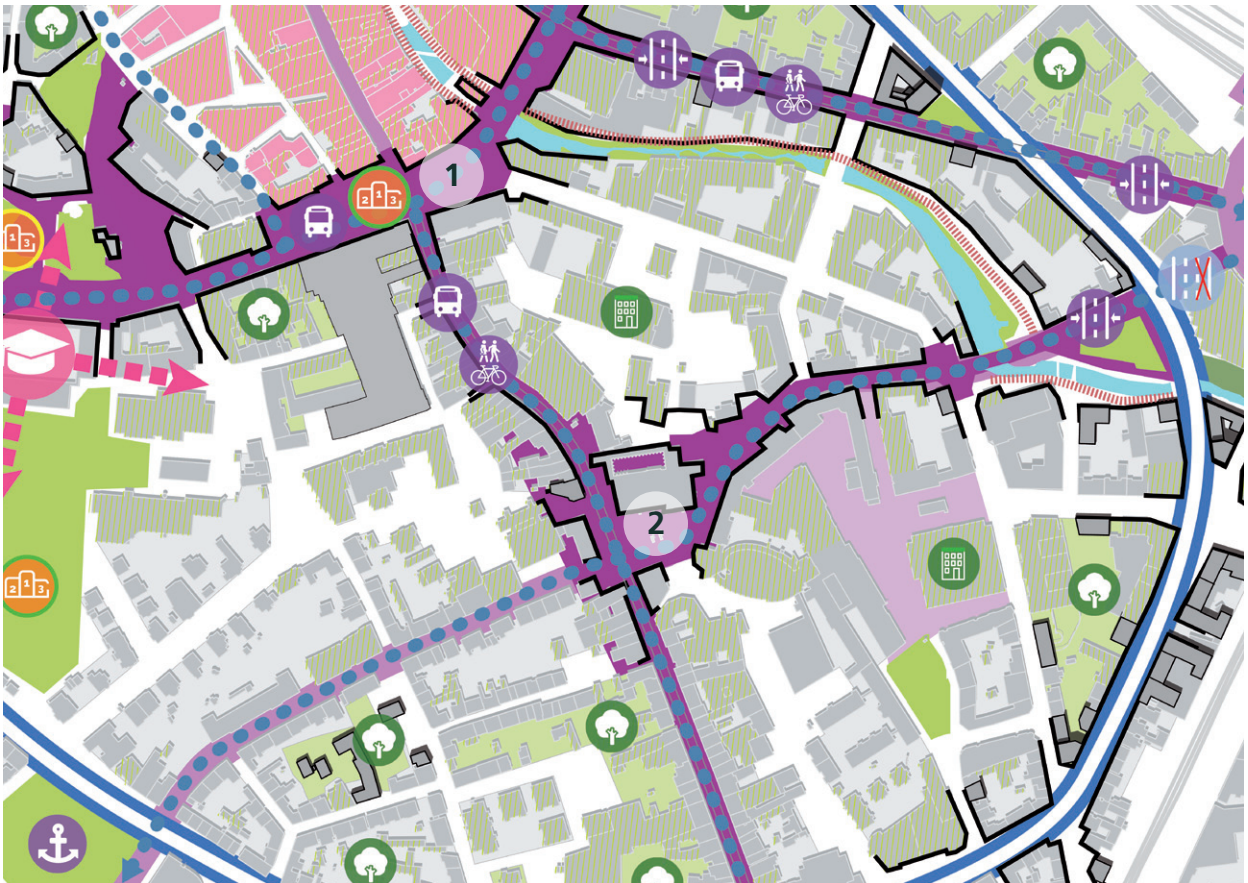
## Gestalterische Ziele

- » Erhalt und Ausbau des grünteprägteten Charakters des Platzes
- » Nutzung von wegfallenden Stellplätzen zur weiteren Begrünung und Entsiegelung des Platzes
- » Gestalterische Hervorhebung der Johanniskirche (4)
- » Ausbildung von Straßenprofilen als Mischverkehrsflächen zwischen MIV, Bussen und Radverkehr
- » Funktionale und gestalterische Überarbeitung der Parkplatz- und Tiefgaragenzufahrten auf der Südseite des Platzes
- » Einbeziehung der Haltestellen an der Johannisstraße (5) in die Gestaltung des Platzumfeldes
- » Ausbildung attraktiver Vorzonen der Gebäude am Platzrand, um aktivierende Nutzungen zu fördern



Parkplätze und Parkhauseinfahrten an der Südseite des Platzes

## Johannisstraße Nord



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan



## Johannisstraße Nord

### Ausgangslage

- » Südliche Verlängerung der Fußgängerzone zwischen Neumarkt (1) und Johanniskirchplatz
- » Ohne MIV-Durchgangsverkehr, lediglich für Stadtbusse, Lieferverkehr und Fahrräder zu befahren
- » Leerstände im Umfeld der im Rahmen der Baumaßnahmen des zukünftigen Einkaufszentrums am Neumarkt abzureißenden Gebäude

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Umwandlung des gesamten Abschnitts zwischen Neumarkt und Johanniskirchplatz zur "Umweltstraße" für ÖPNV, Fahrräder und Fußgänger mit attraktiven Seitenbereichen als Vorzonen für erdgeschossige Nutzungen
- » Aktivierung des Johanniskirchplatzes (2) als Trittstein zwischen Einkaufs-City und südlichen Stadtteilen zur Aufwertung der Nutzungen der angrenzenden Straßenabschnitte
- » Integration eines höheren Anteils an Wohnnutzungen in den Obergeschossen

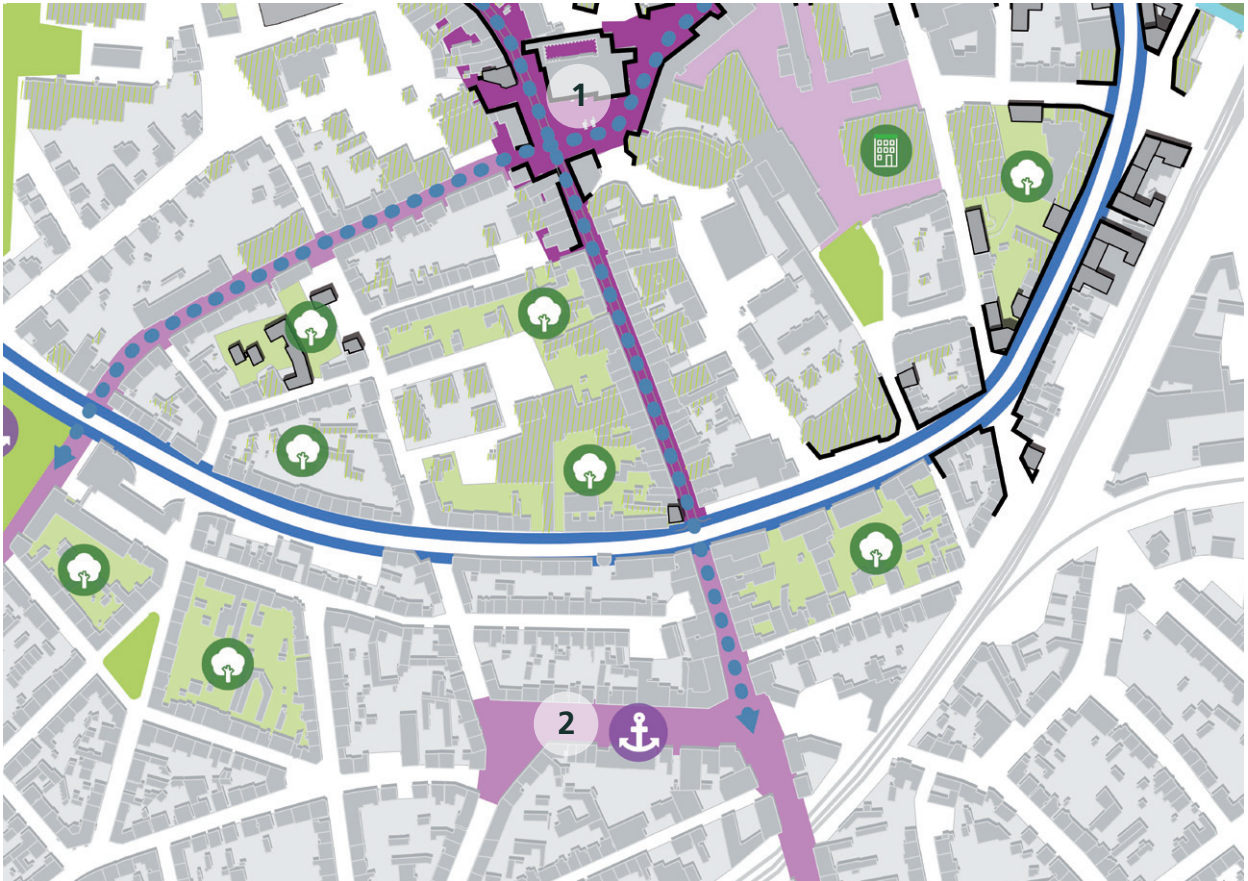
### Gestalterische Ziele

- » Einheitliche Belags- und Möblierungselemente auf dem gesamten Abschnitt zwischen Neumarkt und Johannistorwall
- » Intuitive und ablesbare Gliederung des Straßenraums in Bereiche für Fahrverkehre (Busse, Lieferverkehr, Fahrräder auf gemeinsamer Fahrbahn) und breite Seitenzonen für Fußgänger
- » Einladende Gestaltung der Seitenbereiche zur Nutzung als Vorzonen von Läden, Ladezonen (zeitlich beschränkt) und gastronomische Außenbereiche
- » Prüfung zusätzlicher Baumstandorte entlang des gesamten Straßenabschnitts
- » Gestalterische Überarbeitung von Haltestellen der Stadtbusse im Gesamtzusammenhang des Straßenzugs zwischen Neumarkt und Johannistorwall



Blick vom Neumarkt in die nördliche Johannisstraße

## Johannisstraße Süd



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Johannisstraße Süd

### Ausgangslage

- » Geschäftsstraße der südlichen Innenstadt zwischen Johanniskirchplatz (1) und Rosenplatz (2)
- » Verkehrlich durch MIV, ÖPNV und Radfahrer genutzt
- » Im Verlauf der Straße immer wieder untergenutzte oder leerstehende Erdgeschossläden

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Umwandlung des Abschnitts zwischen Johanniskirchplatz und Johannistorwall zur attraktiven Stadtstraße mit straßenraumgliedernden Elementen und Vorzonen für erdgeschossige Nutzungen
- » Aktivierung des Johanniskirchplatzes (2) als Trittstein zwischen Einkaufs-City und südlichen Stadtteilen zur Aufwertung der Nutzungen der angrenzenden Straßenabschnitte
- » Förderung der vorhandenen Wohnnutzungen in den Obergeschossen zur Vermeidung monofunktionaler Nutzungsabschnitte

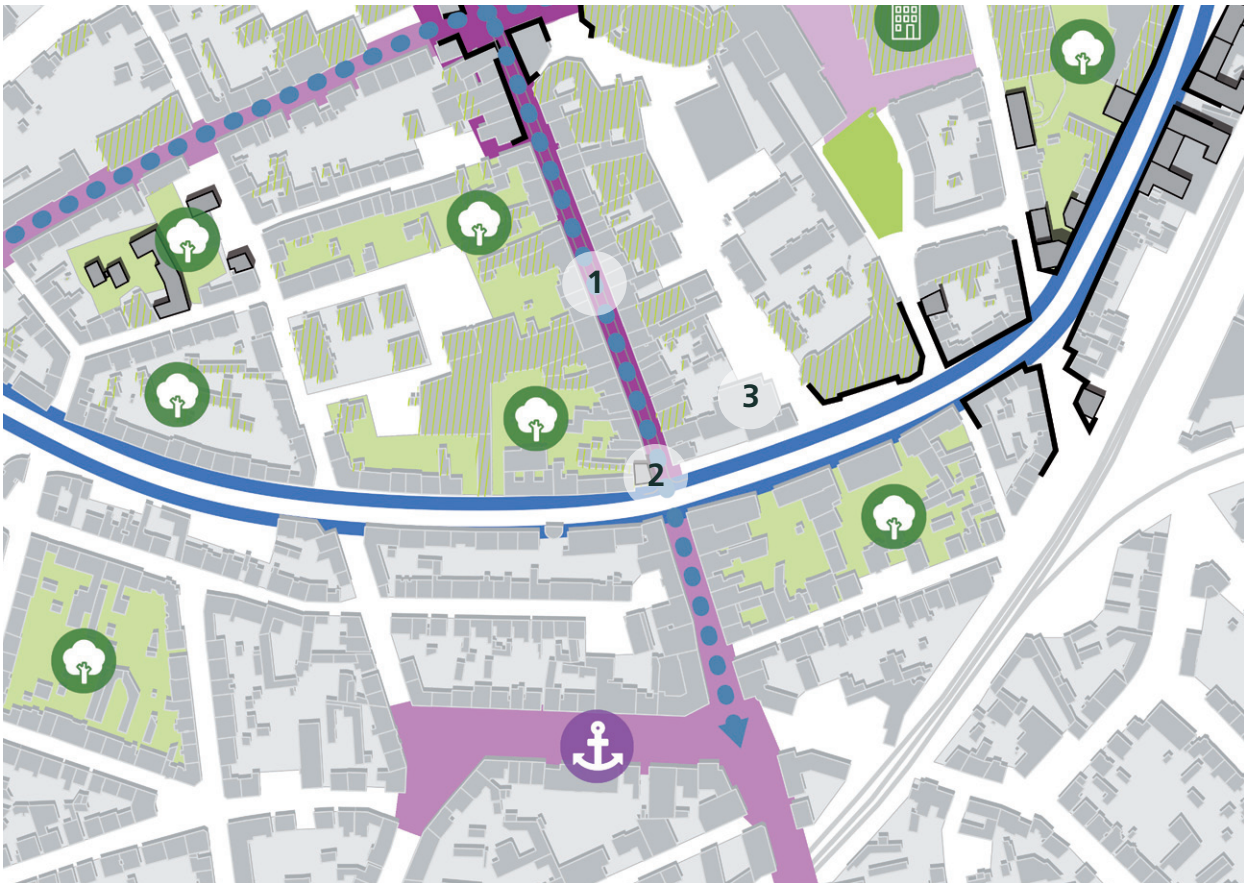
### Gestalterische Ziele

- » Einheitliche Belags- und Möblierungselemente auf dem gesamten Abschnitt zwischen Neumarkt und Johannistorwall
- » Intuitive und ablesbare Gliederung des Straßenraumes in Bereiche für Fahrverkehre (Busse, Lieferverkehr, Fahrräder auf gemeinsamer Fahrbahn) und breite Seitenzonen für Fußgänger
- » Einladende Gestaltung der Seitenbereiche zur Nutzung als Vorzonen von Läden, Ladezonen (zeitlich beschränkt) und gastronomische Außenbereiche
- » Prüfung zusätzlicher Baumstandorte entlang des gesamten Straßenabschnitts
- » Gestalterische Überarbeitung von Haltestellen der Stadtbusse im Gesamtzusammenhang des Straßenzugs zwischen Neumarkt und Johannistorwall



Blick vom Johanniskirchplatz in die südliche Johannisstraße

## Entrée Innenstadt Süd



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Entrée Innenstadt Süd

### Ausgangslage

- » Übergang der Johannisstraße (1) von einer verkehrsgeprägten Zubringerstraße von Süden zu einer belebten Stadtstraße in Richtung Neumarkt
- » Nördliche Ecksituation Johannisstraße/Johannistorwall baulich untergenutzt (2)
- » Wahrnehmbarkeit des Ankommens in der Innenstadt schwierig
- » Östlich angrenzende ehemalige Markthalle (3) durch aktuelle Nutzung nicht als besonderer Auftakt der südlichen Innenstadt wahrzunehmen

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Räumlich deutlichere Fassung des Kreuzungsbereiches Johannisstraße/Wallring (2)
- » Umgestaltung des Straßenraums der Johannisstraße im Zusammenhang mit den nördlichen Straßenabschnitten zugunsten breiterer und besser nutzbarer Seitenbereiche mit höherer Aufenthaltsqualität
- » Stärkung der Erdgeschossläden und der Wohnnutzung in den Obergeschossen

### Gestalterische Ziele

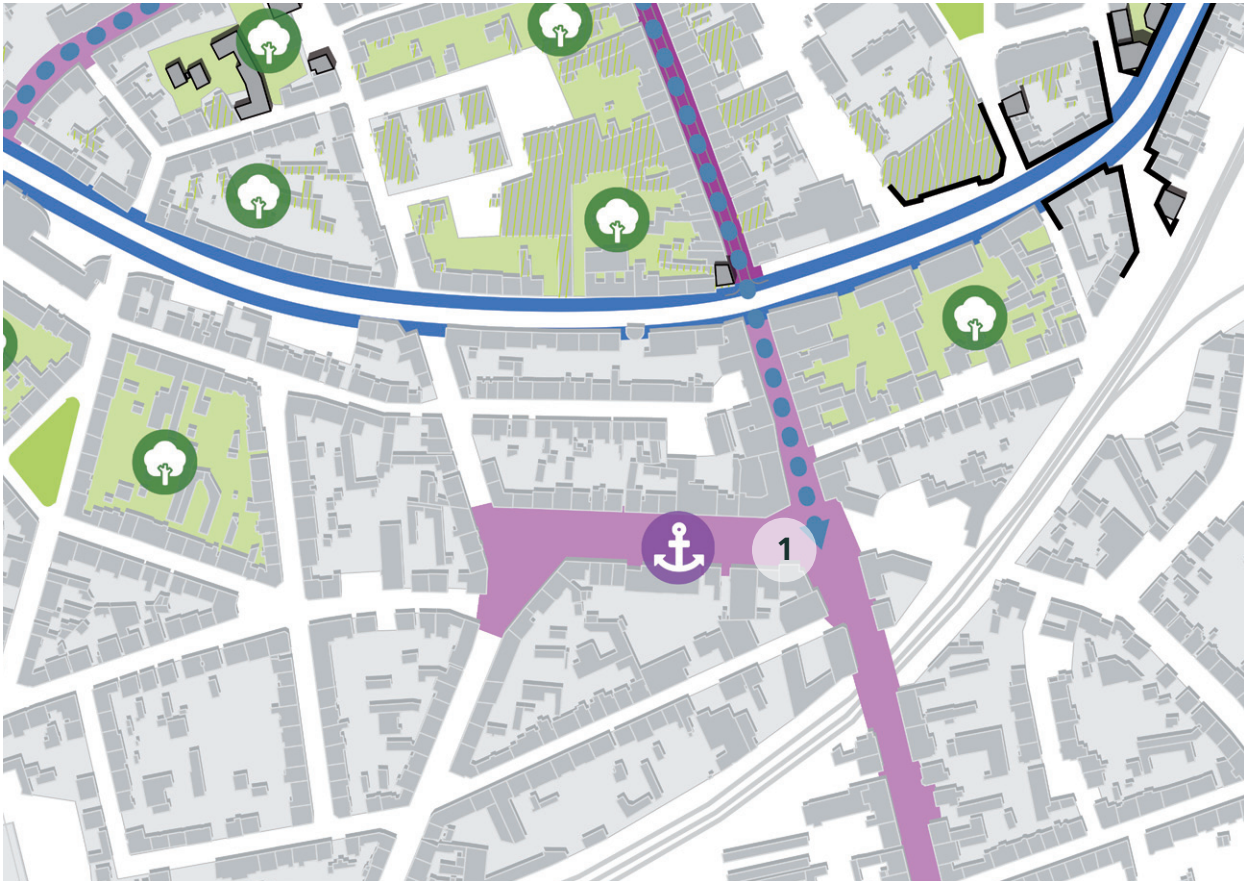
- » Ablesbare Eingangssituation durch Aufstockung oder Neubau des niedrigen Eckgebäudes Johannisstraße 124
- » Einheitliche Belags- und Möblierungselemente mit Bezug zu nördlicher Johannisstraße (1)
- » Intuitive und ablesbare Gliederung des Straßenraumes in Bereiche für Fahrverkehre (Busse, Lieferverkehr, Fahrräder auf gemeinsamer Fahrbahn) und breite Seitenzonen für Fußgänger
- » Einladende Gestaltung der Seitenbereiche zur Nutzung als Vorzonen von Läden, Ladezonen (zeitlich beschränkt) und gastronomische Außenbereiche

- » Prüfung zusätzlicher Baumstandorte



Kreuzungsbereich des Wallrings mit Blick in die südliche Johannisstraße

# Rosenplatz



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

# Rosenplatz

## Ausgangslage

- » Südlicher Ankerpunkt der Nord-Süd-Verbindung durch die Innenstadt
- » Vereinzelte Leerstände, viele Wohnnutzungen in Erdgeschossen
- » Bereits erfolgte Umgestaltung (2012/2013), deren Möblierungselemente teils nicht mehr nutzbar sind und welche zu einer nahezu vollständigen Versiegelung geführt hat
- » Verkehrsführung für Fahrräder zum Teil unübersichtlich und umständlich (fehlende Linksabbiegemöglichkeit) (1)

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Verbesserung der Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer
- » Stabilisierung der erdgeschossigen Nutzungen
- » Verringerung der Anzahl der ausgewiesenen Stellplätze und bessere Integration in die Platzgestaltung und -gliederung
- » Aufenthaltsqualität schaffen

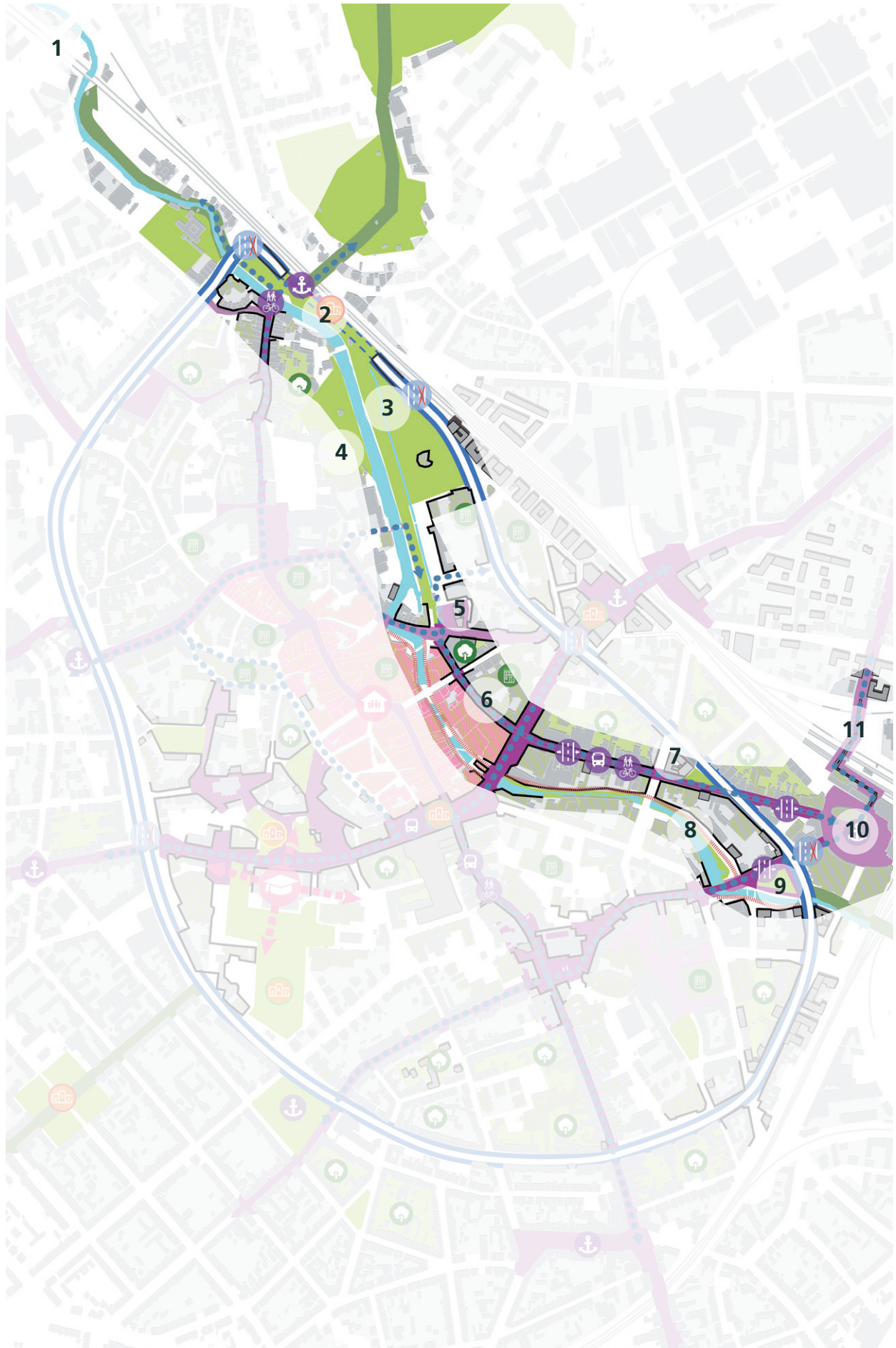
## Gestalterische Ziele

- » Überprüfung der aktuellen Platzgestaltung hinsichtlich der Zonierung in Fahrbereiche und Aufenthaltsbereiche in Abstimmung mit den Inhabern des Urheberrechts
- » Ersatz oder Instandsetzung der teilweise beschädigten Möblierungselemente
- » Prüfung möglicher weiterer Baumstandorte zur Erhöhung der Qualität der Aufenthaltsbereiche
- » Ausbildung einer aktiven Vorzone an den gewerblich genutzten Erdgeschossbereichen
- » Minimierung der notwendigen als Stellplätze gestalteten Flächen



Rosenplatz

# Achse Haseraum – Möserstraße – Herrenteichswall



Hervorhebung Nord-Süd-Verbindung im Strategieplan



## Achse Haseraum – Möserstraße – Herrenteichswall

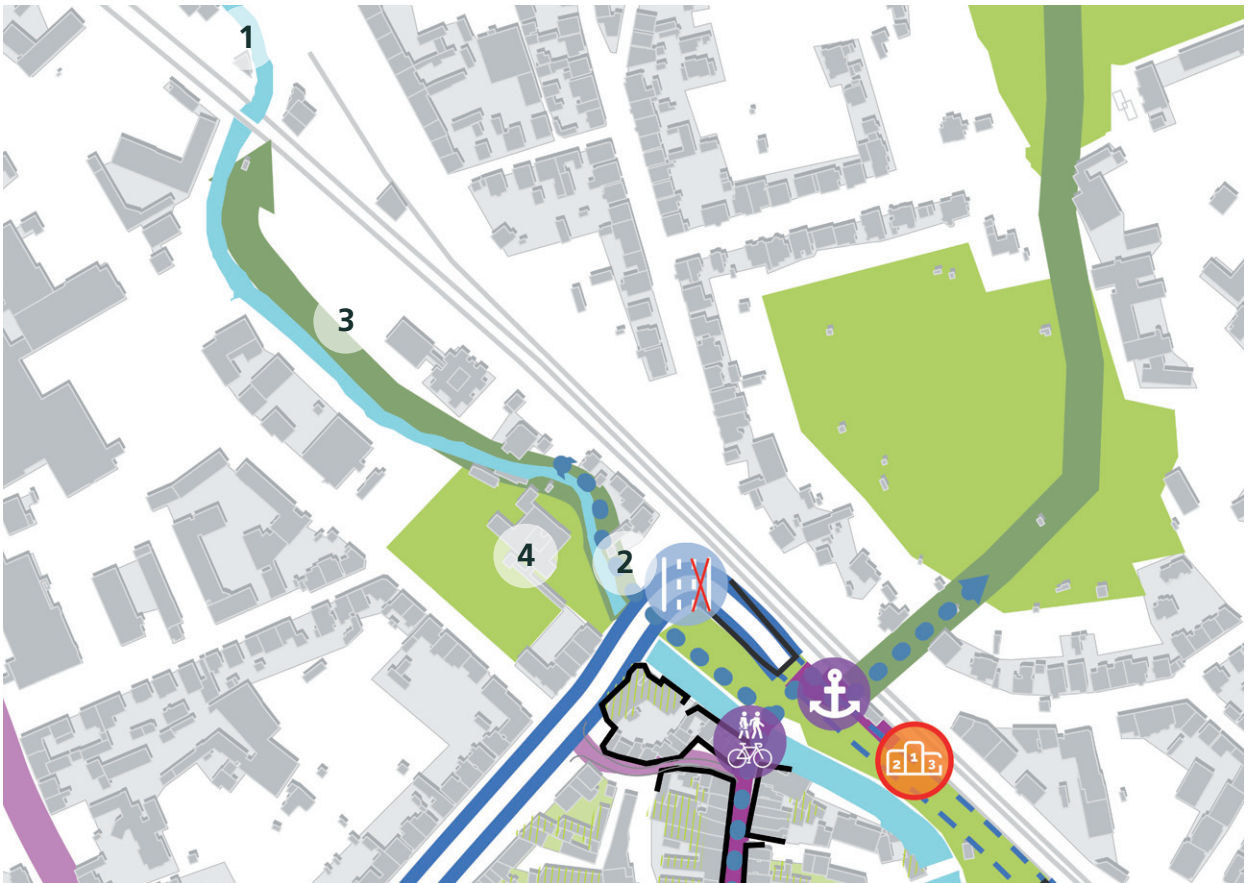
### Charakteristik

- » Achse folgt dem für die Innenstadt charakteristischen Verlauf der Hase
- » Abfolge wichtiger öffentlicher Plätze und Grünanlagen sowie linearer Strukturen wie dem Haseuferweg
- » Teil der in der Analyse herausgearbeiteten Kraftlinien der Innenstadt

### Orte entlang der Verbindung von Nord nach Süd

- » 1 | Hafen/Westerberg  
nördlicher Abschluss des innerstädtischen Haseraums nach der Engstelle am Wallring
- » 2 | Bahnhof Altstadt/Entrée Altstadt  
Engstelle des uferbegleitenden Grünraums
- » 3 | Herrenteichswall  
historische Wallanlage mit zusammenhängendem Begleitgrün und hohem Aufenthaltspotenzial
- » 4 | Domgarten  
dem Domgelände zugehörige bischöfliche Gartenanlagen, die der Bevölkerung aktuell nicht zugänglich sind
- » 5 | Haarmannsbrunnen  
südlicher Auftakt zum Herrenteichswall mit verkehrsbelastetem Vorplatz
- » 6 | Möserstraße  
direkteste Verbindung von Hauptbahnhof und City mit teils wechselhaftem Ladenbesatz
- » 7 | Stresemannplatz  
verkehrsdominierter Platz im Schnittpunkt mehrerer Straßen, heute Stellplatzanlage
- » 8 | Haseuferweg  
uferbegleitender Fuß- und Radweg, teils als Steg auf der Rückseite der Anrainergebäude
- » 9 | Raiffeisenplatz  
Einstieg in den Haseuferweg in Richtung der südwestlichen Stadtteile, wurde bereits in Rückkopplung mit dem Masterplan gestalterisch aufgewertet
- » 10 | Theodor-Heuss-Platz/Hauptbahnhof  
Bahnhofsvorplatz mit hohem Nutzungsdruck und Potenzialen zur Verbesserung der Orientierung Ankommender
- » 11 | Humboldtsteg  
bestehendes Brückenbauwerk mit Möglichkeit der weiteren Anbindung nach Norden und an die Bahnsteige

# Hafen/Westerberg



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Hafen/Westerberg

### Ausgangslage

- » Hafenbereich (1) stellt größte städtische Wasserfläche dar
- » Industrie- und Gewerbebetriebe besetzen die Uferbereiche des Hafens
- » Verbindung zwischen Innenstadt und Hafen entlang der Hase gegeben, aber nicht durchgängig für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut

### Gestalterische Ziele

- » Aufnahme der Grünstrukturen auf dem Grundstück der Benediktinerinnen (4) als Gestaltungselement des nördlichen Hasegrünzugs
- » Verdeutlichung des Einstiegs zum Haseuferweg (5) in beide Richtungen am Wallring

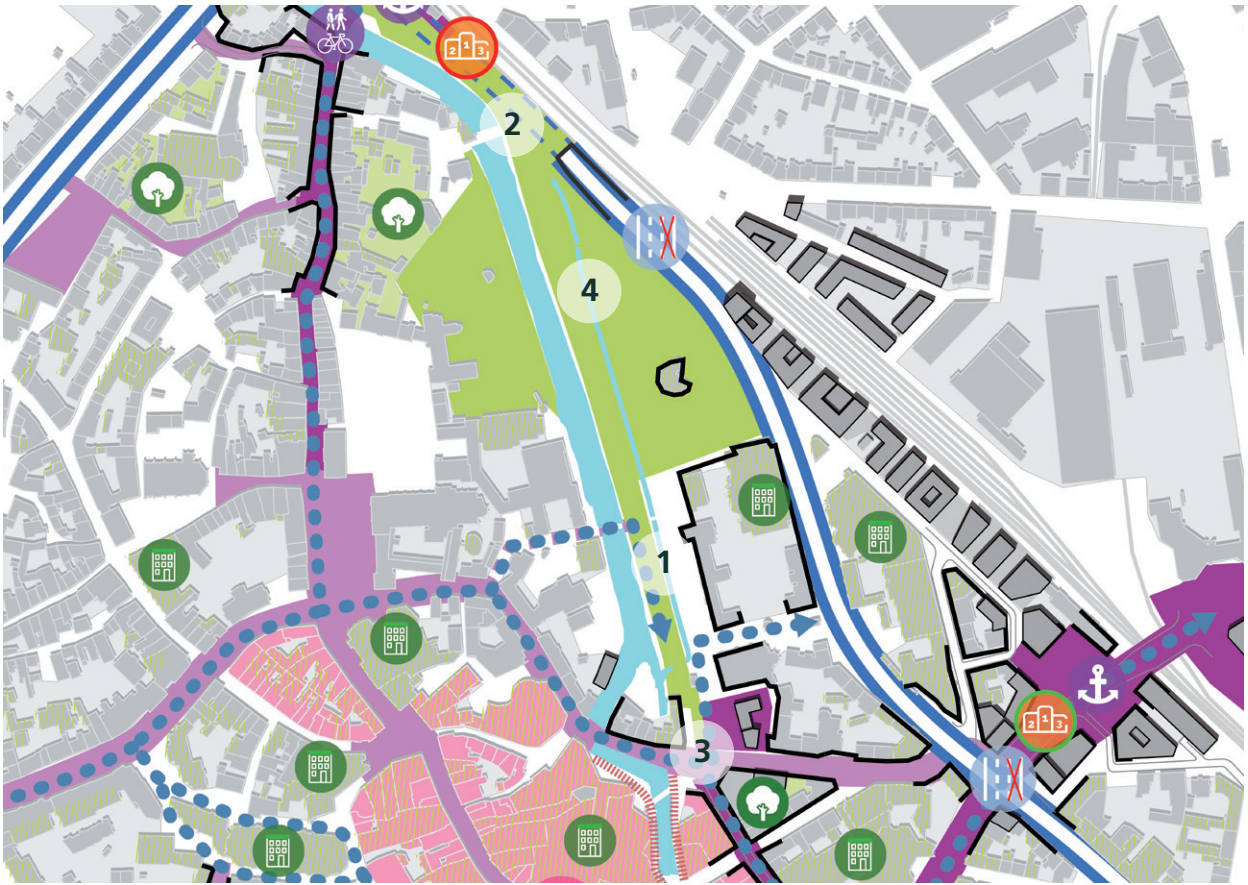
### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Verbesserung der Verbindung von der Innenstadt zum Hafen über den auszubauenden Haseuferweg (2)
- » Durchgängigkeit des Grünzuges entlang der Hase verbessern (3)
- » Stärkung der wirtschaftlichen Funktionen des Hafens bei gleichzeitiger Öffnung möglichst großer Bereiche des Ufers für die Öffentlichkeit



Grünfläche am Benediktinerinnenkloster an der Turnerstraße bildet den nicht wahrnehmbaren Übergang vom Wallring in Richtung Hafen

# Herrenteichswall



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

# Herrenteichswall

## Ausgangslage

- » Längster erhaltener Abschnitt der mittelalterlichen Wallanlage
- » Besondere Qualität zudem durch die vorhandenen Altbaumbestände
- » Großflächige Stellplatzanlagen (1) östlich parallel zur Wallmauer
- » Freiräumliche Verbindung von der Pernickelmühle (2) zum Platz am Haarmannsbrunnen (3)
- » Haseumflut zur ökologischen Durchgängigkeit der Hase bereits in fortgeschrittenem Planungsstadium (4)
- » Barrierefreiheit des Weges auf der Wallkrone nicht gegeben

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Erhalt und Ausbau der freiräumlichen und historischen Strukturen
- » Herausnahme der Stellplätze an der Wallmauer zur Stärkung der freiräumlichen Qualität und Ersatz innerhalb einer Parkpalette unter dem heutigen Bolzplatz (Bolzplatz ist auf Dach der Parkpalette zu integrieren)

- » Untersuchung von Möglichkeiten zur barrierefreien Erschließung aller Ebenen des Herrenteichswalls durch denkmalgerechte Maßnahmen
- » Vertiefende Betrachtung von Querungsmöglichkeiten in Ost-West-Richtung für Radfahrer und Fußgänger (bspw. C.-Bäumer-Weg – Haseuferweg – Remarquequartier)

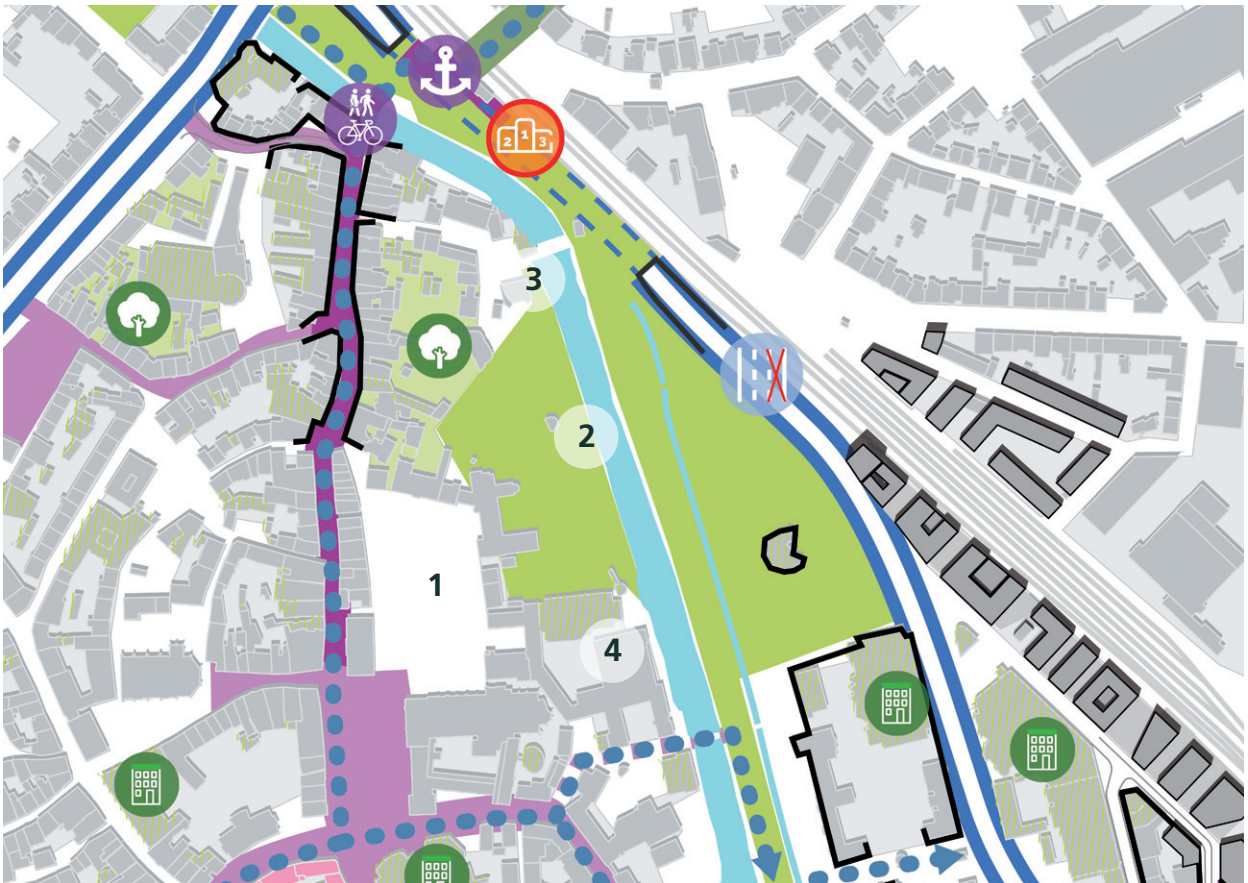
## Gestalterische Ziele

- » Inszenierung der Wallmauer als stadthistorisch bedeutendes Bauwerk
- » Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Überarbeitung der Wege und Möblierung
- » Erlebarmachen der Hase in Uferabschnitten, die keinen großen Höhenunterschied zur Wasserlinie aufweisen
- » Gestalterisch und denkmalpflegerisch angemessene Rampenbauwerke zur barrierefreien Erschließung und Querung des Walls in Ost-West-Richtung
- » Integration der Haseumflut in die freiräumlichen Überlegungen zur Aufwertung des Grünbereichs östlich der Wallmauer
- » Hochwertige Gestaltung der möglichen Parkpalette auf dem heutigen Bolzplatzgelände



Die Wallkrone des Herrenteichswalls mit dem erhaltenswerten Baumbestand

## Domgarten



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Domgarten

### Ausgangslage

- » Große Grünfläche zwischen den bischöflichen Gebäuden an der Großen Domsfreiheit (1) und der Hase
- » Unterschiedlich gegliederte Flächen mit angelegtem Domgarten, Rasenflächen und einzelnen kleingärtnerisch genutzten Parzellen
- » Gesamter Bereich nicht für die Öffentlichkeit zugänglich, da Zutritt nur über bischöfliche Grundstücke möglich

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Vorhandene Aufenthaltsqualität der unterschiedlichen Gartenbereiche beibehalten bzw. verbessern
- » Öffnung der Flächen für die Öffentlichkeit unter Zugangsregulierung durch das Bistum Osnabrück
- » Erlebbarkeit der Hase und des grünen Uferbereichs (2) fördern

### Gestalterische Ziele

- » Anlage von halböffentlichen Zugängen an der Pernickelmühle (3) (Zutritt regulierbar durch das Bistum)
- » Gestalterische Verbesserung des Zusammenspiels der unterschiedlichen Gartenteile, bspw. durch verbindende Elemente wie Wege oder abgrenzende Elemente wie Hecken
- » Integration eines Lehr- und Schulgartens des Gymnasium Carolinum (4)
- » Schaffung von ufernahen Erholungsbereichen in direkter Wassernähe mit Liegewiesen, Holzdecks etc., nach Möglichkeit mit Wasserzugang



Ausblick vom Herrenteichswall auf die abgeschotteten Flächen des Domgartens

## Platz am Haarmannsbrunnen



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan



## Platz am Haarmannsbrunnen

### Ausgangslage

- » hohe Kfz-Präsenz durch Zufahrtsverkehr zum L+T-Parkhaus (1) und Stellplätze südlich der Herz-Jesu-Kirche (2) und am Herrenteichswall
- » Engstelle für Fuß- und Radverkehr des Haseuferwegs (3)
- » räumlich zusammenhangslose und unqualifizierte Entréesituation zum Herrenteichswall (4)

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Verkehre minimieren, entflechten und neu ordnen – Kfz-Zufahrt L+T über Möserstraße (5), Schillerstraße verkehrsberuhigt als Andienung für Kirche und Neubau
- » Durchgängigkeit Rad- und Fußverkehr auf Haseuferweg und in Ost-West-Richtung verbessern (Remarque-Quartier «» Domstadt)
- » Stellplätze an Kirche und von Domschule in aufzustockende Parkpalette im Iduna-Hochhaus verlagern und Flächenpotenzial für räumlich wirksame Bebauung nutzen
- » Aufenthaltsqualität schaffen

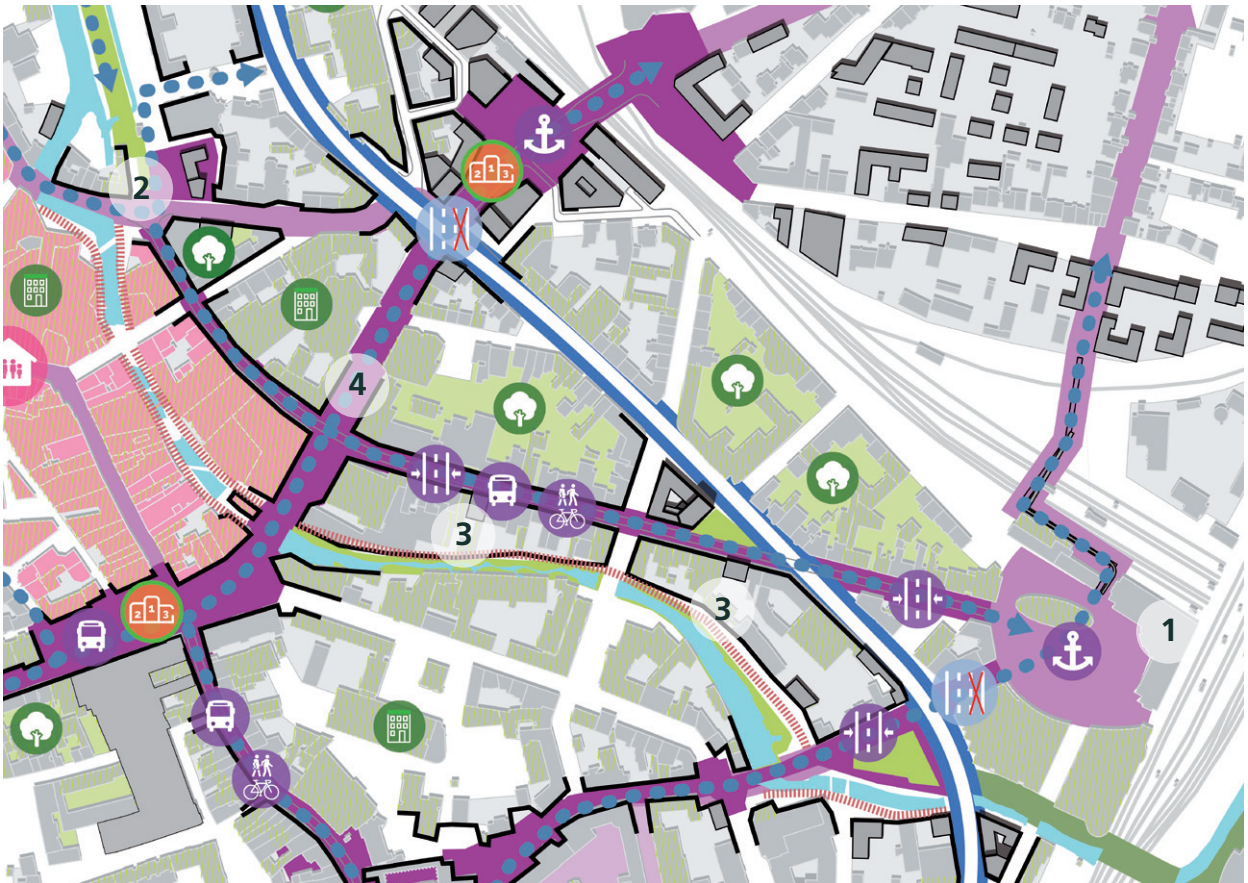
### Gestalterische Ziele

- » Ausbildung einer Platzsituation, die nicht vom Kfz-Durchgangsverkehr durchschnitten wird
- » klar ablesbare Führung der Rad- und Fußverkehre mit Aufpflasterung querungsintensiver Stellen
- » einheitliches Material- und Pflanzkonzept mit dem Bereich zwischen Herrenteichswall und Wallring
- » Inszenierung und Freistellung des Westportals der Herz-Jesu-Kirche und des Haarmannsbrunnens in der Freiflächengestaltung
- » Fassung der Platzkante durch einen qualitätvollen Neubau (»Wettbewerbsverfahren!) mit unterlagerter Tiefgarage in leichtem Rücksprung gegenüber dem Westportal der Kirche



Lageplan Vertiefungsbereich mit geplanter Verkehrsführung

## Möserstraße



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Möserstraße

### Ausgangslage

- » Direkte Verbindungsmöglichkeit von Hauptbahnhof (1) zu Innenstadt über Stresemannplatz, Neumarkt/Wittekindstraße bis zum Platz am Haarmannsbrunnen (2)
- » Verkehrlich im Bestand vor allem für den ÖPNV (Stadtbusse) bedeutsam
- » Gestaltungsmerkmale der einzelnen Straßenabschnitte sehr unterschiedlich und nicht als durchgängige Verbindung wahrnehmbar
- » Teilweise Leerstand und Unternutzungen in den Erdgeschossläden, Obergeschosse meist mit Wohnnutzungen oder Büros belegt
- » Einzelne Baulücken (3)

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Gestalterisch-funktionale Entwicklung zu einem durchgängigen, wiedererkennbaren Straßenzug
- » Gliederung des Straßenraums als "Umweltstraße" für Busse, Fahrräder und Fußgänger; Auto- und Lieferverkehre nur für Anlieger frei (Abschnitt Theodor-Heuss-Platz – Wittekindstraße (4))

- » Sicherung und Ausbau der Erdgeschossnutzungen für Läden, Gastronomie, Kleinhandwerk
- » Identifikation der Potenziale der Baulücken und Anregungen an Eigentümer zur Neubebauung unter Berücksichtigung des angrenzenden Haseuferwegs

### Gestalterische Ziele

- » Durchgängige Gestaltungsprinzipien für Oberflächen und Möblierung im öffentlichen Raum im gesamten Straßenverlauf zur Erhöhung der Gestaltungsqualität
- » Intuitive und sichere Abstufung der Flächen für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer: kompakte Mischverkehrsfläche für Busse und Radfahrer, Fußgängerbereiche in den breiteren Seitenräumen
- » Ausbildung attraktiver Vorzonen an den Erdgeschossen der Bebauung zur Nutzung für Läden und Gastronomie
- » Integration einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen für mobilitätseingeschränkte Personen und Lieferverkehr
- » Prüfung zusätzlicher Baumstandorte im Straßenverlauf



Blick von der Wittekindstraße in die südliche Möserstraße

# Stresemannplatz



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

# Stresemannplatz

## Ausgangslage

- » Platzartige Aufweitung am Schnittpunkt von Wallring (1) und Möserstraße (2)
- » Vorwiegend als Stellplatzfläche genutzt
- » In Randbereichen einzelne Beet- und Baumstandorte ohne Aufenthalts- und Verweilqualitäten

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Bauliche Neugestaltung des Platzes durch ein Wohn- und Geschäftshaus (3) mit unterlagerter Tiefgarage zur Deckung des Stellplatzbedarfs
- » Öffentliche Nutzungen im Erdgeschoss zur weiteren Belebung der Möserstraße und des verkleinerten Stresemannplatzes sowie auf der Dachebene des Neubaus
- » Gestaltung der verkleinerten Platzaufweitung (4) als grüner Trittstein zwischen Hauptbahnhof und Neumarkt

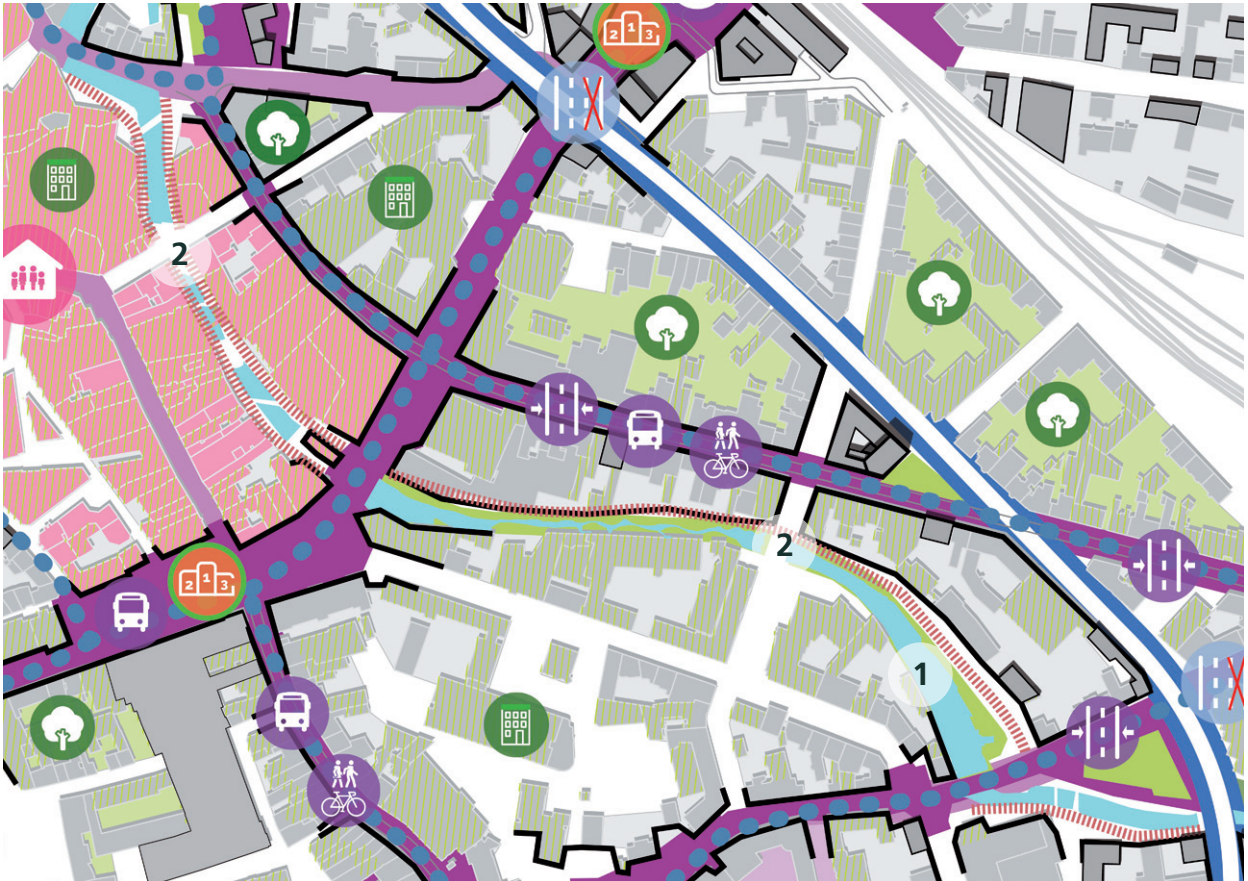
## Gestalterische Ziele

- » Neubau mit hohem architektonischen Anspruch als Merkzeichen an Wallring und Möserstraße – Überhöhung gegenüber der umgebenden baulichen Bestände prüfen
- » Attraktive und hochwertige Gestaltung des verkleinerten Stresemannplatzes im Kontext der anliegenden Erdgeschossnutzungen und der anzustrebenden durchgängigen Gestaltung der Möserstraße unter Einbeziehung des Baumbestands
- » Schaffung einer möglichst hohen Verweil- und Aufenthaltsqualität trotz der Lage am stark befahrenen Wallring



Stellplatzanlage auf dem Stresemannplatz

# Haseuferweg



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Haseuferweg

### Ausgangslage

- » Innerhalb der Innenstadt durchgängiger und in weiten Teilen neu gestalteter Fuß- und Radweg entlang des Verlaufs der Hase (1)
- » Übergänge an querenden Straßen teils unübersichtlich, nicht fahrradgerecht oder barrierefrei (2)
- » Einstiege in den Weg nicht besonders inszeniert

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Durchgängigkeit des Haseuferwegs innerhalb der Stadt weiter verbessern und Schnittstellen mit querenden Straßen sicher und barrierefrei umbauen
- » Anlage von Querungshilfen und Fußgängerüberwegen an besonders frequentierten Querungen
- » Verbesserung der Ablesbarkeit der Zugänge zum Haseuferweg insbesondere im Schnittbereich mit anderen Kraftlinien der Innenstadt
- » Verbesserung Gestaltqualität an Engstellen

- » Aktivierung der Rückseiten der Grundstücke am Haseuferweg, die im Bestand meist Rückseiten ausbilden

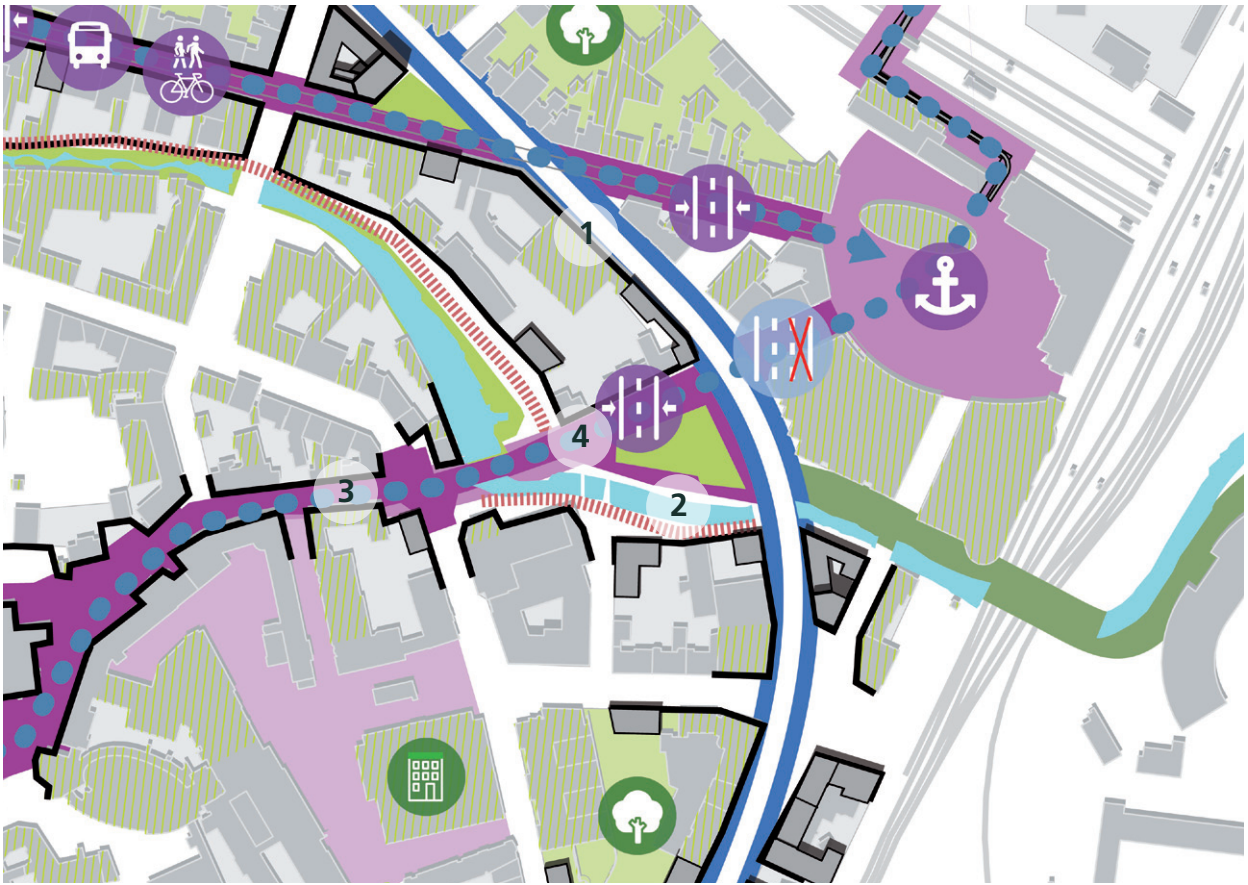
### Gestalterische Ziele

- » Aufnahme der bereits gesetzten Gestaltungselemente des Weges und der Stegkonstruktion bei Ergänzungen des Weges und der Ausbildung von Querungssituationen
- » Bewusste gestalterische Alleinstellung des Weges innerhalb der durchquerten Bereiche der Innenstadt
- » Gestaltung der Zugänge als großzügige, einladende und wiedererkennbare Orte
- » Ausbildung attraktiver und anspruchsvoller Übergänge vom Weg zu möglichen neuen Nutzungen an den heutigen Grundstücksrückseiten (Außenterrassen von Cafés, Bürogärten,...)



Rückseiten und Stellplatzanlagen zum Haseuferweg hin

# Raiffeisenplatz



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan



# Raiffeisenplatz

## Ausgangslage

- » Begrünter Platz zwischen Wallring (1), Hase (2) und Heinrich-Heine-Straße (3) mit Funktion als Gelenk zwischen Achse Willy-Brandt-Platz – Hauptbahnhof und dem Haseuferweg
- » Möblierung, Bepflanzung und Ausstattung in die Jahre gekommen, Aufenthaltsqualität auch durch angrenzende Verkehrsstrassen beeinträchtigt
- » Planung zur Umgestaltung mit den Zielen des Masterplans Innenstadt bereits umgesetzt

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Ausbildung eines Trittsteins an der Verbindung Willy-Brandt-Platz – Hauptbahnhof
- » Verbesserung der Zugangssituation zum Haseuferweg, auch durch Beförderung möglicher Bebauung laut geltendem Bebauungsplan
- » Anpassung des Straßenquerschnitts der Heinrich-Heine-Straße zur Verringerung der Barrierewirkung und Verbesserung der Qualität der dort befindlichen Radverkehrsanlagen
- » Aufenthaltsqualität auf dem Platz und im Übergang zur Hase schaffen

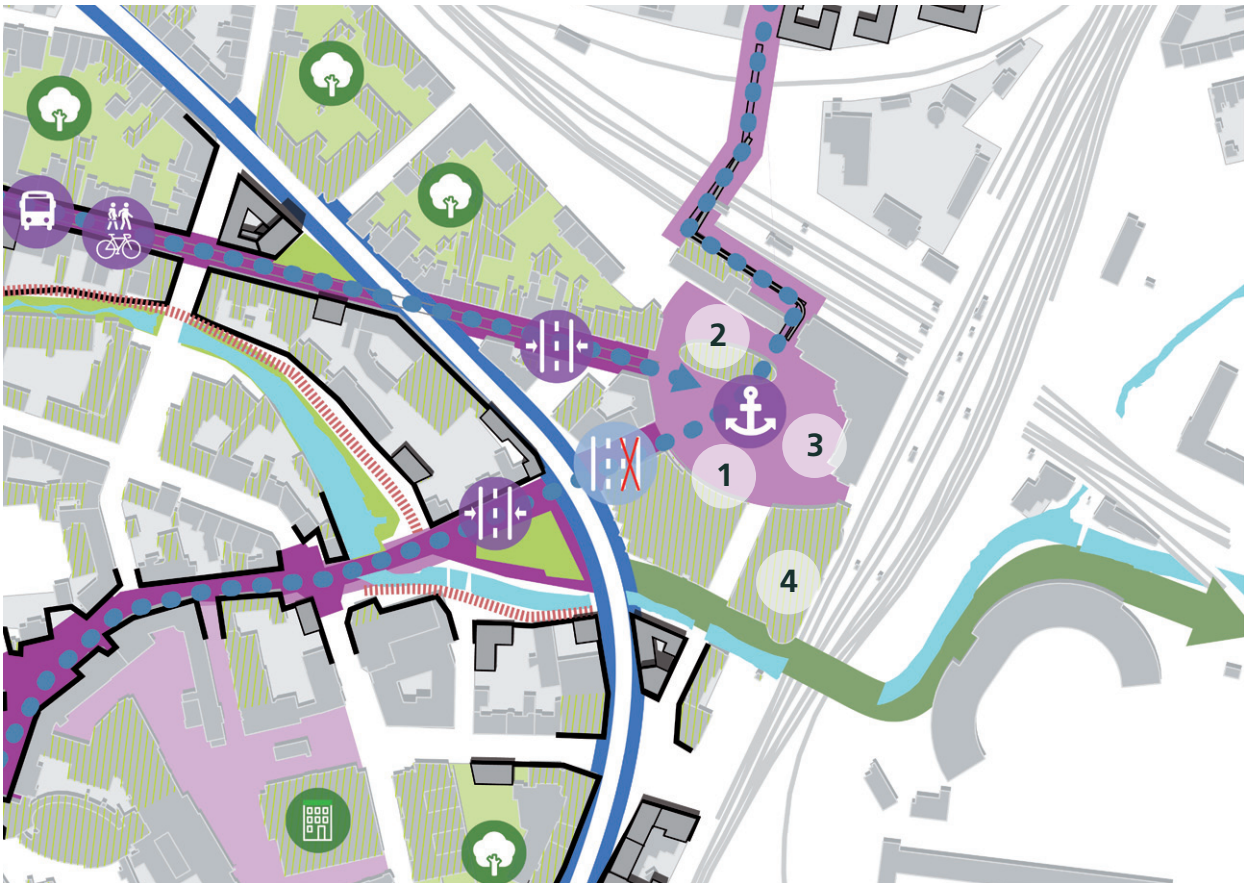
## Gestalterische Ziele

- » Minderung der Barrierewirkung der Heinrich-Heine-Straße durch Reduzierung des Fahrbahnquerschnitts zugunsten breiterer Seitenbereiche mit Baumpflanzungen auf der nördlichen Straßenseite
- » Aufpflasterung des Querungsbereiches (4) Haseuferweg – Heinrich-Heine-Straße und Ausbildung einer gefassten Eingangssituation zum Haseuferweg unter Berücksichtigung der bereits vorhandenen Sitzstufen an der Hase
- » Qualitätvolle Neubauten in Bereichen der Baulücken nördlich und südlich mit Ausrichtung und Adressierung zum Platz hin



Lageplan Vertiefungsbereich

## Theodor-Heuss-Platz/Hauptbahnhof



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

# Theodor-Heuss-Platz/Hauptbahnhof

## Ausgangslage

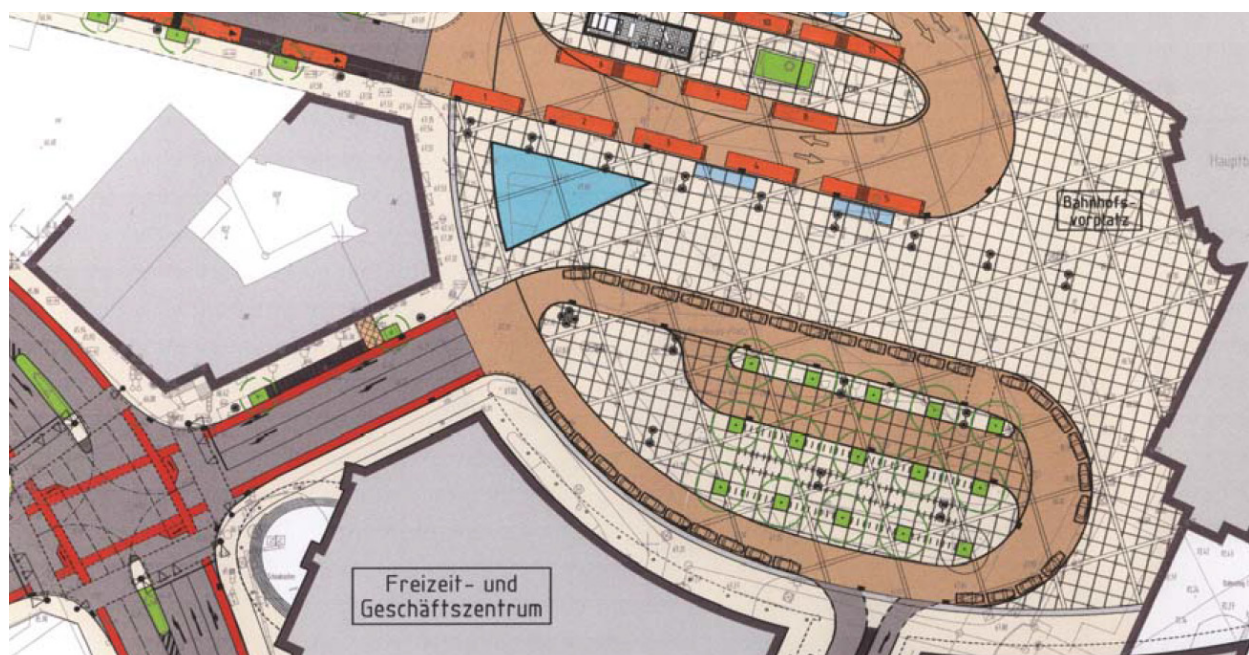
- » Stark frequentierter ÖPNV-Umsteige- und Ankunftspunkt
- » Vorplatz bereits um 2002 neu gestaltet und dabei weitgehend versiegelt
- » Heute je nach Bereich unterschiedliche verkehrliche Dominanz (MIV/Taxis (1), Busse (2), Fahrradabstellanlagen (3))
- » Orientierung zwischen den verschiedenen ankommenden Straßen schwierig

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Minimierung und optimierte Organisation der Anlagen für den MIV und Taxis
- » Schaffung eines qualitativ und quantitativ adäquaten Fahrradparkhauses (4) mit ergänzendem Serviceangebot (Werkstatt, Bikeverleih)
- » Aufenthaltsbereiche ohne kommerzielle Angebote verbessern
- » Barrierefreiheit für alle Verkehrsteilnehmer
- » Orientierung auf dem Platz und in Bezug auf die ankommenden Straßenzüge verbessern

## Gestalterische Ziele

- » Neugestaltung der Bereiche, in denen heute Fahrräder wild abgestellt werden
- » Überprüfung der Möblierungs- und Ausstattungselemente im Kontext der Elemente der angrenzenden Kraftlinien und Wegeverbindungen
- » Umgestaltung der Vorzone der südlichen Bebauung, um Geschäftslagen und die Zugänge zur Radparkerebene besser am Platzrand zu verankern
- » Prüfung der Möglichkeit zusätzlicher Baum- und Grünstandorte im Umfeld des Bahnhofs zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation
- » Verbesserung der Orientierung auf dem Platz durch intuitive Leitsysteme zu Möserstraße (direkte Verbindung zur Innenstadt), Heinrich-Heine-Straße (Verbindung Richtung Johanniskirchplatz und Einstieg in den Hauseuferweg) und dem neuen Humboldtsteg (Verbindung für Fahrräder und Fußgänger nach Norden)



Lageplan Umbau Bahnhofsvorplatz 2002

# Humboldtsteg



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

# Humboldtsteg

## Ausgangslage

- » Rad- und Fußwegeverbindung vom Hauptbahnhof (1) in Richtung Norden (Gartlage/Schinkel) (2)
- » Im Bestand wenig attraktiver Überweg über die Gleise der DB
- » Barrierefreie Erschließung und Nutzung für Radfahrer nur über Aufzüge möglich
- » Ankunftssituation am Theoder-Heuss-Platz eher randlich gelegen

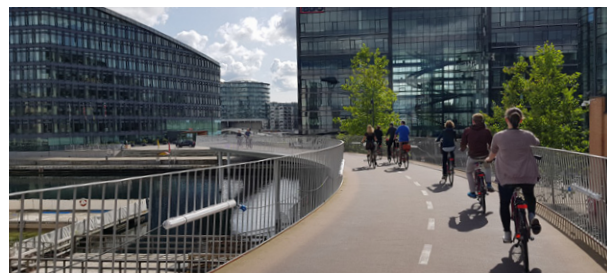
## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Direkte und unkomplizierte Verbindung des Bahnhofsbereichs in Richtung Buersche Straße (3)
- » Neubau eines Stegs über die Bahngleise mit direktem Anschluss an die Bahnsteige (Bsp.: "The Snake", Kopenhagen)

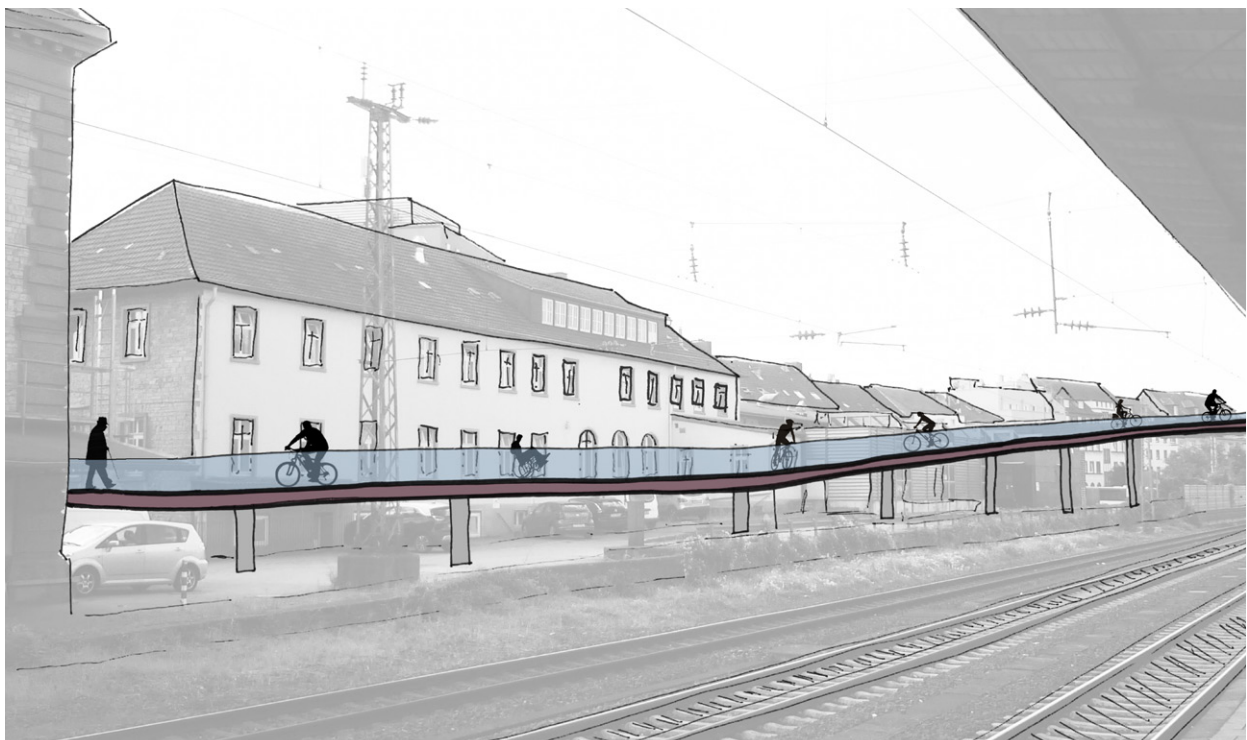
- » Erschließung über fahrradfreundliche, barrierefreie Rampen parallel zum heutigen Fahrradparkhaus an der Eisenbahnstraße auf den Flächen eines ehemaligen Anlieferungsgleises (4) und oberhalb bestehender Stellplätze
- » Ankommenspunkt der Rampe zentral neben dem Bahnhofsgebäude am Platz

## Gestalterische Ziele

- » Verbesserung des Erscheinungsbildes des Stegs im Bereich der Bahnsteige und Attraktivierung als schnelle und direkte Verbindung zwischen den Gleisen
- » Aufhebung der rückseitigen Erscheinung des Empfangs- und Verwaltungsgebäudes von den unteren Gleisen aus durch eine anspruchsvoll und interessant gestaltete Rampe zum Bahnhofsvorplatz hin

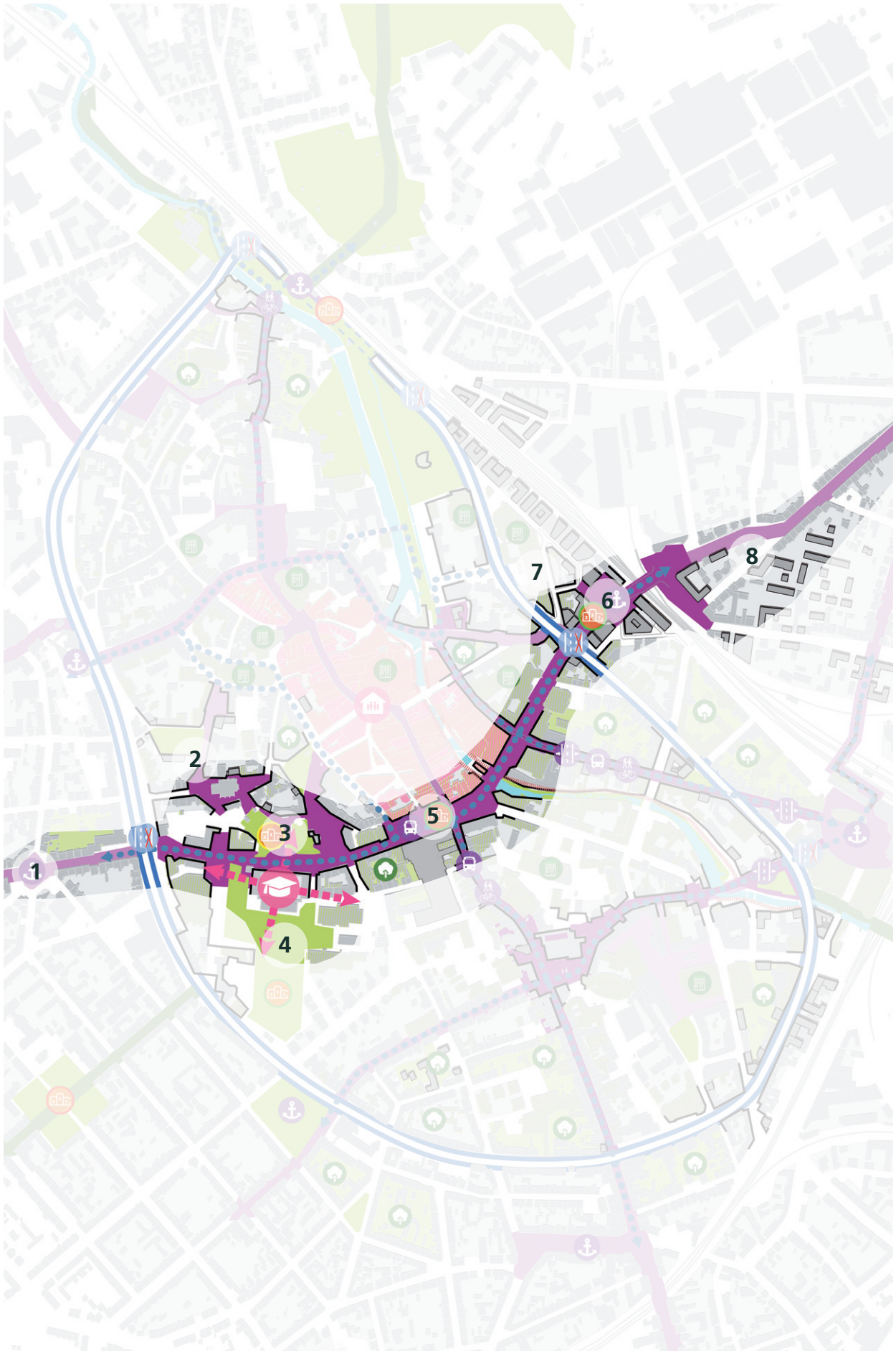


Fahrradsteg "The Snake", Kopenhagen



Rückseiten von Verwaltungsgebäude und Fahrradparkhaus, an denen die Rampe entlangführt

## Ost-West-Verbindung



Hervorhebung Nord-Süd-Verbindung im Strategieplan

## Ost-West-Verbindung

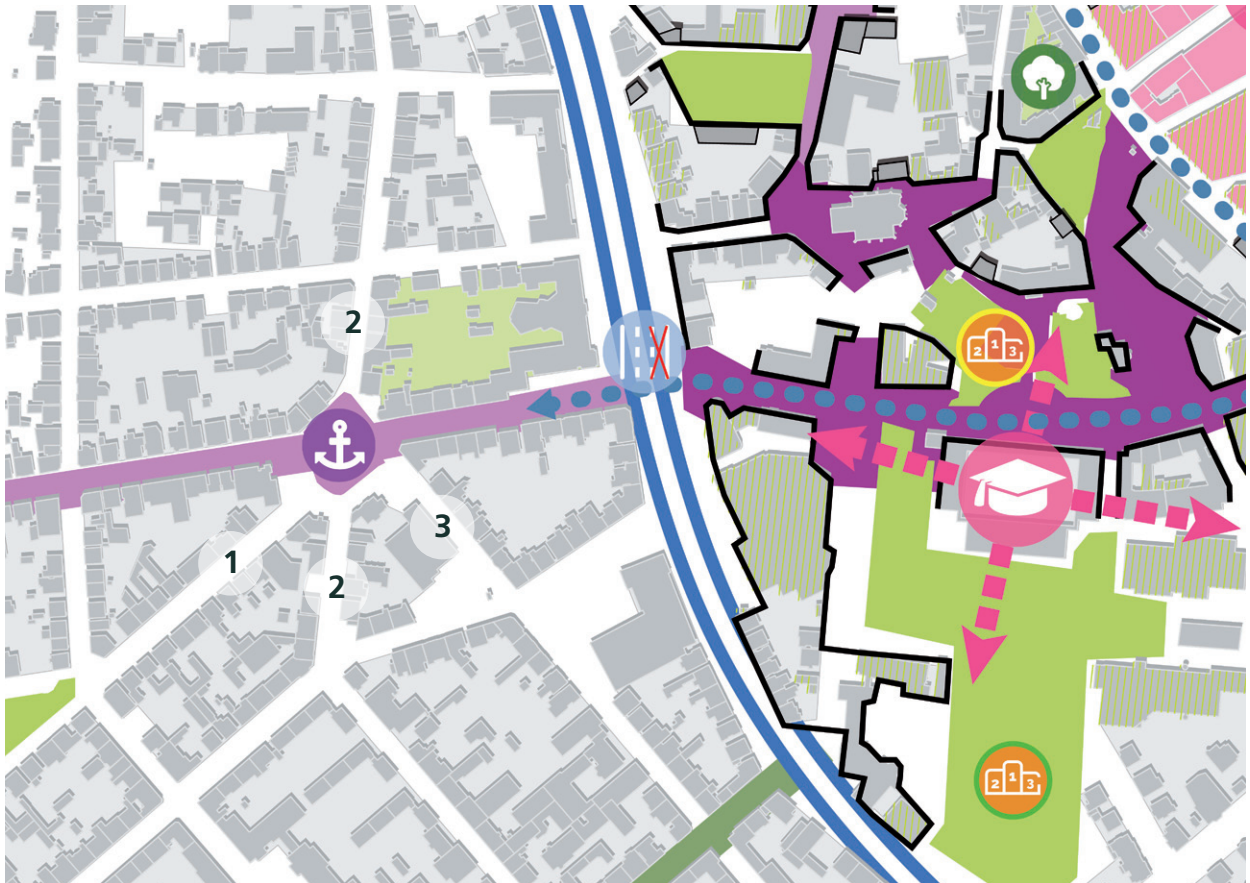
### Charakteristik

- » Wichtige Querverbindung der östlichen und westlichen Stadtteile
- » Im Bestand hohe verkehrliche Belastung durch Autoverkehr
- » Teil der in der Analyse herausgearbeiteten Kraftlinien der Innenstadt

### Orte entlang der Verbindung von West nach Ost

- » 1 | Arndtplatz  
verkehrsdominierte platzartige Aufweitung der Martinstraße im Kreuzungsbereich mehrerer Querstraßen
- » 2 | Quartier an St. Katharinen  
heterogen bebautes Quartier zwischen Nikolaiort und Ledenhof
- » 3 | Ledenhof  
historische Platzanlage vis-à-vis des Schlosses mit gestalterischen und verkehrlichen Defiziten
- » 4 | Schlossgarten/Universität  
innerstädtischer Universitätsstandort im historischen Schlossensemble mit hohem Nutzungsdruck als innerstädtische Grünfläche
- » 5 | Neumarkt  
zentrales Platzgelenk in der Stadtmitte mit hohem Verkehrsdruck
- » 6 | Berliner Platz  
Eingangssituation zur Innenstadt mit hoher verkehrlicher Prägung
- » 7 | Remarque-Quartier  
fragmentiertes Mischgebiet zwischen Wallring und Bahnstrecke
- » 8 | Gartlage  
durch Bahnstrecke von der Innenstadt getrennter Stadtteil mit hohem Nachverdichtungspotenzial

# Arndtplatz



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan



## Arndtplatz

### Ausgangslage

- » Verkehrlich dominierte Platzaufweitung an der Martinistraße am Kreuzungspunkt mit Jahnstraße (1), Arndtstraße (2) und Heinrichstraße (3)
- » Platz besteht in weiten Teilen aus Fahrbahnen und Bushaldebuchten
- » Wenige, aber große Bäume mit darunterliegenden Pflanzflächen
- » Erdgeschosse am Platz mit Läden und Gewerbe, teils unbesetzt

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Minimierung der Fahrbahnflächen, insbesondere nicht benötigter Straßenabschnitte im südlichen Platzbereich (5)
- » Weitgehende Entsiegelung der Aufenthaltsflächen zur Verbesserung der mikroklimatischen Situation
- » Platzfassende Bebauung von Baulücken mit aktivierenden Erdgeschossnutzungen

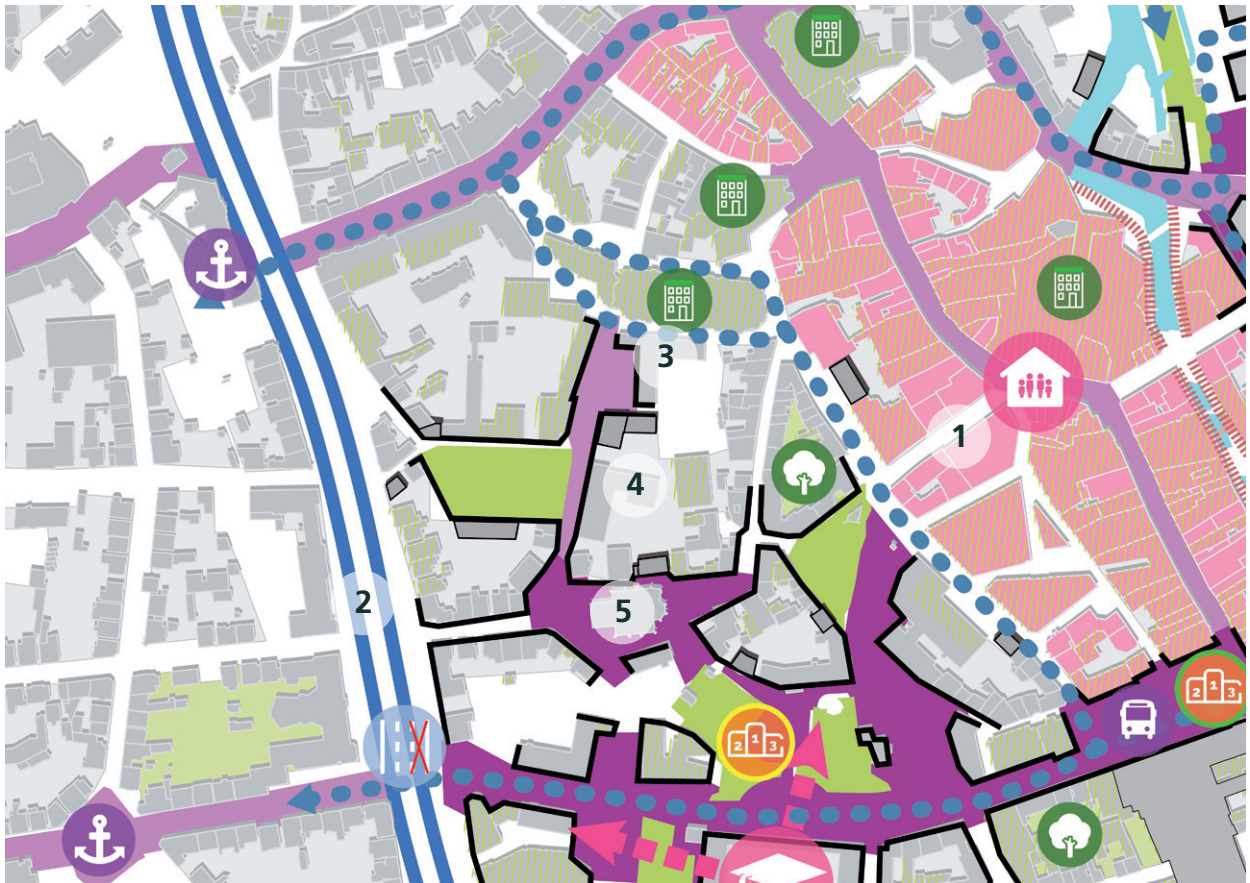
### Gestalterische Ziele

- » Schaffung einer zusammengehörig wahrnehmbaren Platzfläche mit hohem Begrünungsanteil
- » Optisch-haptische Hervorhebung des Querbereiches der Martinistraße zur Verdeutlichung der querenden Verkehre (vorwiegend Radfahrer und Fußgänger) aus Arndt- und Heinrichstraße
- » Optimierung der Möblierungs- und Ausstattungselemente
- » Prüfung der Integration neuer Pflanzbereiche und Baumstandorte
- » Prüfung der Integration eines Mobilitätspunktes



Blick auf Arndtplatz und Martinistraße stadtauswärts

## Quartier an St. Katharinen



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Quartier an St. Katharinen

### Ausgangslage

- » Heterogenes innerstädtisches Quartier mit Bebauung verschiedener Epochen vom Mittelalter bis in die 1980er Jahre
- » Durch Lage zwischen Einkaufs-City (1) und Wallring (2) in zweite Reihe gerücktes Mischquartier mit mehreren öffentlichen Einrichtungen (Gericht (3), Schulen (4), Kirche (5) und zugehörige Gemeindeeinrichtungen)
- » Raumbildung im öffentlichen Raum schwierig, da viele Raumkanten keine Bezüge zueinander aufbauen

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Schaffung von klaren, ablesbaren Raumfolgen zwischen Hakenplatz, Hakengarten und dem Platz an der Katharinenkirche
- » Besetzung der Raumkanten durch ergänzende Bebauung in Baulücken oder auf Brachflächen mit Nutzung der Flachdachebenen
- » Qualifizierung der Freiräume durch eine höhere Nutzungsdichte für die Schulen und Anwohner

### Gestalterische Ziele

- » Durch attraktive bauliche Ergänzungen geschaffene Raumfolgen in ähnlichem Duktus mit unterschiedlichen gestalterisch-funktionalen Elementen definieren
- » Hakenplatz als Gerichtsvorplatz und Adressierungspunkt definieren und repräsentativ gestalten
- » Hakengarten bedarfsabhängig als Schul- und Anwohnergarten mit Bolzplatz und ergänzender Bebauung mit hohem Durchgrünungs- und Aneignungsgrad qualifizieren
- » Platz an der Katharinenkirche als mittelalterlich geprägten Kirch- und Marktplatz erhalten und Infrastruktur für Markt sukzessive verbessern
- » Räumliche Übergänge zwischen Hakenplatz, Hakengarten, Kirchplatz und Reichwein-Platz verbindend gestalten



Räumlich wenig qualifizierter Bereich zwischen Katharinenkirche und Arbeitsgericht

## Ledenhof



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

# Ledenhof

## Ausgangslage

- » Platzfläche am ehemaligen Standort eines mittelalterlichen Klosters, das neben dem Ensemble des Palas (1) stand
- » Weitgehend durch die Ledenhof-Garage unterbaut, heutige Gestaltung geht auf die Umsetzung eines Wettbewerbs aus den 1970er Jahren zurück
- » Wenig Aufenthaltsqualität durch gestalterische Defizite, die verkehrliche Belastung des südlich angrenzenden Neuen Grabens (2) und fehlende Erdgeschossnutzungen am nördlichen Platzrand
- » Nutzungsdichte nur zu Marktzeiten und während der vorweihnachtlichen Installation einer Eisbahn standortadäquat
- » 2017 erstelltes ISEK soll Grundlage eines Gestaltungswettbewerbs sein

## Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Aufwertung der Flächen durch weitestmöglichen Rückbau des Neuen Grabens und damit verbundene Möglichkeit der Interpretation der Platzfigur bis zum südlich gelegenen Schloss (3)

- » Freiraumplanerischer Wettbewerb zur Sicherung einer neuen Gestaltqualität
- » Aktivierung der Erdgeschosszonen durch verschiedene Nutzungsbausteine unter Berücksichtigung bereits geplanter Vorhaben wie dem Ersatz der Bebauung an der nördlichen Platzkante

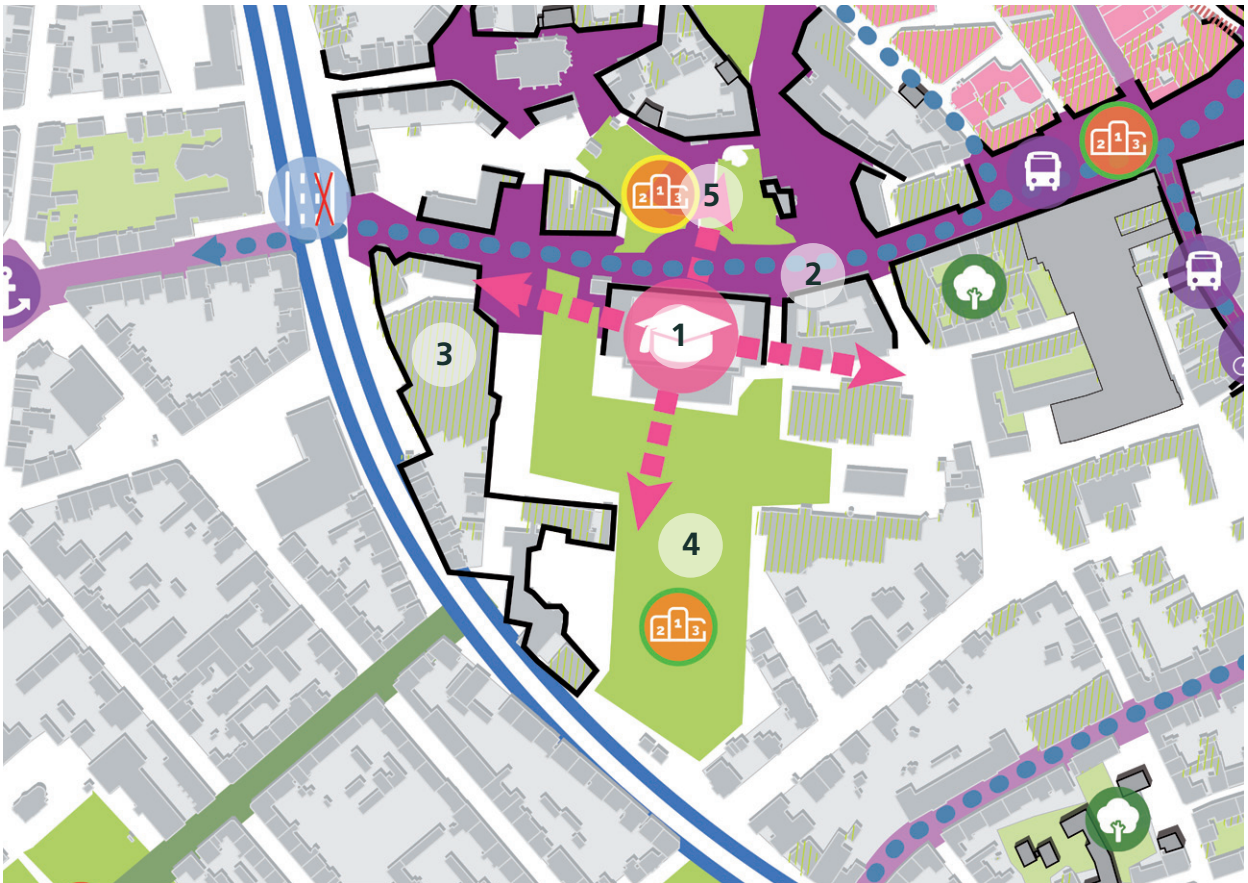
## Gestalterische Ziele

- » Deutliche Minimierung der versiegelten Flächen zur Schaffung eines höheren Grünanteils mit Pflanzbereichen und neuen Baumstandorten
- » Steigerung der Aufenthaltsqualität mit Ruhe- und Rückzugsmöglichkeiten
- » Wiederaufnahme von Wasserflächen in die Gestaltung des Platzes als aktivierendes Element und zur mikroklimatischen Verbesserung
- » Integration des Neuen Grabens als verkehrsminimierten öffentlichen Raum in die Platzgestaltung
- » Inszenierung des Gebäudekomplexes um den Palas als historisches Relikt der mittelalterlichen Stadt



Lageplan Vertiefungsbereich

## Schlossgarten/Universität



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Schlossgarten/Universität

### Ausgangslage

- » Historische Schlossanlage (1) aus dem 17. Jahrhundert, heute durch Präsidium und Verwaltung der Universität Osnabrück genutzt
- » Adressierung introvertiert wegen der Barriere Neuer Graben (2) nördlich des Gebäudes
- » Universitäre Nutzungen durch Neubauten in den kommenden Jahren ausgebaut, OsnabrückHalle (3) in direkter Nachbarschaft ergänzt Nutzungsdichte am Schlossgarten
- » Ergebnis des freiraumplanerischen Wettbewerbs 2017 zum Schlossgarten (4) stellt Grundlage weiterer Planungen dar

### Strategische Ziele + Maßnahmen

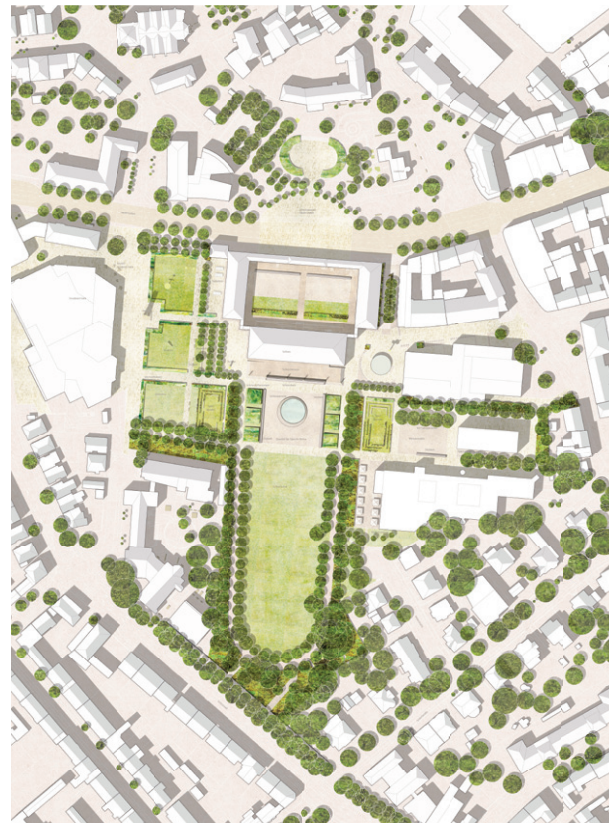
- » Integration und Ausbau der universitären Nutzungsbausteine innerhalb des Schlossensembles und in den umgebenden Quartieren
- » Zusammenspiel Schloss – Ledenhof (5) durch Minimierung des Neuen Grabens verbessern
- » Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses zum Schlossgarten zur Erhöhung der Aufenthalts- und Nutzungsqualität



Übergang Schlossgarten zur OsnabrückHalle

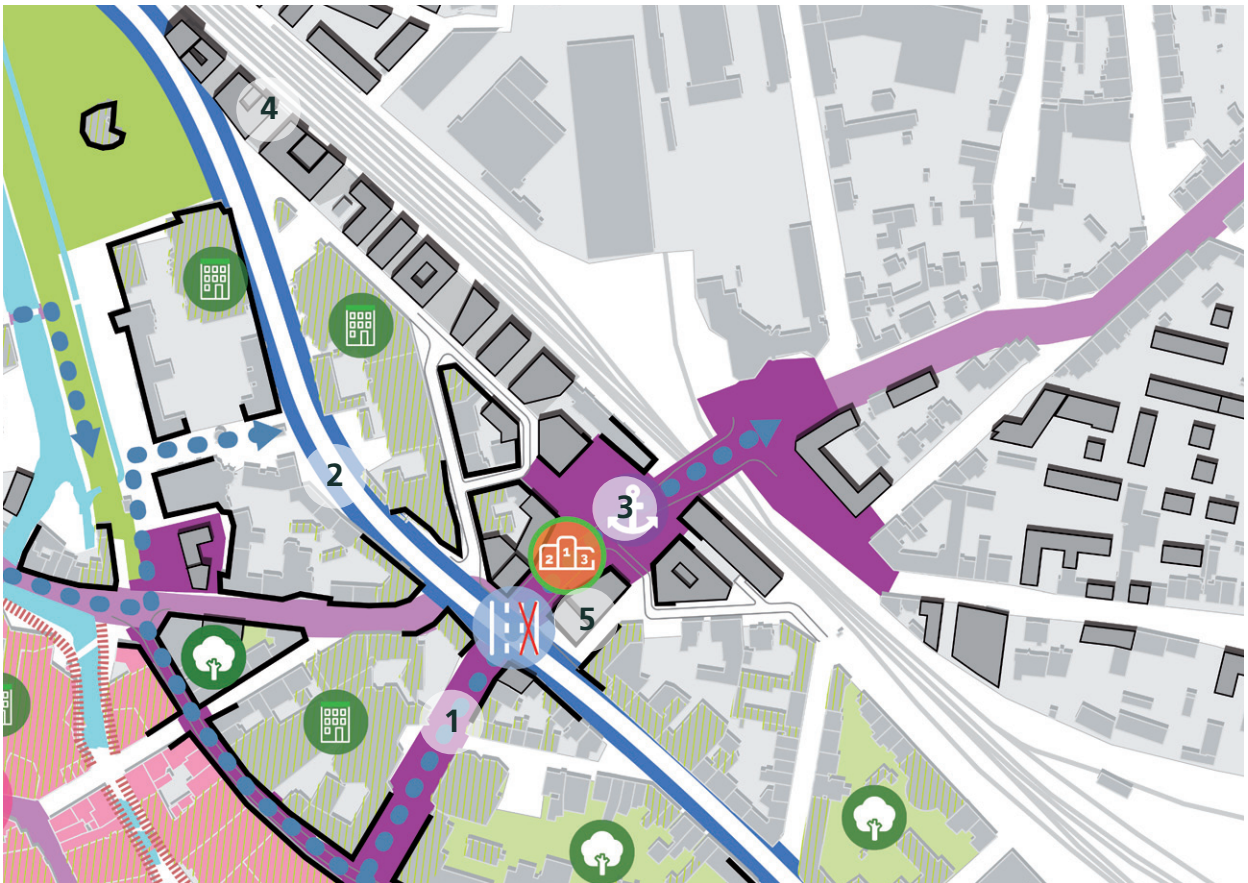
### Gestalterische Ziele

- » Erhalt und Inszenierung der stadtbildprägenden Schossgebäude als Identifikationspunkte für die Innenstadt
- » Gestalterische Verbindung von Schlossbereich und Ledenhof unter Berücksichtigung der jeweiligen spezifischen Qualitäten
- » Etablierung der neuen Planung für den Schlossgarten innerhalb eines gestalterischen Gesamtkonzepts für die Universitätsnutzungen



Lageplan 1. Preis Wettbewerb

## Berliner Platz/Wittekindplatz



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan



## Berliner Platz/Wittekindplatz

### Ausgangslage

- » Verkehrsknoten am Kreuzungsbereich von Wittekindstraße (1) und Wallring (2)
- » Flächen vorwiegend durch Fahrbereiche und Stellplätze belegt
- » Hoher Versiegelungsgrad
- » Direktes bauliches Umfeld mit einzelnen Leerständen und Baulücken
- » Gutachterverfahren zur Neugestaltung 2015 abgeschlossen

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Aufwertung des Bereichs als Stadteingang (3)
- » Ergänzung der Bestandsgebäude um neue Baufelder und Einzelgebäude auch über das Ergebnis des Gutachterverfahrens hinaus (4)
- » Minimierung der verkehrlich notwendigen Flächen zur Schaffung neuer Aufenthalts- und Wegequalitäten auch unter der Bahntrasse hindurch; Querungsbereiche als Shared Space
- » Belegung der Erdgeschosszonen der Bestände und Neubauten mit aktiven, öffentlichkeitswirksamen Nutzungen wie Läden, Gastronomie oder Kleingewerbe

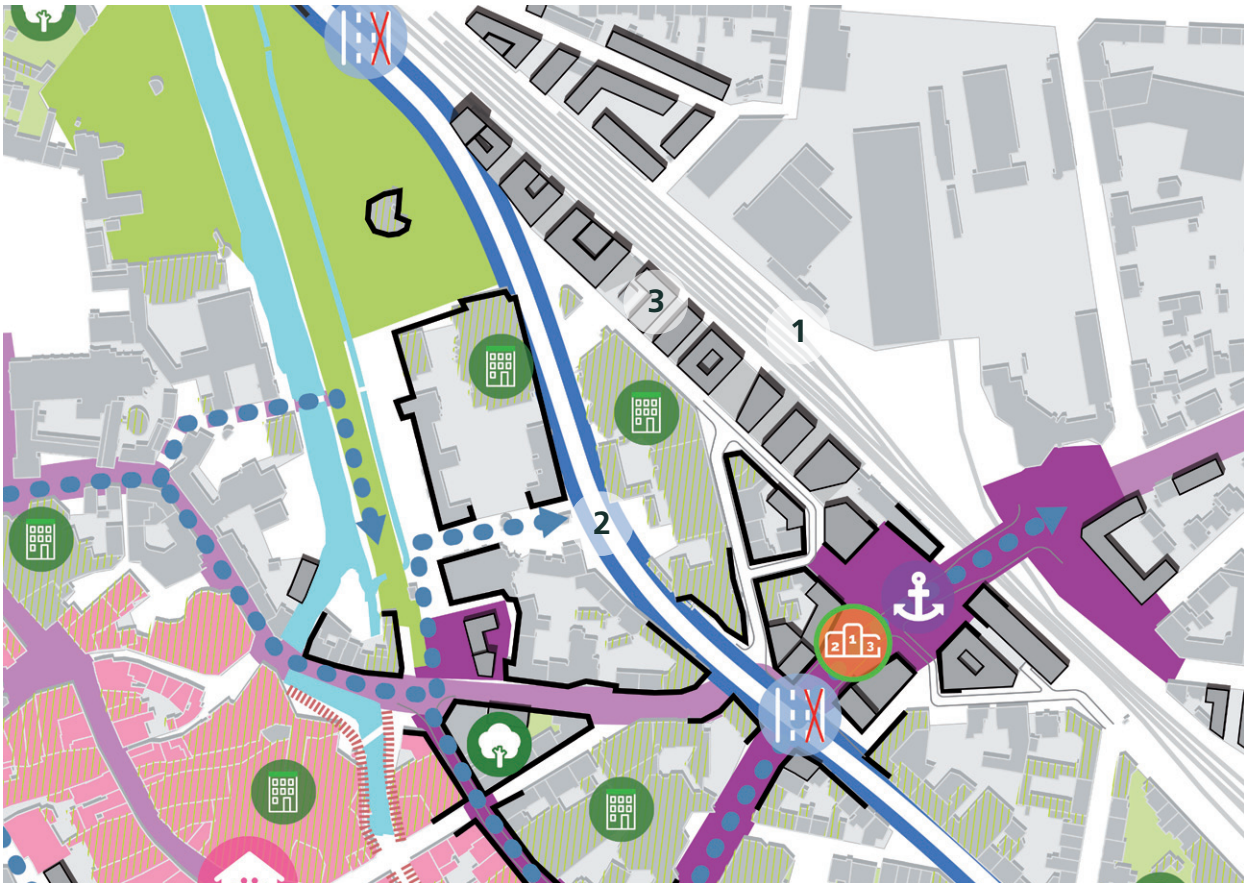
### Gestalterische Ziele

- » Gestaltung eines kompakten und ablesbaren Stadteingangs
- » Architektonisch anspruchsvolle Gestaltung der Neubauten, insbesondere der geplanten Hochpunkte (5)
- » Ausbildung der beiden Platzbereiche "Berliner Platz" und "Wittekindplatz" gestalterisch unterstützen
- » Vorzonen der Gebäude durch breite Gehwege und Funktionsstreifen im Zusammenspiel mit der jeweiligen Erdgeschossnutzung aktivieren



Modellfotos der Überarbeitung des Gutachterverfahrens (SMAQ/MANMADELAND/SHP)

# Remarque-Quartier



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Remarque-Quartier

### Ausgangslage

- » Heterogen bebautes Quartier mit hohem gewerblichen Nutzungsanteil
- » Räumlich isoliert gelegen zwischen den Barrieren Bahntrasse (1) und Wallring (2)
- » Besonders entlang der Bahn viele Grundstücke mit Zwischennutzungscharakter, auch einzelne Brachflächen (3)

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Räumliche Fassung des Quartiers und Ausbildung einer eigenen Struktur beidseits der Karlstraße im Kontext der Umgestaltung des Berliner Platzes
- » Abschirmung des Bahnlärms durch die neue Bebauung zwischen Bahntrasse und Karlstraße
- » Nutzungsanreicherung durch Ergänzung von Wohnnutzungen in lärmabgewandten Lagen
- » Optimierung der Rad- und Fußverbindungen zur Innenstadt

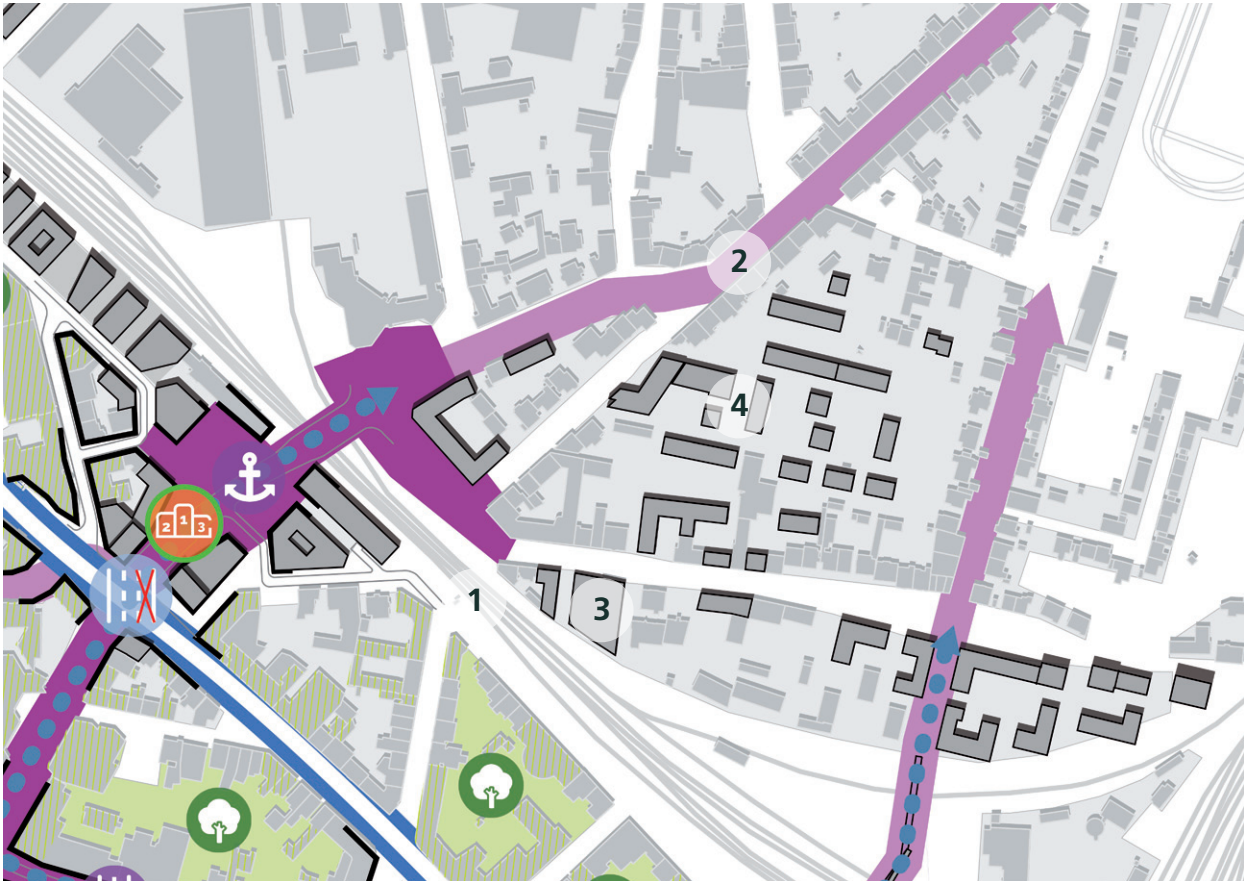
### Gestalterische Ziele

- » Ausbildung der lärmabschirmenden Bebauung an der Bahntrasse als Visitenkarte und Adresse des Quartiers von der Bahn aus, Anordnung von Hochpunkten entlang der Bahn ausloten
- » Umgestaltung der Karlstraße als Quartiersstraße mit untergeordneter Erschließungsfunktion
- » Einheitliche Materialität und Möblierung innerhalb des Teilquartiers in Anlehnung an die zukünftige Gestaltung des Berliner Platzes
- » Begrünung und aktive Nutzung der großen Flachdächer als zweite, lärmabgeschirmte Stadtebene (Gemeinschaftsgarten, Dachterrassen, Rooftop-Café,...) mit Blick auf die zentrale Innenstadt



Blick auf die fragmentierte südliche Spitze des Quartiers

## Gartlage



Ausschnitt Strategieplan



Ausschnitt Gestaltplan

## Gartlage

### Ausgangslage

- » Stadtteil zwischen Innenstadt, Schinkel und Sonnenhügel nordöstlich der Bahnstrecke (1)
- » Durchzogen von Bohmter Straße (2) als Hauptverkehrsader des Stadtteils
- » Ehemals vorwiegend durch Industriebetriebe geprägter Bereich mit hohen Potenzialen zur innenstadtnahen Nachverdichtung (3)
- » Großes Neubauvorhaben zur Nachverdichtung an der Bohmter Straße geplant und in Teilen in Umsetzung (4)

### Strategische Ziele + Maßnahmen

- » Behutsame Nachverdichtung der innenliegenden Grünbereiche zur Schaffung verträglichen innenstadtnahen Wohnraums
- » Schließung von Baulücken zur Festigung von Baukanten und räumlichen Zusammenhängen
- » Aufwertung der untergeordneten Nebenstraßen als nachbarschaftliche öffentliche Räume

- » Nutzung der besseren Anbindung über den Humboldtsteg als Motor städtebaulicher Entwicklungen nördlich der Bahn

### Gestalterische Ziele

- » Kompaktere räumliche Fassung der ausgedehnten Straßenräume
- » Zusammenführung der unterschiedlichen Teilräume durch einheitliche Materialwahl im öffentlichen Raum
- » Erhöhung des Grünanteils im öffentlichen Raum durch Baumpflanzungen
- » Stadtbildaufwertung durch qualitätvolle Neubauten in Baulücken und Innenbereichen



Übergang vom Berliner Platz nach Gartlage mit der Engstelle der Bahnbrücken



## Fazit

Die Innenstadt Osnabrücks weist heute eine in weiten Teilen intakte Stadtstruktur auf, deren innere Qualitäten und Nutzungsverteilung durch die Dominanz verschiedener Verkehre in vielen Bereichen eingeschränkt wirken. Sie setzt sich aus charakteristischen Teilquartieren zusammen, deren individuelle Stärken die Innenstadt zu mehr als der Summe ihrer Teile werden lassen.

Die Schnittstellen der Teilquartiere finden sich im öffentlichen Raum. Hier gibt es heute bereits abschnittsweise Ansätze, Zusammenhänge und Übergänge zwischen angrenzenden Quartieren zu stärken. Es fehlen jedoch übergreifende Programme im Sinne eines Osnabrücker Kanons, der verschiedene Gestaltungen und ihre Qualitäten zusammenführt und für eine Unverkennbarkeit der Straßen, Plätze und Grünanlagen steht.

Ein zentrales Anliegen des Masterplans ist es, die Qualitäten des öffentlichen Raumes, seien es Straßen, Plätze oder Grünflächen, wieder stärker an den Menschen, die in der Innenstadt leben oder sie besuchen, auszurichten. Dabei ist zunächst geboten, die Erreichbarkeit der Innenstadt durch die alternativen Verkehrsmittel des Umweltverbunds (Bahn, Bus, Fahrrad, zu Fuß) zu verbessern. Dies ist zum einen durch den Ausbau und die Inwertsetzung der jeweils nötigen Infrastrukturen zu fördern. Zum anderen müssen Möglichkeiten zur Umverteilung des öffentlichen Raumes im Verhältnis zwischen Autos und Menschen gefunden werden, bei dem letztere aktuell in den meisten Fällen das Nachsehen haben. Durch diese Verschiebung der Prioritäten des Verkehrs entstehen Spielräume zur Gestaltung.

Ein ebenso wichtiges wie problematisches Kernstück dieser Betrachtung stellt der Wallring dar. Er soll zukünftig nicht mehr als reine Verkehrsachse wahrgenommen werden, sondern neben den Ansprüchen zukunftsfähiger Mobilitätsformen auch stärker auf die Eingangssituationen in die Innenstadt ausgerichtet sein und diesen ein angemessenes Umfeld bieten.

Der Masterplan bildet den kommunalen städtebaulichen Leitfaden für Entwicklungen der kommenden Jahre. Daher stellt er besonders die Möglichkeiten zur nachhaltigen, klimaangepassten und sparsamen Flächennutzung in den Vordergrund.

Viele der wenigen untergenutzten Flächen und Baulücken der Innenstadt sind heute durch den ruhenden Verkehr oder wenig attraktive Nutzungen belegt. Der Masterplan hat diese Flächen identifiziert und schlägt je nach Lage und Umfeld bauliche oder freiräumliche Aufwertungsmaßnahmen vor. Neben den flächenmäßig größten Bereichen der Innenhöfe, die klimawirksam entsiegelt und dennoch baulich nachverdichtet werden sollen, gibt es vor allem in den heute fragmentierten Teilquartieren an Bahnhof, Remarque-Ring und um St. Katherinen größere baulich nutzbare Potenzialflächen. Der Masterplan hat sich in der vertiefenden Betrachtung dieser Potenziale auch dezidiert mit den Möglichkeiten und Rahmenbedingungen zur Integration neuer städtebaulicher Hochpunkte befasst und diese im Bezug auf die historische Stadtsilhouette eingeordnet.

