

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG

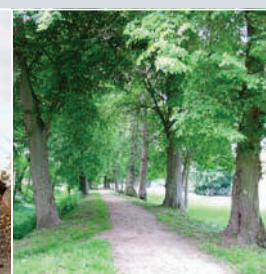
Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt"

**Fortschreibung
2010**

Stand: 23.09.2010



A & S GmbH Neubrandenburg
architekten · stadtplaner · beratende ingenieure



FRIEDLAND / MECKLENBURG

STÄDTEBAULICHER RAHMENPLAN „INNENSTADT“

FORTSCHREIBUNG 2010

VORENTWURF

AUFTRAGGEBER

Stadt Friedland, Bau- und Ordnungsamt
Riemannstraße 42, 17098 Friedland
Tel. 03 96 01 / 277-72
E-Mail: r.guderitz@friedland-mecklenburg.de

vertreten durch:

BauBeCon Sanierungsträger GmbH
Geschäftsstelle Greifswald, Lange Straße 1-3, 17489 Greifswald
Tel. 038 34 / 79 73-35
E-Mail: hvoigt@baubeconstadtsanierung.de

AUFTRAGNEHMER

A & S GmbH Neubrandenburg
architekten · stadtplaner · beratende ingenieure

August-Milarch-Straße 1, 17033 Neubrandenburg
Tel. 03 95 / 581 02-0
E-Mail: architekt@as-neubrandenburg.de

Bearbeiter:

Dipl.-Ing. Architektin Silvia Lange

Dipl.-Architekt Thomas Greier

Dipl.-Landschaftsarchitektin Jana Renner

Dipl.-Ing. Architekt für Stadtplanung, Ulf-Peter Tannert, Beratender
Ingenieur

Objekt-Nummer: 2003 R 045

Neubrandenburg, 23.09.2010

INHALT

1.	Vorbemerkung.....	4	7.2.2	Fließender Kraftfahrzeugverkehr.....	20	8.3.20	Quartier „Seniorenwohnanlage“ – verlängerte Neue Ring- straße / verlängerte Riemannstraße / Riemannstraße.....	35
2.	Inhalt und Aufgaben des Rahmenplanes	4	7.2.3	Ruhender Verkehr.....	23	8.3.21	Quartier Neue Ringstraße / Mühlenstraße „Gänsemarkt“ / Färberstraße / verlängerte Riemannstraße.....	35
3.	Grundlagen.....	5	7.2.4	Öffentlicher Personennahverkehr.....	26	8.3.22	Quartier Färberstraße / Mühlenstraße / Schulstraße / Riemannstraße.....	35
4.	Stadtporträt.....	5	7.2.5	Geh- und Radwege.....	26	8.3.23	Quartier Schulstraße / Mühlenstraße / Marienstraße / Riemannstraße.....	36
4.1	Allgemeine Angaben zur Stadt.....	5		Blatt 3 – Verkehrsplan		8.3.24	Quartier Marienstraße / Mühlenstraße / Turmstraße / Riemannstraße.....	36
4.2	Historische Entwicklung.....	5	8.	Gestaltungsplan.....	27	8.3.25	Quartier Turmstraße / Mühlenstraße / Wasserstraße / Riemannstraße.....	36
4.3	Einbindung in den Siedlungs- und Landschafts- raum.....	6	8.1	Gestaltungsplan, Inhalt und Darstellung der Planzeichnung.	27	8.3.26	Quartier Wasserstraße / Mühlenstraße / Schwanbecker- Straße / Riemannstraße.....	37
4.4	Soziodemographische und –ökonomische Situation.....	7	8.2	Leitbild Gestaltungskonzept.....	27	8.3.27	Quartier Schwanbecker Straße / Mühlenstraße / August- Bebel-Platz / Riemannstraße.....	37
4.5	Wohnungswirtschaftliche Situation.....	7	8.3	Erläuterungen zum Gestaltungsplan.....	27	8.3.28	Quartier Schwanbecker Straße / II. Ringstraße / August- Bebel-Platz / Mühlenstraße.....	38
5.	Bestand – Bewertung und Analyse der städtebaulichen Situation.....	8	8.3.1	Marktquartier 1 – Quartier Markt / Riemannstraße 64-69 / Rudolf-Breitscheid-Straße 13-17.....	27	8.3.29	Quartier Wasserstraße / III. Ringstraße / Schwanbecker Straße / Mühlenstraße.....	38
5.1	Bestandsplan, Inhalt und Darstellung der Planzeichnung.....	8	8.3.2	Marktquartier 2 – Quartier Markt / Riemannstraße 56-62 / Wasserstraße / Rudolf-Breitscheid-Straße 19-26.....	28	8.3.30	Quartier Turmstraße / III. Ringstraße / Wasserstraße / Mühlenstraße.....	38
5.2	Darstellung und Bewertung der städtebaulichen Situation.....	8	8.3.3	Quartier „Pferdemarkt Nord“ – Wasserstraße / Riemann- straße / Rudolf-Breitscheid-Straße „Pferdemarkt“.....	28	8.3.31	Quartier Marienstraße / III. Ringstraße / Turmstraße / Mühlenstraße.....	39
5.2.1	Stadtstruktur und Stadtbild	8	8.3.4	Quartier „Anklamer Tor“ – Rudolf-Breitscheid-Straße / Riemannstraße / Am Pferdemarkt „Nikolaikirchplatz“.....	29	8.3.32	Quartier Schulstraße / III. Ringstraße / Marienstraße / Mühlenstraße.....	39
5.2.2	Erschließungsstruktur und Verkehr	10	8.3.5	Quartier „Nikolaikirchplatz“ – „Friederike-Krüger-Weg“ / Am Pferdemarkt „Nikolaikirchplatz“ / Am Pferdemarkt / I. Ring- straße.....	29	8.3.33	Quartier Färbergasse / III. Ringstraße / Schulstraße / Mühlenstraße.....	39
	Blatt 1 – Bestandsplan		8.3.6	Quartier Wasserstraße / Wollweberstraße / „Friederike- Krüger-Weg“ / I. Ringstraße.....	30	8.3.34	Quartier verlängerte III. Ringstraße / Färbergasse / Mühlenstraße „Gänsemarkt“.....	40
	Blatt 1.1 – Straßenhierarchie		8.3.7	Quartier Carl-Leuschner-Straße/ Wollweberstraße / Was- serstraße / I. Ringstraße.....	30	8.3.35	Bereich Stadtpark / Mühlenteich / Wassermühle / Fritz- Reuter-Straße.....	40
	Blatt 1.2 – Bestandserfassung ruhender Verkehr		8.3.8	Quartier An der Marienkirche / Wollweberstraße / Carl- Leuschner-Straße / I. Ringstraße.....	31	8.3.36	Bereich Datzeufer – Wassermühle bis Schwanbecker Straße.....	41
6.	Nutzungsplan.....	17	8.3.9	Quartier Wollweberstraße / An der Marienkirche / I. Ring- straße.....	31	8.3.37	Bereich Datzeufer – Schwanbecker Straße / Datze / August-Bebel-Platz / Wallpromenade.....	42
6.1	Nutzungsplan, Inhalt und Darstellung der Planzeichnung.....	17	8.3.10	Quartier Rudolf-Breitscheid-Straße / Wallgasse / I. Ring- straße.....	31	8.3.38	Bereich August-Bebel-Platz.....	42
6.2	Erläuterungen zum Nutzungskonzept – Art der baulichen Nutzung.....	17	8.3.11	Quartier Wallgasse / Rudolf-Breitscheid-Straße / Schul- straße / Wollweberstraße.....	32	8.3.39	Bereich Umfeld Anklamer Tor – Ostseite.....	43
6.2.1	Mischgebiet – MI.....	17	8.3.12	Quartier Schulstraße / Rudolf-Breitscheid-Straße / An der Marienkirche / Wollweberstraße.....	32	8.4	Wohnen in der Innenstadt.....	43
6.2.2	Sondergebiete – SO.....	17	8.3.13	Quartier Stadtcenter – An der Marienkirche / Rudolf- Breitscheid-Straße / Carl-Leuschner-Straße / I. Ringstraße..	32	8.4.1	Rückbau und Neubau.....	43
6.2.3	Allgemeines Wohngebiet – WA.....	17	8.3.14	Quartier Carl-Leuschner-Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße / Emil-Scheil-Straße / Wollweberstraße.....	32	8.4.2	Bilanz Konzept Rückbau und Neubau.....	44
6.2.4	Besonderes Wohngebiet – WB.....	18	8.3.15	Quartier Kindergarten „Uns lüßt Kinderstuw“ – Emil-Scheil- Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße / Wasserstraße / Woll- weberstraße.....	33		Blatt 4 – Gestaltungsplan	
6.2.5	Gemeinbedarfseinrichtungen.....	18	8.3.16	Quartier „Pferdemarkt Süd“ – Wasserstraße / Rudolf- Breitscheid-Straße „Pferdemarkt“ / Wollweberstraße.....	33		Blatt 4.1 – Gestaltungsplan temporär	
6.3	Erläuterungen zum Nutzungskonzept – sonstige Nutzungen	19	8.3.17	Markt.....	33		Blatt 4.2 – Stadtquartiere – Nummerierung	
6.3.1	Grünflächen.....	19	8.3.18	Quartier „Kirchplatz St. Marien“ – Schulstraße / Riemann- straße / Hinter dem Rathaus / Rudolf-Breitscheid-Straße.....	34	9.	Maßnahmenplan.....	45
6.3.2	Verkehrsflächen.....	19	8.3.19	Quartier Riemannstraße / Schulstraße / Rudolf-Breitscheid- Straße.....	34	9.1	Maßnahmenplan, Inhalt und Darstellung der Plan- zeichnung.....	45
6.3.3	Wasserflächen.....	19						
6.4	Abgleich mit verbindlichen Bauleitplanungen.....	19						
6.4.1	Flächennutzungsplan.....	19						
6.4.2	Bebauungspläne.....	19						
	Blatt 2 – Nutzungsplan							
7.	Verkehrsplan.....	20						
7.1	Verkehrsplan, Inhalt und Darstellung der Planzeichnung.....	20						
7.2	Erläuterungen zum Verkehrsplan.....	20						
7.2.1	Leitbild / Ziele des Verkehrsplanes.....	20						

9.2	Zu realisierende Maßnahmen.....	45
9.3	Maßnahmen zur Bauleitplanung - Abgleich zum bestehen- den Baurecht.....	45
9.4	Maßnahmen mit Initialwirkung.....	48
9.4.1	Abriss des Wohnblockes Mühlenstraße 52-55.....	48
9.4.2	Abriss der Garagen im Bereich der II. und III. Ringstraße.....	48
	Blatt 5 – Maßnahmenplan	
	Blatt 5.1 – Maßnahmenplan – Prioritätenplan	
10.	Anlagen.....	49
10.1	Beispiele von geplanten Entwicklungen der Friedländer Innenstadt	
10.2	Pläne – Blatt 1: Bestandsplan M. 1 : 2000	
	Blatt 2: Nutzungsplan M. 1 : 2000	
	Blatt 3: Verkehrsplan M. 1 : 2000	
	Blatt 4: Gestaltungsplan M. 1 : 2000	
	Blatt 5: Maßnahmenplan M. 1 : 2000	

1. VORBEMERKUNG

Der Städtebauliche Rahmenplan Friedland Innenstadt aus dem Jahr 1993 weist auf Grund der erfolgten wirtschaftlichen und demografischen Entwicklungen in den vergangenen 17 Jahren und der für die kommenden Jahre prognostizierten Entwicklungstendenzen vielfach keine aktuellen Aussagen mehr auf.

Die Stadt Friedland hat im Jahr 2002 ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept ISEK erarbeitet, das im Jahr 2005 fortgeschrieben wurde. Die darin enthaltenen Planungsaussagen sind unbedingt im Städtebaulichen Rahmenplan zu berücksichtigen und in Übereinstimmung zu bringen. Die gesamte Innenstadt innerhalb des Stadtmauerverlaufs ist nicht nur Fördergebiet „Stadtsanierung“ sondern auch Fördergebiet „Stadtumbau“.

Die städtebauliche Begründung der mit Hilfe von Städtebaufördermitteln durchgeführten Einzelmaßnahmen gegenüber dem Landesförderinstitut – LFI / Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern – MVB L M-V konnte in den vergangenen Jahren nur mit dem Verweis auf die in Arbeit befindliche Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes erfolgen und die Zustimmung des Fördermitteleinsatzes sichern.

2. INHALT UND AUFGABEN DES RAHMENPLANES

Mit einem Städtebaulichen Rahmenplan werden grundlegende Planungsgedanken, Zielsetzungen und städtebauliche Entwicklungsmöglichkeiten in einem umgrenzten Gebiet, in der Friedländer Innenstadt beschrieben. Der Städtebauliche Rahmenplan soll den Entwicklungsrahmen sowohl strukturell als auch gestalterisch für die Friedländer Innenstadt abstecken, soll deren Entwicklungspotentiale ausloten und Perspektiven für deren zukünftige Nutzung in groben Zügen darstellen.

Der Städtebauliche Rahmenplan soll ebenso Grundlage sein für erforderliche Bauleitplanungen mit Satzungscharakter und für städtebauliche Einzelentscheidungen, für Standortüberlegungen oder Überlegungen zur Detailgestaltung von baulichen Anlagen und Teilflächen, von Einzelmaßnahmen, ohne dass gesamtstädtische Zusammenhänge der Innenstadt verloren gehen oder nachhaltig beeinflusst werden. Für einen zusammengehörenden Bereich der Stadt, hier für die Friedländer Innenstadt, werden die städtebaulichen Zusammenhänge komplex erfasst und bewertet sowie daraus die planerische Zielstellung für das Stadtteilgebiet entwickelt. Weitere für die Friedländer Innenstadt erforderliche Planungen, wie Bauleitplanungen mit Satzungscharakter (Bebauungspläne), Verkehrs- und Parkraumkonzepte, städtebauliche Planungen, Maßnahmen an Einzelgebäuden und Gestaltungskonzepte werden auf der Grundlage des Rahmenplanes entwickelt.

Der Städtebauliche Rahmenplan entwickelt keine eigene Rechtskraft, er dient den Gemeinden jedoch als flexible Entscheidungshilfe bei der Beurteilung, Förderung und Genehmigung städtebaulicher Planungen im städtebaulichen Gesamtkontext. Der Städtebauliche Rahmenplan ist ein Instrument der gleitenden, fortschreibenden, durch den Gesetzgeber nicht eng fixierten Planung. Er ist ein informelles Planungsinstrument und dient der Information von Bürgern, Investoren und Behörden. Der Städtebauliche Rahmenplan stellt eine gewisse Leitlinie für das tägliche Verwaltungshandeln dar. Als Plan ohne Satzungscharakter wird er von der Stadtvertretung Friedlands beschlossen, um eine gemeindliche Selbstbindung herbeizuführen.

Der städtebauliche Rahmenplan kann als eine Planungsebene zwischen dem Flächennutzungsplan und dem Bebauungsplan betrachtet werden.

Die Planinhalte des Städtebaulichen Rahmenplanes, bestehend aus Textteil und Planteil, dienen der vereinfachten Darstellung von zukünftigen städtebaulichen Planungs- und Entwicklungsmöglichkeiten.

Aufgabe der Fortschreibung des Rahmenplanes Friedland Innenstadt ist es,

- den Wert des Stadtbildes, die städtebauliche Struktur aus historisch gewachsenen und neuen Strukturen zu erhalten, zu sichern, zu ergänzen und weiter zu entwickeln,
- die Funktion als Stadtzentrum, als Versorgungszentrum für die Stadt und deren Umland zu stärken und attraktiver zu gestalten,
- die Wohnfunktion unter Modernisierung und Vervielfältigung des Wohnungsangebotes sowie Aufwertung des Wohnumfeldes zu gestalten und bedarfsgerecht zu entwickeln,
- die Möglichkeiten an touristischen Angeboten zu entwickeln und zu qualifizieren,
- eine innenstadtgerechte Verkehrslösung zu verfolgen,
- grünordnerische Elemente und Strukturen zu sichern und weiter auszubauen,
- die Verknüpfung zwischen der Innenstadt und den angrenzenden Stadt- und Erholungsgebieten weiter zu entwickeln.

Um der Vielschichtigkeit des Inhalts des Städtebaulichen Rahmenplanes entsprechen zu können, werden die Planungsaussagen in den einzelnen konzeptionellen Planschichten dargestellt, die nur im Zusammenhang und nicht voneinander losgelöst betrachtet werden müssen, keinesfalls als für sich geltende Einzelaussagen. Auf der Grundlage einer umfassenden Analyse werden zur klaren Darstellung der vielschichtigen Planungsaussagen die nachfolgenden Pläne abgeleitet und entwickelt:

- Bestandsplan
- Nutzungsplan
- Verkehrsplan
- Gestaltungsplan
- Maßnahmeplan

In der nachfolgenden Übersichtskarte ist das Rahmenplangebiet dargestellt. Das Rahmenplangebiet umfasst die Innenstadt innerhalb der historischen Stadtmauer, im Westen, Norden und Nordosten darüber hinaus die Randbereiche außerhalb der Stadtmauer bis an den kleinen Fluss Datze.



Grenze des Rahmenplangebietes

Mit der Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes wurde die Grenze des Rahmenplangebietes im Norden geringfügig erweitert, um die teilweise unklaren städtebaulichen Strukturen mit zu erfassen und dort bestehende Entwicklungspotentiale zu ermitteln.

3. GRUNDLAGEN

Der Städtebauliche Rahmenplan „Innenstadt“ wurde von der Stadt Friedland am 27.07.1993 beschlossen. Das Verkehrskonzept zum Städtebaulichen Rahmenplan wurde 1996 im Zusammenhang mit dem Flächennutzungsplan der Stadt Friedland beschlossen. Der Beschluss der Stadtvertretung zur Fortschreibung des Rahmenplanes erfolgte im Herbst 2003 zusammen mit dem Wirtschafts- und Investitionsplan. Die Fortschreibung des Rahmenplanes wurde aufgrund der Problematik des Stadtumbaus in der Innenstadt und der 1. Fortschreibung des ISEK zunächst zurückgestellt.

Bei der Fortschreibung des Städtebaulichen Rahmenplanes sind folgende Planungen zu berücksichtigen:

- Städtebaulicher Rahmenplan Friedland Innenstadt 1993
- Flächennutzungsplan Friedland
- Bebauungsplan Nr.4 „Turmstraße / Riemannstraße / Marienstraße / Mühlenstraße“
- Bebauungsplan Nr.10 „Wohnquartier Mühlenstraße / Färberstraße“
- Bebauungsplan Nr.15 „Wohnquartier Mühlenstraße, Riemannstraße, Schwanbecker Straße“
- ISEK 2002 und Fortschreibung ISEK 2005 einschließlich Aktualisierung 2009
- Denkmalliste des Landkreises Mecklenburg-Strelitz Stand 08. August 2005
- Einzelobjektplanungen.

Anmerkung der Autoren

Zur Vereinfachung der Erläuterung des Konzeptes des Städtebaulichen Rahmenplanes und zum besseren Verständnis der künftig damit Arbeitenden wurden Arbeitstitel für einzelne Bereiche benannt und in „-“ gesetzt:

- „Nikolaikirchplatz“ = Am Pferdemarkt um die Nikolaikirche herum
- „Pferdemarkt“ = Rudolf-Breitscheid-Straße, Bereich zwischen Was-serstraße und „Nikolaikirchplatz“
- „Friederike-Krüger-Weg“ = Weg hinter dem Denkmal Friederike Krüger bis zur I. Ringstraße

Das Kerngebiet der Stadt innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer wird als „Innenstadt“ bezeichnet.

Die Innenstadt wird hinsichtlich des Alters ihres überwiegenden Gebäudebestandes unterteilt in die „Neustadt“ und die „Altstadt“. Die Grenze zwischen den beiden Gebieten teilt die Innenstadt annähernd mittig und verläuft von der Turmstraße über den Markt und die Carl-Leuschner-Straße jeweils bis an die Stadtmauer.

4. STADTPORTRÄT

4.1 Allgemeine Angaben zur Stadt

Die Stadt Friedland ist eine Kleinstadt im Landkreis Mecklenburg-Strelitz im östlichen Mecklenburg unmittelbar an der Grenze zu Vorpommern. Die Entfernung zum Oberzentrum Neubrandenburg beträgt ca. 20 km. Die Stadt Friedland ist Grundzentrum für die umgebenden ländlichen Gemeinden. Zur Stadt Friedland gehören mehrere Ortsteile, ehemals selbstständige Dörfer.

Die Stadt Friedland verfügt über eine 750-jährige Geschichte und die Tradition einer Ackerbürgerstadt.

Mit der politischen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wende vollzog sich seit 1990 auch in Friedland ein rigoroser Wandel. Der Rückgang an Arbeitsplätzen, die hohe Arbeitslosenquote (22% Anfang 2002, 19,2% Ende 2008) führte zu einer starken Abwanderung der Bevölkerung. Das Ergebnis sind eine Vielzahl leer stehender Wohnungen (10,8% Ende 2008), vor allem in den Wohnblöcken der Innenstadt trotz der bereits erfolgten Abrisse von Wohngebäuden. Der Leerstand an Wohnungen, die bisher unterlassenen Modernisierungen von Wohngebäuden und die durch Abriss von Gebäuden entstandenen Lücken/freien Flächen können zunehmend zu mangelnder Attraktivität der Innenstadt, des Stadtzentrums führen. Diese Entwicklungen wären kontraproduktiv zu den zahlreichen durchgeführten Sanierungsmaßnahmen mit einem positiven Entwicklungseffekt für die Friedländer Innenstadt.

Die Innenstadt wird durch den Stadtkern innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer gebildet. Sie ist das „Herz“ von Friedland, sein Zentrum, seine funktionelle und geografische Mitte.



Stadtwappen der Stadt Friedland/Mecklenburg

4.2 Historische Entwicklung

Die Stadt Friedland („Vredelant“) wurde am 6. März 1244 als Stiftung der Askanier Johann I. und Otto III. gegründet. Zu diesem Zeitpunkt war bereits ein funktionierendes Stadtgebilde mit frühstädtischem Charakter vorhanden, eine slawische Burganlage am Knotenpunkt der alten Handels- und Heerstraßen. Die planmäßige Bebauung Friedlands beginnt im Stadtkern, dem heutigen Marktplatz und setzt sich nach außen fort. Die Stadtanlage ist gekennzeichnet durch eine ellipsenförmige Gesamtanlage mit gitterförmigem Straßenraster und rechteckigem Markt. Die Umwallung des Stadtkernes wird ergänzt durch Palisaden und Tore aus Holz. Mit Bestätigung der Privilegien der Stadt und dem zugewiesenen Recht zur Errichtung einer steinernen Befestigungsanlage 1304 begann der planmäßige Ausbau der Stadtbefestigungsanlage, bestehend aus ein- bis dreigliedriger Wallanlage mit Wassergräben, Feldsteinmauer mit 29 halbrunden bzw. rechteckigen Weickhäusern, dem Fangelurm und drei Toren, fertiggestellt um 1450.



Friedland 1780/82

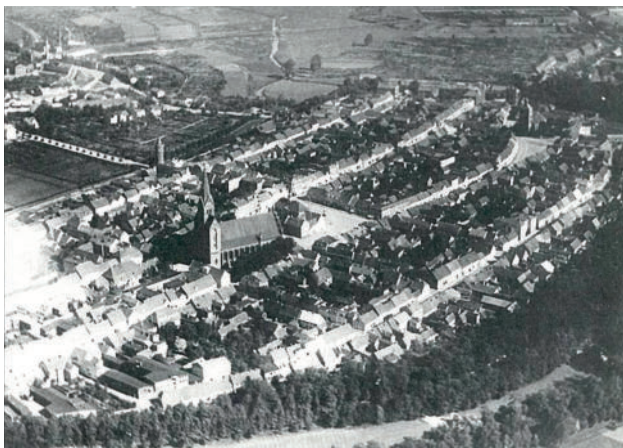
Friedland gelangt bereits in den ersten Jahrzehnten seines Bestehens zu wirtschaftlicher, vor allem aber militärischer Bedeutung als nordöstliche Grenzbürg zu Pommern. Vor dem Dreißigjährigen Krieg war Friedland an der Hauptverkehrsstraße von Neubrandenburg nach Anklam durch den Handel mit einheimischen Erzeugnissen sowie Austauschstoffen eine bedeutende Handelsstadt. Später litt der Handel in Friedland unter der Grenzziehung zwischen Schweden und Brandenburg nach dem Dreißigjährigen Krieg. Von dieser Zeit an ist Friedland bis zur Ansiedlung von Industriebetrieben um das Jahr 1890 eine typische Ackerbürgerstadt geblieben.



Friedland 1729

Die Stadt wurde von mehreren großen Stadtbränden im 15. und 17. Jh. heimgesucht, bei denen viele Bürgerhäuser verloren gingen.

Ende des 19. Jahrhunderts wuchs die industrielle Bedeutung der Stadt durch Errichtung zahlreicher Fabriken zur Verarbeitung von landwirtschaftlichen Produkten (Stärke- und Zuckerfabrik, Hanfröste) und zur Verarbeitung der einheimischen Rohstoffe Ton und Holz (Tonplattenfabrik). Mit Errichtung der Fabriken und der Wohngebäude für die zunehmende Einwohnerzahl wurde die Stadt vorrangig in Richtung Nordwesten erweitert.



Luftaufnahme der Innenstadt Friedlands vor der Zerstörung 1945



Friedland um 1900

Am Ende des 2. Weltkrieges wurde die Innenstadt zu über 85% zerstört. Danach wurde sie schrittweise wiederaufgebaut und ist heute geprägt durch funktionalen Wohnungsbau aus industriell gefertigten 4- bis 6-geschossigen Wohnblöcken in der Nachbarschaft zu der noch erhaltenen 2- bis 3-geschossigen kleinteiligen Altbausubstanz.



Luftaufnahme der Innenstadt Friedlands nach der Zerstörung 1945

4.3 Einbindung in den Siedlungs- und Landschaftsraum

Die Niederung des Flüsschen Datze durchzieht das Stadtgebiet von Friedland in Südwest-Nordost-Richtung und tangiert den historischen Stadtkern, die Innenstadt unmittelbar im Nordwesten.

Im Norden begrenzt das Tal des Großen Landgrabens, einst Grenzlinie zwischen Mecklenburg und Vorpommern, das Stadtgebiet. Diese beiden Haupttäler bestimmen das Landschaftsbild im Raum Friedland.

Westlich der Innenstadt liegt der Mühlenteich, ein durch Aufstau der Datze entstandener ehemaliger Mühlenstau für die historische Wassermühle, gleichzeitig auch wichtiger Bestandteil der ehemaligen mittelalterlichen Befestigungsanlage. Durch Meliorationsmaßnahmen in den Datzewiesen und andere wasserbaulichen Maßnahmen um 1900 wurde die Wassermenge der Datze verringert, damit der historische Wasserstand des Mühlenteiches um ca. 1,60 m gesenkt.

Das Gelände um Friedland steigt zu beiden Seiten der Datze stufenförmig an (auf 30-50 m Höhe), die Niederungswiesen der Datze haben ein Niveau von ca. 12 m über HN. Die Stadterweiterungen vollzogen sich außerhalb des elliptisch angelegten Stadtkerns zuerst nordwestlich des Kernbereiches (Bereich Bahnhof), in jüngster Zeit in südlicher und östlicher Richtung.



Luftaufnahme der Innenstadt Friedlands etwa 1998

4.4 Soziodemographische und –ökonomische Situation

Die nachfolgenden Angaben sind dem Bericht zum Monitoring zur Beobachtung, Begleitung und Bewertung von Stadtentwicklungsprozessen der Stadt Friedland Stand 31.12.2008 entnommen sowie der Auswertung kommunaler Monitoringberichte in M-V, Kurzfassung Juni 2010, bearbeitet durch WIMES Rostock (Angaben nachfolgend durch *) gekennzeichnet).

Einwohner

In der Stadt Friedland (einschließlich der eingemeindeten Dörfer) leben 6.743 Einwohner. Davon wohnen in der Innenstadt Friedlands 3.084 Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz. Das ist mit 45,7 % fast die Hälfte der Einwohner der Stadt Friedland.

Von den Einwohnern der **Innenstadt** wohnen 2.038 Personen (66,1 %) in der „Neustadt“ und 1.046 Personen (33,9 %) in der „Altstadt“.

Einwohnerentwicklung

Die Stadt Friedland gehört zu den kleinen Städten in Mecklenburg-Vorpommern und damit zu der Gruppe der Städte mit dem größten Einwohnerverlust seit dem Jahr 2001 von durchschnittlich 12,1 %*). Der Einwohnerverlust lag im gleichen Zeitraum im Land M-V bei 2,3 %*).

Im Jahr 1989 lebten in der Stadt Friedland gesamt 8.164 Personen, im Jahr 2002 waren es noch 7.172 Einwohner und Ende des Jahres 2008 waren es in der Stadt Friedland (ohne Schwanbeck und Brohm) noch 6.346 Einwohner. Das ist ein Einwohnerrückgang seit 1989 von 1.818 Personen (22,3 %) und seit 2002 von 826 (11,5 %) Personen.

Anfang des Jahres 2002 lebten in der **Innenstadt** 3.377 Einwohner. Das waren 46,5 % der Gesamtstadt. Ende 2008 ist ein Rückgang von 293 (8,7 %) Personen in der Innenstadt seit 2002 zu verzeichnen.

Gemäß der Bevölkerungsprognose für die Stadt Friedland setzt sich der Bevölkerungsrückgang weiter fort. Im Jahr 2020 werden in der Stadt Friedland (ohne Schwanbeck und Brohm) noch 5.039 Personen leben.

Für die **Innenstadt** ist im Zusammenhang mit dem Entwicklungstrend der Gesamtstadt und der Region generell mit einem weiteren Einwohnerrückgang zu rechnen. Die Datenerfassung für die Innenstadt erfolgte erst seit dem Jahr 2004, so dass daraus noch keine Entwicklungstrends abgeleitet werden können. Allerdings war im Jahr 2008 in der Innenstadt ein Aufwärtstrend zu verzeichnen mit einem geringfügigen Bevölkerungszuwachs.

Haushalte

Für das Jahr 2008 ergibt sich für die Stadt Friedland gesamt eine durchschnittliche Haushaltsgröße von 1,99 Personen je Haushalt*). Damit liegt die durchschnittliche Haushaltsgröße deutlich unter dem Durchschnitt der anderen kleinen Städte in M-V*). Vergleiche zu den Vorjahren und zur voraussichtlichen Entwicklung gemäß der 1. Fortschreibung des ISEK für die Stadt Friedland erscheinen aufgrund der lückenhaften Datenlage gegenwärtig wenig sinnvoll.

Altersstruktur

Die Senioren-Kinder-Relation hat sich gegenüber 2004 deutlich erhöht, was auf die Zunahme der Altersgruppe der Senioren ab 65 Jahre bei gleichzeitiger Verringerung der Zahl der Kinder zurückzuführen ist*).

Für die Stadt Friedland gesamt ist im Zeitraum 2004-2008 ein Rückgang an Kindern von 12,4% auf 10,9 % zu verzeichnen bei gleichzeitigem Anstieg des Anteils der über 65-Jährigen von 18,1 % auf 23,4 % um 5,3 %.

In der **Innenstadt** Friedlands ist der Anteil der Kinder im Zeitraum 2004-2008 im Gegensatz zum gesamten Stadtgebiet geringfügig angestiegen. Der Anteil der über 65-Jährigen ist in gleichem Zeitraum annähernd in gleichem Maße wie in der Gesamtstadt von 23,7 % auf 28,8 % um 5,1 % angestiegen, macht jedoch einen weit höheren Bevölkerungsanteil als in der Gesamtstadt aus. Von den 3.014 Personen, die Ende 2008 in der Innenstadt lebten, ist mit 892 Personen fast jeder dritte Einwohner der Altersgruppe der über 65-Jährigen zuzurechnen. Im Vergleich zu den anderen kleinen Städten in M-V liegt die Senioren-Kinder-Relation in der Friedländer Innenstadt mit 233 (191,9 Landesdurchschnitt*) im Jahr 2004 und 276 (235 Landesdurchschnitt*) im Jahr 2008 über dem Durchschnitt. Die gesamtstädtischen Werte liegen darunter.



Arbeitslosigkeit

Der Anteil der Einwohner im erwerbsfähigem Alter zwischen 15 und 60 Jahren bei den Frauen und 65 Jahren bei den Männern betrug im Jahr 2008 mit 830 Personen 18,7 % (13,4% Landesdurchschnitt der kleinen Städte*). Im Jahr 2001 waren es mit 898 Arbeitslosen 17,3 % (16,2% Landesdurchschnitt der kleinen Städte*).

Der Anteil der SV-Beschäftigten (mit Wohnort) hat sich vom Jahr 2004 bis 2008 von 36,4 % (44,0% Landesdurchschnitt der kleinen Städte*) auf 41,5 % (48,2% Landesdurchschnitt der kleinen Städte*) erhöht.

4.5 Wohnungswirtschaftliche Situation

Wohnungsbestand

In der Stadt Friedland gesamt sind 3.901 Wohnungen vorhanden. Davon befinden sich mit 1.949 Wohnungen 50,0 % des Wohnungsbestandes in der **Innenstadt**.

In den eingemeindeten Orten befinden sich 398 Wohnungen, das sind 10,2 % des gesamten Wohnungsbestandes Friedlands.

Wohnungsleerstand

Ende des Jahres 2008 standen in Friedland gesamt 420 Wohnungen leer (10,8 %).

In der **Innenstadt** Friedlands standen mit 261 Wohnungen 6,7 % des gesamten Wohnungsbestandes Friedlands und 13,4 % des Wohnungsbestandes der Innenstadt leer. Davon entfallen 210 WE auf die vor 1991 errichteten Wohnblöcke. Damit liegt der Wohnungsleerstand in der Innenstadt bezogen auf seinen Wohnungsbestand über dem Stadtdurchschnitt.

In den eingemeindeten Orten standen zum gleichen Zeitpunkt 36 Wohnungen leer, das sind 0,9 % des gesamten Wohnungsbestandes.

Entwicklung des Wohnungsbestandes

Seit dem Jahr 2001 wurden in der Stadt Friedland 122 Wohnungen (102 WE zuzüglich 20 WE im Jahr 2009) abgerissen. Davon wurden in der **Innenstadt** 97 Wohnungen (79,5 %), in der Bahnhofsvorstadt 11 Wohnungen (9,0 %) und im Ortsteil Schwanbeck 14 Wohnungen (14,5 %) abgerissen.

In den Jahren 1990-2000 wurden in Friedland 459 Wohnungen neu errichtet. Davon entfielen auf die **Innenstadt** 139 Wohnungen (30,3 %) und auf die eingemeindeten Orte 24 Wohnungen (5,2 %).

Seit 2001 wurden in der Stadt Friedland nur noch 39 Wohnungen (8 WE zuzüglich 31 WE von 2009-2010) neu errichtet, alle in der **Innenstadt**.

5. BESTAND – BEWERTUNG UND ANALYSE DER STÄDTEBAULICHEN SITUATION

5.1 Bestandsplan, Inhalt und Darstellung der Planzeichnung

Im Bestandsplan werden die gegebenen städtebaulichen Situationen mit den baulichen und sonstigen Nutzungen, den Verkehrsarten und der Stadtgestalt als Ergebnis der Bestandsuntersuchung dargestellt, analysiert und bewertet

Der Bestandsplan ist mit seinen Informationen Grundlage und Ausgangspunkt aller Folgepläne mit konzeptionellen Aussagen.

5.2 Darstellung und Bewertung der städtebaulichen Situation

5.2.1 Stadtstruktur und Stadtbild

Der historische Stadtkern Friedlands ist in seiner Gesamtstruktur noch heute erhalten. Die den Stadtkern umgebende mittelalterliche Stadtbefestigungsanlage ist teilweise erhalten mit mehr als 50% der Stadtmauer, zwei Stadttoren (Neubrandenburger und Anklamer Tor), dem Fangelturm, der Fischerburg (ehemaliges Stadttor?), der Wassermühle, der Wallanlage. Im Stadtkern ist der historische Straßenverlauf in seinem planmäßig angelegten gitterförmigen Raster mit dem rechteckigen Marktplatz weitgehend beibehalten worden. Der Kernbereich innerhalb der mittelalterlichen Stadtmauer ist von einem Grüngürtel umgeben, der von den Wallanlagen und der Datzeniederung gebildet wird.



Grüngürtel aus Wallanlagen und Datzeniederung mit Mühlenteich

Diese weitgehend komplett erhaltene mittelalterliche Grundstruktur macht den besonderen städtebaulichen Wert und Reiz der Stadt Friedland aus.

Der historische Straßenverlauf in seinem planmäßig angelegten gitterförmigen Raster ist nur an wenigen Stellen überbaut worden (Wasserstraße, Friederike-Krüger-Straße, 2. Ringstraße). Dieses Straßenraster wurde in der jüngsten Zeit harmonisch durch weitere Straßen ergänzt (Emil-Scheil-Straße, Neue Ringstraße).

Die historischen Stadtausgänge in drei Himmelsrichtungen sind erhalten. Nach Südosten bestand im Mittelalter kein Stadtausgang, hier bestand keine Straße und es grenzten nur Wiesen an den Stadtkern. Im Südwesten und im Nordosten werden die Stadtausgänge durch die beiden noch bestehenden Stadttore gebildet. Die ehemals durch die beiden Stadttore verlaufenden Straßen führen mittlerweile auf Grund des Verkehrsaufkommens der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 197 an den Stadttoren unmittelbar vorbei. Die Fußgänger werden weiterhin durch die Tore geführt. Das dritte mittelalterliche Stadttor im Nordwesten, das Treptower Tor ist nicht mehr erhalten. Mit Entwicklung der Stadt Friedland wurden mehrere Mauerdurchbrüche zusätzlich geschaffen und die Stadt mit anderen Stadtteilen, mit ihrem Umland verbunden. Über die Datze wurden in Richtung Nordwesten zwei weitere Brücken gebaut und die Bahnhofsvorstadt und die dort befindlichen Gewerbe- und Industriegebiete mit dem Stadtkern verbunden.



Friedland-Innenstadt mit erhaltenem Straßenraster

Die historischen Plätze bilden in Friedland auch eine Besonderheit. Neben dem rechteckigen Platzbereich „Markt“ und „Kirchplatz St. Marien“ bildet der Platzbereich „Pferdemarkt“ und „Nikolaikirchplatz“ als trichterförmige, angeräuhliche Platzanlage eine städtebauliche Besonderheit. Der „Gänsemarkt“ am westlichen Ende der Mühlenstraße unmittelbar vor der Wassermühle wird lediglich durch eine Aufweitung der Straße an deren Ende gebildet.

Der „Nikolaikirchplatz“ und der „Marienkirchplatz“ werden durch die grünen Freiflächen um die Kirche/Kirchenruine gebildet. Die Platznamen wurden aus städtebaulicher Sicht gewählt. Sie sind im Sprachgebrauch der Friedländer nicht enthalten.

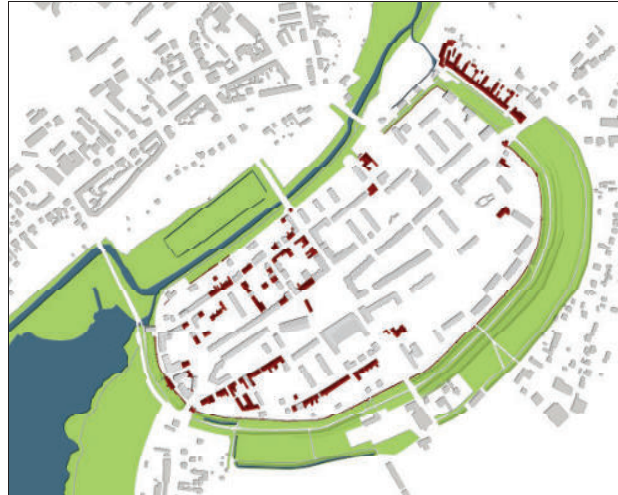


Friedland-Innenstadt mit den Plätzen

Die Haupteerschließungsstraße, die Riemannstraße (OD B 197) ist gleichzeitig im zentralen Bereich die Hauptgeschäftsstraße, ergänzt durch die Geschäftszonen in der Turmstraße (Fußgängerzone) und am Markt.



Kennzeichnung der Hauptgeschäftszone (Bestand und Planung)



Kennzeichnung der Gebäude, die vor 1945 errichtet wurden



Kennzeichnung der Gebäude, die nach 1990 errichtet wurden

Die südwestliche Hälfte des Stadtkernes stellt im Wesentlichen die Friedländer Altstadt dar. Hier ist der größte Teil der noch erhaltenen kleinteiligen Altbausubstanz der Innenstadt vorzufinden. Die Hauptstraßenzüge Mühlenstraße, Wollweberstraße und Rudolf-Breitscheid-Straße weisen zumindest einseitig geschlossene, überwiegend historische Straßenrandbebauungen auf. Gleiches trifft auch für die kurzen verbindenden Querstraßen Schulstraße, Marienstraße, Turmstraße, Wallgasse, An der Marienkirche zu. Die Haupteerschließungsstraße (Ortsdurchfahrt Bundesstraße B 197) Riemannstraße wurde fast völlig neu gebaut, Ausnahme bilden lediglich ein Teil der Marktseite und das Alte Hospital am südwestlichen Stadteingang.

Die nordöstliche Hälfte des Stadtkernes ist geprägt durch den Wiederaufbau nach dem 2. Weltkrieg durch 4- bis 6-geschossige industriell gefertigte Wohnblöcke, vereinzelt durchsetzt durch kleinteilige Altbauung. Die Bebauungsstruktur ist in dieser Stadtkernhälfte stark gestört, die Baukanten der Stadtquartiere sind nur punktuell erkennbar. Es dominieren Freiflächen, die durch die erfolgten Abrisse der vergangenen Jahre noch zugenommen haben.



Kennzeichnung der Gebäude, die nach 1945 errichtet wurden



Kennzeichnung der mehrgeschossigen Wohnblöcke, errichtet 1945-90

Der Stadtkern hat eine Ausdehnung von ca. 900 m in der Südwest-Nordost-Achse und von ca. 440 m in der Nordwest-Südost-Achse. In dieser Größe ist die Innenstadt überschaubar und fußläufig gut von einem Ende zum anderen erreichbar. Sie bietet daher gute Bedingungen auch für die alle Bürger, die zu Fuß oder mit dem Rollstuhl nicht mehr sehr beweglich sind.

Seit 1991 wurde neben umfangreichen Sanierungsmaßnahmen eine Vielzahl an Baulücken geschlossen. Trotzdem sind noch immer zahlreiche Baulücken vorhanden und durch Abriss von baufälligen oder dauerhaft nicht mehr benötigten, städtebaulich störenden Gebäuden dazugekommen.



Karte mit fehlenden Baukanten

Die Innenstadt beinhaltet zahlreiche Baudenkmale, von denen die mittelalterliche Stadtbefestigungsanlage mit Stadtmauer, Wall und Graben, Fischerburg, Anklaer Tor, Neubrandenburger Tor und Fangel-turm sowie die beiden Stadtkirchen St. Marien und St. Nikolai (Ruine) zu den bedeutendsten Denkmälern zählen. Darüber hinaus stehen noch mehrere Bürgerhäuser, Wohn- und Geschäftshäuser, das ehemalige Pfarrwitwenhaus, der ehemalige Pfarrstall, die Stadtspeicher, das alte Hospital, fünf (überwiegend ehemalige) Schulgebäude, das Alte Wasserwerk und das ehemalige Telegrafentamt unter Denkmalschutz. Insgesamt handelt es sich um 24 Gebäude, davon 7 Wohngebäude und 17 sonstige Gebäude (Denkmaliste des Landkreises Mecklenburg-Strelitz Stand 23. Oktober 2008).



Denkmale in der Innenstadt

Die Denkmale sind etwa zur Hälfte saniert, die übrigen fast alle teilsaniert, in der Mehrheit in einem guten Zustand.

Handlungsbedarf Stadtstruktur und Stadtbild

Die umfangreichsten und gravierendsten städtebaulichen Mängel und Missstände sind vorrangig in der östlichen Innenstadthälfte zu finden. Das ist zum einen auf den größeren Anteil der Wiederbebauung nach dem II. Weltkrieg zurückzuführen, zum anderen auf eine spätere Aufnahme in das Förderprogramm Stadtsanierung und Stadtumbau.

Zusammenfassend sind die gravierendsten städtebaulichen Mängel und Missstände wie folgt zu benennen (ohne Rangfolge):

- umfangreich fehlende Straßenrandbebauung am „Pferdemarkt“ und „Nikolaikirchplatz“ sowie in der Wollweberstraße-„Ost“,
- Baulücken in fast allen Straßen in der Innenstadt mit Ausnahme der Marienstraße,
- fehlender „Kopfbau“ gegenüber dem Anklaer Tor,
- Maßstabsbrüche zwischen den mehrgeschossigen Wohnblöcken und den kleinteiligen Altbauten,
- Brüche in der Stadtstruktur durch mehrgeschossige Wohnblöcke bezüglich ihrer Lage im Stadtquartier,
- Überbauung der 2. Ringstraße,
- fehlende konsequente Fortführung der Wallpromenade auf dem August-Bebel-Platz,

- ungestalteter Uferbereich der Datze zwischen „Datzepromenade“ und August-Bebel-Platz (ehemaliger Wallbereich), Stadtbildprägung fehlt,
- fehlende Verbindung des stadtbildprägenden Grünbereiches August-Bebel-Platz zum Grünbereich Datzeufer,
- unzureichende und ungestaltete Verbindung zwischen dem stadtbildprägenden Grünbereich „Datzeufer“ und Stadtpark,
- unzureichende Einbindung des „Wassers“ in das Stadtbild (Mühlenteich, Datze),
- ungestalteter Straßenraum I. Ringstraße „Ost“, vermindert die Bedeutung der sanierten Stadtmauer,
- Verstärkung des Missstands der mehrgeschossigen Wohnblöcke durch ungestalteten Straßenraum Wollweberstraße „Ost“,
- ungestaltetes Umfeld auf der Ostseite des Anklaer Tores,
- umfangreich ungestaltete Wohnhöfe der mehrgeschossigen Wohnblöcke,
- ungestaltete wichtige Fuß- und Radwegeverbindung Wasserstraße – Wall-Sportstätten am Hagedorn,
- ungestalteter Vorplatz zum Haupteingang der Kirche St. Marien.

5.2.2 Erschließungsstruktur und Verkehr

Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Netzhierarchie der Innenstadtstraßen (vgl. Blatt 1.1)

Im Rahmenplangebiet werden die Straßen differenziert nach

- Hauptnetzstraßen (Bundesstraße, Landesstraßen)
- Hauptverkehrsstraßen
- Sammelstraßen
- Anliegerstraßen.

Die Hierarchie der Innenstadtstraßen in Friedland ist gut erkennbar ausgebildet.

Die Haupteerschließung der Innenstadt wird von zwei überörtlichen Straßen gebildet. Die Bundesstraße B 197 aus Richtung Neubrandenburg nach Anklam durchquert die Innenstadt in Südwest-Nordost-Richtung (Riemannstraße) und bildet zusammen mit der Landesstraße L 28 von Salow deren Haupteerschließung. Die L 28 (Schwanbecker Straße) mündet aus Richtung Nordwesten auf die Ortsdurchfahrt der B 197 in der Innenstadt auf und verläuft außerhalb des Rahmenplangebietes in Richtung Ferdinandshof.

In die Innenstadt führen fünf Straßen / Zufahrten. Zwei davon gehören zu der B 197, die nordnordwestliche zu der L 28. Die vierte Zufahrt wird durch eine örtliche Erschließungsstraße (Carl-Leuschner-Straße) aus Richtung Südosten gebildet mit der Funktion einer Sammelstraße. Die fünfte Zufahrt aus Richtung Nordwesten (Bahnhofstraße) mit der

Funktion einer Sammelstraße bindet auf die Anliegerstraße Turmstraße/Mühlenstraße auf.

Ergänzt wird das Haupterschließungsnetz der Innenstadt durch die südlich und parallel zur Ortsdurchfahrt B 197 verlaufende Rudolf-Breitscheid-Straße, die vor den jeweiligen Innentadtausfahrten auf die Ortsdurchfahrt B 197 aufmündet und die Funktion einer Sammelstraße hat.

Alle übrigen Straße in der Innenstadt und im Rahmenplangebiet haben die Funktion von Anliegerstraßen mit einer Ausnahme: Die Turmstraße ist im südlichen Abschnitt als Fußgängerzone ausgewiesen.

Einige der Anliegerstraßen sind als Mischverkehrsflächen ausgewiesen. Das betrifft insbesondere die Ringstraßen entlang der mittelalterlichen Stadtmauer und die auf die Ringstraßen zuführenden Gassen.

Auf Grund der Enge einiger Straßen sind einzelne Straßenbereiche im nordwestlichen Altstadtbereich als Einbahnstraßen ausgewiesen (Marienstraße, westlicher Teil der Mühlenstraße).



Karte mit Straßennetz und Darstellung der Hierarchie der Straße

Verkehrsberuhigung

Mit Ausnahme der Ortsdurchfahrt B 197 (zulässige Geschwindigkeit 50 km/h) sind alle Straßen im Rahmenplangebiet auf eine zulässige Geschwindigkeit von 30 km/h begrenzt.

Bei der Verkehrsberuhigung ist in der Innenstadt eine hierarchische Staffelung von der Ortsdurchfahrt B 197 zur mittelalterlichen Stadtmauer vorhanden. Die Ringstraßen sind grundsätzlich als Mischverkehrsflächen ausgewiesen, soweit sie befahren werden dürfen.

Handlungsbedarf fließender Verkehr

Die Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 197 wurde innerhalb der Innenstadt in den vergangenen Jahren um- und ausgebaut. Seit Inbetriebnahme der Autobahn A 20 ist der Durchgangsverkehr auf der B 197 zurückgegangen. Aus Sicht der Stadt Friedland erscheint eine Ortsumgehung gegenwärtig nicht erforderlich.

Der bauliche Zustand des überwiegenden Anteils der Innenstadtstraßen ist in Ordnung. Ein großer Teil der Straßen wurde in den vergangenen 20 Jahren saniert. Als völlig unzureichend hinsichtlich des Ausbaustandes stellen sich noch der östliche Teil der 1. Ringstraße, der Wollweberstraße und der Mühlenstraße dar. Die Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen neu gestaltetem Markt und „Pferdemarkt“, die Carl-Leuschner-Straße sowie die „Wasserstraße Nord“ befinden sich in einem nicht zufriedenstellenden Zustand. Der Zustand der Erschließungsstraße August-Bebel-Platz in Randlage außerhalb des Sanierungsgebietes ist unbefriedigend. In den genannten Straßenzügen besteht dringender Handlungsbedarf. Sie bestehen überwiegend aus Beton oder Betonplatten.

Radverkehr: siehe Geh- und Radwege Seite 15.

Ruhender Verkehr

Die verschiedenen Parkraum-Nutzergruppen werden wie folgt unterteilt:

- Zentrumskunden
- Besucher, Touristen (Einzelpersonen und Reisegruppen)
- Bewohner
- Beschäftigte, Auszubildende, Schüler
- Belieferung

Kfz-Parken für Zentrumskunden

Parken zum Zwecke des Einkaufens, kurzzeitig in Ladennähe, Behindertenparken

Kfz-Parken für Besucher und Touristen

Parken für ein paar Stunden in der Stadtmittel oder/ und an speziell ausgeschilderten Standorten, Behindertenparken

Bus-Parken für Reisegruppen

Südöstlich der Innenstadt befinden sich am Hagendorn mit kurzer Wegeanbindung in das Stadtzentrum Busparkplätze in ausreichender Anzahl.

Öffentliches Parken - Parkraumanalyse

Zur Abdeckung des Ruhenden Verkehrs stehen in der Innenstadt Friedlands öffentliche Stellplätze mit und ohne Zeitbeschränkung und generell gebührenfrei zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es für einzelne Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen nutzungsbezogene private Stellplätze.

Zur Ermittlung des Stellplatzangebotes und seiner Auslastung erfolgte eine Bestandserfassung der gegenwärtigen Parkraumsituation. Das Rahmenplangebiet „Innenstadt“ wurde in 3 Untersuchungsgebiete unterteilt (Altstadt, Neustadt, August-Bebel-Platz), ein weiteres Untersuchungsgebiet (Stadtpark) außerhalb des Rahmenplangebietes wurde in die Ermittlung mit aufgenommen.

Das Parkraumangebot wurde im Straßenraum und außerhalb des Straßenraumes erfasst. Während die Anzahl der Stellplätze durch vorhandene Markierungen genau ermittelt werden konnte, wurde in anderen Bereichen die Stellplatzanzahl unter Berücksichtigung der Aufstellungsordnung und der verfügbaren Bereiche überschlägig ermittelt.

Erfasst wurde ausschließlich der öffentliche Parkraum.

Die Parkraumnachfrage wurde durch Zählungen ermittelt. Diese Erhebungen erfolgten wie folgt:

19.06.2010	11.00-12.30 Uhr	Wochenenderhebung
22.06.2010	21.00-22.00 Uhr	Nachterhebung
23.06.2010	14.30-16.00 Uhr	Tageserhebung – Wochentag.

Die Ergebnisse sind auf dem Bestandsplan „Ruhender Verkehr Bestandserhebung“ Blatt Nr. 1.2 dargestellt.

Im Gebiet innerhalb der Stadtmauer, in den Untersuchungsbereichen Altstadt und Neustadt wurden insgesamt 778 öffentliche Stellplätze erfasst, davon sind 5 Stellplätze Behindertenstellplätze. Von den 773 öffentlichen, allgemein nutzbaren Stellplätzen sind 91 eingeschränkt nutzbar durch Parkzeitbegrenzung.



Riemannstraße Mitte – geordnetes Parken zu beiden Seiten



„Wildes“ Parken an der verl. Riemannstraße/Ecke Färberstraße

Öffentliche Stellplatzanlagen Bestand

Lage	gekenn- zeichnete Stellplätze	davon Behinderten Stellplätze	davon mit Zeitbegren- zung	Stellplätze ohne Kenn- zeichnung ¹⁾
	Anzahl	Anzahl	Anzahl/ h	Anzahl
Altstadt				
1. Riemannstraße	7	0	0	0
2. verlängerte Riemannstraße	5	0	0	5
3. Rudolf-Breitscheid-Straße West (Riemannstraße bis Markt)	37	2	0	0
4. Wollweberstraße West (R.-Breitscheid-Straße bis Carl-Leuschner-Straße)	32	0	0	19
5. I. Ringstraße West (Neubrandenburger Tor bis Carl-Leuschner-Straße)	0	0	0	2
6. Mühlenstraße West (Wassermühle bis Turmstraße)	0	0	0	38
7. III. Ringstraße	0	0	0	5
8. Schulstraße Süd	6	0	0	12
9. An der Marienkirche	38	0	0	0
10. Markt	0	1	69/ 2h	69
11. Färberwiete	0	0	0	5
12. Schulstraße Nord (Riemannstraße bis Mühlenstraße)	15	0	0	0
13. Marienstraße	0	0	3 ²⁾	12
14. Turmstraße Nord	6	2	0	0
15. Marienstraße Nord	0	0	0	13
16. Hofandienung Färberstraße	9	0	0	0
gesamt Altstadt:	155	5	72	180
gesamt Altstadt:	335 Stellplätze			

¹⁾ Halten und Parken nicht verboten

²⁾ Ladezone Mo-Fr 5.00-7.00 Uhr

Öffentliche Stellplatzanlagen Bestand

Lage	gekenn- zeichnete Stellplätze	davon Behinderten Stellplätze	davon mit Zeitbegren- zung	Stellplätze ohne Kenn- zeichnung ¹⁾
	Anzahl	Anzahl	Anzahl/ h	Anzahl
Neustadt				
1. Rudolf-Breitscheid-Straße Mitte (Markt bis Wasserstr.)	0	0	5/ 0,5h	21
2. Rudolf-Breitscheid-Straße Ost „Pferdemarkt“ (Wasserstraße bis Schwanbecker Str.)	0	0	0	16
3. Am Pferdemarkt „Nikolaikirch- platz“ und „Anklamer Tor“	0	0	0	56
4. Wollweberstraße Ost (Carl-Leuschner-Straße bis „Nikolaikirchplatz“)	0	0	0	130
5. I. Ringstraße Ost (Carl- Leuschner-Straße bis Anklamer Tor)	0	0	0	5 ³⁾
6. Mühlenstraße Mitte (Turmstraße bis Schwanbecker Straße)	27	0	14/ 2h	14
7. Mühlenstraße Ost (Schwanbe- cker Straße bis August-Bebel- Platz)	0	0	0	7
8. Carl-Leuschner-Straße	20	0	0	0
9. Emil-Scheil-Straße	42	0	0	0
10. Wasserstraße Mitte (R.-Breitscheid-Straße bis Riemannstraße)	0	0	0	9
11. Riemannstraße	46	0	0	0
12. Wasserstraße (Riemannstraße bis Mühlenstraße)	0	0	0	50
gesamt Neustadt:	135	0	19	308
gesamt Neustadt:	443			

¹⁾ Halten und Parken nicht verboten

³⁾ Halten und Parken nicht verboten. Auf Grund des schlechten
Straßenzustandes nicht genutzt.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Analyseergebnisse bezogen
auf die einzelnen Untersuchungsbereiche dargestellt.

Stellplatzangebot und Stellplatzauslastung (öffentlich)

Altstadt							
	Bestand	Auslastung					
		Wochentag		Nacht		Wochenende	
insgesamt	330	187	56,7%	147	44,5%	162	49,1%
bewirtschaftet	72	41	56,9%	3	4,2%	42	58,3%
unbewirtschaftet	258	146	56,6%	144	55,8%	120	46,5%
straßenbegleitend	112	59	52,7%	55	49,1%	48	42,9%
Parkplätze	218	128	58,7%	92	42,2%	114	52,3%
Neustadt							
insgesamt	443	196	44,2%	209	47,2%	194	43,8%
bewirtschaftet	19	8	42,1%	7	36,8%	12	63,2%
unbewirtschaftet	424	188	44,3%	202	47,6%	182	42,9%
straßenbegleitend	168	73	43,5%	82	48,8%	87	51,8%
Parkplätze	275	123	44,7%	127	46,2%	107	38,9%
Gesamt: Altstadt und Neustadt							
insgesamt	773	383	49,5%	356	46,05%	356	46,05%
bewirtschaftet	91	49	53,8%	10	11,0%	54	59,3%
unbewirtschaftet	682	334	49,0%	346	50,7%	302	44,3%
straßenbegleitend	280	132	47,1%	137	48,9%	135	48,2%
Parkplätze	493	251	50,9%	219	44,4%	221	44,8%

Die Innenstadt verfügt im Bestand über insgesamt 778 öffentliche Stellplätze, davon 5 Behindertenstellplätze.



Es besteht keine Stellplatznot in der Innenstadt!

Analyse öffentliche Stellplätze

Öffentliche Stellplätze stehen in der Innenstadt Friedlands gegenwärtig in beiden Untersuchungsgebieten in ausreichender Menge zur Verfügung. Die Auslastung der Stellplätze gesamt liegt zwischen 49,5% an Wochentagen tagsüber und 46,1% an Wochentagen nachts sowie am Wochenende. Zwischen Altstadt und Neustadt bestehen Unterschiede in der Auslastung. Während die Auslastung der Stellplätze an Wochentagen tagsüber in der Altstadt bei 56,7% liegt, ist in der Neustadt eine Auslastung von nur 44,2% zu verzeichnen. Nachts ändert sich das Verhältnis. Während in der Altstadt die Auslastung auf 44,5% zurückgeht, steigt sie in der Neustadt auf 47,2%. Am Wochenende kehrt sich das Verhältnis wieder um. Die Auslastung in der Altstadt liegt bei 49,1%, die in der Neustadt bei 43,8%.

Das „wilde“ und „verbotene“ Parken kann auf die Bequemlichkeit der Nutzer zurückgeführt werden.

Handlungsbedarf öffentliche Stellplätze

Aktueller Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Anzahl der öffentlichen Stellplätze zurzeit nicht. Die Gestaltung und städtebauliche Einordnung einer Vielzahl von Stellplätzen vor allem in der Neustadt bedarf einer Aufwertung und Umgestaltung.

Anwohnerparken

Der umfangreiche Bestand an mehrgeschossigen Wohnblöcken in der Innenstadt Friedlands verbunden mit einer hohen Wohnungsdichte zieht gleichermaßen einen großen Bedarf an Anwohnerstellplätzen nach sich. Vielfach ungestaltete Wohnhöfe und Wohnblockvorflächen verführen zum „wildem“ Parken im Wohnhof. Der neu gestaltete Wohnhof Riemannstraße 9-16 ist ein Beispiel für das mögliche Nebeneinander von geordnetem Parken und Freiflächen mit Aufenthaltsqualität im Wohnhof.

In nachfolgender Tabelle wird der Bestand an angelegten, befestigten Anwohnerstellplätzen für die vor 1990 errichteten mehrgeschossigen Wohnblöcke erfasst. Das „wilde“ Abstellen der PKWs auf Grünflächen, Wäschetrockenplätzen, Kinderspielplätzen, Wendeanlagen und Feuerwehrzufahrten wurde nicht erfasst.

Anwohnerstellplätze Bestand

Lage	gekenn- zeichnete Stellplätze Anzahl	davon Behinder- ten- stellplätze Anzahl	Stellplätze ohne Ken- zeichnung Anzahl	Wohnun- gen WE	Abdeckung des Be- darfs St.-Pl. je WE
Altstadt					
1. Riemannstraße 9-16, Schulstraße 90-92	36	1	0	78	0,46
2. Riemannstraße 21e-g, Turmstraße 4-5	0	0	11	44	0,25
3. Riemannstraße 17-19	0	0	0	18	0
4. Riemannstraße 93-98	0	0	0	48	0
5. R.-Breitscheidstraße 4	0	0	0	12	0
6. R.-Breitscheid-Straße 92-95	0	0	0	40	0
7. Wollweberstraße 8-11	0	0	0	32	0
8. Wollweberstraße 12-15	0	0	0	32	0
9. I. Ringstraße	(5+8=13 Garagen)				
Gesamt: Altstadt	36 (68)	1	11	304	Ø 0,16 (0,26)
Neustadt					
1. Riemannstraße 22a-d, Turmstraße 1, 1a-b	0	0	21	60	0,35
2. Mühlenstraße 36-39	0	0	0	40	0
3. Mühlenstraße 36-39	0	0	27	24	1,125
4. Mühlenstraße 52-55	0	0	0	36	0
5. Mühlenstraße 75-80	0	0	0	30	0
6. Riemannstraße 22-27	0	0	0	76	0
7. Riemannstraße 35-41	0	0	12	56	0
8. Mühlenstraße 40-51	0	0	0	96	0
9. Riemannstraße 43-48	0	0	0	60	0
10. Riemannstraße 49-54, R.-Breitscheid-Straße 27-30 und 31-34	0	0	0	129	0
11. Riemannstraße 55-62, R.-Breitscheid-Straße 15- 26	0	0	0	224	0
12. Riemannstraße 64-69, Markt 1-3, R.-Breitscheid- Straße 13	0	0	0	111	0
13. R.-Breitscheid-Straße 65- 69	0	0	0	36	0

14. Wollweberstraße 35-58	0	0	0	257	0
15. II. Ringstraße	(32 Garagen)				
16. II. Ringstraße	(21 Garagen)				
17. I. Ringstraße	(17 Garagen)				
Gesamt Neustadt	0 (70)	0	60	1.235	Ø 0,05 (0,11)
Gesamt Altstadt und Neustadt	36 (138)	1	71	1.539	Ø 0,07 (0,14)
außerhalb der Innenstadt (Innenstadtnähe)					
hinter dem Volkshaus	142 Garagen				
Hagedornstraße	210 Garagen				
Neubrandenburger Straße	103 Garagen				
Gesamt außerhalb Innenstadt	455 Garagen				



Wohnhof Riemannstraße 9-16 - geordnetes Parken, Nutzungsqualität



Wohnhof Riemannstraße 55-69 - ungeordnetes Parken



Wohnhof Riemannstraße 49-54 - „wildes“, ungeordnetes Parken



Wohnhof Riemannstraße 35-41 - ungeordnetes Parken

Die Nutzung von Garagen außerhalb der Innenstadt durch Bewohner der Wohnblöcke in der Innenstadt ist in Friedland bei der Analyse der Stellplatzauslastung mit zu berücksichtigen. Der hohe Anteil an Bewohnern im nicht mehr berufstätigen Alter ist vorrangig die Gruppe der Personen, die ihren PKW in einer Garage abstellen. Südlich der Innenstadt befinden sich drei große Garagenkomplexe mit insgesamt 455 Garagen. Diese werden fast vollständig genutzt. Damit entfällt auf rund ein Drittel der 1.329 bewohnten Wohnungen in den mehrgeschossigen Wohnblöcken vor 1991 eine Garage am Innenstadtrand.

Für die kleinteilige Bebauung und die Mehrfamilienhäuser nach 1990 wird davon ausgegangen, dass das Anwohnerparken auf eigenem Grundstück erfolgt.

Im Ergebnis der Bestandsanalyse ist davon auszugehen, dass die Anwohner der Innenstadt in der überwiegenden Mehrzahl auf öffentlichen Stellplätzen parken.



Analyse Anwohnerstellplätze

Für die Bewohner in den Wohnblöcken der Innenstadt besteht ein hohes Defizit an ausgewiesenen Anwohnerstellplätzen. Für die 1.539 Wohnungen in den mehrgeschossigen Wohnblöcken vor 1991 stehen 289 Anwohnerstellplätze in den Wohnhöfen und Innenstadtgaragen zur Verfügung zuzüglich 455 Garagen am Innenstadtrand. Rein rechnerisch ergibt sich ein Abdeckungswert von 0,19 Stellplätzen je Wohnung bzw. 0,48 Stellplätze und Garagen je Wohnung. Bei Berücksichtigung der 210 leerstehenden Wohnungen in den Wohnblöcken verändert sich der Grad der Abdeckung auf 0,22 Stellplätze je Wohnung bzw. 0,56 Stellplätze und Garagen je Wohnung. Gemäß den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs, EAR 05 Anhang B: Richtzahlen und Orientierungswerte für den objektbezogenen Stellplatzbedarf, beträgt für Mehrfamilienhäuser mit Mietwohnungen die Anzahl der notwendigen Stellplätze mindestens 0,7 je Wohnung.

Das theoretisch ermittelte Defizit an Anwohnerstellplätzen begründet sich dadurch, dass mit Ausnahme des Wohnhofes Riemannstraße 9-16/ Schulstraße 90-92 alle anderen Wohnhöfe der mehrgeschossigen Wohnblöcke seit ihrer Erstanlage nicht verändert wurden. Stellplätze auf den Innenhöfen wurden vor 1990 nicht angelegt und das Parken erfolgte generell auf den öffentlichen Stellplätzen im Straßenraum.

Unter Einbeziehung der 682 öffentlichen unbewirtschafteten Stellplätze stehen für die 1.329 bewohnten Wohnungen in den mehrgeschossigen Wohnblöcken vor 1991 in der Innenstadt insgesamt 971 Stellplätze zur Verfügung. Das sind 0,7 Stellplätze je WE. Bei Einbeziehung der 455 Garagen am Innenstadtrand verändert sich das Verhältnis auf 1,1 Stellplätze je WE.

Das „wilde“ ungeordnete Parken in den Wohnhöfen kann nicht auf einen Stellplatzmangel sondern auf die Bequemlichkeit und das Sicherheitsbedürfnis der PKW-Besitzer sowie die veränderten Interessen an der Wohnhofnutzung zurückgeführt werden. Wäschetrockenplätze und Kinderspielplätze werden weniger genutzt als zu Zeiten der Errichtung der Wohnblöcke.

Handlungsbedarf Anwohnerstellplätze

Anhand des realen Parkverhaltens ist festzustellen, dass die Bewohner der mehrgeschossigen Wohnblöcke vielfach das Bedürfnis haben, in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung auf dem Wohnhof zu parken. Mit der Neu- und Umgestaltung der Wohnhöfe ist zu prüfen, inwieweit Anwohnerstellplätze in eine geordnete Freiraumgestaltung integriert werden können. Es sind die Nutzungsanforderungen aller Mieter an den Freiraum untereinander abzuwägen. Im Interesse der Wahrung und Sicherstellung gesunder Wohn- und Lebensverhältnisse soll in jedem Fall das Prinzip der Sicherung einer ruhigen Wohnseite Vorrang haben.

Handlungsbedarf bei Anwohnerstellplätzen besteht nicht in der Anzahl der Stellplätze, sondern in ihrer räumlichen Zuordnung zu den mehrgeschossigen Wohnblöcken.

Öffentlicher Personennahverkehr

Die Innenstadt Friedlands wird von 12 Regionalbuslinien der Regionalen Verkehrsgemeinschaft Müritz-Oderhaff VMO angefahren. Die zentralen Haltestellen der Stadt befinden sich am Markt.

Der Schülerverkehr nimmt einen erheblichen Umfang am ÖPNV in der Innenstadt ein. In der Wollweberstraße und der Schwanbecker Straße befinden sich die erforderlichen Haltestellen für die Schulbusse.

Handlungsbedarf für den öffentlichen Personennahverkehr besteht aus rahmenplanerischer Sicht nicht.

Geh- und Radwege

Gehwege

Alle Innenstadtstraßen mit Ausnahme der Mischverkehrsflächen verfügen über straßenbegleitende Gehwege, überwiegend auf beiden Seiten der Fahrbahn.

Neben den Straßendurchlässen in der mittelalterlichen Stadtmauer gibt es für Fußgänger zahlreiche weitere Durchgänge, über die die angrenzenden Stadtgebiete auf kurzem Weg erreichbar sind.

Entlang der Riemannstraße (OU B 197) verläuft der Europäische Fernwanderweg E9A.

Radwege

Entlang der B 197 wurden mit Um- und Ausbau der Ortsdurchfahrt beidseitig straßenbegleitende Radwege angelegt. Auf diesen Radwegen werden gleichzeitig ein touristischer Radwanderweg geführt (Eiszeitroute Mecklenburgische Seenplatte) und mehrere regionale Radwanderwege miteinander verbunden („Dateniederung“, „Friedländer Große Wiese“, „Feste Spantekow“).

Weitere straßenbegleitende Radwege sind in der Innenstadt nicht ausgebildet. Die Breite der Altstadtstraßen und die zu verzeichnende Verkehrsdichte ermöglichen bzw. erfordern keine Anlage separater Radwege. Alle straßenunabhängigen Gehwege sind auch für Radfahrer benutzbar.

Handlungsbedarf Geh- und Radwege

Für separate Radwege besteht in der Innenstadt kein Handlungsbedarf.



Fuß- und Radwegeverbindung Innenstadt - Wallanlagen / Sportstätten Am Hagedorn



Fuß- und Radwegeverbindung Innenstadt / verlängerte Wasserstraße - Wallanlagen / Wohngebiete südlich der Innenstadt

Das innerstädtische Gehwegenetz ist mit der Zielstellung „Stadt der kurzen Wege“ auszubauen. Dazu ist das gitterförmige Straßenraster behutsam zu ergänzen.

Die Verknüpfungsmöglichkeiten der Gehwege innerhalb der Innenstadt mit den Wallanlagen, dem „grünen Gürtel“ der Innenstadt und mit den umliegenden Stadtgebieten sind stärker zu entwickeln. Dabei ist auf die Barrierefreiheit der Wegeverbindungen großer Wert zu legen.



Fußwegeverbindung Innenstadt – Mühlenteich / Stadtpark an der Wassermühle



Fußwegeverbindung Innenstadt – Mühlenteich / Stadtpark an der Fischerburg

Eine attraktive fußläufige Verbindung von der Innenstadt zum Naherholungsbereich Mühlenteich / Stadtpark fehlt. Die bestehende Verbindung an der Wassermühle ist gestalterisch aufzuwerten, die an der Fischerburg barrierefrei auszubilden.



LEGENDE

- Grenze des Rahmenplangebietes "Innenstadt"
- Grenze des Fördergebietes Stadtsanierung und Stadtbau "Innenstadt"
- Grenze Denkmalbereich Stadtbefestigungsanlage/Wall

Bebauung

- Haupt- und Nebengebäude mit Dachform, z.B. Satteldach
- Gebäude unter Denkmalschutz stehend mit Dachform, z.B. Satteldach

Denkmalobjekte gemäß Denkmalliste des Landkreises Mecklenburg-Strelitz, davon innerhalb des Rahmenplangebietes Nr.:

- | | |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1 Kirche St. Marien | 17 Museum |
| 2 Ruine Kirche St. Nikolai | 18 ehem. Pfarrwitwenhaus |
| 3 Stadtmauer | 19 Wohn- und Geschäftshaus |
| 5 Neubrandenburger Tor | 20 ehem. Pfarrstall mit Einriedung |
| 6 Anklamer Tor | 21 Fährhaus |
| 7 Fährhaus | 22 Wohnhaus |
| 8 Fischerturm | 23 Wohnhaus |
| 9 Wassermühle | 24 Wohnhaus |
| 10 ehem. Heilig-Geist-Hospital | 25 zwei Speicher |
| 11 Altes Wasserwerk | 26 Wohn- und Geschäftshaus |
| 12 sog. altes Gymnasium | 27 Wohnhaus |
| 13 ehem. Schule "Friederike Kröger" | 28 Kriegerdenkmal 1870/71 |
| 14 Schule | 29 Denkmal für Friederike Kröger |
| 15 ehem. Amtsgericht | 30 Denkmal für H.A. Riemann |
| 16 ehem. Wohnhaus mit Stallgebäude | |

- Nebengebäude
- Gebäudedurchfahrt mit Zufahrt / Gebäudedurchgang öffentlich
- Gebäude außerhalb des Rahmenplangebietes

Grün- und Freiflächen

- öffentliche Grün- und Freiflächen
 - historischer Stadtwall mit Großbaumbestand
 - Stadtpark mit Großbaumbestand
- private Grün- und Freiflächen
 - Wohnhöfe, Haus- und Vorgärten
- sonstige Grün- und Freiflächen
 - Objektbezogene Grün-, Frei- und Sportflächen
 - Kleingärten
 - Wiesenfläche, Niederungszone der Datzte

- Bäume, das Stadtbild maßgeblich bestimmend
- befahrbare Hofflächen
- Wasserflächen (Mühlenteich, Datzte)

Verkehr

- Straßenverkehrsfläche
- Stellplätze mit Teilung
- Radweg
- wichtige Gehwegeverbindungen außerhalb des Rahmenplangebietes

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt" Fortbeschreibung 2010

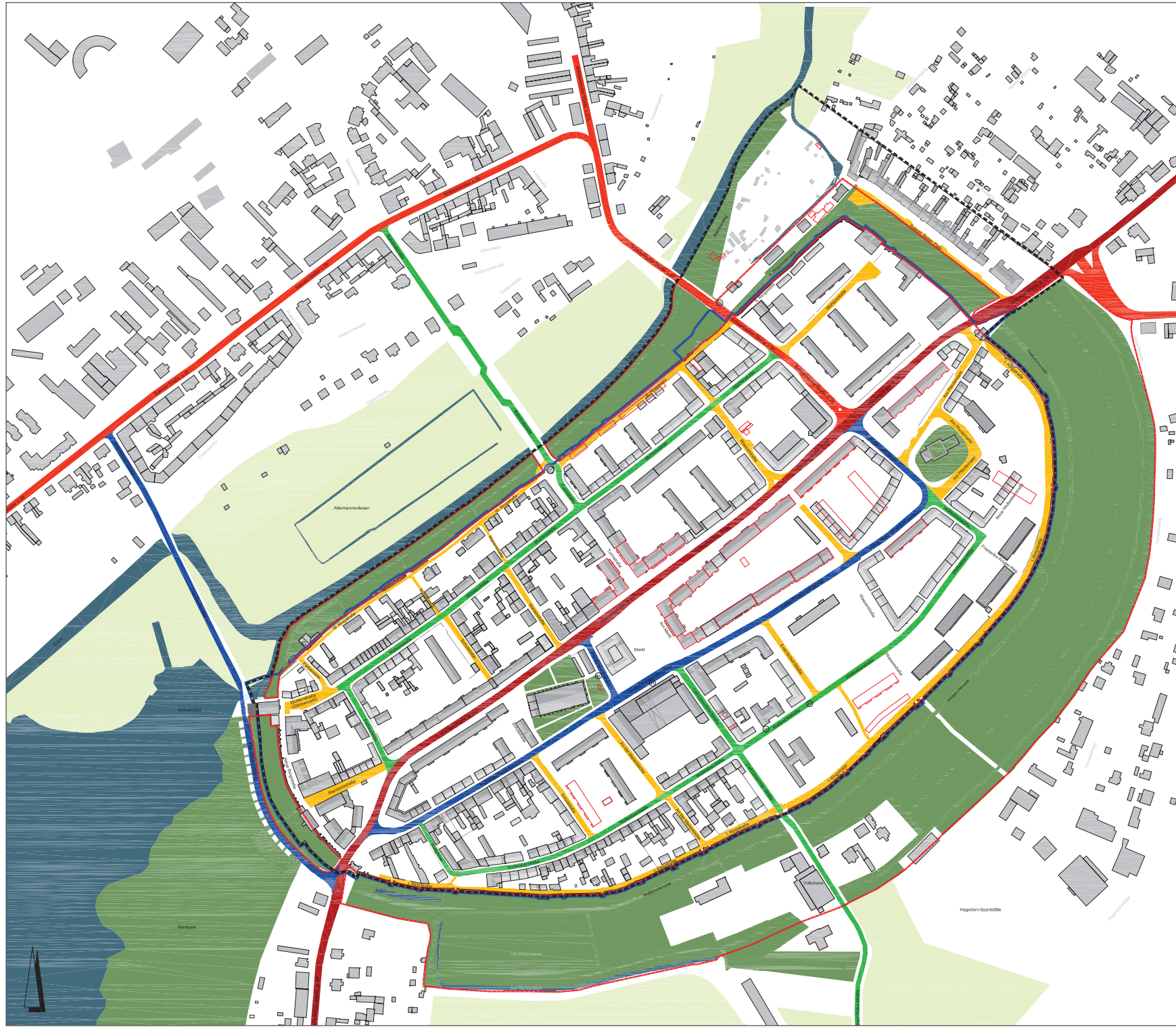


Auftraggeber: Stadt Friedland / Mecklenburg
vertreten durch: BouleCon Sanierungssträger GmbH
Lange Straße 1/3, 17489 Friedland
Tel: (03834) 7973-35
Fax: (03834) 7973-43

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
architekten · planer · bauleiter
August-Wilch-Strasse 1, 17033 Neubrandenburg
Tel: (0396) 58102-0
Fax: (0396) 58102-16

Plan: **BESTANDSPLAN**

Bearbeiten: Dipl.-Ing. Architektin Silke Lange
Planungsphase: Vorstudie
Projektnummer: 120334045 (Vorschreibung 2010/10, Ausführung/Tag/100-1011_1bestand.dwg)
Modifiziert: -
Datum: 02.09.2010
Blatt-Nr.: -



LEGENDE



Bestand



Planung



Verkehr

Hauptnetzstraße - Bundesstraße B 197 (Haupterschließungsstraße)

Hauptnetzstraße - Landesstraße L 28 (Haupterschließungsstraße)

Erschließungsstraße

Sammelstraße

Anliegerstraße

Haltestellen Linienverkehr Bus

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt" Fortschreibung 2008

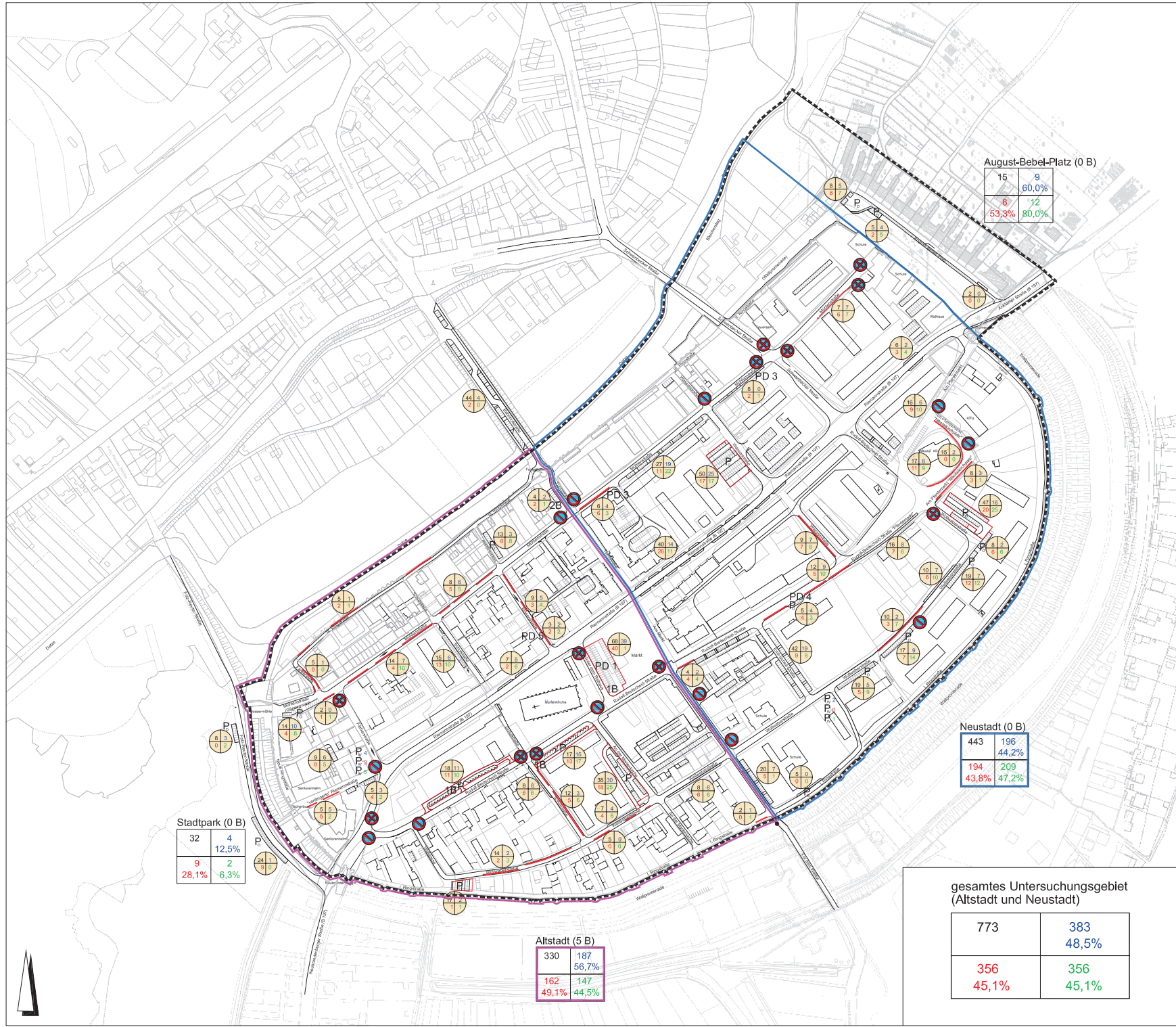


Auftraggeber: Stadt Friedland / Mecklenburg
vertreten durch: BouBeCon Sanierungssträger GmbH
Lange Straße 1/3, 17489 Greifswald
Tel: (03834) 7973-35
Fax: (03834) 7973-43

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
architekten · planer · ingenieure
August-Wilhelm-Straße 1, 17033 Neubrandenburg
Tel: (0396) 58102-0
Fax: (0396) 58102-15

Plan: BESTANDSPLAN Straßenhierarchie

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Architektin Silke Lange
Planungsphase: Vorstudie
Projektnummer: s-12033045/fortschreibung_2008/06_aufarbeitung/0630-bst1f1+3_verkehrsanlage/Bst1-Nr.: 1,7
Merkmal: 0000
Datum: 02.09.2010



LEGENDE

- Grenze des Rahmenplangebietes "Innenstadt" Untersuchungsgebiet gesamt
- Grenze des Teil-Untersuchungsgebietes Altstadt
- Grenze des Teil-Untersuchungsgebietes Neustadt
- Haupt- und Nebengebäude Bestand
- Parkplatz
- Stellplätze am Fahrbahnrand
- Stellplatzbilanz
- zusammengefasste Stellplatzbilanz (ohne Behindertenstellplätze)
- 1 - Kapazität
- 2 - Belegung Wochentag (23.06.10 von 14.30-16.00 Uhr)
- 3 - Belegung Wochenende (19.06.10 von 11.00-12.30 Uhr)
- 4 - Belegung Nacht (22.06.10 von 21.00-22.00 Uhr)
- PD begrenzte Parkdauer
 - 1 - max. 2 h
 - 2 - max. 1 h
 - 3 - Mo - Fr von 8.00-18.00 Uhr, max. 2 h
 - 4 - Mo - Fr von 6.00-17.00 Uhr, max. 0,5 h
 - 5 - Ladezone Mo-Fr 5.00-7.00 Uhr
- B Behindertenstellplätze
- P_W "wildes" Parken
- P_O Parken ohne Parkmarkierung (Senkrechtparken)
- P_M Parken durch Mängel nicht möglich
- Parkverbot
- Halteverbot

gesamtes Untersuchungsgebiet
(Altstadt und Neustadt)

773	383
	48,5%
356	356
45,1%	45,1%

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt" Fortschreibung 2010

Auftraggeber: Stadt Friedland / Mecklenburg
vertreten durch: BouleCon Sanierungsträger GmbH
Lange Straße 1/3, 17489 Greifswald
Tel: (03834) 7973-35
Fax: (03834) 7973-43

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
an der...-Straße 1, 17033 Neubrandenburg
Tel: (0396) 58102-0
Fax: (0396) 58102-16

Plan: BESTANDSPLAN
Ruhender Verkehr
Bestandserhebung

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Architektin Silke Lange
Planungsphase: Vorstudie
Projektnummer: 11283004/Untersuchung 2010/22_Auftraggeber/22-001/2_Standort-erhebung_vorstudie_vom 22.06.2010
Modifiziert: 22.06.2010
Datum: 22.06.2010
Blatt-Nr.: 1

6. NUTZUNGSPLAN

6.1 Nutzungsplan, Inhalt und Darstellung der Planzeichnung

Der Nutzungsplan enthält Angaben über Art und Maß der künftigen baulichen und sonstigen Nutzung. Er hat das Ziel, die heutigen Bedürfnisse mit den gewachsenen Strukturen und dem besonderen städtebaulichen Charakter der Teilbereiche möglichst in Einklang zu bringen.

Der Plan legt fest, was erhalten oder verändert werden soll und in welchem Rahmen verändert werden darf.

6.2 Erläuterungen zum Nutzungskonzept – Art der baulichen Nutzung

Entsprechend der zentralörtlichen Funktion gemäß dem Landesraumentwicklungsprogramm LEP M-V 2005 ist Friedland ein Grundzentrum. Damit übernimmt Friedland über seine Stadtgrenzen hinaus wirtschaftliche, politische und kulturelle Zentrumsfunktionen.

Die Einrichtungen mit Zentrumsfunktionen sind vorrangig im Stadtzentrum, im Stadtkern angesiedelt. Ziel der städtebaulichen Sanierung und Entwicklung in der Innenstadt Friedlands ist die weitere Stärkung der Zentrumsfunktion der Innenstadt, des Stadtzentrums bei gleichzeitiger Sicherung der Wohnfunktion und Erhalt der typischen Nutzungsmischungen.

In Anlehnung an die Baunutzungsverordnung BauNVO werden in der Friedländer Innenstadt folgende Arten der baulichen Nutzung festgelegt:

- Mischgebiet – MI
- Sondergebiet Handel – SO Handel
- Allgemeines Wohngebiet – WA
- Besonderes Wohngebiet – WB
- Flächen für den Gemeinbedarf.

6.2.1 Mischgebiet – MI

Mischgebiete dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

In der Innenstadt Friedlands werden vorrangig alle die Bereiche mit Wohn- und Geschäftshäusern, die Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen mit zentrumsrelevanter Bedeutung beinhalten bzw. künftig aufnehmen sollen, festgelegt – der Bereich der Hauptgeschäftszonen. Dazu gehören:

- die Nord-, Nordost-, Ost-, Südost- und Südseite des Marktes,
- die Turmstraße (als Fußgängerzone) zu beiden Seiten mit Ausnahme des nordwestlichen Teilabschnittes,
- das Stadtquartier Mühlenstraße / Schwanbecker Straße / Riemannstraße / Wasserstraße,
- die Westseite der Wasserstraße,
- die Südseite der Rudolf-Breitscheid-Straße vom Kirchplatz St. Marien bis zur Emil-Scheil-Straße,
- das Stadtquartier II. Ringstraße / Schwanbecker Straße / Riemannstraße / verlängerte Wasserstraße.

Letzterer Bereich macht eine Ausnahme und soll nicht als Hauptgeschäftszone entwickelt werden. An dieser Stelle können Nutzungen eingeordnet werden, die nicht zu den Versorgungs- und Dienstleistungen, aber zu den Zentrumsfunktionen gehören.



Darstellung der Mischgebietsflächen

6.2.2 Sondergebiete

Als (sonstige) Sondergebiete werden solche Gebiete ausgewiesen, die sich von den Baugebieten wesentlich unterscheiden. Für diese Sondergebiete werden die Zweckbestimmung und die Art der Nutzung festgesetzt. Als (sonstige) Sondergebiete werden in der Friedländer Innenstadt die Gebiete für Einkaufszentren und großflächige Handelsbetriebe sowie Gebiete für den Fremdenverkehr und die Fremdenbeherbergung ausgewiesen.

Sondergebiet SO - Handel

In der Innenstadt Friedlands wurde nach 1990 auf der Südseite des Marktes das „Stadtcenter“ errichtet mit mehreren Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen im Erdgeschoss und Büronutzungen in den Obergeschossen. Diese Nutzungen sollen durch die Festsetzung als Sondergebiet Handel – SO Handel gesichert werden.

Sondergebiet SO – Beherbergung und Gastronomie

Mit der schrittweisen Sanierung der historischen Wassermühle sollen in diesem besonderen Gebäude Nutzungen ihren Platz finden, die in keine der anderen Kategorien der Bauflächennutzung passen. Am Verbindungspunkt zwischen Innenstadt und Mühlenteich / Stadtpark sind hier eine gastronomische Einrichtung im Erdgeschoss und Fremdenzimmer in den Obergeschossen vorgesehen. Um die besondere Bedeutung dieses Gebäudes mit der beabsichtigten künftigen Nutzung zu unterstreichen, wird es als Sondergebiet festgesetzt.



Darstellung der Sondergebiete

6.2.3 Allgemeines Wohngebiet – WA

Allgemeine Wohngebiete dienen vorrangig dem Wohnen. Die zur Versorgung des Gebietes dienenden Läden, Schank- und Speisewirtschaften sowie nicht störende Handwerksbetriebe sind zulässig.

Auf diese Art der baulichen Nutzung wurden alle die Flächen festgelegt, die infolge des Wiederaufbaus nach 1945 durch monostrukturierte Wohnblöcke gekennzeichnet sind und bei denen im Planungszeitraum keine anderweitigen Entwicklungen in der Art der baulichen Nutzung zu erkennen bzw. geplant sind. In diesen Bereichen wird die Wohnnutzung gesichert und gestärkt. Dazu gehören folgende Flächen:

- die Wohnquartiere in der östlichen Stadtkernhälfte (östlich der Achse Turmstraße - Markt - Carl-Leuschner-Straße), mit Ausnahme der einen Teilfläche mit Besonderem Wohnen,
- in der westlichen Stadtkernhälfte (westlich der Achse Turmstraße - Markt - Carl-Leuschner-Straße) die beiden Stadtquartiere Riemannstraße / Schulstraße/ Rudolf-Breitscheid-Straße und Rudolf-Breitscheid-Straße / An der Marienkirche / Wollweberstraße / Schulstraße,
- nördlich des Stadtkerns am August-Bebel-Platz und an der stadt-äußeren II. Ringstraße.



Darstellung der Flächen für das Allgemeine Wohnen

In obigem Plan sind die beiden Abrissflächen Wollweberstraße 8-11 und 55-58 im Gegensatz zum Nutzungsplan als Bauflächen dargestellt. Die sehr langfristige Zielplanung besteht auch in einer Wiederbebauung!

6.2.4 Besonderes Wohngebiet – WB

Besondere Wohngebiete sind überwiegend bebaute Gebiete, die aufgrund ausgeübter Wohnnutzung und vorhandener sonstiger Anlagen eine besondere Eigenart aufweisen und in denen unter Berücksichtigung

dieser Eigenart die Wohnnutzung erhalten und fortentwickelt werden soll. Besondere Wohngebiete dienen vorwiegend dem Wohnen; sie dienen auch der Unterbringung von Gewerbebetrieben und sonstigen Anlagen, soweit diese Betriebe und Anlagen nach der besonderen Eigenart des Gebietes mit der Wohnnutzung vereinbar sind.

Das Ziel der Stadtentwicklung und der städtebaulichen Sanierung besteht hier in dem Erhalt der typischen Altbaustrukturen mit ihren Nutzungsmischungen. In der Friedländer Innenstadt werden alle die Wohnquartiere oder Teilflächen, in denen Altbausubstanz erhalten wurde und die im Sinne der städtebaulichen Ergänzung der Altbaustrukturen weiter entwickelt werden sollen, als Besondere Wohngebiete festgesetzt. Das betrifft folgende Flächen:

- die Wohnquartiere in der westlichen Stadtkernhälfte (westlich der Achse Turmstraße – Markt – Carl-Leuschner-Straße) mit Ausnahme der zwei Teilflächen für das Allgemeine Wohnen,
- eine Teilfläche im Osten des Stadtkernes im Vorfeld des Anklamer Tores (Am Pferdemarkt) mit der erhaltenen Altbausubstanz.



Darstellung der Flächen für das Besondere Wohnen

6.2.5 Gemeinbedarfseinrichtungen

Als Flächen für den Gemeinbedarf bezeichnet man öffentliche Flächen, die der Allgemeinheit dienen. Auf den Flächen des Gemeinbedarfs dürfen nur Einrichtungen und Anlagen zur öffentlichen Nutzung, zum Gemeingebrauch (beispielsweise Schulen, Kirchen und kulturelle Einrichtungen) errichtet bzw. sollen entsprechende Einrichtungen und Anlagen gesichert werden.

Die ehemalige Grundschule in der Wollweberstraße wird im Städtebaulichen Rahmenplan auch nach Aufgabe der Schulnutzung weiterhin als Gemeinbedarfsfläche ausgewiesen, da zurzeit das Gebäude leer steht und bisher noch keine Folgenutzung gefunden werden konnte. Das gleiche gilt für die Fischerburg, für die gegenwärtig eine Nutzung gesucht wird.

In der Friedländer Innenstadt werden folgende Einrichtungen und Anlagen als Gemeinbedarfseinrichtungen gesichert:

- Rathaus, Riemannstraße 42 (Haus 1) und An der Marienkirche 1 (Haus 2)
- Feuerwehr, Schwanbecker Straße 29
- Museum, Mühlenstraße 1
- Stadtkirche St. Marien, Riemannstraße
- Kirchrue St. Nikolai, Am Pferdemarkt
- Altes Gymnasium, Rudolf-Breitscheid-Straße 5
- Grundschule (ehemalige), Wollweberstraße 19
- Neue Friedländer Gesamtschule/ Verbundene Regionalschule und Gymnasium, Wollweberstraße 59 und August-Bebel-Platz 18
- Allgemeine Förderschule, August-Bebel-Platz 17
- Kindertagesstätte, Am Pferdemarkt 53
- Kindertagesstätte, Rudolf-Breitscheid-Straße 71
- Seniorenwohnpark, Riemannstraße 104
- Pflegeheim, Mühlenstraße 100a
- DRK-Wohnheim, III. Ringstraße
- Stadtmauer mit Anklamer Tor, Neubrandenburger Tor, Fischerburg und Fangelurm.



Darstellung der Flächen für den Gemeinbedarf

Mit der typischen Blockrandbebauung der einzelnen Stadtquartiere liegt die Bauflucht der Gebäude generell auf der äußeren Grundstücksgrenze, auf dem Rand des jeweiligen Stadtquartiers. Zur Sicherung der städtebaulichen Sanierung der Innenstadt gelten die Baulinien für die Innenstadtbauung grundsätzlich auf dem äußeren Rand der Stadtquartiere als festgesetzt, auch ohne gesonderte Darstellung.

6.3 Erläuterungen zum Nutzungskonzept – sonstige Nutzungen

Nicht als Bauflächen ausgewiesene Bereiche werden im Planungsgebiet festgelegt als

- Grünflächen mit Nutzungsbestimmung
- Verkehrsflächen
- Wasserflächen.

6.3.1 Grünflächen

Alle ausgewiesenen Grünflächen im Plangebiet sind als Parkanlage festgesetzt.

Im Norden des Plangebietes nördlich der Stadtmauer zwischen den Baulandflächen an der „II. Wallpromenade“ und der Datze sind die dort vorhandenen Gärten, teilweise bereits Brachflächen, Flächen mit zum Abriss geplanten Garagen als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage ausgewiesen. Entlang der Datze ist die Weiterführung der Parkanlagen am Datzeufer vorgesehen mit Anschluss an den Grünbereich Wallanlage des August-Bebel-Platzes.

6.3.2 Verkehrsflächen

Vom Neubrandenburger bis zum Anklamer Tor durchquert die überörtliche Hauptverkehrsstraße B 197 (Riemannstraße) die Friedländer Innenstadt. Als weitere überörtliche Hauptverkehrsstraße verläuft die Landesstraße L 28 über die Schwanbecker Straße und die Riemannstraße bis zum Anklamer Tor. Alle übrigen Straßen in der Innenstadt, im Plangebiet sind innerörtliche Straßen.

Von den innerörtlichen Straßen und Platzflächen sind folgende mit der besonderen Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ ausgewiesen:

- Turmstraße
- Markt
- „Pferdemarkt“
- Vorfeld Neubrandenburger Tor und Anklamer Tor
- Vorfeld der Wassermühle (Seite zum Mühlenteich).

Von den innerörtlichen Straßen sind folgende mit der besonderen Zweckbestimmung „Verkehrsberuhigter Bereich“ ausgewiesen:

- I. und III. Ringstraße

- „Wallpromenade Nordwest“ (nordwestlich der II. Ringstraße)
- „Gänsemarkt“
- verlängerte Riemannstraße
- nördliche Schulstraße
- nördliche Marienstraße
- 2 x neue Verbindungsgassen zwischen Mühlenstraße und III. Ringstraße, zwischen Wollweberstraße und I. Ringstraße
- südliche Wasserstraße zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und I. Ringstraße
- August-Bebel-Platz
- (neue) Wollweberstraße Nord.

Stellplätze und Parkplätze im öffentlichen Straßenraum werden als Verkehrsflächen mit besonderer Zweckbestimmung „Öffentliche Parkfläche“ ausgewiesen. Zu der Nutzung der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung erfolgen unter Punkt 7. Verkehrsplan nähere Erläuterungen.

Zu der Nutzung der Verkehrsflächen erfolgen unter Punkt 8. Verkehrsplan nähere Erläuterungen.

6.3.3 Wasserflächen

Innerhalb des Planungsgebietes befinden sich Wasserflächen im nördlichen Bereich zwischen August-Bebel-Platz und Datze. Hier verläuft der „Datzegraben“ als Regenwasserableitung des nördlichen Stadtgebietes in die Datze.

Das Planungsgebiet wird im Nordwesten unmittelbar tangiert von dem Flüschen Datze. Im Südwesten grenzt der Mühlenteich an die Innenstadt.

6.4 Abgleich mit verbindlichen Bauleitplanungen

6.4.1 Flächennutzungsplan

Die Fläche im Norden des Planungsgebietes des Städtebaulichen Rahmenplanes zwischen August-Bebel-Platz und Datze ist im Flächennutzungsplan als Bauland und Fläche für die Landwirtschaft ausgewiesen. Diese Fläche ist gemäß dem Nutzungs- und Gestaltungsplan des Städtebaulichen Rahmenplanes als Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage zu verändern.

6.4.2 Bebauungspläne

Der Bebauungsplan Nr.15 „Wohnquartier Mühlenstraße, Riemannstraße, Schwanbecker Straße“ ist für die baurechtliche Sicherung der geplanten Bebauung der Ecke Riemannstraße / Wasserstraße zu ändern.



Flächennutzungsplan – Beiplan Nr. 2 – Ausschnitt Innenstadt

Für das Stadtquartier „Turmstraße / Mühlenstraße / Wasserstraße / Riemannstraße“ ist für die baurechtliche Sicherung einer Bebauung entlang der Riemannstraße und der Wasserstraße bei gleichzeitiger Sicherung der Nutzung der vorhandenen Bausubstanz (Geh-, Fahr- und Leitungsrechte) ein Bebauungsplan aufzustellen.

Für das Stadtquartier „Wasserstraße / „Pferdemarkt“ / Wollweberstraße“ wird die Aufstellung eines B-Planes erforderlich zur Festlegung der neuen Baukante im Westen und des Straßenraumes der Wasserstraße sowie der Sicherung der Nutzung des vorhandenen Wohnblockes (Geh-, Fahr- und ggfs. Leitungsrechte).

Für das Stadtquartier „Wasserstraße / Riemannstraße / Schwanbecker Straße / „Pferdemarkt““ wird ein Bebauungsplan bei unterschiedlicher Eigentümerschaft erforderlich zur Sicherung der notwendigen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte. Bei den übrigen Stadtquartieren mit geplanter ergänzender Blockrandbebauung ist analoges zu prüfen.



LEGENDE

- Grenze des Rahmenplangebietes "Innenstadt"
- Grenze des Fördergebietes Stadtsanierung und Stadtbau "Innenstadt"
- Grenze des Denkmalbereiches Stadtfestigungsanlage/ Wall
- Grenze des Geltungsbereiches von Bebauungsplänen
 - B-Plan Nr. 10 "Wohnquartier Mühlenstraße / Fläbenstraße"
 - B-Plan Nr. 15 "Wohnquartier Mühlenstraße, Riemannstraße, Schwanbecker Straße"
 - B-Plan Nr. 4 "Turnstraße / Riemannstraße / Marlenstraße / Mühlenstraße"
 - B-Plan Nr. 3 "Am Mühlenleich - südliche Stadteinfahrt"

Art der baulichen Nutzung

- WA** Allgemeines Wohngebiet § 4 BauNVO
- WB** Besonderes Wohngebiet § 4a BauNVO
- MI** Mischgebiet § 6 BauNVO
- SO** Sondergebiet § 11 BauNVO
 - SO H** Sondergebiet Einzelhandel
 - SO G** Sondergebiet Gastronomie und Beherbergung

Maß der baulichen Nutzung

- I** Zahl der Vollgeschosse als Höchstmaß
- II-II** Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstmaß
- III** Zahl der Vollgeschosse zwingend

Bauweise

- g** geschlossene Bauweise

Einrichtungen und Flächen für den Gemeinbedarf

- Flächen für den Gemeinbedarf
 - öffentliche Verwaltung
 - Schule
 - Kirche
 - Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
 - Kulturellen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen
 - Feuerwehr
 - Polizei

Grünflächen

- Öffentliche Grünflächen / private Grünflächen
 - Parkanlage
 - Kleingärten
 - Spielfeld

Wasserflächen

- Wasserflächen (Mühlenleich, Dätze, Gräben)

Denkmalschutz

- Einzelanlagen, die dem Denkmalschutz unterliegen

Verkehrsflächen

- überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße (B 197)
- Straßenverkehrsflächen
- Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung
 - Öffentliche Parkfläche
 - Verkehrsberuhigter Bereich
 - Einfahrt / Durchfahrt
 - Fußgängerbereich

Flächen für Versorgungsanlagen

- Flächen für Anlagen der Abwasserbeseitigung

Sonstiges

- Flächen mit Geh- und Fahrrecht
- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung
- Gebäudedurchgang Öffentlich, Mauerdurchgang

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt" Forterschreibung 2010

Auftraggeber: Stadt Friedland / Mecklenburg
vertreten durch: BouleCon Sanierungssträger GmbH
Lange Straße 1/3, 17489 Großefischau
Tel: (03834) 7973-35
Fax: (03834) 7973-43

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
architekten - landschaftsplaner - bautechnische ingenieure
August-Wilhelm-Straße 1, 17033 Neubrandenburg
Tel: (0396) 58102-0
Fax: (0396) 58102-15

Plan: **NUTZUNGSPLAN**

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Architektin Silke Lange
Planungsphase: Vorstudie
Projektnummer: 12033045/fortschreibung_2010/06_aufzeichnung/06/06-012_nutzungsplan.dwg Blatt-Nr.:
Modifiziert: 06.09.2010
Datum: 06.09.2010

7. VERKEHRSPLAN

7.1 Verkehrsplan, Inhalt und Darstellung der Planzeichnung

Seit Beginn der Stadtsanierung im Jahr 1991 wurde die Verkehrssituation in der Innenstadt Friedlands erheblich verbessert. Dazu gehören zahlreiche Baumaßnahmen wie

- Um- und Ausbau der Ortsdurchfahrt der Bundesstraße B 197 (Riemannstraße),
- Neu- und Umgestaltung fast aller Innenstadtstraßen mit Ausnahme der I. Ringstraße östlicher Bereich, der Mühlenstraße östlicher Bereich und der Wollweberstraße östlicher Bereich,
- Neu- und Umgestaltung aller Stadtplätze: Marktplatz, „Pferdemarkt“ einschließlich „Nikolaikirchplatz“, „Gänsemarkt“,
- Neuanlage von Straßen zur Ergänzung des mittelalterlichen Straßenrasters (Emil-Scheil-Straße) und Stellplätzen.

Mit Fertigstellung der Autobahn A 20 hat sich der Durchgangsverkehr, insbesondere der Schwerlastverkehr auf der Ortsdurchfahrt B 197 Innenstadt Friedland verringert. Die Notwendigkeit der weiteren Planung einer Ortsumgehung wird durch die Stadt Friedland nicht gesehen.

7.2 Erläuterungen zum Verkehrsplan

Im Verkehrsplan sind die erforderlichen Flächen für die verschiedenen Verkehrsarten einschließlich der Fußwegebeziehungen dargestellt und für die Zukunft weiterentwickelt. Das Verkehrskonzept hat das Ziel, eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer zu erreichen, wobei die Aspekte des Denkmalschutzes in den Altstadt-bereichen besonderes Gewicht haben.

Das Verkehrskonzept soll die Verkehrsverhältnisse für alle Verkehrsteilnehmer optimieren. Im Vordergrund stehen

- die Darstellung aller Verkehrsbeziehungen und -flächen des Kraftfahrzeugverkehrs,
- die Flächen und Standorte des ruhenden Verkehrs,
- die Anbindung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV),
- die Flächen und Verbindungen des Fuß- und Radverkehrs.

7.2.1 Leitbild / Ziele des Verkehrsplanes

Die konzeptionelle Verkehrsplanung ist eng verbunden mit den baulichen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Veränderungen und den sich stetig wandelnden Mobilitätsansprüchen in der Stadt. Grundlage ist die laufende Analyse der Verkehrsabläufe einschließlich der prognostizierten Entwicklung, um dann im Dialog mit den vielen anderen Entscheidungsträgern geeignete und vertretbare Lösungsansätze dafür zu entwickeln.

Die künftige Verkehrsentwicklung ist zur Unterstützung der Wohnnutzung einhergehend mit der Vermeidung von Durchgangsverkehr und Reduzierung des Verkehrsaufkommens vorzunehmen.

Als **Leitbild** ist wie folgt zu berücksichtigen:

- Erreichen optimaler Verkehrsbedingungen für alle Teilnehmer,
- Differenzierung des Straßensystems zur Vermeidung unnötiger Verkehrsbewegungen,
- Freihalten der Wohnbereiche weitgehend von Gewerbeverkehr,
- Verwendung altstadtypischer Gestaltungsgrundsätze und -materialien,
- vorrangige Lösung verkehrsorganisatorischer Konfliktpunkte,
- Anbindung der angrenzenden Erholungs- und Landschaftsräume für Fußgänger und Radfahrer.

Als Grundlage für das Verkehrskonzept zum Städtebaulichen Rahmenplan werden folgende **Ziele** formuliert:

- Gestaltung der Rahmenbedingungen für eine ganzheitliche Stadtentwicklung,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Teilnehmer,
- Stärkung der Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktion der Innenstadt als Stadtzentrum,
- Erhöhung der Wohnqualität und Sicherung der Wohnfunktion.



Riemannstraße – neugestaltete Ortsdurchfahrt B 197 in der Innenstadt

Ziel der Entwicklung der verkehrlichen Situation in der Innenstadt Friedlands ist es, ein optimales Verkehrsnetz für die einzelnen Verkehrsteilnehmer (Kraftfahrzeuge, Radfahrer, Fußgänger, Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs) bereitzustellen und in Zusammenarbeit mit weiteren Beteiligten (Straßenverkehrsbehörden, Polizei) dessen Funktionalität zu gewährleisten.

7.2.2 Fließender Kraftfahrzeugverkehr

Schwerpunkte aus verkehrsplanerischer Sicht in der weiteren städtebaulichen Entwicklung der Innenstadt bilden

- die Beibehaltung einer klaren Netzhierarchie,
- die Verringerung des Durchgangsverkehrs,
- die Umsetzung von Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung,
- die Reduzierung des Parksuchverkehrs,
- die altstadtgerechte Gestaltung der Straßenräume und Auswahl der Oberflächenmaterialien.

Konzept fließender Kraftfahrzeugverkehr

Die bestehenden Straßenräume werden erhalten, je nach städtebaulichen und gestalterischen Anforderungen neu- und umgestaltet. Grundlegende Veränderungen sind nicht vorgesehen.

Der Teil der historischen „Wasserstraße“ zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Wollweberstraße wird mittel- bis langfristig wieder als Straße ausgebaut. Sie dient der Erschließung des östlich angrenzenden Stadtquartiers und von Stellplätzen.

Die Wollweberstraße wird nach Abriss des Wohnblockes Wollweberstraße 35-38 langfristig verlängert und bei Bedarf auf die I. Ringstraße aufgebunden. Sie dient der Erschließung von möglichen Baugrundstücken und von Stellplätzen.

Nachfolgend werden für einzelne Straßenräume die Um- und Neugestaltungsmaßnahmen aufgezeigt und erläutert.



Gestaltungs- und Neuordnungsbedarf in der Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Markt und „Pferdemarkt“

Der Teil der **Rudolf-Breitscheid-Straße** zwischen neu gestaltetem Markt und neu gestaltetem „Pferdemarkt“ befindet sich noch in einem unbefriedigenden Zustand. Neben den gestalterischen Mängeln trägt ein unangemessen breiter Straßenraum von ca. 8,30 bis 9,20 m Breite nicht zur gewünschten Verkehrsberuhigung bei. Die Fahrbahnbreite wird auf 6,00 m verringert analog der bereits sanierten, östlich und westlich angrenzenden Straßenbereiche. Als Oberflächenmaterial wird das Material des westlichen Teilabschnittes der Rudolf-Breitscheid-Straße oder das des „Pferdemarktes“ weitergeführt. Die Nordseite der Straße erhält einen altstadttypischen straßenbegleitenden Gehweg.

Im östlichen Teil der **Wollweberstraße** und der **Mühlenstraße** befinden sich die Fahrbahnen und die straßenbegleitenden Gehwege in einem nicht zufriedenstellenden Zustand. Hier sind noch die Betonplattenbeläge aus der Zeit der Errichtung der industriell gefertigten Wohnblöcke vorzufinden. Oberflächenschäden erfordern neben den gestalterischen Mängeln eine Neu- und Umgestaltung dieser Straßenzüge. Gleiches gilt auch für die Carl-Leuschner-Straße.



Gestaltungsbedarf in der Mühlenstraße Ost



Gestaltungs- und Neuordnungsbedarf in der Wollweberstraße Ost

Der östliche Teil der **I. Ringstraße** ist weitgehend noch völlig unbefestigt. Hier besteht der dringliche Handlungsbedarf nach Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes sowohl für die Fußgänger und Radfahrer als auch für die Anlieger zur rückwärtigen Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Dieser Teil der I. Ringstraße ist wie (fast) alle übrigen Ringstraßen als Mischverkehrsfläche auszubilden.



Neu- und Umgestaltungsbedarf in der I. Ringstraße, östlicher Bereich



Gestaltungsbedarf in der verlängerten Wasserstraße Nord

Die **verlängerte Wasserstraße Nord** zwischen Mühlenstraße und III. Ringstraße ist in einem äußerst schlechten Zustand. Die Befestigung aus Kopfsteinpflaster ist stark zerfahren. Mit Öffnung der III. Ringstraße im Bereich zwischen der verlängerten Wasserstraße und der Schwanbecker Straße ist der bisherige Wendeplatz, der im Wallbereich liegt, aufzugeben. Die Fläche ist als Grünbereich wieder herzustellen und in die Wallanlage zu integrieren.

Auf dem **östlichen Teil der III. Ringstraße** zwischen Turmstraße und Schwanbecker Straße stehen zu großen Teilen Reihengaragen. Nach Abbruch dieser städtebaulich störenden Garagen ist die III. Ringstraße in der historischen Breite wieder herzustellen, in Fortführung des bereits sanierten Teils der III. Ringstraße zu befestigen und als Mischverkehrsfläche zur rückwärtigen Erschließung der angrenzenden Grundstücke zu nutzen. Gleiches gilt für die II. Ringstraße von der Schwanbecker Straße bis zu einer neuen Aufbindung auf die Mühlenstraße.

Mit dem geplanten Abriss des Wohnblockes Wollweberstraße 35-38 kann die **Wollweberstraße** in Richtung Osten weitergeführt und auf die I. Ringstraße aufgebunden werden. Über die Zweckmäßigkeit dieser Aufbindung ist zum entsprechenden Zeitpunkt zu befinden. Dieser neue Teil der Wollweberstraße soll als Mischverkehrsfläche ausgebaut werden.

Die **Wasserstraße** zwischen Riemannstraße und Rudolf-Breitscheid-Straße soll für den Kraftfahrzeugverkehr nicht wieder auf die Riemannstraße (B 197) aufgebunden werden. Der Straßenraum hat Gestaltungsdefizite, mangelhafter Oberflächenzustand von Fahrbahn und Gehweg. Der westliche Bereich wird neu geordnet durch die Neuanlage von Stellplätzen in Senkrechtaufstellung, Gehweg und Baumreihe.



Neu- und Umgestaltung der Wasserstraße zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Riemannstraße, Aufbindung auf die Riemannstraße

Die **verlängerte Wasserstraße Süd** zwischen Rudolf-Breitscheid-Straße und Wollweberstraße, derzeit als Gehweg genutzt, soll für eine künftige Wiederbebauung des angrenzenden Stadtquartiers zur rückwärtigen inneren Erschließung und zur Anlage von Stellplätzen ausgebaut werden.



Umgestaltung und Ausbau der Wegeverbindung „Wasserstraße“

Die **vorhandene Wegeverbindung** zwischen der östlichen Wollweberstraße und der östlichen 1. Ringstraße im Bereich des Jugendklubs wird neu gestaltet und nach Bedarf ausgebaut.



Neu- und Umgestaltung Wegeverbindung im Bereich des Jugendklubs

Der Straßenteil des **August-Bebel-Platzes** bedarf einer Neu- und Umgestaltung. Die bestehende rückwärtige verkehrsseitige Erschließung der Grundstücke über den Apothekergang ist aufgrund der geringen Straßenraumbreite (in mehreren Bereichen unter 3,00 m) nur eingeschränkt nutzbar. Deshalb sind die Fahrbahn und Gehweg auf der Vorderseite der Grundstücke (August-Bebel-Platz) aufzuwerten und funktionelle und gestalterische Mängel zu beseitigen. Zusätzlich werden PKW-Stellplätze auf dem mittigen Grünstreifen angelegt, in neu zu gestaltende Pflanzflächen eingebettet. Die angelegten Stellplätze am Ende der Straße werden rückgebaut und wieder als Grünfläche dem Wall zugeordnet. Der Straßenraum wird zum Grünbereich des Walls mit einer Reihe von neu anzupflanzenden Großbäumen eingefasst.



Neu- und Umgestaltung des August-Bebel-Platzes

Der südliche Bereich der **Fritz-Reuter-Straße** zwischen Datzebrücke an der Wassermühle und Aufbindung auf die Neubrandenburger Straße hat als tangierende Randstraße der Innenstadt eine wichtige Bedeutung in der Erschließungsstruktur der Stadt. Zum einen hat sie die Funktion einer Entlastungs- und Umleitungsstrecke für die Landesstraße L 28 in der Verbindung mit der Bundesstraße B 197. Zum anderen bildet sie eine funktionelle und gestalterische Zäsur zwischen Innenstadt / Wallbereich und Mühlenteich / Stadtpark. An dieser Stelle gilt es, zukünftig den funktionellen Aspekt mit den erhöhten gestalterischen Ansprüchen an diesen Bereich abzuwägen. Mit einer eventuellen Erneuerung der Datzebrücke ist eine maximal mögliche Minimierung der Fahrbahnbreite auf der Brücke, im geplanten Fußgängerbereich Wassermühle – Mühlenteich zu prüfen.



Umgestaltung der Westseite der Fritz-Reuter-Straße Süd



Fritz-Reuter-Straße im Bereich der Brücke über die Datze, dem Mühlenteich an der Wassermühle

7.2.3 Ruhender Verkehr

Dem ruhenden Verkehr ist eine große Aufmerksamkeit zu widmen, da er in entscheidendem Maße über die Vitalisierung und Entwicklung der Innenstadt, des Stadtzentrums entscheidet. Damit kommt insbesondere der Parkraumplanung eine grundlegende Bedeutung zu, da hier über den Umfang, die Verkehrsabläufe und die Zuordnung zu den einzelnen Nutzergruppen Einfluss genommen werden kann. Die Parkraum-Nutzergruppen werden wie folgt unterteilt:

- Zentrumskunden
- Besucher, Touristen (Einzelpersonen und Reisegruppen)
- Bewohner
- Beschäftigte, Auszubildende, Schüler
- Belieferung.

Kfz-Parken für Zentrumskunden

Parken zum Zwecke des Einkaufens, kurzzeitig in Ladennähe, Behindertenparken

Kfz-Parken für Besucher und Touristen

Parken für ein paar Stunden in der Stadtmitte oder / und an speziell ausgeschilderten Standorten (Auffangparkplätze), Behindertenparken

Bus-Parken für Reisegruppen

Südöstlich der Innenstadt befinden sich am Hagendorn mit kurzer Wegeanbindung in das Stadtzentrum Busparkplätze in ausreichender Anzahl.

Bewohner

Parken in Nähe der Wohnung, Behinderten-Parken, Garagen

Beschäftigte

Parken für die Zeit der Beschäftigung, langfristig, Wege zwischen Parken und Arbeitsstelle zumutbar

Belieferung

Lieferzonen unmittelbar am Zielobjekt, kurzzeitige Nutzung

Konzept ruhender Verkehr

Planungsgrundsatz ist die maximal mögliche Abdeckung des Bedarfs an Stellplätzen für die Anwohner in der Nähe ihrer Wohnung bei gleichzeitiger Sicherung des notwendigen Anteils an öffentlichen Stellplätzen im zentralen Bereich des Stadtzentrums.

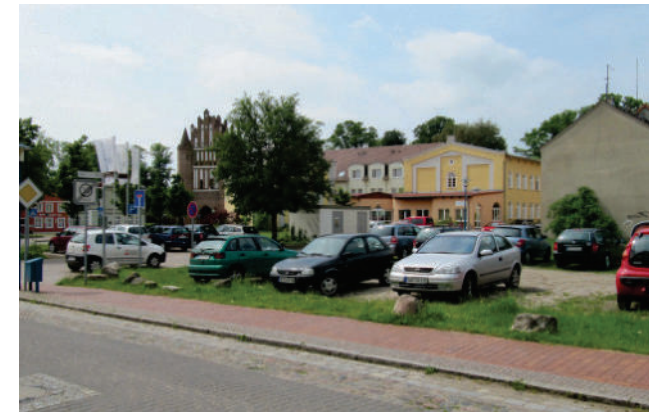
In Bereichen mit hoher Wohndichte werden zur Sicherung und Aufwertung der Wohnnutzung gezielt öffentliche Stellplätze in Anwohnerstellplätze umgewandelt.

Das Konzept für den Ruhenden Verkehr beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Mit der konzipierten Bebauung/ Lückenschließung in der Riemannstraße auf der östlichen Seite der Aufmündung der Wasserstraße werden die bestehenden Parkplätze in den rückwärtigen Bereich verschoben, im Bereich des NETTO-Marktes unter Inanspruchnahme der Fläche des abzureißenden Wohnblockes Mühlenstraße 52-55,
- Mit der geplanten Wiederbebauung der Nordseite der Riemannstraße im Bereich zwischen Turmstraße und Wasserstraße einschließlich der Westseite der Wasserstraße wird der derzeitige öffentliche Parkplatz an der Wasserstraße aufgegeben. Infolge der hohen Wohndichte in diesem Stadtquartier besteht bei Erhalt der beiden Wohnblöcke Riemannstraße 22-24 und 25-27 ein hoher Bedarf an Stellplätzen. Bei Erhalt des grünen verkehrsfreien Wohnhofes zur Sicherung der Wohnqualität / Wohnruhe werden in diesem Stadtquartier keine öffentlichen Stellplätze mehr ausgewiesen,
- Mit der langfristig konzipierten Wiederbebauung / Lückenschließung auf der Nordseite der Rudolf-Breitscheid-Straße „West“ entfallen die dort angelegten öffentlichen Stellplätze,
- Mit der langfristig konzipierten Wiederbebauung des Standortes des ehemaligen Rathauses auf dem Markt entfallen die dort ausgewiesenen Stellplätze,
- Neuanlage eines Parkplatzes unter Bäumen nach Abriss des Wohnblockes Wollweberstraße 8-11 (Ersatz für Stellflächen auf dem Markt),
- Umgestaltung der Rudolf-Breitscheid-Straße zwischen Markt und „Pferdemarkt“ mit Anlage von zusätzlichen Kfz-Stellplätzen,
- Umgestaltung der Wollweberstraße Ost zwischen Carl-Leuschner-Straße und „Nikolaikirchplatz“ mit Anlage von Stellplätzen,
- Neuanlage der Neuen Wollweberstraße nach Abriss des Wohnblockes Wollweberstraße 35-38 und Anlage von Stellplätzen,
- Neuanlage der Wasserstraße Süd mit zusätzlichen Stellplätzen,
- Neuanlage von Stellplätzen auf der Westseite der Carl-Leuschner-Straße Süd unter Beachtung der zu errichtenden Eckbebauung Wollweberstraße/ Carl-Leuschner-Straße,
- Neu- und Umgestaltung der 3. Ringstraße zwischen Turmstraße und Schwanbecker Straße nach Abriss der Reihengaragen mit Anlage von Anwohnerstellplätzen / Garagen auf den Wohngrundstücken,
- Neu- und Umgestaltung der 2. Ringstraße zwischen Schwanbecker Straße und Mühlenstraße nach Abriss der Reihengaragen mit Anlage von Anwohnerstellplätzen / Garagen auf dem Wohngrundstück,
- Umgestaltung der unbefestigten Stellplatzanlagen an der Fritz-Reuter-Straße / Stadtpark und Neuanlage von Kfz-Stellplätzen für die Innenstadt.

Öffentliches Parken

Ziel des Verkehrsplanes ist es, den notwendigen Bestand an öffentlichen Stellplätzen zu entwickeln bzw. zu erhalten. Mit der geplanten Beseitigung städtebaulicher Missstände wie die Wiederherstellung der baulichen Stadtquartierskanten oder einer Wiederbebauung des Marktes werden in Teilbereichen derzeit vorhandene öffentliche Stellplätze aufgegeben. Als Ersatz werden dafür an anderen Stellen in der Innenstadt neue Stellplätze ausgewiesen.



Wildes Parken im Bereich der Seniorenwohnanlagen, Färberstraße



Geordnetes Parken in der Mühlenstraße

In den folgenden Tabellen wird eine Übersicht über Veränderungen und Planung der öffentlichen Stellplätze gegeben.

Öffentliche Stellplatzanlagen Planung

Lage	Bestand Stellpl. gesamt Anzahl	Planung dav. ent- fallenen Stellpl. Anzahl	Planung zusätz- liche Stellpl. Anzahl	Planung Stellpl. gesamt Anzahl	Fazit Stellplätze
Bereich Altstadt					
1. Riemannstraße	7	0	0	7	+ –0
2. verlängerte Riemannstraße	10	0	0	10	+ –0
3. Rudolf-Breitscheid-Straße West (Riemannstraße bis Markt)	37	-20	+12	29	-8
4. Wollweberstraße West (R.-Breitscheid-Straße bis Carl-Leuschner-Straße)	51	0	0	51	+ –0
5. I. Ringstraße West (Neubrandenburger Tor bis Carl-Leuschner-Straße)	2	0	0	2	+ –0
6. Mühlenstraße West (Wassermühle bis Turmstraße)	38	0	0	38	+ –0
7. III. Ringstraße (Färberstraße bis Turmstraße)	5	0	0	5	+ –0
8. Schulstraße Süd	18	-5	+56 ¹⁾	69	+51 ¹⁾
9. An der Marienkirche	38	0	0	38	+ –0
10. Markt	69	-66	0	3	-66
11. Färberwiete	5	0	0	5	+ –0
12. Schulstraße Nord (Riemannstraße bis Mühlenstraße)	15	-1	0	14	-1
13. Marienstraße	12	0	0	12	+ –0
14. Turmstraße Nord	6	0	0	6	+ –0
15. Marienstraße Nord	13	0	0	13	+ –0
16. Hofandienung Färberstr.	9	0	0	9	+ –0
17. Carl-Leuschner-Str. West	-	-	+12	12	+12
gesamt Altstadt:	335	-92	+80	323	-12
außerhalb der Innenstadt mit direktem funktionellen Bezug zur Innenstadt					
Fritz-Reuter-Straße Süd	32	0	+2	34	+2

Öffentliche Stellplatzanlagen Planung

Lage	Bestand Stellpl. gesamt Anzahl	Planung dav. ent- fallenen Stellpl. Anzahl	Planung zusätz- liche Stellpl. Anzahl	Planung Stellpl. ge- samt Anzahl	Fazit Stellplätze
Bereich Neustadt					
1. Rudolf-Breitscheid-Straße Mitte (Markt bis Wasserstraße)	21	0	+50	71	+50
2. Rudolf-Breitscheid-Straße Ost „Pferdemarkt“ (Wasserstraße bis Schwanbecker Straße)	16	0	0	16	+ –0
3. Am Pferdemarkt „Nikolaikirchplatz“ u. „Anklamer Tor“	56	0	0	56	+ –0
4. Wollweberstraße Ost (Carl-Leuschner-Straße bis „Nikolaikirchplatz“)	130	-55 ²⁾ -24 ³⁾	0	51	-79
5. I. Ringstraße Ost (Carl-Leuschner-Straße bis Anklamer Tor)	5	0	0	5	+ –0
6. Mühlenstraße Mitte (Turmstraße bis Schwanbecker Straße)	41	0	0	41	+ –0
7. Mühlenstraße Ost (Schwanbecker Straße bis August-Bebel-Platz)	7	-7	+12	12	+5
8. Carl-Leuschner-Straße Ost	20	0	0	20	+ –0
9. Emil-Scheil-Straße	42	0	0	42	+ –0
10. Wasserstraße Mitte (R.-Breitscheid-Straße bis Riemannstraße)	9	-9	0	0	-9
11. Riemannstraße	46	0	0	46	+ –0
12. Wasserstraße (Riemannstraße bis Mühlenstraße)	50	0	0	0	-50
13. Wasserstraße (R.-Breitscheid-Straße bis Wollweberstraße)	-	-	+44	44	+44
14. Wollweberstraße neu	-	-	+16	16	+16
gesamt Neustadt:	443	-95	+122	420	-23
gesamt Altstadt und Neustadt:	778	-187	+202	743	-35

Fazit öffentliches Parken

Im Ergebnis der geplanten Maßnahmen zur Neu- und Umgestaltung der Innenstadt und damit verbunden auch eines Teils der bestehenden Stellplätze wird sich die Zahl der öffentlichen Stellplätze von derzeit 778 Stellplätzen auf 743 Stellplätze, also um 35 Stellplätze (4,5%) verringern. Anstelle dessen werden zur Sicherung und Verbesserung der Wohnnutzung in der Innenstadt Anwohnerstellplätze neu angelegt und bisher öffentliche Stellplätze als Anwohnerstellplätze ausgewiesen.

Anwohnerparken

Zur Qualität einer Wohnung und zu deren nachhaltigen Vermietbarkeit gehört auch die Absicherung mindestens eines Stellplatzes für einen PKW. Dieser ist möglichst in Wohnungsnähe in das Wohnumfeld zu integrieren. Insbesondere in den Bereichen der mehrgeschossigen Wohnblöcke ist dieser Anspruch bei der erforderlichen Gestaltung des gesamten Wohnumfeldes zu lösen.

Im Ergebnis der Parkraumanalyse wurde festgestellt, dass die Stellplatzauslastung bei rund 50% liegt. Bedarf an weiteren Stellplätzen scheint theoretisch rein zahlenmäßig nicht zu bestehen.

Aufgrund notwendiger Pendlerbewegungen ist die Mobilität in Friedland sehr hoch. Es ist damit zu rechnen, dass diese in den kommenden Jahren relativ und absolut zunehmen wird. Im Jahr 2008 waren mit 1.840 SV-Beschäftigten mit Wohnort in Friedland 63,4 % Auspendler, im Jahr 2001 waren es noch 53,66 %. Die Auspendler umfassten 1.152 Personen im Jahr 2001, 1.167 Personen im Jahr 2008.

Bei der Prognose der Entwicklung des privaten PKW-Bestandes, des Anteils an PKW pro Einwohner in der Innenstadt Friedlands wird von einer Zunahme trotz des zu erwartenden zunehmenden Altersdurchschnitts ausgegangen. Die neuen „jungen Alten“ werden im Gegensatz zu den bisherigen Senioren ein anderes Verhältnis zum eigenen PKW haben. Sie sichern sich damit ein gewisses Maß an Mobilität. Insbesondere in unserem Flächenland und dem fehlenden Bahnanschluss in Friedland werden Ortswechsel mit dem öffentlichen Verkehrsmittel für Senioren zunehmend schwieriger. Aus finanziellen Gründen (zu erwartende niedrigere Rentenhöhe - „Altersarmut“) könnte sich dazu im Gegensatz eine gegenläufige Entwicklung vollziehen.

Mit der allgemein zu verzeichnenden Zunahme der Kriminalität erhöht sich das Sicherheitsbedürfnis der Bevölkerung. Die Bewohner der Mietwohnungen werden ihren privaten PKW zunehmend in einer „privaten“ Zuordnung mit Kontrollmöglichkeit von der Wohnung aus abstellen.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass der Bedarf und die Nachfrage nach Anwohnerparkplätzen in der Friedländer Innen-

stadt eher zunehmen wird.

In der nachfolgender Tabelle wird das Konzept für das Anwohnerparken für die Stadtquartiere aufgeführt, in denen gegenwärtig diesbezüglich keine zufriedenstellende Situation besteht und / oder bauliche Veränderungen und Ergänzungen geplant sind.

Bei den Eigenheimstandorten wird davon ausgegangen, dass der ruhende Verkehr auf eigenem Grundstück abgedeckt wird. Konzeptionell wird ausschließlich der ruhende Verkehr für Mehrfamilienhäuser bearbeitet. Dazu wird vorrangig ein angemessener Teil der Wohnhöfe in den Stadtquartieren für Anwohnerparken vorgesehen. Bei hoher Wohndichte wird ein Teil im öffentlichen Straßenraum mit in Anspruch genommen. Je nach der Nachfragesituation nach Anwohnerstellplätzen können die im öffentlichen Straßenraum liegenden der Anwohnernutzung vorbehalten werden oder für jedermann nutzbar bleiben. In jedem Fall muss der notwendige Anteil an öffentlichen Stellplätzen gesichert werden.

Die Bedarfsermittlung der Anwohnerstellplätze orientiert sich den Empfehlungen für Anlagen des ruhenden Verkehrs EAR 05 Anhang B: Richtzahlen und Orientierungswerte für den objektbezogenen Stellplatzbedarf. Für Mehrfamilienhäuser mit Mietwohnungen beträgt die Anzahl der notwendigen Stellplätze mindestens 0,7 je Wohnung. Diese Mindestanzahl wurde für das Konzept zur Bedarfsabdeckung angesetzt.

Anwohnerstellplätze Planung

Lage	Bestand ausgew. Anwoh- ner- Stellpl.	Aus- weisg. öffentl. als Anw.- Stellpl.	Zusätz- liche Anwoh- ner- Stellpl.	Planung Anwoh- ner- Stellpl. gesamt	Wohnun- gen	Abde- ckung des Be- darfs
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	WE	St.-Pl. je WE
Altstadt						
1. Riemannstraße 9-16, Schulstr. 90-92	36	0	+14	50	78	0,64
2. Riemannstr. 21e-g, Turmstraße 4-5	11	0	0	11	44	0,25
3. Riemannstr. 17-19	0	0	0	0	18	0
4. Riemannstr. 93-98, R.-Breitscheidstr. 4	0	0	+33	33	60	0,55
5. R.-Breitscheid-Straße 92-95	0	0	0	0	40	0
6. Wollweberstr. 12-15	0	0	0	0	32	0
I. Ringstraße	(-13 Garagen)					
Gesamt: Altstadt	47(60)	0	+47	94-13 =81	272	0,22

Anwohnerstellplätze Planung

Lage	Bestand ausgew. Anwoh- ner- Stellpl.	Aus- weisg. öffentl. als Anw.- Stellpl.	Zusätz- liche Anwoh- ner- Stellpl.	Planung Anwoh- ner- Stellpl. gesamt	Wohnun- gen	Abde- ckung des Be- darfs
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	WE	St.-Pl. je WE
Neustadt						
1. Riemannstr. 22a-d, Turmstraße 1, 1a-b	21	0	+5	26	30	0,35
2. Mühlenstraße 36-39	27	0	0	27	24	1,17
3. Mühlenstraße 40-51, Riemannstr. 35-41	12	0	+74	86	152	0,57
4. Mühlenstraße 75-80	0	0	0	0	30	0
5. Riemannstraße 22-24	0	0	+23	23	37+7 ¹⁾ =44	0,52
6. Riemannstraße 25-27	0	40	0	40	39+18 ¹⁾ =57	0,70
7. Mühlenstraße 28-33	0	0	+41	41	54	0,76
8. Riemannstraße 43-48	0	0	+23	23	30	0,77
9. Riemannstraße 49-54	0	0	+28	28	40	0,70
10. Riemannstr. 55-69	0	0	+46	46	92	0,50
11. R.-Breitscheid-Straße 13-26	0	0	0	0	101	0
13. R.-Breitscheid-Straße 65-68	0	0	+12	12	16	0,75
14. Wollweberstr. 42-54	0	0	+33	33	135	0,24
15. Wollweberstr. 39-41	0	0	+40	40	45	0,89
16. I. bis III. Ringstraße	-(17+21+32) 70 Garagen					
Gesamt Neustadt	60 (130)	40	+325	425-70 =355	850	Ø 0,42
Gesamt Altstadt und Neu- stadt	107 (190)	72	+372	436	1.122	Ø 0,39
außerhalb der Innenstadt (Innenstadtnähe)						
hinter dem Volkshaus	142 Garagen					
Hagedornstraße	210 Garagen					
Neubrandenburger Straße	-103 Garagen ²⁾					
Gesamt außerhalb Innenstadt	352 Garagen					
Gesamt Altstadt und Neustadt incl. Garagen				788	1.122	Ø 0,70

¹⁾ Neubau-Wohnungen

²⁾ Der Garagenkomplex an der Neubrandenburger Straße wird als städtebaulicher Missstand nicht dauerhaft im Bestand erhalten.

Bei 100-prozentiger Nutzung der Garagen am Innenstadtrand würde sich theoretisch die Abdeckung des Stellplatzbedarfes auf 0,70 Stellplätze je Wohnung in den Plattenbauten/ mehrgeschossigen Wohnblöcken erhöhen. Die veränderten gesellschaftlichen und ökonomischen Rahmenbedingungen seit 1990 haben zu einem veränderten Verhältnis zum privaten PKW geführt. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass zukünftig der Umfang der Nutzung von Garagen am Innenstadtrand zum Zwecke des Abstellens des PKW rückläufig sein wird. Eigentumswechsel, zusätzliche Kosten und weniger Flexibilität werden zu verringerter Nachfrage führen.

Trotz der geringen Auslastung der bestehenden Stellplätze wurden Flächen für das Anwohnerparken umfangreich ausgewiesen, um städtebauliche Angebote zu unterbreiten. Der Verkehrsplan zum Rahmenplan kann nicht mit einer Verkehrsplanung, einem Verkehrskonzept bzw. Konzept für den ruhenden Verkehr gleichgesetzt werden. In einem Verkehrsplan erfolgen die Untersuchungen auf Grundlage tiefgreifender Erhebungen, Analysen und Prognosen. Mit dem Verkehrsplan zum Rahmenplan wird der „städtebauliche Rahmen“ für die künftige Entwicklung aufgezeigt.

Fazit Anwohnerparken

- Das Ziel, 0,7 Anwohnerstellplätze je Wohnung in Plattenbauten / mehrgeschossigen Wohnblöcken auszuweisen, wird aufgrund der speziellen Situation in der Innenstadt Friedlands nicht erreicht. Der Stellplatzbedarf der Innenstadtbewohner wird auch weiterhin unter Nutzung der öffentlichen Parkplätze abgedeckt werden.
- Die konzipierten 436 Anwohnerstellplätze werden für 39 % der Wohnungen der Plattenbauten / mehrgeschossigen Wohnblöcke zu einer Erhöhung der Wohnqualität führen. Das sind im Vergleich zu der derzeitigen Situation (107 Anwohnerstellplätzen je 1.539 Wohnungen = 0,04 % bzw. bei Einbeziehung der derzeit vorhandenen Innenstadt-Garagen 190 Anwohnerstellplätze je 1.539 Wohnungen = 12,35 %) eine deutliche Verbesserung.
- Im Bereich Altstadt erhöht sich der Bestand an Anwohnerstellplätzen von 0,16 Stellplätzen je Wohnung (incl. Innenstadt-Garagen) auf 0,22 Stellplätze je Wohnung, um +0,06 Stellplätze je Wohnung.

- Im Bereich Neustadt erhöht sich der Bestand an Anwohnerstellplätzen von 0,11 Stellplätzen je WE (incl. Innenstadt-Garagen) auf 0,42 Stellplätze je Wohnung um +0,31 Stellplätze je Wohnung.
- Bei Einbeziehung aller 743 öffentlichen Stellplätze in die Nutzung durch die Anwohner kann überwiegend ein wohnungsnahes Stellplatzangebot von theoretisch 1.179 Stellplätze auf 1.122 Wohnungen = 1,05 Stellplätze je Wohnung in Plattenbauten / mehrgeschossigen Wohnblöcken verzeichnet werden. Dabei ist allerdings der Bedarf der Bewohner sonstiger Ein- und Mehrfamilienhäuser ohne Stellplatzmöglichkeit auf eigenem Grundstück nicht eingerechnet. Nicht eingerechnet in diesen Wert ist auch eine weitere Nutzung der Garagen am Innenstadtrand. In zwei Teilbereichen der Innenstadt ist allerdings aufgrund der städtebaulichen Situation und der Ziele der Stadtsanierung wohnungsnah konzeptionell nur eine Abdeckung von unter 0,7 Stellplätze je WE in Plattenbauten / mehrgeschossigen Wohnblöcken möglich. Das betrifft das Quartier Riemannstraße / Turmstraße / Mühlenstraße / Wasserstraße und den südwestlichen Bereich des Quartiers Riemannstraße / Marienstraße / Mühlenstraße / Turmstraße.
- Die Mindestabdeckung des Stellplatzbedarfs für die Bewohner des Wohnblockes Riemannstraße 22-24 (bzw. des Stadtquartiers Riemannstraße / Turmstraße / Mühlenstraße / Wasserstraße gesamt) von 0,7 Anwohnerstellplätzen je Wohnung kann aufgrund der geplanten Wiederbebauung der Nordseite der Riemannstraße im Bereich Turmstraße und Wasserstraße einschließlich der Westseite der Wasserstraße nicht ganz erreicht werden. Die bauliche Schließung des Stadtquartiersrandes und der Erhalt des grünen verkehrsfreien Wohnhofes zur Sicherung einer Wohnqualität / Wohnruhe innerhalb des Stadtquartiers sind hier die Ziele der Stadtsanierung. Der geplante geschossweise Rückbau der drei Wohnblöcke an der Ecke Turmstraße / Riemannstraße auf drei Geschosse ist rechnerisch bereits berücksichtigt. Die Problemlösung kann nur durch die Reduzierung des Wohnungsbestandes innerhalb des Wohnhofes erfolgen bzw. vorrangige Vermietung an Mieter ohne Stellplatzbedarf.
- Die Mindestabdeckung des Stellplatzbedarfs für die Bewohner der drei Wohnblöcke an der südwestlichen Ecke Turmstraße / Riemannstraße von 0,7 Anwohnerstellplätzen je Wohnung kann aufgrund der geringen Grundstücksgröße auch bei dem geplanten geschossweisen Rückbau auf drei Geschosse nicht gewährleistet werden. Hier stehen nur 0,5 Stellplätze je Wohnung zur Verfügung. Das Problem kann nur durch vorrangige Vermietung an Mieter ohne Stellplatzbedarf in der Innenstadt gelöst werden.

Fazit Parken in der Innenstadt gesamt

Mit Reduzierung der Wohnungsanzahl in den Plattenbauten / mehrgeschossigen Wohnblöcken und damit der potentiellen Nutzer der öffentlichen Stellplätze, mit Ausbau und Erweiterung der Anwohnerstellplätze sowie mit baulicher Ergänzung der Stadtquartiere werden in der Innenstadt Friedlands auch bei eventueller Zunahme des privaten Stellplatzbedarfs und möglicher Reduzierung bzw. des Wegfalls der Garagennutzung außerhalb der Innenstadt weiterhin öffentliche Parkplätze für Besucher, Touristen und Kunden in ausreichender Zahl zur Verfügung stehen durch die differenzierte zeitliche Nachfrage.

7.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr

Handlungsbedarf für den öffentlichen Personennahverkehr besteht aus rahmenplanerischer Sicht nicht. Alle Regionalbuslinien führen durch die Innenstadt und haben ihre Haltestellen an zentraler Stelle am Markt. Dazu kommen die Schulbuslinien, die gleichermaßen in der Innenstadt ihre Haltestellen haben.

7.2.5 Geh- und Radwege

Der Ausbau eines engmaschigen Wegenetzes sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer ist angesichts der demografischen Entwicklung das Ziel für die Entwicklung einer fußgänger- und radfahrerfreundlichen Stadt Friedland. Das städtebauliche Ziel ist die Entwicklung einer „Stadt der kurzen Wege“. Die Gehwege sind behindertenfreundlich und rollatorgerecht anzulegen und auszubauen.

„Radfahren macht Spaß, ist gesund, preiswert, schont die Umwelt und entlastet den Autoverkehr.“

Gehwege

Die bestehenden Innenstadtstraßen mit Ausnahme der Mischverkehrsflächen verfügen alle über straßenbegleitende Gehwege, in der Regel auf beiden Seiten der Fahrbahn. Angelegt werden fehlende straßenbegleitende Gehwege

- in der Wollweberstraße zwischen Emil-Scheil-Straße und „Pferdemarkt“ auf der Südseite,
- in der Wasserstraße auf der Westseite.

Das in dem gitterförmig angelegten Straßenraster bestehende Gehwegenetz wird im Südosten der Innenstadt zwischen Wollweberstraße und I. Ringstraße sowie im Bereich der verlängerten Wasserstraße hinsichtlich der Gestaltung und Nutzung aufgewertet. Im Bereich der Wasserstraße zwischen Riemannstraße und I. Ringstraße wird der Gehweg zur Promenade mit Bäumen und Aufenthaltsangeboten umgestaltet. Diese teilweise straßenunabhängige Gehwegeachse bildet eine wichtige funktionelle Verbindung von der Innenstadt zu den süd-

lich davon liegenden Sportstätten, Schule und Eigenheimsiedlung Am Hagedorn.

Außerhalb des Stadtmauerverlaufs wird das Gehwegnetz ergänzt zwischen August-Bebel-Platz und Datze entlang des „Datzegrabens“ nördlich der Abwasserpumpstation. Dieser geplante Gehweg wird auf den Bleichersteg aufgebunden. Um dem Ziel „Stadt der kurzen Wege“ gerecht zu werden, wird südlich der Abwasserpumpstation im Bereich der derzeitigen Garagen eine weitere Gehwegeverbindung zur Datze angelegt. Innerhalb der hier geplanten öffentlichen Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage werden die bestehenden und geplanten Gehwege als Parkwege angelegt. Der geplante Weg entlang des „Datzegrabens“ übernimmt gleichzeitig die Funktion eines „Grabenpflegeweges“. Voraussetzung für diese Maßnahmen ist der Abriss der Garagen und die Außerbetriebnahme der Gärten sowie die Beräumung der bereits nicht mehr bewirtschafteten Gärten. Hinsichtlich des Eigentums sind (zumindest in den Gehwegtrassen) die Flächen in das Eigentum der Stadt zu übernehmen oder mit einem Wegerecht für die Allgemeinheit zu belegen.

Außerhalb des Stadtmauerverlaufs wird das Gehwegnetz im Grünzug an der Datze zwischen III. Ringstraße und Datze ergänzt. In Verlängerung der Straßen und Gassen werden Gehwege bis an die „Datze-promenade“ herangeführt. Am jeweiligen Ende werden am Ufer der Datze kleine Bollwerke angelegt.

Außerhalb des Stadtmauerverlaufs wird das Gehwegnetz im Bereich der Fritz-Reuter-Straße am Stadtpark ergänzt durch die Anlage eines straßenbegleitenden Gehweges auf der Westseite der Fritz-Reuter-Straße. In Weiterführung des Gehweges von der verlängerten Riemannstraße durch die Stadtmaueröffnung an der Fischerburg bis zur Wallpromenade. Dieser Weg wird durch den Stadtpark weitergeführt und in das dort vorhandene Wegenetz eingebunden. Dazu ist der Hundesportplatz in seiner Lage zu korrigieren. Der geplante Gehweg auf der Westseite der Fritz-Reuter-Straße ergänzt das Wegenetz des Stadtparks und verbindet die bestehenden und geplanten Parkmöglichkeiten in diesem Bereich. Grundsätzlich ist zwischen Wassermühle und dem geplanten, neu gestalteten Mühlenteichufer eine bedarfsgerechte Fußgängerquerung der Fritz-Reuter-Straße einzurichten.

Die Westseite der Straße erhält einen straßenbegleitenden Gehweg, der die dort auszubauenden Parkplätze und das Wegenetz des Stadtparks miteinander verbindet.

Radwege

Im Planungsgebiet sind keine separaten Radwege vorgesehen.

Die straßenunabhängigen Gehwege sind weitgehend auch für Radfahrer benutzbar.



LEGENDE

- Grenze des Rahmenplangebietes "Innenstadt"
- Grenze des Fördergebietes Stadtsanierung und Stadtbau "Innenstadt"
- Grenze des Denkmalbereiches Stadtbefestigungsanlage/Wall

Bebauung

- Haupt- und Nebengebäude mit Dachform, z.B. Satteldach
- Gebäude unter Denkmalschutz stehend mit Dachform, z.B. Satteldach
- Gebäudedurchfahrt mit Zufahrt / Gebäudedurchgang öffentlich Bestand und Planung
- geschossweiser Rückbau von Gebäuden geplant
- Aufstockung von Gebäuden geplant
- Neubau von Gebäuden geplant
- Gebäude außerhalb des Rahmenplangebietes
- Abriss von Gebäuden, geplant

Grün- und Freiflächen

- öffentliche Grün- und Freiflächen (historischer Wall und Stadtpark mit Großbaumbestand) mit städtebaulich besonderer Bedeutung
- Niederungsflächen der Darze
- Bäume, das Stadtbild maßgeblich bestimmend - Bestand
- Bäume, das Stadtbild maßgeblich bestimmend - Planung

Verkehr

- Straßenverkehrsfläche
- Mischverkehrsfläche
- Gehwege, Platzflächen, Fußgängerzone
- Stellplätze mit Teilung - öffentlich
- Stellplätze mit Teilung - öffentlich objektbezogen
- Stellplätze mit Teilung - Anwohnerparken
- Parkstreifen auf der Fahrbahn
- Radweg, selbstständig geführt
- wichtige Gehwegeverbindungen zu Bereichen außerhalb des Rahmenplangebietes
- wichtige Gehwegeverbindungen innerhalb der Grünbereiche Wall, Stadtpark und Datzenerlebung
- Haltestellen Linienbus, Schulbus

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt" Fortanschreibung 2010



Auftraggeber: Stadt Friedland / Mecklenburg
vertreten durch: BouleCon Sanierungssträger GmbH
Lange Straße 1/3, 17489 Großefischau
Tel: (03834) 7973-35
Fax: (03834) 7973-43

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
architekten - planer - bauleitung
August-Wilhelm-Straße 1, 17033 Neubrandenburg
Tel: (0396) 58102-0
Fax: (0396) 58102-15

Plan: **VERKEHRSPLAN**

Bearbeiten: Dipl.-Ing. Architektin Silke Lange
Planungsphase: Vorstudie
Projektnummer: 12033-045/Veranschlagung 2010/30_aufzeichnung/step30-stadt1+3_verkehrsanlage B011-Nr.
Modifiziert: -/11/10
Datum: 01.09.2010

8. GESTALTUNGSPLAN

8.1. Gestaltungsplan, Inhalt und Darstellung der Planzeichnung

Der Gestaltungsplan beinhaltet die gestalterischen Zielstellungen und Leitbildvorstellungen bezüglich des Stadtbildes und der Stadtgestalt der Friedländer Innenstadt.

Folgende Zielstellungen werden verfolgt:

- Bewahrung und Ergänzung der ortsbildprägenden historischen Stadtstruktur, Ensembles und Gebäude,
- Verbesserung der ästhetischen Wirkung des Stadtbildes,
- Erhöhung der Attraktivität als Stadtzentrum,
- Erhöhung der Attraktivität des öffentlichen Raumes,
- Sicherung und Verbesserung der Wohnqualität,
- schrittweise Beseitigung der städtebaulichen Missstände.

Der Gestaltungsplan beinhaltet Vorschläge

- zur weitgehenden Wiederherstellung einer traditionellen Stadtsilhouette und der Gebäudehöhen,
- zur Ergänzung des Stadtgrundrisses,
- zur Erhaltung, Ergänzung und Korrektur der Bausubstanz,
- zum Rückbau von Gebäuden,
- zur Gestaltung der Straßenräume,
- zur Gebäudetypologie und Gebäudeausbildung,
- zur Ergänzung und Einbeziehung der stadtbildprägenden umgebenden Grünbereiche.

8.2. Leitbild Gestaltungskonzept

Das Leitbild für das Gestaltungskonzept:

- Erhalt der ortsbildprägenden Strukturen, Ensembles und Gebäude und Zuführung einer sinnvollen Nutzung, schrittweise Beseitigung der städtebaulichen Missstände,
- Erhalt der historischen Stadtstruktur mit mittelalterlicher Stadtbefestigungsanlage und gitterförmigem Straßenraster als wichtiges Kulturgut des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern und der Stadt Friedland,
- Erhalt und Wiederherstellung des historischen Stadtgrundrisses: Das gitterförmige Straßenraster wird konsequent erhalten, wieder hergestellt und ergänzt,
- Erhalt und Wiederherstellung der ortsbildprägenden historischen Platzräume Markt und Pferdemarkt innerhalb des Straßenrasters,

- Korrektur, Ergänzung und Wiederherstellung der Platzraumwände in der traditionellen Gebäudehöhe und Gebäudeform. Der Markt erhält wieder eine Bebauung, ein Gebäude, ein Gebäudeensemble an traditioneller Stelle,
- Erhalt und Wiederherstellung der historischen Stadtsilhouette: Maximale Gebäudehöhe von 3 Geschossen im Kern der Innenstadt, von 2 Geschossen als Regelgeschosshöhe im übrigen Innenstadtgebiet, von 1 Geschoss als Ausnahme in den Randgebieten der Innenstadt. Beseitigung städtebaulicher Missstände durch geschossweisen Rückbau von industriell gefertigten mehrgeschossigen Wohnblöcken,
- Wiederherstellung der Blockrandbebauung der Stadtquartiere bei weitgehender Einbeziehung der Nachkriegsbebauung; Beseitigung städtebaulicher Missstände durch Abriss von industriell gefertigten mehrgeschossigen Wohnblöcken; Prägen der Blockränder in den Wiederaufbauquartieren durch das Anlegen von Baumreihen,
- Gestaltung der Einzelbaukörper innerhalb der Blockrandbebauung sensibel nach traditioneller Typik und Maß sowie gemäß einer modernen Formsprache und Architekturqualität,
- Traditionell sind die Gebäude in der Blockrandbebauung traufständig angeordnet, vereinzelt unterbrochen durch giebelständige Gebäude. Diese „Lebendigkeit“ ist auch mit der Neubebauung weiterzuführen,
- Wiederherstellung der ortsbildprägenden Wallanlage und der Wallpromenade um die gesamte Innenstadt; Schrittweise Beseitigung von städtebaulichen Missständen und Zuführung von sinnvollen Nutzungen.

8.3. Erläuterungen zum Gestaltungsplan

Nachfolgend wird das Konzept der Gestaltung für die einzelnen Stadtquartiere erläutert. Die Nummerierung der Stadtquartiere ist auf beiliegendem Plan Blatt 4.2 dargestellt.

Grundsätzlich ist das städtebauliche Ziel, die traditionelle Blockrandbebauung wieder herzustellen, die bestehende Bebauung entsprechend zu ergänzen. Die ergänzende Blockrandbebauung erfolgt durch 2- bzw. 3-geschossige traufständige Gebäude auf der straßenseitigen Grundstücksgrenze in geschlossener Bauweise, altstadttypisch mit Steildach und durchgehender Trauflinie (Ausnahme sind vereinzelt, traditionell giebelständige Gebäude).

Der traditionell bauliche Abschluss von Straßenräumen in den Straßenachsen wird wiederhergestellt. An Stellen der ehemaligen Stadtmauer soll das Großgrün des Walls diesen Abschluss bilden.

Gestaltungsplan – temporäre Zwischennutzung

Aufgrund der umfangreichen baulichen Maßnahmen zur Erreichung des Zieles der städtebaulichen Sanierung der Innenstadt Friedlands und der gegenwärtig zu verzeichnenden geringen Investorennachfrage ist die Ausweisung von Prioritäten sinnvoll (siehe Punkt 9. Maßnahmenplan).

Es sind bereits umfangreich nach Abriss von Gebäuden brachliegende freie Flächen vorhanden. Weitere zu erwartende Gebäudeabrisse führen zu zusätzlichen Brachflächen. Angesichts dieser Situation erscheint eine angemessene Zwischennutzung sinnvoll. Diese Zwischennutzung wird für die Flächen vorgesehen, die bezüglich ihrer Priorität erst mittel- bis langfristig wiederbebaut werden sollen. Diese Flächen erhalten eine die Innenstadt bereichernde Nutzung und Gestaltung, die auch langfristig von Bestand sein könnten.

Diese temporären Nutzungen werden für ausgewählte Flächen im Gestaltungsplan – temporäre Zwischennutzung Blatt 4.1 dargestellt.

In den nachfolgenden Erläuterungen zu den einzelnen Stadtquartieren werden die temporären Maßnahmen *kursiv* dargestellt.

8.3.1 Marktquartier 1 – Quartier Markt / Riemannstraße 64-69 / Rudolf-Breitscheid-Straße 13-17

Dieses Wiederaufbauquartier ist geprägt von 5- und 6-geschossigen industriell gefertigten Wohnblöcken, unmittelbar angrenzend an den zentralen Marktplatz. Der prägnante städtebauliche Missstand in diesem Quartier besteht in der unmaßstäblichen großformatigen Bebauung und einem hohen Wohnungsleerstand.

Ziel der städtebaulichen Entwicklung in diesem Bereich ist der Erhalt der Blockrandbebauung bei gleichzeitigem geschossweisen Rückbau auf 3 bis 4 Geschosse. Dadurch können die beiden genannten städtebaulichen Missstände beseitigt bzw. verringert werden. Diese Rückbaumaßnahmen wurden in den vergangenen Jahren vorbereitet, konnten aber bisher aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden.

Die Baulücke Rudolf-Breitscheid-Straße 14 einschließlich der derzeitigen Innenhofzufahrt wird mittelfristig durch ein 2- bis 3-geschossiges Gebäude mit Durchfahrt geschlossen. Diese Innenhofzufahrt bildet eine zweite Zu- oder / und Ausfahrt für den Lieferverkehr der Ladenzone und die rückwärtigen Hauseingänge.

Die Baulücke Riemannstraße 63 wird mittelfristig durch ein 2- bis 3-geschossiges Gebäude mit Fußgängerdurchgang geschlossen.

Der Wohnhof wird neu- und umgestaltet. Anwohnerstellplätze werden im Wohnhof nicht vorgesehen, eine Ausnahme könnten Behindertenstellplätze sein. Ziel für die Gestaltung des Wohnhofes ist die Sicherung einer Ruhezone insbesondere für die Wohngebäude an der Riemannstraße (OD B 197). Durchgangsverkehr auf dem Wohnhof ist zu unterbinden.



Markt, Ostseite – Skizze zur Reduzierung der Geschossigkeit

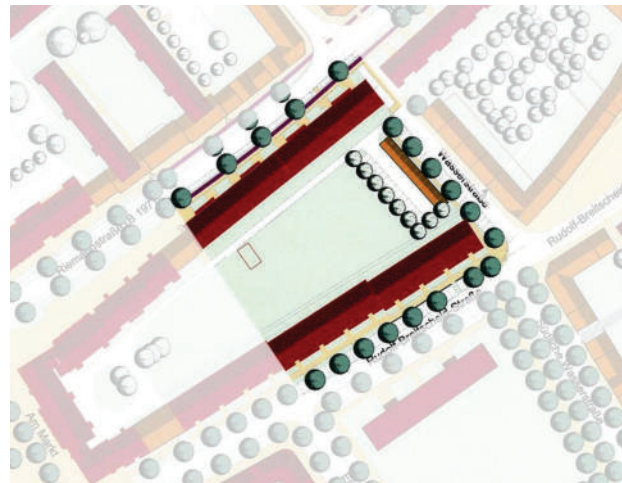
8.3.2 Marktquartier 2 – Quartier Markt / Riemannstraße 56-62 / Wasserstraße / Rudolf-Breitscheid-Straße 19-26

Dieses Wiederaufbauquartier ist wie das vorherige geprägt von 5- und 6-geschossigen industriell gefertigten Wohnblöcken, unmittelbar angrenzend an den zentralen Marktplatz. Auch hier besteht der prägnante städtebauliche Missstand in der unmaßstäblichen großformatigen Bebauung und einem hohen Wohnungsleerstand.

Ziel der städtebaulichen Entwicklung ist auch in diesem Stadtquartier der Erhalt der Blockrandbebauung bei gleichzeitigem geschossweisen Rückbau auf 3 Geschosse. Dadurch können die beiden genannten städtebaulichen Missstände beseitigt bzw. verringert werden. Auch diese Rückbaumaßnahmen wurden in den vergangenen Jahren vorbereitet, konnten aber bisher aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden.

Die östlich dieses Stadtquartiers verlaufende Wasserstraße soll nicht wieder auf die Riemannstraße (OD B 192) aufgebunden werden. Voraussetzung dafür wäre der Abriss der Gebäudesektion Riemannstraße 55.

Der Wohnhof wird neu- und umgestaltet. Er wird baulich zur Wasserstraße abgegrenzt durch Nebengebäude, Garagen, Carports, denen ein Teil der notwendigen Anwohnerstellplätze zugeordnet wird. Die Erschließung des Wohnhofes, der Gebäude und der Anwohnerstellplätze, Garagen / Carports erfolgt ausschließlich über die bestehende Wohnhofzufahrt an der Wasserstraße (siehe Marktquartier 1).



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 2

8.3.3 Quartier „Pferdemarkt Nord“ – Wasserstraße / Riemannstraße / Rudolf-Breitscheid-Straße = „Treptower Straße“ / Rudolf-Breitscheid-Straße = „Pferdemarkt“

Dieses Wiederaufbauquartier ist geprägt von vier 4- und 5-geschossigen Wohnblöcken, davon zwei als freistehende Zeilenbebauung unmittelbar angrenzend an den bedeutsamen Stadtplatz „Pferdemarkt“.

Städtebaulich äußerst wichtig und von erster Priorität ist die Wiederbebauung der Nordseite des „Pferdemarktes“. Dadurch werden mehrere erhebliche städtebauliche Missstände, wie die fehlenden Platzraumkante, die 4-geschossige unmaßstäbliche Zeilenbebauung und ein hoher Wohnungsleerstand in der Innenstadt gesamt, an diesem wichtigen Stadtplatz beseitigt. Voraussetzung für die Wiederbebauung der Platzkante ist der kurzfristige Abriss der beiden Wohnblöcke Rudolf-Breitscheid-Straße 27-30 und 31-34. Nach Abriss der beiden Wohnblöcke wird mit Ausnahme der rückwärtigen Zufahrt zu den Wohnblöcken an der Riemannstraße der Rand dieses Stadtquartiers komplett durch kleinteilige 2-geschossige Neubebauung geschlossen.

Das Innere des Stadtquartiers wird als Wohnhof neu gestaltet und die notwendigen Anwohnerstellplätze integriert. Die Zu- und Ausfahrt wird von der Wasserstraße vorgesehen, über die bestehende Zufahrt und über eine neu zu schaffende Gebäudedurchfahrt.

In einer schrittweisen Umsetzung der Gestaltungsziele wird zunächst die Platzkante zum „Pferdemarkt“ baulich geschlossen. Die beiden Quartierskanten zur Wasserstraße und zur Rudolf-Breitscheid-Straße werden jeweils mit einer Reihe temporärer Großbäume markiert. Mit der Gestaltung des Wohnhofes und der Anlage von Anwohnerstellplätzen werden die künftigen Bauflächen berücksichtigt.



Historische Luftaufnahme des Pferdemarktes ca. 1935

8.3.4 Quartier „Anklamer Tor“ - Rudolf-Breitscheid-Straße = „Treptower Straße“ / Riemannstraße / Am Pferdemarkt / Am Pferdemarkt = „Nikolaikirchplatz“

In diesem Wiederaufbauquartier kann bei Erhalt der Bebauung das für die Innenstadt Friedlands formulierte allgemeine Ziel der Wiederherstellung der Blockrandbebauung in den Stadtquartieren nicht komplett umgesetzt werden.

Städtebaulich äußerst wichtig und von erster Priorität ist die Wiederbauung der östlichen Ecke des Stadtquartiers gegenüber dem Anklamer Tor. Unabhängig von Maßnahmen an den Wohnblöcken Riemannstraße 43-45 und 46-48 kann ein 2-geschossiges kleines Gebäudeensemble oder ein gegliederter Einzelbaukörper als weiterer „Kopfbau“ in der Innenstadt Friedlands errichtet werden. Die Erschließung erfolgt rückwärtig über die Straße Am Pferdemarkt. Zwischen dem „Kopfbau“ und dem Wohnblock verläuft eine untergeordnete Fußwegeverbindung.

Die Wohnhöfe der beiden Wohnblöcke werden neu- und umgestaltet. Die Fläche wird zur Südseite, zum öffentlichen Straßenraum auf der Stadtquartiersgrenze mit einer Kante aus Mauer und Bäumen abgegrenzt. In die Wohnhoffläche werden die notwendigen Anwohnerstellplätze integriert und über eine Ein- und Ausfahrt an der südlichen Grundstücksecke erschlossen.

Im Vorfeld der beiden Wohnblöcke wird als Pendant zur geplanten Baumreihe auf der gegenüberliegenden Seite eine Baumreihe entlang der Riemannstraße als „Markierung“ der Stadtquartierskante gepflanzt.



Skizze zur baulichen Ergänzung der Straße Am Pferdemarkt (Blick durch das Anklamer Tor)

8.3.5 Quartier „Nikolaikirchplatz“ - „Friederike-Krüger-Weg“ / Wollweberstraße / Am Pferdemarkt = „Nikolaikirchplatz“ / Am Pferdemarkt / I. Ringstraße

Dieses gemischte Stadtquartier – teils Altstadtquartier, teils Wiederaufbauquartier – bildet in der Stadtstruktur der Innenstadt Friedlands eine Besonderheit. Historisch bebaut war nur der Quartiersrand zu den innenliegenden Straßen und Platzräumen. Zur Ringstraße waren und sind teilweise noch heute tiefe Gartengrundstücke vorhanden.

Die Wiederherstellung der Quartiersrandbebauung wird im Wesentlichen auf die historische Baustruktur beschränkt.

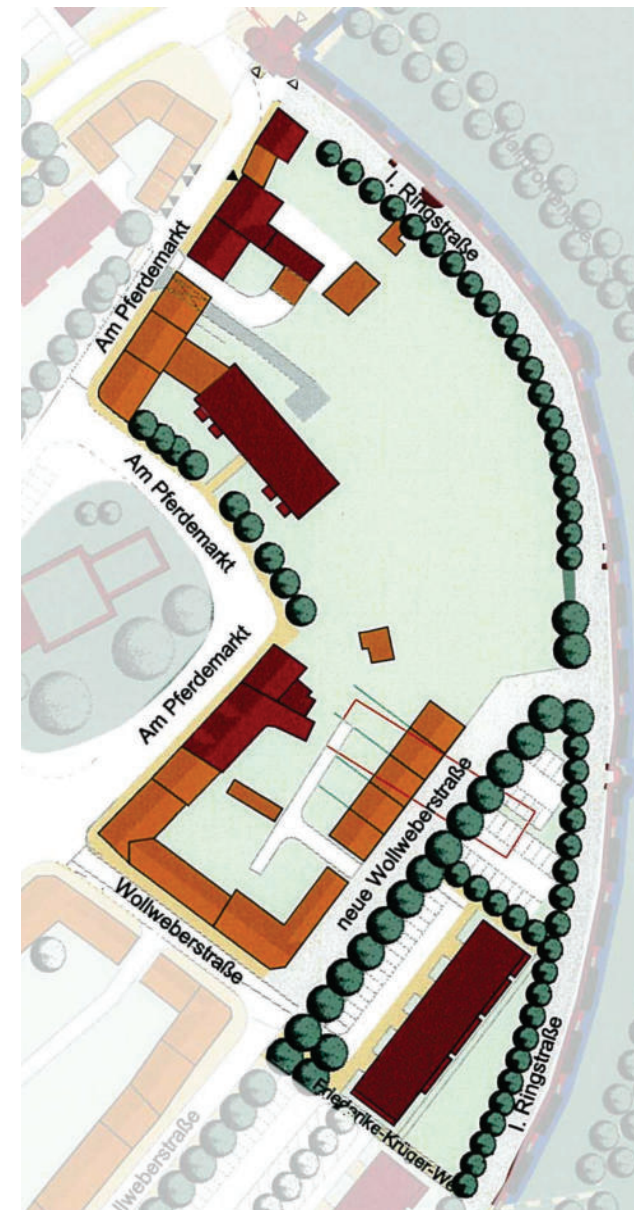
Städtebaulich äußerst wichtig und von erster Priorität ist die Wiederbauung der Platzraumkante des „Nikolaikirchplatzes“ einschließlich der Ecke zur Wollweberstraße. Zur kurzfristigen Umsetzung dieser Maßnahme wird ein Teil des Anwohnerparkplatzes an der Wollweberstraße auf die Südseite der Wollweberstraße verlagert.

Der Abriss des Wohnblockes Wollweberstraße 35-38 bietet zum einen die Chance, an einer städtebaulich richtigen und wichtigen Stelle in der Innenstadt Wohnungen zurückzubauen, einen Wohnblock (kostengünstig) komplett abzureißen. Zum anderen besteht nach Abriss dieses als städtebaulicher Missstand charakterisierten Wohnblocks die Chance, in diesem Teilbereich der Innenstadt die Baustruktur zu „heilen“ und weitere bestehende Missstände zu beseitigen. Die Wollweberstraße wird verlängert und könnte auf die I. Ringstraße aufgebunden werden, wenn sich zum entsprechenden Zeitpunkt die Aufbindung als verkehrstechnisch sinnvoll erweist. Südlich der „verlängerten Wollweberstraße“ werden die notwendigen Anwohnerstellplätze und Wohnhofflächen für die bestehenden Wohnblöcke angelegt. Auf dem nördlichen Teil der Abrissfläche wird die Randbebauung an der Wollweberstraße vervollständigt. Die Nordseite der „verlängerten Wollweberstraße“ wird als Baufläche ausgewiesen. Hier könnte kleinteilige Wohnbebauung in einer hervorragenden Wohnlage errichtet werden.

Städtebaulich sehr wichtig ist die Wiederbauung der Straßenraumkante der Straße Am Pferdemarkt einschließlich der Ecke zum „Nikolaikirchplatz“. Diese Blockrandbebauung kann als An- und Ergänzungsbau des Gebäudes der Kindereinrichtung am „Nikolaikirchplatz“ errichtet werden.

Der „Friederike-Krüger-Weg“ an der Ostseite dieses Stadtquartiers wird als für die Stadt bedeutende Fußwegeverbindung und Teil des historischen Straßenrasters neu- und umgestaltet.

Bis zum geplanten Abriss des Wohnblockes Wollweberstraße 35-38 soll der davor liegende Parkplatz kurzfristig in der Fläche reduziert und neu geordnet werden. Ziel ist die Bereitstellung eines / mehrerer Baugrundstücke zur möglichen kurzfristigen Wiederbauung der Ecke „Nikolaikirchplatz“ / Wollweberstraße. Diese Wiederbauung hat höchste Priorität.



Ausschnitt Gestaltungsplan - Quartier 5

8.3.6 Quartier Wasserstraße / Wollweberstraße / „Friederike-Krüger-Weg“ / I. Ringstraße

In diesem Wiederaufbauquartier kann bei Erhalt der Bebauung das für die Innenstadt Friedlands formulierte allgemeine Ziel der Wiederherstellung der Blockrandbebauung in den Stadtquartieren nicht umgesetzt werden.

Die für die Bewohner der Wohnblöcke notwendigen Anwohnerstellplätze werden im Bereich zwischen Wollweberstraße und Wohnblock angeordnet.

Die Wohnhöfe werden neu gestaltet. Zur I. Ringstraße erfolgt eine Abgrenzung der Wohnhöfe zum Straßenraum durch blickdichte und begrünte Zäune, Hecken und Baumreihen.

Entlang der Wollweberstraße wird eine Baumreihe angepflanzt, ein straßenbegleitender Gehweg angelegt, Stellplätze neu geordnet.



Skizze zur Neu- und Umgestaltung I. Ringstraße - östlicher Bereich

8.3.7 Quartier Carl-Leuschner-Straße / Wollweberstraße / Wasserstraße / I. Ringstraße

In diesem Wiederaufbauquartier kann bei Erhalt der Bebauung das für die Innenstadt Friedlands formulierte allgemeine Ziel der Wiederherstellung der Blockrandbebauung in den Stadtquartieren nicht umgesetzt werden.

Der Garagentrakt an der I. Ringstraße wird kurzfristig als städtebaulicher Missstand abgerissen. Der Wohnblock Wollweberstraße 55-58 wird kurz- bis mittelfristig abgerissen.

Die durch Abriss frei werdenden Flächen werden langfristig als innerstädtische Freifläche angelegt. Generell ist die Wiederbebauung dieses Teils des Stadtquartiers das städtebauliche Ziel. Mit einer kleinteiligen Neubebauung dieser Fläche ist angesichts der Nachbarschaft von Jugendklub und 5-geschossigen industriell gefertigten Wohnblöcken mittel- bis langfristig jedoch nicht zu rechnen. Die Wiederbebauung ist an dieser Stelle von niedriger Priorität. Sollte jedoch wider Erwarten Bebauungsinteresse zwingend für diesen Bereich vorliegen, gilt für eine Wiederbebauung grundsätzlich die Wiederherstellung der historischen Bebauungsstruktur und Raumkanten.

Eine Nutzung dieser Freifläche als Spielplatz erscheint angesichts der Lage an der Schule und dem Jugendklub sinnvoll. Die Bewohner der angrenzenden Wohnblöcke profitieren gleichermaßen davon. Ein Mehrgenerationenspielplatz wäre ein Angebot für alle Altersgruppen. Einen öffentlichen Spielplatz gibt es in der Innenstadt nicht. Die Nutzung der Wallanlagen und des Datzseufers für Spielanlagen wird angesichts der zahlreichen freien Flächen in der Innenstadt generell nicht in Erwägung gezogen.

Diese Freifläche wird zu allen vier Seiten mit einer Großbaumreihe eingefasst, die die Kanten des Stadtquartiers markiert. Entlang der Wollweberstraße wird straßenbegleitend ein Gehweg angeordnet.

Die „verlängerte Wasserstraße“ auf der Ostseite dieses Stadtquartiers bildet einen Teil des historischen Straßenrasters, der direkten Straßen- und Wegeverbindung zwischen I. und III. Ringstraße. Zwischen der Rudolf-Breitscheid-Straße und der I. Ringstraße wird auf dieser Trasse ein Geh- und Radweg als Allee mit Aufenthaltsqualität ausgebildet, deren Verlängerung über den Wall direkt zu den Sportanlagen Am Hagedorn führt.

Nördlich des Jugendklubs wird der Gehweg an der Wollweberstraße zu einem kleinen Platz mit Aufenthaltsqualität ausgebildet. Der Erschließungsweg zum Jugendklub und Schule (rückwärtige Zufahrt) wird als Mischverkehrsfläche umgestaltet und ausgebaut. Er gehört gleichzeitig

zum Fußwegenetz der Innenstadt und sichert kurze Wege insbesondere für die weniger mobilen Bewohner.

Der Rand dieses Stadtquartiers wird zu allen Seiten durch eine Großbaumreihe markiert.



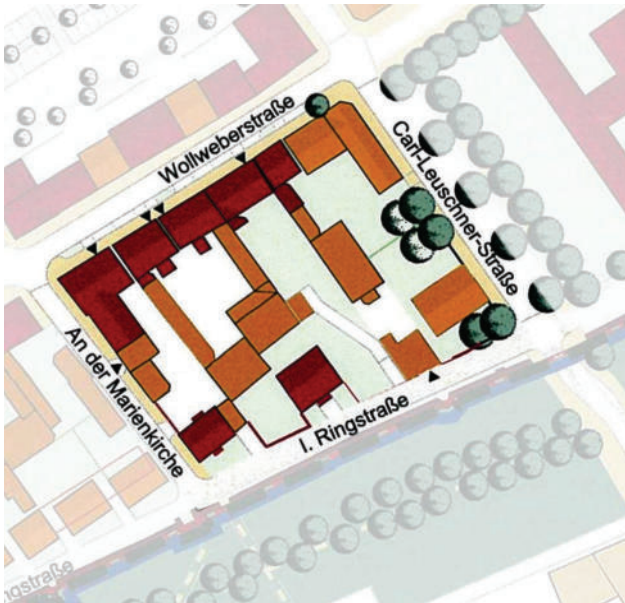
Skizze zur Neu-/ Umgestaltung I. Ringstraße - westlicher Bereich

8.3.8 Quartier An der Marienkirche / Wollweberstraße / Carl-Leuschner-Straße / I. Ringstraße

In diesem kleinen Altstadtquartier befinden sich mehrere unsanierte Gebäude, deren Erhalt nur durch eine kurzfristige grundlegende Sanierung zu sichern ist.

Die in diesem Stadtquartier an der Wollweberstraße vor dem II. Weltkrieg vorhandenen 7 Gebäude sollen wieder errichtet werden. Zurzeit bestehen hier nur noch 5 Gebäude. An der Ostseite des Stadtquartiers befindet sich ein komplett unbebautes Grundstück. Östlich grenzt an dieses Grundstück noch ein zweites Baugrundstück an, dass zurzeit katastermäßig dem öffentlichen Straßenraum zugeordnet ist. Hier kann über eine Grundstücksteilung ein zweites Baugrundstück gesichert werden. Bei der Wiederbebauung ist die Ausbildung der Quartiersecke Wollweberstraße / Carl-Leuschner-Straße von großer Bedeutung. Der Blockrand soll zur Carl-Leuschner-Straße entweder bebaut oder mit einer Abgrenzung durch Mauer mit Bäumen erfolgen.

Bei Teilung der benannten freien Grundstücke könnte an der I. Ringstraße ein weiteres Gebäude in Fortführung der dort begonnenen Neubebauung errichtet werden. Diese Bebauung ist von geringer Priorität.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 8

8.3.9 Quartier Wollweberstraße / An der Marienkirche / I. Ringstraße

In diesem Altstadtquartier wird die große Baulücke Wollweberstraße 92-95 kurzfristig durch 2-geschossige kleinteilige Bebauung geschlossen. Im Bereich der Wollweberstraße 91 wird eine Lückenschließung auf der Straßenraumkante vorgesehen. Das auf diesem Grundstück befindliche freistehende, zurückgesetzte Gebäude wird durch Um- und Anbau in die Lückenschließung integriert.

Der Garagentrakt an der Südostecke dieses Stadtquartiers wird als städtebaulicher Missstand kurzfristig abgerissen. An dieser Stelle könnten freistehende Wohngebäude errichtet werden in Weiterführung der neuen Ringstraßenbebauung im östlichen Nachbarquartier. Aus städtebaulicher Sicht wird eine rückwärtige Abgrenzung der Grundstücke zur I. Ringstraße mit altstadttypischen Nebengebäuden, Mauern, Zäunen und Hecken sowie Bäumen vorgesehen. Die Erschließung der Grundstücke an der Wollweberstraße erfolgt vorrangig von der I. Ringstraße aus.

Mehrere Wohngebäude an der Wollweberstraße sind unsaniert. Eine kurzfristige grundlegende Sanierung ist für den langjährigen Erhalt dieser Gebäude erforderlich.

Die Bebauung der nach Abriss der Garagen frei werdenden Fläche ist von untergeordneter Priorität. Es handelt sich hierbei um keine Lückenschließung, die historisch belegt ist. Diese Fläche ist zu den öffentlichen Straßenräumen mit Zaun oder Mauer abzugrenzen. Nebengebäude können auf der Grundstücksgrenze errichtet werden. Eine Nutzung als Gartenland ist möglich.



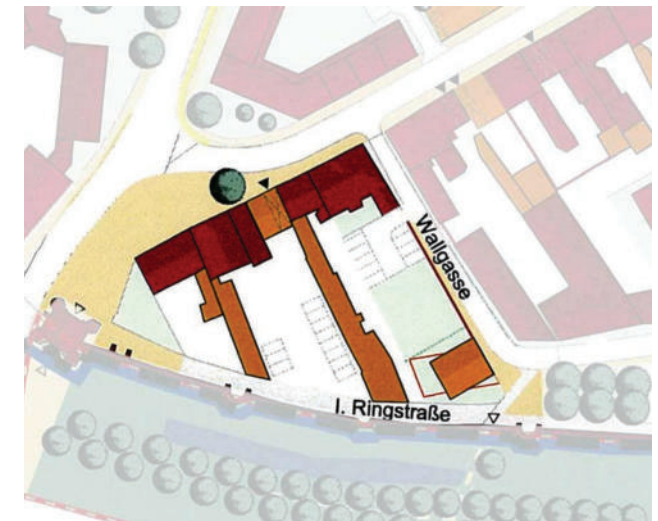
Wollweberstraße – Schließung der Baulücke Nr. 92-95 (rechts)

8.3.10 Quartier Rudolf-Breitscheid-Straße / Wallgasse / I. Ringstraße

In diesem Altstadtquartier wird der Garagentrakt an der Südostecke kurzfristig abgerissen und somit ein städtebaulicher Missstand beseitigt. An dieser Stelle wird ein 2-geschossiges Einzelgebäude errichtet, das zum einen die Stadtquartiersecke bildet. Zum anderen wird es räumlich so angeordnet, dass es in der Straßenachse der Wollweberstraße als baulicher Abschluss dieser Straße steht.

Die Baulücke Rudolf-Breitscheid-Straße 109 wird kurz- bis mittelfristig mit einem separaten Gebäude oder als Anbau an die Nr. 110 geschlossen. Zur Erschließung des rückwärtig gelegenen Parkplatzes der Gaststätte und Pension „Mecklenburger Hof“ erhält die Lückenschließung eine Gebäudedurchfahrt.

Die Bebauung der nach Abriss der Garagen frei werdenden Fläche ist von untergeordneter Priorität. Diese Bebauung ist nicht historisch belegt. Sie stellt lediglich eine Möglichkeit dar. Diese Fläche ist zu den öffentlichen Straßenräumen mit einer Mauer abzugrenzen. Nebengebäude können auf der Grundstücksgrenze errichtet werden. Eine Nutzung als Gartenland ist möglich.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 10

8.3.11 Quartier Wallgasse / Rudolf-Breitscheid-Straße / Schulstraße / Wollweberstraße

In diesem Altstadtquartier werden auf der Süd- und Ostseite umfangreich vorhandene Baulücken durch kleinteilige altstadtypische Bebauung kurzfristig geschlossen. In der Wollweberstraße durch 1- bis 2-geschossige Gebäude, in der Schulstraße durch 2-geschossige Gebäude. Für die Wollweberstraße 3 und 4 sind entsprechende Lückenschließungen zurzeit in der Vorbereitung und sollen im Jahr 2011 ausgeführt werden. Die Grundstücke in diesem gesamten Eckbereich Schulstraße / Wollweberstraße können rückwärtig über eine „Hofandienung“ erschlossen werden.

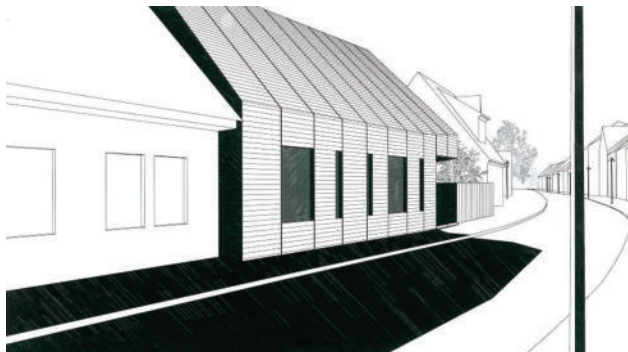
Im Bereich des Telekom-Standortes Wollweberstraße 1 wird unter Einbeziehung der technischen Anlage eine 1- bis 2-geschossige Bebauung als ergänzende Blockrandbebauung kurz- bis mittelfristig errichtet.

Bis zum endgültigen Umbau der Telekomeinrichtung wird das östliche Teilgrundstück kurzfristig separat bebaut. Mit dieser Teilbebauung wird der städtebauliche Missstand erheblich gemindert – das Telekomgebäude ist im Straßenraum nicht mehr so präsent.

Die Baulücke Rudolf-Breitscheid-Straße 105 wird kurzfristig durch ein 2-geschossiges Gebäude geschlossen. Eine rückwärtige Erschließung könnte nur unter Nutzung der Nachbargrundstücke über die vorhandene innere „Hofandienung“ möglich werden.

Das Baudenkmal Rudolf-Breitscheid-Straße 101 steht seit vielen Jahren leer und ist völlig unsaniert. Eine grundlegende Sanierung ist zum dauerhaften Erhalt dieses Gebäudes kurzfristig erforderlich.

Die beiden Baudenkmale Stadtspeicher sind bisher nur teilsaniert, eine grundlegende Sanierung wird zum dauerhaften Erhalt dieser Gebäude erforderlich werden.



Wollweberstraße 3 – Entwurf zur Lückenschließung

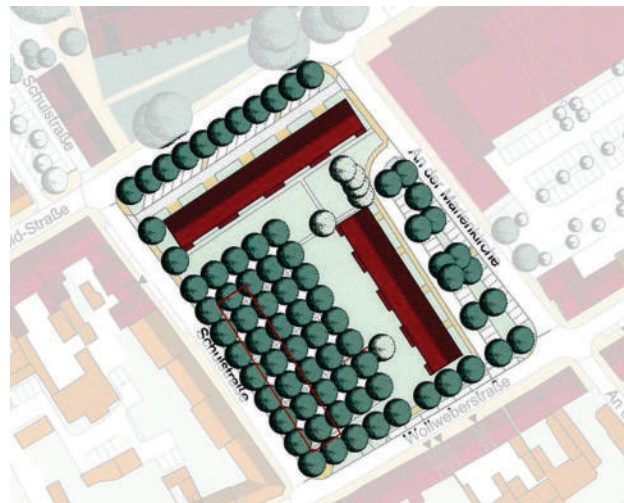
8.3.12 Quartier Schulstraße / Rudolf-Breitscheid-Straße / An der Marienkirche / Wollweberstraße

Die vorhandene Zeilenbebauung in diesem Wiederaufbauquartier ermöglicht es nicht, bei Erhalt der 4-geschossigen Wohnblöcke das für die Innenstadt allgemein formulierte Ziel der Wiederherstellung der Blockrandbebauung in den Stadtquartieren umzusetzen.

Der Wohnblock Wollweberstraße 8-11 wird kurz- bis mittelfristig abgerissen. Dieser Abriss dient nicht nur der Reduzierung der Wohnungen in industriell gefertigten Wohnblöcken, sondern gleichermaßen der Aufwertung des Bereiches und der Beförderung der Wiederbebauung der Westseite der Schulstraße. Nach Abriss des Wohnblockes wird sich das Bauinteresse an der Wiederbebauung der freien Grundstücke in der Schulstraße erhöhen. Bei Erhalt des Wohnblockes wird kaum mit einer Wiederbebauung zu rechnen sein.

Die durch den Abriss des Wohnblockes frei werdende Fläche wird langfristig nicht wieder bebaut. Generell ist aber die Wiederbebauung dieses Stadtquartiers das städtebauliche Ziel. Auf der Abrissfläche wird eine rasterförmige Großbaumpflanzung angelegt. Die Fläche wird als öffentliche Grünanlage mit Aufenthaltsangeboten gestaltet. Mit einer langfristigen Wiederbebauung des Marktes werden die Parkplätze in den Bereich der Schulstraße verlagert. Das Baumraster ist so auszubilden, dass die Parkplätze bei komplettem Erhalt der Bäume unter diesen angelegt werden können.

Die den beiden Wohnblöcken zugeordneten Innenhofbereiche werden durch den „Altstadthain“ abgegrenzt und neu gestaltet.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 12

8.3.13 Quartier Stadtcenter - An der Marienkirche / Rudolf-Breitscheid-Straße / Carl-Leuschner-Straße / I. Ringstraße

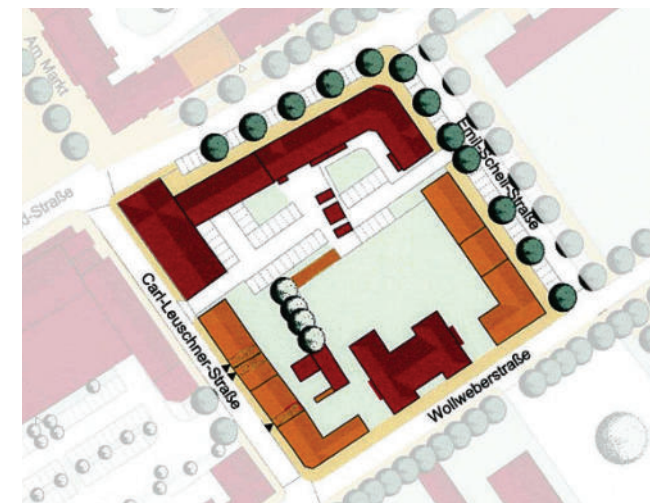
In diesem Wiederaufbauquartier sind auf der Südseite zwei kleinere Baulücken in der Blockrandbebauung vorhanden, die kurzfristig geschlossen werden.

8.3.14 Quartier Carl-Leuschner-Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße / Emil-Scheil-Straße / Wollweberstraße

In diesem gemischten Stadtquartier – teils Altstadtquartier, teils Wiederaufbauquartier – wird die teilweise fehlende Blockrandbebauung auf der Ost- und auf der Westseite durch 2-geschossige kleinteilige Bebauung ergänzt. Dabei hat die Ausbildung der südlichen Quartiersecken besondere Bedeutung. Das Gebäude der ehemaligen Grundschule wird als freistehender Einzelkörper in die Blockrandbebauung integriert.

Das Gebäude der ehemaligen Grundschule steht nach Verlagerung der Schulnutzung zurzeit leer. Es ist kurzfristig eine neue Nutzung zu finden.

Die öffentliche Toilette an der Carl-Leuschner-Straße wird in die Blockrandbebauung integriert oder als Einzelbaukörper an anderer Stelle in der Innenstadt vorgesehen. Letzteres ist bei Umsetzung der städtebaulichen Zielstellung der Wiederherstellung der Blockränder schwierig. Zu prüfen wäre die mögliche Integration in den Gebäudekomplex Stadtcenter.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 14

8.3.15 Quartier Kindergarten „Uns lüßt Kinderstuw“ - Emil-Scheil-Straße / Rudolf-Breitscheid-Straße / Wasserstraße / Wollweberstraße

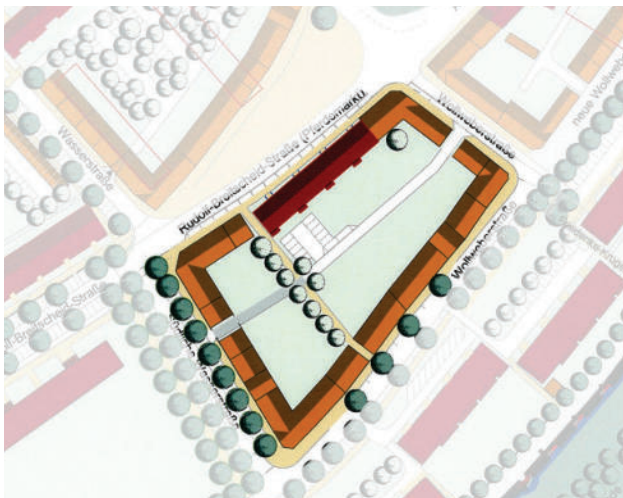
Innerhalb dieses „grünen“ Stadtquartiers mit dem Kindergartengebäude und großem Spielhof bestehen keine städtebaulichen Umgestaltungsabsichten.

Die Wasserstraße wird in südlicher Richtung auf der historischen Straßenrasse bis zur I. Ringstraße weitergeführt.

8.3.16 Quartier „Pferdemarkt Süd“ - Wasserstraße / Rudolf- Breitscheid-Straße = „Pferdemarkt“ / Wollweberstraße

Dieses Wiederaufbauquartier ist mit Ausnahme des 4-geschossigen Wohnblocks am „Pferdemarkt“ unbebaut. Die schrittweise Wiederherstellung der Blockrandbebauung ist auch in diesem Stadtquartier das städtebauliche Ziel. Die Wiederbebauung der Nordseite des Stadtquartiers am Pferdemarkt einschließlich der Ecke zur Wollweberstraße erfolgt kurzfristig durch 2-geschossige kleinteilige Bebauung. Der 4-geschossige Wohnblock wird geschossweise auf zwei Geschosse zurückgebaut. Die Erschließung des Stadtquartiers erfolgt über den Innenhof von der Wollweberstraße (Ost) und der Wasserstraße aus.

Kurzfristig erfolgt die Blockrandbebauung an der Nordecke des Stadtquartiers, an der Ecke „Pferdemarkt“ / Wollweberstraße. Die Bebauung dieser Ecke ist von höchster Priorität. Die Wiederbebauung der übrigen Bereiche der noch unbebauten Stadtquartiersränder erfolgt mittel- bis langfristig.

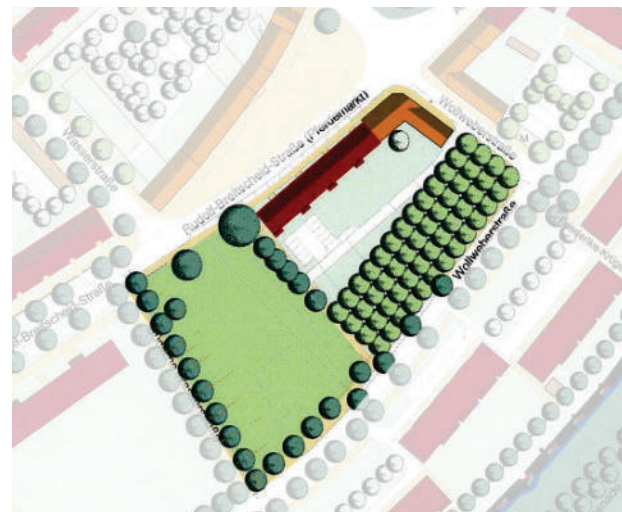


Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 16

Die verlängerte Wasserstraße wird als „grüne Fußwegeverbindung“ neu- und umgestaltet. Sie wird als Allee mit Aufenthaltsangeboten ausgebildet. Die Wasserstraße zwischen der I. und III. Ringstraße wird als Fußwegeachse ausgebildet, im Bereich dieses Stadtquartiers verkehrsfrei.

Die vorhandene Freifläche auf der westlichen Seite des Stadtquartiers an der verlängerten Wasserstraße wird als öffentliche Grünanlage genutzt. Bei Bedarf kann diese Fläche mit Aufenthaltsangeboten bereichert werden.

Auf die vorhandene Freifläche auf der östlichen Seite des Stadtquartiers werden Großbäume rasterförmig angepflanzt als „Neustadthain“.

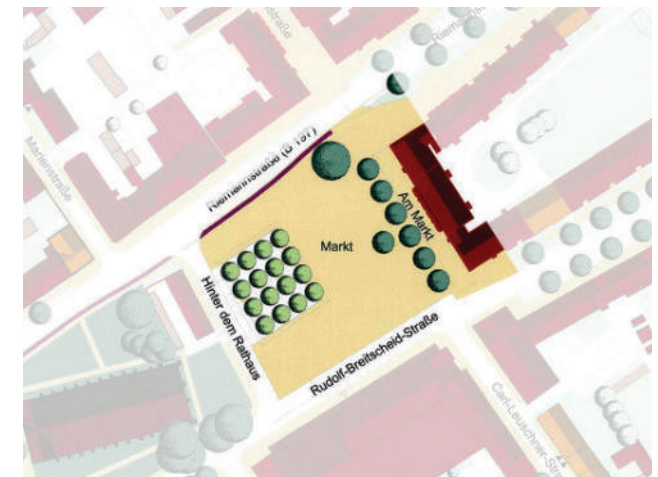


Ausschnitt Gestaltungsplan temporäre Zwischennutzung – Quartier 16

8.3.17 Markt

Auf dem großen unbebauten Marktplatz befand sich bis zum Ende des II. Weltkrieges das Friedländer Rathaus und weitere Gebäude als solitäres Bauquartier. Aus städtebaulicher Sicht wird das Friedländer Rathaus oder ein anderes Gebäude mit öffentlicher Nutzung langfristig auf dem Markt wieder errichtet und damit der Platzraum Markt kleinstadtrelevant verkleinert und gegliedert. Die Anzahl der vorhandenen öffentlichen Stellplätze wird sich dadurch am Standort umfangreich reduzieren (vgl. Punkt 7. Verkehrsplan).

Bis zur Wiederbebauung des solitären Bauquartiers „Historisches Rathaus“ auf dem Markt wird diese Fläche durch eine Neuordnung der Parkplätze gekennzeichnet. Die bestehenden Parkplätze werden ausschließlich auf dieses Quartier konzentriert. Auf diese Quartiersfläche werden klein- bis mittelgroße kompaktkronige Bäume (z.B. Kugelrobini, Kugelhorn) rasterförmig so angepflanzt, dass die Parkplätze darunter angelegt werden können.



Ausschnitt des Gestaltungsplanes temporäre Zwischennutzung - Markt mit Parkplätzen unter rasterförmiger Baumpflanzung



Historisches Foto um 1935 mit Marktbebauung

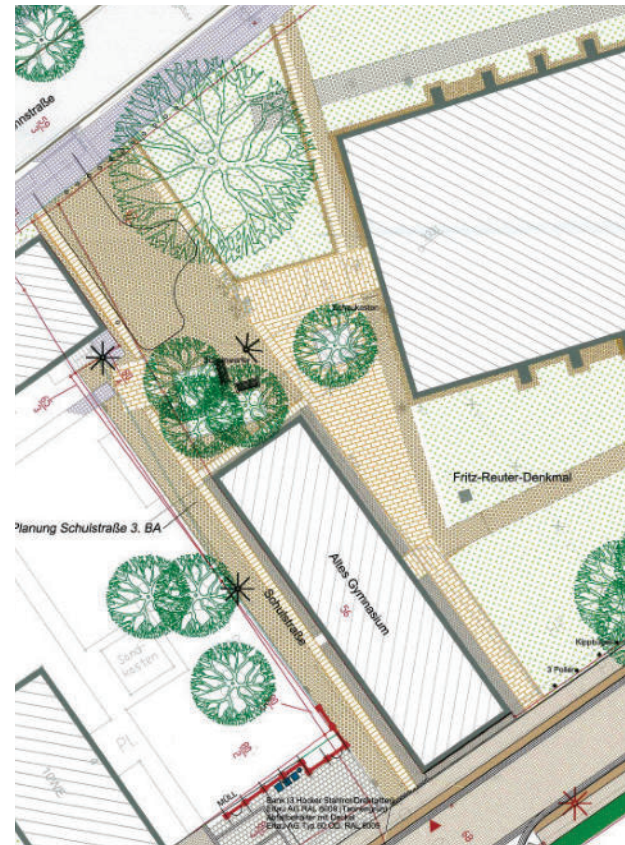


Der Markt heute

8.3.18 Quartier „Kirchplatz St. Marien“ – Schulstraße / Riemannstraße / Hinter dem Rathaus / Rudolf-Breitscheid-Straße

Der „Kirchplatz“ mit der Stadtkirche St. Marien und dem Alten Gymnasium erhält einen neu gestalteten, attraktiven Vorplatz am Westgiebel der Kirche mit hoher Aufenthaltsqualität. Die Neugestaltung des Vorplatzes erfolgt im Zusammenhang mit der Neugestaltung des Eingangsbereiches zum Alten Gymnasium. Zwischen Riemannstraße und Rudolf-Breitscheid-Straße wird mit der Neugestaltung des „Kirchplatzes“ eine kurze attraktive, fußläufige Verbindung geschaffen.

Der Ostgiebel der Kirche wird zum Markt freigestellt, die Linden, die die Giebelansicht verdecken, werden entfernt. Die Bushaltestelle wird verlagert. Der Vorplatz wird angemessen gestaltet.



Gestaltungsplan Kirchplatz Marienkirche - Planausschnitt Entwurf

8.3.19 Quartier Riemannstraße / Schulstraße / Rudolf-Breitscheid-Straße

In diesem Wiederaufbauquartier wurde im vergangenen Jahr ein wesentlicher städtebaulicher Missstand beseitigt und der „Kopfbau“ errichtet. Durch diesen „Kopfbau“ wurde die Stadtquartiersecke Riemannstraße/Rudolf-Breitscheid-Straße baulich geschlossen. Langfristig wird die Blockrandbebauung auf der Südseite des Stadtquartiers unter Einbeziehung des vorhandenen 4-geschossigen Wohnblocks durch 2-geschossige kleinteilige Bebauung ergänzt. Damit entfallen die dort angelegten öffentlichen Stellplätze, vergleiche Punkt Verkehrsplan.

Der Wohnhof der 3-geschossigen Wohnblöcke an der Riemannstraße wird neu- und umgestaltet. Es werden die notwendigen Anwohnerstellplätze integriert und von der Rudolf-Breitscheid-Straße erschlossen. Die Bewohner dieser Wohnblöcke haben zurzeit keine Zufahrtsmöglichkeit, da Halten und Parken in diesem Bereich in der Riemannstraße (OD B 197) verboten ist.

An der Ostseite des Stadtquartiers werden im Vorfeld des 4-geschossigen Wohnblocks weitere Anwohnerstellplätze angelegt. Diese werden über die Zufahrt zum Wohnblock und über die Schulstraße erschlossen.

Die Wiederbebauung der Rudolf-Breitscheid-Straße ist von untergeordneter Priorität und erst langfristig vorgesehen. Die vorhandene Mauer-Hecken-Großbaum-Abgrenzung des Stadtquartiers zum Straßenraum ist eine städtebaulich gute Lösung, die als Vorbild für die Abgrenzung weiterer unbebauter Grundstücke in der Friedländer Innenstadt dienen kann.



Rudolf-Breitscheid-Straße mit „Kopfbau“ und Baulücke

8.3.20 Quartier „Seniorenwohnanlage“ - verlängerte Neue Ringstraße / verlängerte Riemannstraße / Riemannstraße

Dieses Altstadtquartier ist geprägt durch die Gebäude des Alten Hospitals und einen neuzeitlichen Erweiterungsbau sowie dessen abschließlicher Nutzung als Seniorenwohnanlage.

Die dieses Stadtquartier tangierende, stadtmauerbegleitende Ringstraße wird für die öffentliche Nutzung freigegeben. Sie wird in Weiterführung der Neuen Ringstraße gestaltet und auf die Riemannstraße (B 197) aufgebunden. Damit wird nicht nur das Fußwegesystem in der Innenstadt ergänzt und ein städtebaulicher Missstand beseitigt. Es werden auch kurze barrierefreie Wege für die mobilitätsschwachen Bewohner dieses Teils der Innenstadt in den umgebenden Grünbereich Wall und zum Stadtpark gesichert.



Neue Ringstraße – Öffnung des Teils bis zur Riemannstraße

8.3.21 Quartier Neue Ringstraße / Mühlenstraße = „Gänsemarkt“ / Färberstraße / verlängerte Ringstraße

Die östliche Stadtquartiersecke dieses Altstadtquartiers (verlängerte Riemannstraße / Färberstraße) wird kurzfristig durch eine 2-geschossige Blockrandbebauung geschlossen. Die Erschließung dieser Neubebauung erfolgt rückwärtig über die „Hofandienung“.

Das Nachbargebäude Riemannstraße 4 wird kurzfristig saniert, bei fehlender Sanierungswürdigkeit durch einen Neubau ersetzt.

Der sich abzeichnende Stellplatzbedarf in diesem Teilbereich der Innenstadt (wildes Parken auf der Baufläche) wird durch die Anlage von Parkplätzen an der Fritz-Reuter-Straße kompensiert. Dieser ist auf kurzem Weg durch die Maueröffnung an der Fischerburg zu erreichen.

Die Wiederbebauung der Ecke verlängerte Riemannstraße / Färberstraße ist von höchster Priorität.



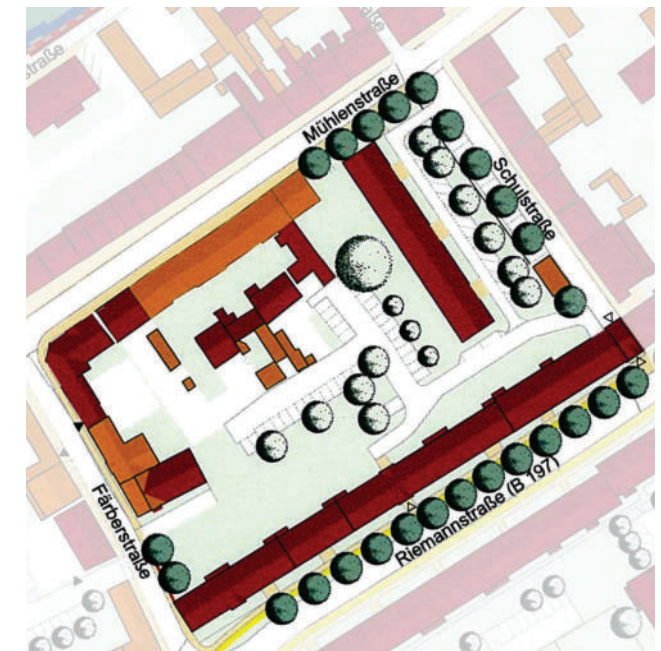
Verlängerte Riemannstraße – Skizze zur Lückenschließung

8.3.22 Quartier Färberstraße / Mühlenstraße / Schulstraße / Riemannstraße

In diesem gemischten Stadtquartier – teils Altstadtquartier, teils Wiederaufbauquartier – ist die Blockrandbebauung auf der West- und Nordseite durch kleinteilige 2-geschossige Bebauung zu ergänzen. Für die Färberstraße liegt dafür bereits ein Bebauungsentwurf vor. In der Mühlenstraße wird die Wohnnutzung der ehemaligen Hofgebäude schrittweise in die zu errichtende Neubebauung auf der Grundstücksgrenze am Straßenrand verlagert.

Im östlichen Bereich des Stadtquartiers und teilweise auf seiner Nordseite kann infolge der Lage des freistehenden 3-geschossigen Wohnblockes der Rand des Stadtquartiers bei Erhalt des Wohnblockes nicht baulich geschlossen werden. Hier wird der Blockrand durch eine Reihe von Großbäumen mit Mauern und Zäunen bei weitgehendem Erhalt der Stellplätze in der Schulstraße gekennzeichnet und abgegrenzt.

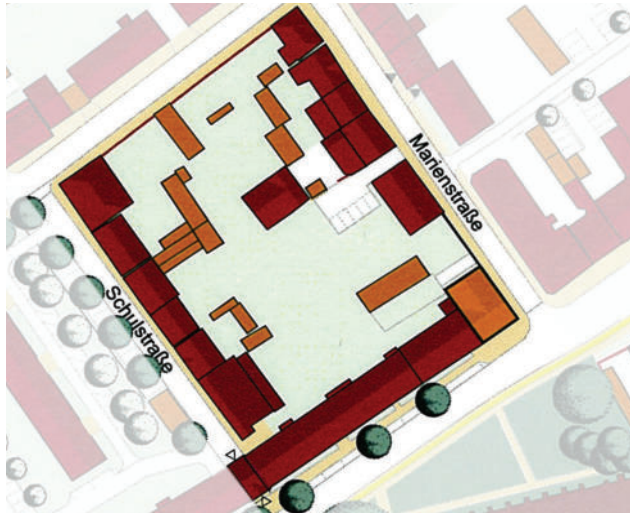
An der Schulstraße werden im Vorfeld des 3-geschossigen Wohnblockes Anwohnerstellplätze angelegt.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 22

8.3.23 Quartier Schulstraße / Mühlenstraße / Marienstraße / Riemannstraße

In diesem gemischten Stadtquartier – teils Altstadtquartier, teils Wiederaufbauquartier – stellt das Gebäude an der Ostecke dieses Quartiers einen städtebaulichen Missstand dar. Das eingeschossige Gebäude mit Flachdach wird um ein Geschoss erhöht und erhält ein Steildach. Der Wohnhof des 3-geschossigen Wohnblockes an der Riemannstraße wird neu gestaltet und die notwendigen Anwohnerstellplätze integriert.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 23



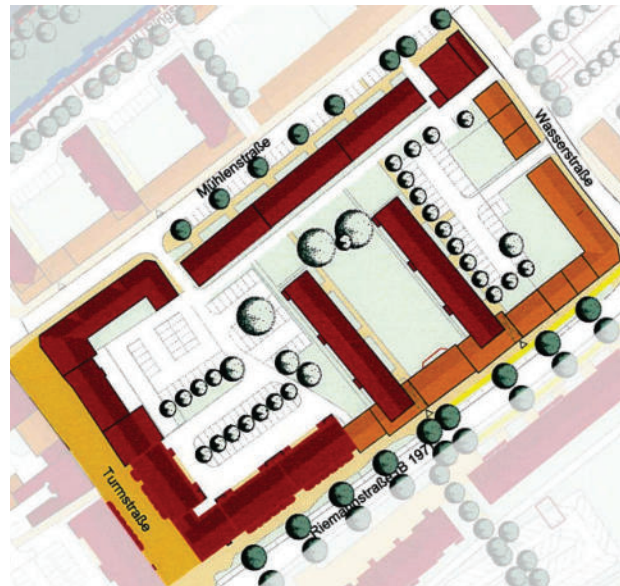
Riemannstraße 21 – städtebaulicher Missstand – Anpassen an die benachbarte Gebäudehöhe und Dachform

8.3.24 Quartier Marienstraße / Mühlenstraße / Turmstraße / Riemannstraße

In diesem gemischten Stadtquartier – teils Altstadtquartier, teils Wiederaufbauquartier – wird die Baulücke auf der Ostseite des Quartiers an der Turmstraße durch ein 2-geschossiges Wohn- und Geschäftshaus geschlossen. Das langjährig leer stehende Eckgebäude Mühlenstraße / Turmstraße wird erhalten und saniert, bei Sanierungsunwürdigkeit durch einen Neubau als 2-geschossiges Wohn- und Geschäftshaus ersetzt.

Die hohe Wohndichte in der östlichen Ecke dieses Stadtquartiers wird durch den geschossweisen Rückbau der 5-geschossigen Wohnblöcke auf der Süd- und Ostseite auf 3 und 4 Geschosse verringert. Gleichzeitig werden damit städtebauliche Missstände wie Gebäudehöhe und Wohnungsleerstand beseitigt.

Die Wiederbebauung der Ecke Riemannstraße / Wasserstraße und der Riemannstraße sind von sehr hoher Priorität. Die Wiederbebauung der Wasserstraße ist dagegen von geringer Priorität. Hier können nach Anlage eines straßenbegleitenden Gehweges die Parkplätze weitgehend erhalten bleiben.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 25

8.3.25 Quartier Turmstraße / Mühlenstraße / Wasserstraße / Riemannstraße

In diesem gemischten Stadtquartier – teils Altstadtquartier, teils Wiederaufbauquartier – wird die fehlende Blockrandbebauung auf der Ost- und teilweise auf der Südseite durch 2- und 3-geschossige kleinteilige Bebauung unter Einbeziehung der beiden 4-geschossigen Wohnblöcke ergänzt. Im Bereich der Riemannstraße werden Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen im Erdgeschoss eingeordnet, die die Hauptgeschäftszone Riemannstraße beleben und deren Attraktivität erhöhen. Die an dieser Stelle vorhandenen Einrichtungen wie ein Blumenladen und mehrere Imbissverkaufsstellen werden in die Erdgeschosszone integriert.

Das Eckgebäude Mühlenstraße / Wasserstraße wird saniert.

Die Wohnhöfe im Innern des Stadtquartiers werden neu- und umgestaltet, die erforderlichen Nutzungen werden eingeordnet. Der mittlere Wohnhofteil zwischen den beiden innenliegenden Wohnblöcken bleibt verkehrsfrei, um einen ruhigen Bereich mit Aufenthaltsqualität zu sichern. Die übrigen Flächen werden aufgrund der hohen Wohndichte ausschließlich der inneren Erschließung und der Ausweisung von Anwohnerstellplätzen dienen. Der Parkplatz an der Wasserstraße wird in den Innenhof verschoben und zum Anwohnerparken ausgewiesen.

Die hohe Wohndichte wird durch den geschossweisen Rückbau der 5-geschossigen Wohnblöcke auf der Süd- und Westseite auf 3 und 4 Geschosse verringert. Gleichzeitig werden damit städtebauliche Missstände wie Gebäudehöhe und dauerhafter Leerstand an Wohnungen beseitigt. Durch Abriss eines der innenliegenden Wohnblöcke an der Riemannstraße kann auch nach erfolgtem geschossweisen Rückbau noch hohe Wohndichte in diesem Stadtquartier weiter verringert werden. Infolge dessen kann das Wohnumfeld angemessen neu gestaltet und die Wohn- und Aufenthaltsqualität erheblich verbessert werden. Das wiederum wird nachhaltig zu einer Verbesserung der dauerhaften Vermietbarkeit führen.



Turmstraße – Fußgängerzone

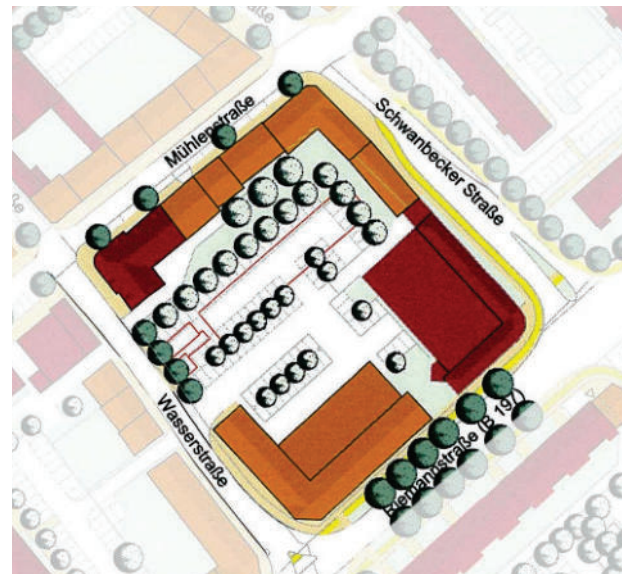


Turmstraße – Baulücke und leer stehendes, unsaniertes Gebäude

8.3.26 Quartier Wasserstraße / Mühlenstraße / Schwanbecker Straße / Riemannstraße

Bei teilweiser Einbeziehung der bestehenden Bebauung erfolgt schrittweise die Wiederbebauung des Blockrandes in diesem Wiederaufbauquartier.

Für die erste Phase der Neu- und Umgestaltung dieses Stadtquartiers wurde der Bebauungsplan Nr. 15 aufgestellt und der Verbrauchermarkt errichtet. Nach Abriss des inmitten des Stadtquartiers liegenden Wohnblocks wird ein städtebaulicher Missstand beseitigt. Gleichzeitig wird die Baufreiheit geschaffen für die Wiederbebauung des nördlichen und östlichen Blockrandes mit kleinteiligen 2-geschossigen Gebäuden. In einer zweiten Phase der Neu- und Umgestaltung des Stadtquartiers erfolgt die teilweise Verlagerung der Kundenstellplätze einschließlich deren Erweiterung in die Stadtquartiersmitte. Das erfolgt zugunsten der Baufreimachung zur Errichtung der ergänzenden Blockrandbebauung auf der Süd- und Westseite des Stadtquartiers. Hier werden in den 2-geschossigen Eckbaukörper Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen im Erdgeschoss eingeordnet, die die Hauptgeschäftszone Riemannstraße beleben und deren Attraktivität erhöhen. Eine weitere Verkaufseinrichtung mit größerem Verkaufsflächenangebot erscheint aus städtebaulicher Sicht an diesem Standort neben dem bestehenden Verbrauchermarkt möglich.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 26

8.3.27 Quartier Schwanbecker Straße / Mühlenstraße / August-Bebel-Platz / Riemannstraße

Die vorhandene Zeilenbebauung in dem Wiederaufbauquartier ermöglicht es nicht, bei Erhalt der 4-geschossigen Wohnblöcke das für die Innenstadt Friedlands allgemein formulierte Ziel der Wiederherstellung der Blockrandbebauung in den Stadtquartieren umzusetzen.

Zur besseren städtebaulichen Fassung dieses Stadtquartiers zu den drei umgebenden Straßen wird auf der Stadtquartiersgrenze eine „grüne Fassung“ aus Großbaumreihen, Mauern und Hecken angelegt.

Das Umfeld dieser Wohnblöcke wird neu gestaltet und die erforderlichen Nutzungen eingeordnet. Die an der Mühlenstraße liegenden beiden Wohnhöfe werden weitgehend von Anwohnerstellplätzen freigehalten, um einen ruhigen Wohnhof mit Aufenthaltsqualität zu sichern. Die übrigen Wohnhofflächen werden aufgrund der hohen Wohndichte ausschließlich der inneren Erschließung und der Ausweisung von Anwohnerstellplätzen dienen.

Durch Abriss des mittleren Wohnblockes an der Mühlenstraße kann die hohe Wohndichte in diesem Stadtquartier erheblich verringert werden. Infolge dessen kann das Wohnumfeld angemessen neu gestaltet und die Wohn- und Aufenthaltsqualität erheblich verbessert werden. Das wiederum wird nachhaltig zu einer Verbesserung der dauerhaften Vermietbarkeit führen.

Die genutzte Hof- und Grundstücksfläche des Rathauses (ehemaliges Schulgebäude) ragt zu einem nicht unwesentlichen Teil in den historischen Wallbereich hinein. Diese „Fremdnutzung“ wird zugunsten des Grünbereiches Wall korrigiert, die Befestigung des Hofes zurückgebaut und der Grünbereich als zusammenhängende Grünfläche wieder hergestellt.



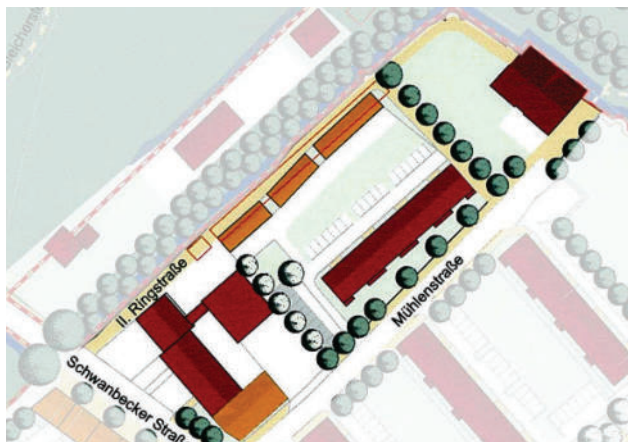
Blick in den Wohnhof Mühlenstraße 44-51

8.3.28 Quartier Schwanbecker Straße / II. Ringstraße / August-Bebel-Platz / Mühlenstraße

Die vorhandene Bebauung in diesem Wiederaufbauquartier ermöglicht es nicht, das für die Innenstadt Friedlands allgemein formulierte Ziel der Wiederherstellung der Blockrandbebauung in den Stadtquartieren umzusetzen. Das Feuerwehrgebäude und das unter Denkmalschutz stehende Schulgebäude sind zwei Einzelbaukörper, die sich aufgrund ihrer Eigenarten nicht in eine traditionelle Blockrandbebauung integrieren lassen. Bei Erhalt des zwischen diesen beiden Gebäuden liegenden zurückgesetzten 3-geschossigen Wohnblocks ist die Wiederherstellung der Blockrandbebauung nicht möglich. Lediglich die Blockrandecke Schwanbecker Straße/Mühlenstraße kann über einen Anbau an das Feuerwehrgebäude gefestigt und markiert werden. Die Stadtquartierskante wird zur Mühlenstraße und teilweise zur Schwanbecker Straße mittels Großbaumreihe, Mauer, Zaun, Hecke gekennzeichnet.

Das Nebengebäude / Carport der Feuerwehr und der Garagentrakt werden zugunsten der Wiederherstellung der II. Ringstraße abgerissen. Durch die Überbauung der stadtmauerbegleitenden Ringstraße im nordöstlichen Bereich mit einem heute unter Denkmalschutz stehenden Gebäude kann die II. Ringstraße nicht komplett wieder hergestellt werden. Sie wird südlich vor dem „Endgrundstück“ über einen neuen Fußweg auf die Mühlenstraße aufgebunden.

Die bauliche Abgrenzung des Stadtquartiers zur II. Ringstraße erfolgt durch altstadtypische Nebengebäude, Garagen mit Zufahrt von der Hofseite, neu angelegte Stellplätze, abgegrenzt durch Baumreihen, Mauern, Zäunen und Hecken zur II. Ringstraße.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 28

8.3.29 Quartier Wasserstraße / III. Ringstraße / Schwanbecker Straße / Mühlenstraße

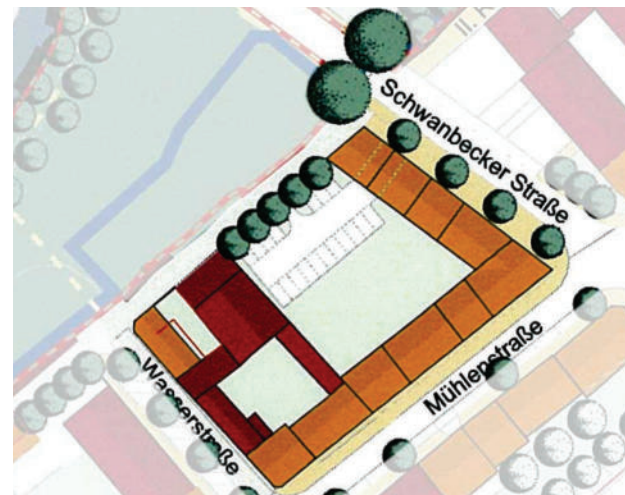
Bei weitgehender Einbeziehung der bestehenden, städtebaulich ungeordneten Bebauung erfolgt schrittweise die Wiederbebauung des Blockrandes in diesem Stadtquartier. Die Erschließung der wieder hergestellten Blockrandbebauung erfolgt vorrangig über die III. Ringstraße.

Die III. Ringstraße wird als Straße wieder hergestellt und ausgebaut. Der ehemalige Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauer wird „markiert“, ggfs. noch vorhandene Stadtmauerreste werden saniert.

Nur ein Teil des Grundstückes des ehemaligen Ärztehauses, das vor wenigen Jahren als städtebaulicher Missstand abgerissen wurde, ist Bestandteil des Stadtquartiers. Der nördliche Teil dieses Grundstückes wird zum einen dem Grünbereich Wallanlage, zum anderen dem Straßenbereich III. Ringstraße wieder zugeordnet.

Der Standort des ehemaligen „Treptower Torres“, der nordwestliche Stadteingang wird durch ein neu anzulegendes „Baumtor“ markiert.

Die Wiederbebauung des Grundstückes des ehemaligen Ärztehauses ist von geringer Priorität. An dieser Stelle wird mittel- bis langfristig eine öffentliche Grünanlage mit Spielplatz angelegt. Der vorgeschlagene 2. Standort an der Wollweberstraße ergänzt das Spielplatzangebot. Beide Spielplätze werden für unterschiedliche Altersgruppen angelegt. Die Freifläche wird an 3 Seiten zum öffentlichen Straßenraum mit einer Großbaumreihe eingefasst, die die Kanten des Stadtquartiers markiert.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 29

8.3.30 Quartier Turmstraße / III. Ringstraße / Wasserstraße / Mühlenstraße

In diesem Wiederaufbauquartier wird die zeilenförmige Bebauung schrittweise durch die Errichtung von Blockrandbebauung von der Turmstraße bis zur Wasserstraße ergänzt. Das Stadtquartier wird etwa mittig durch einen Weg geteilt. Er bildet zum einen die Erschließung des östlichen Wohnblockes, zum anderen eine kurze Fußwegeverbindung zwischen der Mühlenstraße und der III. Ringstraße. Die Erschließung der wiederhergestellten Blockrandbebauung erfolgt vorrangig über die III. Ringstraße.

Der westliche Wohnblock an der Turmstraße erhält am Nordgiebel einen Anbau, der die Stadtquartiersecke und einen attraktiven Blickfang aus Richtung Bahnhofstraße neben dem Fangelturm bildet.

Die III. Ringstraße wird nach Abriss der dort befindlichen Garagen wieder hergestellt und ausgebaut. Der ehemalige Verlauf der mittelalterlichen Stadtmauer wird „markiert“.

Zur baulichen Abgrenzung des Stadtquartiers zur III. Ringstraße werden altstadtypische Nebengebäude errichtet, Garagen mit Zufahrt von der Hofseite. Neu angelegte Stellplätze werden durch Baumreihen, Mauer, Zäunen und Hecken zur III. Ringstraße abgegrenzt.

Der „wilde“ Park- und Wendeplatz nördlich des Stadtquartiers liegt im historischen Wallbereich. Er wird zurückgebaut und als Grünfläche in die Wallanlage integriert. Nach Öffnen der III. Ringstraße ist eine Wendenmöglichkeit nicht mehr erforderlich. Notwendige öffentliche Stellplätze werden in den Straßenraum der Wasserstraße eingeordnet.

Die Lückenschließung Mühlenstraße 28-33 / Wiederbebauung der Mühlenstraße ist von geringerer Priorität. Bis zu einer Wiederherstellung einer straßenbegleitenden Bebauung wird die teilweise bestehende Hecke durch eine Mauer-Zaun-Hecken-Abgrenzung entlang der Mühlenstraße ergänzt. Vervollständigt wird diese Anlage durch eine Reihe Großbäume.

Die Wiederbebauung des Bereiches des abgerissenen Wohnblockes Mühlenstraße 34-35 einschließlich der Ecke zur Wasserstraße ist dagegen von hoher Priorität. Im Zusammenhang mit der straßenbegleitenden Wiederbebauung dieses Bereiches an der Mühlenstraße sind die rückwärtigen Garagen in diesem Grundstücksbereich zurückzubauen und die Flächen dem Baugrundstück / den Baugrundstücken zuzuschlagen.



Mühlenstraße 28-33 – fehlende Baukante



Mühlenstraße 28-33 – untypische Zeilenbebauung



III. Ringstraße – überbaut von Reihengaragen

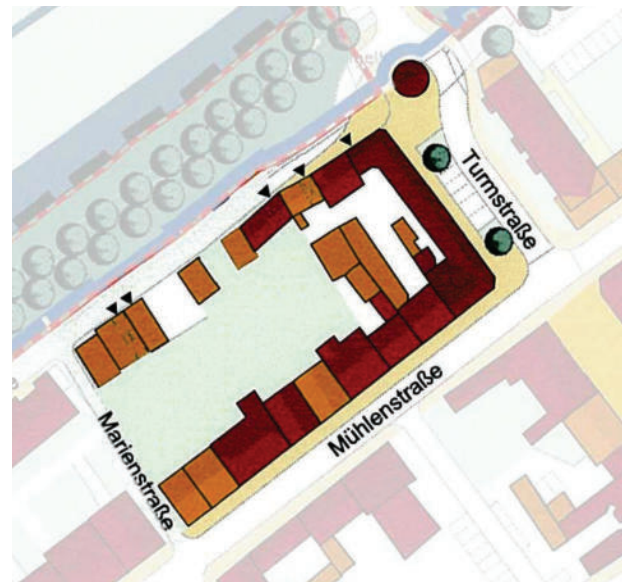
8.3.31 Quartier Marienstraße / III. Ringstraße / Turmstraße / Mühlenstraße

In diesem Altstadtquartier sind in der Mühlenstraße mehrere Baulücken vorhanden. Diese werden schrittweise durch 2-geschossige Bebauung geschlossen und so die Blockrandbebauung auf dieser Seite wieder komplett hergestellt.

Im Stadtquartier befinden sich noch mehrere unsanierte Altbauten, davon ein denkmalgeschütztes Gebäude. Die Sanierung dieser Gebäude soll möglichst kurzfristig durchgeführt werden, um eine bestehende Sanierungswürdigkeit und damit den Bestand dieser in der Stadt Friedland nur wenigen vorhandenen Altbauten nicht zu gefährden.

Der „wilde“ Parkplatz auf der Westseite des Stadtquartiers wird zugunsten einer Wiederbebauung aufgegeben. Eine Aussage zur Abdeckung des Stellplatzbedarfes erfolgt unter dem Punkt Verkehrsplan.

Der Rand des Stadtquartiers zur III. Ringstraße wird im lockeren Wechsel von altstadtgerechter Bebauung, Mauern und Zäunen mit Einblick in die Hausgärten ausgebildet. Die Errichtung von Garagen mit Zufahrt von der III. Ringstraße soll nur den Ausnahmefall bilden. Ein Teil der vorhandenen Garagen ist altstadttypisch zu verändern oder als Nebengebäude neu zu errichten.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 31

8.3.32 Quartier Schulstraße / III. Ringstraße / Marienstraße / Mühlenstraße

Dieses Altstadtquartier ist in der Sanierung abgeschlossen.

8.3.33 Quartier Färbergasse / III. Ringstraße / Schulstraße / Mühlenstraße

Dieses Altstadtquartier ist weitgehend in der Sanierung abgeschlossen. Nachdem das Eckgebäude III. Ringstraße 6 aufgrund von Baufälligkeit in den vergangenen Jahren abgerissen wurde, soll diese Ecke wieder bebaut werden. Die attraktive Innenstadtlage unmittelbar am Datze-Grünzug mit weitem Blick über die Datzewiesen bildet einen hervorragenden Wohnstandort.

Der Rand des Stadtquartiers zur III. Ringstraße wird im lockeren Wechsel von altstadtgerechter Bebauung, Mauern und Zäunen mit Einblick in die Hausgärten ausgebildet.



III. Ringstraße – ungeordnete Stadtrandgestaltung, Brachfläche

8.3.34 Quartier verlängerte III. Ringstraße / Färbergasse / Mühlenstraße ("Gänsemarkt")

Das Altstadtquartier an der historischen Wassermühle begrenzt den „Gänsemarkt“ auf der Nordseite. Eine gebaute Platzraumwand besteht zum „Gänsemarkt“ nicht, die vorhandene Grundstücksmauer ist ein unzureichender Versuch diese zu bilden. Mittel- bis langfristig wird durch Anbau, Erweiterung oder/und Neubau der Platzrand durch eingeschossige Bebauung ausgebildet werden.

Der das Stadtquartier auf der Nord- und Westseite begrenzende Weg wird in Weiterführung der III. Ringstraße / "Datsepromenade" neu- und umgestaltet. Der Verlauf der ehemaligen Stadtmauer wird „markiert“.



Gänsemarkt mit sanierter Wassermühle und fehlender Bebauung auf der rechten Seite. Mauer mit Grün bildet nur eine Übergangslösung.

Bereiche außerhalb der Stadtmauer

Die Gestaltung und Entwicklung des unmittelbaren Randbereiches der Innenstadt, des die mittelalterliche Stadtmauer umgebenden Grüngürtels ist von großer Bedeutung für die Gestalt- und Nutzungsattraktivität der Innenstadt. Die Wiederherstellung und Ergänzung des markanten Wallbereichs repariert zum einen die wunderbar klare Stadtstruktur Friedlands. Zum anderen birgt dieser Grüngürtel eine Vielzahl von Entwicklungspotentialen für Freizeit und Erholung in unmittelbarer Nachbarschaft der Innenstadt.

Der zunehmend hohe Altersdurchschnitt der Bewohner der Innenstadt

führt zu einer Veränderung der Freizeitgewohnheiten. Mehr Freizeit, abnehmende Mobilität und das Bestreben nach Erhalt eines selbstbestimmten Lebens erfordern veränderte und attraktive Angebote für den Aufenthalt im Freien. Kurze barrierefreie Spazierwege mit Ausruhmöglichkeiten, Angebote zur altersgerechten sportlichen Betätigung und zur Kommunikation gehören u. a. dazu. Der „Grüne Gürtel“ Friedlands muss auf kurzem Weg von vielen Punkten der Innenstadt erreichbar sein. Die Erhöhung seiner Attraktivität mit dem besonderen Schwerpunkt der Einbeziehung des Wassers, des Mühlenteiches und der Datzepromenade ist das städtebauliche Ziel der Entwicklung dieses Bereiches.

Im Folgenden werden für die einzelnen Teilbereiche des „Grünen Gürtels“ die städtebaulichen Entwicklungsziele und Maßnahmen dargestellt.

8.3.35 Bereich Stadtpark / Mühlenteich / Wassermühle / Fritz-Reuter-Straße

Der Mühlenteich ist ein bisher etwas stiefmütterlich behandeltes Kleinod der Stadt. Die Innenstadt tangiert er unmittelbar im Bereich der Wassermühle. Die historische Wassermühle konnte durch die Sanierung in ihrem Bestand gesichert werden. Mit der Einordnung einer öffentlichkeitswirksamen Nutzung, wie z. B. einer Gaststätte wird der Außenbereich auf der Westseite zu einer attraktiven Mühltenterrasse mit Blick auf den Mühlenteich ausgebildet. Die Abzäunung des Ufers wird im Bereich der Wassermühle beseitigt und eine Uferterrasse angelegt. Sitzstufen laden dazu ein, den Sonnenuntergang über dem Mühlenteich zu genießen.

Die beiden Aufenthaltsbereiche „Mühltenterrasse“ und „Seeterrasse“ werden räumlich so dicht wie möglich einander zugeordnet. Die Überquerung der Fritz-Reuter-Straße wird fußgängerfreundlich als gesicherte Fußgängerquerung mit gewisser Attraktivität ausgebildet, z. B. mit einer Bedarfsampel. Mit der Neu- und Umgestaltung der Fritz-Reuter-Straße, ggfs. der „Mühlenbrücke“ wird die Fahrbahnbreite an dieser Stelle auf ein Mindestmaß reduziert.

Der Wallbereich wird durch weiteren Großbaumbestand bis an die Fahrbahnkante ergänzt.

Der Stadtpark erhält einen Rand aus Großbäumen und einen Gehweg auf der Ostseite entlang der Fritz-Reuter-Straße. In Verlängerung des Stadtausgangs an der Fischerburg wird ein neuer Gehweg im Stadtpark angelegt. Der Hundesportplatz wird in seinem Flächenzuschnitt korrigiert und in Richtung Westen verschoben.

Auf der Westseite der Fritz-Reuter-Straße werden Stellplätze angelegt, die dort derzeit befindliche Bushaltestelle ist bereits nicht mehr in Nutzung. Die Stellplätze sollen sowohl den Besuchern des Stadtparks und

des Mühlenteiches als auch den Besuchern der Innenstadt dienen.

Westlich der Fritz-Reuter-Straße wird in Höhe der Fläche des Anglersportvereins der unbefestigte „Parkstreifen“ zu einigen Kurz- und Behindertenstellplätzen ausgebildet. Diese dienen den Besuchern der Wassermühle, des Mühlenteiches und des Stadtparks.



Ausschnitt Gestaltungsplan – Quartier 35



Bereich zwischen Wassermühle und Mühlenteich
- ungestaltet, verschrenktes Potential für Freizeit und Erholung
- Mühlenteich ist abgezaunt, nicht öffentlich zugänglich



Mühlenteich / Wassermühle – Bereich der öffentlichen Uferterrasse



Aufenthaltsqualität verbessern!



Wegeverbindung Innenstadt / Fischerburg zur Fritz-Reuter-Straße/
Stadtpark

Im Bereich der Fischerburg besteht durch den Mauerdurchgang die zweite wichtige straßenunabhängige Fußwegeverbindung von der Innenstadt zum Freizeit- und Erholungsraum Stadtpark / Mühlenteich. Zur Nutzungsmöglichkeit für jedermann wird die Barrierefreiheit durch eine Brücke hergestellt. Diese Brücke ist in der Achse der vermutlichen historischen Zugbrücke der Fischerburg einzuordnen. Möglicherweise ist der angrenzende Bereich der benachbarten Freianlage des Seniorenwohn-parks dazu im Randbereich zu korrigieren. Langfristig sind diese Freianlagen umgestalten und wieder in die historische Wallanlage integrieren.

8.3.36 Bereich Datzeufer - Wassermühle bis Schwanbecker Straße

Stadtseitig verläuft ein mit Großbäumen bestandener Fußweg am Ufer der Datze entlang. Er wird nur wenig von den Bewohnern der Stadt angenommen. Die Attraktivität dieses Bereiches wird aufgewertet. Der uferbegleitende Fußweg wird zur „Datzepromenade“ entwickelt und durch kurze Stichwege von der III. Ringstraße erweitert. Diese werden in Verlängerung der Gassen des innerstädtischen Straßennetzes angelegt. Sie ergänzen das städtische Fußwegenetz und sichern kurze Wege auch für die weniger mobilen Einwohner und Besucher. Am Ende der neuen Stichwege werden „Bollwerke“ am Datzeufer angelegt. Die Allee aus Großbäumen wird durch Neupflanzungen ergänzt. Das Ufer der Datze wird saniert.

Zur weiteren Steigerung der Attraktivität dieses Bereiches werden die Kleingärten auf der Nordseite der Datze schrittweise zurückgebaut und wieder als Wiese ausgebildet. Mit dem prognostizierten Rückgang der Bevölkerungszahl ist auch ein Rückgang an Nachfrage nach Nutzung von Kleingärten zu verzeichnen. Diese werden zugunsten der Wiederherstellung einer großzügigen Wiesenlandschaft auf der Nordseite der Datze zwischen Mühlenteich und Höhe August-Bebel-Platz an anderen Stellen im Stadtgebiet manifestiert.



„Datzepromenade“ – Aufwertung des Uferbereiches erforderlich

8.3.37 Bereich Datzeufer – Schwanbecker Straße / Datze / August-Bebel-Platz / Wallpromenade

Dieser Bereich des Datzeufers gehörte ursprünglich zur Wallanlage, zur mittelalterlichen Stadtbefestigungsanlage, die die Stadtmauer umgab. Mit dem prognostizierten Rückgang der Bevölkerungszahl ist auch ein Rückgang an Nachfrage nach Nutzung von Kleingärten zu verzeichnen. Die überwiegend als Gartenland genutzte Fläche wird schrittweise aus der Nutzung genommen und als öffentliche Parkanlage umgestaltet. Die Großbäume werden erhalten, das Unterholz beseitigt. Die baulichen Anlagen werden freigezogen und beräumt. Das Datzeufer wird saniert und attraktiv gestaltet. In die Grünfläche werden Aufenthaltsbereiche eingeordnet, die an anderer Stelle in der Innenstadt nicht vorhanden sind, wie z.B. Grillplatz, Kleinspielfeld.

Der Graben in Verlängerung des August-Bebel-Platzes wird saniert. Auf seiner Westseite wird ein Fuß- und Radweg angelegt, der die fußläufige Verbindung des Wallbereichs mit dem Bleichersteg, der „Datzepromenade“ herstellt. Gleichzeitig dient er als Arbeitsweg zur laufenden Instandhaltung und Wartung des Grabens. Der Weg verläuft über das derzeitige Grundstück des WAZ (Wasser- und Abwasserzweckverbandes Friedland), über dessen Zufahrt. Die Funktion dieser technischen Einrichtung wird nicht beeinträchtigt.

Die Bebauung auf der Nordseite der Wallpromenade nördlich der Stadtmauer, der II. Ringstraße wird in diesen geplanten Parkbereich integriert. Langfristig ist die Wiederherstellung einer kompletten Grünfläche zwischen Stadtmauer und Datze vorgesehen. Die Garagen werden als erstes beräumt. An dieser Stelle kann ein weiterer Zugang zum Park an der Datze geschaffen werden. Mit der schrittweisen Reduzierung der Anzahl der Anlieger wird gleichermaßen der Verkehr auf diesem Abschnitt der Wallpromenade verringert. Ziel ist eine verkehrsfreie Wallpromenade. Die beidseitige Bepflanzung der Wallpromenade mit Großbäumen wird ergänzt, die Allee vervollständigt.



Bleichersteg/ Datzeufer – Neu- und Umgestaltung zur Parkanlage

Datzegraben“ zur Datze und Weg an der Datze „Bleichersteg“

8.3.38 Bereich August-Bebel-Platz

Der August-Bebel-Platz war ursprünglich ein Teil des die Stadtmauer umgebenden Walls. Die Führung der Wallpromenade ist anhand des Altbaumbestandes noch gut zu erkennen. In Weiterführung der Wallpromenade des „Süd“-Walls ist die alte Wallpromenade zwischen den Altbäumen wieder herzustellen und an den Teil der Wallpromenade nördlich der II. Ringstraße anzubinden. Der Baumbestand beiderseits der Wallpromenade ist zu ergänzen.

Der Grünbereich des Walls ist wieder herzustellen, Trampelpfade sinnvoll in ein Wegenetz mit Wallpromenade einzubinden bzw. zu beseitigen. Der Teil des Rathaus-Hofes auf der Fläche des ehemaligen Walls ist zurückzubauen und in die Wall-Grünfläche zu integrieren. Die Wiederherstellung dieses Wallbereiches soll in Ergänzung des „Süd“-Walls den grünen Ring um die Stadtmauer/den ehemaligen Stadtmauerverlauf ergänzen und weiter schließen.

Die Erschließungsstraße August-Bebel-Straße ist mit einer neuen Gestaltung angemessener in den Wallbereich zu integrieren. Neu zu pflanzende Großbaumreihen gliedern den Platzraum zum einen, grenzen den Straßenraum mit der Bebauung andererseits vom Wall ab.



Aufbindung Mühlenstraße auf August-Bebel-Platz verbessern



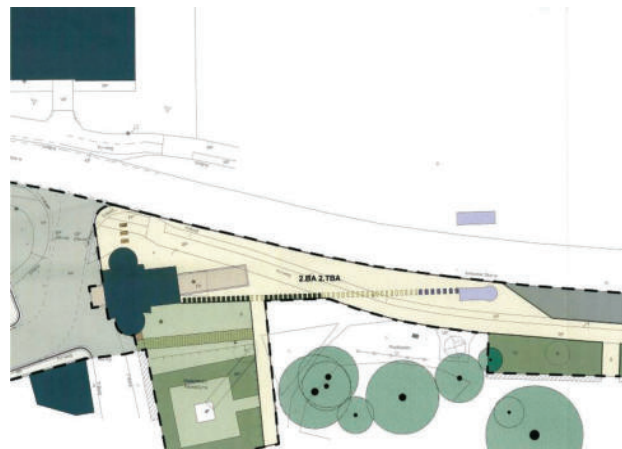
August-Bebel-Platz – ehemalige Wallpromenade wieder herstellen

8.3.39 Bereich Umfeld Anklamer Tor – Ostseite

Das baugeschichtlich sehr wertvolle Stadttor der mittelalterlichen Stadtbefestigungsanlage – das Anklamer Tor – bedarf eines angemessenen gestalteten Umfeldes. Das Umfeld des Anklamer Tores ist auf der Wallseite völlig ungestaltet, die Südseite ist in den vergangenen Jahren neu gestaltet worden. Im Zusammenhang mit dem in den kommenden Jahren geplanten Um- und Ausbau der Anklamer Straße (B 197) und der Kreuzung mit der Pasewalker Straße ist das Vorfeld des Tores so zu gestalten, dass die Gestaltungselemente der neu gestalteten Ostseite des Tores weitergeführt werden.



Östlicher Stadteingang - Vorfeld Anklamer Tor, Gestaltungsbedarf



Vorfeld Anklamer Tor – Konzept zur Neu- und Umgestaltung

8.4. Wohnen in der Innenstadt

8.4.1 Rückbau und Neubau

Mit dem auch für die kommenden Jahre prognostizierten Rückgang der Bevölkerung ist der Rückgang der Anzahl der genutzten Wohnungen verbunden. Der Wohnungsleerstand wird weiter zunehmen.

Das Wohnen in der Innenstadt ist grundsätzlich attraktiv für alle Bevölkerungsgruppen, insbesondere für die älteren Bürger. Kurze Wege und die Verkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Ärzte und Apotheke in unmittelbarer Nähe. Ein Zuzugsinteresse in die Innenstadt ist zu verzeichnen, speziell beim altersgerechten und betreuten Wohnen sowie beim individuellen Wohnungsbau. Entsprechende Neubauangebote werden an einer Vielzahl von Standorten mit unterschiedlichsten Standortqualitäten angeboten. Neubau ist nicht nur für die Ergänzung der Blockrandbebauung der Stadtquartiere, für die „Reparatur“ der Stadtstruktur notwendig. Neubau ist auch erforderlich für die Vervielfältigung der Bau- und Wohnangebote, um der Monostruktur der Wohnungen in den industriell gefertigten Wohnblöcken entgegenzuwirken. Neubau ist notwendig, um eine lebendige Innenstadt zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Dem zunehmenden Wohnungsleerstand wird durch gezielten Abriss von dauerhaft nicht mehr benötigtem Wohnraum entgegengewirkt. Mit dem Abriss von Wohnungen werden gleichzeitig städtebauliche Missstände beseitigt. Der Abriss erfolgt sowohl durch komplette Gebäude als auch durch sektionsweisen und geschossweisen Teilrückbau. Das Rückbaukonzept basiert im Wesentlichen auf dem Integrierten Stadtentwicklungskonzept ISEK Arbeitsstand 2009. Es wird mit dem Städtebaulichen Rahmenplan um einzelne, aus städtebaulicher Sicht strategisch bedeutende Objekte ergänzt.



Färberstraße 2 und 3 (Neubau) im Jahr 2010

8.4.2 Bilanz Konzept Rückbau und Neubau von Wohnungen

Rückbaukonzept	
Standort	WE Anzahl
Komplettabriss	
1. R.-Breitscheid-Straße 27-34	68
2. Mühlenstraße 52-55	32
3. Wollweberstraße 8-11	32
4. Wollweberstraße 35-38	45
5. Wollweberstraße 55-58	32
gesamt Komplettabriss:	209
Geschossweiser Rückbau	
6. Markt 1-3	14
7. R.-Breitscheid-Straße 13-26	66
8. R.-Breitscheid-Straße 65-68	20
9. Riemannstraße 43 -69	108
10. Riemannstraße 21e-g, 22a-d	30
11. Turmstraße 1a-b, 4-5	22
gesamt geschossweiser Rückbau	260
Gesamt Rückbau:	469



Plan Abriss und geschossweiser Rückbau von Gebäuden

Bei den konzipierten Neubauten werden nur die städtebaulich bedeutsamen, zur Ergänzung der Blockrandbebauungen, die Lückenschließungen erfasst.

Neubaukonzept	
Standort	WE Anzahl
1. Stadtquartier 1	6
2. Stadtquartier 3	38
3. Stadtquartier 5	17
4. Stadtquartier 8	2
5. Stadtquartier 9	5
6. Stadtquartier 10	1
7. Stadtquartier 11	12
8. Stadtquartier 12	7
9. Stadtquartier 13	1
10. Stadtquartier 14	22
11. Stadtquartier 16	50
12. Stadtquartier 19	10
13. Stadtquartier 21	10
14. Stadtquartier 22	9
15. Stadtquartier 23	1
16. Stadtquartier 24	1
17. Stadtquartier 25	25
18. Stadtquartier 26	10
19. Stadtquartier 29	14
20. Stadtquartier 30	29
21. Stadtquartier 31	3
22. Stadtquartier 34	2
Gesamt Neubau:	275

In der Realität wird die komplette Umsetzung der konzipierten Neubebauung (Ergänzung der Blockrandbebauung, Lückenschließungen) bis zum Jahr 2020 kaum zu erwarten sein können. In den vergangenen 10 Jahren wurden durchschnittlich pro Jahr nur 3,9 Wohnungen in der Innenstadt neu errichtet. Mit dem städtebaulichen Rahmenplan wird keine Zeitschiene zur Umsetzung vorgegeben, lediglich eine Zielplanung, an der sich die alltäglichen Entscheidungen zur Entwicklung der Innenstadt Friedlands orientieren sollen.



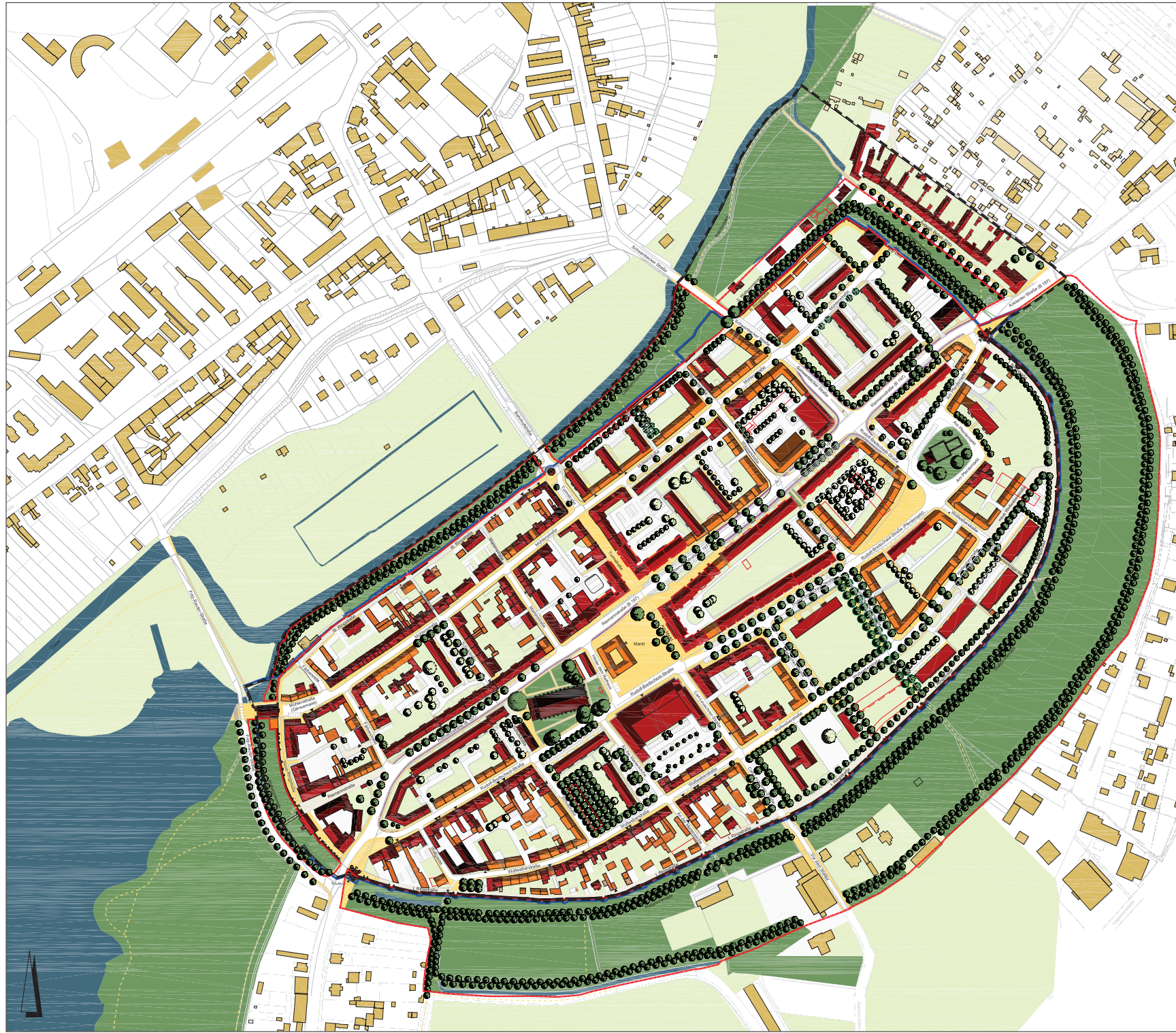
Plan Konzept Neubau und Lückenschließungen

In der Bilanz Rückbau – Neubau wird sich der Wohnungsbestand in der Innenstadt mit Umsetzung des Konzeptes des Städtebaulichen Rahmenplanes wie folgt ergeben:

Mit dem Konzept des Städtebaulichen Rahmenplanes ist ein Rückbauvolumen für die Innenstadt von 469 WE geplant. Im Vergleich dazu weist das ISEK 2005 abzüglich der seit 2005 bereits erfolgten Abrisse von 76 WE bis zum Jahr 2020 ein Rückbauvolumen für die Innenstadt von $365 - 76 = 289$ WE aus. Das ist eine Erhöhung von 180 WE. Mit Umsetzung des Konzeptes des Städtebaulichen Rahmenplanes kann sich der zu erwartende Leerstand an Wohnungen gemäß dem ISEK 2005 bei Umsetzung der Rückbaumaßnahmen bis zum Jahr 2020 theoretisch in der Innenstadt von 745 WE auf 565 WE verringern. Diese Zahl des ISEK basiert auf einem jährlichen Neubauvolumen für die Gesamtstadt von 10 WE.

Gemäß dem Monitoring-Bericht 2008 (Stand 31.12.2008) umfasst der Leerstand an Wohnungen in der Innenstadt 261 WE.

Die Umsetzung des konzipierten Rückbaus ist unmittelbar abhängig von der wirtschaftlichen Situation der Wohnungseigentümer und der Förderung dieser Maßnahmen durch Bund, Land und beim geschossweisen Rückbau mit erhöhtem gestalterischem Anspruch auch durch die Stadt Friedland.



LEGENDE

- Grenze des Rahmenplangebietes "Innenstadt"
- Grenze des Fördergebietes Stadtsanierung und Stadtbau "Innenstadt"
- Grenze des Denkmalbereiches "Stadtbesiedlungsanlage/Wall"

Bebauung

- Hauptgebäude mit Dachform, z.B. Satteldach
- Gebäude unter Denkmalschutz stehend mit Dachform, z.B. Satteldach
- Gebäudedurchfahrt mit Zufahrt / Gebäudedurchgang öffentlich Bestand und Planung
- Nebengebäude mit Dachform, z.B. Satteldach
- geschossweiser Rückbau von Gebäuden geplant
- Aufstockung von Gebäuden geplant
- Neubau von Gebäuden geplant
- Gebäude außerhalb des Rahmenplangebietes
- Abriss von Gebäuden, geplant
- Bereiche des ehemaligen Stadtmauerverlaufs

Grün- und Freiflächen

- Öffentliche Grünflächen mit städtebaulich besonderer Bedeutung (Wall, Stadtpark, Platzzeilen, Kirchplätze mit Großbaumbestand)
- Allee Wallpromenade, "Platzpromenade", Bestand mit Ergänzungen
- private Grün- und Freiflächen (Wohnhöfe, Haus- und Vorgärten) objektbezogene Grün-, Frei- und Sportflächen
- Bäume, das Stadtbild maßgeblich bestimmend - Bestand / Planung
- Bäume, die Wohnhöfe maßgeblich aufwertend - Bestand / Planung
- befahrbare Hofflächen
- Wasserflächen (Möhlentelz, Datz)

Verkehr

- Straßenverkehrsfläche
- Mischverkehrsfläche
- Gehwege, Platzflächen, Fußgängerzone
- Stellplätze mit Teilung und deren Zufahrten
- Radweg, selbstständig geführt
- wichtige Gehwegeverbindungen innerhalb der Grünbereiche Wall, Stadtpark und Datzeneriedung

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt" Fortbeschreibung 2010

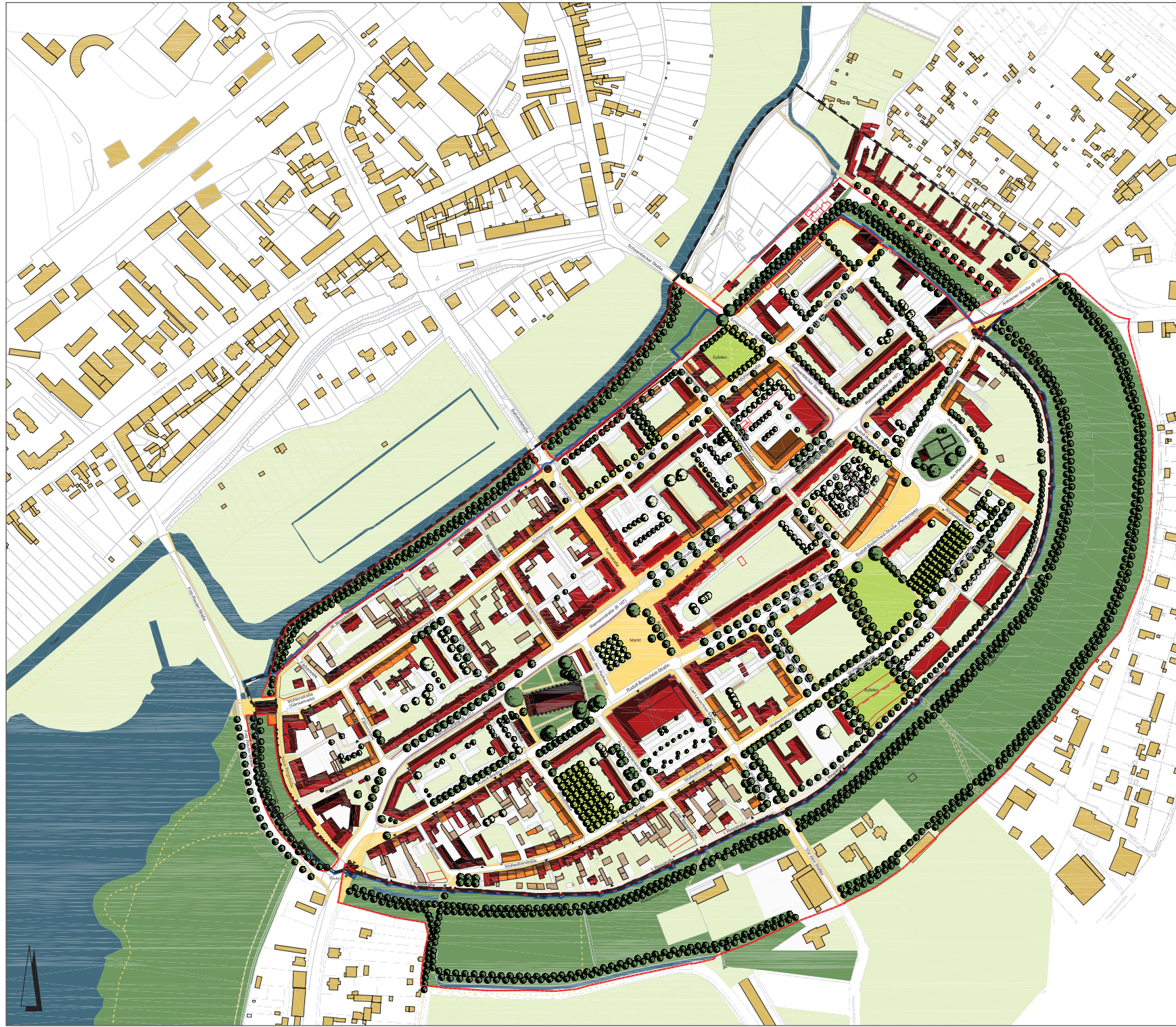


Auftraggeber: Stadt Friedland / Mecklenburg
vertreten durch: BouleCon Sanierungsträger GmbH
Lange Straße 1/3, 17489 Großefischau
Tel: (03834) 7973-35
Fax: (03834) 7973-43

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
architekten · planer · ingenieure
August-Wilhelm-Straße 1, 17033 Neubrandenburg
Tel: (0395) 58102-0
Fax: (0395) 58102-15

Plan: **GESTALTUNGSPLAN**

Bearbeiten: Dipl.-Ing. Architektin Silke Lange
Planungsphase: Vorstudie
Projektanummer: 12033-045/Veranschlagung 2010/30_ausarbeitung/step30-streit4_gestaltungsplan.dwg Blatt-Nr.:
Modifiziert: 11/10
Datum: 01.09.2010



LEGENDE

- Grenze des Rahmenplangebietes "Innenstadt"
- Grenze des Fördergebietes Stadtsanierung und Stadtbau "Innenstadt"
- Grenze des Denkmalbereiches "Stadtbefestigungsanlage/Wall"

Bebauung

- Haupt- und Nebengebäude mit Dachform, z.B. Satteldach
- Gebäude unter Denkmalschutz stehend mit Dachform, z.B. Satteldach
- Gebäudedurchfahrt mit Zufahrt / Gebäudedurchgang öffentlich Bestand und Planung
- geschossweiser Rückbau von Gebäuden geplant
- Aufstockung von Gebäuden geplant
- Neubau von Gebäuden geplant
- Gebäude außerhalb des Rahmenplangebietes
- Abriss von Gebäuden, geplant
- Bereiche des ehemaligen Stadtmauerverlaufs

Grün- und Freiflächen

- Öffentliche Grünflächen mit städtebaulich besonderer Bedeutung (Wall, Stadtpark, Datzteufel, Kirchplätze mit Großbaumbestand)
- Allee Walppromenade, "Datzepromenade", Bestand mit Ergänzungen
- private Grün- und Freiflächen (Wohnhöfe, Haus- und Vorgärten) objektbezogene Grün-, Frei- und Sportflächen
- Bäume, das Stadtbild maßgeblich bestimmend - Bestand / Planung
- Bäume, die Wohnhöfe maßgeblich aufwertend - Bestand / Planung
- Öffentliche Grün- und Freiflächen zur temporären Nutzung
- Bäume, temporär
- befahrbare Hofflächen
- Wasserflächen (Möhrenteich, Datzte)

Verkehr

- Straßenverkehrsfläche
- Mischverkehrsfläche
- Gehwege, Platzflächen, Fußgängerzone
- Stellplätze mit Teilung und deren Zufahrten
- Radweg, selbstständig geführt
- wichtige Gehwegeverbindungen innerhalb der Grünbereiche Wall, Stadtpark und Datzteufel

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt" Fortschreibung 2010



Auftraggeber: Stadt Friedland / Mecklenburg
vertreten durch: BouleCon Sanierungssträger GmbH
Lange Straße 1/3, 17489 Großefischau
Tel: (03834) 7973-35
Fax: (03834) 7973-43

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
architekten · planer · landschaftsplaner
August-Wilhelm-Straße 1, 17033 Neubrandenburg
Tel: (0395) 58102-0
Fax: (0395) 58102-15

Plan: **GESTALTUNGSPLAN** temporäre
Zwischennutzung

Bearbeiten: Dipl.-Ing. Architektin Silke Lange
Planungsphase: Vorstudie
Projektnummer: 2003/04/05
Modell: 01/10
Datum: 06.09.2010
Projektname: 2003/04/05
Modell: 01/10
Datum: 06.09.2010



LEGENDE

- Grenze des Rahmenplangebietes "Innenstadt"
- Grenze des Fördergebietes Stadtsanierung und Stadtbau "Innenstadt"

Bestand

- Haupt- und Nebengebäude

Planung

- Neubau von Gebäuden
- Abriss von Gebäuden, Gebäudesektionen
- geschossweiser Rückbau von Gebäuden
- Umgrenzung der Stadtquartiere
- Numerierung der Stadtquartiere

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt" Fortschreibung 2008



Auftraggeber: Stadt Friedland / Mecklenburg
 vertreten durch: BouReCon Sanierungsträger GmbH
 Lange Straße 1/3, 17489 Großefischau
 Tel: (03834) 7973-35
 Fax: (03834) 7973-43

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
 anhaltstr. 10a/10b, 17033 Neubrandenburg
 August-Wörner-Straße 1, 17033 Neubrandenburg
 Tel: (0396) 58102-0
 Fax: (0396) 58102-15

Plan:

STADTQUARTIERE - NUMMIERUNG

Bearbeiten: Dipl.-Ing. Architektin Shilo Lange
Planungsphase: Vorstudie
Projektnummer: m-2003-045/Vorstudie 2010/06_aufbereitung/ang-06-kiosk2_quartiere-nummern.dwg Blatt-Nr.: 4

Maßstab: 1:4000
 Datum: 25.06.2010

9. MASSNAHMENPLAN

9.1 Maßnahmenplan, Inhalt und Darstellung der Planzeichnung

Im Maßnahmenplan sind Aussagen zu allen wesentlichen Maßnahmen, die im Rahmen der Stadtsanierung und des Stadtumbaus der Friedländ der Innenstadt realisiert werden sollen, aufgezeigt.

Für den Maßnahmenplan werden die wichtigsten geplanten Maßnahmen, die für eine kurz- bis mittelfristige sowie langfristige Realisierung vorgesehen sind, aufgelistet. In jedem Fall ist die Verfügbarkeit von Finanzmitteln für die Stadtsanierung und den Stadtumbau zwischen Eigentümer und Stadt abzustimmen.

9.2 Zu realisierende Maßnahmen

Die Zuordnung der einzelnen Maßnahmen in die Realisierungszeiträume erfolgt nach Prioritäten:

- 1. Priorität = kurzfristige Realisierung
- 2. Priorität = mittelfristige Realisierung
- 3. Priorität = langfristige Realisierung.

Die Zuordnung der einzelnen Maßnahmen in die Realisierungszeiträume / Prioritäten erfolgt (ohne Rangfolge):

- nach Bedeutung für die Reparatur und Aufwertung des Stadtbildes,
- nach Bedeutung für die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt,
- nach Initialwirkung für andere geplante Maßnahmen,
- in Abhängigkeit von anderen geplanten Maßnahmen.

Die Maßnahmen werden unterteilt nach ihrer vorrangigen Bedeutung für

- die städtebauliche Sanierung / Aufwertung des Stadtbildes,
- die Reduzierung des Wohnungsleerstandes,
- die Verbesserung der Wohnnutzung,
- die Neu- und Umgestaltung der Verkehrsflächen,
- die Stärkung der Zentrumsfunktion,
- die Attraktivitätssteigerung der Erholungs- und Freizeitangebote.

Die im Folgenden aufgelisteten geplanten Maßnahmen stellen Entwicklungsschwerpunkte unabhängig von Zeitpunkt der Realisierung und ohne Rangfolge dar.

Temporäre Maßnahmen sind *kursiv* dargestellt.

Maßnahme	Zielstellung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
Städtebauliche Sanierung / Aufwertung des Stadtbildes				
1. Wiederbebauung verlängerte Riemannstraße / Ecke Färberstraße	Wiederherstellung der Quartierskanten	x		
2. Neubau Färberstraße 4	Lückenschließung	x		
3. Wiederbebauung Wollweberstraße / Schulstraße	Wiederherstellung der Quartierskanten	x		
4. Wiederbebauung der Wollweberstraße 1	Wiederherstellung der Quartierskanten, teilweise als Ergänzung der Telekom-Anlage	x		
5. Wiederbebauung der Wollweberstraße 92-95	Wiederherstellung der Quartierskanten	x		
6. Ergänzungsbau der Wollweberstraße 91	Wiederherstellung der Quartierskanten	x		
7. Wiederbebauung der Wollweberstraße 18 und 20	Lückenschließungen	x		
8. Neubau Mühlenstraße 23	Lückenschließung	x		
9. Wiederbebauung der Südseite des Pferdemarktes, Ecke Pferdemarkt / Wollweberstraße	Wiederherstellung der Quartierskanten, der Platzkante	x		
10. Wiederbebauung des „Nikolaikirchplatzes“, Ecke Pferdemarkt / Wollweberstraße	Wiederherstellung der Quartierskanten, der Platzkante	x		
11. Neubau Kopfbau Anklamer Tor	Wiederherstellung der Quartierskanten, der Platzkante vor dem Tor	x		
12. „Treptower Tor“ Schwanbecker Straße	Anlage eines „Baumtores“ zur Aufwertung des Stadteinganges / Standort des ehemaligen Stadttors	x		

Maßnahme	Zielstellung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
13. Riemannstraße Ost / Schwanbecker Straße (vom Rathaus Haus 1 bis einschließlich dem zufahrtstfreien Bereich an der Feuerwehr)	Anlage einer straßenbegleitenden Straßenbaum-Hecken-Kontur zur „Wiederherstellung“ der Quartierskanten	x		
14. Wiederbebauung Mühlenstraße 19-20	Wiederherstellung der Quartierskanten		x	
15. Wiederbebauung Mühlenstraße Südseite (Nr.94-97c)	Wiederherstellung der Quartierskanten		x	
16. Neubau Wallgasse / Wollweberstraße am („Pariser Tor“)	Wiederherstellung des baulichen Straßenabschlusses nach Abriss der Garagen		x	
17. Wiederbebauung der Nordseite des Pferdemarktes sowie der Quartiersseiten Wasserstraße und Schwanbecker Straße	Wiederherstellung der Quartierskanten, der Platzkante nach Abriss der beiden Wohnblöcke		x	
18. Wiederbebauung der Südseite der Mühlenstraße / Ecke Schwanbecker Straße	Wiederherstellung der Quartierskanten, der Platzkante nach Abriss des Wohnblockes		x	
19. Wiederbebauung der Nordseite der Mühlenstraße im Bereich der Nr. 34	Wiederherstellung der Quartierskanten		x	
20. Wiederbebauung der Nordseite der Mühlenstraße im Bereich der Nr. 28-33	Wiederherstellung der Quartierskanten unter Einbeziehung der vorhandenen Wohnblöcke		x	
21. Wiederbebauung der Nordseite der Mühlenstraße / Ecke Westseite Wasserstraße	Wiederherstellung der Quartierskanten unter Einbeziehung der vorhandenen Bausubstanz		x	
22. Wiederbebauung der Nordseite der Mühlenstraße im Bereich Nr.35c-d (Ecke Wasserstr.)	Wiederherstellung der Quartierskanten unter Einbeziehung der rückwärtigen Grundstücksbebauung		x	
23. Anbau Schwanbecker Straße 29 / Ecke Mühlenstraße (Feuerwehr)	Wiederherstellung der Quartierskanten		x	

Maßnahme	Zielstellung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
24. Wiederbebauung der Südseite des Pferdemarktes Nr. 69-70	Wiederherstellung der Quartierskanten		x	
25. Neubau R.-Breitscheid-Straße 105	Lückenschließung		x	
26. Neubau R.-Breitscheid-Straße 109 (Mecklenburger Hof*)	Lückenschließung		x	
27. Aufstocken oder Neubau Riemannstr. 21	Wiederherstellen der Maßstäblichkeit der Bebauung			x
28. Wiederbebauung der Nordseite der R.-Breitscheid-Straße 2-4	Wiederherstellung der Quartierskanten unter Einbeziehung des vorhandenen Wohnblockes			x
29. Wiederbebauung der Nordseite der Mühlenstraße / Ecke Schwanbecker Straße	Wiederherstellung der Quartierskanten			x
30. Wiederbebauung der Nordseite der Wollweberstraße (östlicher Bereich)	Wiederherstellung der Quartierskanten			x
31. Wiederbebauung der Carl-Leuschner-Straße 8-12 (Ostseite)	Wiederherstellung der Quartierskanten unter Einbeziehung der vorhandenen Bebauung			x
32. Neubebauung der Emil-Scheil-Straße (Westseite)	Ergänzung der Quartierskanten			x
33. Wiederbebauung der Nordseite der Wollweberstraße (im Bereich Nr. 8-15)	Wiederherstellung der Quartierskanten unter Einbeziehung der vorhandenen Bebauung			x
34. Wiederbebauung der Ecke „Nikolaikirchplatz / Am Pferdemarkt“	Wiederherstellung der Quartierskanten unter Einbeziehung der vorhandenen Bausubstanz			x
35. Wiederbebauung der Nordseite des „Gänsemarktes“	Wiederherstellung der Quartierskanten unter Einbeziehung der vorhandenen Bausubstanz			x
Reduzierung des Wohnungsleerstandes / Rückbau von WE				
36. Abriss R.-Breitscheid-Str. 27-30	Rückbau von 36 WE, Wiederbebauung der Straßenraumkante der Wasserstraße	x		
37. Abriss R.-Breitscheid-Str. 31-34	Rückbau 32 WE, Wiederbebauung der Quartiersrandbebauung / Platzraumkante Pferdemarkt		x	

Maßnahme	Zielstellung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
38. Abriss Mühlenstraße 52-55	Rückbau von 30 WE, Wiederbebauung der Quartiersecke Riemannstraße / Wasserstraße mit Stellplatzverlagerung und Wiederbebauung der Quartiersecke Schwanbecker Straße / Mühlenstraße		x	
39. Abriss Wollweberstraße 35-38	Rückbau von 45 WE, Wiederbebauung der Straßenraumkante der Wollweberstraße, Aufbindung der Wollweberstraße auf die I. Ringstraße			x
40. geschossweiser Rückbau Markt 1-2, 3, Riemannstraße 69, R.-Breitscheid-Straße 13	Rückbau von 50 WE, Wiederherstellung der Maßstäblichkeit der Bebauung		x	
41. geschossweiser Rückbau Riemannstraße 15-17, 19-22, 23-26	Rückbau von 66 WE, Wiederherstellung der Maßstäblichkeit der Bebauung		x	
42. geschossweiser Rückbau Riemannstraße 56-58, 59-62	Rückbau von 28 WE, Wiederherstellung der Maßstäblichkeit der Bebauung		x	
43. geschossweiser Rückbau Riemannstraße 49-54	Rückbau von 20 WE, Wiederherstellung der Maßstäblichkeit der Bebauung		x	
44. geschossweiser Rückbau R.-Breitscheid-Straße 65-68	Rückbau von 16 WE, Wiederherstellung der Maßstäblichkeit der Bebauung		x	
45. geschossweiser Rückbau Riemannstraße 43-48	Rückbau von 30 WE, Wiederherstellung der Maßstäblichkeit der Bebauung		x	
46. Abriss Wollweberstraße 8-11	Rückbau 32 WE, Beförderung der Wiederbebauung der Westseite Schulstraße, Parkplatzverlagerung vom Markt		x	
47. Abriss Wollweberstraße 55-58	Rückbau 32 WE, Wiederbebauung nach Rückbau weiterer Wohnblöcke in der Nachbarschaft, temporäre innerstädtische Grünfläche		x	

Maßnahme	Zielstellung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
48. geschossweiser Rückbau Riemannstraße 22a-d, Turmstraße 1, 1a-b	Rückbau von 30 WE, Wiederherstellung der Maßstäblichkeit der Bebauung			x
49. geschossweiser Rückbau Riemannstraße 21e-f, 21g, Turmstraße 4-5	Rückbau von 22 WE, Wiederherstellung der Maßstäblichkeit der Bebauung			x
Verbesserung der Wohnnutzung				
50. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Riemannstraße 93-98	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen	x		
51. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Markt 1-3, Riemannstraße 64-69, R.-Breitscheid-Str. 13-17	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen		x	
52. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Riemannstraße 56-62, R.-Breitscheid-Straße 19-26	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen, Errichtung eines Nebengebäudes / Garagen / Carports entlang der Wasserstraße		x	
53. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Riemannstraße 49-54	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen		x	
54. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Riemannstraße 43-48	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen, Anlage einer Mauer-Hecken-Straßenbaum-Kontur entlang der Straße Am Pferdemarkt		x	
55. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Riemannstraße 35-41, Mühlenstraße 40-51	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen		x	
56. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Wollweberstraße 39-54	Aufwertung des Wohnumfeldes zur I. Ringstraße		x	
57. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Wollweberstraße 55-58	Aufwertung des Wohnumfeldes zur I. Ringstraße nach Abriss der Garagen		x	
58. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Mühlenstraße 36-39	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen, Errichtung neuer Garagen entlang der II. Ringstraße nach Abbruch der bestehenden			x

Maßnahme	Zielstellung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
59. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Mühlenstraße 28-33	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen nach Abbruch der bestehenden Garagen			x
60. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Riemannstraße 22-27, Mühlenstraße 75-80	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen			x
61. Wohnumfeldgestaltung Wohnhof Wollweberstraße 8-15	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen			x
62. Wohnumfeldgestaltung Mühlenstraße 90-92	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen an der Schulstraße			x
63. Wohnumfeldgestaltung Wollweberstr. 39-58	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen an der Wollweberstraße			x
64. Wohnumfeldgestaltung R.-Breitscheid-Str. 65-68	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen			x
65. Wohnumfeldgestaltung Riemannstraße 17-19	Aufwertung des Wohnumfeldes, Anlage von Anwohnerstellplätzen			x
Neu- und Umgestaltung der Verkehrsflächen (Straßen, Wege Plätze, Parkplätze)				
66. I. Ringstraße (Carl-Leuschner-Straße bis Anklamer Tor)	Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes mit Anlage einer Mauer-Zaun-Hecken-Straßenbaum-Kontur auf der Quartiersgrenze / Straßenbegrenzungslinie	x		
67. R.-Breitscheid-Straße (Bereich Markt bis „Pferdemarkt“)	Aufwertung des Straßenraumes, Anlage eines Gehweges auf der Nordseite, Anlage von Stellplätzen auf der Südseite	x		
68. Fritz-Reuter-Straße (Bereich Wassermühle)	Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes, Fahrbahneinengung, Verlagerung des Wallweges an die Fahrbahn	x		
69. Kirchplatz	Neu- und Umgestaltung des Vorplatzes der Kirche St. Marien zwischen Riemannstraße und R.-Breitscheid-Straße	x		
70. Mühlenstraße (östlicher Bereich)	Aufwertung des Straßenraumes		x	

Maßnahme	Zielstellung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
71. Wasserstraße (Riemannstraße bis R.-Breitscheid-Straße)	Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes, Anlage eines Gehweges auf der Westseite, Anlage von Stellplätzen, Straßenbäume		x	
72. Wasserstraße Nord	Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes, Anlage von Stellplätzen		x	
73. Wasserstraße (R.-Breitscheid-Straße bis I. Ringstraße)	Neu- und Umgestaltung der Fußwegeverbindung zu einer innerstädtischen Promenade / Allee		x	
74. August-Bebel-Platz	Neu- und Umgestaltung von Gehweg und Fahrbahn, Anlage von Stellplätzen, Straßenbäume		x	
75. II. und III. Ringstraße (Turmstraße bis Schwanbecker Straße)	Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes nach Abriss der Garagen, ggfs. Sanierung bzw. Kennzeichnung des ehemaligen Stadtmauerverlaufs		x	
76. Weg zwischen Mühlenstraße und III. Ringstraße	Ergänzung des vorhandenen Fußwegenetzes, „Stadt der kurzen Wege“		x	
77. III. Ringstraße, westliche Ergänzung	Neu- und Umgestaltung des vorhandenen Weges und Aufwertung dieses Bereiches entlang des ehemaligen Stadtmauerverlaufs		x	
78. „II. Wallpromenade“ (Bereich II. Ringstraße)	Neu- und Umgestaltung des ehemaligen Wallbereiches			x
79. Wasserstraße (R.-Breitscheid-Straße bis I. Ringstraße)	Neuanlage einer Straße als Ergänzung des vorhandenen Straßennetzes			x
80. Neuanlage Parkplatz Fritz-Reuter-Straße	Neuanlage eines Rand-Parkplatzes für die Innenstadt und für den Erholungsbereich Mühlenteich / Stadtpark / Datzeufer			x
81. Wollweberstraße (Carl-Leuschner-Straße bis Pferdemarkt)	Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes, Anlage eines Gehweges auf der Südseite, Straßenbäume			x

Maßnahme	Zielstellung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
82. „Friederike-Krüger-Weg“	Neu- und Umgestaltung des Gedenkplatzes und der Wegeanbindung an die I. Ringstraße			x
83. Carl-Leuschner-Straße	Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes			x
84. Neue Wollweberstraße	Neuanlage einer Straße als Ergänzung des vorhandenen Straßennetzes nach Abriss des Wohnblockes Wollweberstraße 35-38			x
85. Parkplatz Neue Wollweberstraße	Neuanlage eines Anwohnerparkplatzes nach Abriss des Wohnblockes Wollweberstraße 35-38			x
86. Neue Ringstraße (verlängerte Riemannstraße bis Riemannstraße)	Neu- und Umgestaltung des Straßenraumes als öffentlichen Weg in Weiterführung der Neuen Ringstraße			x
87. Kirchplatz Ostgiebel	Freistellen des Giebels zum Markt, Neu- und Umgestaltung des Teils des Kirchplatzes		x	
Stärkung der Zentrumsfunktion				
88. Neubau Turmstraße 8	Schließung einer Baulücke, Einordnung von Zentrumsfunktionen im Erdgeschoss	x		
89. Neubau Eckbebauung Riemannstraße / Wasserstraße (bei NETTO)	Wiederherstellung der Quartiersrandbebauung im Eckbereich, Einordnung von Zentrumsfunktionen im Erdgeschoss, Verlagerung der Stellplätze auf die Abrissfläche der Mühlenstraße 52-55		x	
90. Neubebauung der Riemannstraße im Bereich Nr.22-27 einschl. der Ecke Riemannstraße / Wasserstraße	Wiederherstellung der Quartiersrandbebauung, Einordnung von Zentrumsfunktionen im Erdgeschoss, Verlagerung der Imbissbuden auf die Abrissfläche der Mühlenstraße 52-55		x	
91. Wiederbebauung des Marktes	Wiedererrichten des alten Rathausquartiers mit zentrumsadäquater Nutzung			x

Maßnahme	Zielstellung	kurz- fristig	mittel- fristig	lang- fristig
Attraktivitätssteigerung der Erholungs- und Freizeitangebote				
92. „Mühlenterrasse“ an der Wassermühle	Anlage einer Aufenthaltsfläche unmittelbar an der Wassermühle nach Umgestaltung des entsprechenden Straßenabschnittes der Fritz-Reuter-Straße, Aufwertung der Zuwegung von der Mühlenstraße	x		
93. „Seeterrasse“ am Mühlenteich	Anlage einer Aufenthaltsfläche unmittelbar am Teichufer gegenüber der Außenterrasse an der Wassermühle nach teilweiser Verlagerung der Bootsstege	x		
94. „Datzepromenade“ zwischen Wassermühle und „Treptower Tor“	Aufwertung des Promadenweges und der Aufenthaltsangebote, Anlage von kurzen Verbindungswegen in Verlängerung der Stadtstraßen		x	
95. August-Bebel-Platz	Aufwerten des ehemaligen Wallbereiches, Neu- und Umgestaltung der Wege		x	
96. Bleichersteg / „Datzeweg“ zwischen „Treptower Tor“ und August-Bebel-Platz	Aufwertung des Uferbereiches der Datzse und fußläufige Anbindung des Datzweges an den August-Bebel-Platz		x	

9.3 Maßnahmen zur Bauleitplanung - Abgleich zum bestehenden Baurecht

Die geplanten Maßnahmen bedürfen keiner wesentlichen Änderungen der baurechtlichen Festsetzungen (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne).

Im Flächennutzungsplan ist für den Bereich zwischen August Bebel-Platz / Wallpromenade bis Datzse die Festsetzung einer Grünfläche mit der Zweckbestimmung Parkanlage anstelle der bisherigen Baufläche und Fläche für die Landwirtschaft zu ändern. Gleiches gilt für den Bereich zwischen Wassermühle bis Mühlenteich.

Der Bebauungsplan Nr. 15 „Wohnquartier Mühlenstraße, Riemannstraße, Schwanbecker Straße“ ist dahingehend zu ändern, dass eine zukünftige Bebaubarkeit der Ecke Wasserstraße / Riemannstraße gesichert wird.

Für die geplante ergänzende Blockrandbebauung der übrigen Stadtquartiere ist im Einzelnen zu prüfen, inwieweit über Bauleitplanungen Geh-, Fahr- und Leitungsrechte der bestehenden und künftigen Nutzer gesichert werden müssen.

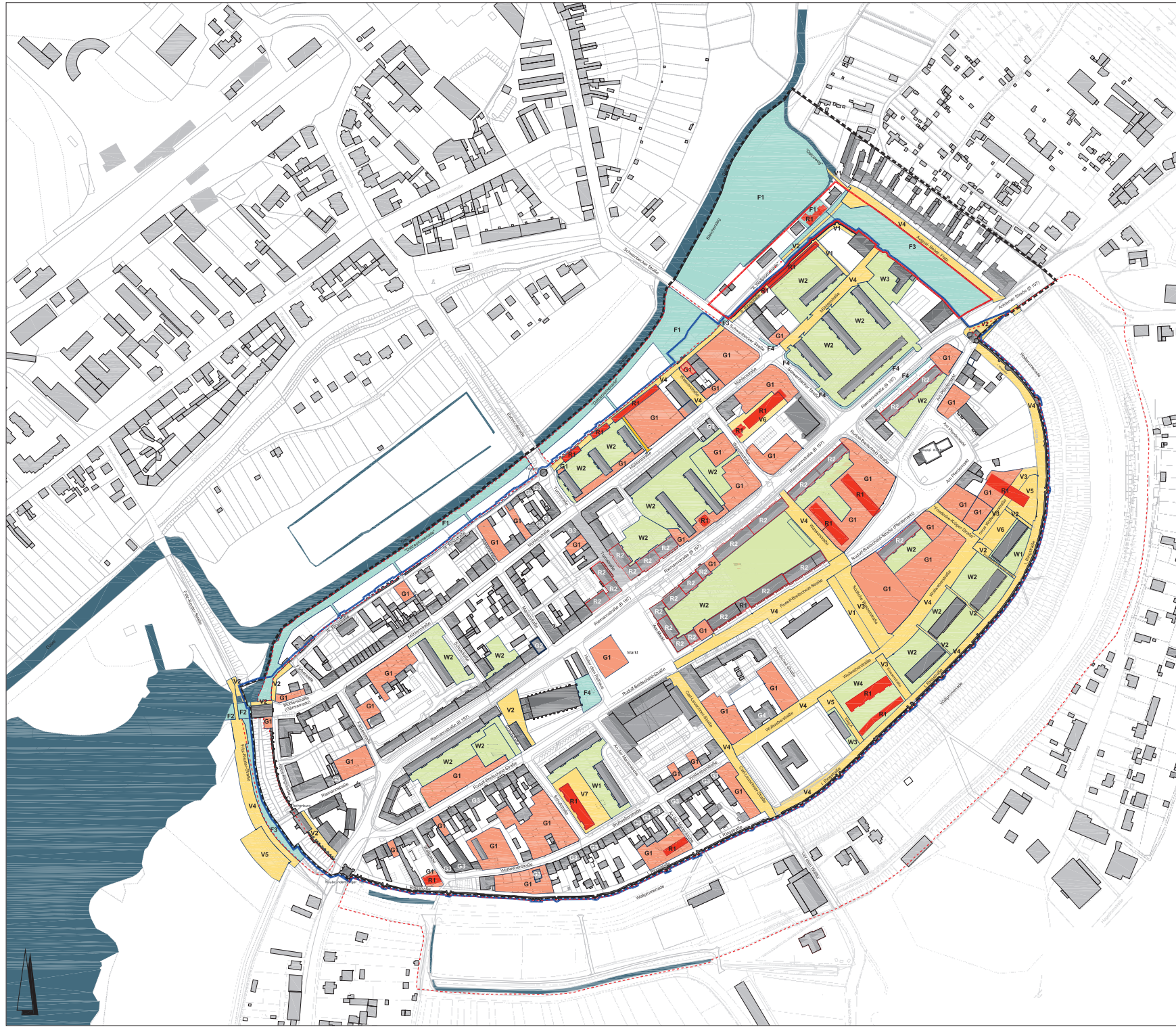
9.4 Maßnahmen mit Initialwirkung

9.4.1 Abriss des Wohnblockes Mühlenstraße 52-55

Durch den geplanten Abriss des Wohnblockes Mühlenstraße 52-55 erfolgt die Baufreimachung einer Fläche, die die teilweise Verlagerung und Erweiterung des Parkplatzes „NETTO-Markt“ ermöglicht. Darüber hinaus sollen in diesen Bereich die Imbissbuden von der Riemannstraße verlagert werden. Beides ist unbedingte Voraussetzung für die geplante Wiederbebauung der beiden Ecken Riemannstraße / Wasserstraße. Die Wiederbebauung der Riemannstraße in diesem Bereich soll mit zentrumstypischen Nutzungen im Erdgeschoss erfolgen. Das wiederum führt zu einer Bereicherung in den Verkaufs- und Dienstleistungsangeboten und zur Attraktivitätssteigerung des Stadtzentrums.

9.4.2 Abriss der Garagen im Bereich der II. und III. Ringstraße

Durch den geplanten Abriss der Garagen im Bereich der beiden Ringstraßen erfolgt die Baufreimachung der Fläche der ehemaligen Ringstraßen. Mit der Neu- und Umgestaltung dieser Ringstraßen wird der bereits bestehende Ringstraßenteil (Neue Ringstraße, I. Ringstraße, III. Ringstraße-westlicher Bereich) umfangreich ergänzt werden. Die erhaltene mittelalterliche Stadtstruktur Friedlands als äußerst wertvolles geschichtliches Gut der Stadt kann in einem noch größeren Umfang erlebt werden.



LEGENDE

- Grenze des Rahmenplangebietes "Innenstadt"
- Grenze des Fördergebietes Stadtsanierung und Stadtbau "Innenstadt"

Bestand

- Haupt- und Nebengebäude
- Gebäude und bauliche Anlagen, unter Denkmalschutz stehend
- Gebäudedurchfahrt mit Zufahrt / Gebäudedurchgang öffentlich Bestand und Planung
- Gebäude außerhalb des Rahmenplangebietes
- Wasserflächen (Möhrentsch, Dätze)

Investivmassnahmen

Baumaßnahmen Hochbau

- H1 Neubaumaßnahmen
- H2 Aufstockung von Gebäuden, alternativ Ersatzneubau
- H3 Erneuerungsmaßnahmen, Sanierung
- H4 Umnutzung

Rückbaumaßnahmen Hochbau

- R1 Abriss von Gebäuden
- R2 geschossweiser Rückbau von Gebäuden

Wohnumfeld

- W1 Neu- und Umgestaltung von Wohnhöfen ohne Anwohnerstellplätze
- W2 Neu- und Umgestaltung von Wohnhöfen mit Anwohnerstellplätzen
- W3 Neu- und Umgestaltung der Freiflächen von Gemeinbedarfseinrichtungen
- W4 Neu- und Umgestaltung der Freiflächen, Anlage von öffentlichen Spielplätzen

Freianlagen

- F1 Datzeefer
- F2 Seeterrasse
- F3 Wallbereich
- F4 Kirchplatz Ostgiebel

Verkehrsanlagen

- V1 Neuanlage von Gehwegen, straßenunabhängig
- V2 Neugestaltung von Gehwegen / Platzflächen
- V3 Neuanlage von Straßen / Mischverkehrsflächen
- V4 Neu- und Umgestaltung von Straßen mit Gehwegen und Stelplätzen
- V5 Neu- und Umgestaltung von Mischverkehrsflächen
- V6 Neuanlage von Parkplätzen
- V7 Neuanlage eines Parkplatzes unter Bäumen

STADT FRIEDLAND / MECKLENBURG Städtebaulicher Rahmenplan "Innenstadt" Forterschreibung 2010



Auftraggeber: Stadt Friedland / Mecklenburg
vertreten durch: BouleCon Sanierungsträger GmbH
Lange Straße 1/3, 17489 Greifswald
Tel: (03834) 7973-35
Fax: (03834) 7973-43

Auftragnehmer: A & S GmbH Neubrandenburg
architekten · ingenieure · landschaftsplaner
August-Wilhelm-Straße 1, 17033 Neubrandenburg
Tel: (0396) 58102-0
Fax: (0396) 58102-15

Plan: **MASSNAHMENPLAN**

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Architektin Silke Lange
Planungsphase: Vorstudium
Projektanummer: 4-1203-045/Vorstudium 2010/UC_Auswertung/Map/UC-karte-5.1_Massnahmenplan.dwg
Modifiziert: 1/2010
Datum: 06.09.2010

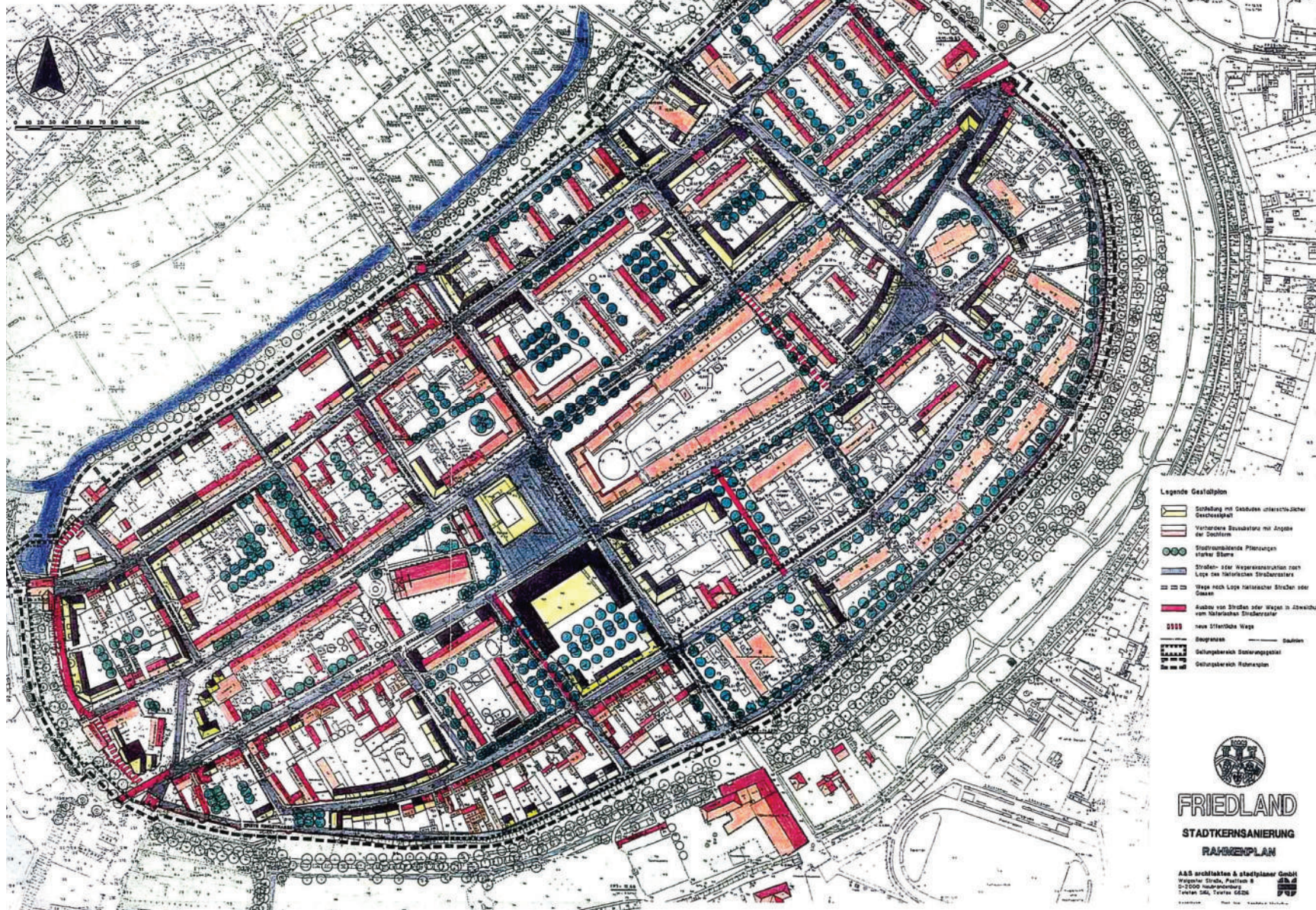
10. ANLAGE

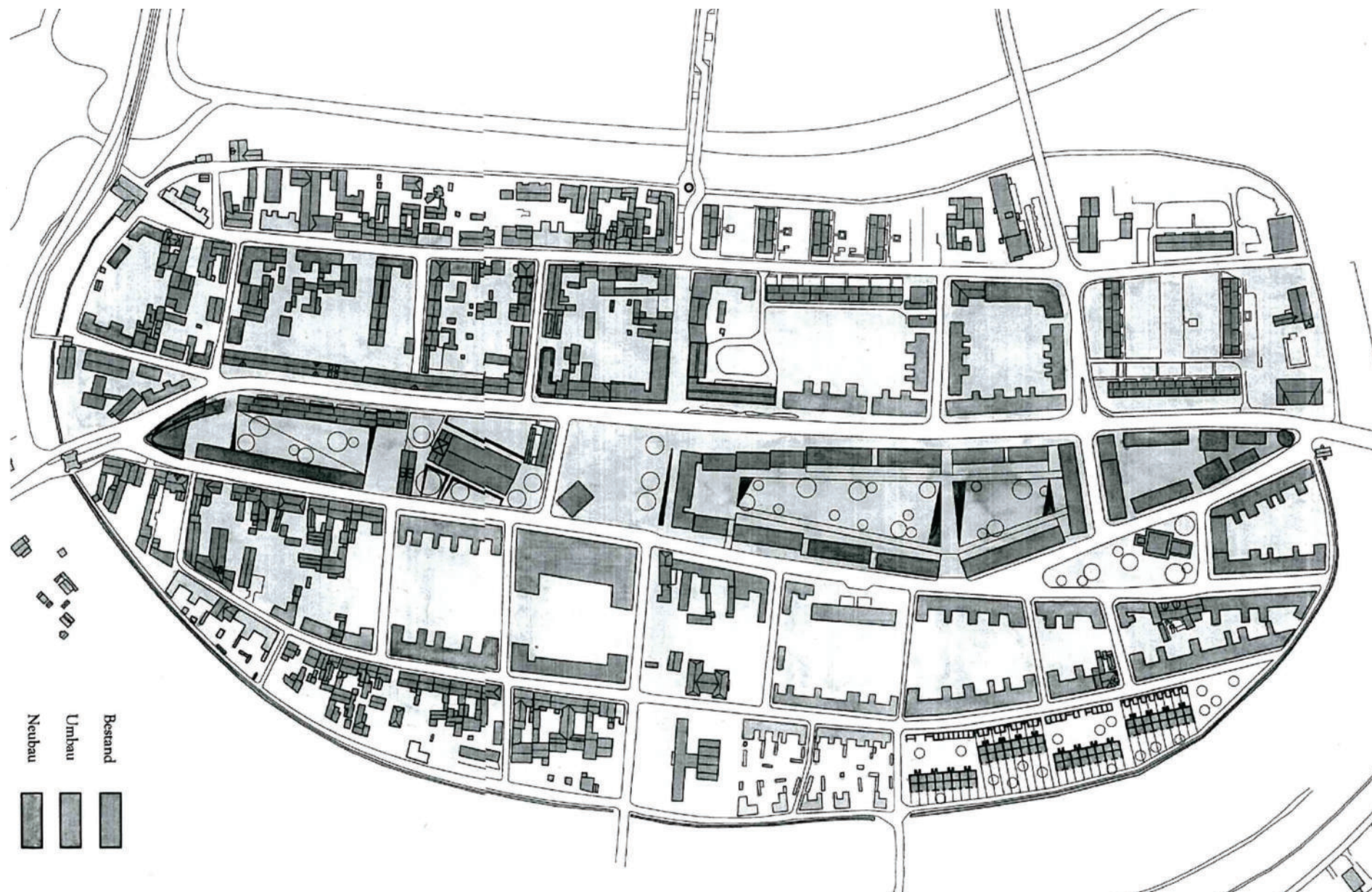
10.1 Beispiele von geplanten Entwicklungen der Friedländer Innenstadt



Modell zur Planung des Wiederaufbaus der Friedländer Innenstadt ca. 1960, VEB Hochbauprojektierung Neubrandenburg Abt. Stadtplanung

RAHMENPLAN FRIEDLAND GESTALTPLAN





Studentenarbeit ca. 2002, „Friedland – Konzept für eine Kleinstadt“, Stephan Werner, Veit Vielhaber