



## Städtebaulicher Rahmenplan Schinkel

*Eine räumliche Konzeption für Osnabrück Schinkel*

**Stand: 29.06.2022**



OSNABRÜCK 

DIE | FRIEDENSSTADT

# Städtebaulicher Rahmenplan Sanierungsgebiet Schinkel

Städtebaulicher Rahmenplan Schinkel  
im Auftrag der Stadt Osnabrück

Auftraggeber:  
Stadt Osnabrück  
FB Städtebau 61-5  
Dominikanerkloster  
Hasemauer 1  
49074 Osnabrück

Auftragnehmer:  
pp als Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH  
Hörder Burgstraße 11  
44263 Dortmund

in Zusammenarbeit mit  
IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH  
Hammfelddamm 6  
41460 Neuss

Osnabrück/Dortmund, März 2022

Hinweis: Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Differenzierung von Personengruppen verzichtet. Entsprechende Begriffe gelten jedoch im Sinne der Gleichbehandlung für alle Geschlechter.

**Städtebaulicher Rahmenplan Schinkel**  
*Eine räumliche Konzeption für Osnabrück Schinkel*

## Inhalt

<b>Teil A – Ein Rahmenplan für Osnabrück Schinkel</b>	<b>1</b>
Anlass und Aufgabenstellung	1
Aufbau des städtebaulichen Rahmenplans	2
<b>Teil B – Rahmenbedingungen</b>	<b>5</b>
Vorhandene Konzepte und Instrumente	5
Sanierungsgebiet Schinkel	9
Abgrenzung des Sanierungsgebiets	11
<b>Teil C – Schinkel heute</b>	<b>13</b>
Historische Entwicklung	13
Gesamträumliche Einordnung	15
Räumlich-bauliche Struktur	17
Raumbezüge	19
Stadtbild und Denkmalpflege	21
Gebäudestruktur	23
Grün- und Freiraumstruktur	25
Nutzungen	27
Mobilität und Infrastruktur	29
Stärken-Schwächen-Profil	32
<b>Teil D – Bausteine für Osnabrück Schinkel</b>	<b>37</b>
Leitbildentwicklung	37
Leitbild Städtebau und Nutzungen	38
Leitbild Mobilität	39
Leitbild Nachbarschaften	41
Handlungsfelder und Entwicklungsziele	42
Handlungsfeld Stadtraum und Gebäudebestand	42
Handlungsfeld Grün- und Freiräume	43

Handlungsfeld Mobilität und Verkehrsinfrastruktur	45
Handlungsfeld Funktionsvielfalt	46
Handlungsfeld Gesellschaftlicher Zusammenhalt	47
Rahmenkonzepte	48
Städtebau- und Nutzungskonzept	48
Stadtgrünkonzept	51
Verkehrskonzept	54
Vertiefungsbereiche	57
Pastor-Karwehl-Platz	58
Wohnumfeld Jeggener Weg	61
Blockinnenbereich Thomasburgstraße	65
Rosenburg	67
Maßnahmenpaket	71
<b>Teil E – Beteiligungsformate</b>	<b>83</b>
Onlinebeteiligung zum Leitbildprozess	84
Beteiligung Vertiefungsbereiche	92
Vertiefungsbereich Rosenberg	93
Vertiefungsbereich Blockinnenbereich	93
Vertiefungsbereich Jeggener Weg	95
Vertiefungsbereich Pastor-Karwehl-Platz	96
<b>Teil F – Grundsätze und Empfehlungen für die Umsetzung</b>	<b>99</b>
Grundsätze und Empfehlungen	99
Weitere baulich-räumliche Qualifizierung	100
Evaluierung und Erfolgskontrolle	101
Partizipation und Kommunikation	102
<b>Anhang</b>	<b>103</b>
Quellennachweis	103

## Teil A – Ein Rahmenplan für Osnabrück Schinkel Einleitung

### **Anlass und Aufgabenstellung**

Der demografische Wandel, veränderte ökonomische und soziale Rahmenbedingungen, der Klimawandel oder auch die Digitalisierung des alltäglichen Lebens stellen Städte und Gemeinden vor immer neue Herausforderungen. Allein mit einem charakteristischen Stadtprofil und der Gestaltung als urbaner Wirtschafts- und Wohnstandort wird die Zukunft nicht zu meistern sein. Ein stabiler lokaler Arbeitsmarkt, individuelle Wohnangebote und Freiräume, vielfältige soziale und kulturelle Einrichtungen, ein attraktives Stadtbild sowie ein breites, qualifiziertes Bildungs- und Versorgungsangebot sind wichtige Kriterien, um sowohl Bewohner und Unternehmen als auch Gäste und Nutzer langfristig an den Ort zu binden.

Die Stadt Osnabrück ist mit ihren einzelnen und teils sehr unterschiedlich beschaffenen Stadtteilen von diesen Tendenzen und Herausforderungen nicht ausgenommen. Vielfältige städtebauliche, soziale sowie ökologische und ökonomische Frage- und Problemstellungen zeigen, dass Osnabrück einem ständigen Wandel ausgesetzt ist. Zentrale Problemstellungen umfassen im Stadtteil Schinkel strukturelle, städtebauliche und soziale Missstände, die sich in verschiedenster Ausformung im Stadtteil auf engem Raum ablesen lassen.

Vor diesem Hintergrund setzt sich die Stadt Osnabrück aktiv und vorausschauend mit den Prozessen in Schinkel auseinander. Mit dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) für Schinkel und seinem Verflechtungsraum, der darauf aufbauenden Vorbereitenden Untersuchung (VU) sowie weiteren Gutachten und Detailplanungen liegen bereits zahlreiche Konzepte und Ideen vor, die die Entwicklung in

Schinkel beschreiben. Im Zuge dessen ist Schinkel im Jahr 2018 in das Städtebauförderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ aufgenommen worden. Auf Grundlage des Programms können im bereits klar definierten Sanierungsgebiet „Schinkel“ Fördermittel zur Aufwertung städtebaulicher Missstände sowie zur Förderung des gesellschaftlichen Zusammenhaltes bezogen werden.

Ziel des städtebaulichen Rahmenplans ist es, nachhaltige städtebauliche Handlungsstrategien für die Weiterentwicklung des Schinkels aufzuzeigen und konkrete Handlungsempfehlungen für eine gezielte Umsetzung zu beschreiben. So sollen die bestehenden Vorhaben, Planungen, Leitbilder und Ziele den aktuellen und zukünftigen städtebaulichen Problemstellungen gegenübergestellt und in einen sinnhaften und übergeordneten Zusammenhang gebracht werden. Die Ergebnisse des ISEK und der VU bilden dabei die Grundlage der Ausarbeitung und sollen weiterverfolgt werden. Der Rahmenplan führt damit den eingeschlagenen Weg der behutsamen Stadtentwicklung fort und zeigt daran abgeleitete Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne einer Gesamtperspektive für die zukünftige Entwicklung des Schinkels auf.

## **Aufbau des städtebaulichen Rahmenplans**

Der inhaltliche Aufbau des Rahmenplans orientiert sich an den bestehenden Konzepten und Grundlagen. Der Arbeitsprozess war dabei in verschiedene Phasen gegliedert, die inhaltlich aufeinander aufbauten. Die sukzessive Weiterentwicklung des Konzeptes und die ständige Überprüfung und Anpassung der Ergebnisse stand im Vordergrund der Ausarbeitung. Demnach gliedert sich das Konzept in fünf Abschnitte:

- *Die Beschreibung vorhandener Konzepte und Instrumente sowie die Beschreibung und Abgrenzung des Schinkels bilden die Rahmenbedingungen des Rahmenplans. Die Aufbereitung der rechtlichen Grundlagen nimmt dabei eine besondere Stellung ein (Teil B).*
- *Mit der Beschreibung des Sanierungsgebietes wird die Grundlage des Rahmenplans beschrieben. Sie umfasst neben einer Bestandsanalyse der räumlich-städtebaulichen Struktur die detaillierte Betrachtung der Themen Nutzungen, Grün- und Freiräume sowie die Historie. Die Analyse beruht sowohl auf eigenen Untersuchungen als auch*

*auf bereits vorliegenden Konzepten. Mit der Beschreibung der Stärken und Schwächen werden diese Themen bewertet und als Grundlage für die weitere Ausarbeitung aufbereitet (Teil C).*

- Aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und -analyse sowie der verschiedenen Beteiligungsformate wird der städtebauliche Rahmenplan entwickelt. Zunächst werden Leitbilder aufgezeigt, die eine Perspektive für die verschiedenen Planungsthemen im Schinkel darlegen. Darauf aufbauend werden Rahmenkonzepte entwickelt, die aufzeigen, wie sich der Schinkel weiterentwickeln soll. Anschließend werden konkrete Entwicklungsziele und Maßnahmen ausgearbeitet, die als Grundlage für eine stadtteilübergreifende Betrachtung inklusive städtebaulicher Konzepte für vier Vertiefungsbereiche (Pastor-Karwehl-Platz, Blockinnenbereich Schützenstraße / Thomasburgstraße, Rosenberg, Wohnumfeld Jeggener Weg) dient. Die einzelnen Maßnahmen sowie die Entwürfe für die vier Vertiefungsbereiche werden sowohl textlich als auch in Plänen dargestellt (Teil D).*
- Anschließend werden die durchgeführten Beteiligungsschritte aufgezeigt. Die verschiedenen Formate nehmen eine Schlüsselfunktion innerhalb des Prozesses ein, da ihre Ergebnisse in die Formulierung konkreter Handlungsvorschläge eingegangen sind (Teil E).*
- Abschließend werden Empfehlungen und Grundsätze der Umsetzung aufgezeigt. So wird vermittelt, wie die Maßnahmen zeitlich und organisatorisch weiterverfolgt werden können und welche Kriterien zu einer gezielten und aufeinander abgestimmten Umsetzung beitragen (Teil F).*

Der städtebauliche Rahmenplan Schinkel zeigt als informelle, von der Politik zu beschließende Planung eine Perspektive auf, inwieweit die Idee der behutsamen Stadtentwicklung vorangetrieben und verstetigt werden kann. Es dient als Diskussions- und Anschauungsmaterial und soll sowohl die Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung als auch die breite Öffentlichkeit anregen, sich mit der örtlichen Entwicklung und ihren bestimmenden Einflussfaktoren auseinanderzusetzen. Auf Grundlage des Konzeptes werden weitere, formelle Planungsschritte, wie etwa die Aufstellung von Bebauungsplänen, bei der Umsetzung notwendig werden.

Die Erarbeitung des Rahmenplans erfolgt in enger Kooperation mit der Bürgerschaft, wichtigen örtlichen Akteuren, der Stadt Osnabrück und Fachgutachtern aus dem Bereich Verkehrsplanung. Kern des Arbeitsprozesses ist es damit, die jeweiligen Interessen und Bedürfnisse der verschiedenen Interessengruppen zu berücksichtigen, um den vielfältigen Herausforderungen auf lokaler Ebene mit einem zwischen internen und externen Sichtweisen abgestimmten Handeln zu begegnen. Auf diese Weise können mit dem städtebaulichen Rahmenplan Voraussetzungen und ein übergeordneter Handlungsrahmen als Orientierung für die zukünftige Entwicklung Schinkels geschaffen werden.



← *Wie kann der Schinkel baulich und räumlich weiterentwickelt werden?*

*Der Städtebauliche Rahmenplan gibt eine Entwicklungsrichtung für das Sanierungsgebiet für die nächsten Jahre vor.*

## Teil B – Rahmenbedingungen

### **Vorhandene Konzepte und Instrumente**

Der städtebauliche Rahmenplan stützt sich auf vorhandene Gutachten, Studien und Konzepte. Diese werden in die Erarbeitung des Rahmenplans mit einbezogen und vor dem Hintergrund aktueller Anforderungen um weitere Aspekte ergänzt. Insbesondere das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für Osnabrück Schinkel und seinen Verflechtungsraum sowie die darauf aufbauende Vorbereitende Untersuchung (VU) aus dem Jahr 2017 dienen als umfängliche Grundlagen des Erarbeitungsprozesses.

Mit dem ISEK und der VU wurden, begleitet durch umfassende Beteiligung verschiedener Akteure und der breiten Öffentlichkeit, vielfältige Entwicklungsperspektiven für den Stadtteil erarbeitet. Die Handlungskonzepte stellten aufbauend auf einer breiten Analyse die vorhandenen Funktionsverluste in städtebaulicher, sozialer, ökologischer und ökonomischer Hinsicht dar und überführten sie in ein Maßnahmenprogramm. Insgesamt wurden 44 Maßnahmen entwickelt, durch welche die Defizite abgebaut werden sollen und so die Zukunftsfähigkeit des Stadtteils weiter ausgebaut werden kann.

Grundlegendes Merkmal der Entwicklungskonzepte war die Einbeziehung aller für die Stadtentwicklung relevanten Fachplanungen und Themenbereiche der Stadtentwicklung. Die Erarbeitung des ISEK und der VU folgte damit dem Ansatz, die Maßnahmen untereinander und miteinander zu koordinieren und in einen sinnvollen, übergeordneten Zusammenhang zu stellen. Aufgrund dessen war beim Erarbeitungsprozess die Koordination und Kooperation verschiedener Fachbereiche innerhalb der Verwaltung aber auch verschiedener Akteure vor Ort erforderlich.

ISEK und VU folgten der übergeordneten Prämisse, die vorhandenen funktionalen und städtebaulichen Missstände und Mängel zu beheben. Darüber hinaus wurde ein Fokus auf die Förderung des sozialen Miteinanders sowie auf die Stärkung und die Weiterentwicklung vorhandener Potentiale gelegt.

Insgesamt werden mit dem ISEK und der VU zehn Handlungsfelder definiert, durch welche die Sanierungsziele erreicht werden sollen. So stehen sowohl die Beseitigung städtebaulicher Missstände als auch der sozialen Entwicklungshemmnisse im Vordergrund der Entwicklung. Folgende Handlungsfelder wurden in den Fokus gerückt und mit konkreten Maßnahmen hinterlegt:

- *Wohnen und Wohnumfeld, u.a. Aufwertung der Gebäudesubstanz z.B. durch energetische Sanierungen, Reduzierung von Barrieren oder die Schaffung neuer und Qualifizierung vorhandener Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen*
- *Soziale Aktivitäten und soziale Infrastruktur*
- *Zusammenleben unterschiedlicher sozialer und ethnischer Gruppen*
- *Schule und Bildung, u.a. Erhöhung der Beschäftigungsquote / Verbesserung der beruflichen Qualifikation*
- *Lokale Ökonomie*
- *Gesundheitsförderung*
- *Umwelt und Verkehr*
- *Stadtteilkultur*
- *Sport und Freizeit*
- *Imageverbesserung und Öffentlichkeitsarbeit*

Dieser ganzheitliche Ansatz wird mit dem städtebaulichen Rahmenplan für Schinkel weiterverfolgt und in Teilen konkretisiert und auf die sich wandelnden Entwicklungen im Stadtteil angepasst. Aufgrund dessen wird auf die im Prozess zur Erstellung des ISEK und der VU erarbeiteten Ziele und Maßnahmen zurückgegriffen. Sie werden wei-

terentwickelt und zu einem Umsetzungskonzept verdichtet. Die genaue Betrachtung und Bewertung der Inhalte und Maßnahmen ist dabei nötig, um Methoden und Inhalte zukünftiger Planungen vor dem Hintergrund der Erfahrungen der zurückliegenden Jahre neu zu justieren und fortzuschreiben.

Der städtebauliche Rahmenplan besitzt keine unmittelbaren Rechtswirkungen und bildet damit ein informelles Planungsinstrument. Er ist jedoch im Rahmen der Sanierung von Bedeutung als Beurteilungsgrundlage für weitergehende Planungen und Entscheidungsprozesse, wie die Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen, die Zulassung von Vorhaben oder auch die Abstimmung mit den öffentlichen Aufgaben- und Bedarfsträgern. Er dient damit als konkrete Grundlage für die Durchführung der städtebaulichen Sanierung in Schinkel und die Weiterführung des Sanierungsgebietes.

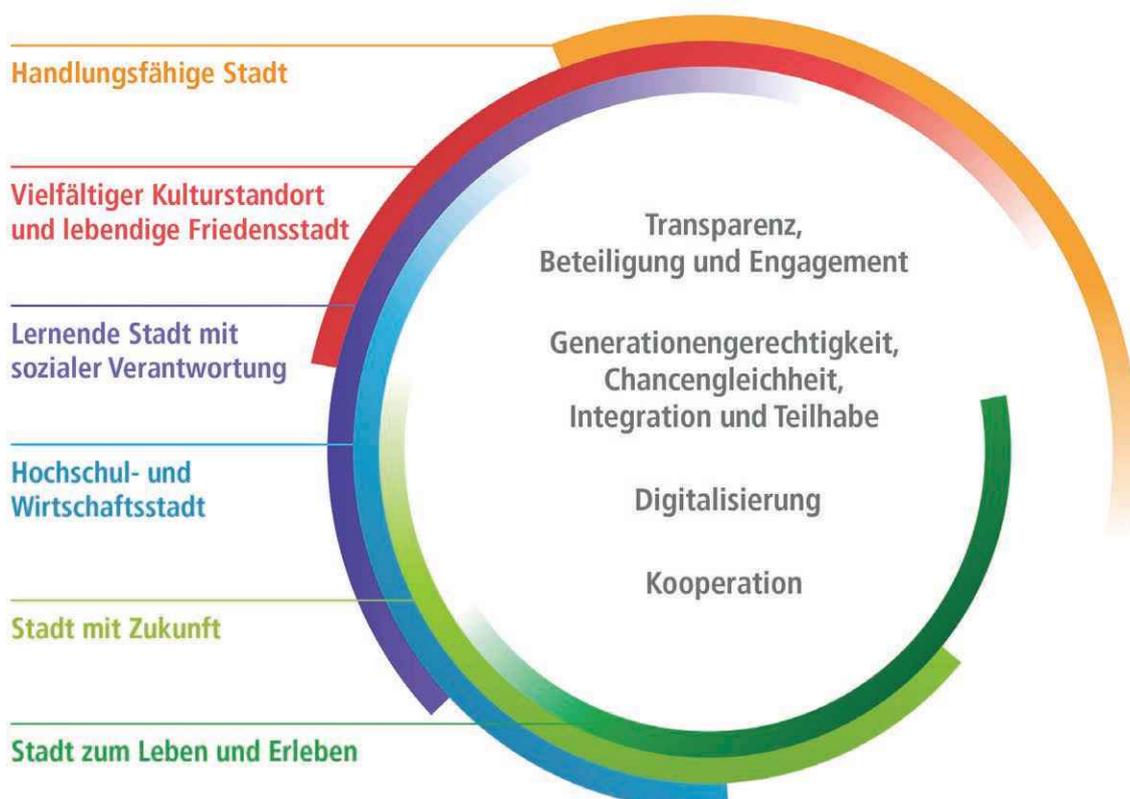
Ergänzend zu den konkret für den Stadtteil erarbeiteten Konzepten stützt sich der Rahmenplan auf weitere vorhandene Gutachten und Konzepte der Stadt Osnabrück. Sie werden in den Rahmenplan einbezogen und vor dem Hintergrund aktueller Anforderungen um weitere Aspekte ergänzt. Als Grundlagen dienen beispielsweise das Wohnraumversorgungskonzept (2015), das Klimaanpassungskonzept (2017), das Stadtbaumkonzept (2020), das Spielplatzkonzept (2020) oder auch der Masterplan Mobilität (2010). Die Auflistung bildet keine abschließende Darstellung, sondern bildet lediglich einen Ausschnitt vorhandener Konzepte ab, welche als Grundlage des Konzeptes dienen.

Neben den beschriebenen Gutachten und Konzepten sind die strategischen Ziele der Stadt Osnabrück hervorzuheben. Diese dienen als Wegweiser einer zielgerichteten, abgestimmten und zukunftsorientierten Stadtentwicklung. Aufbauend auf den Sustainable Development Goals, den globalen Nachhaltigkeitszielen, sind sechs strategische Ziele formuliert worden, die dazu dienen, Osnabrück noch lebenswerter und lebenswerter zu gestalten. Folgende strategische Ziele dienen als Handlungsrahmen für die Erarbeitung des vorliegenden Rahmenplans:

- Städte zum Leben und Erleben
- Stadt mit Zukunft
- Hochschul- und Wirtschaftsstadt
- Lernende Stadt mit sozialer Verantwortung
- Vielfältiger Kulturstandort und lebendige Friedensstadt
- Handlungsfähige Stadt

Die Inhalte und Zielsetzungen der strategischen Ziele finden sich in den Leitbildern, Zielen und konkreten Maßnahmen des Rahmenplans wieder, sodass eine Rückkopplung mit den übergeordneten Strategien gewährleistet ist.

## Strategische Ziele 2021 bis 2030



## **Sanierungsgebiet Schinkel**

Auf Grundlage des ISEK und der VU wurde ein Teilgebiet des Stadtteils Osnabrück Schinkel als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB festgelegt. In diesem Gebiet liegen städtebauliche Missstände vor, die durch städtebauliche Sanierungsmaßnahmen wesentlich verbessert werden sollen.

Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen sind nach § 136 Abs. 1 BauGB Maßnahmen, durch die ein Sanierungsgebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet werden soll. Die einheitliche Vorbereitung und zügige Durchführung müssen dabei im öffentlichen Interesse liegen. Die Finanzierung der Gesamtmaßnahme erfolgt durch die Gemeinde mit zumeist Finanzhilfen des Landes und des Bundes im Rahmen der Städtebauförderung (§ 164a, § 164b BauGB), Ausgleichbeiträgen der Eigentümer, welche zum Abschluss der Sanierung erhoben werden, auf der Grundlage der durch die Sanierung bedingten erhöhten Bodenwerte (§§ 153 ff. BauGB) sowie die Investitionen privater Bauherren mit eventuellen Zuschüssen der Gemeinde. Aufgrund der Durchführung im vereinfachten Verfahren werden keine Ausgleichbeiträge durch Eigentümer erhoben. Das Sanierungsverfahren beginnt mit dem Beschluss über den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen und endet mit dem Abschluss der Sanierung. Das Verfahren sollte gemäß § 142 Abs. 3 BauGB insgesamt nicht länger als 15 Jahre dauern. In Osnabrück Schinkel ist ein Abschluss der Sanierung für das Jahr 2028 vorgesehen.

Die Durchführung der Erneuerungsmaßnahmen zur Beseitigung städtebaulicher Missstände ist eine wichtige kommunalpolitische Aufgabe, die in der Regel ohne finanzielle Unterstützung nicht zu bewältigen ist. Daher gewähren Bund und Länder den Kommunen im Rahmen der Programme der Städtebauförderung Finanzhilfen. Diese müssen nach den Vorgaben des besonderen Städtebaurechts eingesetzt werden. Fördergegenstand ist jeweils die städtebauliche Sanierungsmaßnahme als Einheit bzw. Gesamtmaßnahme.

Aufbauend auf den Ergebnissen des ISEK und der VU ist die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes "Schinkel" am 04.12.2018 (Satzung über die Gebietsfestlegung) in das Förderprogramm "Soziale Stadt" (auch "Sozialer Zusammenhalt") aufgenommen

worden. Als Verfahren zur Durchführung wurde das vereinfachte Sanierungsverfahren nach § 142 Abs. 4 BauGB gewählt. In den nächsten Jahren sollen so rund 15 Mio. Euro für öffentliche und private Maßnahmen eingesetzt werden, um das Gebiet nachhaltig zu entwickeln, Strukturen zu stärken und bestehende Defizite zu beseitigen. Die Beseitigung sozialer Entwicklungshemmnisse und städtebaulicher Missstände steht dabei im Mittelpunkt der Umsetzung.

Die Fördergelder des Bundes und des Landes unterstützen die Stadt Osnabrück sowie die Einwohner und Eigentümer Schinkels bei der Bewältigung der zukünftigen Herausforderungen. Die Fördermittel sollen insbesondere eingesetzt werden für:

- *die Vorbereitung der Maßnahme und Beteiligung und Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger,*
- *die Verbesserung der Wohnverhältnisse, des Wohnumfeldes und des öffentlichen Raumes, um das Gebiet städtebaulich aufzuwerten, die Wohn- und Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner zu steigern, die Bildungschancen und die Wirtschaftskraft im Quartier zu verbessern und die Sicherheit und Umweltfreundlichkeit zu erhöhen,*
- *die Verbesserung kinder-, familien- und altengerechter beziehungsweise weiterer Infrastrukturen, um die Nutzungsvielfalt im Stadtteil zu erhöhen und den Zusammenhalt zu stärken,*
- *die Verbesserung der Integration benachteiligter Bevölkerungsgruppen und von Menschen mit Migrationshintergrund,*
- *die Umsetzung von Grün- und Freiräumen sowie Maßnahmen der Barrierearmut beziehungsweise -freiheit,*
- *Ausgaben für die Koordinierung der Vorbereitung, Planung und Umsetzung der Maßnahmen im Gebiet und die Mobilisierung ehrenamtlichen Engagements,*
- *einen Verfügungsfonds, um kleine soziale Maßnahmen fördern zu können.*

Mit Hilfe der Fördermittel soll die Stadt Osnabrück frühzeitig in die Lage versetzt werden, sich auf Strukturveränderungen und auf die damit verbundenen städtebaulichen Auswirkungen einzustellen.

### **Abgrenzung des Sanierungsgebiets**

Grundlage des Sanierungsverfahrens und damit auch des städtebaulichen Rahmenplans ist die Festlegung eines klar abgegrenzten Sanierungsgebietes. Die Abgrenzung des Gebietes ist wesentliche Voraussetzung zur Durchführung der Erneuerungsmaßnahmen.

Das Sanierungsgebiet Schinkel umfasst einen Bereich von rund 94 ha. Im Norden verläuft die Gebietsabgrenzung entlang der Tannenburgstraße, wobei die nördlich der Straße gelegenen Gebäude ebenfalls Teil des Sanierungsgebietes sind. Dieser Verlauf weitet sich im Bereich um die Schützenstraße noch einmal nach Norden auf, sodass auch der Bereich des Pastor-Karwehl-Platzes sowie der ihn umgebenden Bebauung eingeschlossen werden. Der westliche Verlauf der Abgrenzung folgt ab der Kreuzung Tannenburgstraße dem Heiligenweg, bis dieser auf die Mindener Straße trifft. Von dort an verläuft die Grenze des Rahmenplangebietes entlang der Mindener- bzw. der Buer-sche Straße, ab der Einmündung der Rotenburger Straße entlang dieser, wobei die erste Bebauungsreihe südlich der Straße jeweils mit eingeschlossen wird. Im Osten folgt die Abgrenzung dem Verlauf der durch den Stadtteil verlaufenden Bahntrasse, bis diese auf die Oststraße trifft.

Bestandteil des Gebiets ist somit der Bereich Schinkels, der mit seiner intensiven, öffentlich wirksamen Ausstrahlung als Versorgungsschwerpunkt sowie wichtiger Wohn- und Geschäftsbereich besonderen Einfluss auf die Gestalt- und Funktionsvielfalt des Stadtteils nimmt. Die Abgrenzung erfolgt unter funktionalen und zweckmäßigen Kriterien, sodass sowohl soziale als auch wirtschaftliche und ökologische Aspekte in einem städtebaulich zusammenhängenden Gebiet erfasst werden können. So werden mit der Abgrenzung vielfältige Zusammenhänge und Synergien berücksichtigt, ohne die historischen und zukünftigen Herausforderungen aus den Augen zu verlieren.

Innerhalb des Sanierungsgebietes sind im Zuge der Rahmenplanung vier Vertiefungsbereiche festgelegt worden, die näher betrachtet und beplant werden. Sie dienen als beispielhafte Ausarbeitung konkreter Maßnahmen und sind als Grundlage für Entwicklungsperspektiven zu verstehen. Die vier Vertiefungsbereiche umfassen den Pastor-Karwehl-Platz, das Wohnumfeld am Jeggener Weg, den Bereich des Einzelhandelsschwerpunktes an der Rosenburg sowie den Blockinnenbereich an der Thomasburgstraße.



Der Pastor-Karwehl-Platz befindet sich zentral im Stadtteil.



Das Wohnumfeld am Jeggener Weg weist deutlichen Sanierungsbedarf auf.

## Teil C – Schinkel heute Bestandsaufnahme und -analyse

*Die Beschreibung der übergeordneten und speziellen Rahmenbedingungen dient als Grundlage für die weiteren Bearbeitungsschritte. Mit der Bestandsaufnahme und -analyse werden die dort beschriebenen Aspekte weiter ausgestaltet und um räumlich konkrete Inhalte ergänzt. Für das Sanierungsgebiet Schinkel typische und charakteristische Merkmale und Eigenschaften werden beschrieben und bewertet. Dabei wird der Fokus im Sinne des städtebaulichen Rahmenplans insbesondere auf baulich-räumliche Themen gerichtet. Als Grundlage dienen dabei die Ausführungen aus dem ISEK und der VU, die aufgegriffen, konkretisiert und um neue Aspekte ergänzt werden.*

### **Historische Entwicklung**

Der heutige Stadtteil Schinkel wurde erstmalig 1332 urkundlich erwähnt. Die bauliche Struktur war bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts vorwiegend durch Gehöfte und Bauernschaften geprägt. Schinkel gehörte verwaltungstechnisch zum Amt Iburg. Die dörfliche Struktur änderte sich erst durch die Industrialisierung im 19. Jahrhundert und bedeutete einen deutlichen Strukturwandel für den Schinkel beispielsweise durch das für den Stadtteil bedeutende Stahlwerk. Die noch heute den Stadtteil prägenden Industrienutzungen siedelten sich aufgrund des Baus der Eisenbahnstrecke Rheine Löhne an der Grenze des Schinkels an. Die später erweiterten Bahnanlagen prägen seit der Industrialisierung das städtebauliche Bild des Quartiers und bilden seither auch eine Trennung zum Stadtkern Osnabrück.

Durch die neuen Industriebetriebe wurden in Osnabrück viele Arbeitskräfte benötigt, welche sich im Schinkel niederließen. Aus diesem Grund entwickelte sich der Stadtteil zu einem Arbeiterviertel. Das starke Bevölkerungswachstum zeigte sich neben dem Anwachsen der baulichen Struktur des Quartiers in der Überlastung der Infrastruktur, was zur Verschmutzung des Flusses Hase und zur Überlastung der Kanalisation führ-

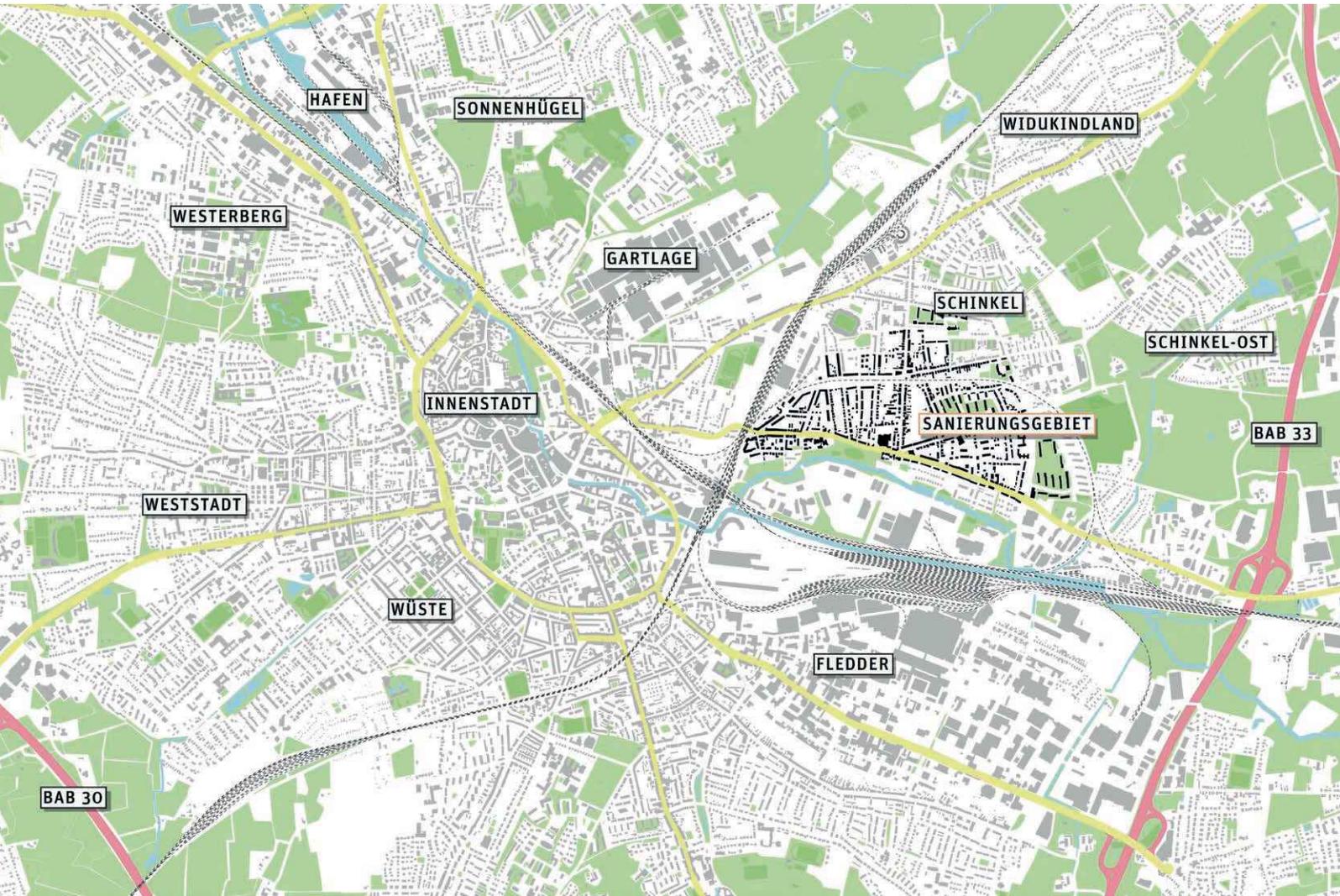


te. Daraus resultierten Krankheiten, welche die Bewohnerschaft des Schinkels heimsuchten. Für den dringend benötigten Ausbau der Kanalisation kam es aufgrund unzureichender finanzieller Mittel Schinkels 1914 zur Eingemeindung nach Osnabrück, wodurch die Kanalisation ausgebaut werden konnte. Der zweite Weltkrieg prägte den Stadtteil entscheidend. Die rüstungsrelevanten Industrieanlagen in Gartlage waren vorwiegend das Ziel alliierter Bombenangriffe. Zum Schutz der Bevölkerung wurden im Stadtteil mehrere Hochbunker errichtet, welche bis heute das Ortsbild prägen. Der heute als Jugendtreff bekannte 20 Meter hohe Ostbunker wurde 1943 errichtet. Der Hochbunker in der Buersche Straße weist als Besonderheit eine Ornamentfassade auf.

Nach dem zweiten Weltkrieg wurde der Stadtteil in den 1960er und 1970er Jahren durch den Zuzug von ausländischen Gastarbeitern geprägt, welche überwiegend in der wiederaufgebauten Industrie Arbeitsplätze fanden. Die neuen Bewohner des Schinkels kamen aus Süd-Osteuropa, aus der Türkei und aus Portugal und prägten die Bevölkerungsstruktur des Stadtteils nachhaltig. Aus den erneuten Wohnraumbedarfen entwickelten sich neue Gebäudetypologien im Osten und Nordosten des Sanierungsgebiets, welche teilweise mit dem städtebaulichen Kontext brachen und neue Leitbilder des



*Das Luftbild zeigt das Sanierungsgebiet und dessen Verknüpfungen zu den umliegenden Stadtteilen.*



Das Sanierungsgebiet liegt östlich des Innenstadtkerns der Stadt Osnabrück. Es bildet den räumlichen Übergang zwischen dem dichten Stadtzentrum und den grünen Berichen von Schinkel-Ost.

Städtebaus verfolgten.

Das religiöse Leben im Schinkel wurde und wird durch die evangelisch-lutherische Pauluskirche (1929 erbaut) und die römisch-katholische Heilig-Kreuz-Kirche (1933 erbaut) geprägt, welche durch ihre Kubaturen das Ortsbild stark geprägt haben. Weiterhin gibt es im Stadtteil zwei Moscheen – die Fatih Camii und die Takwa/As Salam.

### Gesamträumliche Einordnung

Die kreisfreie Stadt Osnabrück ist Verwaltungssitz des gleichnamigen Landkreises und befindet sich im Südwesten des Bundeslandes Niedersachsen an der Grenze zu Nordrhein-Westfalen. Angrenzende Landkreise sind Cloppenburg und Vechta im Norden, Minden-Lübbecke und Herford im Osten, Gütersloh und Warendorf im Süden sowie Steinfurt und Emsland im Westen. Geografisch liegt die Stadt im Osnabrücker Hügelland, welches im Norden durch das Wiehengebirge und im Süden durch den Teutoburger Wald begrenzt ist. Benachbarte Großstädte sind Bremen 110 km nördlich, Hannover 135 km östlich, Bielefeld 45 km westlich, Münster 45 km südlich, Dortmund 95 km

südwestlich sowie das niederländische Enschede, welches 90 km westlich von Osnabrück liegt.

Regional und überregional ist Osnabrück für den motorisierten Individualverkehr über die Bundesautobahnen (BAB) 1 (nach Bremen und Dortmund), die BAB 30 (nach Enschede und Herford) und die BAB 33 (Bielefeld und Paderborn) sowie über mehrere Bundesstraßen (B 51, B 65, B 68) angebunden. Im Hinblick auf den schienengebundenen Personenverkehr ist Osnabrück darüber hinaus mit dem Hauptbahnhof, welcher unter anderem von den ICE-Zügen auf der Strecke von Hamburg nach Köln und von Berlin nach Amsterdam angefahren wird, auch über diesen Verkehrsträger mit regionalen und überregionalen Zielen verbunden. Zudem befindet sich rund 28 km südlich des Stadtzentrums von Osnabrück der internationale Flughafen Münster/Osnabrück. Aufgrund dieser Lage im Schnittpunkt wichtiger nationaler und internationaler Verkehrsachsen hat sich Osnabrück zu einem Logistikzentrum mit erheblicher Ausstrahlung entwickelt.

Das Stadtgebiet Osnabrücks gliedert sich in 23 Stadtteile, von denen Wüste, Schölerberg und Schinkel die drei bevölkerungsreichsten sind. Insgesamt leben in Osnabrück rund 165.000 Menschen auf einer Fläche von rund 120 km<sup>2</sup>. Damit ist die Stadt nach Hannover und Braunschweig die drittgrößte des Bundeslandes Niedersachsen und innerhalb dieses als eines von elf Oberzentren klassifiziert. So dient Osnabrück als Versorgungszentrum für 390.000 (Marktgebiet) bzw. 760.000 (erweitertes Marktgebiet) Menschen in der Region und entfaltet für diese darüber hinaus eine hohe Bedeutung als Arbeits-, Wohn-, Verwaltungs- und Bildungsstandort sowie als übergeordnetes Freizeitziel der Region.

Den Stadtkern und gleichzeitig das Zentrum der kommunalen Identität bildet die mittelalterliche Altstadt mit einer Vielzahl denkmalgeschützter und erhaltenswerter Gebäude. Dazu zählen unter anderem das spätgotische Rathaus, in welchem 1648 durch die Aushandlung und Unterzeichnung des Westfälischen Friedens der dreißigjährige Krieg beendet wurde, das Barockschloss, in welchem heute die Universität untergebracht ist, sowie diverse Einzelgebäude und Ensembles in den Stilen des Rokokos, des Klassizismus oder des Jugendstils. Die Innenstadt von Osnabrück zeichnet sich darü-

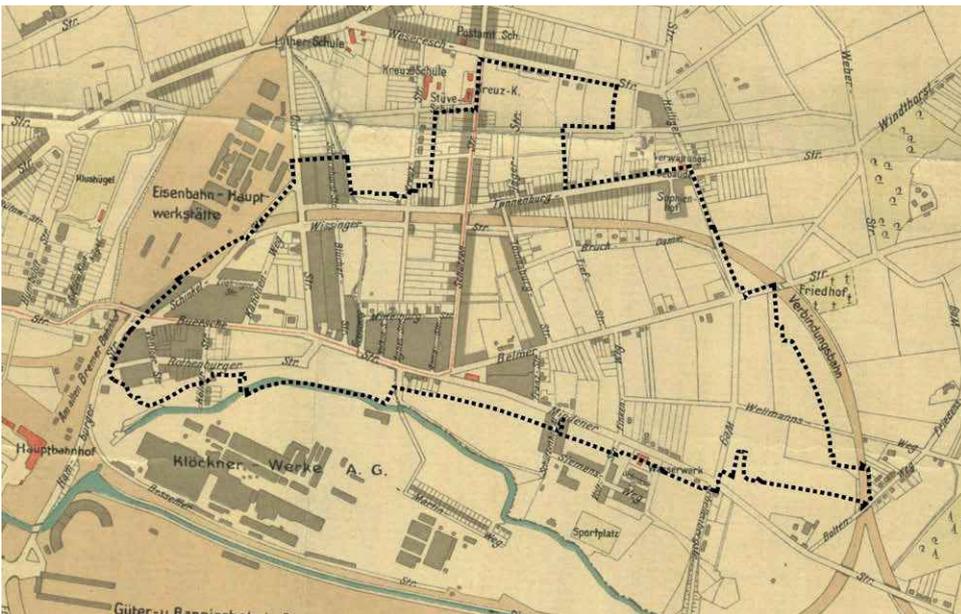
ber hinaus durch einen großen Nutzungsmix bestehend aus Handel, Dienstleistungen und Gastronomie sowie einer besonderen Vielfalt an kulturellen und sozialen Angeboten aus, welche die Identität der gesamten Stadt maßgeblich beeinflussen. Strukturell stellt sich Osnabrück in den Stadtteilen um die Innenstadt herum als kompakter Siedlungsraum dar, welcher sich weiter nach außen hin vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen konzentriert. Charakterisiert wird die Stadt durch die Hase, welche das Stadtgebiet als blaues Band von Osten nach Norden hin durchläuft.

Der Stadtteil Schinkel, in welchem sich das Sanierungsgebiet befindet, ist nordöstlich von der Innenstadt gelegen und grenzt darüber hinaus an die Stadtteile Widukindland im Norden, Schinkel-Ost im Osten, Fledder im Süden sowie Gartlage im Westen. Räumlich liegt Schinkel zwar einerseits in direkter räumlicher Nähe sowohl zur Altstadt, als auch zum Bahnhof, ist andererseits aufgrund des Verlaufes der Bahntrasse jedoch von beiden abgetrennt und daher nur unzureichend in das städtische Gefüge integriert.

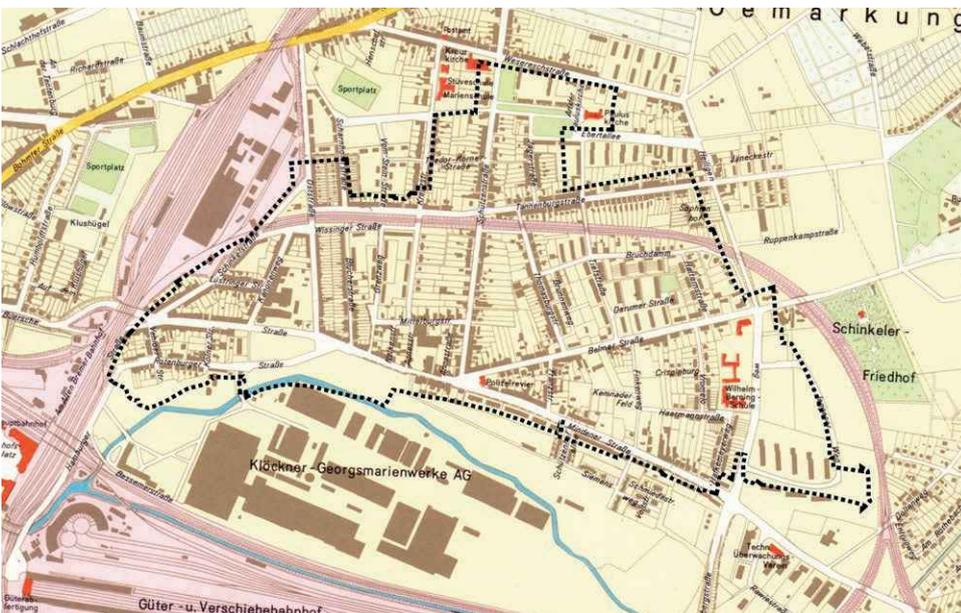
### **Räumlich-bauliche Struktur**

Die historische Entwicklung Schinkels ist an vielen Stellen noch heute deutlich am Stadtgrundriss ablesbar und weist insgesamt eine kleinteilige, abwechslungsreiche und heterogene, größtenteils dichte räumlich-bauliche Struktur auf. Charakteristisch ist dabei die Abfolge von geschlossenen und teils geöffneten städtebaulichen Raumkanten, welche sich entlang gradliniger Straßenfluchten aufreihen. Diese prägen den Stadtgrundriss maßgeblich in seiner Erscheinungsform und geben ihm eine deutliche städtebauliche Orientierung. Da sich die bauliche Entwicklung Schinkels erst im Zuge der Industrialisierung im 19. Jahrhundert dynamisierte, fehlt es dem von gefassten Straßenräumen geprägten Stadtteil allerdings an städtebaulichen Platzsituationen und einer klar erkennbaren und attraktiven Quartiersmitte.

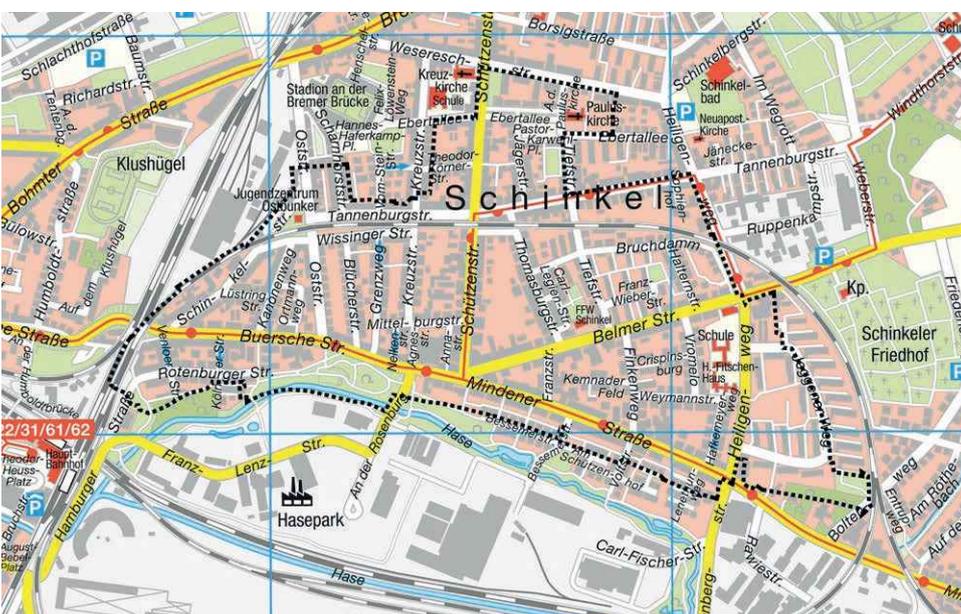
Räumlich besonders prägende Strukturen sind die Bahntrasse („Schinkelkurve“), welche das Rahmenplangebiet in Ost-West-Richtung durchläuft und somit räumlich in einen nördlichen und einen südlichen Stadtbereich trennt, sowie die Schützenstraße, welche als wichtige Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung durch den Schinkel verläuft. Westlich der Schützenstraße ist das Stadtgefüge dabei durch lange geradlinige



← **1924**  
 Die Entwicklung des Stadtteils beschränkt sich überwiegend auf den Westen, die Schützen- und Tannenburgstraße. Die Parzellierung künftiger Nutzungen ist bereits geplant.



← **1964**  
 Der Stadtteil wurde in Richtung Nordosten und Osten durch Zeilenbauungen ergänzt. Der überwiegende Teil der freien Flächen im Stadtteil wurde bebaut.



← **2020**  
 Die Umstrukturierung der industriellen Nutzung zeigt sich in den baulichen Veränderungen an den Rändern des Sanierungsgebiets. Der Stadtteil zeigt sich als dicht bebautes Wohnquartier.

Straßenfluchten geprägt, welche ebenfalls in Nord-Süd-Richtung verlaufen. Daneben gibt es wenige querende Straßen in West-Ost-Richtung, wie beispielsweise die Buer-sche Straße und Tannenburgstraße. Die langen geraden Straßen ergeben Sichtachsen, geschlossene Straßenräume und sind teilweise durch prägende Kreuzungssituatio-nen begleitet. Das klar ablesbare städtebauliche Erscheinungsbild westlich der Schüt-zenstraße verliert in Richtung Osten zunehmend an Prägnanz. Zwar gliedern die lan-gen geraden Achsen Mindener und Belmer Straße das Siedlungsbild, die verbindenden untergeordneten Straßen weisen dabei jedoch keine geradlinige Stringenz auf. Der Charakter wird durch das Fehlen von klar ablesbaren städtebaulichen Kanten verstärkt.

Baulich kann das betrachtete Gebiet in zwei ineinander übergehende und nicht klar voneinander trennbare Siedlungsbereiche eingeteilt werden. Einerseits in das ur-sprüngliche verdichtete Quartier, welches sich an der Buersche und Mindener Straße, sowie in das an der Schützenstraße und der Tannenburgstraße entwickelte und durch Blockrandbebauung geprägt ist. Der östliche Teil des Gebietes ist darüber hinaus stär-ker durch Mehrfamilienhäuser in Zeilenbauweise charakterisiert, welche nach dem zweiten Weltkrieg unter dem Leitbild der geordneten und gegliederten Stadt errichtet wurden. Vereinzelt wurde die kleinteilige historische städtebauliche Struktur darüber hinaus durch unmaßstäbliche Stadtbausteine aufgebrochen und überformt. Als Bei-spiel dafür kann die Großwohnsiedlung Sophienhof angeführt werden. Insgesamt ist jedoch, vor allem im Bereich zwischen Schützen- und Oststraße, die historische städ-tebauliche Struktur und damit der Charakter des Schinkels weitestgehend erhalten geblieben. Die dortige Bebauung auf engem Raum steht beispielhaft für die bauliche Entwicklungshistorie des Stadtteils.

### **Raumbezüge**

Neben der Betrachtung der baulichen und freiräumlichen Gegebenheiten im Einzel-nen spielt die Wechselwirkung zwischen den Strukturen eine bedeutende Rolle bezüg-lich der Gestaltung Schinkels. Der Objekt-Raum-Bezug, welcher insbesondere durch Sichtbeziehungen erzeugt wird, nimmt dabei eine besondere Stellung ein. So stellen die Schaffung von Raumkanten, die Anordnung von Bäumen und Gebäuden oder auch der Verlauf der Straßenzüge wichtige Kriterien bei der Bewertung des Stadtbildes dar. Die Bedeutung einzelner Gebäude wird demnach nicht nur durch ihre Architektur,

ihre Gestaltungselemente und ihren Erhaltungszustand bestimmt, sondern zusätzlich durch die Rolle und Position im städtebaulichen Gefüge beeinflusst.

Der prägende Stadtgrundriss Schinkels mit seinen langgezogenen, von Raumkanten begleiteten Verkehrsachsen schafft im Zusammenspiel mit Gebäuden mancherorts prägnante städtebauliche Kreuzungs- und Eingangssituationen. Darüber hinaus bewirken die straßenbegleitenden Gehölzstrukturen die Ausbildung charakteristischer Raumbezüge. Eine städtebauliche Situation, welche dabei besonders in den Fokus rückt, ist der Pastor-Karwehl-Platz mit der Pauluskirche. Besonders prägend für den Stadtteil und das Sanierungsgebiet sind außerdem die Schützenstraße als langgezogene "Einkaufsstraße" mit abwechslungsreicher arrondierender Bebauung sowie die Bursche bzw. Mindener Straße als wichtigste Durchgangsstraße von der Innenstadt nach Osten. Neben der verbindenden Funktion dieser Raumachse gehen davon andererseits auch negative Effekte, unter anderem in Form von Lärm- oder Schadstoffemissionen aus. Diese Gebäude bzw. Freiräume nehmen aufgrund ihrer historischen und funktionalen Bedeutung, ihrer Architektur und Gestaltung sowie ihrer Stellung im Stadtbild eine besondere Stellung ein und prägen den Stadtteil und seine Identität maßgeblich.

Die Bedeutung der Freiräume für die Ausbildung von Raumbezügen wird vor allem auch an der Gestaltung der Stadtteileingänge deutlich. Als wichtigen Merkpunkten kommt ihnen eine besondere Rolle innerhalb des Stadtbildes zu. Aufgrund der Lage



← *Langgezogene Straßenfluchten, wie hier in der Belmer Straße, gliedern und prägen den öffentlichen Raum im Schinkel.*



↑  
Die Karte zeigt eine vereinfachte Darstellung des städtebaulichen Bestands im Schinkel und analysiert wichtige Raumkanten entlang der Straßenzüge.

- |  |   |  |
|--|---|--|
| Grenze Sanierungsgebiet                    | teils geöffnete städtebauliche Kanten       | unter Denkmalschutz stehende Baukörper             |
| städtebauliche bedeutende Straßenkorridore | offene städtebauliche Kanten                | städtebaulich bedeutende Kreuzung / Platzsituation |
| geschlossene städtebauliche Kanten         | städtebaulich auffällige Gebäude / Ensemble |  |

entlang der Bahntrasse sind die wenigen vorhanden Eingangssituationen aus Richtung der Innenstadt von besonderer Bedeutung. In diesem Zusammenhang ist vor allem der Bereich östlich der Bahnunterführung an der Buersche Straße als wichtigster Stadteingang aus Richtung der Innenstadt zu nennen. Während dieser rein städtebaulich einen typischen Eindruck des Rahmenplanungsgebietes vermittelt, so ist er andererseits geprägt durch starke gestalterische Mängel bei den Gebäuden sowie im öffentlichen Raum. Die Eingangssituation weist darüber hinaus durch einen dominierenden Gewerbesatz mit Spielhallen und Wettbüros keine adäquate Gestaltung im Hinblick auf die städtebauliche Relevanz des Bereiches auf.

Die beschriebenen Raum- und Blickbeziehungen prägen die Wahrnehmung und die

Identität von Schinkel. Um diese auch im Zuge künftiger Planungen nicht zu überformen, sollte deren Erhalt im Hinblick auf Kubatur, Größe oder Ausrichtung neuer Baukörper erhalten oder sogar ausgebaut werden. Allerdings bietet das Sanierungsgebiet aufgrund des hohen Verdichtungsgrades grundsätzlich nur wenig Potential für neue bauliche Projekte. Einen höheren Stellenwert als das "Weiterbauen" des Stadtteils nimmt im Rahmen der städtebaulichen Förderung daher der Erhalt und die Sanierung des baulichen Bestandes ein.

### **Stadtbild und Denkmalpflege**

Im Hinblick auf das Stadtbild präsentiert sich das Sanierungsgebiet in Teilen mit einem historisch gewachsenen und zusammenhängenden Gebäudebestand. Baudenkmäler sind kaum vorhanden, es gibt allerdings verschiedene Gebäude, welche für die Prägung des Erscheinungsbildes von Schinkel durchaus bedeutsam und daher erhaltenswert sind. Dabei handelt es sich einerseits um Blockrandbebauung sowie vereinzelte Stadtvillen im vielgestaltigen Stil der Gründerzeit um die Jahrhundertwende, beispielsweise im Bereich der Buersche Straße, der Oststraße oder der Tannenburgstraße. Darüber hinaus ist die 1928/29 vom Architekten Lothar Gürter entworfene Pauluskirche zu erwähnen, welche an städtebaulich wirksamer Position an der Ostseite des Ebertplatzes in freier stilistischer Anknüpfung an mittelalterliche Bauepochen in traditionellem Bruchstein errichtet wurde. Außerdem befinden sich im Rahmenplanungsgebiet Schinkel insgesamt zwei Bunkeranlagen aus der Zeit des zweiten Weltkrieges, welche das Stadtbild aufgrund ihrer Dimensionierung noch heute prägen. Während der 20 Meter hohe Ostbunker in der Oststraße dabei wenig gestalterische Qualität aufweist, ist der Bunker am Stahlwerksplatz mit Sandsteinornamentik gestaltet.

Der Substanzerhalt des städtebaulichen Gefüges im Sanierungsgebiet ist wichtiger Baustein, um die Identität Schinkels, geprägt durch die Einzigartigkeit der Bausubstanz, aufrecht zu erhalten und zu stärken. Sie bietet Orientierungs- und Merkpunkte sowie wichtige Identifikationsorte für Einwohner und Besucher in Schinkel. Das historisch gewachsene, städtische Gesamtgefüge ist zu sichern und zu erhalten. Neu- und Umbaumaßnahmen an Gebäuden oder in deren Umfeld sollen das Erscheinungsbild nicht beeinträchtigen. Bei allen baulichen Veränderungen müssen daher hohe Gestal-

tungsmaßstäbe angesetzt werden, um die Pflege des baukulturellen Erbes mit einer zukunftsfähigen, städtebaulichen Aufwertung zu verknüpfen.

### **Gebäudestruktur**

Der Gebäudebestand in Schinkel bietet grundsätzlich einen abwechslungsreichen Mix aus Gestaltungsmerkmalen und Gebäudetypen aus unterschiedlichen architektonischen und städtebaulichen Epochen. Während die westlichen Bereiche beispielsweise in der städtebaulichen Form der Blockrandbebauung realisiert wurden, stammt die Zeilenbebauung im Osten des Sanierungsgebietes aus der Nachkriegszeit und dem Leitbild der aufgelockerten Stadt.

Im Hinblick auf die Geschossigkeit, auf die Dachformen und Farben sowie die Gestaltung der Gebäudefassaden zeigt sich in Schinkel hingegen ein relativ homogenes Bild. Trotz der unterschiedlichen Entstehungszeit der Gebäude innerhalb des Rahmenplanungsgebietes ist das Stadtbild sowohl bei der Blockrandbebauung entlang der älteren Straßenzüge wie der Buersche und Mindener Straße, der Schützen- und der Tannenburgstraße als auch bei den Reihen- und Mehrfamilienhäusern in Zeilenbauweise im Osten des Gebietes überwiegend durch zwei bis drei Vollgeschosse sowie durch traufständige, in Situationen mit Ausrichtung auf Plätze oder Kreuzungsbereiche vereinzelt auch giebelständige Satteldächer, geprägt. Diese weisen außerdem in überwiegender Mehrheit eine Gestaltung mit roten, vereinzelt auch braunen Dachziegeln auf.

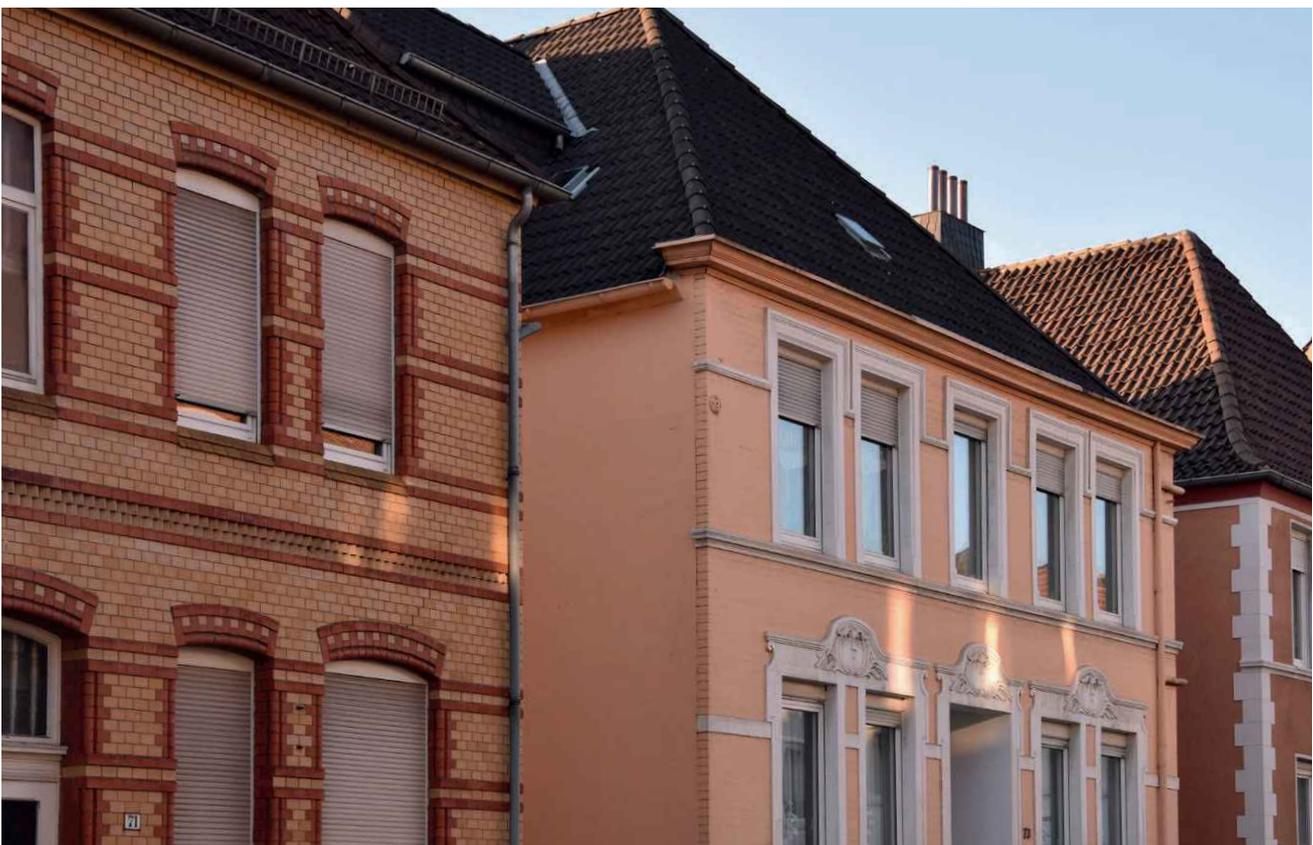
Auch bezüglich der Farbe und Materialität der Gebäudefassaden setzt sich dieser Eindruck fort. Dominierend sind geputzte Fassaden in weiß oder hellen Gelbtönen, vereinzelt findet man allerdings auch dezente farbliche oder rot verklinkerte Ausführungen. Nur punktuell, beispielsweise im Bereich der Siedlung an der Straße Sophienhof, wird mit sieben Vollgeschossen und Flachdächern sowie mit Materialien wie Waschbeton deutlich von dieser Linie abgewichen.

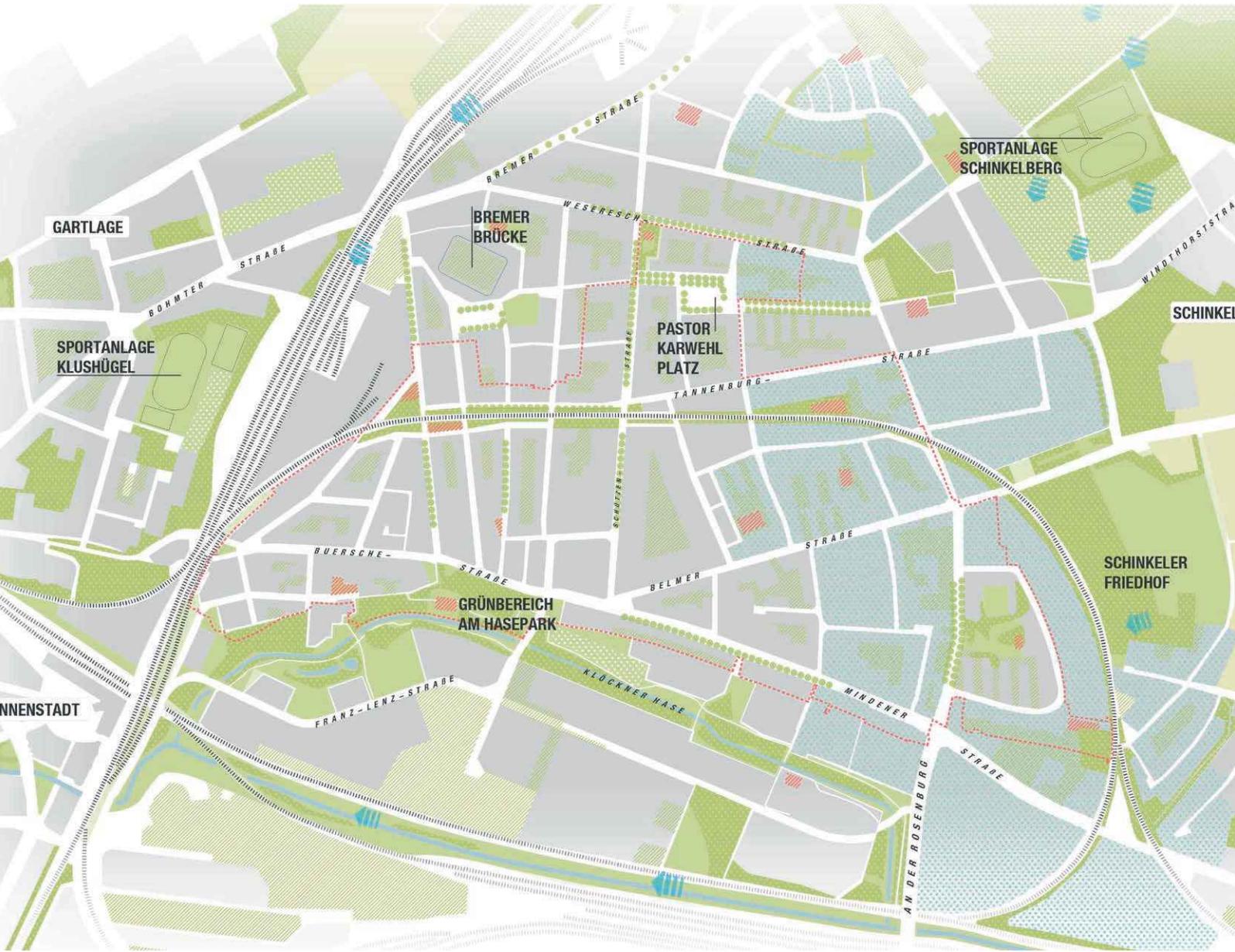
Insgesamt zeigt die Gebäudestruktur im Rahmenplanungsgebiet mit vereinzelt deutlichen Abweichungen ein homogenes und geschlossenes Bild.



← Teilweise finden sich deutliche gestalterische und funktionelle Brüche im Gebäudebestand.

Vielerorts finden sich ähnliche Gebäudekörper mit ähnlichen Fassadenfarben und -materialitäten.





↑  
Die Karte zeigt eine vereinfachte Darstellung der Grün- und Freibereiche im Schinkel und analysiert deren Zusammenhang,

- Grenze Sanierungsgebiet
- Siedlungsbereiche
- Frei- & Grünflächen
- untergeordnete Grünflächen
- straßenbegleitende Gehölze
- übergeordnete Gehölzstrukturen
- Kleingartenflächen
- Landwirtschaftsflächen
- Spiel- & Freizeitflächen
- Bahnflächen
- Frischluftwirkungsbereich
- Kaltluftzufuhr

## Grün- und Freiraumstruktur

Die Verfügbarkeit und Gestaltung von Grün- und Freiräumen im Stadtraum haben eine unmittelbare Auswirkung auf das Stadtbild und den öffentlichen Raum. Weiterhin gliedern Grünräume den Stadtraum. Obwohl der Schinkel aufgrund seines hohen Verdichtungsgrades, durch die Bahntrasse sowie durch die industrielle Prägung in den Randbereichen nur ein begrenztes Angebot an Grün- und Freiflächen aufweist, zeichnet sich der Stadtteil an einigen Stellen durch unterschiedlich qualitative Grünräume aus. Beispiele hierfür sind Straßenbegleitgrün oder Pflanzbeete, beispielsweise im Bereich der Tannenburgstraße, Wesereschstraße oder der Ebertallee inklusive des Pas-

tor-Karwehl-Platzes. Die halböffentlichen Grünflächen zwischen den mehrgeschossigen Wohnsiedlungen im östlichen Bereich des Gebietes erweitern das Angebot an Freiflächen. Mehrere große Blockinnenbereiche, beispielsweise im Bereich der Thomasburg-, Belmer- und Schützenstraße sind durch innenliegende, großflächige und private Grünbereiche geprägt. Die Schinkelkurve der Bahn ist durch einen teilweise alten Baumbestand gekennzeichnet.

Darüber hinaus sind im Rahmenplanungsgebiet diverse Spiel- und Bolzplätze vorhanden, welche überwiegend nur wenig ansprechend gestaltet sind und keinerlei nachvollziehbare Verbindung untereinander aufweisen. Eine Ausnahme davon bildet der Großspielplatz am Hasepark, welcher direkt zu Beginn des Sanierungszeitraums im Schinkel realisiert wurde.

Qualitätvoll gestaltete, übergeordnete Grünstrukturen oder größere, zusammenhängende Freiflächen sind nicht bzw. nur im Umfeld des Gebietes vorhanden, welche dadurch für den dicht besiedelten Stadtteil eine umso höhere Bedeutung zukommt.

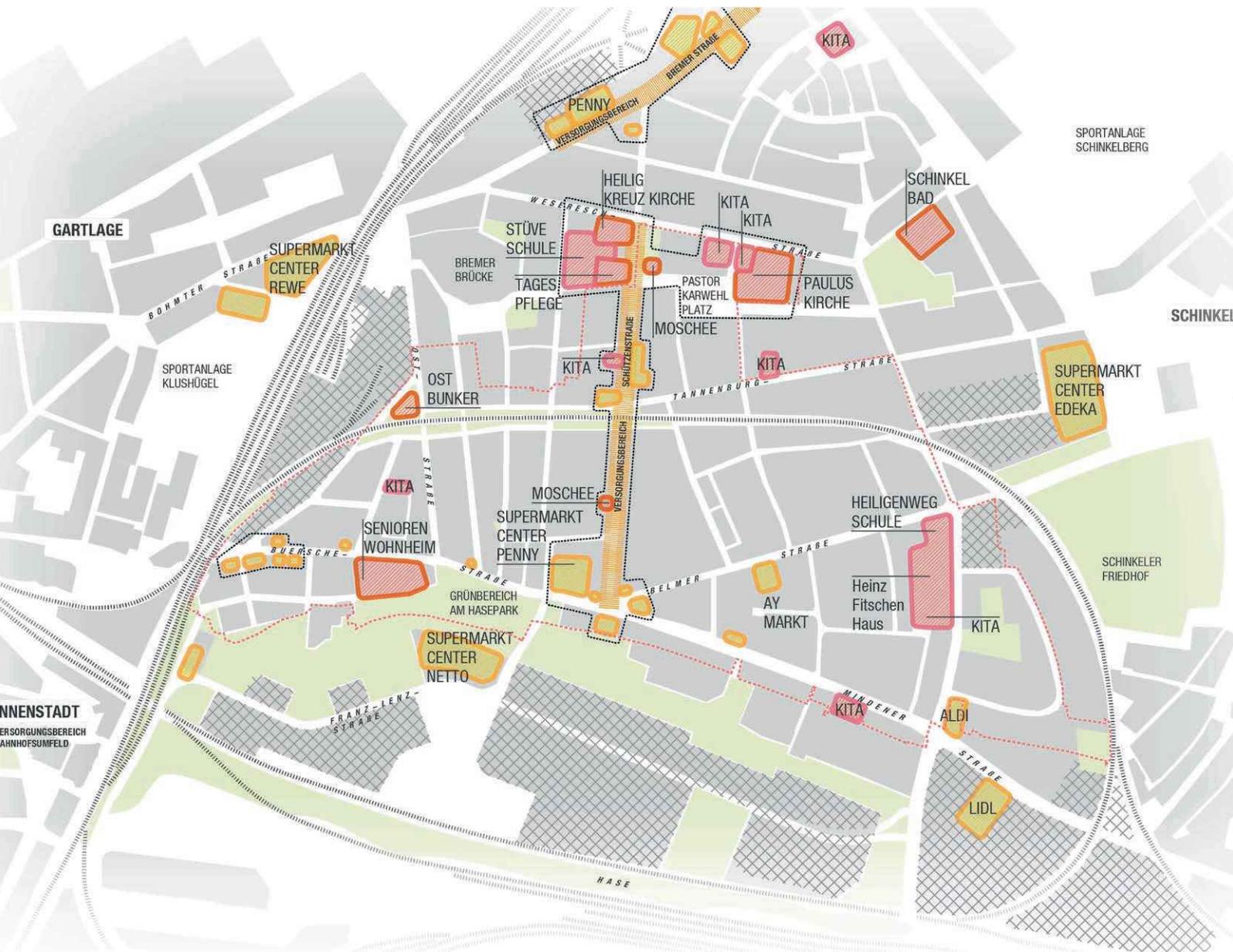
In diesem Zusammenhang ist vor allem der südlich an das Rahmenplanungsgebiet angrenzende Grünbereich am Hasepark zu erwähnen. Dieser wird vom Haseuferweg durchzogen, welcher eine wichtige Grünverbindung für Fußgänger und Radfahrer mit anderen Teilen der Stadt bildet. Außerhalb der Flächen des neuen Großspielplatzes stellt der Park in seinem jetzigen Zustand jedoch eher eine Transit- als eine Aufenthaltsfläche dar und ist darüber hinaus an manchen Stellen durch eine verbesserungswürdige Zugänglichkeit, Beleuchtung und Wegequalität charakterisiert. Neben dem Haseuferweg weist das Erholungswegekonzept für Fußgänger und Radfahrer der Stadt Osnabrück außerdem die Grünen Hauptwege Nr. 11 („Zur Schinkelbergswiese“) sowie Nr. 13 („Zum Lüstringer Berg“) aus, welche das Rahmenplanungsgebiet allerdings ebenfalls nur in Randbereichen berühren.

Als weitere Naherholungsbereiche im näheren Umfeld des Rahmenplanungsgebietes sind insbesondere der Schinkelberg, die Friedhofs- und Kleingartenfläche in Schinkel-Ost sowie das Waldstück und die Sportanlage Klushügel im Stadtteil Gartlage zu nennen.

Die Kaltluftzufuhr für den Stadtteil erfolgt primär aus östlicher Richtung, in welcher sich die verdichtete Siedlungsfläche auflöst und in eine land- und forstwirtschaftliche Flächennutzung übergeht. In diesem Zusammenhang spielen auch die im Osten des Rahmenplanungsgebietes gelegenen Zeilenbauten mit ihrem höheren Anteil an Grünflächen eine Rolle, welche für den Stadtteil die Funktion als Frischluftwirkbereiche erfüllen.

### **Nutzungen**

Der Stadtteil Schinkel ist grundsätzlich durch eine Mischung unterschiedlicher Nutzungen aus den Bereichen Wohnen, Gewerbe und Handel charakterisiert. Innerhalb des Rahmenplanungsgebietes dominiert allerdings weitestgehend die Wohnnutzung, wohingegen sich großflächige gewerbliche Betriebe vor allem an den südlichen und westlichen Rändern konzentrieren. Eine Abdeckung mit Gütern des täglichen Bedarfes ist durch Vollsortimenter und Discounter, Drogeriemärkte und Bäckereien fast flächendeckend gegeben. Darüber hinaus finden sich außerdem vereinzelt Angebote aus den Bereichen Gewerbe, Handwerk und Dienstleistungen über das Gebiet verteilt. Auch wenn Schinkel, wie beschrieben, keine klare Quartiersmitte aufweist, so kann dennoch eine räumliche Konzentration gewerblicher Nutzungen in Bereich des historischen Zentrums um die Schützen- und Teile der Tannenburgstraße ausgemacht werden. Hier befinden sich in den Erdgeschosszonen der Wohngebäude vermehrt kleinere Lebensmittelmärkte, inhabergeführte Spezialgeschäfte, Apotheken und verschiedene Angebote aus dem Dienstleistungsbereich (Praxen, Kanzleien, Fahrschulen). Eine vergleichbare Konzentration gewerblicher Nutzungen finden man außerdem entlang der Bremer Straße hinter der nördlichen Grenze des Rahmenplanungsgebietes. Im westlichen Bereich der Buersche Straße hat sich zudem eine einseitige Nutzung durch mehrere Wettbüros, Spielstätten und Tattoo-Studios in räumlicher Nähe zueinander angesiedelt. Als weiteres gewerbliches Angebot im Rahmenplanungsgebiet ist darüber hinaus der Wochenmarkt zu nennen, welcher jeden Mittwoch auf dem Pastor-Karwehl-Platz stattfindet und darüber hinaus einen beliebten Treffpunkt für die Menschen im Stadtteil darstellt.



- Grenze Sanierungsgebiet
- Einzelhandel / Dienstleistung
- Bildungseinrichtungen
- soziale Infrastruktur
- überwiegend gewerbliche Nutzung
- Siedlungsbereiche
- Bahnflächen



Die Analysekarte zeigt die Nutzungen im Schinkel, welche neben dem Wohnen bestehen, und verdeutlicht dabei Nutzungsschwerpunkte.

Neben diesen gewerblichen Nutzungen bietet das Rahmenplangebiet verschiedene soziale sowie religiöse Einrichtungen. In diesem Zusammenhang sind insbesondere das Senioren- und Pflegeheim Haus Schinkel an der Buersche Straße sowie die Heiligenwegschule zu nennen, auf deren Gelände sich außerdem eine von insgesamt fünf Kitas des Rahmenplanungsgebietes, der Jugendtreff Kompass sowie das Heinz-Fitschen-Haus (HFH) befinden. Bei letzterem handelt es sich um ein seit 30 Jahren in Schinkel etabliertes Familienzentrum mit je nach Nachfrage wechselnden Angeboten. Ein weiterer Jugendtreff ist darüber hinaus im ehemaligen Luftschutzbunker an der Oststraße untergebracht.

Im Bereich der religiösen Einrichtungen können die evangelisch-lutherische Paulus-gemeinde, die katholische Pfarrgemeinde Heilig-Kreuz sowie die Moscheen Fatih Ca-mii an der Schützenstraße und die Takwa/ As-Salam in der Belmer Straße angeführt werden.

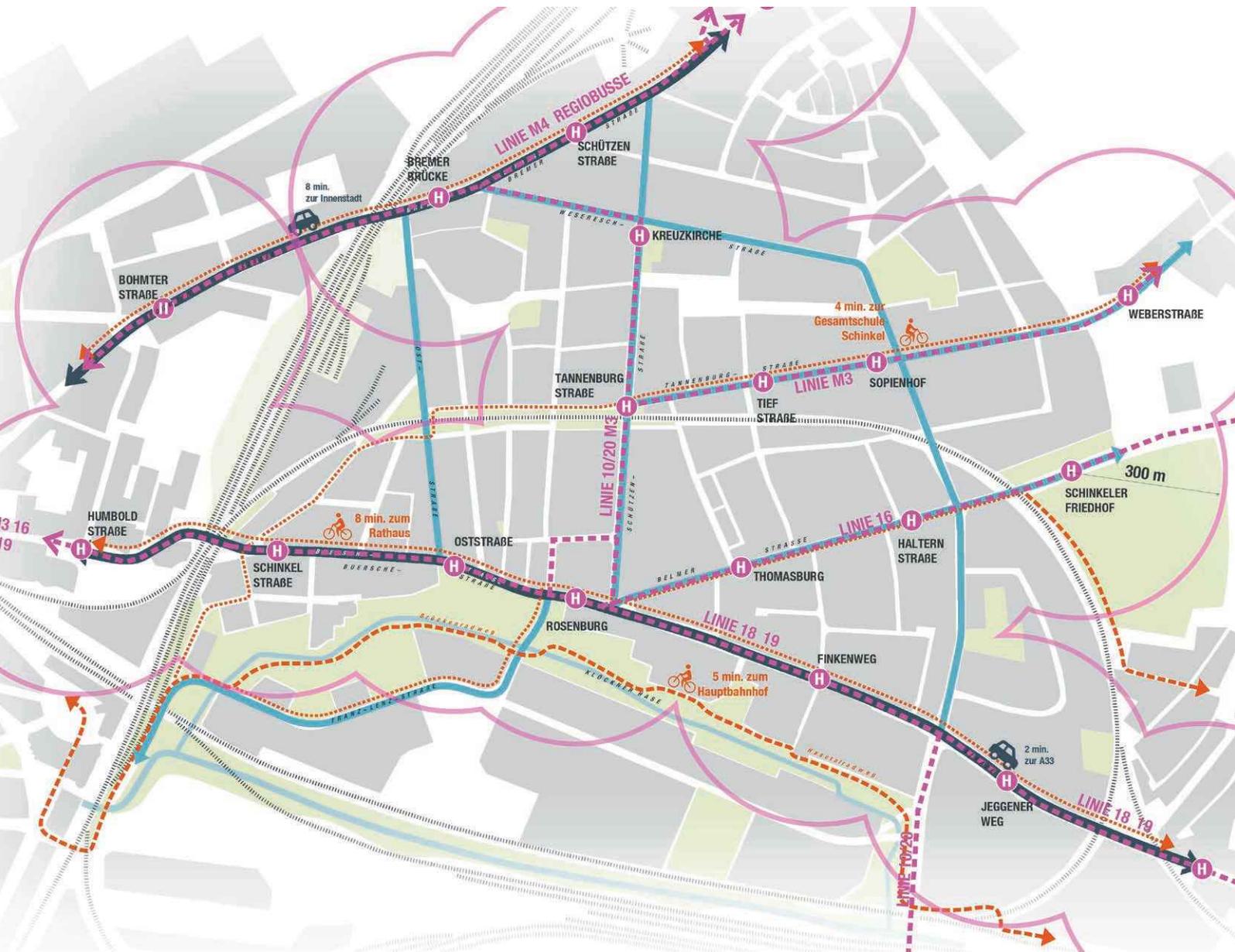
Abgesehen von den vorhandenen gewerblichen und sozialen Angeboten in Schinkel sind im Rahmenplanungsgebiet jedoch auch einige funktionale Mängel festzustellen. Zum einen sind die beschriebenen Bereiche, in denen sich gewerbliche Betriebe konzentrieren, ebenfalls durch leerstehende Ladenlokale geprägt, welche sich in der Folge negativ auf das Straßenbild und damit auf die Wahrnehmung des gesamten Stadtteils auswirken. Darüber hinaus weist das Rahmenplanungsgebiet ein Defizit an qualität-vollen gastronomischen Angeboten auf.

### **Mobilität und Infrastruktur**

Aufgrund der Komplexität des Themas Verkehrsinfrastruktur wurde im Rahmen der Ausarbeitung ein ergänzendes Verkehrsgutachten mit detaillierten Ausführungen zur Bestandssituation, den Problemen und Lösungsvorschlägen erarbeitet. Dieses liegt dem städtebaulichen Rahmenplan als Anhang bei. Im Textteil des Rahmenplans werden die Inhalte des Gutachtens gekürzt wiedergegeben.

Das Untersuchungsgebiet Schinkel liegt zentral und in fußläufiger Entfernung zum Stadtzentrum Osnabrücks. Auch der Bahnhof Osnabrück ist in wenigen Gehminuten zu erreichen. Die Lage des Stadtteils bietet demnach gute Voraussetzungen die Bedürfnisse des alltäglichen Lebens über kurze Wege zu stillen.

Bekannt ist im Ortsteil Schinkel die sogenannte „Schinkelkurve“, wobei es sich um eine Schienenstrecke handelt, auf der Züge rangiert werden. Diese Gleise haben eine Trenn-wirkung auf den Stadtteil, da es das Gebiet in einen nördlichen und einen südlichen Teil spaltet. Die beiden Teilbereiche sind durch sechs Unterführungen und eine Über-führung miteinander verbunden. Teilweise sind die Unterführungen sehr schmal und bilden vor allem für den nichtmotorisierten Verkehr sehr unattraktive Verbindungen. Auch die Hauptverkehrsstraße Buersche Straße / Mindener Straße stellt eine Barriere



- |   |                             |   |  |
|---|-----------------------------|---|--|
|  | Hauptverbindung             |  | Radweg                                 |
|  | Nebenverbindung             |  | Bushaltestelle                         |
|  | Radweg<br>straßenbegleitend |  | Haltestelleneinzugsbereich<br>r= 300 m |
|   |                             |  | Buslinien                              |

↑  
Die Karte gibt einen groben Überblick über die im Schinkel vorhandenen Mobilitätsangebote und Verknüpfungen mit der Innenstadt.

für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Stadtteil Schinkel und dem südlich gelegenen Hasepark dar. Insgesamt befinden sich acht Querungsmöglichkeiten entlang des Straßenabschnitts, von denen sechs lichtsignalgeregelt sind. Lichtsignalgeregelt Knotenpunkte stellen für den Fuß- und Radverkehr oftmals keine attraktiven Verbindungen dar, da sie hier nicht bevorrechtigt werden und entsprechende Wartezeiten in Kauf zu nehmen sind. Aufgrund der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Kfz-Verkehrsstärke ist der nichtmotorisierte Verkehr jedoch auf Überquerungshilfen angewiesen.

Die Hauptverkehrsstraßen Buersche Straße / Mindener Straße im Süden und Bremer Straße im Norden des Gebiets weisen eine übergeordnete Verbindungsfunktion auf und halten die Durchgangsverkehre aus dem Gebiet heraus. Hinsichtlich der Straßenführung ist es nicht notwendig, dass Durchgangsverkehre durch das Untersuchungsgebiet hindurchfahren. Demnach haben die Straßen zwischen den Hauptverkehrsstraßen lediglich eine Erschließungsfunktion zu erfüllen, was eine gute Voraussetzung für verkehrsrechtliche und gestalterische Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung bildet.

Der fließende sowie der ruhende Kfz-Verkehr dominieren den Straßenraum im Untersuchungsgebiet. In der Bürgerbeteiligung sowie aus Beobachtungen bei Begehungen hat sich ein hoher Parkdruck in den Wohngebieten sowie in der Geschäftsstraße Schützenstraße herausgestellt. Die Seitenräume, die dem nichtmotorisierten Verkehr vorbehalten sein sollten, sind durch parkende Pkw belastet. Auch sonstige Nutzungen, wie das Abstellen von Mülltonnen, finden im Seitenraum statt, sodass lediglich kleine Restflächen für den Fußverkehr übrigbleiben. Die Kfz-Fahrbahnen sind demnach frei für den fließenden Kfz-Verkehr und zudem häufig geradlinig. Dies führt zu hohen Kfz-Geschwindigkeiten, insbesondere bei Straßenabschnitten in denen bereits Tempo 50 zugelassen ist. In der Schützenstraße kommt es zudem vermehrt zu Parken in zweiter Reihe, wenn die Parkstände im Seitenraum belegt sind. Dies führt zu Behinderungen des fließenden Kfz-Verkehrs, wovon maßgeblich die Busse des ÖPNV betroffen sind, sowie zu Einschränkungen der Verkehrssicherheit. Dies spiegelt sich in der Unfallanalyse wider, in der sich mehr als 26 % der Unfälle des Jahres 2019 in Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr ereigneten. Besonders auffällig sind hierbei die Geschäftsstraße Schützenstraße und die Tannenburgerstraße, östlich der Schützenstraße. Die Erschließung des Untersuchungsgebiets durch den Öffentlichen Verkehr hat sich in der Bestandsanalyse als weitestgehend flächendeckend herausgestellt. Die Haltestellen sind im Rahmen der Förderung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln hinsichtlich der Ausstattung und Barrierefreiheit zu prüfen und ggf. zu verbessern.

Des Weiteren wurden unzureichende Radverkehrsanlagen auf den Straßenabschnitten mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von mehr als 30 km/h festgestellt. Diesbezüglich wird insbesondere Handlungsbedarf auf den folgenden Straßenabschnitten gesehen:

- *Buersche Straße / Mindener Straße*
- *Belmer Straße (Abschnitt Schützenstraße bis Heiligenweg)*
- *Tannenburgstraße (Abschnitt Schützenstraße bis Heiligenweg)*
- *Schützenstraße*

Die aufgelisteten Straßenabschnitte sind wesentlicher Bestandteil eines attraktiven Radverkehrsnetzes, um die Ortsteile mit der Innenstadt, der geplanten Radschnellverbindung Osnabrück-Belmer und benachbarten Stadtteilen zu verbinden. Auch die Bürgerbeteiligung spiegelte wider, dass die derzeitige Radverkehrsanlage auf dem Straßenzug Buersche Straße / Mindener Straße als unsicher angesehen wird. Der Knotenpunkt Mindener Straße / Schützenstraße / Belmer Straße stellt aufgrund seiner vorhandenen Geometrie eine besondere Herausforderung dar. Die Anordnung der Knotenpunktarme sorgt für eine allgemeine Unübersichtlichkeit des Knotenpunkts. Zudem kommt hinzu, dass Zufußgehende und Radfahrende im Seitenraum mehrere Furten überqueren müssen, was mit langen Wartezeiten verknüpft ist.

### **Stärken-Schwächen-Profil**

Für eine fundierte Einordnung von möglichen Handlungserfordernissen und Potentialen müssen die analysierten Risiken und Chancen für das Planungsgebiet und die Analysethemen ermittelt, untereinander in Beziehung gesetzt und kartografisch festgehalten werden. So lassen sich auch räumliche Schwerpunkte ableiten.

### **Stärken**

Als innenstadtnahes Quartier weist der Schinkel viele Elemente einer „Stadt der kurzen Wege“ auf. Dies ist auf das zahlreiche Angebot an Dienstleistungen, Einkaufsmöglichkeiten und angrenzende Stadtgebiete mit einer hohen Arbeitsplatzdichte zurückzuführen. Der Schinkel ist dabei in großen Teilen eine historisch gewachsene Stadterweiterung und überwiegend ein höher verdichteter Wohnstandort, der durch seine Kompaktheit eine zukunftsfähige Urbanität ausstrahlt. Das städtebauliche Bild des Schinkels ist dabei überwiegend durch klar ablesbare Fluchten und zur Straße hin

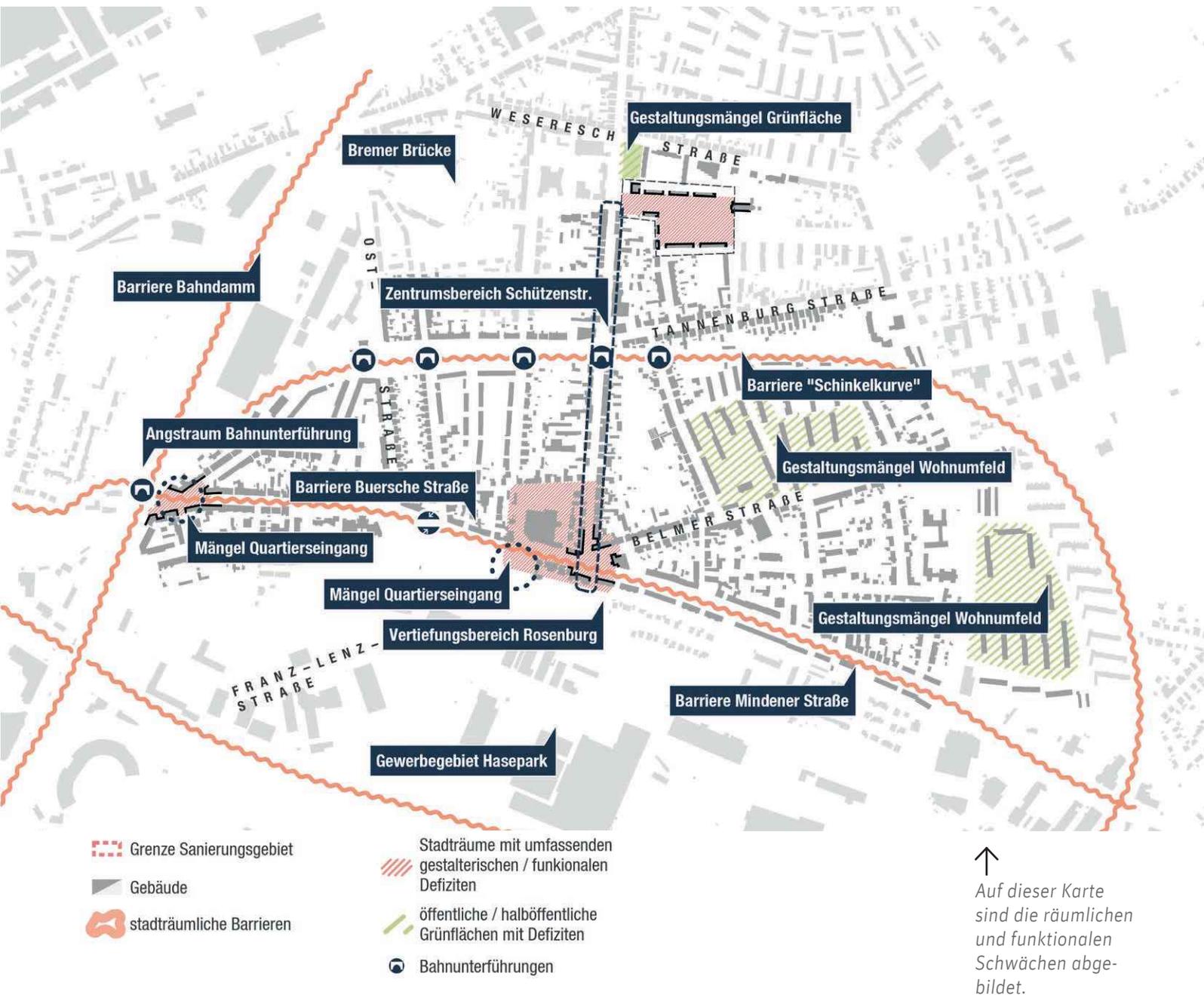


↑  
Auf dieser Karte werden die räumlichen und funktionalen Stärken des Sanierungsgebiets zusammengefasst.

- Grenze Sanierungsgebiet
- Gebäude
- öffentliche Grünflächen
- halböffentliche Grünflächen
- alter Baumbestand im Straßenraum
- Nutzungsschwerpunkte

orientierten Gebäuden geprägt. Dabei ist der Gebäudebestand heterogen ausgeprägt und bildet unterschiedliche Nachbarschaften im Schinkel, die teilweise ihre eigene Identität ausstrahlen. Trotz des klaren städtebaulichen Bildes gibt es unterschiedliche Wohnformen. Neben kleinteiligeren Doppelhaushälften finden sich im gleichen Straßenzug mehrgeschossige Wohngebäude. Dies fördert im Stadtteil die Heimat für unterschiedliche Lebensentwürfe und schafft bauliche „Vielfalt in der Einheit“.

Trotz der vergleichsweise hohen städtebaulichen Dichte finden sich im Schinkel Freiflächen, zusammenhängende Grünbereiche und private Garten- und Hofflächen. Teilweise befindet sich beispielsweise in der Mindener Straße, im Bereich des Pastor-Karwehl-Platzes, in der Wohnsiedlung am Jeggener Weg und entlang der Hase ein alter und stadtklimatisch wertvoller Baumbestand, welcher gestalterische Qualität in den Stadtteil bringt. Zahlreiche Spielmöglichkeiten schaffen Aufenthaltsmöglichkei-



ten im Stadtteil. Der zu Beginn des Sanierungsprozesses umgestaltete Hasepark-Spielplatz stellt dabei einen wichtigen Anziehungspunkt im Quartier dar.

Durch unterschiedliche Buslinien ist der Stadtteil mit dem Stadtzentrum verbunden. Weiterhin gibt es in einigen Straßen bereits eine Radinfrastruktur, welche durch den Haseuferweg erweitert wird, welcher in Richtung der Innenstadt führt. Über die Mindener Straße ist der Schinkel überregional mit der Autobahn 33 verbunden. Zudem liegt der Hauptbahnhof der Stadt Osnabrück in direkter Nähe zum Sanierungsgebiet. Zahlreiche Straßenräume werden nur untergeordnet für Durchgangsverkehre genutzt und weisen deshalb ein geringes Verkehrsaufkommen auf.

Unterschiedliche Einkaufs- und Dienstleistungsangebote, Schulen und Kitas sowie soziale Angebote wie das Heinz-Fitschen-Haus und der Ostbunker ergänzen die

Wohnnutzung und sind überwiegend fußläufig erreichbar. Diese Nutzungen beleben einerseits den Wohnstandort Schinkel und ermöglichen andererseits auch die unmotorisierte Fortbewegung im „Stadtteil der kurzen Wege“. Die am Rand des Sanierungsgebiets gelegene „Bremer Brücke“ des VfL Osnabrück stellt einen besonderen in den Schinkel integrierten Identifikationsort dar.

### **Schwächen**

Trotz der vielfältigen Stärken zeigen sich zahlreiche gestalterische und funktionale Defizite im Sanierungsgebiet Schinkel.

Das geschlossene städtebauliche Bild wird teilweise durch starke gestalterische Mängel negativ beeinflusst. Gerade an wichtigen stadträumlichen Eingangs- und Knotenpunktsituationen beeinflussen diese Mängel die Wahrnehmung des Stadtteils besonders stark. Beispiele hierfür sind der ungestaltete und von teilweise mangelhaften Gebäuden umstandene Quartierseingang im Westen der Buersche Straße. Die Kreuzungssituation Mindener und Schützenstraße ist ein weiteres Beispiel dafür, wie mangelhafte Fassaden an wichtigen Stadträumen diese nachhaltig schädigen und somit auch das Image des gesamten Stadtteils negativ beeinflussen. Aber auch abseits der beschriebenen Bereiche gibt es zahlreiche Immobilien mit einem Sanierungsstau.

Der Pastor-Karwehl-Platz als zentraler Quartiersplatz mit Marktnutzung wird funktional und gestalterisch seiner wichtigen Rolle im Schinkel nicht ausreichend gerecht, weshalb er nur untergeordnet von der Bevölkerung als Treffpunkt angenommen und bei Fußballspielen sogar als Parkplatz zweckentfremdet wird.

Der zentrale Bereich der Schützenstraße kann seiner Funktion als Versorgungs- und Dienstleistungsbereich für den Schinkel nur eingeschränkt gerecht werden. Neben gestalterischen Mängeln birgt vor allem die Führung vieler Verkehrsströme in diesem Bereich Probleme hinsichtlich der Aufenthaltsqualität und Sicherheit der Nutzerschaft. Dem dicht besiedelten Stadtteil fehlen qualitative öffentliche Grün- und Freiflächen, welche neben ihrer Funktion als Aufenthaltsbereiche und Treffpunkt auch dem Stadtklima zuträglich sind.

Die städtebauliche Figur mit klar ablesbaren Fluchten und zusammenhängenden Straßenzügen wird im Bereich der Nachkriegsbebauungen in der Belmer Straße und östlich der Straße Heiliger Weg aufgelöst. Folge sind weniger klar zusammenhängende Stadträume, welche kaum Straßenzüge ausformen. Die grünen Flächen des jeweiligen Wohnumfeldes weisen dabei gestalterische Mängel auf.

Der Stadtteil ist weiterhin von vielen räumlichen Barrieren durchzogen, welche ihn stadträumlich betrachtet gerade in Richtung der Innenstadt isolieren. Eine weitere Barriere stellt die „Schinkelkurve“ dar. Der Bahndamm teilt den Schinkel in einen nördlichen und südlichen Teil. Die Bahntrassen können nur an wenigen unterschiedlich ausgeprägten Unterführungen durchquert werden. Diese Verbindungen sind aber aufgrund ihrer Gestaltung teilweise als Angsträume zu bezeichnen. Die Buersche und Mindener Straße sind aufgrund ihrer Breite und Verkehrsbelastung weitere Barrieren, welche den Zugang zu wichtigen Orten wie dem Hasepark von den nördlichen Wohnbereichen erschweren. Gerade im Bereich des Großspielplatzes fehlt ein qualitativer und sicherer Übergang für Kinder.

*Funktionale, gestalterische und mobilitätsbezogene Defizite haben weitreichende Folgen für das Sanierungsgebiet. Bei genauerem Hinsehen finden sich jedoch viele Potenziale.*



## Teil D – Bausteine für Osnabrück Schinkel Städtebauliche Konzeption

*Zunächst zeigen Leitbilder für unterschiedliche Themen die plakativen und bewusst abstrakt gehaltenen Entwicklungsrichtungen auf. Diese werden durch die Beschreibung von Handlungsfeldern und Handlungszielen und verbindlichere übergeordnete Handlungsziele ergänzt. Die stadträumlichen Konzepte zu Städtebau und Nutzung, Stadtgrün und Mobilität bilden die Grundlage für die ausdifferenzierten und räumlich klar abgrenzbaren Maßnahmen des städtebaulichen Rahmenplans.*

### **Leitbildentwicklung**

Die Ergebnisse der vorherigen Untersuchungen, der Bestandsanalyse und der ersten Beteiligungen unterschiedlicher Akteure zeigen einen heterogenen Stadtteil mit deutlichen Entwicklungspotentialen. Der betrachtete Raum ist einerseits durch unterschiedlichste Problemstellungen betroffen, kann jedoch auch bei einer abgestimmten und nachhaltigen Weiterentwicklung seine Stärken als innenstadtnaher Stadtteil und Siedlungsteil kurzer Wege deutlich ausbauen.

Für eine übergeordnete Entwicklungsidee für das zukünftige Sanierungsgebiet wurden vier Leitbilder entworfen, welche den vier zentralen Leitzielen zugeordnet sind. Die Leitbilder sind dabei als grobe Skizzierung von Handlungspotentialen zu verstehen und sind deshalb auch bewusst abstrakt gehalten.

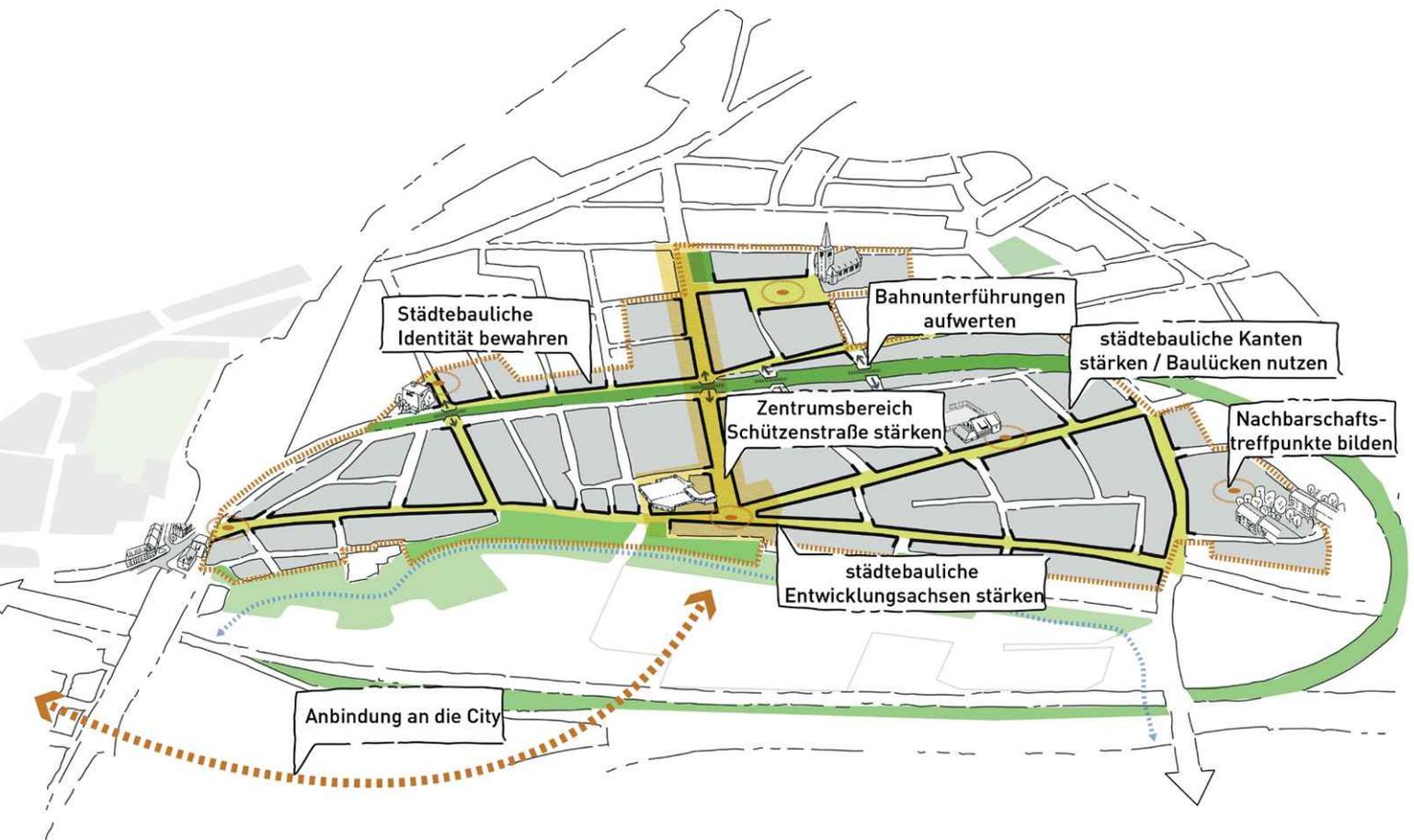
Die aus dem Leitbild abgeleiteten Leitziele sind gleichwertig zu betrachten, eine Rangfolge oder Zuordnung der Leitziele zu den Handlungsfeldern besteht nicht. Sie sind nicht als starre Elemente, sondern als Eckpfeiler der Entwicklung zu verstehen, welche fortlaufend auf ihre Aktualität geprüft und gegebenenfalls angepasst werden müssen. Die Querschnittsthemen Chancengleichheit, demografischer Wandel, Barrierefreiheit

sowie Nachhaltigkeit und Klimaschutz sind dabei wichtiger Bestandteil aller Ziele und Maßnahmen. Als übergeordnete Herausforderungen der aktuellen Stadtentwicklung werden sie im Rahmen aller Themen betrachtet und fließen gleichwertig in die Ausarbeitung der folgenden Ziele, Handlungsfelder und Entwicklungsmaßnahmen mit ein.

### **Leitbild Städtebau und Nutzungen**

Die Ausprägung des Siedlungsbestands eines Stadtteils ist entscheidend für die Qualität von öffentlichen und privaten Bereichen und verbessert bestenfalls die Aufenthaltsqualität, schafft Identifikationsbereiche und erleichtert die Orientierung. Als dicht besiedelter Stadtteil kommt dem städtebaulichen Bild des Schinkels eine besondere Aufgabe zu: einerseits ermöglicht die hohe städtebaulich Dichte der Blöcke klare Fluchten und öffentliche Räume, andererseits werden qualitätvolle öffentliche Räume benötigt, welche sich die Bürgerinnen und Bürger aneignen können. Die Qualität von öffentlichen Wegeverbindungen und Plätzen kommt in einer zukunftsfähigen Stadt der kurzen Wege eine entscheidende Rolle zu, weshalb Barrieren und Angsträume abgebaut werden müssen und die Aufenthaltsqualität deutlich gesteigert werden muss. Die Geschlossenheit der Siedlungsstruktur soll bewahrt und durch das Schließen von Baulücken weiter ausgebaut werden. Den städtebaulichen Entwicklungsachsen und den Quartierseingängen kommt eine wichtige Sammelfunktion unterschiedlichster Verkehre zu. Aus diesem Grund sollen sie in ihrer Gestaltung weiter verbessert werden, um auch das „Gesicht“ des Sanierungsgebietes für die Bevölkerung aufzuwerten.

Die innenstadtnahe Wohnfunktion des Schinkels soll bewahrt werden. Als fußläufig erreichbarer Zentrumsbereich stellt die Schützenstraße einen wichtigen Anlaufpunkt für die Bevölkerung dar. Dieser muss weiter ausgebaut, qualifiziert und durch zahlreiche Angebote als nachhaltiger Versorgungsbereich für den Schinkel entwickelt werden.



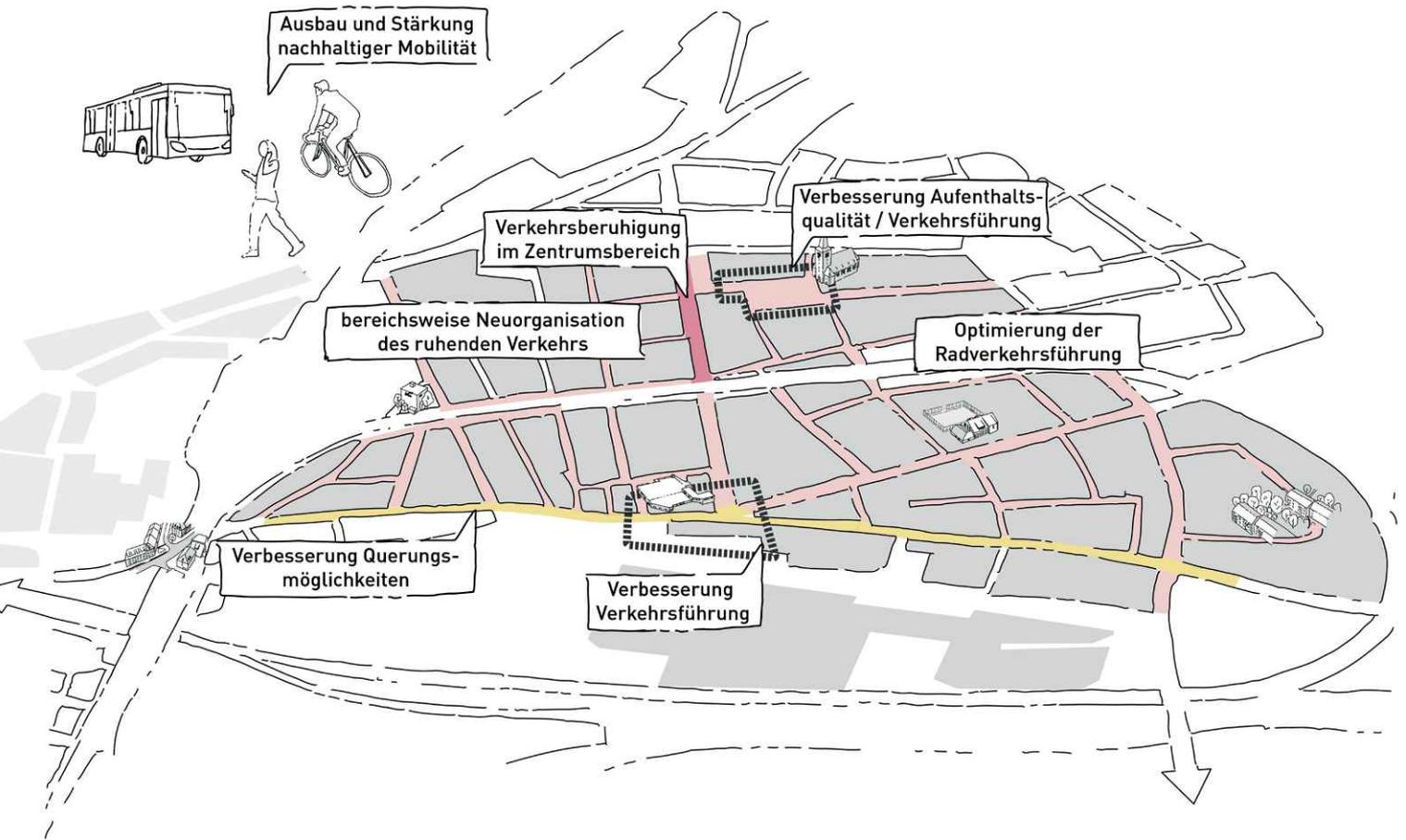
↑  
Das Leitbild Städtebau und Nutzungen zeigt abstrakt die räumlichen Ideen für den Schinkel.

### Leitbild Mobilität

Die Qualität und Ausformung der Mobilitätsangebote prägen maßgeblich deren Nutzbarkeit sowie ergänzend die Wahrnehmung und Attraktivität der öffentlichen Räume. Mobilitätsformen beeinflussen in großen Maßen die Gestaltung öffentlicher Räume und nehmen damit Einfluss auf die Gestaltung des Stadtteils. Der Schinkel bietet aufgrund seiner räumlichen Ausdehnung und Lage optimale Voraussetzungen für das Konzept der „15-Minuten-Stadt“. Sowohl der Hauptbahnhof als auch die Innenstadt sind problemlos zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu erreichen. Daher ist ein besonderer Fokus auf den Fuß- und Radverkehr zu legen.

Demnach sind Radverkehrsführungen auszubauen und möglichst durchgehend zu gestalten, um den Alltagsverkehr mit dem Fahrrad zu stärken und auszubauen. Aber auch für Zufußgehende sind Maßnahmen zu ergreifen, um den Stadtteil verkehrssicher zu gestalten. Hierzu zählen neben verbesserten Querungsmöglichkeiten ebenso die Verkehrsberuhigung in zentralen Bereichen sowie die Neuorganisation des ruhenden Verkehrs.

Übergeordnetes Ziel bildet der Ausbau und die Stärkung nachhaltiger Mobilitätsfor-



men. In Zeiten des Klimawandels kommt dieser Zielsetzung ein besonderes Gewicht zu, welches es durch geeignete Maßnahmen umzusetzen gilt.

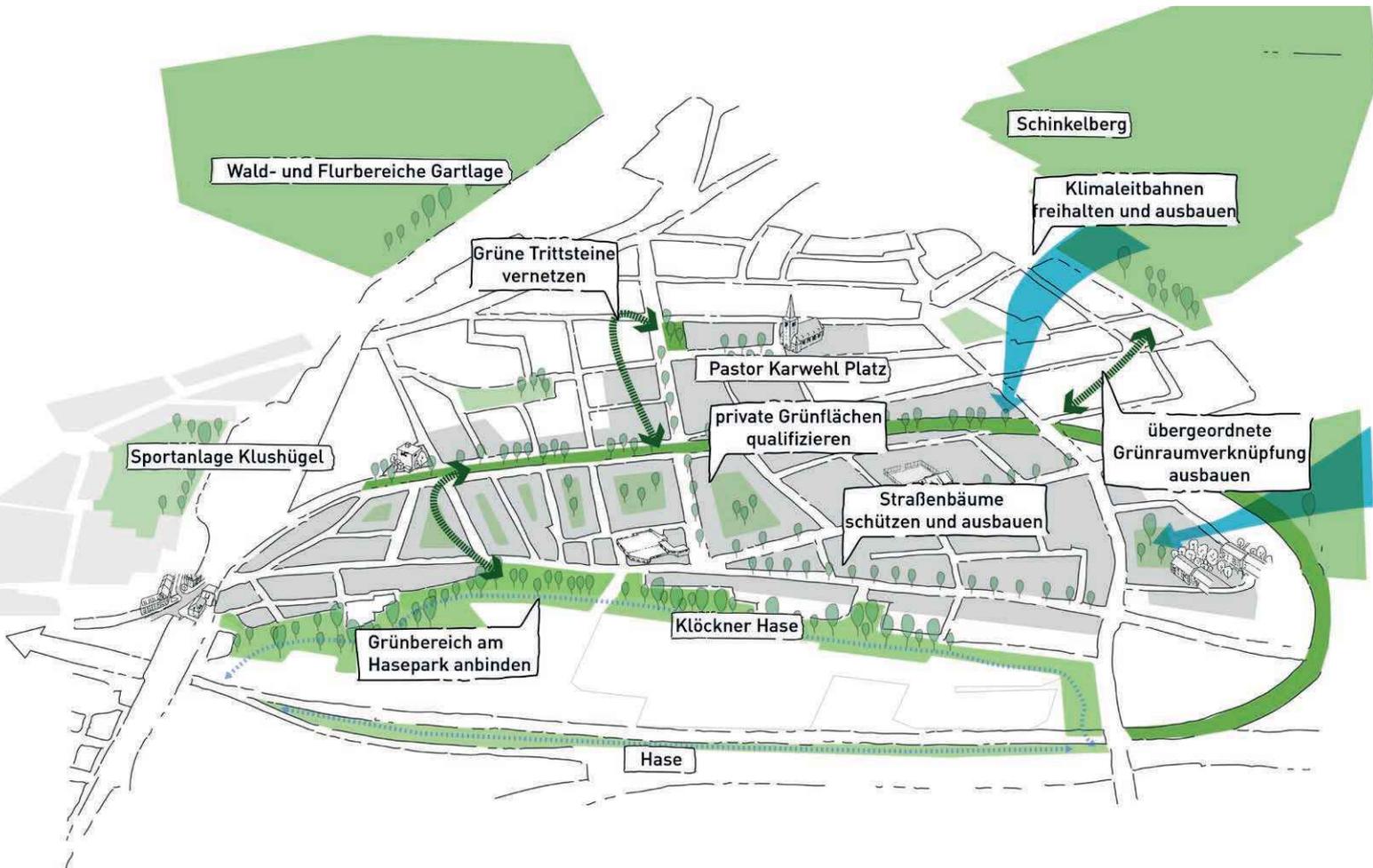
### Leitbild Stadtgrün

Schon in den vorbereitenden Untersuchungen zum Stadtteil Schinkel wurde der geringe Anteil an hochwertigen öffentlichen Grünflächen im Sanierungsgebiet bemängelt. Durch die hohe Bevölkerungsdichte und einem hohen Anteil an Mehrfamilienhäusern ist die Nachfrage an öffentlichen Grünflächen mit unterschiedlichen Angeboten hoch. Aus diesem Grund müssen die wenigen vorhandenen Bereiche qualifiziert und auf eine heterogene Nutzerschaft angepasst werden, welche bestenfalls untereinander verknüpft werden.

Die hohe städtebauliche Dichte und die damit verbundene vergleichsweise hohe Flächenversiegelung machen den Stadtteil anfällig für die Auswirkungen des Klimawandels. Aus diesem Grund müssen unterschiedliche Maßnahmen ergriffen werden, um den Stadtteil widerstandsfähiger gegen Starkregenereignisse, Dürreperioden und starke Hitze zu machen. Dies wird durch die Beachtung von übergeordneten Klimaleit-



Die Leitbildgrafik Mobilität fasst die übergeordneten Ideen für Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Verkehre zusammen.



Im Leitbild Stadtgrün werden die Grünflächen und klimarelevanten Ziele verdeutlicht.

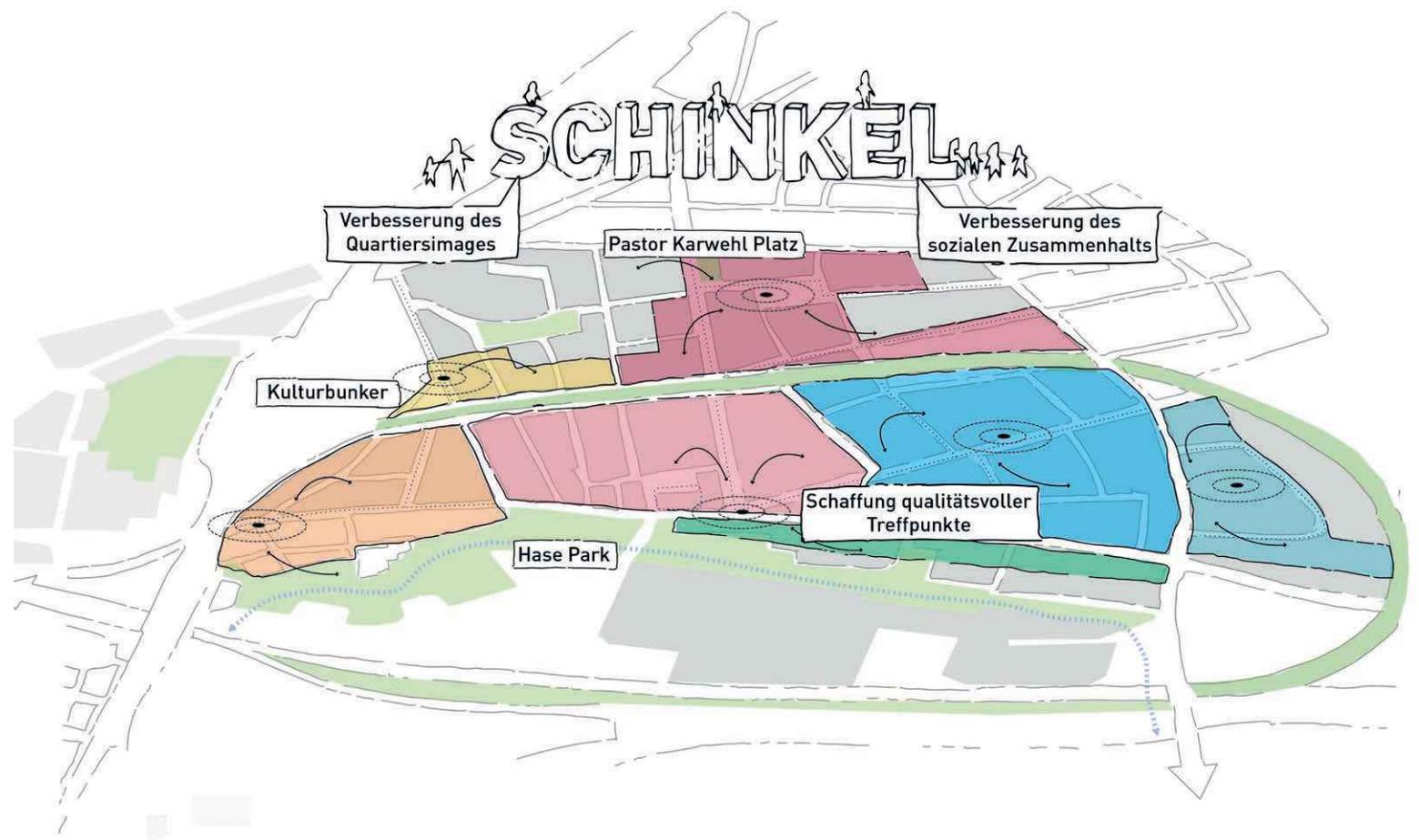
bahnen unterstützt, welche Frischluft in den Stadtteil bringen.

Neben den öffentlichen spielen die privaten Grünflächen eine entscheidende Rolle für das Stadtklima. Diese sollen weiter entsiegelt und qualifiziert werden.

### Leitbild Nachbarschaften

Der Stadtteil ist durch eine stark heterogene Bewohner- und Einkommensstruktur geprägt. Dies zeigt sich teilweise am Sanierungszustand von Gebäuden, privaten Flächen und sozialen Problemen. Dies kann auch durch die Verbesserung des sozialen Gefüges im Stadtteil durch den Austausch untereinander und die Stärkung von Nachbarschaften erfolgen. Dazu benötigt die Bewohnerschaft entsprechende unterschiedliche Angebote und Räume, um den sozialen Zusammenhalt zu verbessern.

Der bunte Stadtteil Schinkel zeichnet sich jedoch auch durch ein starkes bürgerschaftliches Engagement, zahlreiche soziale Angebote und Möglichkeitsräumen für Kunst und Kultur aus. Diese positiven Faktoren sollen durch den Rahmenplan verstärkt werden, um das soziale Gefüge im Stadtteil weiter zu stärken und das Stadtteilimage nachhaltig zu verbessern.



## Handlungsfelder und Entwicklungsziele

### Handlungsfeld Stadtraum und Gebäudebestand

Der gerade im Westen zusammenhängende und verdichtete städtebauliche Bestand kann als Stärke und Chance verstanden werden. Im Schinkel kommen innenstadtnahe Urbanität und vergleichsweise kleinteilige und ruhige Wohnbereiche direkt zusammen. Der verdichtete und klar ablesbare Stadtraum spielt dafür eine wichtige Rolle. Gerade an wichtigen Eingangs- und Platzsituationen zeigen sich jedoch klare gestalterische Mängel an Gebäuden, welche auch die Außenwirkung des gesamten Stadtteils negativ beeinflussen. Zwar benötigen zahlreiche Gebäude im Sanierungsgebiet eine gestalterische Sanierung, jedoch müssen auch bewusst Bereiche mit städtebaulicher Strahlkraft durch Neu- und Umbauten geschaffen werden. So kann der bauliche Bestand des Schinkels positiv beeinflusst werden. Neue Entwicklungen sollten sich am städtebaulichen Kontext orientieren, sodass ein „Weiterbauen“ im Bestand möglich ist.

Nichtsdestotrotz muss ein zukunftsfähiger Stadtteil auch Möglichkeiten zur baulichen Weiterentwicklung ermöglichen. Im Sanierungsgebiet müssen langfristig die städtebaulichen und baulichen Missstände, wie beispielsweise unpassende Großformen und gestalterische Brüche abgebaut werden. So kann das in großen Teilen zusammenhän-



*Im Leitbild Nachbarschaften geht es um die Verbesserung des Zusammenhalts im Schinkel.*

gende und geschlossene Siedlungsbild des Schinkels vervollständigt und weiterentwickelt werden. Durch die langen Sichtachsen wird der Schinkel räumlich unverkennbar gegliedert. Diese städtebauliche Besonderheit muss bei baulichen Entwicklungen beachtet und an passenden Stellen verstärkt werden.

Durch die bauliche Weiterentwicklung kann weiterhin auch das Wohnungs- und Nutzungsangebot im Schinkel ausgebaut werden, in dem neue und zeitgemäße Gebäude realisiert werden. Es gibt wenige Potentialflächen im Sanierungsgebiet, weshalb bei einer baulichen Umgestaltung auf defizitäre Gebäude zurückgegriffen werden sollte.

Entwicklungsziele Handlungsfeld – Stadtraum und Gebäudebestand –

- *Stadtgrundriss durch Neugestaltung von Potentialbereichen passend weiterentwickeln*
- *Innenentwicklung durch Schließen von Brachen fördern*
- *ortsbildprägende Bausubstanz erhalten und sanieren*
- *private Bau- und Umbaumaßnahmen unterstützen*

### **Handlungsfeld Grün- und Freiräume**

Wie in der Analyse beschrieben, weist das Sanierungsgebiet nur wenige qualitätvolle Aufenthalts- und Grünflächen auf. Zwar kann dieser Mangel teilweise durch die vorhandenen Bereiche wie der Grünfläche am Hasepark kompensiert werden, jedoch benötigen die Bewohner des Stadtteils wohnortnahe Treffpunkte und Verweilmöglichkeiten. Aus diesem Grund sollen die Qualität und die Zugänglichkeit vorhandener Grün- und Freiflächen verbessert und durch neue Angebote erweitert werden. Neben den wichtigen Funktionen für die Bewohner leisten die Freiflächen einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und der Klimaanpassung, welche besonders in hochverdichteten Stadtteilen eine entscheidende Rolle einnehmen. Der Fokus muss hierbei auf die bestehenden Grünflächen gelegt werden, welche nachhaltig verbessert werden sollen und sowohl soziale als auch klimatische Funktionen miteinander verbinden müssen.

Aus diesem Grund soll die Gestaltung und Nutzbarkeit der Freiflächen deutlich verbes-

sert werden. Die Umgestaltungen sollen dabei einheitlichen und wiedererkennbaren Grundregeln folgen, welche die Freiflächen gestalterisch untereinander verbinden. Der heterogenen Bevölkerung des Schinkels müssen unterschiedliche Angebote gemacht werden. Durch die Schaffung qualitätvoller und integrierter Treffpunkte kann ein wichtiger Beitrag zur Kommunikation innerhalb der Bevölkerung und somit zum sozialen Zusammenhalt im Stadtteil geleistet werden. Das Thema Barrierefreiheit muss hierbei in alle Planungen einfließen.

Eine wichtige gestalterische Funktion hat heute schon der teilweise alte und große Baumbestand im Sanierungsgebiet. Dieser findet sich in großen Teilen im Straßenraum in Form von Alleen und Baumreihen. Der Erhalt, der Schutz und die Ergänzung dieser gliedernden Elemente soll vorangetrieben werden. Durch die Bäume können weiterhin Grünflächen untereinander verbunden und der Siedlungsraum nachhaltig gegliedert werden.

Der öffentliche Straßenraum soll zukünftig bei Umgestaltungen im Sinne einer gerechten Platzverteilung für alle Verkehrsteilnehmer angepasst werden. Die vielfältigen Nutzungs- und Gestaltungskonflikte, welche auf die einseitige Ausrichtung auf motorisierte Verkehre zurückzuführen sind, müssen abgebaut werden. Attraktive, barrierefreie und sichere Verkehrswege sind auch im Hinblick auf eine „Stadt der kurzen Wege“ und der angestrebten Verkehrswende entscheidend.

Entwicklungsziele im Handlungsfeld -Grün und Freiräume –

- *Aufenthaltsqualität in öffentlichen Räumen ausbauen*
- *Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der öffentlichen Räume verbessern*
- *Stadtbild durch Grün- und Freiraumgestaltung verbessern*
- *Aufenthalts-, Treff- und Spielräume qualifizieren*
- *Kleinklimatische Situation des Sanierungsgebiets aufwerten*
- *Folgen des Klimawandels abmildern*

## **Handlungsfeld Mobilität und Verkehrsinfrastruktur**

Abgeleitet aus der ausführlichen Verkehrs- und Mobilitätsanalyse zeigt sich deutlicher Handlungsbedarf, um eine nachhaltig tragfähige Mobilität und Infrastruktur sicherzustellen. Zur Stärkung der Nahmobilität erfordert es einer gerechten Aufteilung der öffentlichen Flächen zwischen dem Fußverkehr, dem Radverkehr und dem Kfz-Verkehr. Im Bestand wird die Flächennutzung im Straßenraum durch den ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr dominiert. Eine langfristige Umverteilung der Flächen soll durch die Reduzierung der Anzahl an Kfz im Untersuchungsgebiet sowohl im ruhenden als auch im fließenden Verkehr erreicht werden. Die Seitenräume sind dem nichtmotorisierten Verkehr vorbehalten. Außerdem ist die Fahrgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs derart zu reduzieren, dass der Radverkehr konfliktfrei im Mischverkehr mit den Kfz auf der Fahrbahn geführt werden kann. Die Umsetzungsstrategie zur Stärkung der Nahmobilität umfasst insgesamt die Reduktion der Anzahl an Kfz im Straßenraum, das Vorhalten der Seitenräume für den nichtmotorisierten Verkehr sowie die Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten.

Die Umsetzungsstrategie folgt einem langfristigen und eher perspektivisch angelegtem Umsetzungszeitraum, da aktuell noch kein gesellschaftlicher Trend zur Abschaffung des eigenen Pkw erkennbar ist. Außerdem ist die Schaffung von Parkraumalternativen zum öffentlichen Straßenraum (bspw. in Form von Quartiersgaragen) zeit- und kostenintensiv. Die Umstrukturierung des Straßennetzes erfordert zudem rechtliche und bauliche Maßnahmen, die wiederum einen zeitlichen und monetären Aufwand nach sich ziehen.

Aus diesen Gründen sind die Maßnahmen des Verkehrskonzepts zu großen Teilen als perspektivische Richtschnur zu verstehen. Veränderungen im Verkehrsverhalten sowie weitere notwendige Detailbetrachtungen sind notwendig, um die angedachten Maßnahmen realisieren zu können. Im Wesentlichen werden die Maßnahmen durch die folgenden Zielsetzungen bestimmt.

Entwicklungsziele im Handlungsfeld – Mobilität und Verkehrsinfrastruktur –

- *Stadt der kurzen Wege ausbauen und erhalten*

- *Straßen und Wege barrierefrei und zeitgemäß gestalten*
- *Stärkung der Nahmobilität und des Umweltverbundes (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)*
- *Nicht störende Unterbringung des ruhenden Verkehrs*
- *Konflikte und Unfallschwerpunkte abbauen und vermeiden*

### **Handlungsfeld Funktionsvielfalt**

Der Schinkel bietet als innenstadtnaher Wohnstandort vielfältige Dienstleistungs- und Versorgungsangebote. Durch den Ausbau und Erhalt der vorhandenen Infrastruktur- und Gewerbeeinrichtungen kann der Schinkel seine Funktion als gemischtgenutzter Stadtteil ausbauen und zu einer „Stadt der kurzen Wege“ beitragen. Ziel ist es daher, Händler und Dienstleister sowie die vorhandenen gewerblichen und sozialen Angebote zu stärken und an den Ort zu binden. So gilt es möglichen Funktionsverlusten entgegenzuwirken und Konkurrenzsituationen zu vermeiden. Gerade der zentrale Bereich entlang der Schützenstraße spielt für die Versorgung der Bewohnerschaft eine entscheidende Rolle und soll dieser Funktion in Zukunft wieder besser gerecht werden.

Mithilfe geeigneter Nachnutzungskonzepte wird Brachflächen und Leerständen vorgebeugt oder diese abgebaut, das bestehende Angebot sinnvoll ergänzt und eine angemessene Nutzungsmischung verfolgt.

Das Wohnen für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen soll im Sanierungsgebiet seinen hohen Stellenwert behalten und um neue Angebote für bisher unterrepräsentierte Gruppen ergänzt werden. Wohnungs- und Wohnumfeldqualitäten sollen verbessert und den neuen Anforderungen angepasst werden. Ziel ist es, neue Haushaltsformen, individualisierte Lebensstile und differenzierte Wohnvorstellungen sowie attraktive und flexible Wohnangebote zu ermöglichen. Die Anpassung des Wohnungsbestandes an die Bedürfnisse einer alternden Gesellschaft ist dabei wichtiger Bestandteil. Aufgrund der wenigen Potentialräume für neue bauliche Entwicklungen im Schinkel muss nachhaltig die Entwicklung und Umgestaltung von bestehenden, untergenutzten oder mangelhaften Bestandssituationen verfolgt werden.

Entwicklungsziele im Handlungsfeld – Funktionsvielfalt und Versorgungssicherheit:

- *Branchenmix erhalten*
- *Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen erhalten und weiterentwickeln*
- *Wohnangebote und Wohnumfeld verbessern*
- *Wohnangebote für alle Bevölkerungsgruppen ergänzen*
- *Leerstände reduzieren*
- *öffentliche Einrichtungen zukunftsfähig gestalten (Barrierefreiheit und Digitalisierung)*

### **Handlungsfeld Gesellschaftlicher Zusammenhalt**

Die Bewohnerschaft des Schinkels ist stark heterogen. Aus diesem Grund ist die Schaffung von Angeboten, die den gesellschaftlichen Zusammenhalt verbessern oder ausbauen, besonders wichtig. Die bestehenden Initiativen, Vereine und andere bereits agierende Institutionen sind dabei als Ausgangspunkt zu verstehen, welche ebenfalls gestärkt werden sollen. Wichtige Orte für die Verbesserung des gesellschaftlichen Zusammenlebens im Stadtteil sind dabei unterschiedliche Treffpunkte, welche einerseits unterschiedliche Gruppen zusammenführen, andererseits aber auch individuellen Raum bieten. Durch die Möglichkeit der Teilhabe kann der gesellschaftliche Zusammenhalt im Schinkel weiter verbessert werden.

Einen wichtigen Beitrag zum gesellschaftlichen Zusammenhalt leisten im Schinkel die sozialen und kulturellen Einrichtungen. Hier werden beispielsweise Integration, Jugendarbeit und schulkulturelle Bildung vermittelt. Aus diesem Grund sollen und müssen diese Bereiche bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Schon bei der Erarbeitung des städtebaulichen Rahmenplans spielt die Beteiligung der Bewohnerschaft und verschiedener Akteure eine wichtige Rolle. Der Erfolg und die Anerkennung der Ergebnisse des städtebaulichen Rahmenplans hängt maßgeblich

von der erfolgreichen Kommunikation und Vermittlung „nach außen“ ab. Als zentraler Baustein soll deshalb ein intensiver und integrierter Steuerungs- und Ablaufprozess den Umsetzungszeitraum des Sanierungsgebiets begleiten und immer wieder die Möglichkeit der Teilhabe und Information bieten.

Der Schinkel hat in Osnabrück ein in Teilen negatives Image. Dieses ist in vielen Teilen unbegründet, basiert teilweise auf Pauschalisierungen und soll deshalb nachhaltig verbessert werden. Durch den städtebaulichen Rahmenplan werden einerseits „harte“ gestalterische Faktoren verbessert, es müssen jedoch auch „weiche“ Faktoren verbessert werden, um das Stadtteilimage langfristig zu verbessern.

Entwicklungsziele im Handlungsfeld – Gesellschaftlicher Zusammenhalt –

- *Stärkung der Identität des Stadtteils und Verbesserung des Stadtteilimages*
- *Schaffung und Ausbau von Treffpunkten*
- *Möglichkeitsräume schaffen*
- *Kooperation und Teilhabe fördern*
- *gemeinschaftliche / soziale Arbeit fördern und bündeln*
- *Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts*
- *Eigentümer durch Anreize aktivieren*

## **Rahmenkonzepte**

### **Städtebau- und Nutzungskonzept**

Der Schinkel ist ein verdichteter und innenstadtnaher Stadtteil mit vielen Potentialen. Das überwiegend vorhandene geschlossene städtebauliche Bild muss erhalten und gestärkt werden. Die klar ablesbaren Kanten bieten Orientierung, eine klare Gliederung des Stadtteils in öffentliche und private Bereiche und durch den eigenständigen Charakter auch eine gewisse Identifikationsmöglichkeit.

# Städtebaulicher Rahmenplan Sanierungsgebiet Schinkel



- |                                  |   |  |  |
|----------------------------------|---|--|--|
| Abgrenzung des Sanierungsgebiets | Mischnutzung                                  | wichtige raumbildende Kanten                       | Aufwertung Bahnunterführungen          |
| Gebäude                          | soziale Nutzungen                             | neue bauliche Raumkanten (langfristig)             | Einzelhandelsstandort                  |
| (halb-)öffentliche Grünflächen   | Aufwertung / Neugestaltung öffentlicher Räume | zentraler Handels- und Dienstleistungsbereich      | Aufwertung wichtiger Quartierseingänge |
| Wohnen                           | bauliche / freiräumliche Neuordnung           | langfristige städtebauliche Entwicklungspotenziale |  |

↑  
 Das Rahmenkonzept Städtebau und Nutzungen zeigt die vorhandenen Nutzungsbereiche, wichtige städtebauliche Kanten sowie die Potenzialbereiche für eine Umgestaltung.

Die beschriebenen und prägenden Gestaltungsmängel müssen gezielt angegangen werden. Hierzu gehören die Umgestaltung des Pastor-Karwehl-Platzes in einen multifunktionalen Stadtplatz, die Aufwertung des Quartierseingangs an der Buersche Straße im öffentlichen Raum sowie die Qualifizierung des Stadtraums um die Kreuzung Mindener und Schützenstraße und durch die Förderung privater Umbau- und Sanierungsmaßnahmen. Der schrittweise voranschreitende Abbau dieser teils gravierenden gestalterischen und funktionalen Mängel wird sich langfristig auch positiv auf die Wahrnehmung des Stadtraums und somit auf das Quartiersimage auswirken.

Dabei sind viele defizitäre Flächen nicht im öffentlichen Eigentum. Beispiele hierfür sind das Wohnumfeld am Jeggerner Weg oder der Discounterstandort an der Rosenberg. Der Rahmenplan zeigt mit den Entwürfen für die Vertiefungsbereiche städtebauliche Vorschläge auf, wie die Stadträume umgestaltet werden können. Diese ersten Ideen müssen weitergehend im Sanierungsprozess abgestimmt und unterschiedliche Kon-

zepte entwickelt werden, wie die privaten Eigentümer ermutigt werden können. Durch neue Gebäude können neben einem modernen Merkzeichen auch im Sanierungsgebiet noch nicht vorhandene Räumlichkeiten für zeitgemäße Wohn- und Geschäftsformen untergebracht werden, welche ggf. im Bestand nicht realisiert werden können.

Die heutige vorwiegende Nutzung des Wohnens soll weiter gestärkt werden. Dafür sind vor allem die Wohnnutzung erweiterten Funktionen wie Einkaufen, Dienstleistungen und soziale Anbieter zu fördern. Ohne diese ergänzenden Versorgungen wird der Wohnstandort Schinkel zwangsweise deutlich an Qualität verlieren. Der Versorgungsbereich Schützenstraße spielt dabei eine besondere Rolle. Verknüpft mit der Schaffung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs muss aktiv dem Weggang vorhandener Nutzungen und dem damit verbundenen Leerstand oder einer Ansiedlung von unpassenden Angeboten entgegengewirkt werden. Dies ist auch im Hinblick auf ein wohnungsnahes Versorgungsangebot und der damit verbundenen nachhaltigen Erreichbarkeit unumgänglich. Dies trifft auch für die Marktnutzung auf dem Pastor-Karwehl-Platz zu. Diese darf durch die geplante Umgestaltung nicht verdrängt, sondern sollte eher aktiv durch ggf. ein erweitertes Sortiment gestärkt werden. Durch die Umgestaltung in Bereichen von Einkaufs- und Dienstleistungsangeboten können diese deutlich profitieren und mit anderen, weiter abseits liegenden Möglichkeiten konkurrieren. Zur Stärkung der örtlichen Gewerbetreibenden ist die Netzwerk- und Öffentlichkeitsarbeit zu verbessern. So könnte in Zusammenarbeit mit den ansässigen Händlern und Dienstleistern eine Broschüre erarbeitet werden, die vorhandene Angebote bündelt und nach Außen trägt.

Die Förderung sozialer Angebote ist im Stadtteil Schinkel aufgrund der heterogenen Bewohnerschaft besonders wichtig. Diese Räume dienen als Treffpunkte, der Inklusion und Integration und bedürfen deshalb einer herausragenden Stellung im Quartier. Durch eine Umgestaltung der Außenanlagen am Ostbunker oder Heinz Fitschen Haus werden die Nutzungen gestärkt. Eine im ISEK und VU beschriebene Idee eines Quartiershauses (Integrations- und Kreativzentrum) könnte auch als Zwischennutzung und somit schnell verfügbar in einem Leerstand in der Schützenstraße untergebracht werden. Eine solche vermittelnde Nutzung zwischen Ostbunker und Heinz Fitschen Haus am lebendigsten Ort des Sanierungsgebiet bedeutet eine deutliche Ver-

besserung des gemeinschaftlichen Angebotes und eine Aufwertung des Stadtraumes. Weiterhin könnten den Vorschlägen und Wünschen des Beteiligungsverfahrens (bspw. Repair-Café) an einem solchen Ort Raum gegeben werden.

Maßnahmen im Rahmen des Städtebau- und Nutzungskonzeptes:

- *Rosenburg Umfeldgestaltung und Weiterentwicklung (Maßnahmen Ao1 und Ao2)*
- *Wohnumfeldverbesserung Jeggener Weg (Maßnahme Ao3)*
- *Neuordnung und Gestaltung Pastor-Karwehl-Platz und Ebertallee (Maßnahme Ao4)*
- *Blockinnenbereich Schützenstraße Thomasburgstraße (Maßnahme Ao5)*
- *Aufwertung der Stadteingänge (Maßnahme Co1)*
- *Gestaltung Bahnunterführungen (Maßnahme C16)*
- *Kunst im öffentlichen Raum (Maßnahme C17)*
- *Schaffung eines Integrations- und Kreativzentrums (Maßnahme Do1)*
- *Ergänzung des Jugendtreffs Ostbunker (Maßnahme Do2)*
- *Modernisierung und Sanierung von Bestandsgebäuden (Maßnahme Eo1)*
- *Standortmanagement (Maßnahme Eo2)*
- *Verfügungsfonds (Maßnahme Eo3)*

### **Stadtgrünkonzept**

Ein dichter und durch einen hohen Anteil an Geschosswohnungen gekennzeichnete Stadtteil wie der Schinkel benötigt in zweierlei Hinsicht qualitative Grünflächen und Freibereiche. Durch diese wird ein adäquates Aufenthaltsangebot zum Treffen, Verweilen und Spielen für Menschen ohne private Freiflächen bereitgehalten. Andererseits erfüllen die Grünbereiche wichtige stadtklimatische Funktionen, indem sie klimaregulierend wirken, Niederschlagswasser aufnehmen und Feinstaub binden.



- |  |                                  |   |   |   |                                 |
|--|----------------------------------|---|---|---|---------------------------------|
|  | Abgrenzung des Sanierungsgebiets |  | Aufwertung des Wohnumfeldes                     |  | Schaffung von Treffpunkten      |
|  | Gebäude                          |  | ökologische Qualifizierung privater Freiflächen |  | Grüne Hauptwege zur Naherholung |
|  | öffentliche Grünflächen          |  | Ausbau / Sicherung übergeordnetes Straßengrün   |   |                                 |
|  | Wasserflächen                    |  | Aufwertung von Spiel- und Sportflächen          |   |                                 |

↑  
Das Rahmenkonzept Stadtgrün zeigt die zu stärkenden Grün- und Freiräume sowie deren angestrebte Verknüpfung.

Durch die Entwicklung der Grünfläche nördlich des Gewerbebereichs Hasepark in einen Spiel-, Aufenthalts- und Freizeitsportbereich am Grünband der Hase wurde ein wichtiger Grundstein für die Weiterentwicklung der Grünflächen bereits direkt zu Beginn des Sanierungszeitraums gelegt. Diese Entwicklung soll durch die Neugestaltung der Grünfläche gegenüber der Heilig-Kreuz-Kirche und des Pastor-Karwehl-Platzes im öffentlichen Raum fortgesetzt werden. Bei der Entwicklung der Grünbereiche ist auf eine möglichst gute Verträglichkeit der Nutzungen untereinander zu achten. Neben barrierearmen sowie attraktiven Spiel- und Aufenthaltsangeboten für alle Generationen muss die Klimafunktion der Flächen durch die Schaffung von Retentionsmöglichkeiten, der Pflanzung klimaresilienter Gehölze und der Unterbringungen von insektenfreundlichen Bereichen deutlich verbessert werden. Die Freiflächen sollen dabei in einem Netz aus grünen Trittsteinen geplant und verstanden werden, welche eine attraktive Durchwegung des Quartiers für Mensch und Fauna ermöglichen. Die in der Beteiligung beschriebenen Nutzungskon-

flikte und Angsträume müssen nachhaltig angegangen werden, um einen Erfolg von öffentlichen Grünräumen als sichere und saubere Treffpunkte sicherzustellen.

Die im Osten des Sanierungsgebiets offeneren städtebaulichen Strukturen um die Zeilengebäude bedürfen einer umfassenden Wohnumfeldverbesserung. Bei der Umgestaltung der überwiegend in privater Hand befindlichen Bereiche sollten dabei ähnliche Grundsätze an Nutzbarkeit und Klimaverträglichkeit gestellt werden, wie bei den öffentlichen Grünflächen.

Die in Teilen schon vorhandenen und durch alten Baumbestand gekennzeichneten grünen Achsen entlang der Hauptverkehrsstrassen sollen geschützt und ausgebaut werden. Durch die Erweiterung mit neuen klimaresilienten Gehölzen und der Schaffung ausreichend großer und nachhaltig gestalteter Baumstandorte in den Straßen können die Verkehrswege und die angrenzenden Nutzungen gestalterisch und stadtklimatisch profitieren. Im Sinne der „Schwammstadt“ sollte auf eine Aufnahme und Zwischenspeicherung des Niederschlagswassers und eine damit mögliche Versorgung von Straßenbäumen nachgedacht werden. Hierbei muss gerade im Bereich der knappen öffentlichen Straßenräume bei der Verteilung zwischen den Verkehrsarten und ausreichenden Gehölzstandorten abgewogen werden. Bei der Umgestaltung von öffentlichen Räumen (bspw. Platzbereiche) müssen zukünftig Potentialbereiche für eine Grüngestaltung offengehalten werden.

Wie auch bei der Verkehrsflächenaufteilung stehen sich bei der Schaffung von Wohnraum und der damit verbundenen Nachverdichtung sowie der Frei- und Grünflächenbewahrung konkurrierende Interessen gegenüber. Aus diesem Grund müssen diese beiden Faktoren bei zukünftigen Planungen (beispielsweise bei den Vertiefungsbereichen) gegeneinander abgewogen werden. Dabei sollten übergeordnete Erfordernisse vor Einzelinteressen der Eigentümer stehen.

Auf zahlreichen privaten Grundstücken finden sich viele versiegelte, aber ungenutzte Flächen und Nebengebäude. Es müssen Anreize für die Entsiegelung dieser Flächen für private Eigentümer geschaffen werden, um den Grünflächenanteil im Quartier kontinuierlich zu steigern. Mögliche Neubauten sollen nach Möglichkeit eine Dach-

begrünung aufweisen. Über eine nachträgliche Begrünung von Bestandsgebäuden mit Flachdächern kann nachgedacht werden. Fassadenbegrünungen können mittelfristig im Quartier angedacht werden, wenn diese einen wirklichen stadtklimatischen Mehrwert generieren, welcher über die gestalterischen Vorteile hinausgeht.

Die „Grünen Hauptwege zur Naherholung“ sollen im Bereich des Sanierungsgebiets (Pastor-Karwehl-Platz und Ebertallee) entsprechend der Planungen des vorhandenen Konzeptes gestaltet werden. Die grüne Schinkelkurve kann in enger Abstimmung mit dem Eigentümer durch die Pflanzung passender Gehölze qualifiziert werden, welche über den Charakter einer Ruderalvegetation hinausgeht.

Maßnahmen im Rahmen des Stadtgrünkonzepts:

- *Rosenburg Umfeldgestaltung und Weiterentwicklung (Maßnahmen A01 und A02)*
- *Wohnumfeldverbesserung Jeggener Weg (Maßnahme A03)*
- *Neuordnung und Gestaltung Pastor-Karwehl-Platz und Ebertallee (Maßnahme A04)*
- *Blockinnenbereich Schützenstraße Thomasstraße (Maßnahme A05)*
- *Aufwertung der Stadteingänge (Maßnahme C01)*
- *Gestaltung Spiel- und Freibereiche (Maßnahmen C02 bis C10)*
- *Scooteranlage am Hasepark (Maßnahme C11)*
- *Baumneupflanzungen (Maßnahme C12)*
- *Ausbau grüner Hauptwegeverbindungen (Maßnahme C13)*
- *Überarbeitung Seitenbereiche (Maßnahme C14)*
- *Überarbeitung Seitenbereich Tannenburgerstraße (Maßnahme C15)*

## **Verkehrskonzept**

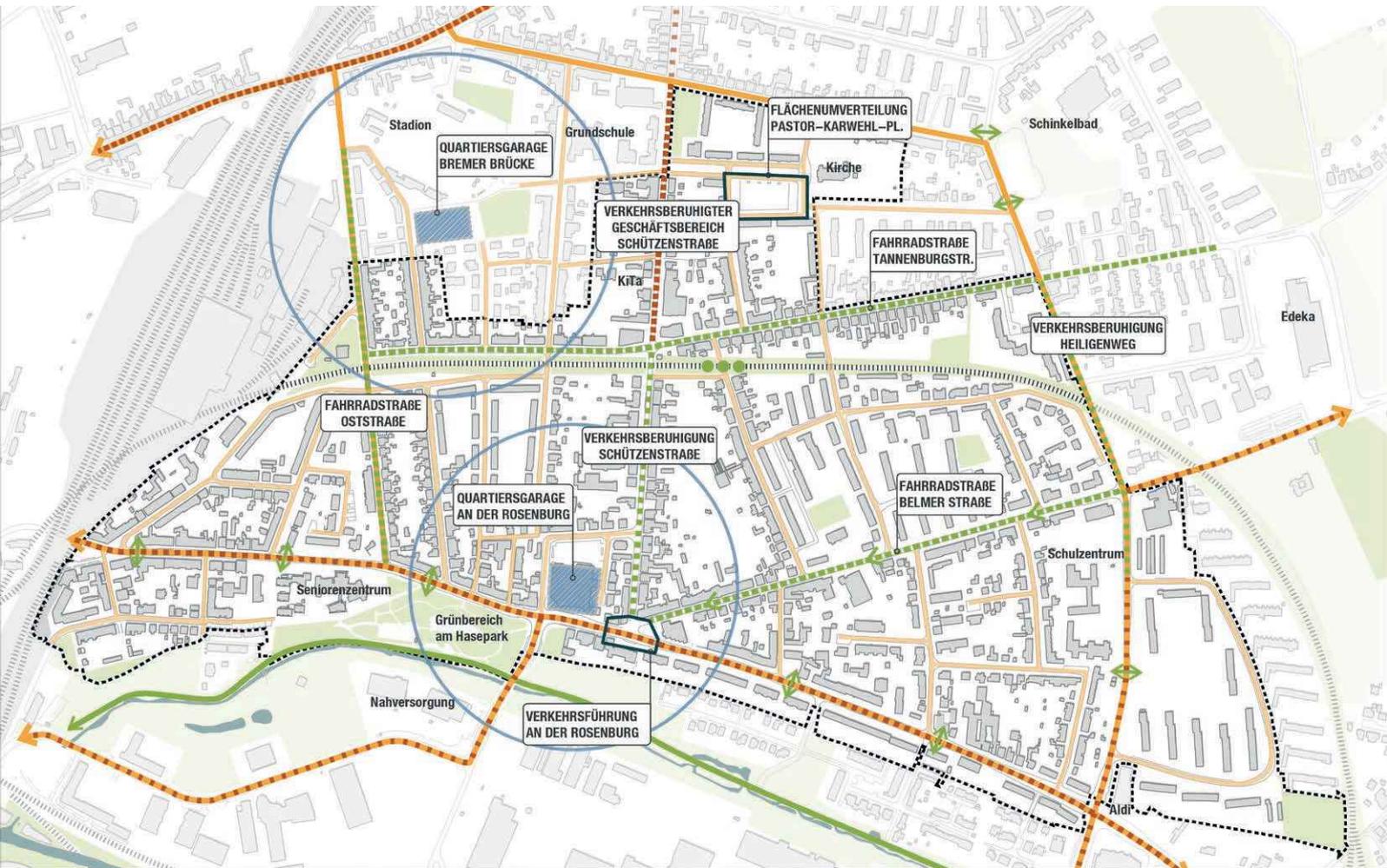
Der Stadtteil Schinkel bietet aufgrund seiner räumlichen Ausdehnung und Lage optimale Voraussetzungen für alternative Mobilitätsformen. Es bestehen gute Anbin-

dungen an den Hauptbahnhof als auch an die Innenstadt, sodass zu Fuß oder mit dem Fahrrad zahlreiche Ziele erreicht werden können.

Große Kfz-Mengen in Form von Durchgangsverkehren sind innerhalb des Gebiets zukünftig zu vermeiden, sodass die Straßen ausschließlich Quell- und Zielverkehre der Wohngebiete abzuwickeln haben. Umliegende Straßenzüge wie die Bohmter Straße / Bremer Straße im Norden und die Buersche Straße / Mindener Straße im Süden, jeweils mit Anbindung an die A 33, sind für die Abwicklung der Durchgangsverkehre zuständig. Die Erschließung der Wohngebiete erfolgt maßgeblich über die Bremer Straße, die Wesereschstraße und die Oststraße sowie die Buersche Straße / Mindener Straße und den Heiligenweg.

Der maßgebende Handlungsansatz für die Verbesserung der verkehrlichen Situation im Schinkel ist der Ausbau und die Stärkung nachhaltiger Mobilität im Allgemeinen. Die Nahmobilität steht hierbei besonders im Fokus, wobei vor allem eine Verbesserung der Verkehrsführung in unübersichtlichen Bereichen und eine Steigerung der Aufenthaltsqualität erreicht werden soll. Insbesondere die Schützenstraße gilt es attraktiv zu gestalten, um eine angepasste Verkehrssteuerung im Versorgungszentrum des Stadtteils zu erzielen. Außerdem ist die Trennwirkung der Bahnlinie und der Hauptverkehrsstraßen durch qualitative Querungsmöglichkeiten und die Neugestaltung der Bahnunterführungen zu reduzieren.

Die Förderung des Radverkehrs ist ein wichtiger Baustein bei der Förderung und Stärkung nachhaltiger Mobilitätsformen. Hierbei gilt es einerseits sichere Verbindungen, beispielsweise in Form von Fahrradstraßen, für den Radverkehr zu schaffen sowie ebenso sichere Abstellanlagen zu etablieren. Die Attraktivität der Gehwege ist zukünftig zu erhöhen, indem für ausreichende Breiten gesorgt wird durch beispielsweise die Verlagerung von Stellplätzen, sodass sich zu Fuß gehende Verkehrsteilnehmende konfliktfrei begegnen können. Auch die Aufenthaltsqualität ist durch geeignete Maßnahmen wie Begrünung oder Sitzgelegenheiten in ausreichenden Abständen zu erhöhen. Die Fußwegeverbindungen sind derart attraktiv zu gestalten, dass sie eine Alternative zum Kfz-Verkehr darstellen. Insbesondere an Hauptverkehrsstraßen ist die Qualität und das subjektive Sicherheitsempfinden für Zufußgehende zu erhöhen. Hierzu gehört



	Abgrenzung des Sanierungsgebiets		Hauptverkehrsstraße		Fuß-/Radverbindung: Haseuferweg		Einrichtung Einbahnstraße
	Gebäude		Straße mit Verbindungsfunktion		Quartiersgarage mit 250m Radius		Qualifizierung Überquerung
	öffentliche Grünflächen		Sammelstraße		Modaler Filter		
	Wasserflächen		Wohnstraße				

unter anderem die Überprüfung der Querungsmöglichkeiten auf dem Straßenzug Bursche Straße / Mindener Straße.

Maßnahmen im Rahmen des Verkehrskonzepts:

- Prüfung der Fahrtgeschwindigkeiten des ÖPNV (Maßnahme Bo1, Bo2)
- Umwidmung von Straßen (Maßnahme Bo2)
- Schaffung von Quartiersgaragen (Maßnahme Bo3)
- Verlagerung von Stellplätzen (Maßnahme Bo3, Bo4)
- Gestaltungskonzept Schützenstraße (Maßnahme Bo5)
- Schaffung von Fahrradstraßen (Maßnahme Bo6, Bo7, Bo8)

↑  
Die Plangrafik zum Verkehrskonzept zeigt die geplanten Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur im Sanierungsgebiet.

- *Reduzierung der Barrierewirkung und Gestaltung der Bahnunterführung (Maßnahme B09)*
- *Einbahnstraße Belmer Straße (Maßnahme B10)*
- *Fahrstreifen Mindener Straße (Maßnahme B11)*
- *Installation Radboxen, Radanlehnbügel, Fahrrad-Leihsysteme und Carsharing (Maßnahme B12, B13, B14, B15)*
- *Querungsmöglichkeiten (Maßnahme B16)*

### **Vertiefungsbereiche**

Aufbauend auf dem Gesamtkonzept und den Rahmenkonzepten wurden vier Vertiefungsbereiche definiert, die aufgrund ihrer städtebaulichen Bedeutung oder aufgrund ihrer Vorbildfunktion für vergleichbare Bereiche herausgestellt wurden. Die vier Vertiefungsbereiche umfassen den Bereich der Rosenberg, den Pastor-Karwehl-Platz, den Blockinnenbereich zwischen Schützen- und Thomasburgstraße sowie das Wohnumfeld am Jeggener Weg. Gekennzeichnet durch unterschiedliche Problemstellungen und Qualitäten bieten diese vier Räume die Chance den Stadtteil weiterzuentwickeln und positive Impulse zu setzen. Mit der (Weiter-) Entwicklung dieser Flächen können so vielfältige bauliche, aber auch funktionale und freiräumliche Probleme behoben werden.

Die Planungen der Vertiefungsbereiche zeigen dabei Entwicklungsmöglichkeiten auf, wie eine Qualifizierung der Bereiche erfolgen kann. Die Entwürfe wurden in intensiver Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung sowie unter Beteiligung der Öffentlichkeit erarbeitet. Unterschiedliche Beteiligungsformate ermöglichten die Einflussnahme der Stadtteilbewohner. Aufgrund langfristiger Planungs- und Konkretisierungsphasen sowie individueller Eigentumsstrukturen ist eine zeitnahe Realisierbarkeit einzelner Vertiefungsbereiche nicht gewährleistet. Die Entwürfe sind daher als grobe Vorentwürfe und Entwicklungsimpulse zu verstehen, die Zielvorstellungen veranschaulichen und ausformulieren.

## **Pastor-Karwehl-Platz**

### **Ausgangslage**

Der Pastor-Karwehl-Platz befindet sich im nördlichen Bereich des Sanierungsgebiets, umgeben von der Jägerstraße und der Ebertallee. Die großzügige Platzfläche wird gegenwärtig als Stellplatzfläche genutzt und beheimatet jeden Mittwoch den Wochenmarkt im Stadtteil. Zusätzlich wird die Platzfläche bei Heimspielen des VfL Osnabrück als VIP-Parkplatz angeeignet. Außerhalb des Wochenmarktes und der Heimspiele wird die Platzfläche nur geringfügig genutzt und lebt ein Schattendasein im Stadtteil. Aufgrund der geringen Anzahl öffentlicher Platzflächen im Stadtteil kommt dem Pastor-Karwehl-Platz jedoch eine besondere Rolle zu.

Die Platzfläche ist gegenwärtig durchgehend asphaltiert. Abgegrenzt wird die Platzfläche im Westen, Süden und Osten durch Grünstreifen, die eine Separierung zum direkt angrenzenden Straßenraum bilden. Im Norden schaffen einzelne Baumstandorte eine Abgrenzung in Richtung der baumbestandenen Ebertallee. Der Übergang zur direkt angrenzenden Ev.-luth. Pauluskirche ist kaum wahrnehmbar. Überdimensionierte Verkehrsflächen unterstreichen die Trennung des Kirchenvorplatzes mit dem Pastor-Karwehl-Platz und führen zu unübersichtlichen Verkehrsverhältnissen sowie ungeordneten Verkehrssituationen. Aufenthaltsmöglichkeiten bestehen gegenwärtig nicht.

### **Konzeption**

Zur Weiterentwicklung des Pastor-Karwehl-Platzes wurde zwei Varianten entwickelt, die städtebauliche und freiraumplanerische Aspekte kombinieren, um einen attraktiven Stadtraum zu schaffen, der Angebote für alle Generationen ermöglicht und ein beliebter Treffpunkt für die Nachbarschaften werden kann. Basierend auf den Ergebnissen der Stärken-Schwächen-Analyse sowie der Leitbildentwicklung zeigen die Entwürfe Möglichkeiten auf, wie Aufwertungsprozesse ausgestaltet werden können.

Beide Entwürfe wurden im Rahmen der Bürgerbeteiligung zur Diskussion gestellt. Neben einer reinen Freiraumentwicklung wurde ebenso die Kombination mit einer zusätzlichen Nachverdichtung aufgezeigt. Letztere Variante wurde jedoch im Rahmen der Beteiligung nicht befürwortet und wird daher nicht weiterverfolgt.



↑  
 Die erste Variante sieht eine Nachverdichtung auf dem Platz vor, welcher somit klarer dimensioniert erscheint.

Die nicht weiterverfolgte Variante untergliederte den Pastor-Karwehl-Platz durch einen neuen winkelförmigen Baukörper, der als Standort für Senioren- oder Mehrgenerationenwohnen angedacht wurde. Östlich an den Baukörper angrenzend spannte sich ein steinerner Platz auf, der sich in Richtung Sakralbau öffnete. Eine öffentlichkeitswirksame Erdgeschosszonengestaltung mit beispielsweise gastronomischen Angeboten belebte den Platz. Aufgrund der deutlichen Reduzierung der freien Platzfläche und der Skepsis gegenüber einer Nachverdichtung an diesem Standort wurde diese Variante nach der Bürgerbeteiligung verworfen.

Die favorisierte Variante konzentriert sich auf eine freiräumliche Gestaltung des öffentlichen Raumes. Um den Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, wird eine Kombination aus einer freien Platzfläche mit entsiegelten Flächen und Begrünungselementen vorgesehen. Diese Kombination sichert die Nutzung als Raum für den Wochenmarkt sowie Veranstaltungen und Feste im Stadtteil. Die gestalterische Öffnung



in Richtung Sakralbau sowie die Verringerung der Straßenflächen durch eine Verringerung des Straßenquerschnitts eröffnet neue Möglichkeiten der Nutzbarkeit und Verknüpfung beider Räume. Die Ausweisung der nördlich des Pastor-Karwehl-Platzes gelegenen Straßenfläche als Fahrradstraße unterstützt die Verknüpfung zusätzlich und erhöht die Verkehrssicherheit.

Die Platzfläche wird im östlichen Bereich als steinerne Platzfläche ausgebaut. Dies ermöglicht eine multifunktionale Nutzbarkeit. Umgeben wird die befestigte Platzfläche durch grüne Schollen, die eine Abgrenzung zu den umgebenen Straßenräumen schafft und einen Beitrag zum Kleinklima leisten kann. Der westliche Bereich des Platzes wird entsiegelt. Wassergebundene Wege durchqueren die grünen Schollen und bieten Anknüpfungspunkte zu den angrenzenden Straßenräumen. Eine kleine Spielplatzfläche sowie verschiedene Sitzgelegenheit laden zum Verweilen ein und tragen damit zur Belebung der Platzfläche bei.



*Die in der Beteiligung favourisierte Planung zeigt einen Platz mit deutlich erhöhtem Anteil an Grünflächen.*

Ergänzende Gestaltungselemente, wie sie im Rahmen der Bürgerbeteiligung angeregt wurden, können problemlos in die freiraumplanerische Gestaltung eingebunden werden. Eingebrachte Ideen umfassten beispielsweise eine Konzertmuschel oder ein Fontänenfeld.

## **Wohnumfeld Jeggener Weg**

### **Ausgangslage**

Das Quartier am Jeggener Weg ist geprägt durch Zeilenbauweise der Nachkriegszeit mit großzügigen Freibereichen. Neben den Abstandsflächen zwischen den Gebäuden befindet sich zentral gelegen eine große zusammenhängende Freifläche, die in Teilen mit großkronigen Bäumen bestanden ist. Die Freiflächen sind gegenwärtig untergenutzt. Ursprünglich vorhandene Spielgeräte sind abgebaut und Sitzgelegenheiten sind nur vereinzelt vorhanden. Eine Nutzung dieser Flächen ist demnach lediglich im geringen Maße möglich. Vorhandene Wege untergliedern die Flächen, weisen jedoch in Teilen deutlichen Sanierungsbedarf auf.

Eigentumsrechtlich ist das Quartier in mehrere Bereiche untergliedert. Die Umsetzung einer solchen Maßnahme hängt damit an dem Umsetzungswillen und -möglichkeiten verschiedener Akteure. Die Konzeption zeigt daher Optionen auf, wie eine Weiterentwicklung der Flächen erfolgen könnte. Die geringen Einflussmöglichkeiten der Stadt Osnabrück erschweren jedoch die gezielte Umsetzung.

### **Konzeption**

Zur Weiterentwicklung und Qualifizierung des Wohnumfeldes am Jeggener Weg wurden zwei Varianten entwickelt, die Möglichkeiten aufzeigen, wie die vorhandenen Flächen neugestaltet und genutzt werden könnten. Die durchgeführte Beteiligungsveranstaltung hat verdeutlicht, wie wichtig die Freiflächen für die direkt angrenzende Bewohnerschaft ist. Der große Anteil an Kindern und Jugendlichen verweist insbesondere auf den großen Bedarf nach Spiel- und Verweilmöglichkeiten.

Beide Varianten gliedern den Freibereich durch neue Wegeführungen sowie neue Nut-

zungsangebote. Variante 1 schafft durch neue Baukörper nördlich und südlich des mittleren Freibereichs eine neue Zonierung und Untergliederung des Quartiers. Die neuen Baustrukturen ermöglichen eine stärkere Untergliederung in private und öffentliche Bereiche. Neue Wohnnutzungen sowie ergänzende Angebote beispielsweise in Form sozialer Einrichtungen ergänzen die bestehenden Nutzungen.

Trotz der Baustrukturen verbleibt eine großzügige grüne Mitte. Ein attraktiver Platz zum Heiligenweg ermöglicht einen einladenden Auftakt in das Quartier, welcher direkt in den Freibereich mündet. Ein Spielplatz sowie neue Treffpunkte mit entsprechender Möblierung schaffen neue Aufenthaltsqualität. Durch die Anordnung der Spielflächen werden Störungen der angrenzenden Bewohner vermieden.

Die direkt zwischen den Zeilen befindlichen Freiflächen ermöglichen eine Umwandlung in private Mietergärten. Durch neue Wegebeziehungen sowie die Neusortierung von Müllstandorten sowie Fahrradabstellmöglichkeiten wird das direkte Wohnumfeld aufgewertet und die Erreichbarkeit der Gemeinschaftsflächen sichergestellt.

Variante 2 verzichtet auf ergänzende Baustrukturen. Um auch ohne Baustrukturen eine starke Zonierung und Unterteilung der Freiflächen in private und öffentliche Bereiche zu erzielen, sind raumbildende Gehölzstreifen vorgesehen. Diese untergliedern die Freibereiche in ähnlicher Ausrichtung wie die vorgeschlagenen Baustrukturen der Variante 1 und können in Form von neuen Baumstandorten in Kombination mit Blüh- und Strauchbepflanzung ergänzt werden. Ohne ergänzende Baustrukturen verbleibt eine größere, zusammenhängende Freifläche mittig im Quartier, welche für Spielflächen und neue Treffpunkte genutzt werden kann. Ergänzende Gemeinschaftsgärten bieten die Möglichkeit gemeinschaftlicher Nachbarschaftsprojekte, um gärtnerisch tätig zu werden. Auch bei dieser Variante besteht die Möglichkeit der Schaffung privater Mietergärten.

Beide Varianten erzielen eine bessere Nutzbarkeit der Freiflächen und damit eine Aufwertung des Wohnumfeldes, die insbesondere der Bewohnerschaft zugutekommt. Aufgrund des Verzichtes auf neue Baustrukturen ist eine Realisierung der Variante 2 grundsätzlich schneller und mit kürzeren Bauphasen realisierbar.



Die erste Variante sieht auf dem Gelände eine Nachverdichtung mit neuen Gebäuden zur besseren Fassung des Innenhofs vor.





Die zweite Variante arbeitet nur mit Freiraumelementen, um den inneren Bereich zu gliedern. Die Mitte wird zum Treffpunkt.



## **Blockinnenbereich Thomasburgstraße**

### **Ausgangslage**

Der Blockinnenbereich zwischen der Thomasburg-, Schützen- und Belmer Straße stellt eine Besonderheit im Stadtteil dar. Die Blockrandbebauung umgibt einen flächig besonders großen Innenbereich. Von außen kaum erkennbar, besitzen die umgebenen Grundstücke eine besondere Tiefe, die Potential für mögliche Entwicklungen aufweist. Gegenwärtig wird der große Innenbereich individuell durch die angrenzenden Eigentümer genutzt. Neben Stellplatz- und Hofflächen ist die Fläche vorwiegend begrünt und wird als Gartenfläche genutzt. Im nördlichen Bereich des Innenbereichs finden sich zahlreiche großkronige Bäume. Erschlossen wird der Innenbereich gegenwärtig individuell durch die angrenzenden Grundstücksflächen. Eine öffentliche Nutzung besteht nicht.

### **Konzeption**

Zur Nutzbarmachung eines Teils des Innenbereichs sieht die Konzeption eine Öffnung für die Öffentlichkeit sowie eine Nachverdichtung vor. Aufgrund des hohen Neubaudrucks in Osnabrück sind Potentialflächen zu finden, die für eine angemessene Nachverdichtung geeignet sind. Die Größe des Blockinnenbereichs bietet die Möglichkeit einer Nachverdichtung.

Die Erschließung des Blockinnenbereichs erfolgt aus Richtung Norden. Eine zentrale Erschließung ermöglicht die Erreichbarkeit der neuen Grundstücke. Zusätzliche Öffnungen für den Fuß- und Radverkehr tragen zu einer weiteren Öffnung und Erreichbarkeit des Innenbereichs und des neu errichteten Parks bei. Ein Nachbarschaftspark bildet den nördlichen Auftakt des Quartiers und Spiel- und Treffpunkte bieten einen Begegnungsraum für die Nachbarschaft. Begrünte Retentionsflächen und den größtmöglichen Erhalt des Baumbestandes sichern die Beibehaltung des grünen Charakters.

Die Nachverdichtung erfolgt als Kombination aus Mehrfamilien- und Reihenhäusern und führt damit die Baustrukturen der Umgebung fort. Die Bebauung arrangiert sich um einen grünen Nachbarschaftstreffpunkt, der die Mitte der neuen Nachbarschaft



Die städtebauliche Planung sieht eine moderate Innenverdichtung und die Schaffung eines gemeinschaftlichen Nachbarschaftsparks vor.

bildet. Stellplatzflächen werden gebündelt und auf einer zentralen Parkierungsanlage zusammengeführt, um den Verkehr innerhalb des Quartiers möglichst gering zu halten.

Durch die Kombination aus neuen Baustrukturen und einem Nachbarschaftspark öffnet sich der Innenbereich für die Öffentlichkeit und wird damit für die Stadtteilbewohner erlebbar. Die Umsetzung eines solche Projektes setzt die Mitwirkungsbereitschaft der heutigen Eigentümer voraus. Zur Neustrukturierung der Grundstücksflächen würde ein Umlegungsverfahren herangezogen werden, welches einen Wertausgleich sicherstellt.

## **Rosenburg**

### **Ausgangslage**

Die Rosenberg bildet gegenwärtig einen zentralen Versorgungsstandort im Stadtteil. Durch seine exponierte Lage bildet er den Auftakt in den Stadtteil und bestimmt damit maßgeblich das Erscheinungsbild. Das Grundstück der Handelsimmobilie liegt an der Buersche Straße und wird zusätzlich umgeben von der Agnes-, Anna- und Mittelburgstraße.

Der Baukörper grenzt direkt an die Buersche Straße als zentrale Erschließungsstraße des Stadtteils. Die Öffnung erfolgt jedoch im rückwärtigen Bereich in Richtung Norden, wodurch in Richtung Buersche Straße lediglich die Gebäuderückseite sichtbar ist. Im Norden schließt sich eine großzügige Stellplatzanlage an, die ausreichend Parkplätze für den Einzelhandel zur Verfügung stellt. Die angrenzenden Straßenzüge sind geprägt durch weitere Parkplatzflächen.

Südlich der Buersche Straße schließt sich eine ungeordnete städtebauliche Situation an. Der Straßenraum wird nur wenig gefasst und abschnittsweise eingeschossige Gebäude stellen einen Bruch in der Baustruktur dar. Leerstände sowie Sanierungsstau unterstreichen den Handlungsbedarf.

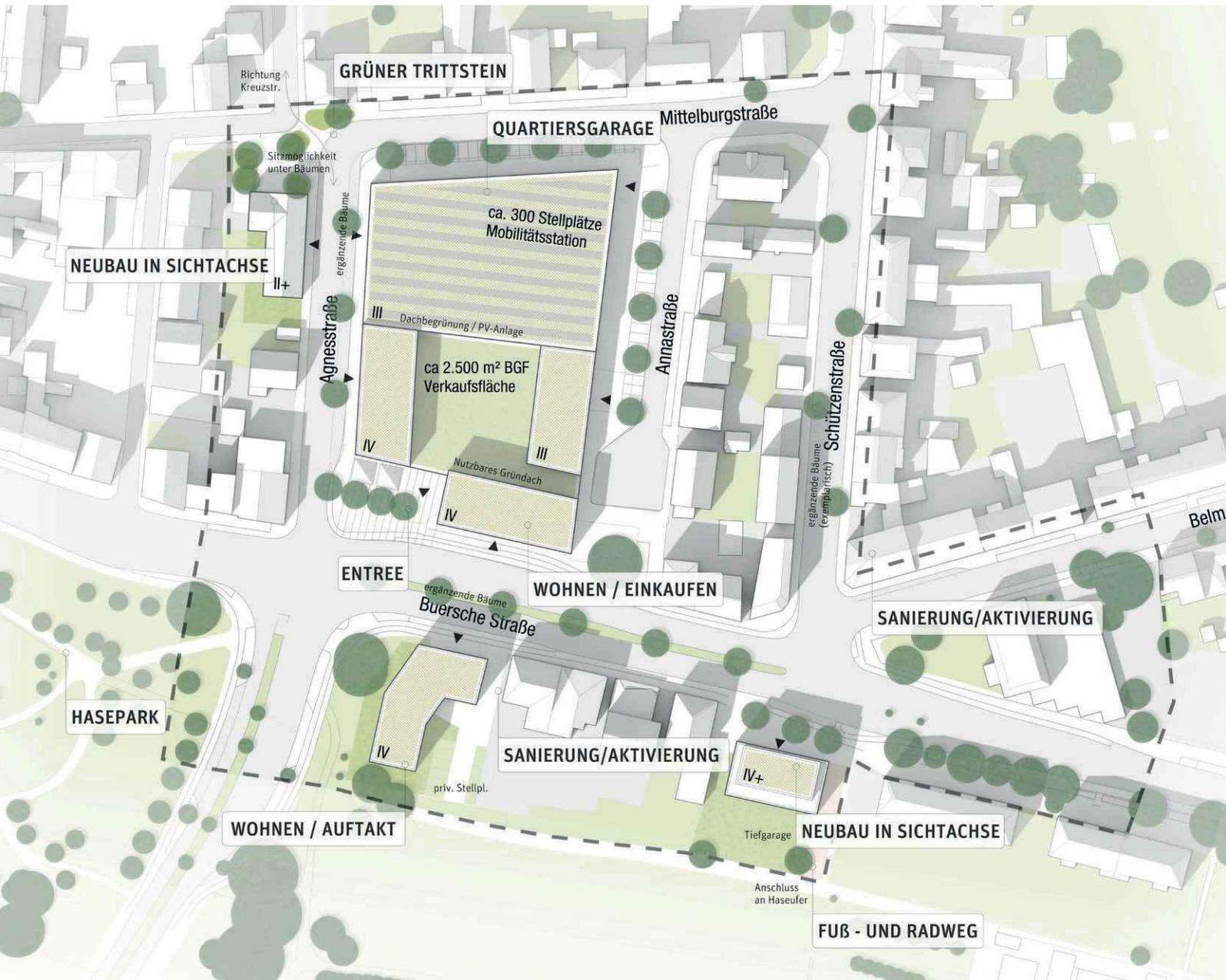


← Der Stadtraum um die Rosenberg weist vielfältige Mängel auf. Der Quartierseingang wird durch das unscheinbare und städtebaulich unpassende Marktgebäude nur unzureichend betont.

## Konzeption

Zur Weiterentwicklung des gesamten Bereichs wurden zwei Varianten entwickelt, die jeweils einen Neubau der Handelsimmobilie vorsehen und zusätzlich die angrenzenden Straßenräume sowie den Bereich südlich der Buersche Straße berücksichtigen.

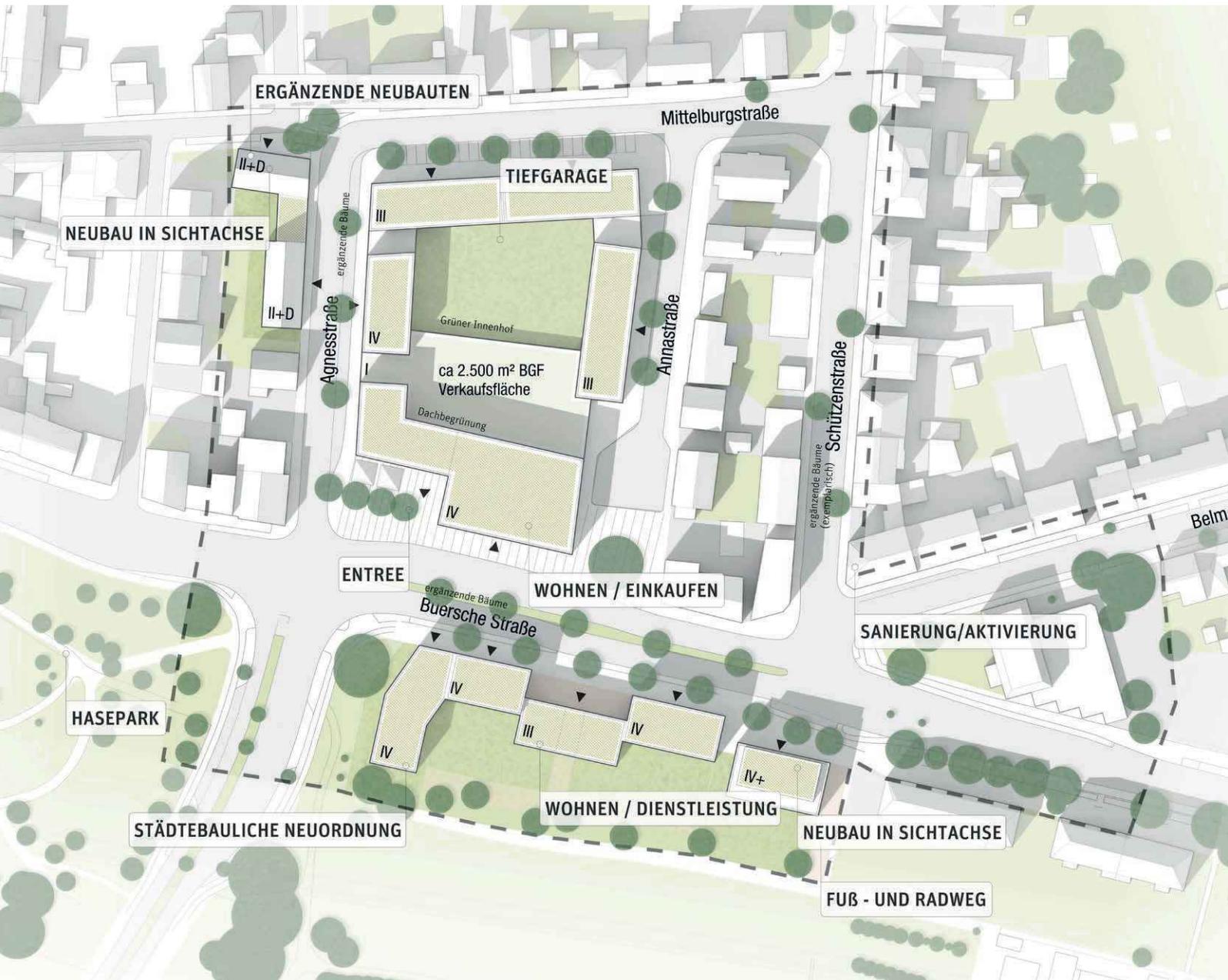
Variante 1 schlägt die Kombination einer neuen Einzelhandelsimmobilie mit einer Mobilitätsstation vor. Die Mobilitätsstation dient als Quartiersgarage und kann darüber hinaus weitere Angebote, wie beispielsweise Car-Sharing, bereitstellen. Versetzt angeordnete Obergeschosse im südlichen Bereich dienen als Wohnraum oder für ergänzende Dienstleistungen. Das Grundstück würde durch den Neubau besser ausgenutzt und eine Öffnung in Richtung Buersche Straße sichergestellt werden. Der Auftakt aus Süden wird durch die Neugestaltung des öffentlichen Raumes unter Berücksichtigung der vorhandenen Bushaltestelle unterstrichen. Raum für Außengastronomie trägt zu einer zusätzlichen Attraktivierung bei. Die angrenzenden Straßenzüge werden begrünt und die Parkplätze neu sortiert. Die Attraktivität für den Fuß- und Radverkehr wird



Die erste Variante sieht eine städtebauliche Neuordnung des Marktgebäudes in Form einer Quartiersgarage, neuem Supermarkt und einer aufgesetzten Wohnnutzung vor

dadurch erhöht. Zusätzlich wird die Anbindung in Richtung Kreuzstraße in Form einer kleinen Platzfläche sowie einer Neuordnung der angrenzenden Grundstücke gestärkt. Südlich der Buersche Straße werden punktuell städtebauliche Akzente gesetzt. Die bestehenden Immobilien sind zu sanieren, um damit zu einer Aufwertung der Gesamtsituation beizutragen.

Variante 2 sieht den Neubau der Einzelhandelsimmobilie in Kombination mit dem Bau einer Tiefgarage vor. Durch die Verlegung der Stellplätze in den „Boden“ werden Flächen frei, die durch neue Randbebauung gefasst werden kann. Ein begrünter Innenhof sowie umfangreiche Dachbegrünung unterstreichen die ökologische Qualität. Analog zur Variante 1 orientiert sich der Einzelhandel in Richtung Buersche Straße mit einem attraktiven Vorplatz.



Die angrenzenden Straßenzüge werden auch bei dieser Variante begrünt und neu sortiert. Südlich der Buersche Straße wird eine neue städtebauliche Figur geschaffen. Die neuen Baustrukturen fassen den Straßenraum und ergeben spannungsvolle Raumfolgen. Die städtebauliche Neuordnung ermöglicht eine bessere Ausnutzung der vorhandenen Grundstücksflächen und schafft einen attraktiven Auftakt in den Stadtteil.

Da das Einzelhandelsgrundstück Privateigentum ist und vor einigen Jahren eine Sanierung durchgeführt wurde, ist eine kurzfristige Umsetzung einer Neuplanung nicht zu erwarten. Um eine nachhaltige Stärkung des Stadtteils zu erzielen, sind jedoch auch langfristige Perspektiven wichtigen, um eine kontinuierliche Weiterentwicklung zu sichern. Die Varianten schaffen eine Diskussionsgrundlage, die entsprechend neuer Entwicklungen und Bedarfe weiterentwickelt werden kann.



Die zweite Variante schafft im Bereich des Marktgebäudes eine neue Blockstruktur, welche sich an der umgebenden Bebauung orientiert. Südlich der Buersche Straße wird eine städtebauliche Neuordnung vorgeschlagen

## Maßnahmenpaket

Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und -analyse sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung zeigen Handlungserfordernisse aber auch Entwicklungschancen im Osnabrücker Stadtteil Schinkel auf. Auf dieser Grundlage umfasst der Städtebauliche Rahmenplan integrierte und aufeinander abgestimmte Leitziele für die unterschiedlichen städtebaulichen Themen. Die Leitziele bilden damit einen Rahmen für die zukünftige städtebauliche Entwicklung des Sanierungsgebietes.

Aufbauend auf diesen Leitzielen zeigt der Rahmenplan im weiteren Verlauf klare Veränderungen in Form von Entwicklungsmaßnahmen auf. So ergibt sich ein System aus übergeordneten Leitzielen, zentralen Handlungsfeldern und Umsetzungsprojekten, die zur Weiterentwicklung des Schinkels beitragen sollen. Die konkreten Maßnahmen zielen darauf ab, den Stadtteil zukunftsfähig weiterzuentwickeln und positive Impulse zur Stärkung der Gemeinschaft in Kombination mit städtebaulichen Maßnahmen zu setzen. Ihre Umsetzung ist somit richtungsweisend und für eine nachhaltige Entwicklung unerlässlich.

Die Einzelmaßnahmen bedingen sich gegenseitig und hängen aufgrund ihrer räumlichen Nähe in Teilen eng zusammen. Mit Hilfe der Entwicklungsmaßnahmen kann die Stadt Osnabrück auf die Strukturveränderungen des Stadtteils reagieren und damit die vorherrschenden Missstände anhaltend beheben.

Der Umfang der Maßnahmen leitet sich aus der VU und dem ISEK ab. In Teilen sind diese nachgeschärft und ergänzt worden, um sich an wandelnde Begebenheiten anzupassen und dem erarbeiteten Rahmenplan Rechnung zu tragen. Die detaillierte Darstellung der Einzelmaßnahmen erfolgt in Projektsteckbriefen. Die Projektblätter bieten eine zusammenfassende und vergleichbare Darstellung. Die vollständigen Projektblätter sind dem Bericht angefügt und beinhalten dabei verschiedene Themen:

- *Zuerst wird das Handlungsfeld der jeweiligen Maßnahme benannt.*
- *Die Punkte Ziele und Merkmale/Beschreibung geben an, welche konkreten Entwicklungsziele das Projekt erreichen möchte, um der übergeordneten Zielstruktur zu ent-*

sprechen. Zudem werden die Projekte konkret beschrieben, sodass ein genaueres Verständnis der Maßnahme ermöglicht wird.

- Der Punkt Voraussetzungen/Abhängigkeiten verdeutlicht besondere Umstände, welche die Maßnahmen beeinflussen können, wie beispielsweise notwendige Kooperationen mit Grundstückseigentümern oder eine Abhängigkeit von anderen Projekten.
- Unter Maßnahmenträger und Finanzierung werden alle privaten oder öffentlichen Institutionen benannt, welche im Zuge der Projektrealisierung beteiligt und Finanzierungsträger sind.
- Mit dem Realisierungszeitraum werden die Projekte nach einem kurz-, mittel- oder langfristigen Zeithorizont untergliedert. Dies verdeutlicht den angestrebten Zeitpunkt zur Umsetzung der Maßnahme.
- Der übergeordnete Punkt Kosten gibt einen groben Überblick, über die Kostenannahme des Projekts. Dabei werden Aussagen zu den Gesamtkosten, den nicht zuwendungsfähigen Ausgaben sowie dem Eigenanteil getroffen. Zudem wird das jeweilige Förderprogramm aufgeführt.

Ergänzend zu den angefügten, detaillierten Projektblättern werden die Maßnahmen im Folgenden kurz beschrieben, um einen Überblick über die Gesamtheit der Maßnahmen zu erhalten.

### **Handlungsfeld A | Vertiefungsbereiche**

#### **Rosenburg Umfeldgestaltung und Weiterentwicklung (Maßnahmen A01 und A02)**

Die Rosenburg bildet einen zentralen Versorgungsstandort im Stadtteil, der aufgrund seiner exponierten Lage zusätzlich eine große städtebauliche Bedeutung übernimmt. Die gegenwärtige Gestaltung wird dieser Bedeutung nicht gerecht. Um eine kurzfristige Aufwertung des Umfeldes zu erzielen, ist die Auftaktsituation in Richtung Buersche Straße sowie zu den weiteren angrenzenden Straßenzügen zu überarbeiten und durch geeignete freiraumplanerische Elemente aufzuwerten. Langfristig ist die städtebauliche Neuordnung des gesamten Grundstückes vorgesehen, um eine bessere Ausnut-

zung der Fläche zu erzielen. Die im Vertiefungsbereich dargestellten Varianten verdeutlichen, wie eine Neuordnung funktionieren kann und welche Potentiale entstehen könnten.

#### **Wohnumfeldverbesserung Jeggener Weg (Maßnahme A03)**

Das Wohnumfeld Jeggener Weg bietet aufgrund seiner großen, zusammenhängenden Freiflächen großes Potential, das gegenwärtig ungenutzt bleibt. Die Nutzbarmachung der Flächen für die Anwohner sowie die Steigerung der Aufenthaltsqualität bilden die Basis einer möglichen Umgestaltung. Die zwei erarbeiteten Planungsvarianten zeigen auf, wie die Flächen umgestaltet und dadurch besser nutzbar gestaltet werden können. Neben der reinen Freiraumplanung werden ergänzend Nachverdichtungspotentiale aufgezeigt.

#### **Neuordnung und Gestaltung Pastor-Karwehl-Platz und Ebertallee (Maßnahme A04)**

Der Pastor-Karwehl-Platz bildet einen zentralen öffentlichen Raum im Stadtteil, der gegenwärtig ein Schattendasein als Parkplatzfläche fristet. Außerhalb der Wochenmarktnutzung ist dieser nur wenig belebt und nutzbar. Die im Vertiefungsbereich aufgezeigte Planung verdeutlicht, dass der Platz durch eine Neugestaltung einen neuen Charakter entwickeln und dadurch von der Bevölkerung besser genutzt werden kann. Ein freiraumplanerischer Wettbewerb trägt zu einer qualitativ hochwertigen Gestaltung bei und sichert die Umsetzung gesetzter Mindeststandards.

#### **Blockinnenbereich Schützenstraße Thomasstraße (Maßnahme A05)**

Der Blockinnenbereich zwischen der Schützen- und Thomasstraße stellt eine Besonderheit im Stadtteil dar. Aufgrund des großen Neubaudrucks in der Stadt Osnabrück sind Potentialflächen zu erkunden. Der Blockinnenbereich bildet eine solche Potentialfläche. Der aufgezeigte Entwurf verdeutlicht, wie die Nutzung des Innenbereichs ausgestaltet sein könnte. Neben Nachverdichtungspotential wird ebenso eine teilweise Nutzung als Nachbarschaftspark aufgezeigt.

### **Handlungsfeld B | Mobilität und Verkehr**

#### **Reduzierung von Fahrgeschwindigkeiten (Maßnahmen B01 und B02)**

Das Quartier eignet sich für eine zusammenhängende Anordnung von Tempo 30. Es

sind keine gebietsfremden Durchgangsverkehre abzuwickeln. Streckenabschnitte mit Busverkehr sind ggf. auszuschließen, wenn die Fahrtgeschwindigkeit durch Tempo 30 merkbar reduziert würde.

Auf folgenden Straßenabschnitten ist die tatsächliche Fahrtgeschwindigkeit des Busverkehrs zu prüfen:

- *Schützenstraße*
- *Belmer Straße*
- *Tannenburgstraße*

Zudem ist auf folgenden Straßenabschnitten die zulässige Höchstgeschwindigkeit zu reduzieren:

- *Schützenstraße (Abschnitt Tannenburgstraße bis Wesereschstraße): Umwidmung in Verkehrsberuhigten Geschäftsbereich, Tempo 20*
- *Schützenstraße (süd. Tannenburgstraße): Geschwindigkeitsreduzierende Gestaltung*
- *Tannenburgstr. (Abschnitt Schützenstr. bis Ruppenkampstr.): Umwidmung in Tempo-30-Zone*
- *Heiligenweg (Abschnitt Jeggener Weg bis Tannenburgstr.): Ausweitung Tempo 30-Anordnung*
- *Belmer Straße (westl. Heiligenweg): Umwidmung in Tempo-30-Zone*

### **Neuorganisation des ruhenden Verkehrs (Maßnahme B03 und B04)**

Zur Reduzierung der Anzahl an Parkständen im öffentlichen Straßenraum sind Quartiersgaragen einzurichten. Die Parkstände in den Nebenstraßen sind aus dem Seitenraum heraus auf die Fahrbahn zu verlagern, um Platz im Seitenraum zu schaffen und die Geschwindigkeit der Kfz zu verringern.

Innerhalb des Gebiets sind Standorte für Quartiersgaragen zu prüfen. Insbesondere sind folgende potenzielle Standorte in Betracht zu ziehen:

- *Bremer Brücke, auf dem Parkplatz südlich des Stadions*
- *Rosenburg, in Verbindung mit der Umgestaltung der Fläche zwischen Mindener Straße, Agnesstraße, Mittelburgstraße und Annastraße*

In den Nebenstraßen sind die Parkstände aus dem Seitenraum heraus auf die Fahrbahn zu verlegen. Besondere Priorität wird dabei den folgenden Straßenzügen gewidmet, da hier erhöhter Bedarf an Nahmobilitätsverbindungen und/oder Geschwindigkeitsreduzierung des Kfz-Verkehrs herrscht:

- *Oststraße- Schützenstraße*
- *Tannenburgstraße- Belmer Straße*
- *Heiligenweg*
- *Wesereschstraße*

#### **Gestaltungskonzept Schützenstraße (Maßnahme B05)**

Die Schützenstraße soll im Abschnitt von der Tannenburgstraße bis zur Weserschstraße als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Tempo 20) ausgebaut werden. Dies beinhaltet vor allem die folgenden Handlungsschwerpunkte:

- *Verkehrsberuhigung durch Abschnittsbildung, Fahrbahnverschwenkung und Querungstellen*
- *Neuorganisation der Parkstände und Einrichtung von Ladezonen*
- *Steigerung der Aufenthaltsqualität durch breitere und entsprechend gestaltete Seitenräume*
- *Option eines überfahrbaren Mittelstreifens, um linienhaftes Queren zu ermöglichen*

#### **Fahrradstraße Oststraße (Maßnahme B06)**

Bei Tempo 30 kann der Radverkehr im Untersuchungsgebiet durchgehend mit den Kfz auf der Fahrbahn geführt werden. Für regelwerkskonforme und damit sichere und komfortable Radverkehrsanlagen sind die Straßenquerschnitte zu schmal. Um den

Radverkehr im Mischverkehr zu bevorzugen, wird auf bestimmten Straßenabschnitten die Einrichtung von Fahrradstraßen empfohlen.

Realisierung einer Fahrradstraße im Abschnitt zwischen der Scharnhorststraße und der Buersche Straße: Dieser Straßenabschnitt soll weiterhin für den Kfz-Verkehr befahrbar bleiben. Für eine wiedererkennbare, wirkungsvolle Gestaltung sowie ausreichend Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz ist Sorge zu tragen.

#### **Fahrradstraße Tannenburgstraße (Maßnahme B07)**

Realisierung einer Fahrradstraße im Abschnitt zwischen der Oststraße und der Ruppenkampstraße. Durch die Umwidmung in eine Fahrradstraße wird gleichzeitig eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h erreicht. Die Fahrradstraße soll weiterhin für den allgemeinen Kfz-Verkehr befahrbar bleiben. Für eine wiedererkennbare, wirkungsvolle Gestaltung sowie ausreichend Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz ist Sorge zu tragen. Alternativ ist die Tannenburgstraße östlich der Schützenstraße als Teil der umliegenden Tempo-30-Zonen auszuweisen. Der Radverkehr wird dann im Mischverkehr mit den Kfz geführt.

#### **Fahrradstraße Belmer Straße (Maßnahme B08)**

Realisierung einer Fahrradstraße im Abschnitt zwischen der Schützenstraße und dem Heiligenweg. In diesem Fall ist die Belmer Straße für Kfz als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süd auszuweisen, um hinsichtlich der Verkehrsstärke in den Einsatzbereich für Fahrradstraßen zu gelangen. Für den Rad- und Busverkehr wird die Belmer Straße weiterhin in beide Fahrtrichtungen zu befahren sein. Für eine wiedererkennbare, wirkungsvolle Gestaltung sowie ausreichend Sicherheitsabstand zu parkenden Kfz ist Sorge zu tragen. Alternativ ist die Belmer Straße zu einer Gemeindestraße herabzustufen, sodass die umliegenden Tempo-30-Zonen ausgeweitet werden können. Der Radverkehr wird dann im Mischverkehr mit den Kfz geführt.

#### **Reduzierung der Barrierewirkung und Gestaltung der Bahnunterführung (Maßnahme B09)**

Schließung der Bahnunterführung Thomasburgstraße für den Kfz-Verkehr und eine ansprechende Gestaltung für den Fuß- und Radverkehr ist sicherzustellen.

### **Einbahnstraße Belmer Straße (Maßnahme B10)**

Die Belmer Straße soll zukünftig als Einbahnstraße in Fahrtrichtung Süd geführt werden. Lediglich Radfahrende und Busse dürfen noch in die Belmer Straße nach Richtung Nord einfahren. Der Knotenpunkt Schützenstraße/ Buersche Straße/ Mindener Straße/ Belmer Straße ist aufgrund der Anordnung seiner Knotenpunktarme, der großen Verkehrsfläche und der Vielzahl an Verkehrsbeziehungen derzeit sehr unübersichtlich. Durch die Reduzierung der Fahrtbeziehungen soll die Komplexität verringert werden.

### **Fahrstreifen Mindener Straße (Maßnahme B11)**

In Verbindung mit Maßnahme B10 darf der aus Westen kommende Verkehr über die Mindener Straße dann entweder nach links in die Schützenstraße abbiegen oder geradeaus weiter über die Mindener Straße fahren. Der zweite Fahrstreifen wird in einen Busfahrstreifen umgewandelt, sodass eine Bevorrechtigung und ein Sondersignal eingerichtet werden können.

### **Förderung umweltfreundlicher Mobilität (Maßnahmen B12 bis B15)**

Die Förderung umweltfreundlicher Mobilität bildet einen wichtigen Beitrag zur Mobilitätswende und zur Attraktivierung des Stadtteils. Als flankierende Maßnahmen sollen Radboxen und Radanlehnbügel installiert werden, um das sichere Abstellen von (E-)Fahrrädern im Gebiet zu ermöglichen. Eine Einführung von Leihsystemen für Fahrräder, inklusive Lastenräder, sowie die Einführung bzw. Ausweitung von Carsharing-Angeboten im Gebiet ist zu prüfen.

### **Querungsmöglichkeiten (Maßnahme B16)**

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Barrierefreiheit ist die Einrichtung und Qualifizierung von Querungsmöglichkeiten an geeigneten Stellen im Quartier zu prüfen. Der barrierefreie Ausbau steht dabei im Fokus. Die Ausgestaltung der Querungen ist situationsabhängig zu prüfen, um die bestmögliche Lösung aufzuzeigen.

## **Handlungsfeld C | Öffentliche und private Freiflächen**

### **Aufwertung der Stadteingänge (Maßnahme C01)**

Zur Steigerung der Attraktivität und der Identität des Stadtteils Schinkel sollen die übergeordneten Stadteingänge an der Buersche Straße und der Straße An der Ro-

senburg attraktiv gestaltet werden. Eine ansprechende Gestaltung ermöglicht eine positivere Wahrnehmung des Stadtteils sowie ergänzend einen Wiedererkennungswert aus allen Fahrtrichtungen. Durch eine angepasste Gestaltung kann eine Betonung der Eingangssituationen erreicht und dadurch erhöhte Aufmerksamkeit vermittelt werden. Mögliche Gestaltungsansätze reichen von ergänzenden Baumpflanzungen, Neuordnung der Seitenbereiche bis zu wiederkehrenden Gestaltungselementen. Das Ziel der Neugestaltung ist neben dem Gestaltungsgewinn zusätzlich die Erhöhung der Verkehrssicherheit im Stadtteil.

### **Gestaltung Spiel- und Freibereiche (Maßnahmen C02 bis C10)**

Den Grün- und Freiflächen kommt in dem dicht bebauten Stadtteil Schinkel eine große Bedeutung zu. Insbesondere Spielflächen übernehmen dabei eine wichtige freiräumliche und soziale Rolle. Abgeleitet aus dem städtischen Spielplatzkonzept besteht in Teilen deutlicher Aufwertungs- und Sanierungsbedarf bei den Spielflächen im Stadtteil Schinkel. Aufbauend auf dieser Analyse sind die in den Projektblättern aufgelisteten Spiel- und Freiflächen aufzuwerten und an die neuen Bedarfe anzupassen. Neben der reinen Spielplatzgestaltung sind zusätzlich ökologische Aspekte zu berücksichtigen und die soziale Kontrolle sicherzustellen.

### **Scooteranlage am Hasepark (Maßnahme C11)**

Ergänzend zum bereits realisierten Großspielplatz am Hasepark soll eine Scooteranlage für jüngere Nutzer entstehen. Die Scooteranlage soll als wellige Asphaltstrecke mit Steilkurven ausgebaut werden. Die Strecke eignet sich auch für Fahrräder, ist aber auch für Rollschuhe, Inliner, Skateboards und sogar Rollstühle interessant. Der geplante Pumptrack ist eine gute Ergänzung zum Spielangebot auf dem Großspielplatz.

### **Baumneupflanzungen (Maßnahme C12)**

Baumneupflanzungen tragen sowohl zu einer ökologischen als auch zu einer gestalterischen Aufwertung des Stadtteils bei. In Zeiten des Klimawandels wird die Bedeutung von Baumstandorten immer deutlicher. Daher sind Baumneupflanzungen im gesamten Stadtteil vorgesehen. Neben der Neupflanzung innerhalb von Grünflächen können ergänzende Straßenbäume verbindende Funktionen erfüllen, wodurch einzelne grüne Trittsteine des Stadtteils miteinander verknüpft werden können. Daher sind im Be-

stand als auch bei Umbaumaßnahmen Baumneupflanzungen vorzusehen. Besonderer Fokus sollte dabei auf der Wahl klimaresistenter Arten liegen, die eine große Biodiversität ermöglichen.

### **Ausbau grüner Hauptwegeverbindungen (Maßnahme C13)**

Im Jahr 2016 wurde für die Stadt Osnabrück das Konzept „Grüne Hauptwege zur Naherholung – Erholungswegekonzept für Fußgänger und Radfahrer“ aufgestellt. Dieses zeigt zentrale Wegeverbindungen auf, die es zu sichern und auszubauen gilt. Auch im Stadtteil Schinkel verlaufen Abschnitte dieser Routen. Diese Abschnitte gilt es gemäß dem Konzept auszubauen und in die Gesamtkonzeption zu integrieren. Dabei sind die gute Erreichbarkeit und die Verknüpfung zu angrenzenden Nutzungen sicherzustellen.

### **Überarbeitung Seitenbereiche (Maßnahme C14)**

Die Seitenbereiche bilden im Straßenraum den geschützten Nutzungsbereich für Fußgänger. In Teilen weisen die Seitenbereiche Sanierungs- und Aufwertungsbedarf auf. Gemäß der Maßnahme B04 ist die Verlagerung von Parkplätzen in die Fahrbahn zur Reduzierung der Geschwindigkeiten vorgesehen. Die in diesem Zuge freiwerdenden Flächen sind dem Seitenbereich zuzuordnen und in einem einheitlichen Duktus zu gestalten. Besonderes Augenmerk der Umgestaltung liegt auf einem barrierefreien Ausbau. Zusätzlich sind ergänzende Möblierungselemente zu prüfen, wie beispielsweise Sitzgelegenheiten oder Fahrradabstellmöglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und Nutzbarkeit der Flächen.

### **Überarbeitung Seitenbereich Tannenburgstraße (Maßnahme C15)**

Die Seitenbereiche der Tannenburgstraße weisen einen besonders dringenden Sanierungsbedarf auf. Das Wurzelwerk der direkt angrenzenden Baumstandorte hat zu deutlichen Schäden der Seitenbereiche geführt. Analog der vorangegangenen Maßnahme sind die Seitenbereiche zu sanieren und attraktiv zu gestalten. Der Umgang mit den oberirdischen Wurzeln stellt eine besondere Herausforderung dar, um die Nutzbarkeit für Fußgänger zu verbessern, ohne die Vitalität des Baumes zu gefährden. Eine behutsame Planung ist daher unvermeidlich.

### **Gestaltung Bahnunterführungen (Maßnahme C16)**

Der Bahndamm mit seinen Bahnunterführungen ist eine strukturelle Besonderheit im Stadtteil Schinkel. Die Bahnunterführungen bilden wichtige Verbindungselemente. Die gegenwärtige Gestaltung weist jedoch deutlichen Aufwertungsbedarf auf. In Teilen werden die Bahnunterführungen als Angsträume wahrgenommen. Zur Aufwertung der Bahnunterführungen sollten die Unterführungen an der Ost-, Kreuz-, Schützen- und Tiefstraße neugestaltet werden. Neben der gestalterischen Konzeption ist eine angepasste Beleuchtung vorzusehen, um Angsträume zu vermeiden und die zentralen Verbindungsachsen zu stärken. Die Schaffung von Wiedererkennungswerten kann dazu beitragen, dass die Unterführungen als charakteristisches Element des Stadtteils verstanden werden können. Die Zusammenarbeit mit lokalen Künstlern oder beispielsweise auch Institutionen sollte geprüft werden.

### **Kunst im öffentlichen Raum (Maßnahme C17)**

Kunst im öffentlichen Raum macht diesen erlebbar und abwechslungsreich. Die ehemaligen Stützen der Schinkelbrücke waren viele Jahre ein charakteristisches Element im Schinkel. Um diese Elemente zu bewahren, sollten diese als Kunstobjekte im öffentlichen Raum installiert werden. Die Suche eines geeigneten Standortes sowie die Wahl einer geeigneten Inszenierung stellen die ersten Umsetzungsschritte dar.

## **Handlungsfeld D | Soziales und Gemeinschaft**

### **Schaffung eines Integrations- und Kreativzentrums (Maßnahme D01)**

Der Stadtteil Schinkel verfügt bereits über ein breit angelegtes Angebot an sozialen Einrichtungen und Institutionen. Ein neues Integrations- und Kreativzentrum dient der Unterstützung und Ergänzung der vorhandenen Angebote. Der Fokus liegt auf gemeinsamen Tätigkeiten in den Bereichen Kreativität, Handwerk und Bildung. Die Integration einer Stadtteilwerkstatt wäre denkbar. Zusätzlich ist die Kombination mit Begegnungs-, Informationsmöglichkeiten und Optionen der Qualifizierung denkbar. In enger Kooperation mit vorhandenen Institutionen im Stadtteil kann so ein neuer sozialer Treffpunkt im Stadtteil entstehen. Bei der Wahl eines geeigneten Standortes ist eine zentrale Verortung wünschenswert. Denkbar wären hierbei auch Zwischennutzungen beispielsweise entlang der Schützenstraße.

### **Ergänzung des Jugendtreffs Ostbunker (Maßnahme D02)**

Der Ostbunker ist bereits heute eine wichtige soziale Institution im Stadtteil Schinkel. Der Jugendtreff bietet ein breites Angebot, welches von zahlreichen Jugendlichen nachgefragt wird. Um dieses Angebot zu ergänzen, sollen zusätzliche Angebote geprüft werden. Diese sollten möglichst niederschwellig erfolgen, um ein attraktives Angebot zu schaffen. Neben der Angebotsausweitung sollte die Ausstattung der Räumlichkeiten erneuert bzw. ergänzt werden, um an das Angebot angepasste Räumlichkeiten zu erhalten.

## **Handlungsfeld E | Planung und Management**

### **Modernisierung und Sanierung von Bestandsgebäuden (Maßnahme E01)**

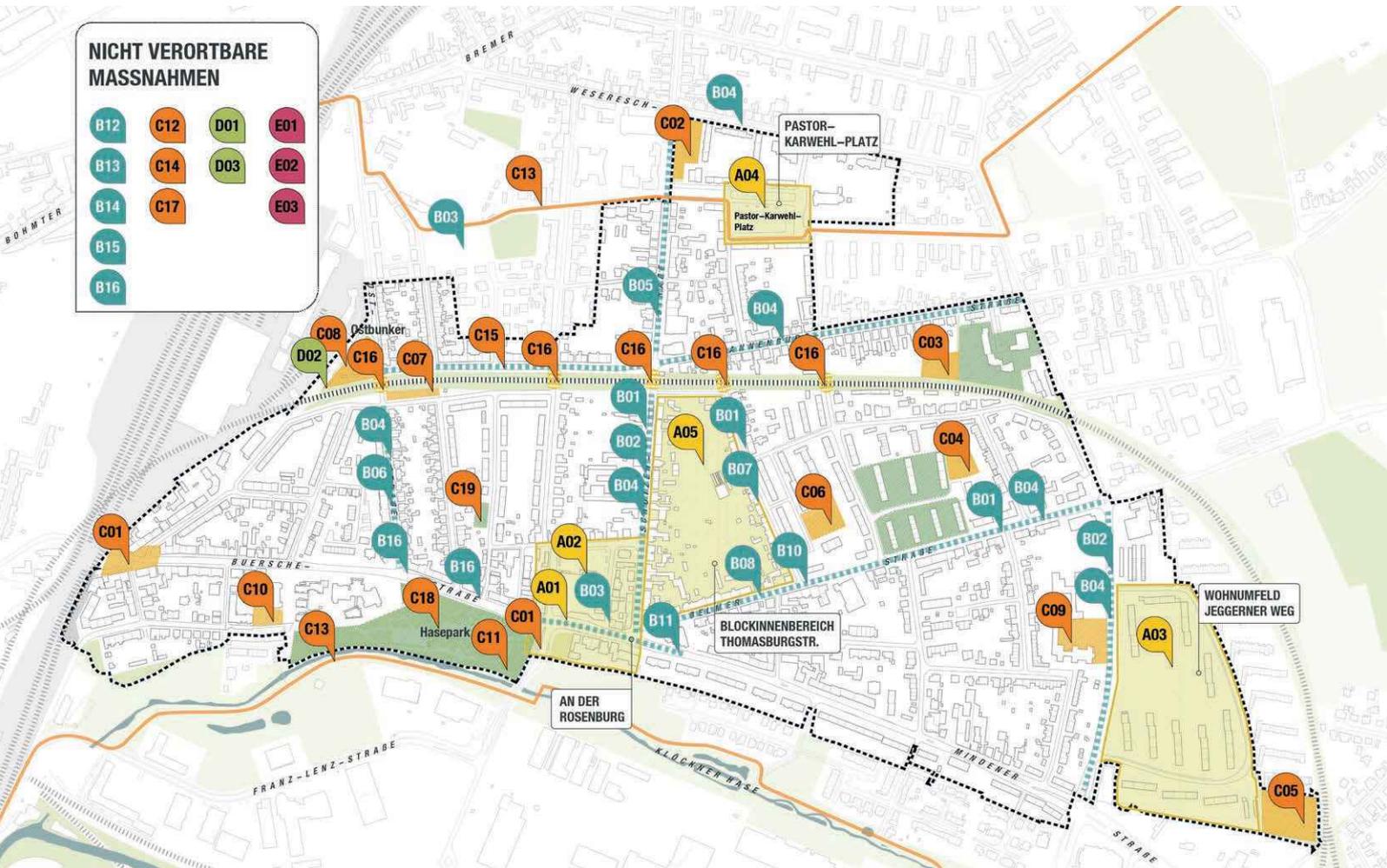
Zahlreiche Gebäude im Stadtteil Schinkel weisen Modernisierungs- und Sanierungsbedarf auf. Zentrale Problemstellungen bilden vorwiegend energetischer Sanierungsstau sowie fehlende Barrierefreiheit. Zur Unterstützung privater Eigentümer besteht die Möglichkeit private Maßnahmen zu fördern. Unter Berücksichtigung der Modernisierungsrichtlinie können private Eigentümer Fördermittel beantragen und so zu einer Aufwertung des Stadtteils beitragen.

### **Standortmanagement (Maßnahme E02)**

Eine stabile lokale Ökonomie trägt zu einer Stabilisierung des gesamten Stadtteils bei. Zur Unterstützung der lokalen Ökonomie ist die Einrichtung eines Standortmanagements vorgesehen. Dieses dient als vor Ort ansässige Beratungsstelle für Gewerbetreibende und Existenzgründer. Durch die lokale Betreuung können Beratungsangebote beispielsweise zu den Themen Zwischennutzungen, Zusammenlegen von Gewerbeflächen oder pop-up-stores erfolgen. Eine enge Kooperation mit dem Quartiersmanagement ist anzustreben, um Synergieeffekte nutzen zu können.

### **Verfügungsfonds (Maßnahme E03)**

Ein Stadtteil lebt von der Gemeinschaft. Zur Unterstützung privater Investitionen und Aktionen soll ein Verfügungsfonds unterstützend wirken. So können Veranstaltungen oder kleinere Aufwertungen durch den Verfügungsfonds gefördert werden. Die Entscheidung über die Verwendung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel erfolgt



- Abgrenzung des Sanierungsng
- Gebäude
- öffentliche Grünflächen
- Wasserflächen
- Maßnahmen Handlungsfeld A: Vertiefungsbereiche
- Maßnahmen Handlungsfeld B: Mobilität und Verkehr
- Maßnahmen Handlungsfeld C: Öffentliche und private Freiflächen
- Maßnahmen Handlungsfeld D: Soziales und Gemeinschaft
- Maßnahmen Handlungsfeld E: Planung und Management

↑  
Im Maßnahmenplan sind die zahlreichen Maßnahmen des städtebaulichen Rahmenplans abgebildet.

durch die Vernetzungsrunde im Stadtteil. Der Verfügungsfonds soll nachhaltig die Gemeinschaft und die Identifikation mit dem Stadtteil Schinkel fördern.

## Teil E – Beteiligungsformate

*Die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie verschiedener Entscheidungsträger an Planungsprozessen hat in der Vergangenheit zunehmend an Bedeutung gewonnen. So können Planungsprozesse durch die frühzeitige Einbeziehung von Bürgern, Experten, der Verwaltung und politischen Gremien besser auf die Bedürfnisse der Betroffenen ausgerichtet werden. Auf diese Weise lassen sich nicht nur Konflikte bei der späteren Umsetzung vermeiden, sondern auch die Akzeptanz und die Mitwirkungsbereitschaft langfristig fördern.*

Die umfassende Mitwirkung der breiten Öffentlichkeit bildete somit die zentrale Basis für die Erstellung des vorliegenden Städtebaulichen Rahmenplans. Nur so war gewährleistet, dass alle relevanten Themen und Ideen in allen Phasen des Prozesses Eingang in die Planung fanden. Der Beteiligungsprozess umfasste mehrere Bausteine:

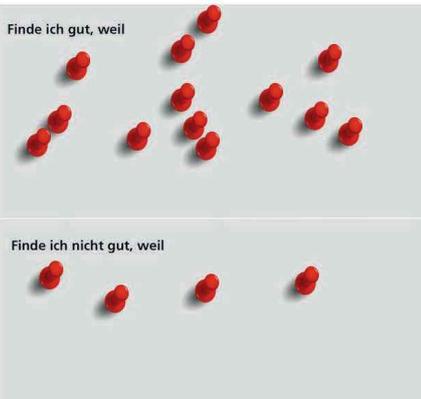
- *Zu verschiedenen Zeitpunkten des Prozesses wurden Abstimmungstermine bezüglich der Organisation, des Vorgehens und der Umsetzung mit der Verwaltung sowie den Fachämtern der Stadt Osnabrück durchgeführt.*
- *Zu den Erkenntnissen der Bestandsanalyse und den Zielen der Leitbilder wurde eine Online-Beteiligung mit ergänzender Meinungsabgabe über Postkarten angeboten*
- *Zu den vier Vertiefungsbereichen wurden einzelne Beteiligungen mit unterschiedlichen Adressatenkreisen durchgeführt. Diese fanden zwischen September und November 2021 statt. Aufgrund der pandemischen Lage konnten die Veranstaltungen zum Großteil nur digital durchgeführt werden.*

Insgesamt konnte der Planungsprozess durch die frühzeitige Mitwirkung der verschiedenen Akteure besser auf die Bedürfnisse der direkt Betroffenen zugeschnitten

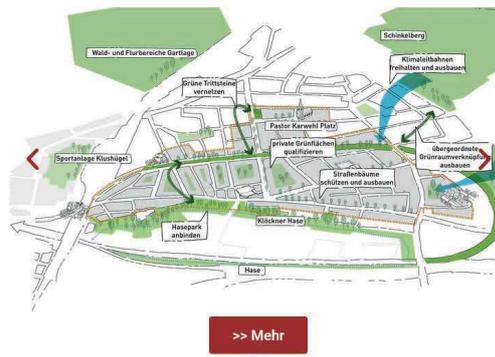
Leitbild Städtebau



**Wie finden Sie die Planung?**  
Benennen Sie in der Überschrift, was Sie gut oder nicht gut finden und beschreiben Sie Ihre Einschätzung.



Leitbild Stadtgrün



**Wie finden Sie die Planung?**  
Benennen Sie in der Überschrift, was Sie gut oder nicht gut finden und beschreiben Sie Ihre Einschätzung.



← Auf der Beteiligungswebsite konnten die Bürgerinnen und Bürger ihre persönlichen Ideen und Anmerkungen zum Leitbildprozess in Form von roten Pins hinterlassen.

werden. So wurde der gesamte Prozess durch die Öffentlichkeit und Entscheidungsträger mitgetragen, wodurch sowohl das Bewusstsein für die Entwicklung als auch die Identifikation mit dem Ort gestärkt werden konnten.

Die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsformate lieferten weitgehende Informationen und waren wichtiger Bestandteil bei der Erarbeitung des Rahmenplans. So flossen die vielen Anregungen und Ideen der verschiedenen Akteure in den Bearbeitungsprozess mit ein und dienten zusammen mit den Ergebnissen der Bestandsaufnahme und der Stärken-Schwächen-Analyse als Grundlage für die Erstellung der Leitziele, Handlungsfelder und konkreten Entwicklungsmaßnahmen.

**Onlinebeteiligung zum Leitbildprozess**

Aufgrund der Corona-Situation konnten über einen längeren Zeitraum keine konventionellen Beteiligungsformate mit der Bewohnerschaft des Sanierungsgebietes erfolgen. Die Ergebnisse des Leitbildprozesses wurden aus diesem Grund über ein alternatives Format erläutert, durch welches die Bewohner ihre Meinungen zu diesem wichtigen Projektstand äußern konnten. Auf der Beteiligungswebseite wurden die Leitbilder mit

einem Video der Planer erklärt. Weiterhin hatten die Besucher die Möglichkeit, ihre Anmerkungen zu den vier übergeordneten Leitbildideen in Form eines Kommentars zu hinterlassen, welcher von anderen Besuchern positiv oder negativ bewertet werden konnte. Eine analoge Alternative zur Beteiligungswebseite bildete ein gedruckter Flyer, welcher vor dem Beteiligungszeitraum im Sanierungsgebiet verteilt wurde. Neben einer schriftlichen Zusammenfassung der Leitbildideen bildete eine angehangene Postkarte die Möglichkeit der Meinungsäußerung auf dem Postweg.

Der Beteiligungsprozess lief vom 15. Oktober bis zum 15. November 2020. In dieser Zeit wurden auf der Webseite ca. 60 Meinungen notiert. Im Zeitraum der Beteiligung konnten rund 820 Aufrufe der Webseite verzeichnet werden. Weiterhin sind 28 Postkarten bei der Stadt Osnabrück eingegangen. Nachfolgend soll das Meinungsbild der Bürger zu den unterschiedlichen Leitbildthemen wiedergegeben werden.

### Leitbild Städtebau und Nutzungen

Das Fehlen einer räumlichen Stadtteilmitte mit verschiedenen Angeboten und Aufenthaltsqualität wurde bemängelt. Diese wird teilweise am Pastor-Kahrwehl-Platz in Verbindung mit der Wochenmarktnutzung gesehen. Hier bestünde akuter Handlungsbedarf. Es wurden umfangreichere Maßnahmen, wie den Bau einer Markthalle, und kleinere Maßnahmen, wie die Aufwertung von Toilettenanlagen oder das Aufstellen von Trinkwasserspendern, eingebracht. Das Angebot auf dem Markt habe spürbar nachgelassen, weshalb die Stärkung der Versorgungsfunktion durch weitere Angebote und eine Auswahl für neue Zielgruppen vorgeschlagen wird. Generell sollten mehr Orte mit einer höheren Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Weiterhin sollte im Rahmen einer Zentralisierung die Verteilung des Einzelhandels im Stadtteil überdacht werden, um nicht zu viele unterschiedliche Angebote an verschiedenen Orten zu erzeugen. Ergänzend wurde die Ansiedlung von Einkaufsangeboten mit regionalen und selbstgemachten Produkten vorgeschlagen. Es wurde weiterhin gefragt, ob es die vielen Spielhallen im Stadtteil bedürfe.

Ergänzend wurden wichtige städtebauliche Räume für den Stadtteil benannt, welche eine dringende Aufwertung benötigen würden. Beispiele hierfür sind der Quartierszugang an der Bahn in der Buersche Straße und der Bereich um die Rosenberg. Für

diese Flächen werden unmittelbare Chancen für die Aufwertung im öffentlichen und privaten Raum gesehen. Um problematische Immobilien zu revitalisieren, welche sich negativ auf das Stadtbild auswirken, wurde der Erwerb der Gebäude durch die Stadt vorgeschlagen. In den Häusern könnten beispielsweise öffentliche Nutzungen untergebracht werden. Private Eigentümer sollten bei der Sanierung ihrer Gebäude unterstützt werden. Bei allen neuen Entwicklungen dürften die bestehenden Probleme (Müll, Verkehrsfrequentierung, unberechtigt abgestellte KFZ, Belastung durch VFL-Spiele) nicht aus den Augen verloren werden.

Der bauliche Zustand der Bahnunterführungen wurde bemängelt. Es wurden verschiedene Handlungsmöglichkeiten vorgeschlagen, wie beispielsweise eine Sanierung, bessere Beleuchtung und eine künstlerische Gestaltung durch Graffiti. Eine bunte Gestaltung könnte auf den bunten Schinkel aufmerksam machen. Weiterhin wird die energetische Sanierung der Gebäude und die Aufwertung der Außenflächen der Grundschule Heiligenweg und der Kita Wesereschstraße eingebracht.

Die Möglichkeiten einer baulichen Nachverdichtung wurden kritisch gesehen. Durch die vergleichsweise hohe Siedlungsdichte seien freie Flächen knapp. Der Schutz von privaten Grünflächen vor einer möglichen Bebauung müsse behutsam abgewogen werden. Für mögliche Neubauten wurden Mehrfamilienhäuser mit bezahlbarem Wohnraum vorgeschlagen.

Bezüglich der Nutzungsmischung, die den Schinkel ausmacht, wurde auf die Vor- und Nachteile hingewiesen. Einerseits gebe es im Stadtteil und in den angrenzenden Quartieren viele wichtige Arbeitsplätze, durch die gewerblichen und industriellen Nutzungen entstünden aber auch gestalterische Probleme und Wechselwirkungen.

Wichtige Angebote, wie der Kulturbunker und die Skaterhalle, wurden in ihrer Wichtigkeit für den Stadtteils herausgestellt und die Stärkung dieser Orte vorgeschlagen. Kinder könnten im Schinkel noch auf der Straße spielen, was ein Zeichen einer guten Wohnqualität sei. Bei der Schaffung neuer Angebote müsse die Erreichbarkeit für Kinder bedacht werden.

### Leitbild Mobilität

Ein gut ausgebautes übergeordnetes System mit einer direkten Erreichbarkeit von Zielen außerhalb des Schinkels für Fuß- und Radverkehr wurde vielfach angeregt. Als wichtige Orte wurden der Bahnhof, die angrenzenden Nachbarstadtteile Widukindland, Haste, Schinkel-Ost und Fledder und neue Stadträume (Güterbahnhofsareal) genannt. Für den gesamten Schinkel wurde ein gut ausgebautes und sicheres Radwegenetz vorgeschlagen, welches auch für Kinder gut benutzbar sein sollte. Weiterhin wurde die Umwidmung der Belmer Straße, der Tannenburgstraße und der Rotenburger Straße in Fahrradstraßen vorgeschlagen. Die Belmer Straße sei eine wichtige Radverbindung zwischen der Innenstadt und den östlichen Stadtteilen. Aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse könne die Umwidmung einen wichtigen Beitrag leisten. Für die Tannenburgstraße wurden alternativ neue Radwege vorgeschlagen. Weiterhin sollten die Radwege in der Mindener und Buersche Straße auf ihre Tauglichkeit und Sichtbarkeit hin überprüft werden. Die Schützenstraße sei für Radfahrer aufgrund des Busverkehrs und eines fehlenden Radweges gefährlich.

Die Förderung des Rad- und Fußverkehrs und Stadtteilautos / Car-Sharing wurde häufig vorgeschlagen. Es sollte jedoch auch die Unterbringung des ruhenden Verkehrs weiter beachtet werden, da eine sofortige Veränderung des Mobilitätsverhaltens im Stadtteil nicht zu erwarten sei. Als mögliche Lösung wurden (teil)automatische Parkierungssysteme vorgeschlagen.

Ihre eigenen Erfahrungen auf Straßen und Plätzen im Schinkel haben viele Teilnehmer mit in den Beteiligungsprozess eingebracht und diese teilweise schon mit Lösungsvorschlägen verbunden. Beispielsweise sollte die Verkehrsführung am Pastor-Karwehl-Platz im Bereich der Tiefstraße überarbeitet werden. Hier bestünde eine unübersichtliche und gefährliche Kreuzungssituation. Als ein weiterer problematischer Bereich wurde die Kreuzung Tannenburgstraße / Tiefstraße bezeichnet. Gerade die nahegelegene Kita sei eine sensible Nutzung, auf welche verkehrstechnisch eingegangen werden sollte. Als Lösung wurden hier eine Fußgängerampel und die Reduzierung der zulässigen Geschwindigkeit der gesamten Tannenburgstraße oder zumindest Teilbereichen vorgeschlagen. Der Vorschlag des Leitbildes, die Überquerbarkeit von Verkehrsflächen zu verbessern, wurde begrüßt. Der Abschnitt der Buersche Straße

nördlich des Haseparks wurde als wichtiges Beispiel genannt, da die Querung hier besonders kompliziert sei. Gleiches gelte für die Kreuzungssituation an der Rosenberg.

Der Platz in den Straßen und in Kreuzungsbereichen ist knapp und es gebe viele unterschiedliche Nutzungsarten. Eine bauliche Lösung wurde deshalb in Teilbereichen als schwierig bezeichnet. Aus diesem Grund sollte auch die Sicherheit im Verkehrsraum und die Förderung der Rücksichtnahme untereinander ausgebaut werden. Es könnten verkehrsberuhigende Maßnahmen oder „belohnende“ Regelungen helfen, wie beispielsweise eine „grüne Welle“ bei Einhaltung der zulässigen Geschwindigkeit. Weiterhin wurde der barrierefreie Ausbau von Übergängen (bspw. Rosenberg) vorgeschlagen. Für die Ost- und Schützenstraße wurden Bremsschwellen (Berliner Kissen) als verkehrsberuhigende Maßnahmen vorgeschlagen. Es gab aber auch die Meinung, dass die Verengung der Fahrbahn in der Tannenburgstraße / Kreuzstraße bei VLF-Spielen unnötigen Stau schaffen würde.

Die Buersche Straße / Mindener Straße spielt als Hauptverkehrsachse im Schinkel für viele Bürger eine wichtige Rolle. Für unterschiedliche Abschnitte wurde die Reduzierung der zulässigen Gesamtgeschwindigkeit auf 30 km/h vorgeschlagen. Dies wurde auch mit den Planungen des Lärmaktionsplans begründet. Es sollte ein Durchfahrtsverbot für LKW eingerichtet und kontrolliert werden. Eine andere Stimme schlug aufgrund des Platzangebots und der Bedeutung der Mindener Straße die Unterbringung von Busspuren vor, um dem Bedarf der Anwohner und dem ÖPNV gerecht zu werden. Weiterhin wurde der Einsatz von Kleinbussen für kürzere Strecken vorgeschlagen. Die Wechselwirkungen zwischen den unterschiedlichen Verkehrsarten zeigte die wiederholte Forderung nach mehr Parkplätzen in der Mindener Straße (Kreuzung Schellenbergstraße) im Hinblick auf den Wegfall von Parkplätzen im Rahmen der Schaffung einer neuen Bushaltestelle. In diesem Kontext wurde weiterhin die partielle Umnutzung des ehemaligen Real-Parkplatzes als öffentlicher und Pendlerparkplatz vorgeschlagen.

Für die „Schinkelkurve“ wurde eine Lärmschutzwand vorgeschlagen, da diese direkt durch das Wohngebiet führen würde. Straßen und Plätze sollten häufiger durch die Stadt gereinigt werden.

### Leitbild Stadtgrün

Das Stadtgrün wurde häufig als große und weiterzuentwickelnde Stärke des Stadtteils Schinkel gesehen. Es wurden viele Potenziale für den Ausbau und die Gestaltung gesehen und konkrete Vorschläge gemacht. Für einen dicht besiedelten Stadtteil brauche es ein wohnortnahes Grünangebot mit einer hohen Aufenthaltsqualität. Größere Bereiche, wie der Grünbereich am Hasepark, wurden in ihrer wichtigen Funktion betont und die bereits geplanten und teilweise umgesetzten Maßnahmen positiv gesehen. Die Verbindungsfunktion der größeren Grünbereiche könnte weiter ausgebaut werden. Ergänzend sollten diese durch Aufenthaltsbereiche, eine gute Beleuchtung, bessere Sitzmöglichkeiten und Mülleimer erweitert werden. Der Haseuferweg sollte beleuchtet und nach Möglichkeit beidseitig geführt werden. Die Hase könnte durch die Gestaltung der Ufer ein attraktiver Aufenthaltsort für Kinder werden. Es wurde weiterhin auf die kleineren grünen Trittsteine hingewiesen, wie beispielsweise der Bereich um den Ostbunker, den Bereich um die Allee am Pastor-Karwehl-Platz, den Bereich an der Kreuzung Schützenstraße / Wesereschstraße und das Wohnumfeld an der Jeggner Straße (Erneuerung Spielplatz), welche ausgebaut und vernetzt werden sollten. Bei diesen Flächen habe die Stadt aufgrund der Besitzverhältnisse umfangreiche Handlungsmöglichkeiten. Öffentliche Grünflächen könnten für gemeinschaftliche Gartenprojekte dienen und somit Teil der „essbaren Stadt“ werden. Die Sportfunktion der Grünflächen wurde betont und die Unterbringungen neuer Angebote vorgeschlagen (Trimm-Dich-Pfad, Beachvolleyballfeld). Die grüne Darstellung der Schinkel-Kurve in den Leitbildplänen wurde teilweise kritisch gesehen, da sie zwar ein grüner Trittstein für Fauna und Flora sei, jedoch keine unmittelbare Aufenthaltsfläche für die Bewohner darstelle. Straßen und Wege könnten durch Pflanzkübel eine bessere Gestaltung erfahren. Die mögliche Umnutzung von privaten Freiflächen als Baufläche wurde kritisch gesehen, was mit der hohen Bevölkerungsdichte begründet wurde.

Neben den sozialen Funktionen wurden die klimatischen Eigenschaften der Grünflächen betont, die als Lebensraum für Flora und Fauna dienen würden. Den Veränderungen durch den Klimawandel könnte durch mehr Grün im Stadtteil begegnet werden. Durch das Sammeln von wichtigen klimatischen Daten könnte dieses Grün gegen die weiter steigenden Temperaturen geschützt werden. Weiterhin wurde die Unterbringung von Dachbegrünung als klimatische Maßnahme für den Stadtteil angeregt. Dass

es aber auch zu Wechselwirkung zwischen Freizeit- und Klimafunktion kommen würde, zeige die Entwicklung am Schinkelbad. Die übergeordneten Frei- und Grünbereiche am Rand des Stadtteils (Schinkelberg) sollten geschützt und in ihrer Funktion gesichert werden.

Es sollte darauf geachtet werden, dass die Hase nicht durch unverhältnismäßiges Füttern der Enten verschmutzt werde. Für dieses Problem wurde das Aufstellen von Verbotsschildern vorgeschlagen.

#### Leitbild Nachbarschaften

Das Thema Treffpunkte spielte in vielen Beiträgen eine wichtige Rolle. Die positiven Aspekte, wie der Austausch zwischen Nachbarn und das Zusammenkommen von unterschiedliche Altersgruppen, wurden vielfach hervorgehoben. Es wurden unterschiedliche Arten von Treffpunkten erläutert, die im Schinkel geschaffen oder ausgebaut werden sollten, von der einfachen Parkbank für kleinere Zusammenkünfte bis hin zu größeren Bereichen mit interessenübergreifenden Möglichkeiten, wie dem Marktplatz. Weiterhin wurde vorgeschlagen Identifikationsobjekte im öffentlichen Raum unterzubringen. Als Beispiel wurde die „Schinkel-Lok“ genannt, welche für die enge geschichtliche Verbindung zwischen der Bahn und dem Stadtteil stehe.

Bei der Planung spiele die Beteiligung der zukünftigen Nutzerschaft eine entscheidende Rolle. Aufgrund der heterogenen Bevölkerung des Stadtteils wurde vorgeschlagen die Gruppen stärker anzusprechen, welche sonst weniger zu Wort kommen würden. Als Beispiele wurden Kinder und Jugendliche sowie Migranten genannt. Für diese Gruppen sollte für die weiteren Prozesse ein geeignetes Beteiligungsformat gefunden werden. Ergänzend wurde die Etablierung von Streetworkern und damit verbundenen Angeboten für Jugendliche im Ost-Bunker und Heinz-Fitschen-Haus eingebracht. Die Möglichkeit des Zusammenkommens unterschiedlicher Vereine, Interessens- und Altersgruppen könnte helfen, den Zusammenhalt im Stadtteil auszubauen. Weiterhin wurde die Unterbringung einer Stadtteilwerkstatt vorgeschlagen, in der gemeinschaftlich Fahrräder oder Elektronikgeräte repariert werden könnten. Bei der Neugestaltung von Spielplätzen sollten unterschiedliche Altersgruppen angesprochen werden.

Der Ausbau von Treffpunkten für Familien wurde vorgeschlagen. Es sollten Orte geschaffen werden, an denen Kinder spielen und Eltern ins Gespräch kommen könnten. An diesen Orten könnte es auch ein Angebot an Sanitäreinrichtungen und einen Tee oder Kaffee für die Eltern geben. Die Treffpunkte sollten auch in den Abendstunden nutzbar sein.

Es wurden konkrete Vorschläge für Treffpunkte in Gebäuden gemacht. Beispiele hierfür waren ein Neubau der Paulus-Gemeinde in Form eines Quartierstreff, eine Markthalle auf dem Pastor-Karwehl-Platz oder ein multifunktionales Gemeinschafts- und Vereinshaus. Das Fehlen einer zünftigen Kneipe und eines schönen Cafés als Treffpunkt wurde angemerkt.

Das gesellschaftliche Leben im Stadtteil könnte weiterhin von unterschiedlichen wohnortnahen Angeboten für Familien und Veranstaltungen, wie Lesungen, Ausstellungen, Floh-Märkten, Tauschbörsen und Stadtteilrundgängen profitieren. Ergänzend wurden ein Stadtteilstadtteilfest und ein Schinkelrundweg vorgeschlagen.

In der Leitbildgrafik wurden grobe Nachbarschaften eingeteilt. Für die weitere Detaillierung wurde vorgeschlagen, Zielstellungen für die Entwicklung dieser unterschiedlichen Bereiche herauszuarbeiten. Erst dann könne die Abgrenzung nachvollzogen und bewertet werden.

Bezüglich der Straßenprostitution in der Nähe des Großspielplatzes wurden die entstandenen Wechselwirkungen zwischen den Nutzungen im Hasepark betont. Generell wurde das Thema Prostitution im Bereich der Grünfläche am Hasepark kritisiert, was nicht zuletzt mit der Entstehung von Angsträumen begründet wurde. Weiterhin wurde angeregt, die Neubenennung des Ostbunkers zu überdenken, da es zu Verwirrungen durch mehrere Namen kommen könnte.

### Zusammenfassung der Beteiligung

Trotz des geänderten Formats von einer konventionellen Beteiligungsveranstaltung in eine Online-Beteiligung mit analoger Unterstützung durch Postkarten haben viele Bürger ihre Erfahrungen, Anregungen und Wünsche einbringen können. Es ist auch

davon auszugehen, dass neue Zielgruppen erreicht werden konnten, welche gegebenenfalls nicht zu einer einmaligen analogen Veranstaltung gekommen wären.

Das Ziel der ersten Beteiligung im Leitbildprozess war es, das Projekt „Städtebaulicher Rahmenplan“ vorzustellen, die Rahmenbedingungen zu erläutern und mithilfe der Leitbilder die Ideen für die weitere bauliche Entwicklung des Sanierungsgebiets aufzuzeigen. Die Diskussion auf Leitbildebene ist dabei erfahrungsgemäß recht abstrakt und betrachtet das Siedlungsgebiet noch allgemein.

Die Ergebnisschärfe der Beiträge war sehr heterogen. Es wurden übergeordnete Ideen und kleinteiligere Lösungsvorschläge und Anregungen eingebracht. Neben vielen umsetzbaren und schon in den Leitbildern bedachte Lösungsvorschläge, gab es auch einige Anregungen, welche durch das Instrument des städtebaulichen Rahmenplans nicht oder nur teilweise berücksichtigt werden können. Beispiel hierfür war der Wunsch nach mehr Kontrolle bei der Zustellung der Sonntagszeitung. Gleiches gilt für Anregungen, welche sich außerhalb des Sanierungsgebiets befinden. Beispiele hierfür waren die Schaffung einer Cross-Strecke auf dem Gelände des Gewerbegebiets Hasepark oder die Umgestaltung des Zugangs zur Bahnunterführung an der Hamburger Straße. Für eine integrierte und transparente Planung ist die Berücksichtigung der Anregungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger im Rahmen der Möglichkeiten wichtig für den weiteren Planungsprozess. In die Maßnahmenentwicklung für den städtebaulichen Rahmenplan fließen diese Anregungen ein. Hierbei werden durch die Planer auch teilweise konträre Meinungen und Ideen gegeneinander abgewogen.

### **Beteiligung Vertiefungsbereiche**

Neben der zu Beginn des Prozesses durchgeführten Onlinebeteiligung wurden die vier Vertiefungsbereiche zusätzlich in separaten Beteiligungsprozessen mit verschiedenen Akteuren diskutiert. Aufgrund der unterschiedlichen Bedeutung der Vertiefungsbereiche für die Gesamtbevölkerung wurden individuell unterschiedliche Beteiligungsformate und Adressatenkreise gewählt. Die jeweiligen Formate und Diskussionsinhalte werden im Folgenden zusammenfassend dargestellt.

### **Vertiefungsbereich Rosenberg**

Die Rosenberg bildet einen zentralen Bereich im Stadtteil Schinkel. Neben der Versorgungsfunktion befindet sich das Grundstück in exponierter Lage und beeinflusst damit maßgeblich das Erscheinungsbild des südlichen Auftakts in den Stadtteil. Die Langfristigkeit möglicher Umsetzungen, bedingt durch eingeschränkte Einflussmöglichkeiten aufgrund des Privateigentums, bildete die Basis der Entscheidung, die Beteiligung mit einem eingeschränkten Akteurskreis durchzuführen. Daher wurden Eigentümer und Bewohner der angrenzenden Immobilien persönlich zu einer digitalen Beteiligung am 14. September 2021 eingeladen. Zusätzlich wurden Gespräche mit der Eigentümerin geführt, um Entwicklungsmöglichkeiten und Absichten abzustimmen. Die Resonanz auf die Einladungen war begrenzt, sodass lediglich eine geringe Anzahl an Teilnehmern an der Videokonferenz teilnahmen.

Der Großteil der Anregungen und Hinweise bezog sich nicht direkt auf die vorgestellten Zukunftsperspektiven des Grundstücks Rosenberg sondern auf übergeordnete sowie angrenzende Problemstellungen im Stadtteil. Das Thema Verkehr nahm dabei einen entscheidenden Anteil ein. Neben notwendigen Verkehrsberuhigungen, insbesondere in der südlichen Schützenstraße sowie dem notwendigen Ausbau von Fuß- und Radwegen, wurde der Mangel an Stellplatzflächen hervorgehoben. Der öffentliche Raum sei geprägt durch abgestellte Fahrzeuge. Daher wurde die Idee eingebracht, die Stellplätze der Einzelhandelsimmobilie außerhalb der Öffnungszeiten zusätzlich für Anwohner zu öffnen. Da das Grundstück Privateigentum ist, konnte diese Idee lediglich aufgenommen werden und in zukünftigen Gesprächen mit der Eigentümerin thematisiert werden.

Einigkeit bestand bei den Teilnehmern, dass übergeordnete Maßnahmen im Stadtteil notwendig sind, um diesen sozial und städtebaulich zu stärken. Die Einbeziehung der Eigentümer sollte dabei fokussiert werden, um eine nachhaltige Stärkung zu erreichen.

### **Vertiefungsbereich Blockinnenbereich**

Der Blockinnenbereich zwischen Thomasburg-, Schützen und Belmer Straße bildet eine städtebauliche Potentialfläche im Stadtteil. Die Beteiligung wurde ebenfalls als



← Teilweise konnten die Beteiligungsformate für die Vertiefungsbereiche wieder vor Ort und im direkten Austausch mit der Bevölkerung stattfinden.

Beim Quartiersfest am Jeggener Weg konnten die Planerinnen und Planer ihre Ideen vorstellen und diskutieren.

digitale Beteiligung mit eingeschränktem Akteurskreis durchgeführt, da insbesondere die direkt angrenzenden Eigentümer und Bewohner durch potentielle Maßnahmen berührt würden. Rund 20 interessierte Bürger und Eigentümer nahmen an der Veranstaltung am 09. November teil. Ziel der Veranstaltung bildete die Erkundung eines Meinungsbildes zur Nachverdichtung des Blockinnenbereichs, um den Rahmen möglicher Entwicklungen zu erkunden.

Die Bewertung der vorgeschlagenen Nachverdichtung des Blockinnenbereichs in Kombination mit öffentlich zugänglichen Freiflächen für den Stadtteil rief konträre Meinungen hervor. Neben positiven Stimmen zur Nachverdichtung und Nutzbarmachung der großen Grundstücksflächen wurde die Sinnhaftigkeit einer Nachverdichtung in dem dicht bebauten Stadtteil Schinkel von Teilnehmenden in Frage gestellt. Der Wunsch nach dem Erhalt der „grünen Lunge“ des Blocks wurde ebenso hervorgebracht wie Bedenken hinsichtlich der Entwässerung, der Erschließung, des Baulärms während der Bauphase sowie möglichen unerwünschten Klientels in den Abendstunden. Zusätzlich bestand bei einigen Eigentümern Skepsis bezüglich notwendiger Umlegungsverfahren, welches die Grundlage für die Neuverteilung der Grundstücke bilden würde.

### **Vertiefungsbereich Jeggener Weg**

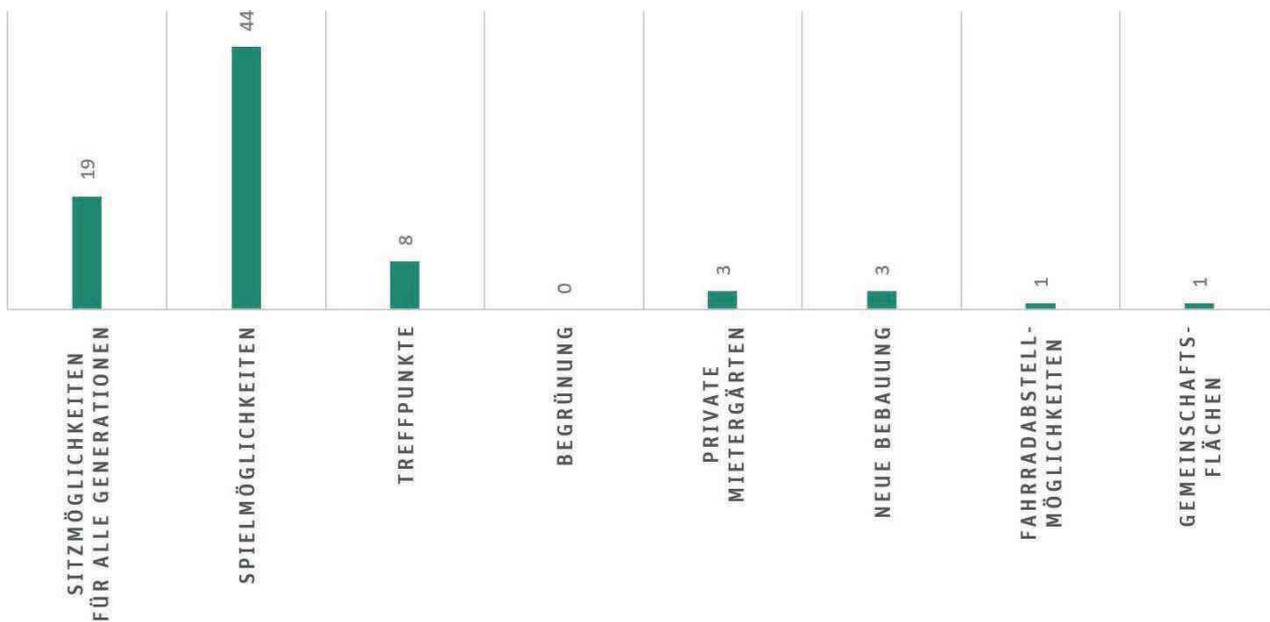
Das Wohnumfeld am Jeggener Weg weist erheblichen Aufwertungsbedarf auf. Die großzügigen Freiflächen zwischen den vorhandenen Baustrukturen bieten ein großes Potential, welches gegenwärtig nicht ausgeschöpft wird. Aufgrund der vielfältigen Eigentümerstrukturen wurde eine zweistufige Beteiligung gewählt. Zu einer digitalen Videokonferenz wurden Eigentümer und Verwalter der Gebäude am 08. September 2021 eingeladen, um die Möglichkeiten und auch Schwierigkeiten von Entwicklungen aufzuzeigen. Auf dieser Basis wurde am 24. September ein Nachbarschaftsfest veranstaltet, bei dem Anwohner Anregungen, Wünsche und Ideen in den Prozess einbringen konnten.

In dem ersten Beteiligungsschritt, der Videokonferenz mit ausgewählten Akteuren, wurden die zwei entwickelten Varianten vorgestellt und zur Diskussion gestellt. Grundsätzlich stießen die aufzeigten Entwicklungsmöglichkeiten auf positive Resonanz. Eine Aufwertung der Freiräume wurde von den Teilnehmenden begrüßt, jedoch wurde auch auf die schwierige Umsetzbarkeit aufgrund der Eigentümerstrukturen hingewiesen. Zusätzlich wurde betont, dass gegenwärtig in Teilen dringender Sanierungsbedarf an den Gebäuden bestehe, der primär anzugehen sei.

Neben den Möglichkeiten der Umsetzung wurden die Freiraumelemente und insbesondere die Gemeinschaftsgärten positiv hervorgehoben. Ebenso wurden jedoch auch Bedenken hinsichtlich der Haftung bei beispielsweise Spielgeräten sowie möglicher Lärmbeeinträchtigung der Anwohner geäußert.

Die zweite Beteiligungsstufe wurde als Nachbarschaftsfest vor Ort am Jeggener Weg durchgeführt. Neben der Beteiligungsmöglichkeit wurden verschiedene Attraktionen und Veranstaltungspunkte geboten, die zu einer guten Frequenz der Veranstaltung führten. Zahlreiche Anwohner aller Generationen beteiligten sich und gaben Anregungen, Hinweise und Wünsche in den Prozess ein.

Die vorgeschlagene Aktivierung und Neugestaltung der Freiflächen stießen durchweg auf Zustimmung bei der Anwohnerschaft. Insbesondere die Notwendigkeit von Spielmöglichkeiten für die Vielzahl an Kindern und Jugendlichen wurde betont. Dabei



sollten Angebote für verschiedene Altersgruppen geschaffen werden, um der Vielfältigkeit der Bewohnerschaft gerecht zu werden. Ergänzend wurde die Notwendigkeit von Treffpunkten mit Sitzmöglichkeiten hervorgehoben. Zur Stärkung der Nachbarschaft und Zusammenführung der verschiedenen Kulturen seien Treffpunkte im direkten Wohnumfeld wünschenswert. Zusätzliche Anregungen konzentrierten sich auf Gemeinschaftsgärten zum gemeinsamen Gärtnern, die Möglichkeit privater Gärten als Rückzugsort sowie ergänzenden Angeboten wie einem Café. Um die Attraktivität auch langfristig zu sichern, wurde die Notwendigkeit der regelmäßigen Pflege thematisiert. Das folgende Diagramm verdeutlicht zusätzlich die primären Handlungsfelder der Umgestaltung aus Sicht der Bewohnerschaft – neue Spiel- und Sitzmöglichkeiten wurden mit Abstand als wichtigste Planungselemente bewertet.



Bei einer Mehrpunktfrage konnten die Besuchenden Themen bewerten, welche ihnen besonders wichtig waren.

### Vertiefungsbereich Pastor-Karwehl-Platz

Der Pastor-Karwehl-Platz bildet einen zentralen öffentlichen Raum im Stadtteil Schinkel. Aufgrund der geringen Verfügbarkeit öffentlicher Platzflächen im Stadtteil bietet der Pastor-Karwehl-Platz ein großes Potential für die Bewohner. Die gegenwärtige Gestaltung als asphaltierte Fläche wird dieser besonderen Rolle nicht gerecht. Um eine Gestaltung zu finden, die den Bedürfnissen der Stadtteilbewohner gerecht wird, wurde am 29. September auf dem Wochenmarkt im Stadtteil ein Beteiligungsstand errichtet. Sowohl vormittags als auch nachmittags konnten Bewohner erste Planungsideen einsehen und Anregungen und Hinweise in den Prozess geben. Die Kombination mit

dem parallellaufenden Wochenmarkt bescherte einen regen Zulauf und eine Vielzahl an Gesprächen mit den Bewohnern. Aufgrund der besonderen Bedeutung der Platzfläche und der Planungshoheit der Gemeinde auf dieser Fläche werden die Inhalte unten tabellarisch aufgeführt, um eine übersichtliche Ergebnispräsentation zu erhalten.

Das rechte Diagramm verdeutlicht zusätzlich die primären Handlungsfelder der Umgestaltung aus Sicht der Bewohnerschaft. Es wird deutlich, dass die heutige Nutzung als primäre Stellplatzfläche weniger gewünscht wird als vielmehr eine nutzbare Platzfläche mit geeigneten Freizeitangeboten. Dabei ist das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen Nutzungen den Besuchenden durchaus bewusst. Durch die inhaltliche Vermittlung konnten vielen Interessierten auch erst die noch nicht vorhandene aber wichtige Funktion ihres Stadtplatzes bewusst gemacht werden.

Bei der Beteiligung wurden zahlreiche Anregungen und Wünsche der Bewohnerschaft aufgenommen



### Allgemeine Anregungen

- Sicherstellung der Wochenmarktnutzung
- Sauberkeit als Ausgangspunkt der Planungen
- Beteiligung der verschiedenen Kulturen im Rahmen der Planung

### Gestaltung

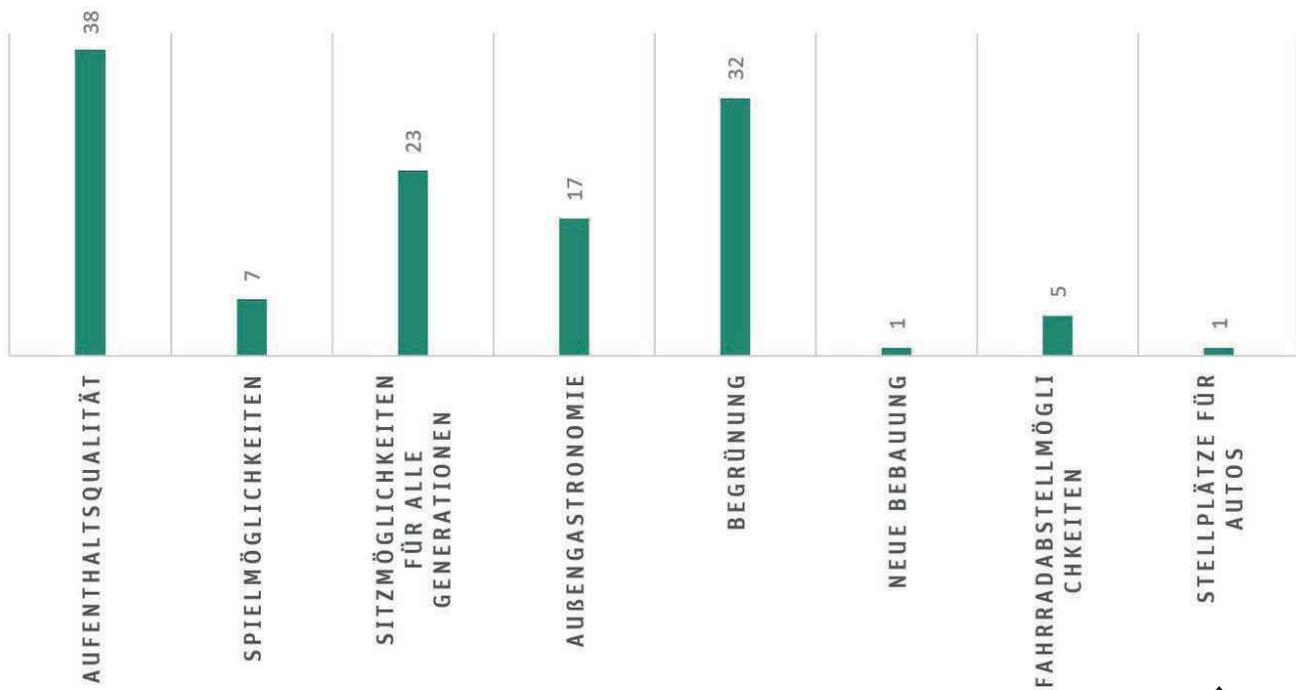
- Schaffung einer multifunktional nutzbaren Platzfläche
- Barrierefreie Oberflächengestaltung
- Vermeidung von Angsträumen durch eine offene Gestaltung
- Gestalterische Verknüpfung zur Kirche
- Neubebauung wird überwiegend kritisch bewertet
- Ausreichende Beleuchtung

### Erschließung

- großräumige Fahrradabbindung
- Verkehrsberuhigung auf umliegenden Straßen

### Ausstattungsünsche

- Sitz- und Aufenthaltsmöglichkeiten
- Bücher-Telefonzelle
- Spielmöglichkeiten für alle Generationen
- Angebote für Jugendliche
- Konzertmuschel
- Unterflur-Müllsysteme
- Abfallbehälter
- Öffentliche Toilette
- Gastronomisches Angebot, z.B. in Form eines Pavillons
- Fontänenfeld



Bei einer Mehrpunktabfrage konnten die Besuchenden Themen bewerten, welche ihnen besonders wichtig waren.



Im direkten Austausch zwischen Besuchenden und Planern konnten wichtige Hinweise aufgenommen, Ängste abgebaut und gemeinsame Ideen entwickelt werden.

## Teil F – Grundsätze und Empfehlungen für die Umsetzung Umsetzungsstrategie

### Grundsätze und Empfehlungen

Als Handlungsrichtschnur für Verwaltung und Politik liegt der Stadt Osnabrück mit dem städtebaulichen Rahmenplan ein Orientierungsrahmen für die zukünftige Entwicklung des Sanierungsgebietes Schinkel vor. Neben seiner Notwendigkeit zur Umsetzung der Sanierungsziele bietet er einen umfassenden Überblick zu allen für die Stadtteilentwicklung relevanten Themen und Aufgaben. Er beschreibt die ortsgerechte Umsetzung baulicher, freiräumlicher, sozialer, verkehrlicher und infrastruktureller Maßnahmen und soll damit auch zukünftige planerische Entscheidungen vorbereiten.

Der Rahmenplan stellt somit die Voraussetzung für die weitere Konkretisierung und die Erarbeitung weitergehender formeller und informeller Planungen, wie Bebauungspläne oder vertiefende städtebaulich-freiraumplanerische, verkehrliche oder ökologische Konzepte dar. Die formulierten Zielaussagen und konkreten Maßnahmenempfehlungen bilden dabei eine umfassende Grundlage für die Arbeit der Verwaltung, der politischer Gremien, der Bürgerschaft und der sonstigen im und für das Sanierungsgebiet tätigen Akteure.

Ergänzend zu den bereits in der Maßnahmenübersicht und in den Projektblättern vorgeschlagenen Priorisierung der Projekte und den Zuordnungen zu möglichen Förderzugängen sowie zu der von der Verwaltung fortzuschreibenden Kosten- und Finanzierungsübersicht sollen an dieser Stelle weitere Empfehlungen zur erfolgreichen Umsetzung der Sanierungsziele gegeben werden.

Die Entwicklung des Sanierungsgebiets Schinkel soll kontinuierlich erfolgen. Das bedeutet, dass die Umsetzung konkreter Projekte und Maßnahmen immer in Abhängigkeit möglicher Synergieeffekte und des Umsetzungsaufwandes entwickelt werden. Die Priorität einer Maßnahme steht somit immer im Verhältnis zu den vielschichtigen Herausforderungen, die mit einer Umsetzung verbunden sind. So stellen Aspekte wie Flächenverfügbarkeiten, Nutzerpotentiale, vorhandene bauliche und freiräumliche Qualitäten, der bauliche Aufwand oder die Koordination und Organisation des Umsetzungsprozesses bestimmende Faktoren dar, die auf die Realisierung einwirken und frühzeitig gesteuert werden müssen. Der in den Maßnahmenblättern angegebene Realisierungszeitraum ist demnach regelmäßig zu prüfen und je nach neuen Entwicklungen anzupassen.

### **Weitere baulich-räumliche Qualifizierung**

Insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der vier Vertiefungsbereiche sind Qualifizierungsverfahren zur Steigerung der baulich-räumlichen Qualität von entscheidender Bedeutung. Hierbei gilt es, das Stadtbild im Zuge der Entwicklung kontinuierlich zu verbessern und die Attraktivität und Atmosphäre im Stadtteil zu steigern.

Zur Steigerung der örtlichen Baukultur und der damit verbundenen Sicherung hoher Gestaltqualitäten sollten neben den formellen Planverfahren abgestimmte informelle und qualitätssichernde Instrumente verwendet werden:

- *reguläre Wettbewerbsverfahren oder Mehrfachbeauftragungen zur Konkretisierung und Vertiefung der im Rahmenplan vorgeschlagenen Konzepte,*
- *Investorenauswahlverfahren für mögliche größere private Vorhaben auch zur Steigerung der städtebaulichen und architektonische Qualität,*
- *qualitätssichernde Verfahren für die Gestaltung öffentlicher Straßen und Plätze sowie für wichtige Grün- und Freiräume, wobei bei Freiraum- und Platzgestaltungen eine aktive Mitwirkung der Bürger vorgesehen werden sollte,*
- *gestalterische Hinweise und Vorgaben in Form eines Gestaltungshandbuchs für das Sanierungsgebiet auch zur gezielten Förderung der örtlichen Bautradition.*

Die qualitätssichernden Verfahren sollen für konkrete Maßnahmen erfolgen. Darüber hinaus können sich durch veränderte Rahmenbedingungen oder Erfordernisse zusätzliche Verfahren ergeben. Diese sollen den hier beschriebenen Zielen und Inhalten folgen.

### **Evaluierung und Erfolgskontrolle**

Der Wert des städtebaulichen Rahmenplans und der Sanierung wird sich am besten an der Umsetzung der formulierten Zielsetzungen messen lassen. Somit ist eine laufende Erfolgskontrolle und die Verstetigung des Prozesses von zentraler Bedeutung, um den Projektstatus, den Projekterfolg und die Projektwirkung zu ermitteln. Mit einer fortlaufenden Evaluierung während der Umsetzungsphase können so die abgeleiteten Ziele und Maßnahmen überprüft und gegebenenfalls reguliert und angepasst werden.

Die Überprüfung der Ziele und des Umsetzungsstands sollte in regelmäßigen Abständen erfolgen und soll in entsprechenden Berichten dokumentiert werden. Dabei sollen neben dem Umsetzungsstand auch Erfolgsfaktoren, Verzögerungen oder Hemmnisse aufgenommen und nach Außen kommuniziert werden. Nicht mehr gültige Ziele und Entwicklungsmaßnahmen müssen modifiziert, ersetzt oder gestrichen werden. Bei Nichterreichen der gesetzten Ziele sind mögliche Schwierigkeiten oder Hindernisse zu beschreiben und gegebenenfalls Korrekturen vorzunehmen.

Ein Evaluierungskonzept sollte dabei wenigstens folgende Bausteine umfassen:

- *Erstellung eines Zielsystems und Überprüfung der Zielerreichung mit Hilfe von geeigneten Indikatoren*
- *Monitoring auf der Grundlage von ausgewählten soziodemografischen, sozioökonomischen und wirtschaftsbezogenen Kontextindikatoren*
- *Projekt Dokumentationssystem (z. B. Projektdateien/-datenblätter) zur Evaluation der einzelnen Projekte*
- *Durchführung von Befragungen, um die Erfolge bzw. Wirkungen des Konzepts aus Sicht der Bewohnerschaft zu unterschiedlichen Zeitpunkten zu untersuchen*

- *Analyse zentraler qualitativer Prozesse/Aspekte des Rahmenplans anhand von Projektfallstudien und darauf aufbauend die konzeptionelle Beratung und Unterstützung des Stadtteilmanagements sowie weiterer Akteure vor Ort*

Insgesamt ist anzustreben, die Öffentlichkeit auch weiterhin regelmäßig über den Umsetzungsstand des Rahmenplans zu informieren und die Ergebnisse der Evaluierung nach außen zu tragen, um Interessierten Gelegenheit zu geben, auf die weitergehende Umsetzung einzuwirken. Nur so kann ein offener und transparenter Umsetzungsprozess ermöglicht werden. Das Format der Schinkelrunde mit unterschiedlichen Akteuren, Interessierten und dem Sanierungsbeirat hat sich als wichtiges Format schon während der Bearbeitung des Rahmenplans verfestigt und muss weiter verfolgt werden.

### **Partizipation und Kommunikation**

Der bei der Erarbeitung des Rahmenplans eingeschlagene und bewährte Weg einer intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit und der Entscheidungsträger muss auch bei dessen Umsetzung fortgesetzt werden. Eine erfolgreiche Umsetzung der Sanierung durch öffentliche und private Akteure setzt dabei einen breiten Konsens zwischen Bevölkerung, Politik, Stadtverwaltung und weiteren Akteuren voraus – nicht zuletzt durch eine transparente und stetige Kommunikation. Als zentraler Baustein neben der konkreten „Hilfe vor Ort“ in Form von Beratungsleistungen ist daher die Begleitung des Sanierungsprozesses durch Öffentlichkeitsarbeit und Marketing und insbesondere eine ausgiebige Bürgerinformation und -beteiligung während der Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen vonnöten. Dies umfasst Beteiligungsangebote für die konkretisierenden Planungen der Maßnahmen und während der baulichen Umsetzung. Zur Konzeptumsetzung und Durchführung des Entwicklungsprozesses empfiehlt sich der Aufbau einer umfassenden Projektstruktur.

Insgesamt kann durch einen gezielten und offenen Partizipations- und Kommunikationsprozess ein hohes Maß an Transparenz vermittelt und der Blickwinkel aller Akteure über das hergebrachte Handeln hinaus erweitert werden. Die aktive und fachübergreifende Einbindung aller Akteure stellt dabei sicher, dass die Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans für den Stadtteil Schinkel Erfolg und der integrierte Ansatz Bestand hat.

## Anhang

### Quellennachweis

Fotos Seite 92 und 96: Christian Albrecht, Stadt Osnabrück Fachbereich Städtebau  
alle anderen Fotos: pp a|s Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH

Kartografische Darstellungen: pp a|s Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH auf  
Grundlage LGLN - Quelle: Auszug aus den Geodaten des Landesamtes für Geoinforma-  
tion und Landesvermessung Niedersachsen, 2019



Luftbild S. 12: Stadt Osnabrück

Stadtkarte S. 13: pp a|s Pesch Partner Architekten Stadtplaner GmbH auf Grundlage  
OpenStreetMap-Mitwirkende

Historische Karten S. 16: Stadt Osnabrück

Weitere Quellen:

CIMA Beratung + Management GmbH 2019: 2. Fortschreibung des Märkte- und Zent-  
renkonzepts der Stadt Osnabrück, Hannover

Geodatenportal Osnabrück (Flächennutzungsplan, Grüne Finger, Lärmkartierung Osnabrück, Radverkehrsnetz, Stadtklima):

<https://geo.osnabrueck.de/geodatenportal/?p=kartendienste>

Stadt Osnabrück 2020: Gesamtstädtisches Spielplatzkonzept. 1. Fortschreibung, Osnabrück

InWIS Forschung & Beratung GmbH 2015: Wohnraumversorgungskonzept Stadt Osnabrück, Bochum

Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH 2020: Stadtbaumkonzept Stadt Osnabrück, Herford

Stadt Osnabrück, DSK, plan-werkStadt, Forum 2017: Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept - Osnabrück Schinkel, Osnabrück

Stadt Osnabrück, DSK, plan-werkStadt, Forum 2017: Vorbereitende Untersuchungen - Osnabrück Schinkel, Osnabrück

PlaNOS 2019: 4. Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Osnabrück, Osnabrück

SHP Ingenieure 2010: Masterplan Mobilität Osnabrück, Hannover

SHP Ingenieure 2017: Stadt Osnabrück – Radverkehrsplan 2030, Hannover