



Stadt Bad Iburg

LANDKREIS OSNABRÜCK

**Integriertes städtisches
Entwicklungs- und Wachstumskonzept
FORTSCHREIBUNG 2018
Gewerbegebiet Am Bahnhof**



Projektnummer: 218122
Datum: 2018-08-07

IPW
INGENIEURPLANUNG
Wallenhorst

Bearbeitet durch:

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

Ingenieure ♦ Landschaftsarchitekten ♦ Stadtplaner
Telefon (0 54 07) 8 80-0 ♦ Telefax (0 54 07) 8 80-88
Marie-Curie-Straße 4a ♦ 49134 Wallenhorst
<http://www.ingenieurplanung.de>

Johannes Eversmann

Ulrich Nicolay

Jürgen Wieching

Jannis Reppenhorst

Fon 05407 – 880-60

Fax 05407 – 880-88

www.ingenieurplanung.de



B a u B e C o n

BauBeCon Sanierungsträger GmbH

Kamp 1c 49074 Osnabrück

Katrin Soffner

Fon 0541 – 2023 - 9446

Email ksoffner@baubeconstadtsanierung.de

Datum: 2018-08-07

Im Auftrag und in Zusammenarbeit mit

Stadt Bad Iburg

Ansprechpartner:

Annette Niermann

Bürgermeisterin

Marion Bunten

FD Planen und Bauen

Fon 05403 – 404-20

Fax 05403 – 404-99

Email buergmeisterin@badiburg.de

www.badiburg.de

INHALTSVERZEICHNIS

1	Allgemeines	5
1.1	Vorbemerkung	5
1.2	Aufgabenstellung	6
1.3	Städtebauförderung - Förderprogramm Stadtumbau	6
2	Chronologie des Planungsverlaufes	6
2.1	ISEK 2007	7
2.2	Rahmenplan 2010	7
2.3	VU 2013.....	8
2.4	Rahmenplan 2014 (Fortschreibung).....	9
2.5	Umgesetzte und verworfene Maßnahmen	10
2.6	Offene Maßnahmen.....	11
3	Raumordnerische Einordnung	12
3.1	Großräumliche Verflechtungen	12
3.2	Landesraumordnungsprogramm Nds.....	14
3.3	Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Osnabrück.....	14
3.4	Wohnraumversorgungskonzept des Landkreises Osnabrück.....	16
4	Gemeindedaten	18
4.1	Bevölkerungsentwicklung	18
4.1.1	Bevölkerungsentwicklung zwischen 2000 und 2016	18
4.1.2	Bevölkerungsprognose bis 2035 und Altersaufbau der Bevölkerung	20
4.2	Wirtschaftsstruktur	23
4.2.1	Entwicklung der Wirtschaftsstruktur in der Stadt Bad Iburg seit 2007	23
4.2.2	Entwicklung der Wirtschaftsstruktur seit 2007 im Vergleich zwischen der Stadt Bad Iburg und dem Landkreis Osnabrück.....	24
4.2.3	Pendlersalden Bad Iburg im Vergleich 2007 – 2017	25
4.3	Tourismus – Entwicklung von 2009 - 2017.....	26
4.4	Verkehr.....	29
4.4.1	Straßenverkehr.....	29
4.4.2	ÖPNV.....	30
4.4.3	Schienenverkehr	31
4.4.4	Schifffahrt	31
4.4.5	Luftverkehr	31
5	Bestandssituation im Entwicklungsgebiet	31
5.1	Lage und Abgrenzung des Plangebietes.....	31
5.2	Städtebauliche Ausgangslage.....	33
5.3	Bisherige Planungsansätze.....	34

5.3.1	FNP.....	34
5.3.2	Bebauungspläne	34
5.3.3	Historischer Ortskern.....	37
5.3.4	Landesgartenschau.....	37
5.4	Bestandssituation und städtebauliche Missstände	38
5.4.1	Leerstände	38
5.4.2	Brachflächen	39
5.4.3	Verkehrliche Missstände.....	40
5.4.4	Gestalterische Missstände.....	41
6	Neues städtebauliches Leitbild / Entwicklungsziele.....	43
6.1	Geplante Maßnahmen	43
7	Kosten und Finanzierung	47
7.1	Kostenansätze	48
7.2	Integriertes Maßnahmen- und Handlungskonzept.....	48
8	Umsetzung des Konzeptes / Ausblick	49
9	Bearbeitungs- und Verfahrensvermerk	49

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abb. 1:	Großräumige Entwicklungsachse im Nordwesten.....	13
Abb. 2:	transeuropäische Korridore	13
Abb. 3:	Ausschnitt aus dem LROP 2017.....	14
Abb. 4:	Ausschnitt aus dem RROP 2004 des Landkreise Osnabrück	15
Abb. 5:	Regionalplanerisches Leitbild aus dem RROP 2004 des Landkreises Osnabrück....	16
Abb. 6:	Natürlicher Saldo und Wanderungssaldo	17
Abb. 7:	Haushaltsstruktur	17
Abb. 8:	Wohnungsmarkt	17
Abb. 9:	Baualter, Baufertigstellung und Neubaubedarf	18
Abb. 10:	Bevölkerungszahl Bad Iburg - absolut	18
Abb. 11:	Bevölkerungszahl LK Osnabrück - absolut.....	19
Abb. 12:	Bad Iburg: Salden Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2016.....	19
Abb. 13:	LK Osnabrück: Salden Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2016.....	20
Abb. 14:	Bevölkerungsprognose Bad Iburg: 2016 – 2035 nach Altersklassen, absolut.....	21
Abb. 15:	Bevölkerungsprognose LK Osnabrück: 2016 – 2035 nach Altersklassen, absolut..	21
Abb. 16:	Bevölkerungsprognose Bad Iburg: 2016 – 2035 nach Altersklassen, relativ.....	22
Abb. 17:	Bevölkerungsprognose LK Osnabrück: 2016 – 2035 nach Altersklassen, relativ	22

Abb. 18: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Bad Iburg nach Wirtschaftsbereichen	23
Abb. 19: Verteilung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort nach Wirtschaftsbereichen im Vergleich Stand:30.06.2008	24
Abb. 20: Verteilung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort nach Wirtschaftsbereichen im Vergleich Stand:30.06.2017	25
Abb. 21: Pendlerstatistik Bad Iburg im Vergleich 2007 - 2017	25
Abb. 22: Bad Iburg: Geöffnete Beherbergungsbetriebe	26
Abb. 23: Bad Iburg: angebotene Schlafgelegenheiten	26
Abb. 24: Bad Iburg: Gästeankünfte insgesamt.....	27
Abb. 25: Bad Iburg: Gästeübernachtungen.....	27
Abb. 26: Bad Iburg: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer	28
Abb. 27: Bad Iburg: Durchschnittliche Auslastung der Schlafgelegenheiten in %	28
Abb. 28: Einbindung in das regionale Straßennetz	29
Abb. 29: Einbindung in das überregionale Straßennetz	30
Abb. 30: Netzplan der VOS Süd mit Vergrößerung vom Stadtgebiet	30
Abb. 31: Abgrenzung des Geltungsbereiches (o.M.).....	32
Abb. 32: Luftbild 2017 mit Geltungsbereich	33
Abb. 33: Ausschnitt aus dem FNP von 2010 mit Abgrenzung des Geltungsbereiches	34
Abb. 34: Bebauungsplan Nr. 37 - Ausschnitt	35
Abb. 35: Bebauungsplan Nr. 48 – Ausschnitt	35
Abb. 36: Bebauungsplan Nr. 1G und 2. Änderung (farbig).....	36
Abb. 37: Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1G	36
Abb. 38: Bebauungsplan Nr. 1 J 1. Änderung.....	36
Abb. 39: Münsterstr. 41	38
Abb. 40: altes Bahnhofsgebäude.....	38
Abb. 41: Teutoburger Straße 9	38
Abb. 42: Münsterstr. 9	39
Abb. 43: Charlottenburger Ring 41	39
Abb. 44: Brachfläche „Am Bahnhof“	39
Abb. 45: Südlich der Bahntrasse	39
Abb. 46: Nord-Süd-Verlauf der Gerhart-Hauptmann-Str.	40
Abb. 47: westlicher Teil der Gerhart-Hauptmann-Str. im Gewerbegebiet.....	40
Abb. 48: östlicher Teil der Gerhart-Hauptmann-Str. im Wohngebiet	40
Abb. 49: Gerhart-Hauptmann-Str. Blick auf Einmündung Bielefelder Str.....	40

Abb. 50: Parkplatz Charlottenburger Ring 41	41
Abb. 51: Parkplatz am Kolbach Münsterstr. 4	41
Abb. 52: Karte Bestand und städtebauliche Missständen	42
Abb. 53: Karte Maßnahmen.....	46

QUELLENVERZEICHNIS

- BauBeCon Sanierungsträger GmbH (2010): *Stadt Bad Iburg Städtebaulicher Rahmenplan „Am Bahnhof“*, Osnabrück.
- BauBeCon Sanierungsträger GmbH (2014): *Stadt Bad Iburg Städtebaulicher Rahmenplan „Am Bahnhof“ -Fortführung- Erweiterung des Sanierungsgebietes*, Osnabrück.
- BAW Institut für regionale Wirtschaftsforschung GmbH (2005): *„europaregion-nordwest.de“ – Konzeptstudie im Auftrag der nordwestdeutschen Industrie-und Handelskammern*, Bremen.
- Stadt Bad Iburg (2007): *Integriertes städtebauliches Entwicklungs- und Wachstumskonzept „Gewerbegebiet am Bahnhof“*, Bad Iburg.
- Stadt Bad Iburg (2013): *Vorbereitende Untersuchung zur Erweiterung des Sanierungsgebiets „Gewerbefläche am Bahnhof“*, Bad Iburg.
- Landkreis Osnabrück (2017): *Wohnraumversorgungskonzept Landkreis Osnabrück 2017*, Osnabrück

1 Allgemeines

1.1 Vorbemerkung

Die Stadt Bad Iburg ist geprägt durch die Lage im/am Teutoburger Wald im Übergang zum Münsterland. Bad Iburg ist ein Kneipp-Kurort im Süden des Landkreises Osnabrück. Das Osnabrücker Land (Naturpark „Terra Vita“) gehört insgesamt mit seinen unterschiedlichen und abwechslungsreichen Landschaftsformen zum Europäischen Geopark-Netzwerk.

Besonderes Merkmal ist das Iburger Schloss, das über der Stadt thront. Am Fuß des Schlosses liegt der Charlottensee. Schloss und Charlottensee werden durch die Bundesstraße B 51 von Nord nach Süd unmittelbar umfahren. Der Ortskern von Bad Iburg hebt sich durch historische (auch Fachwerk-) Gebäude und enge Gassen am Fuß des Schlosses hervor.

Aufgrund dieser günstigen Lage sowie der Funktion als Kneipp-Kurort spielt der Tourismus in Bad Iburg eine wichtige Rolle.

Für einen Kurort weist Bad Iburg einen relativ hohen Industriebesatz auf. Der Beschäftigungsanteil des produzierenden Gewerbes sowie im Bereich Handel, Verkehr und Lagerei, Gastgewerbe liegt leicht unter dem Durchschnitt des Landkreises. Der Beschäftigtenanteil im Dienstleistungssektor ist leicht überdurchschnittlich.

Für die Stadt Bad Iburg und den Landkreis Osnabrück kann bis 2035 von einer stabilen Bevölkerungszahl gesprochen werden. Während die Einwohnerzahl von Bad Iburg marginal sinkt (-1,6 %), wird für den Landkreis eine marginale Zunahme von rund 1 % prognostiziert.

Wesentliche übergeordnete Planungsziele für die Stadt Bad Iburg sind nach verschiedenen Plänen und Programmen die Festigung der Versorgungsfunktionen eines Grundzentrums und die Sicherung als Wohnstandort sowie der Ausbau und die Förderung der Kur- und Rehabilitationseinrichtungen und des Fremdenverkehrs.

Die Bemühungen der Stadt für eine integrierte gesamtstädtische Entwicklung von Bad Iburg seit Aufstellung des Integrierten städtischen Entwicklungs- und Wachstumskonzeptes 2007 haben viele positive Effekte. So findet die Landesgartenschau 2018 in Bad Iburg statt, die eine Umgestaltung und Aufwertung von Charlottenseepark, Waldkurpark und Schlossberg einschließt. Ebenfalls wurde die Ortsdurchfahrt der B 51 ausgebaut, dies trägt zu einem sicheren Verkehrsfluss bei.

Mit der Aufnahme des Sanierungsgebietes „Am Bahnhof“ in das Förderprogramm „Stadtumbau“ konnten viele Sanierungsmaßnahmen im Gebiet umgesetzt werden.

Die bisherigen Sanierungsmaßnahmen können mit einer positiven Strahlkraft betrachtet werden. Dennoch bleiben einige städtebauliche Missstände, die noch nicht beseitigt werden konnten. Eine klare Trennung von Wohnen und Gewerbe lässt sich auf Grund der gewachsenen städtebaulichen Strukturen sowie der Eigentumsverhältnisse nicht ohne erheblichen Aufwand umsetzen. Dies soll als langfristiges Planungsziel weiterverfolgt werden. Darüber hinaus kann Schwerpunktmäßig die An-/Verbindung zum zentralen Geschäftsbereich in der Altstadt, sowie die Sicherung der Schulwegeverbindung durch das Gebiet genannt werden.

1.2 Aufgabenstellung

Grundlage für die vorliegende Fortschreibung des integrierten städtischen Entwicklungs- und Wachstumskonzeptes, das im Auftrag der Stadt Bad Iburg von der **IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG**, Wallenhorst in Zusammenarbeit mit der BauBeCon Sanierungsträger GmbH, Bremen, Regionalbüro Osnabrück, erarbeitet worden ist, stellen neue und veränderte Ziele und Maßnahmen zur Beseitigung der städtebaulichen Missstände im Sanierungsgebiet „Am Bahnhof“ dar.

Die Fortschreibung baut auf dem bisherigen integrierten städtischen Entwicklungs- und Wachstumskonzept sowie den entwickelten Rahmenplänen und vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet „Am Bahnhof“ auf.

Zur Erörterung der bisher abgeschlossenen Sanierungsmaßnahmen sowie zur Konkretisierung neuer Sanierungs- und Entwicklungsziele, hat am 09. April 2018 ein ratsinterner Workshop stattgefunden. Die gewonnenen Erkenntnisse bilden die wesentlichen Grundlagen für das Entwicklungskonzept, auf die im Folgenden zurückgegriffen wird (Teilnehmer siehe Anhang).

Insbesondere wird aufgezeigt, wie sich die Planungsabsichten für das Plangebiet in die innergemeindlichen aber auch die regionalen und überregionalen Zusammenhänge und Verflechtungen einfügen und die Entwicklungsziele auf diesen Planungsebenen ergänzen und unterstützen.

1.3 Städtebauförderung - Förderprogramm Stadtumbau

Die Stadt Bad Iburg ist aufgrund der Haushaltssituation allein nicht in der Lage alle erforderlichen Maßnahmen zur Behebung der städtebaulichen Missstände und zu einer nachhaltigen Attraktivitätssteigerung der Gewerbefläche „Am Bahnhof“ selbstständig umzusetzen. Daher ist die Stadt Bad Iburg bereits im Jahr 2008 in das Förderprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen worden.

Mit der Fortschreibung des integrierten städtischen Entwicklungs- und Wachstumskonzeptes (ISEK) für das Plangebiet, soll die Aktualität des ISEKs gemäß den Vorgaben der Städtebauförderung sichergestellt werden. Durch den Verbleib im Stadtumbauprogramm werden die Voraussetzungen gegeben, die noch nicht behobenen bzw. zwischenzeitlich neu entstandenen städtebaulichen Problem- und Entwicklungsbereiche im Gebiet, insbesondere im Übergang zur Altstadt, zu beseitigen.

Das Programm „Stadtumbau“, mit dem die Behebung städtebaulicher Funktionsverluste, die aus dem strukturellen Wandel resultieren, gefördert wird, entspricht in besonderem Maße den Problemlagen im Gewerbegebiet „Am Bahnhof“.

2 Chronologie des Planungsverlaufes

Alle bisherigen Planungen und Zielsetzungen standen unter dem Leitbild „Gesundheitstechnik“. Damit sollte das Alleinstellungsmerkmal Bad Iburgs in der Region ausgeprägt werden.

Wesentliche Sanierungsziele waren die Verbesserung der Nutzungs- und Baustruktur im Gebiet. Dazu zählte u. a. der Rückbau leerstehender, dauerhaft nicht benötigter Gebäude einschließlich der dazugehörigen Infrastruktur, die Wieder- und Zwischennutzung freigelegter Flächen sowie der Umbau des vorhandenen Gebäudebestandes. Ebenfalls erklärtes Sanierungsziel war die Verbesserung der Verkehrserschließung, hierbei lag der Fokus auf der Anpassung der städtischen Infrastruktur, der Verbesserung öffentlicher Räume bzw. Freiflächen und die städtebauliche Neuordnung.

Die Umsetzung dieser Ziele ist über verschiedenen Konzepte genauer ausgearbeitet worden. Ausgangspunkt war das 2007 aufgestellte integrierte städtische Entwicklungs- und Wachstumskonzept. Darauf aufbauend wurde 2010 der Rahmenplan „Am Bahnhof“ vom Büro Plan.Concept in Zusammenarbeit mit dem Büro pbh entwickelt. Im Jahr 2013 zeigte die vorbereitende Untersuchung die Notwendigkeit der Erweiterung des Sanierungsgebietes im Norden. Daraufhin ist der Rahmenplan im Jahr 2014 fortgeschrieben und um den nördlichen Bereich erweitert worden.

2.1 ISEK 2007

Ziele und Maßnahmen:

- Gesundheitstechnik soll den individuellen Charakter Bad Iburgs stärken.
- Ansiedlung von Betrieben der Gesundheitstechnik/Gesundheitsbranche.
- Auf Grund relativ guter Bausubstanz wird keine Auslagerung des Betriebes Vornbäumen forciert.
- Alter Bahnhof als Identifikationspunkt.
- Rückbau und Neuordnung von Leerständen und Brachen (Schwerpunkt im Süden).
- Umsiedelung Raiffeisen.
- Neugliederung des Gebietes mit neuem Erschließungssystem im Süden (Verbindung Gerhart-Hauptmann-Straße und Am Bahnhof).
- Trennung zwischen Wohnen und Gewerbe an der Linie Teutoburgerstr., Gerhart-Hauptmann-Straße und der Straße „Am Bahnhof“.
- Abkopplung des östlichen Wohngebietes vom Gewerbedurchgangsverkehr durch Poller auf der Gerhart-Hauptmann-Straße.
- Brückenschlag über die Bahnlinie für eine bessere Anbindung des Gebietes und zur Entlastung der Knotenpunkte an der B 51.
- Aussiedlung des Baustoffhandels (Teutoburger Str. 6).
- Aussiedlung vom Autohandel (Am Bahnhof).
- Verkehrsgerechter Ausbau und gestalterische Aufwertung der Straßen „Osningwege“ und „Simeris“.

2.2 Rahmenplan 2010

Der Rahmenplan wurde im Zuge eines Wettbewerbes von der PLAN.CONCEPT GmbH und dem Planungsbüro Hahm erarbeitet.

Vom Auslober geforderte war ein Gesamtkonzept für das Plangebiet, welches sowohl detaillierte städtebauliche Lösungsvorschläge, als auch eine verkehrstechnische Aufwertung und Neuordnung des vorhandenen Straßennetzes und den dazugehörigen Freiflächen vorsieht.

Als wichtigste Ziele wurden die strukturelle und gestalterische Neuordnung des Gebietes, die Entwicklung zukunftsfähiger Nutzungsstrukturen, die Sicherung der Nutzungsschwerpunkte Gewerbe und Wohnen sowie die Integration, vorzugsweise durch Neuansiedlung von Betrieben aus der Gesundheitstechnik / Medizintechnik, an den Kurort Bad Iburg, genannt.

Die städtebauliche Leitidee des Entwurfes „Fortschritt mit Rücksicht“ zeigt eine städtebauliche Neuordnung und Aufwertung des Gebietes in kleinen Schritten auf und bietet eine langfristige Perspektive mit der Ausrichtung Gesundheitstechnik. Die tragenden Entwurfsgedanken:

- Trennung der eng aneinander angrenzenden Wohn- und Gewerbegebiete,
- grundsätzliche Neuordnung des Verkehrs durch eine neue Zufahrt von der L98,
- Aktivierung brachliegender Flächen und städtebauliche Neuordnung,
- Neugestaltung von Grün- und Freiflächen

sind im Rahmenplan näher untersucht und mit allen betroffenen Bürgern aus dem Gebiet und der Stadt Bad Iburg abgestimmt worden.

Ziele und Maßnahmen:

- Verlagerung von Branchen zur Entschärfung von Nutzungskonflikten.
- Neuansiedlung von Gesundheitstechnik.
- Bestandssicherung und Entwicklungsmöglichkeiten für die bestehende Industrie (Vornbäumen und OSI).
- Städtebauliche Neuordnung im Süden mit Sanierung und Freistellung des alten Bahnhofs; dort Ansiedlung von Gastronomie und Freizeiteinrichtungen.
- Gestaltung gewerblicher Reserveflächen.
- Städtebauliche Neuordnung zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Am Bahnhof. Ansiedlung von Gesundheitstechnologie auf neuen Grundstückszuschnitten.
- Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit des Gebietes und Verknüpfung nach außen.
- Schaffung von gestalterischem Abstandsgrün zwischen Wohnen und Gewerbe.
- Entlastung der B51 im südlichen Bereich von zusätzlichem Kfz-Verkehr (Brückenschlag).
- Bestandssicherung des östlichen Wohngebietes.
- Städtebauliche Neuordnung im Norden mit Verlagerung bzw. Erweiterungsmöglichkeiten des vorhandenen Gewerbes, Neuordnung der Grundstückszuschnitte.
- Verstärkte Berücksichtigung der verschiedenen Verkehrsteilnehmer.
- Stärkung der Kurortfunktion durch Freizeit- und Tourismusangebote.
- Erhöhung des Grünanteils im Gebiet mit Schaffung nachvollziehbarer Grünstrukturen und Herrichtung von begrünten Aufenthaltsbereichen.
- Sichere Verkehrsführung bei funktionaler Verkehrsraumaufteilung.

2.3 VU 2013

Parallel zu der Sanierung des Gebietes „Am Bahnhof“ hat die Umgestaltung des Kurparkes und des Schlossberges unterhalb des Bad Iburger Schlosses stattgefunden. Zwischen diesem Areal und dem Sanierungsgebiet „Am Bahnhof“ befindet sich das Untersuchungsgebiet zur Erweiterung des Sanierungsgebietes.

Dieses etwa 2,1 ha große Gebiet am südlichen Eingang in das historische Stadtzentrum von Bad Iburg wirkt sich negativ auf das gesamte Stadtbild und dessen Umfeld aus. Daher sah die

Stadt die Notwendigkeit, im Zusammenhang mit den im Umfeld begonnenen Sanierungsmaßnahmen diese Fläche ebenfalls zu sanieren und in das Gesamtkonzept zur Umgestaltung der Gewerbeflächen „Am Bahnhof“, der Umgestaltung der Hauptverkehrsstraße B 51 und des Schlossparks, einzufügen.

Ziel und Maßnahmen:

- Verbindung und Lückenschluss von Modernisierungsmaßnahmen zwischen Norden (Schlosspark) und Süden (Sanierungsgebiet Am Bahnhof).
- Ergänzungsnutzung nach Leitbild (Therapeutische Dienstleitungen, EZH für Gesundheitstechnik/Sport,...).
- Freiraumnutzung und -gestaltung im Übergang zum Schlosspark.
- Radwegeverbindung Teutoburger Str. - Bielefelder Str. - Münsterstraße - Mühlenteich - Charlottenburger Ring.
- Umbau/Sanierung/Anpassung der Münsterstr. an die Gestaltung nördlich des Kolbachs.
- Umbau der B51, Anpassung insbesondere für Fuß- und Radverkehr.
- Aus-/Umbau des Knotenpunktes B51 - Münsterstr. - Bielefelder Straße.
- Erweiterungsbereich als Entree zum zentralen Geschäftsbereich.
- städtebauliche Mängel sollen bis zur Landesgartenschau 2018 behoben sein.

2.4 Rahmenplan 2014 (Fortschreibung)

Auf Grund der Erweiterung des Sanierungsgebietes ist der Rahmenplan von 2010 fortgeschrieben und um den Erweiterungsbereich ergänzt worden. Seit der Aufstellung des Rahmenplanes ist das Sanierungsgebiet „Am Bahnhof“ in stetiger Weiterentwicklung. Viele Ziele aus den Bereichen Nutzung und Erschließung waren bis zu dem Zeitpunkt in der Umsetzung oder bereits verwirklicht. Andere Aspekte sind unter veränderten Voraussetzungen neu betrachtet worden. Da sich in der Umsetzungsphase des Rahmenplanes die Situation dahingehend entwickelt hat, dass ansässige Firmen in Ihrer Nutzung nicht eingeschränkt werden sollen, ist eine veränderte Neuordnung der Nutzungen notwendig. Ein Schwerpunkt auf der Nutzungsstruktur „Gesundheitstechnik“ wäre weiterhin erstrebenswert, es bleibt jedoch abzuwarten, ob diese Entwicklung möglich sein wird.

Ziele und Maßnahmen:

- Standortsicherung von Fa. Vornbäumen mit Expansionsflächen.
- Nutzungskonzept "Alter Bahnhof": Ein privater Investor wurde bisher nicht gefunden, daher sollen Gemeinbedarfsfläche und Folgenutzung (Radstation, Haus der Gesundheit/Kneippkultur oder Eisenbahnfreunde Lengerich) angesiedelt werden.
- Neuer Branchenschwerpunkt im Süden liegt bei Lebensmittelverarbeitung und Automobilzubehör.
- Neuordnung mit Ringerschließung wird verworfen, wegen Eigentumsverhältnissen; Verbindung von Gerhart-Hauptmann-Straße und „Am Bahnhof“ wird trotz schwieriger Eigentumsverhältnisse weiterverfolgt.
- Grünstruktur zur Trennung von Wohnen und Gewerbe an der Linie Teutoburger Straße, Gerhart-Hauptmann-Straße bis zur Straße „Am Bahnhof“.
- Brückenschlag zur L 98 wird aus wirtschaftlichen Gründen verworfen.
- Ausbau und Aufweitung der Einmündung Gerhart-Hauptmann-Straße / Münsterstraße.

- Im Nordosten zwischen Teutoburger und Bielefelder Straße wird ein Mischgebiet von Wohnen und damit verträglichem Gewerbe angestrebt.
- Standortsicherung von Meyer Textilpflege durch Auslagerung von Hutzel Hydrokultur.
- Neugestaltung von Osningweg und „Simeris“.
- Erneuerung der Teutoburger Straße.
- Grünstrukturen zur Sicherung der Schulwegeverbindung.
- Parkplatz Münsterstr.: 1. Nachverdichtung (Ausbilden von Tor zur Innenstadt) oder 2. Freihalten für Sicht auf Schloss.
- Erneuerung der Straße „Am Bahnhof“.
- Nachverdichtung am Charlottenburger Ring mit Durchlässigkeit zum Schlosspark.
- Lückenschluss am Charlottenburger Ring Nr. 41 ist städtebaulich wichtig.

2.5 Umgesetzte und verworfene Maßnahmen

Nutzungsstruktur

Im Süden hat sich der Nutzungsschwerpunkt „Lebensmittelverarbeitung und Automobilzubehör“ herausgebildet. Dort wurden Brachflächen und Leerstände zur Ansiedlung neuer Betriebe genutzt.

Zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Osningweg konnte sich die industrielle Nutzung Metallverarbeitung verfestigen und durch Vorhaltung von Erweiterungsflächen gesichert werden.

Im Nordwesten hat sich die Firma Hutzel Hydrokulturen in den Gewerbepark Bad Iburg Sentrup verlagert. Die freigewordene Fläche ist von der Firma Meyer Textilpflege zur Betriebserweiterung und Standortsicherung genutzt worden.

Die Mischnutzung im Osten des Gebietes bleibt bestehen und soll auf Grund der Lärmemissionen, die von der angrenzenden industriellen Nutzung ausgehen, weiterverfolgt werden.

Die Möglichkeiten zur Etablierung von Grünstrukturen im öffentlichen Raum sind im Gebiet nur begrenzt vorhanden und weitestgehend ausgeschöpft. Eine gestalterische Aufwertung der privaten Grünflächen und der gewerblichen Reservefläche wurde teilweise umgesetzt.

Am Charlottenburger Ring sind die Leerstände beseitigt und die Gebäude abgetragen worden. Die freie Fläche wird zurzeit als Parkplatz zwischen genutzt.

Nicht umgesetzt werden konnte die Ausbildung eines Nutzungsschwerpunktes „Gesundheitstechnik“ durch Ansiedlung von Firmen der Gesundheitsbranche. Stattdessen sind die bisherigen Nutzungen gesichert und gefestigt worden.

Erschließungsstruktur

Die Teutoburger Straße, der Osningweg sowie die Straßen „Simeris“ und „Am Bahnhof“ sind ausgebaut bzw. erneuert worden.

Im Zuge des Ausbaus ist der westliche Osningweg als Sackgasse ausgewiesen worden und stellt nun die Zufahrt zur Firma Meyer Textilpflege sowie die Schulwegeverbindung zur bzw. von der Realschule dar. Ebenfalls nicht mehr durchgängig befahrbar ist die Teutoburger

Straße. Die Sperrungen für den Durchgangsverkehr sind als Maßnahme zur Sicherung der Schulwegeverbindung durchgeführt worden.

Im Zuge der Erneuerung der B 51 ist die Einmündung der Gerhart-Hauptmann-Straße nach Ausschöpfung aller Möglichkeiten aufgeweitet worden.

Zur Neuordnung der Grundstücke zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und „Am Bahnhof“ sind in den Rahmenplänen verschiedene Varianten entwickelt worden. Die Umsetzung der Neuordnung sowie die Schaffung einer Verbindung der beiden Straßen ist auf Grund der Eigentumsverhältnisse nicht umsetzbar und wird daher verworfen.

Das geplante Brückenbauwerk zur Anbindung des Gewerbegebiets an die L 98 ist wirtschaftlichen nicht umzusetzen und wird daher ebenfalls verworfen.

Mit der Neuordnung des Bereiches Münsterstraße, Mühlenteich, Charlottenburger Ring sollte eine Radwegeverbindung von der Teutoburger Straße zur B 51 errichtet werden. Damit wäre eine sichere Umfahrung des Knotenpunktes an der B 51 Charlottenburger Ring – Münsterstr. gewährleistet. Die Umsetzung wird auf Grund der Eigentumsverhältnisse nicht weiterverfolgt.

2.6 Offene Maßnahmen

Nutzungsstruktur

Das alte Bahnhofsgebäude steht weiterhin leer. Gespräche mit den Eigentümern haben ergeben, dass hier eine private Wohnnutzung angestrebt wird. Der Erwerb des Grundstücks zur Nutzung durch die „Lappwaldbahn“ als Betreiberin der Teutoburger-Wald-Bahnstrecke oder durch die Stadt für öffentliche Nutzungen wird damit ausgeschlossen. Die Durchführung von (förderfähigen) Sanierungsmaßnahmen liegt weiterhin bei den privaten Eigentümern.

Eine klare Trennung zwischen Wohnen und Gewerbe konnte bisher nicht realisiert werden. Die dazu geplanten Maßnahmen insbesondere der Erwerb der benötigten Grundstücke durch die Stadt werden weiterverfolgt.

Im nördlichen Erweiterungsbereich liegt zwischen Münsterstr. und Mühlenteich ein privatbewirtschafteter Parkplatz. Der gesamte Bereich einschließlich des Grundstücks Charlottenburger Ring Nr. 41 sollte neugeordnet und gestalterisch aufgewertet werden. Auf Grund der Eigentumsverhältnisse ist die Umsetzung der Maßnahme jedoch bisher nicht möglich.

Erschließungsstruktur

Zur Trennung von Wohnen und Gewerbe gehört auch die Trennung der Kfz-Verkehre. Umgesetzt wird diese Maßnahme im Übergang von der Straße „Am Bahnhof“ zur Von-Eichendorff-Str. sobald es eine nachbarschaftliche Einigung des genauen Standortes für die Poller gibt.

Als großer Missstand wurde der Knotenpunkt Münsterstraße / Bielefelder Straße in der vorbereitenden Untersuchung von 2013 identifiziert sowie das Teilstück der Münsterstraße bis über den Kolbach in die Altstadt. Der Aus- und Umbau dieses wesentlichen Verbindungselementes wird stadtgestalterisch und verkehrstechnisch weiter angestrebt.

3 Raumordnerische Einordnung

3.1 Großräumliche Verflechtungen

Die nationalen und internationalen Verflechtungen der Stadt Bad Iburg lassen sich aus der Konzeptstudie „europaregion-nordwest.de“ vom November 2005 ableiten, die im Auftrag der nordwestdeutschen Industrie- und Handelskammern erstellt worden ist.

Hierin werden mit besonderer Bedeutung auch für die Stadt Bad Iburg die großräumigen Entwicklungsachsen im Nordwesten Deutschlands und der Bezug zu den Transeuropäischen Korridoren beschrieben (siehe nachstehende Abbildungen 1 und 2 aus „europaregion-nordwest.de“).

Die Erreichbarkeit und Anbindung des Stadtgebietes von Bad Iburg an diese Verkehrskorridore ist günstig (siehe nachstehende Ausführungen und Abbildungen zum RROP und LROP).

In der Konzeptstudie der IHK's wird darauf hingewiesen, dass „ihre großräumige Lage die Nordwest-Region für eine Rolle als Transfer- und Distributionsraum mit europaweiter Ausstrahlung prädestiniert. Der Infrastrukturausbau bietet die Chance, diese Rolle mit größtmöglichem wirtschaftlichem Nutzen für die Region auszufüllen. Denn die Wirtschaftsgeographie Europas hat mit der Erweiterung der Europäischen Union nach Osteuropa entscheidende Veränderungen erfahren. Aufbauend auf ihren infrastrukturellen Stärken ergeben sich für die Nordwestregion neue Perspektiven in der wirtschaftlichen Zusammenarbeit mit den skandinavischen Ländern sowie den baltischen und mitteleuropäischen Beitrittsländern.

Schon heute durchziehen großräumige, multimodale Verkehrsachsen den Nordwesten. Zusammen mit den Seehäfen der Region erfüllen sie wichtige Funktionen in den von der EU ausgewiesenen „Transeuropäischen Netzen“ und stellen grenzüberschreitende Verbindungen zu den Wachstums- und Innovationsräumen Westeuropas („blaue Banane“) sowie Nordost und Mittelosteuropas her.

Prägend für die großräumigen Lagequalitäten des Nordwestens sind bisher vor allem die Achsen entlang der A 1..., A 30 / A 2..., sowie von zentraler Bedeutung für die verkehrliche Erschließung Nordwestdeutschlands, insbesondere für die Anbindung der nördlichen Teilräume an die vorgenannten Korridore sind die Verkehrsachsen entlang der ... A 33, die die A 1 nördlich Osnabrück mit Bielefeld / Kassel verbindet.“

Die Stadt Bad Iburg liegt im unmittelbaren Randbereich dieses zentralen Wachstums- und Innovationsraums innerhalb Europas mit Entfernungen von 3 bis 20 km zu vorgenannten Verkehrsachsen.

Insbesondere die geplante Ansiedlung von Unternehmen im Stadtumbaugebiet / Sanierungsgebiet „Gewerbegebiet Am Bahnhof“ z.B. aus den Schwerpunktbereichen Lebensmittelverarbeitung und Automobilzubehör mit Integration und Standortsicherung vorhandener Gewerbewirtschaft ist vor diesem Hintergrund sinnvoll und zukunftsorientiert.



Abb. 1: Großräumige Entwicklungsachse im Nordwesten
(Quelle: europaregion-nordwest.de)

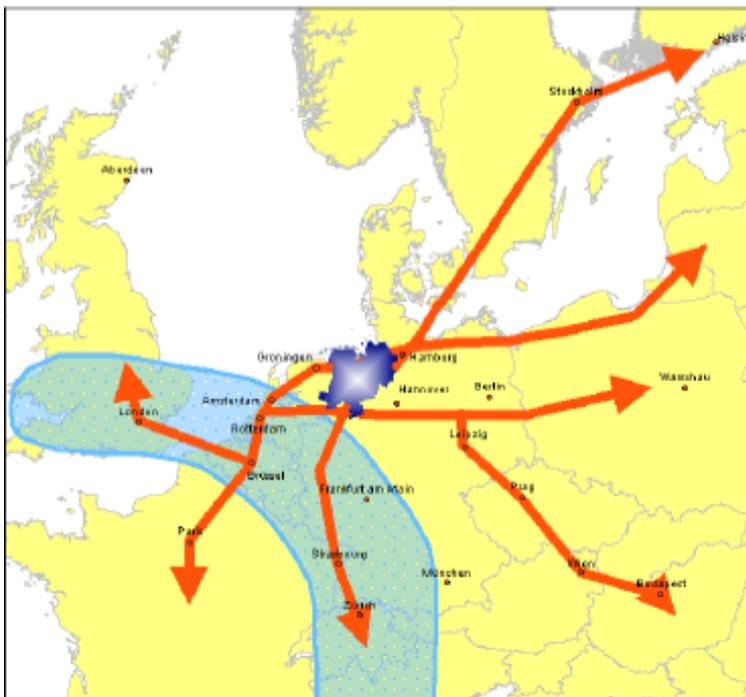


Abb. 2: transeuropäische Korridore
(Quelle: europaregion-nordwest.de)

3.2 Landesraumordnungsprogramm Nds.

Die Stadt Bad Iburg liegt nach dem LROP von 2017 im ländlichen Raum unmittelbar südlich des Oberzentrums Osnabrück und des Mittelzentrums Georgsmarienhütte.

Der ländliche Raum soll seine Strukturen als Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum mit eigenem Profil weiterentwickeln und dabei die Innovations- und Leitungsfähigkeit erhalten und dauerhaft stärken.

Die bisherigen und zukünftig angestrebten Entwicklungen im Untersuchungsgebiet „Am Bahnhof“ entsprechen damit genau den Aussagen des neuen Landesraumordnungsprogramms. Darüber hinaus stärkt die unmittelbare Nähe zum Oberzentrum Osnabrück, mit landesbedeutenden logistischen Knoten, den Wirtschaftsstandort Bad Iburg.

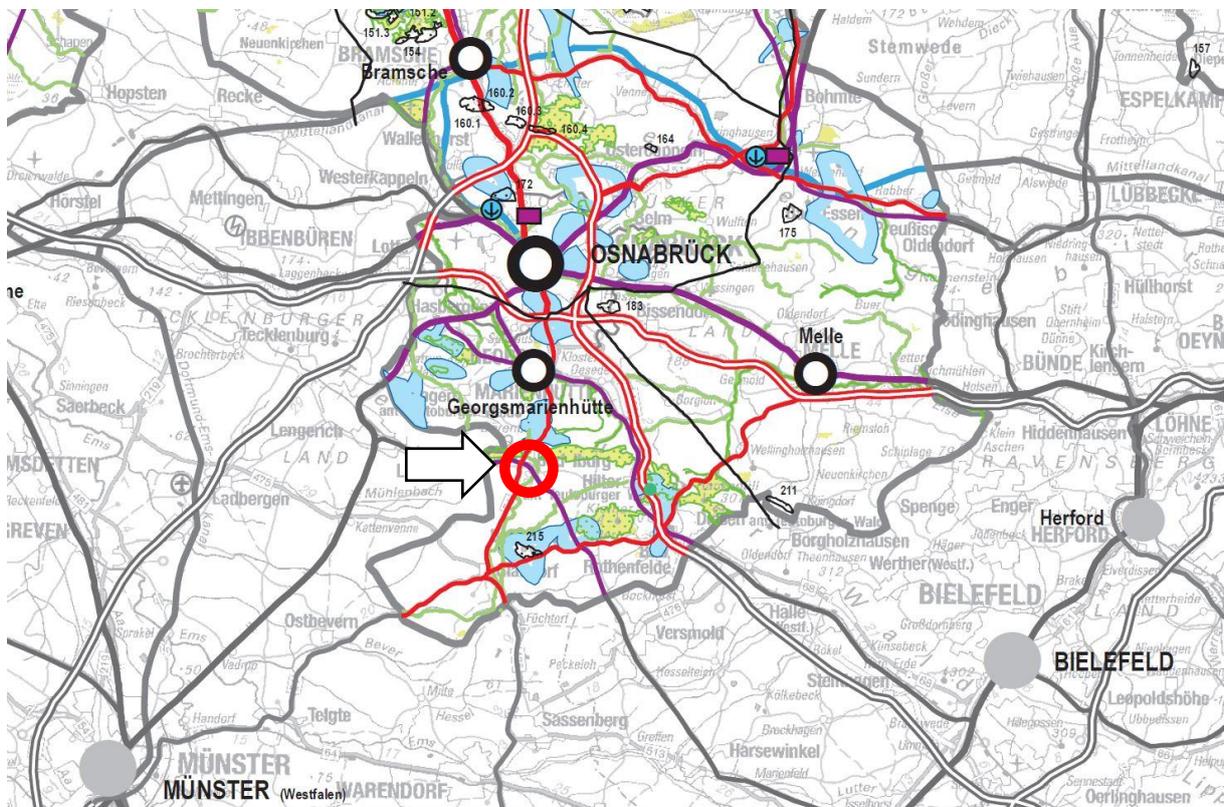


Abb. 3: Ausschnitt aus dem LROP 2017

3.3 Regionales Raumordnungsprogramm Landkreis Osnabrück

Das Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Osnabrück (RROP) wird derzeit neu aufgestellt, befindet sich allerdings noch im Verfahren, so dass für das vorliegende Konzept das wirksame RROP von 2004 maßgeblich ist.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm für den Landkreis Osnabrück von 2004 ist Bad Iburg als Grundzentrum mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Fremdenverkehr“ dargestellt. Damit wird der Lage im/am Teutoburger Wald, im Bereich des Naturparks sowie den bereits ja vorhandenen touristischen Angeboten sowie der Kurortfunktion Rechnung getragen.

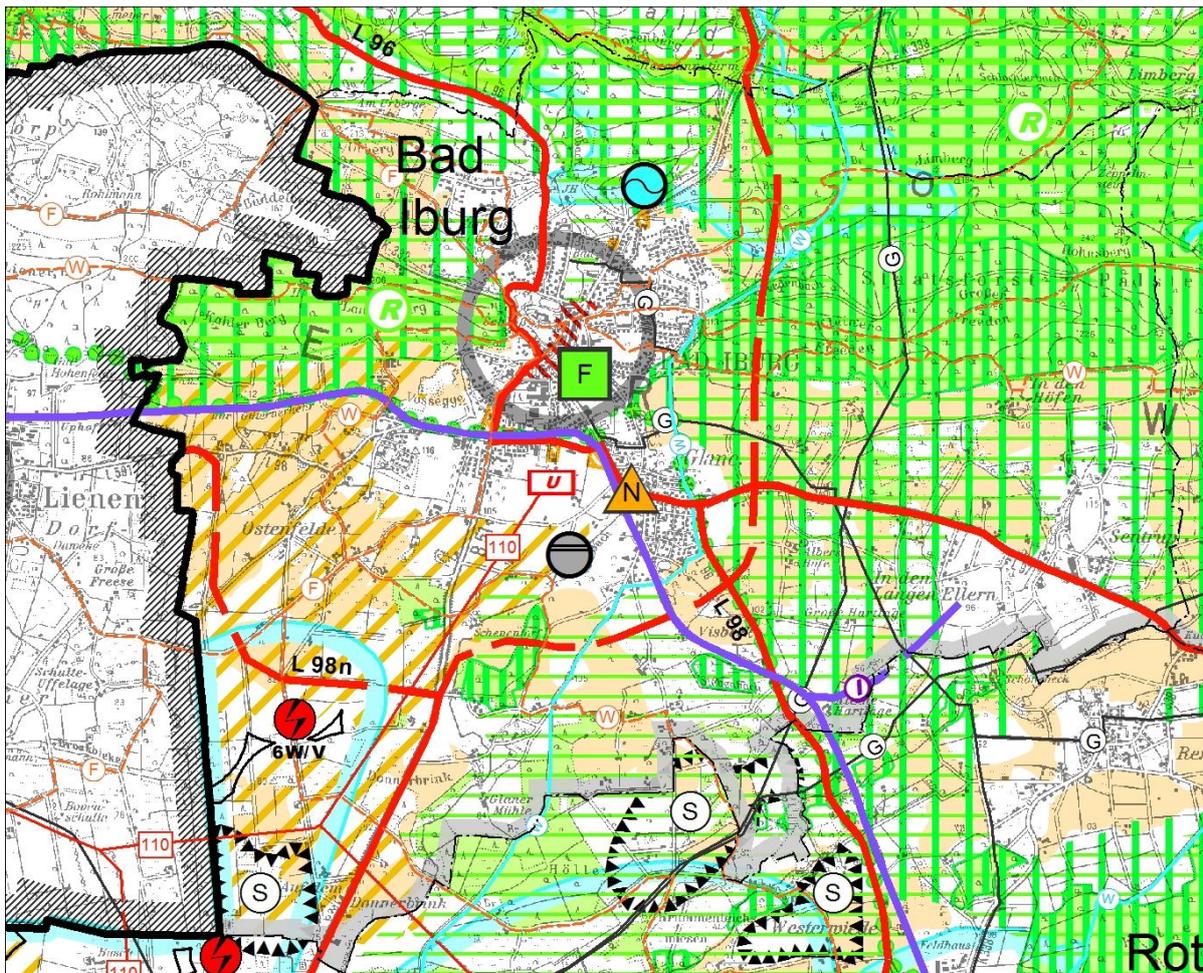


Abb. 4: Ausschnitt aus dem RROP 2004 des Landkreise Osnabrück

Die Stadt Bad Iburg hat darüber hinaus in ihrer Funktion als Grundzentrum die erforderlichen zentralen Einrichtungen zur Deckung des allgemeinen, täglichen Bedarfs bereitzustellen. Bad Iburg erfüllt auch eine wichtige Versorgungsfunktion für das ländlich strukturierte Umland.

Die Flächen des Untersuchungsgebiets sind als Siedlungsflächen (weiß) dargestellt. Die das Maßnahmensgebiet tangierende „Teutoburger-Wald-Eisenbahn“ sowie eine Verlegung der Hupterschließungsstraßen B 51 und L 98 sind ebenfalls im RROP eingezeichnet.

Bad Iburg als Wirtschaftsstandort weist in der Kurzcharakteristik die Merkmale auf:

- Kleiner Wirtschaftsstandort
- Auspendlerüberschuss
- Ausgewogene Wirtschaftsstruktur
- Kur- und Tourismusstandort
- Lage an der B 51

Wesentliche Aussagen zu Bad Iburg aus dem regionalplanerischen Leitbild für den Landkreis Osnabrück von 2004 sind der Funktionale Entwicklungsschwerpunkt „Fremdenverkehr“ und die Darstellung des Bedeutenden Verkehrskorridors „Straße“. Der nördliche Stadtraum ist umgeben mit der Funktion landschaftserhaltender Freiraum.

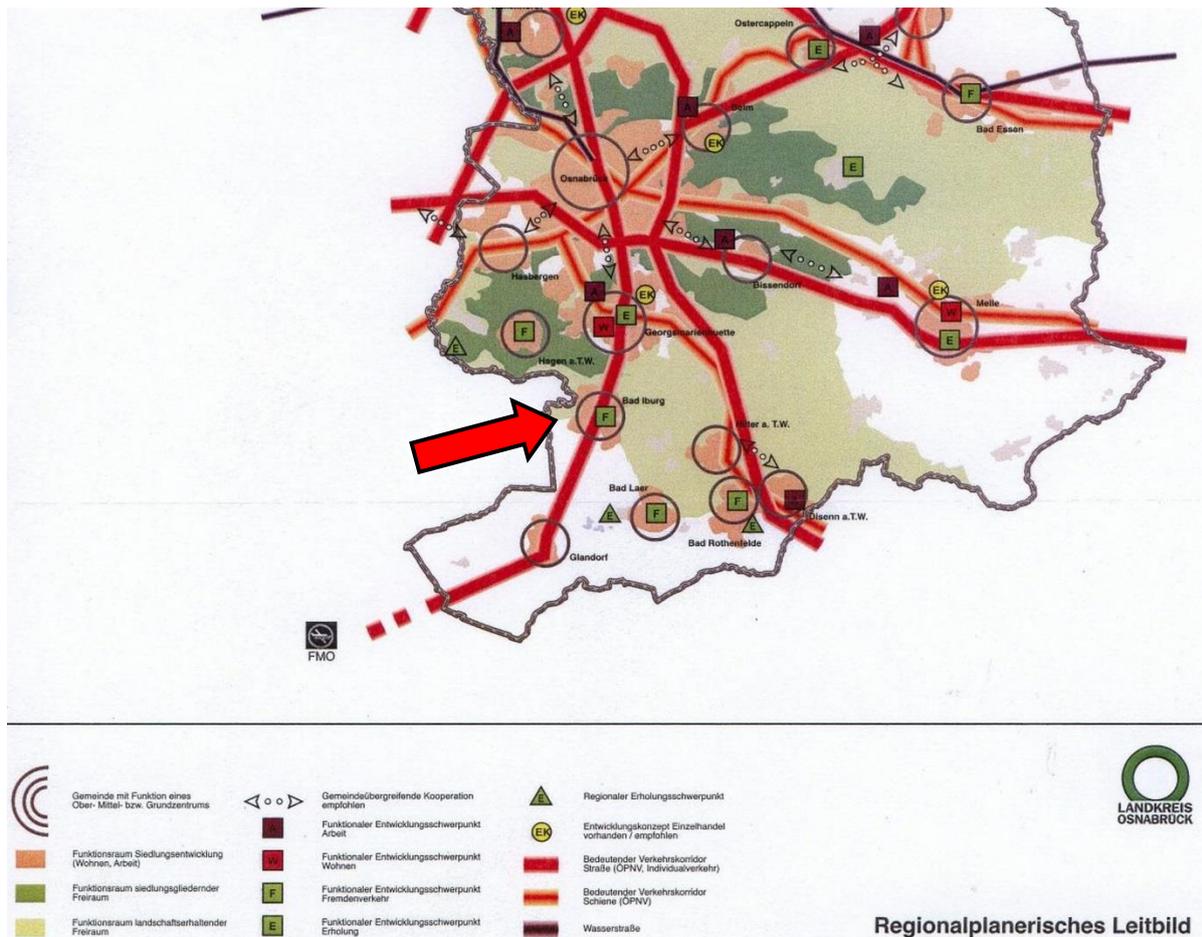


Abb. 5: Regionalplanerisches Leitbild aus dem RROP 2004 des Landkreises Osnabrück

Mit dem Funktionalen Entwicklungsschwerpunkt „Fremdenverkehr“ liegt Bad Iburg räumlich auf einer Linie mit den Nachbargemeinden Hagen und Bad Laer sowie Bad Rothenfelde.

3.4 Wohnraumversorgungskonzept des Landkreises Osnabrück

Der Wohnungsmarkt steht in Zusammenhang mit dem Wandel der gesellschaftlichen Werten sowie neuen Anforderungen durch den demographischen Wandel. Aus diesen Anforderungen ergeben sich neue Aufgaben für die kommunale Ortsplanung und Wohnungspolitik. Mit dem Wohnraumversorgungskonzept stellt der Landkreis Osnabrück den Städten und Gemeinden Informationen zur Verfügung um die lokalen Wohnungsmärkte „für die kommenden Generationen auch weiterhin attraktiv, marktgerecht und im interkommunalen Wettbewerb konkurrenzfähig“ zu gestalten.

Mit der Aufstellung des Wohnraumversorgungskonzeptes erfüllt der Landkreis die Voraussetzungen zur Inanspruchnahme von Fördermitteln des Landes für den sozialen Wohnungsbau.

Kennzahlen und Werte für Bad Iburg

Aus den dargestellten Kennzahlen und Werten ergibt sich für Bad Iburg ein positives Bevölkerungssaldo von 2013 bis 2016. Dabei sind Familien die Hauptnachfrager nach Wohnraum in Bad Iburg mit einem Wanderungssaldo von +12,9%.

	Bad Iburg	LK OS
Natürlicher Saldo (Geburten - Sterbefälle)	-2,6	-1,7
Wanderungssaldo (Zuzüge - Fortzüge)	+6,5	+5,7
Saldo Familienwanderungen (0-19 J., 30-49 J.)	+12,9	+10,8
Saldo Bildungswanderungen (20-29 J.)	-6,9	-3,8
Saldo Altenwanderung (65 J. +)	+1,7	+3,0

Abb. 6: Natürlicher Saldo und Wanderungssaldo (Quelle: WVK LK OS 2017)

Nach den Prognosen der Haushaltsentwicklung wird sich diese Entwicklung abschwächen. Bis 2035 sinkt die Zahl der Haushalte mit mehr als 3 Personen, wogegen die Zahl der 1 bis 2 Personen-Haushalte in Bad Iburg steigt. Gleichzeitig steigt die Gesamtzahl der Haushalte an, dies hat zur Folge, dass mehr kleine und weniger große Wohnungen benötigt werden.

	1PersHH	2PersHH	3PersHH	4PersHH	5+PersHH	Gesamt
2015	2.204	1.725	579	608	221	5.337
2025	2.374	1.806	561	526	198	5.465
2035	2.505	1.876	535	488	189	5.593
in %						
2015	41,3%	32,3%	10,8%	11,4%	4,1%	100,0%
2025	43,4%	33,0%	10,3%	9,6%	3,6%	100,0%
2035	44,8%	33,5%	9,6%	8,7%	3,4%	100,0%

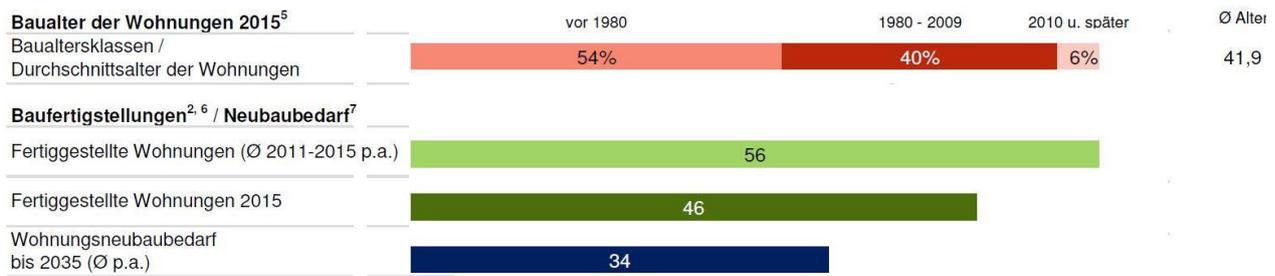
Abb. 7: Haushaltsstruktur (eigene Darstellung nach WVK LK OS 2017)

Mehr als die Hälfte des Wohnungsbestandes sind in Ein- und Zweifamilienhäusern vorhanden. Mit rund 61% liegt Bad Iburg jedoch noch unter dem Landkreisdurchschnitt (72%). Der Wohnungsbestand ist von 2011 bis 2015 um 5,4% gestiegen, dabei wurden jährlich durchschnittlich 56 Wohnungen fertiggestellt. Bis zum Jahr 2035 werden rund 680 Wohnungen benötigt, das entspricht einem Neubaubedarf von 34 Wohnungen im Jahr.

Bei einem Durchschnittsalter der Wohnungen in Bad Iburg von 41,9 Jahren sind rund 54 % vor 1980 errichtet worden. Für diesen Bestand kann erhöhter Sanierungs- und Modernisierungsbedarf erwartet werden.

	Bad Iburg	LK OS
Wohnungsbestand insgesamt (Entwicklung 2011 - 2015)	+5,4%	+3,0%
Anteil EZFH ₃ am Wohnungsbestand in Wohngebäuden 2015	61%	72%
Anteil MFH ₄ am Wohnungsbestand in Wohngebäuden 2015	36%	28%

Abb. 8: Wohnungsmarkt (Quelle: WVK LK OS 2017)



¹ Haushaltsprognose des CIMA Instituts für Regionalentwicklung (Mai 2017) für den Landkreis Osnabrück und seine kreisangehörigen Kommunen

² NBank (Basisindikatoren Kommunale Wohnungsmarktbeobachtung Niedersachsen) ³ Ein- und Zweifamilienhäuser ⁴ Mehrfamilienhäuser ⁵ Basis: Zensus 2011 und NBank-Neubauzahlen nach 2011

⁶ Datenlieferung (2015) des Landesamtes für Statistik Niedersachsen (August 2016) ⁷ Eigene Berechnungen auf Grundlage der CIMA-Haushaltsprognose und der Basisdaten der NBank

Abb. 9: Baualter, Baufertigstellung und Neubaubedarf (Quelle: WVK LK OS 2017)

4 Gemeindedaten

4.1 Bevölkerungsentwicklung

4.1.1 Bevölkerungsentwicklung zwischen 2000 und 2016

- relativ stabile Bevölkerungszahl mit leicht rückläufiger Tendenz
- dauerhaft negative Geburtensalden
- Wanderungsüberschüsse dominieren die Bevölkerungsentwicklung

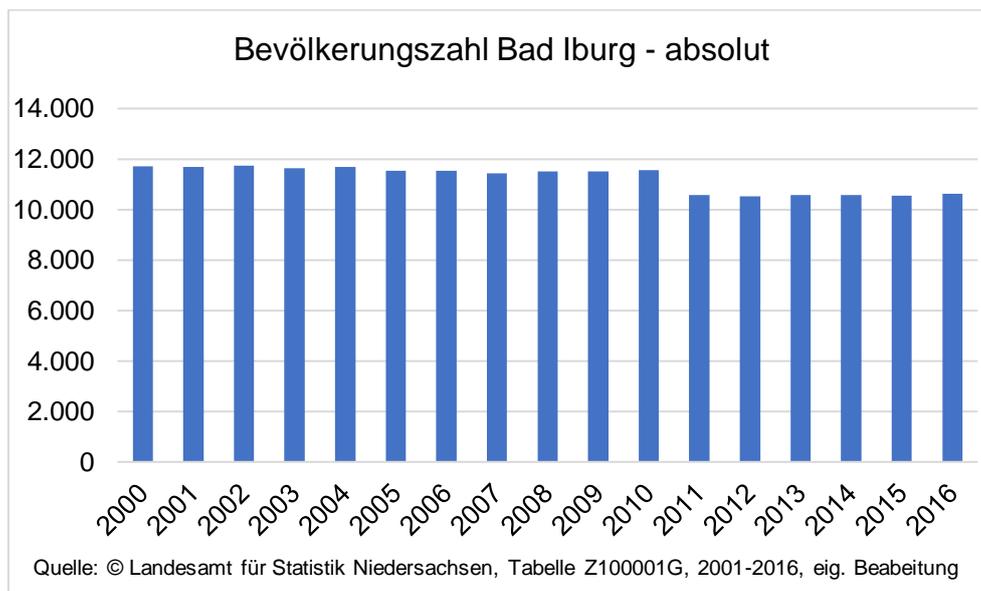


Abb. 10: Bevölkerungszahl Bad Iburg - absolut

Der Rückgang der Bevölkerung um nahezu 1.000 Einwohner von 2010 auf 2011 ist auf das Ergebnis der "Bevölkerungs-, Gebäude- und Wohnungszählung Zensus" zurückzuführen. Dieses Ergebnis weicht auch von der Gemeindestatistik Bad Iburgs in entsprechender Größenordnung ab. Gegeben, dass das Ergebnis des Zensus lediglich eine Korrektur der Bevölkerungszahl darstellt, verläuft die Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2011 leicht rückläufig (- 1,3 %). Demgegenüber verläuft die Bevölkerungsentwicklung von 2011 bis 2016 leicht positiv (+ 0,4 %). Der gesamte Zeitraum von 2000 bis 2016 zeigt eine relativ stabile Bevölkerungszahl mit wenig Dynamik. Die durch den Zensus bereinigte Bevölkerungszahl lässt keinen direkten Vergleich der Bevölkerungszahl der Jahre 2000 bis 2016 zu.

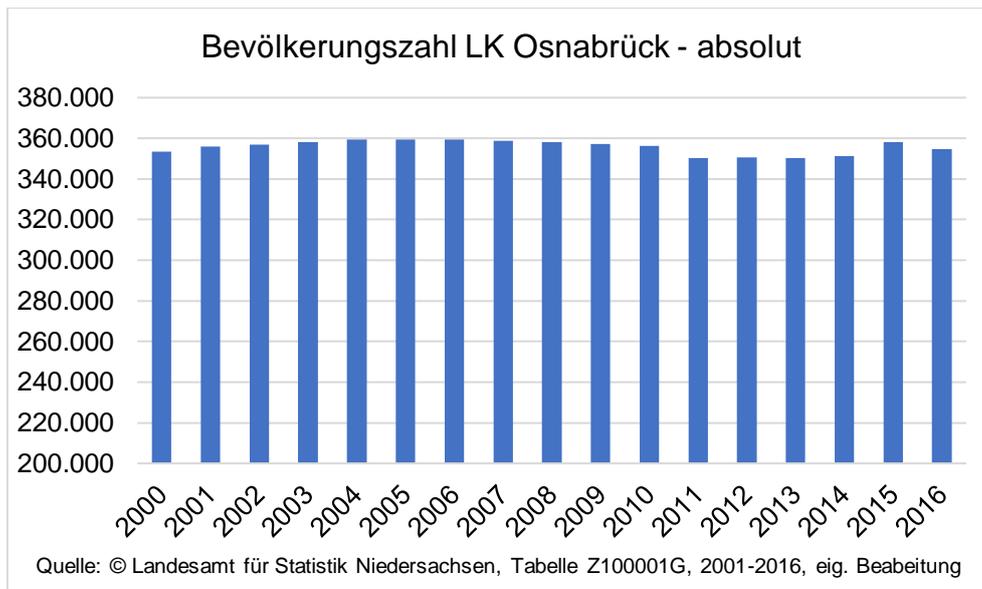


Abb. 11: Bevölkerungszahl LK Osnabrück - absolut

Im Vergleich zeigt die Bevölkerungsentwicklung im Landkreis eine etwas stärkere Dynamik. Ein leichtes Bevölkerungswachstum von 2000 bis 2005 wird abgelöst durch Bevölkerungsverluste bis zum Jahr 2013. Wobei auch im Landkreis Osnabrück das Ergebnis des Zensus den relativ starken Bevölkerungsverlust von 2010 auf 2011 begründet. Eine positive Entwicklungstendenz der Bevölkerungszahl ist seit dem Jahr 2014 festzustellen. Insgesamt betrachtet ist für den Landkreis Osnabrück zwischen 2000 und 2016 eine leichte Bevölkerungszunahme festzustellen.

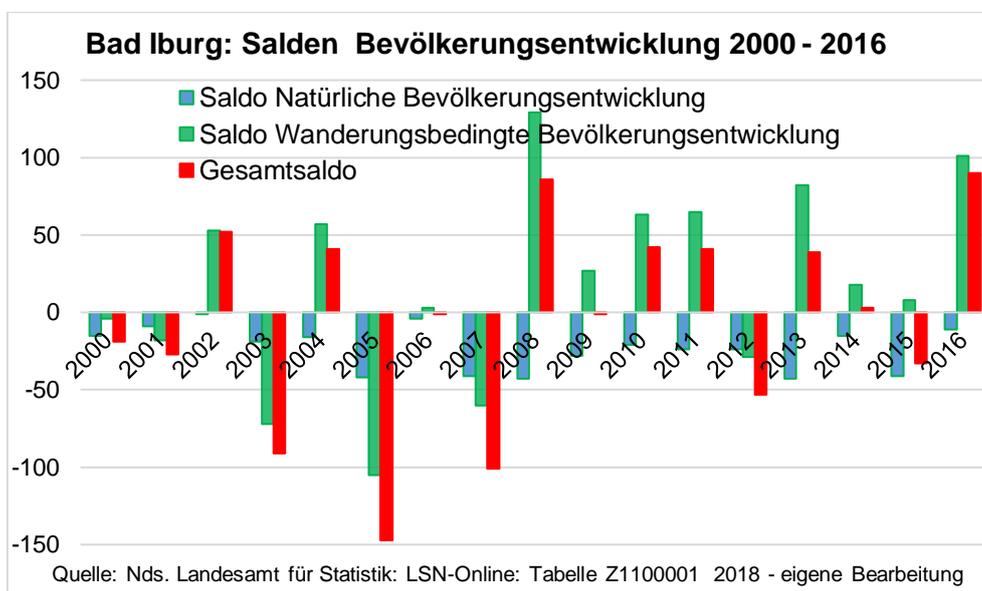


Abb. 12: Bad Iburg: Salden Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2016

Entsprechend der absoluten Bevölkerungsentwicklung zeigen die Gesamtsalden aus Geburten- und Wanderungssalden zwischen 2000 und 2016 ein uneinheitliches aber quantitativ relativ ausgeglichenes Bild. Im genannten Zeitraum stehen 8 Jahre mit positiven Gesamtsalden 9 mit Bevölkerungsverlusten gegenüber.

Deutlich wird wie stark die Bevölkerungsentwicklung von Wanderungsüberschüssen oder –verlusten dominiert wird. Demgegenüber stellt der Saldo aus Geburten und Sterbefällen nur eine untergeordnete Größe dar. Hervorzuheben ist jedoch, dass der Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung durchgängig negativ ist. Das bedeutet: würden keine Wanderungsüberschüsse verzeichnet, führt dies zu einem dauerhaften Bevölkerungsrückgang. Insbesondere die Jahre 2003, '05 und '07 zeigen, wie sich Wanderungsverluste und negativer Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung zu besonders starken Bevölkerungsverlusten führen. Andererseits wird in den Jahren mit Bevölkerungszuwächsen der negative Geburtensaldo durch Wanderungsgewinne überkompensiert.

Im Vergleich mit dem Landkreis Osnabrück zeigen sich parallele Entwicklungen insoweit, dass auch im Landkreis die Zahl der Wanderungen die Gesamtentwicklung der Bevölkerung dominiert und auch im Landkreis ab dem Jahr 2005 dauerhaft negative Geburtensalden zu verzeichnen sind.

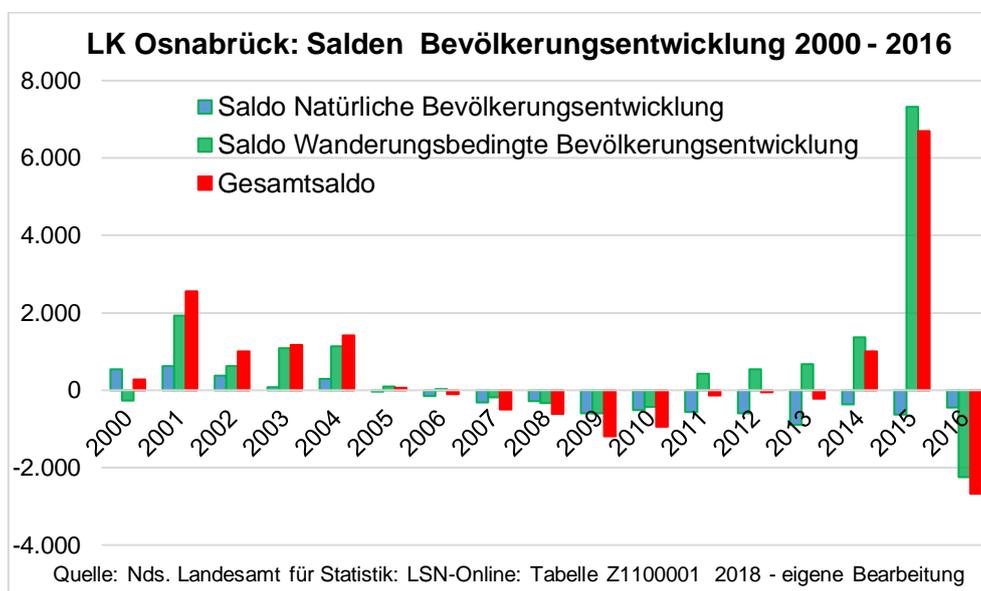


Abb. 13: LK Osnabrück: Salden Bevölkerungsentwicklung 2000 - 2016

4.1.2 Bevölkerungsprognose bis 2035 und Altersaufbau der Bevölkerung

- leichter Rückgang der Anteile der Altersklassen bis 29 Jahre
- stabiler Anteil der 30 – 49-jährigen
- Rückgang der Anteile der 50 – 64 –jährigen um rd. 7 %
- Zunahme der Anteile der Altersklasse über 65 –jähriger auf von rd. 22 % auf rd. 31 % an der Gesamtbevölkerung
- Im Vergleich zum Landkreis Osnabrück ähnlicher Altersaufbau, der Anteil der unter 49 – jährigen ist in der Stadt Bad Iburg etwas geringer als im Landkreis

Durch den Landkreis Osnabrück wurde im Jahr 2017 auf Datenbasis vom 31.12.2016 eine Bevölkerungsprognose bis 2035 für die Mitgliedsgemeinden des Landkreises Osnabrück und den Landkreis erstellt. Die Prognose erfolgt differenziert nach Altersklassen. Im Ergebnis wird für die Stadt Bad Iburg eine leichte Bevölkerungszunahme von 2016 (11.037 EW) bis 2018

(11.082 EW) erwartet. Bis 2035 wird dann ein leichter aber stetiger Rückgang der Bevölkerungszahl auf 10.853 EW erwartet. Über den gesamten Prognosezeitraum entspricht das einer relativen Bevölkerungsabnahme von rd. 1,7 %. Im Vergleich wird für den gesamten Landkreis im Prognosezeitraum von einer Zunahme der Bevölkerung um rd. 1,2 %.

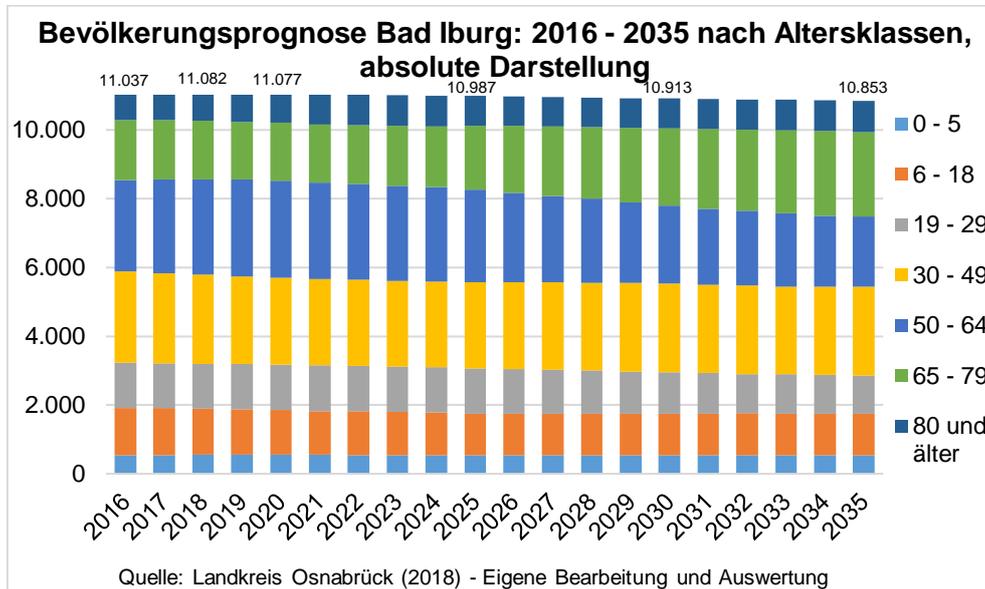


Abb. 14: Bevölkerungsprognose Bad Iburg: 2016 – 2035 nach Altersklassen, absolut

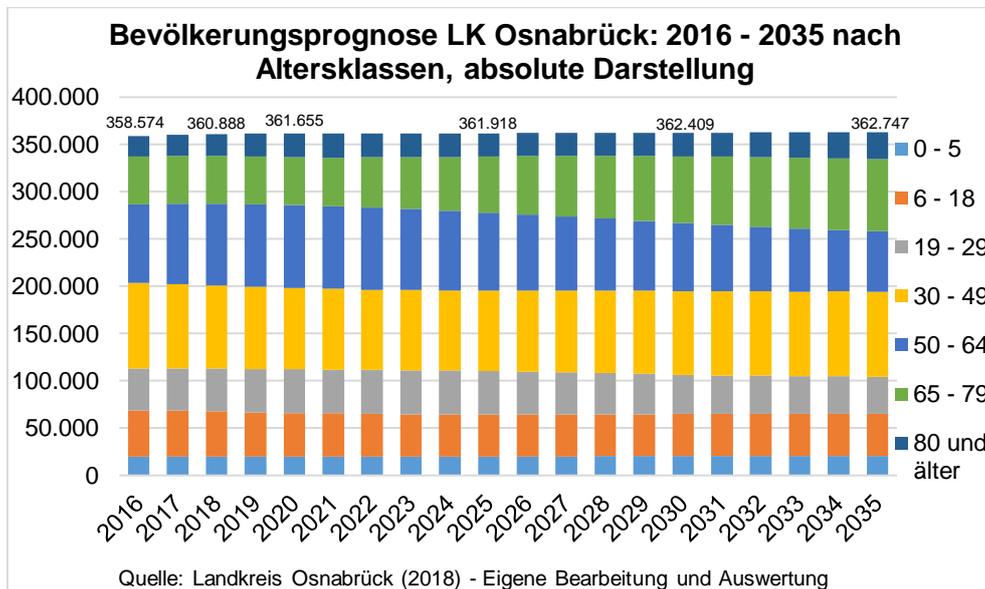


Abb. 15: Bevölkerungsprognose LK Osnabrück: 2016 – 2035 nach Altersklassen, absolut

Die relative Darstellung der Bevölkerungsprognose nach Altersklassen zeigt für die Stadt Bad Iburg eine stabile Entwicklung der Altersklassen bis 29 Jahre mit leicht rückläufigen Anteilen. Lag der Anteil dieser Altersklasse im Jahr 2016 bei nahezu 30 %, geht dieser Wert auf rd. 27% im Jahr 2035 zurück. Während der Anteil der Altersklasse 30 – 49 Jahre nahezu unverändert bleibt, wurden in der Altersklasse 50 – 64 Jahre deutliche Ab- und in der Altersklasse 65 Jahre und älter deutliche Zunahmen um nahezu 10 % vorausberechnet.

Die Entwicklung der Altersstruktur im Landkreis Osnabrück zeigt sich nahezu identisch. Abweichend wurde lediglich der Anteil der unter 49-jährigen im Vergleich zur Stadt Bad Iburg mit rd. 57 % im Jahr 2016 und rd. 53 % im Jahr 2035 als etwas höher vorausgeschätzt.

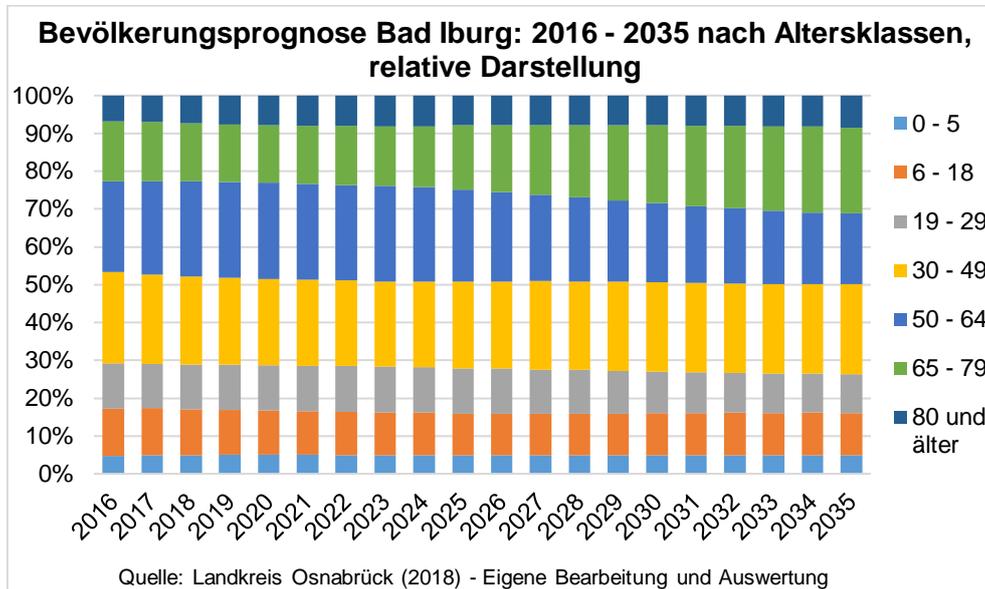


Abb. 16: Bevölkerungsprognose Bad Iburg: 2016 – 2035 nach Altersklassen, relativ

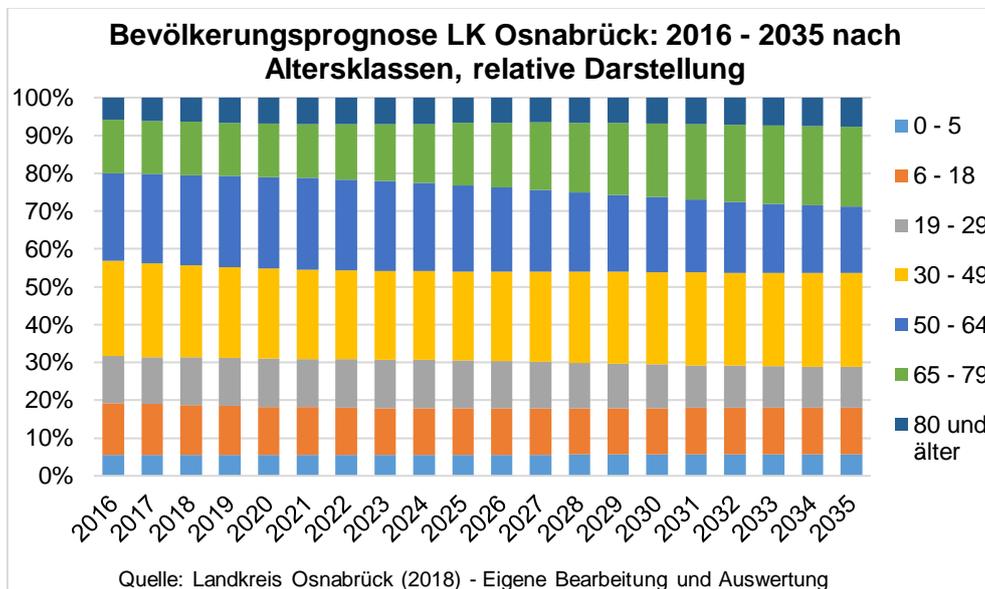


Abb. 17: Bevölkerungsprognose LK Osnabrück: 2016 – 2035 nach Altersklassen, relativ

4.2 Wirtschaftsstruktur

4.2.1 Entwicklung der Wirtschaftsstruktur in der Stadt Bad Iburg seit 2007

- leicht rückläufige Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Bad Iburg seit 2007
- Zunahme der Beschäftigten in den Wirtschaftsbereichen "Produzierendes Gewerbe" und "Handel, Verkehr und Gastgewerbe"
- Abnahme der Beschäftigten im Wirtschaftsbereich "Sonstige Dienstleistungen"

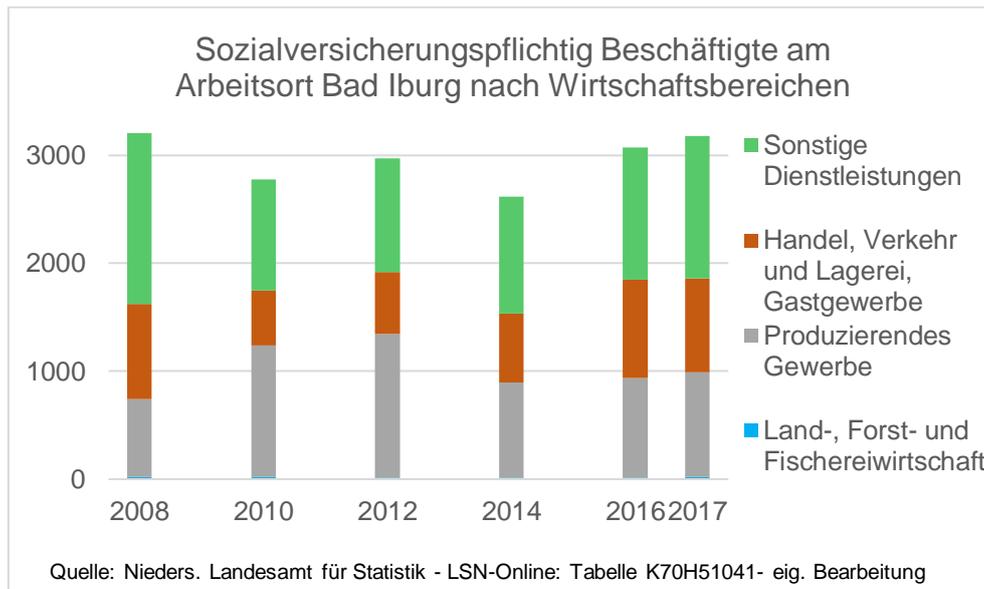


Abb. 18: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort Bad Iburg nach Wirtschaftsbereichen

Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort Bad Iburg stellt die Zahl der Arbeitsplätze in Bad Iburg da. Differenziert werden diese nach Wirtschaftsbereichen und zeitlicher Entwicklung. Die Entwicklung der Anzahl der Arbeitsplätze in Bad Iburg zeigt sich zwischen 2008 und 2017 uneinheitlich. Ein Rückgang von Arbeitsplätzen von 2008 bis 2012 um rd. 20% bezogen auf das Jahr 2008 wird nahezu kompensiert durch den folgenden Zuwachs um 21% (bezogen auf das Jahr 2012) bis 2017. Insgesamt muss aber zwischen 2008 und 2017 ein Rückgang von Arbeitsplätzen um insgesamt 3% festgestellt werden.

Bezogen auf die Wirtschaftsbereiche zeigt der Anteil der Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe, entgegen dem Entwicklungstrend der Gesamtzahl von Arbeitsplätzen, nahezu eine Verdoppelung zwischen 2008 bis 2012. Bis 2017 geht der Zahl der Arbeitsplätze im Produzierenden Gewerbe allerdings wieder zurück um sich ab 2016 bei rd. 1.000 einzupendeln.

Demgegenüber geht die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Wirtschaftsbereich "Sonstige Dienstleistungen" von 1.657 im Jahr 2008, dem allgemeinen Trend der Entwicklung der Arbeitsplätze folgend bis zum Jahr 2014 um rd. 35 % auf 1.085 zurück. Die Zahl nimmt bis 2017 zu und steigt auf 1.320, was einem Rückgang von rd. 20% bezogen auf das Jahr 2008 entspricht.

4.2.2 Entwicklung der Wirtschaftsstruktur seit 2007 im Vergleich zwischen der Stadt Bad Iburg und dem Landkreis Osnabrück

- Im Landkreis Osnabrück geht der Anteil der Beschäftigten im Wirtschaftsbereich "Produzierendes Gewerbe" leicht zu Gunsten des Wirtschaftsbereichs "Erbringung von Unternehmensdienstleistungen" zurück.
- In Bad Iburg ist der Anteil der Beschäftigten im "Produzierendem Gewerbe" deutlich geringer als im Landkreis
- Deutliche Zunahmen der Anteile von "Öffentlichen und privaten Dienstleistungen" und "Produzierendem Gewerbe" in Bad Iburg
- Deutliche Abnahme der Anteile von Beschäftigten in den Wirtschaftsbereichen "Erbringung von Unternehmensdienstleistungen", die 2017 unterhalb des Anteils dieses Wirtschaftsbereichs im Landkreis liegt.

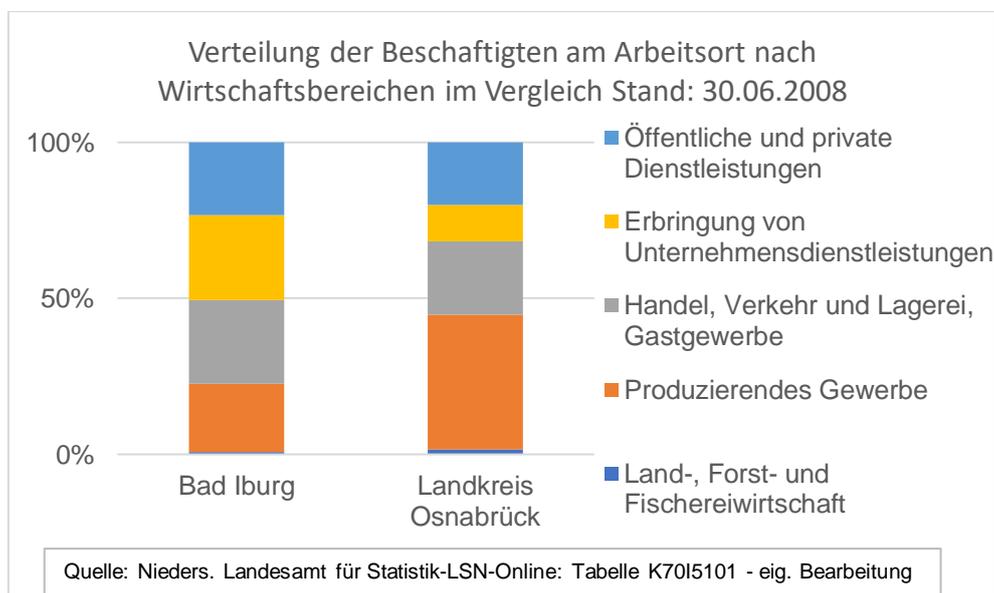


Abb. 19: Verteilung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort nach Wirtschaftsbereichen im Vergleich Stand:30.06.2008

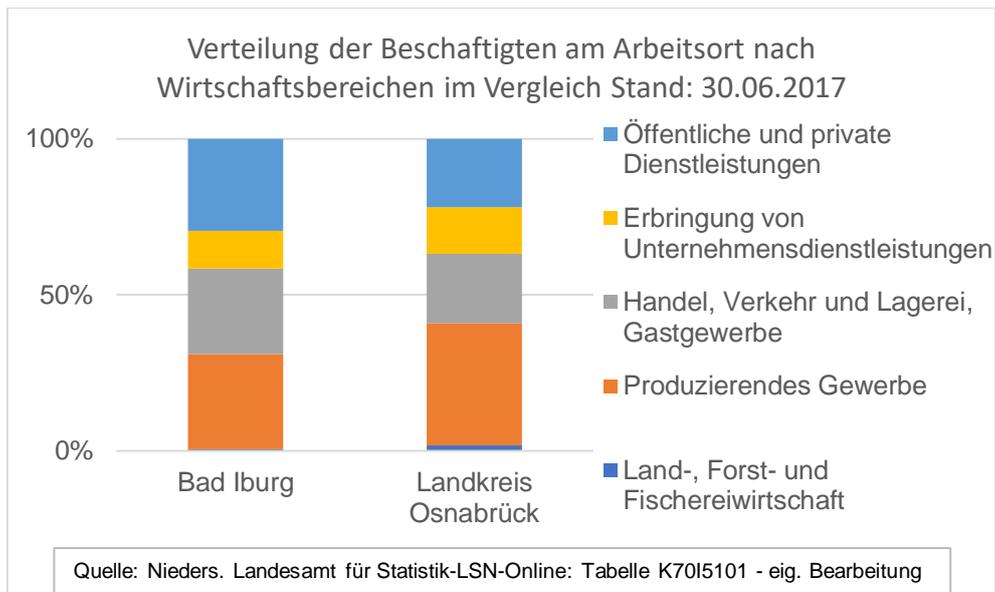


Abb. 20: Verteilung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort nach Wirtschaftsbereichen im Vergleich Stand:30.06.2017

4.2.3 Pendlersalden Bad Iburg im Vergleich 2007 – 2017

- Insgesamt zeigt Bad Iburg eine negative Pendlerbilanz, d. h. die Zahl der Auspendler übersteigt die Zahl der Einpendler.
- Zahl der Einpendler bleibt im zeitlichen Vergleich stabil
- Zahl der Auspendler nimmt 2017 im Vergleich zu 2007 deutlich zu

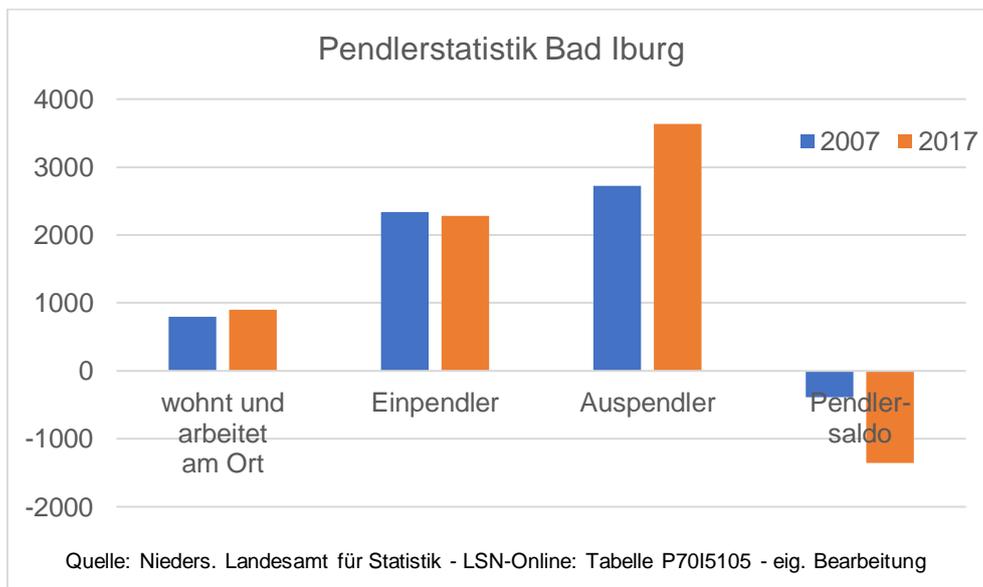


Abb. 21: Pendlerstatistik Bad Iburg im Vergleich 2007 - 2017

4.3 Tourismus – Entwicklung von 2009 - 2017

- Rückgang von Beherbergungsbetrieben und Schlafgelegenheiten seit 2009.
- Zunahme von Gästeankünften
- leichte Zunahme von Gästeübernachtungen
- leichter Rückgang der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer
- Zunahme der durchschnittlichen Auslastung der Schlafgelegenheiten

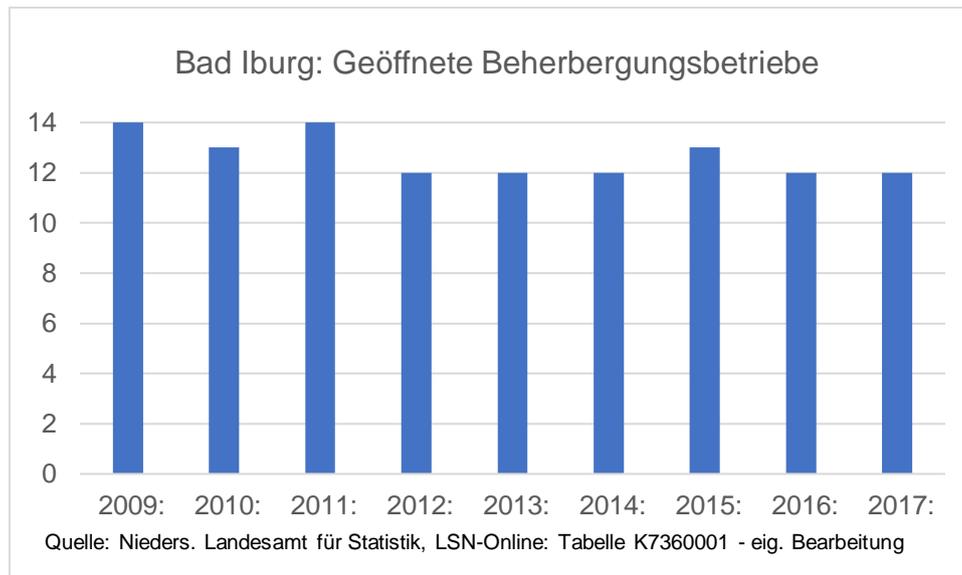


Abb. 22: Bad Iburg: Geöffnete Beherbergungsbetriebe

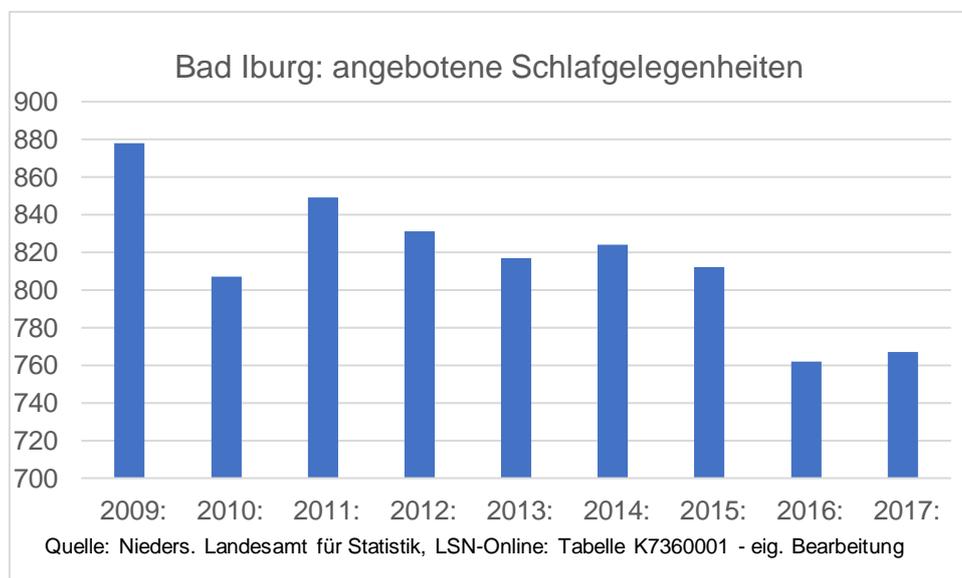


Abb. 23: Bad Iburg: angebotene Schlafgelegenheiten

Obwohl sich seit 2012 die Zahl der Beherbergungsbetriebe bei 12 eingependelt hat, ist ein kontinuierlicher Rückgang der Schlafgelegenheiten zwischen 2009 und 2017 um rd. 13 % festzustellen.

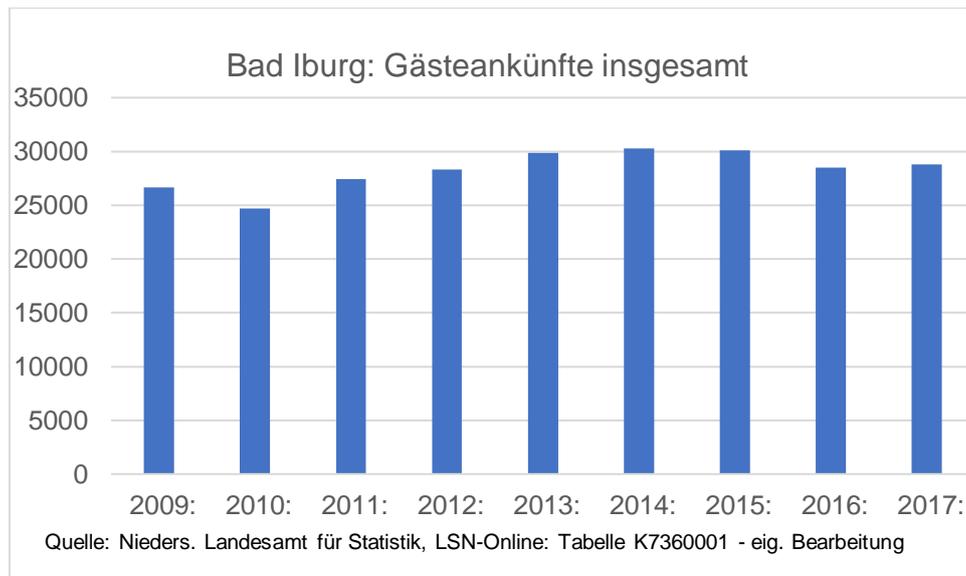


Abb. 24: Bad Iburg: Gästeankünfte insgesamt

Im Gegensatz zur Anzahl der Übernachtungsmöglichkeiten stieg die Zahl der der Gästeankünfte seit 2010 bis 2014 stetig an. Leichte Rückgänge sind für die Jahre 2016 /17 festzustellen. Im Vergleich zwischen 2009 und 2017 stieg die Zahl der Gästeankünfte um 8 %.

Trotz der steigenden Zahl von Gästeankünften ging im selben Zeitraum die Zahl der Gästeübernachtungen von 2009 mit 155.445 Übernachtungen bis 2013 mit 133.275 Übernachtungen regelmäßig zurück. Bis 2017 steigt die Zahl der Übernachtungen wieder auf 157.837 an. Im Vergleich zu 2009 entspricht dies einer leichten Zunahme von rd. 1,5 % und liegt damit deutlich unter dem Niveau der Zunahme der Zahl der Gästeankünfte.

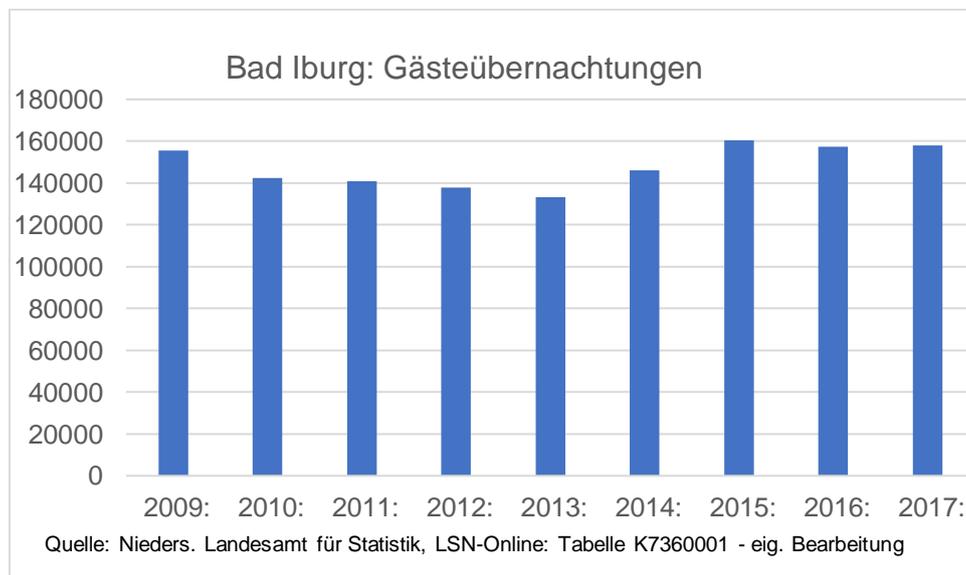


Abb. 25: Bad Iburg: Gästeübernachtungen

Die Unterschiedliche Dynamik von Gästeankünften und Gästeübernachtungen ergibt sich aus der Entwicklung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer. Lag diese in den Jahren 2009 /10 noch bei rd. 6 Tagen, ging diese bis zum Jahr 2013 stetig zurück auf nur noch 4,5 Tage.

Seitdem steigt die durchschnittliche Aufenthaltsdauer zwar wieder stetig an erreicht jedoch mit 5,5 Tagen nicht den Ausgangswert von 2009.

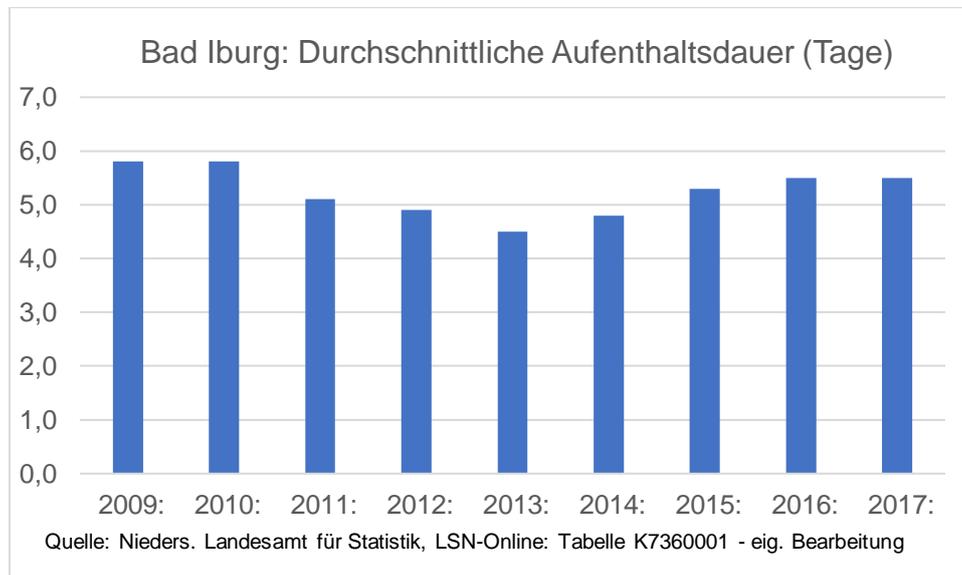


Abb. 26: Bad Iburg: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer

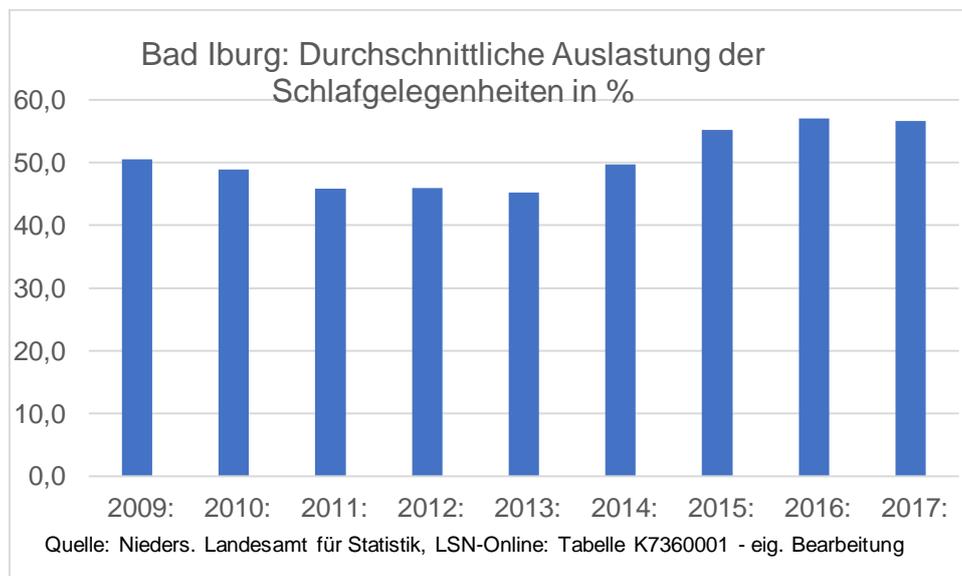


Abb. 27: Bad Iburg: Durchschnittliche Auslastung der Schlafgelegenheiten in %

Einzig die durchschnittliche Auslastung der Schlafgelegenheiten zeigt eine deutliche Zunahme. Diese Entwicklung ist jedoch im Rückgang der Beherbergungsbetriebe und der angebotenen Schlafgelegenheiten begründet.

4.4 Verkehr

Gelegen im weiteren Verflechtungsraum von Osnabrück biete Bad Iburg ein breites Spektrum an verkehrlicher Erschließung.

4.4.1 Straßenverkehr

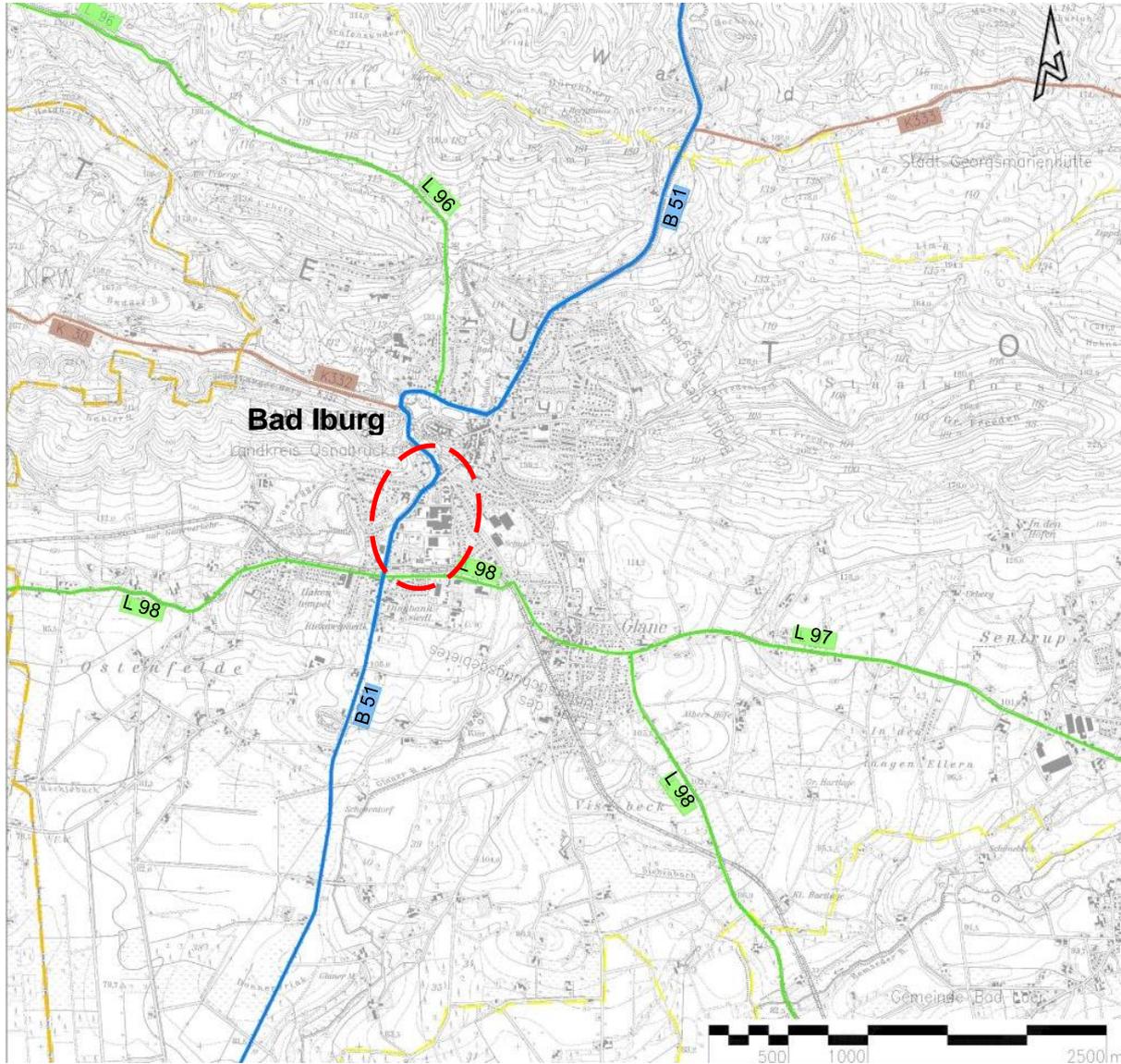
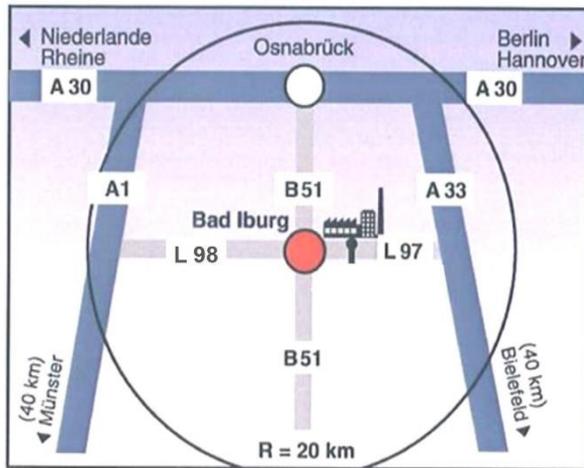


Abb. 28: Einbindung in das regionale Straßennetz



Bad Iburg liegt verkehrsgünstig an der B 51 Osnabrück-Münster, die Autobahnen A 1 im Westen, A 30 im Norden und A 33 im Osten liegen in kurzer Entfernung zum Stadtgebiet Bad Iburg.

Die Nachbarorte Bad Laer, Glandorf, Hagen, Hilter und Lienen sind über Landesstraßen zu erreichen.

Das Maßnahmenggebiet liegt unmittelbar an der B 51 und L 97 / L 98.

Abb. 29: Einbindung in das überregionale Straßennetz

4.4.2 ÖPNV

Die „Verkehrsgemeinschaft Osnabrück“ (VOS) betreibt ein Linienbusnetz im Landkreis Osnabrück, an das auch die Gemeinde Bad Iburg angeschlossen ist.

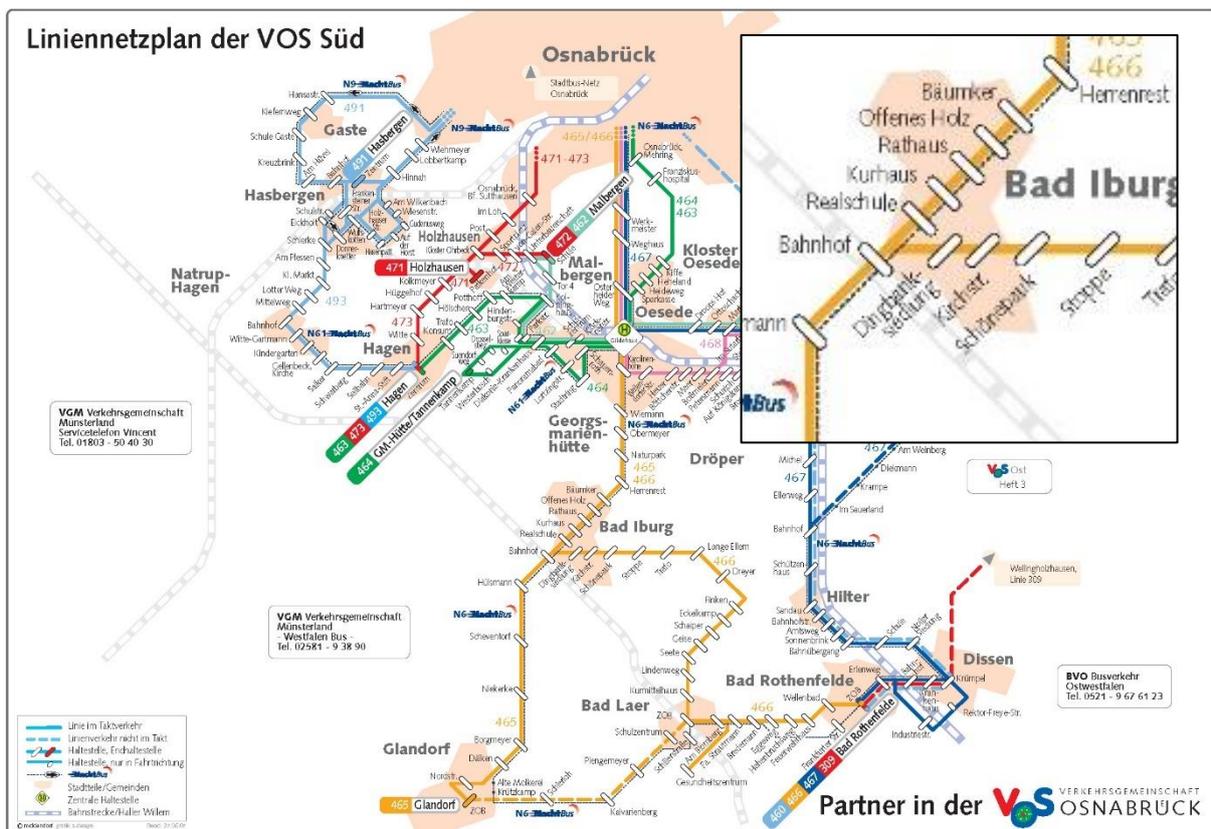


Abb. 30: Netzplan der VOS Süd mit Vergrößerung vom Stadtgebiet

4.4.3 Schienenverkehr

Für den Personenverkehr sind die nächsten Bahnstationen in ca. 5 km Entfernung der Haltepunkt Oesede des Regionalzuges "Haller Willem" und in ca. 15 km Entfernung der Hbf. Osnabrück mit internationalen Verbindungen.

Von 1901 bis 1968 war der Bahnhof von Bad Iburg Haltepunkt im Personenverkehr auf der Strecke Ibbenbüren-Gütersloh-Hövelhof. Am 1. Dezember 2015 erwarb die Lappwaldbahn Service GmbH (LWS) die zur Übernahme ausgeschriebene rund 44 km lange Bahnstrecke Ibbenbüren–Tecklenburg–Lengerich–Bad Iburg–Vermold von der Teutoburger Wald-Eisenbahn (TWE). Das Unternehmen beabsichtigt die Sanierung der zurzeit abschnittsweise gesperrten Gleise in zwei Bauabschnitten im Zeitraum von 2016 bis 2021. Bis Ende 2017 ist die Aufnahme des Tourismusverkehrs zwischen Ibbenbüren und Vermold geplant.

4.4.4 Schifffahrt

In einer Entfernung von ca. 20 km ist die Anbindung an die Binnenschifffahrt über den Osnabrücker Zweigkanal an den Mittellandkanal möglich und in ca. 30 km liegt der Kanalhafen Westladbergen am Dortmund-Ems-Kanal.

4.4.5 Luftverkehr

Rund 35 km entfernt befindet sich der internationale Flughafen Münster – Osnabrück (FMO). Dieser ist für den motorisierten Individualverkehr über die B 51 / L 98 / A 1 gut zu erreichen. Die Entfernung zum Flughafen Hannover beträgt ca. 140 km, zum Flughafen Dortmund ca. 110 km.

5 Bestandssituation im Entwicklungsgebiet

5.1 Lage und Abgrenzung des Plangebietes

Das Plangebiet befindet sich südlich des Ortskerns von Bad Iburg. Die westliche Grenze verläuft entlang der B 51 im nördlichen Bereich entlang des Charlottenburger Rings, südlich entlang der Münsterstraße. Die östliche Grenze verläuft im Norden am Kolbach über das Mühlentorzentrum und die Bielefelder Straße bis zur Gerhart-Hauptmann-Straße und von dort zur Straße „Am Bahnhof“. Im Süden reicht der Geltungsbereich über die Bahntrasse bis an die L 98 „Bahnhofstraße“.

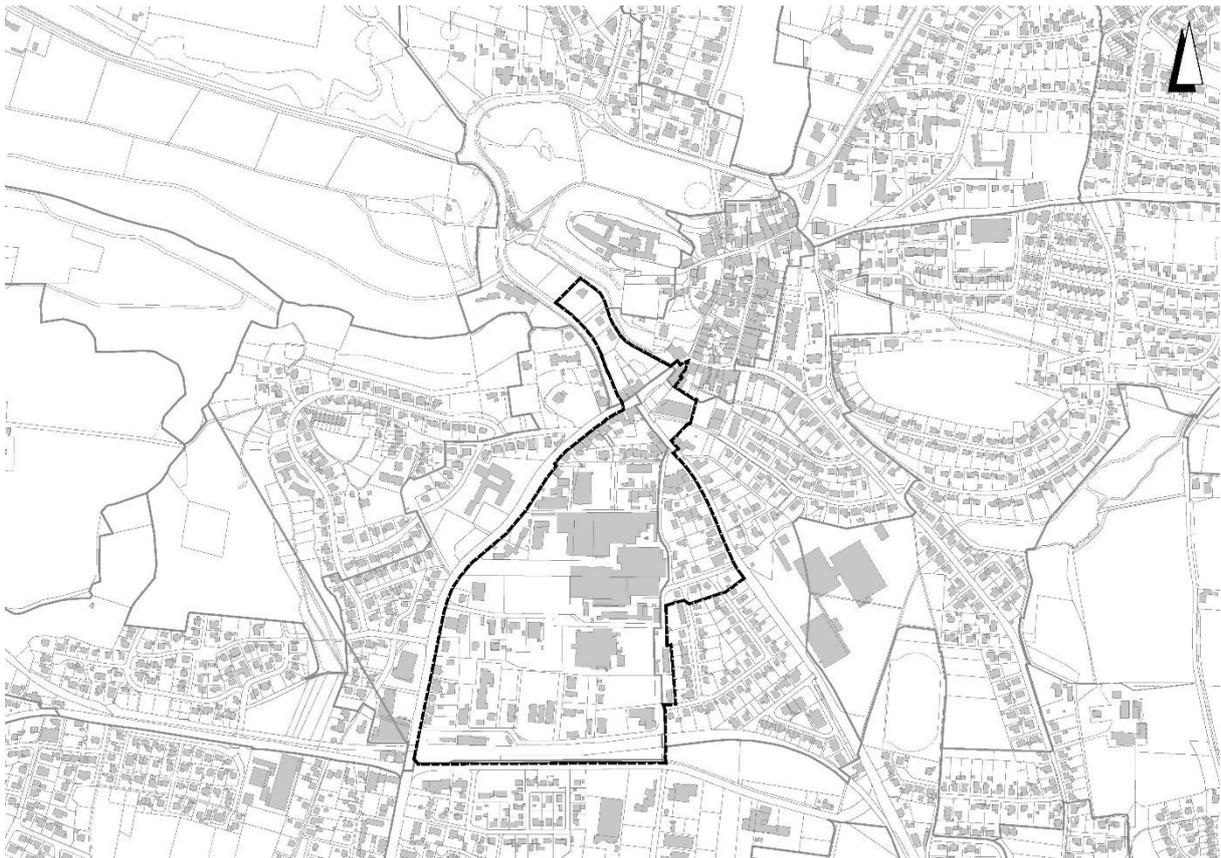


Abb. 31: Abgrenzung des Geltungsbereiches (o.M.)

5.2 Städtebauliche Ausgangslage

Begünstigt durch die topographische Lage und gute Verkehrsanbindung an das Straßen- und Schienennetz hat sich in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts südlich des Ortskerns von Bad Iburg ein Gewerbe- und Industriegebiet entwickelt.



Abb. 32: Luftbild 2017 mit Geltungsbereich

Seit 2008 ist das Gebiet in dem Förderprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen. Durch Umbau- und Sanierungsmaßnahmen konnten bereits viele städtebauliche Missstände in diesem Gebiet wie Gebäudeleerstände, kümmernde und defizitäre Nutzungen, zeitlich begrenzte Übergangsnutzungen, brachliegende und verwahrloste Grundstücksfreiflächen und schlechte Erschließungsstruktur sowie teilweise mangelhafte Straßenzustände beseitigt werden.

5.3 Bisherige Planungsansätze

5.3.1 FNP

Im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Bad Iburg sind für das Plangebiet überwiegend gewerbliche und gemischte Bauflächen dargestellt. Die Bahnanlagen sind als Flächen für Bahnanlagen dargestellt, südlich davon zur HAUPTerschließungsstraße sind Restflächen zwischen Bahn und Straße als Grünflächen ausgewiesen. Zentral gelegen ist eine Gemeinbedarfsfläche dargestellt, diese Darstellung ist seit Jahren nicht mehr relevant.

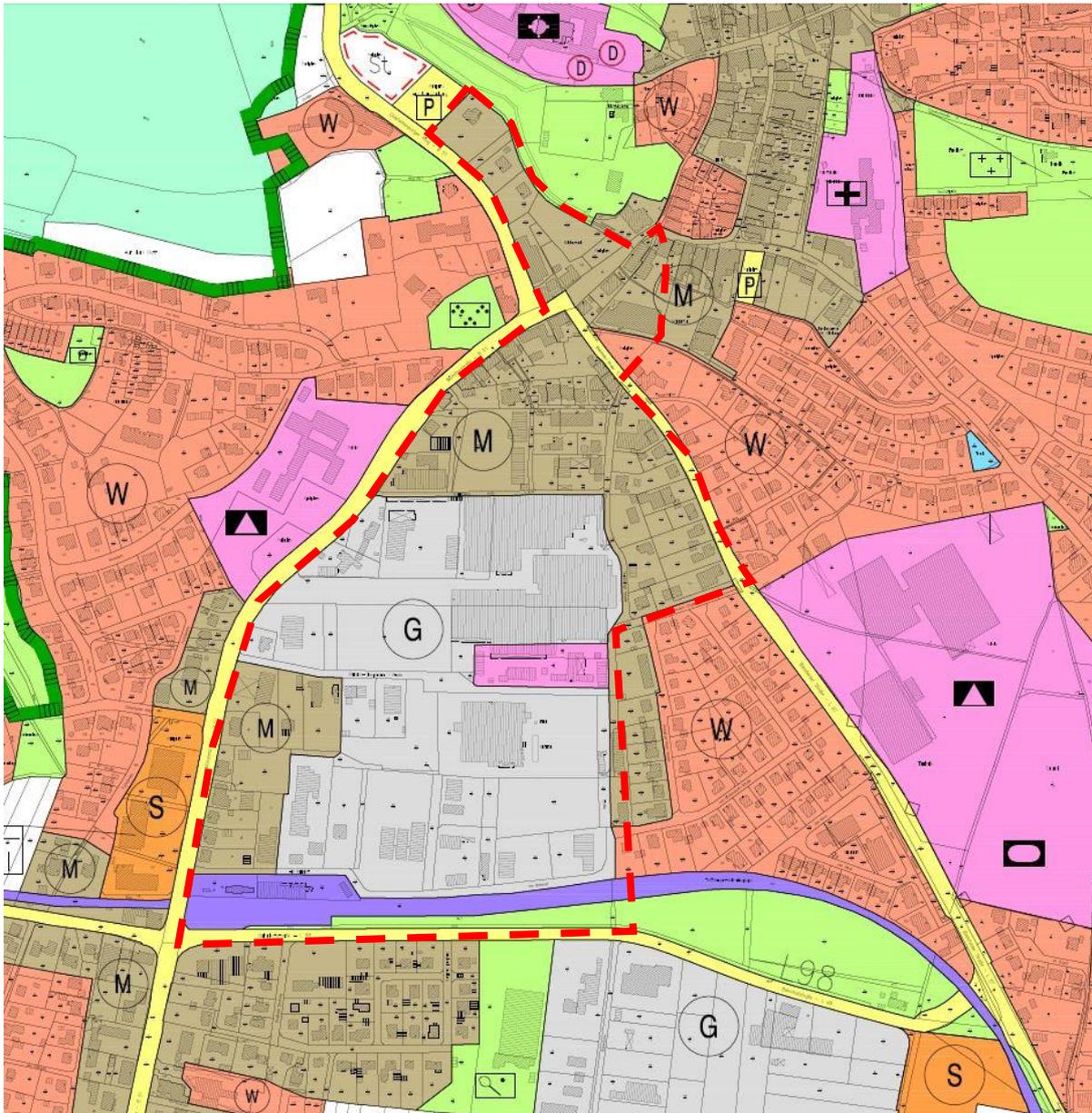


Abb. 33: Ausschnitt aus dem FNP von 2010 mit Abgrenzung des Geltungsbereiches

5.3.2 Bebauungspläne

Für den südlichen Bereich gibt es zwei rechtsverbindliche Bebauungspläne. Der Bebauungsplan Nr. 37 „Gewerbegebiet Bad Iburg“ sowie der Bebauungsplan Nr. 48 „Bielefelder Straße/Münsterstraße“. Beide Pläne weisen Mischgebietsflächen aus. Der größte Flächenanteil gilt als § 34 - Gebiet.

Für den nördlichen Teil sind flächendeckend Bebauungspläne aufgestellt bzw. beschlossen. So besteht der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 1 G „Charlottenburger Ring“, aufgestellt 1986, eine Teilfläche wird mit der 2. Änderung erfasst, aufgestellt 1991.

Für Teilflächen des Bebauungsplanes Nr. 1 G einschließlich des Geltungsbereiches der 2. Änderung wurde am 14.12.2010 ein Aufstellungsbeschluss zur 3. Änderung gefasst mit gleichzeitiger Erweiterung des Plangeltungsbereiches. Die Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses erfolgte am 20.12.2010. Die 3. Änderung wurde noch nicht bearbeitet. Planungsziel für diesen Bereich sind eine Verbesserung der städtebaulichen Situation (Leerstand von Gewerbefläche/Einzelhandel), Fragen der Zulässigkeit von Vergnügungsstätten, Stärkung der Freiraumqualität und Straßenraumgestaltung.

Für das Eckgrundstück Münsterstraße/Bielefelder Straße besteht der Bebauungsplan Nr. 1 J „Große Straße / Münsterstraße“ in der 1. Änderung. Der Satzungsbeschluss wurde am 13.11.2011 gefasst. Eine Teilfläche des Privatgrundstückes ist als Verkehrsfläche festgesetzt, um die Anbindung der Bielefelder Straße an die Münsterstraße verbessern zu können. Das Gebäude Münsterstraße 1 liegt innerhalb des Ursprungsbebauungsplanes Nr. 1 J „Große Straße / Münsterstraße“.



Abb. 34: Bebauungsplan Nr. 37 - Ausschnitt

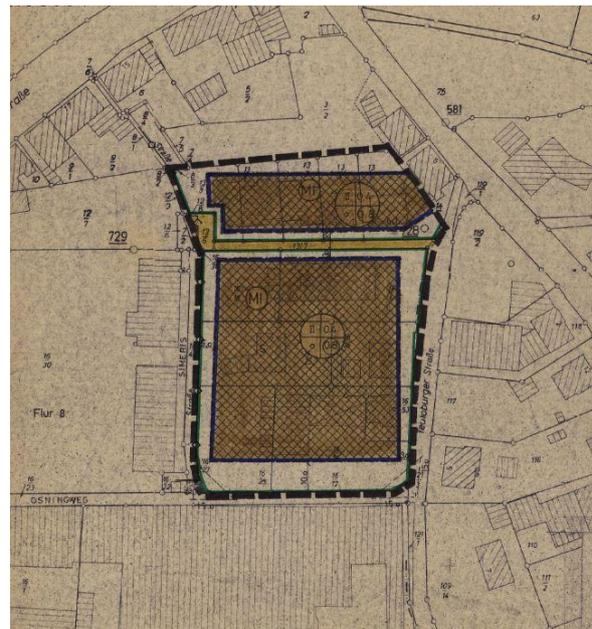


Abb. 35: Bebauungsplan Nr. 48 – Ausschnitt

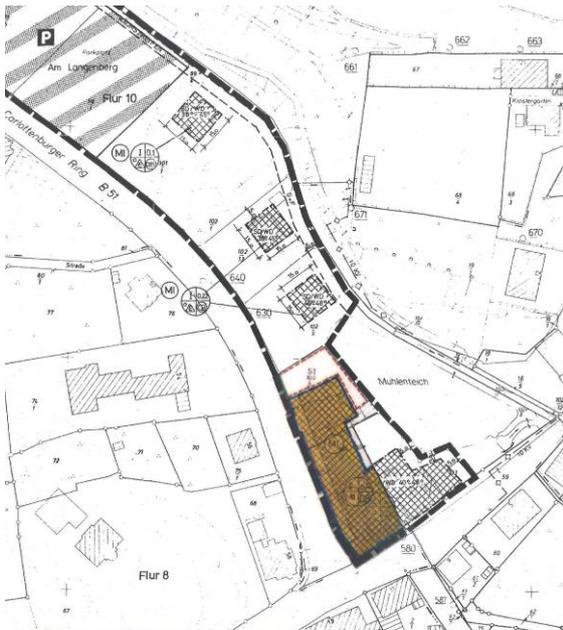


Abb. 36: Bebauungsplan Nr. 1G und 2. Änderung (farbig)

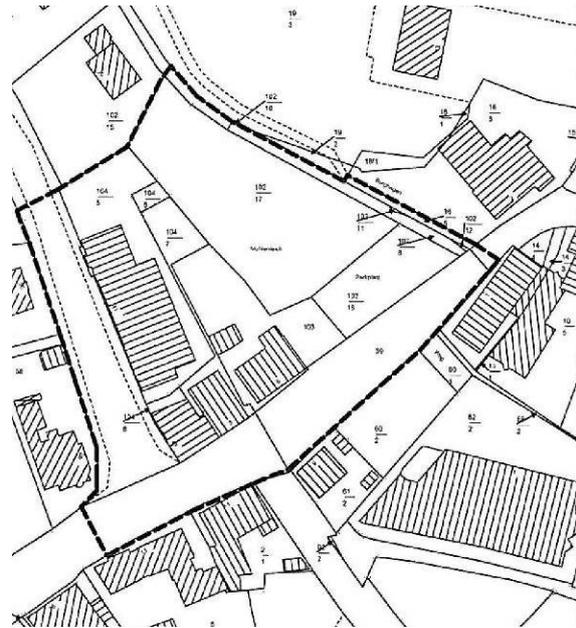


Abb. 37: Geltungsbereich Bebauungsplan Nr. 1G 3. Änderung



Abb. 38: Bebauungsplan Nr. 1 J 1. Änderung

Der Bebauungsplan 1 G muss entsprechend der Sanierungsziele überarbeitet werden. Die Verkehrsflächen und die Festsetzungen zu den überbaubaren Bereichen, zulässigen Nutzungen und Ausnutzungsziffern müssen den geänderten Zielsetzungen entsprechend angepasst werden.

Der Bebauungsplan Nr. 1 J „Große Straße /Münsterstraße“ wurde 2011 geändert unter Berücksichtigung des erforderlichen Umbaus der Einmündung Bielefelder Straße auf die Münsterstraße. Der Bedarf zusätzlicher Straßenfläche wurde bereits als Verkehrsfläche auf dem bisherigen Privatgrundstück festgesetzt.

5.3.3 Historischer Ortskern

Der historische Ortskern von Bad Iburg schließt unmittelbar nördlich an das Plangebiet an.

Durch die geplanten Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen sind positive Effekte für die weitere Entwicklung des historischen Ortskernbereichs zu erwarten. Sowohl die kulturellen und gastronomischen Einrichtungen, aber auch der gewachsene kleinteilige Einzelhandel im Ortskern profitieren von einer städtebaulichen Aufwertung dieses benachbarten im Kern gewerblich/industriell genutzten Raumes, entlang der Bundesstraße B 51 aber eher durch nahversorgungsrelevante Betriebe und Wohnnutzung geprägten Gebietes.

Insbesondere vor dem Hintergrund der Investitionen, die von der Stadt Bad Iburg in den vergangenen Jahren im Rahmen der Ortskerngestaltung, der Entwicklung des Mühlentorzentrums sowie der Landesgartenschau getätigt worden sind, sind diese Effekte ausgesprochen erwünscht und sehr positiv zu bewerten.

5.3.4 Landesgartenschau

In Bad Iburg findet 2018 die Landesgartenschau statt. Das Ausstellungsgelände schließt an den Schlossberg an, der nördlich des Kolbachs an das Sanierungsgebiet grenzt.

Hier können die Synergieeffekte der gestalterischen Maßnahmen der Landesgartenschau und der Sanierung bzw. Modernisierung im Plangebiet genutzt werden. Die sich daraus ergebende positive Strahlkraft kann für die gesamte Stadt, insbesondere die Altstadt, Entwicklungsimpulse schaffen und zu weiteren (privaten) Investitionen führen.

5.4 Bestandssituation und städtebauliche Missstände

Von außen entlang der B 51 und L 97 wirkt das Gebiet sehr heterogen mit Wohn- und Mischnutzungen. Ähnliche Strukturen, ergänzt durch einen Nahversorger, sind im Norden zu finden. Zentral im Gebiet liegen die großen Gewerbe- und Industriebetriebe. Auf Grund dieser Aufteilung kommt die Wahrnehmung als Gewerbegebiet erst beim Betreten des Untersuchungsraumes bzw. des zentralen Bereiches.

5.4.1 Leerstände



Abb. 39: Münsterstr. 41



Abb. 40: altes Bahnhofsgebäude



Abb. 41: Teutoburger Straße 9

Bereits 2007 wurden die Münsterstr. Nr. 41 sowie das Bahnhofsgebäude als Leerstände erfasst. An der Situation hat sich bis heute (April 2018) nichts geändert. Für das Bahnhofsgebäude gibt es Bestrebungen seitens der Eigentümer hier privat genutzten Wohnraum zu realisieren.

Neuerfasst wurde das leerstehende Wohnhaus mit angegliederter Werkstatt an der Teutoburger Straße Nr. 9.

5.4.2 Brachflächen



Abb. 42: Münsterstr. 9



Abb. 43: Charlottenburger-Ring 41



Abb. 44 Brachfläche „Am Bahnhof“



Abb. 45: Südlich der Bahntrasse

Brachliegende oder mindergenutzte rückwärtige Grundstücksteile werden als Reserveflächen für Betriebserweiterungen aufgefasst und an dieser Stelle nicht aufgeführt, da sie im Straßenraum nicht wahrgenommen werden.

Präsent im Stadtgefüge sind vier Brach- bzw. mindergenutzte Flächen. Im Zuge der bisherigen Sanierungsmaßnahme wurden in zentraler Lage die Grundstücke Charlottenburger Ring 41 und Münsterstr. 9 freigeräumt. Damit wurde struktureller Leerstand beseitigt sowie Platz für fortführende Sanierungs- und Umbaumaßnahmen geschaffen. Als Zwischennutzung hat sich auf dem Grundstück am Charlottenburger Ring ein Parkplatz etabliert, das Grundstück an der Münsterstraße liegt dagegen brach.

An der Straße „Am Bahnhof“ ist eine weitere Brachfläche, die bereits 2007 ungenutzt war, vorhanden. Südlich der Bahnlinie ist der ehemalige Umschlag- und Verladeplatz ohne konkrete Nutzung und städtebaulich ansprechender Gestaltung vorzufinden.

5.4.3 Verkehrliche Missstände



Abb. 46: Nord-Süd-Verlauf der Gerhart-Hauptmann-Str.



Abb. 47: westlicher Teil der Gerhart-Hauptmann-Str. im Gewerbegebiet



Abb. 48: östlicher Teil der Gerhart-Hauptmann-Str. im Wohngebiet



Abb. 49: Gerhart-Hauptmann-Str. Blick auf Einmündung Bielefelder Str.

Die Gerhart-Hauptmann-Straße stellt die Schulwegeverbindung der westlichen Wohngebiete zum Schulzentrum an der Bielefelder Str. dar. Der dort angelegte Gehweg ist sehr schmal; einige Straßenabschnitte weisen gar keinen Geh- bzw. Radweg auf. Eine sichere Nutzung als Schulweg ist damit weder im Gewerbegebiet (westlicher Abschnitt), noch im Wohngebiet (östlicher Abschnitt) gegeben. Insbesondere für den östlichen Teil kann von dringendem Handlungsbedarf gesprochen werden, da dieser Abschnitt auch von den Schülern genutzt wird, die von der östlich gelegenen Realschule zu den Sporteinrichtungen des Schulzentrums laufen. Darüber hinaus weist die Straßendecke auf der gesamten Länge Sanierungsbedarf auf.

5.4.4 Gestalterische Missstände



Abb. 50: Parkplatz Charlottenburger Ring 41



Abb. 51: Parkplatz am Kolbach Münsterstr. 4

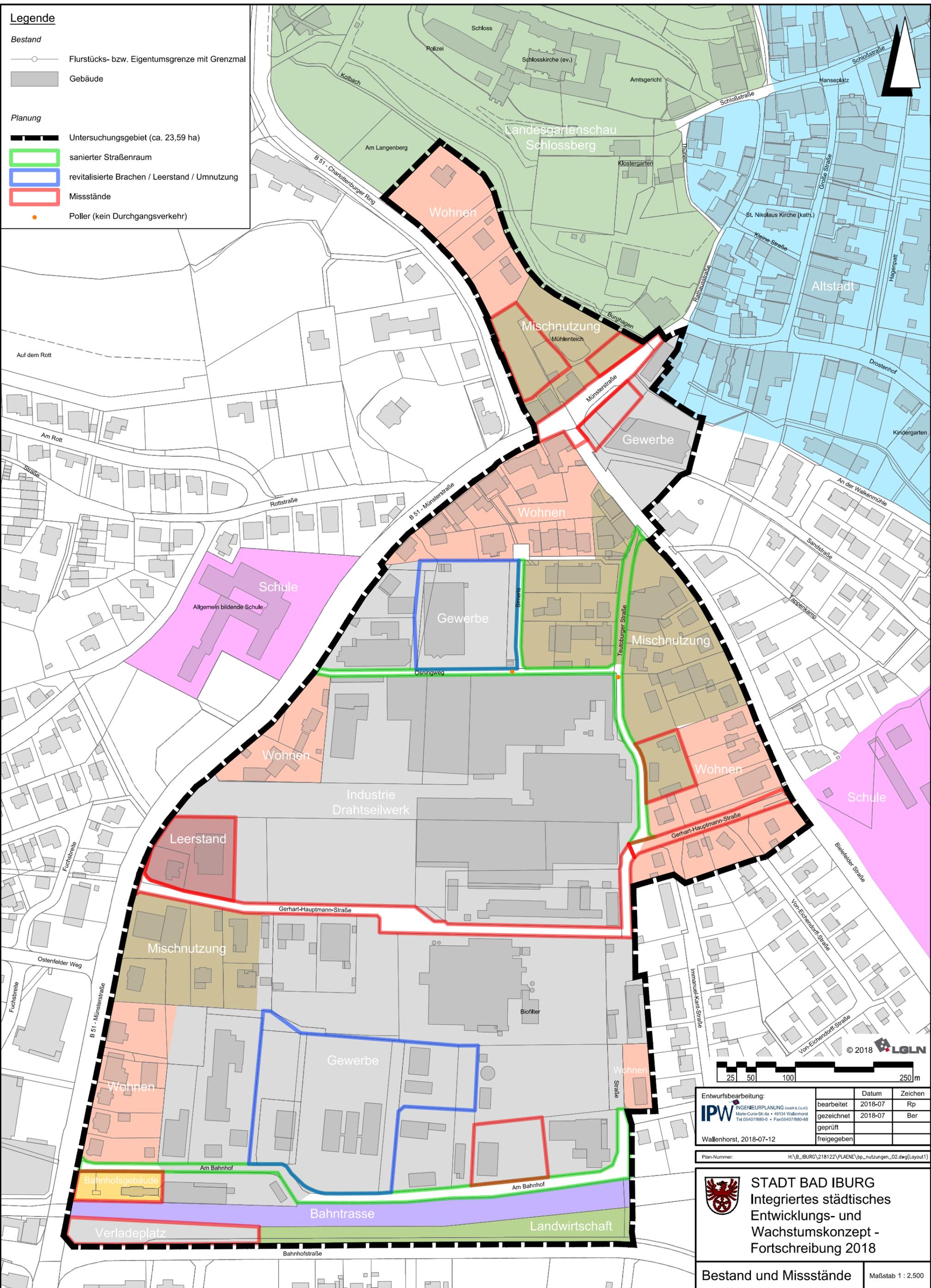
Zwischen Charlottenburger Ring, der Münsterstraße und dem Kolbach liegen zwei als Parkplatz genutzte Flächen. Diese sind größtenteils unbefestigt und weisen keine gestalterische Qualität auf. An dieser prominenten Stelle, dem Eingang zur Altstadt von Süden aus, ist die städtebauliche Wirkung besonders prägend für den Eindruck der Stadt. Eine gestalterische Aufwertung der Flächen ist daher für das Untersuchungsgebiet und für den zentralen Geschäftsbereich in der Altstadt wichtig.

folgende Seite

Abb. 52: Karte Bestand und städtebauliche Missständen

Legende

- Bestand**
- Flurstücks- bzw. Eigentumsgrenze mit Grenzmal
 - Gebäude
- Planung**
- Untersuchungsgebiet (ca. 23,59 ha)
 - sanierte Straßenraum
 - revitalisierte Brachen / Leerstand / Umnutzung
 - Misstände
 - Poller (kein Durchgangsverkehr)



Entwurfsbearbeitung:		Datum	Zeichen
IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co.KG Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88	bearbeitet	2018-07	Rp
	gezeichnet	2018-07	Ber
	geprüft		
Wallenhorst, 2018-07-12	freigegeben		

Plan-Nummer: H:\B_IBURG\218122\PLAENE\bp_nutzungen_02.dwg(Layout1)

STADT BAD IBURG
Integriertes städtisches
Entwicklungs- und
Wachstumskonzept -
Fortschreibung 2018

Bestand und Misstände Maßstab 1 : 2.500

6 Neues städtebauliches Leitbild / Entwicklungsziele

In den bisherigen Planungen lag der Fokus zur Beseitigung der aufgezeigten städtebaulichen Missstände, die sich durch großflächigen strukturellen Leerstand sowie Brach- und mindergenutzte Flächen äußerten, auf der Ansiedlung, Umnutzung und Revitalisierung der Flächen. Dabei haben sich, entgegen dem bisherigen Leitbild der Gesundheitstechnik, Betriebe anderer Schwerpunktbranchen angesiedelt.

Freie ungenutzte Flächen, die eine Ansiedlung im Sinne des bisherigen Leitbildes ermöglichen würden, stehen nach den bisherigen Umbau- und Sanierungsmaßnahmen nun kaum noch zur Verfügung. Daher wird eine Anpassung des städtebaulichen Leitbildes und der Entwicklungsziele mit der vorliegenden Fortschreibung vorgenommen.

Entsprechend den bisherigen Bemühungen mittels der Sanierungs- und Umbaumaßnahmen eine Revitalisierung des historisch gewachsenen Gewerbegebiets zu erreichen, kann von einer Standortsicherung für Gewerbebetriebe und damit von einer Stärkung des Wirtschaftsstandortes Bad Iburg gesprochen werden. Bedingt durch die bisherige Entwicklung liegt an diesem Standort Gewerbe neben Wohnnutzung. Diese gewachsenen Strukturen gilt es zusammen unter gegenseitiger Rücksichtnahme zu entwickeln. Als neues **Leitbild** steht hier die **Standortsicherung für Gewerbe und Wohnen** im Fokus.

Auf Grund der integrierten Lage im Stadtgefüge ist Durchgangsverkehr im Sinne einer Stadt der kurzen Wege unvermeidbar. Der Fuß- und Radverkehr insbesondere von pendelnden Schülern zwischen den Schulen muss dabei sicher und problemlos möglich sein. Die bisherigen Strukturen und Straßenquerschnitte sind größtenteils auf Gewerbeverkehr ausgerichtet. Mit dem neuen **Leitbild der Schulwegsicherung** soll eine stärkere Trennung von Gewerbeverkehr und Schülerverkehr erreicht werden. Dabei steht insbesondere der sichere und barrierefreie Ausbau der Schulwege im Mittelpunkt.

6.1 Geplante Maßnahmen

Bahnhof / Bahnhofsumfeld

Der historische Bahnhof soll von den Eigentümern saniert werden. Dort soll selbst genutzter Wohnraum entstehen. Ein Erwerb durch die Stadt oder die Lappwaldbahn-Gruppe als Betreiberin der Bahnstrecke wird daher nicht mehr angestrebt (s. Abb. 53, Pkt. 11).

Im Rahmen der Landesgartenschau werden Personensonderzüge vom Hauptbahnhof Osnabrück nach Bad Iburg eingesetzt, damit findet nach rund 45-jähriger Pause wieder Personenverkehr auf dieser Strecke statt. Dieses Angebot soll dauerhaft etabliert werden, dazu ist die Entwicklung der südlich der Trasse liegenden Brachfläche wichtig. Als Eingang zur Stadt soll dort ein attraktiver Haltepunkt entstehen mit angegliedertem Park and Ride - bzw. Bike and Ride – Platz. Mit dem Ausbau und der Einrichtung eines Fahrradverleihsystems wird die optimale Erreichbarkeit aus den umliegenden Stadtteilen sowie die Verbindung in die Altstadt sichergestellt (s. Abb. 53, Pkt. 8).

Verkehr

In Bezugnahme auf das neue Leitbild und die neuen Entwicklungsziele steht bei den verkehrsbezogenen Sanierungsmaßnahmen der sichere und barrierefreie Ausbau der Schulwege im Vordergrund.

Der Ausbau der östlichen Gerhart-Hauptmann-Straße ist dabei ein wichtiger Lückenschluss zwischen den Schulen, da der westliche Teilbereich der Schulwegeverbindung, über die Teutoburger Straße und den Osningweg, bereits ausgebaut und für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt ist. Die Einrichtung eines separaten Geh- und Radweges an der Gerhart-Hauptmann-Straße führt zu einer erheblichen Steigerung der Sicherheit der Schülerverkehre.

Der westliche Abschnitt der Gerhart-Hauptmann-Straße wird ebenfalls als Schulwegeverbindung der westlichen Wohngebiete zum Schulzentrum an der Bielefelder Straße genutzt. Auch dieser Straßenabschnitt soll ausgebaut und mit einem breiteren Gehweg ausgestattet werden. Wie bereits für den Osningweg soll die Straße als Sackgasse ausgewiesen und für den Kfz-Durchgangsverkehr gesperrt werden. Damit findet insbesondere auf dem mittleren Abschnitt kaum noch Begegnungsverkehr zwischen Schülern und PKW bzw. LKW statt. Mit dem Aufstellen von Pollern wird somit nicht nur der Schulwegsicherung Rechnung getragen, auch die Trennung von Gewerbe- und Wohnverkehr wird damit erreicht (s. Abb. 53, Pkt. 3+4).

Zwischen der Straße Am Bahnhof und der Von-Eichendorff-Straße werden zum Zweck der Trennung von Gewerbe- und Wohnverkehr ebenfalls Poller aufgestellt. Die Forderung danach und der genaue Standort sind u. a. das Ergebnis einer Nachbarschaftsinitiative.

Die Ausweisung von Sackgassen im Gewerbegebiet soll keine dauerhafte Variante sein. Langfristig wird eine Verbindung der Straßen Am Bahnhof und der Gerhart-Hauptmann-Straße angestrebt (s. Abb. 53, Pkt. 1)

Als besonders verkehrsreicher Knotenpunkt wird die Einmündung der Bielefelder Straße in die Münsterstraße ausgebaut und mit einer separaten Rechtsabbiegespur den verkehrlichen Ansprüchen angepasst. Im Zuge der Sanierung wird die Münsterstraße von der Kreuzung B 51 bis über den Kolbach saniert, dazu wird auch eine neue Brücke errichtet. Mit dem Ausbau der Straße wird ein Anreiz für private Investitionen gegeben, die Brachfläche am Mühlentorzentrum zu entwickeln (s. Abb. 53, Pkt. 5).

Zur besseren Anbindung des Parkplatzes am Charlottenburger Ring an den Schlossberg und die Altstadt wird eine neue Gehwegverbindung mit Brücke über den Kolbach angelegt. Damit ist zum einen der Weg verkürzt, zum anderen wird die Verkehrssicherheit auf Grund der Trennung vom Kfz-Verkehr an der B 51 erhöht (s. Abb. 53, Pkt. 6).

Der Umbau des Knotenpunktes Charlottenburger Ring B 51 – Münsterstraße – Bielefelder Straße wurde u.a. im Zusammenhang mit der Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 1j in verschiedenen Vorentwürfen dargestellt. Deutlich wird der Bedarf eines erweiterten Straßenraumes.

Der Ausbau von straßenbegleitenden Geh- und Radwegen bei gleichzeitiger Aufwertung der Fahrbahn erfordert ein Zurücktreten der Bebauung am Charlottenburger Ring und an der Münsterstraße. Die Bebauung an der Münsterstraße ist daher bereits beseitigt worden, für die erforderliche Aufweitung ist darüber hinaus der Erwerb und Abriss des Hauses Charlottenburger Ring 43 nach Möglichkeit vorzusehen (s. Abb. 53, Pkt. 2).

Grünstrukturen

Im Süden zwischen der Bahnhofstraße und der Bahntrasse befindet sich ein schmaler Streifen landwirtschaftlich genutzter Fläche. Dort besteht die Möglichkeit zur Aufwertung und öffentlichen Nutzung der Grünfläche (s. Abb. 53, Pkt. 9).

Im Inneren des Gebietes sind die Möglichkeiten zur Schaffung von Grünstrukturen im öffentlichen Raum ausgeschöpft. Auf den privaten Grün-, Frei- und Parkplatzflächen besteht hingegen noch Potenzial zur Aufwertung. Da im Rahmen der Stadtsanierung auch Fördermittel für private Grünstrukturen zur Verfügung stehen, werden die Eigentümer auf diese Möglichkeit hingewiesen, damit sich das Erscheinungsbild, insbesondere von städtebaulich prominenten Flächen, weiter verbessert.

Über diese Mittel soll auch die Gestaltung des Parkplatzes am Charlottenburger Ring gefördert werden, sofern die aktuelle Zwischennutzung zu einer gestalterisch ansprechenden Dauernutzung entwickelt werden soll (s. Abb. 53, Pkt. 7).

Standortsicherung / Ordnungsmaßnahmen

Zur Standortsicherung der Gewerbebetriebe sind bereits einige Maßnahmen durchgeführt worden. Bisher keiner neuen Nutzung zugeführt werden konnte das Grundstück an der Teutoburger Straße 9. Ein Großteil der Gebäudesubstanz entspricht nicht mehr den heutigen Maßstäben für gewerbliche Nutzung. Damit eine Nachnutzung der Fläche möglich wird, ist ein Teilabriss und die Modernisierung der Gebäude mit anschließender Vermarktung des Grundstücks geplant (s. Abb. 53, Pkt. 10).

Private Modernisierung / energetische Sanierung

Das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Gewerbeflächen am Bahnhof“ bietet auch den Eigentümern Vorteile. Für private Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen an Bestandsgebäuden können erhöhte steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten geltend gemacht und Zuschüsse abgerufen werden. Weitere Fördermittel können ggf. mit der Aufstellung eines integrierten energetischen Quartierskonzeptes (IEQK) akquiriert werden.

folgende Seite

Abb. 53: Karte Maßnahmen

Legende

Bestand

- Flurstücks- bzw. Eigentumsgrenze mit Grenzmal
- Gebäude

Planung

- Untersuchungsgebiet (ca. 23,59 ha)

Maßnahmen

Grunderwerb

- 1 Gerhart-Hauptmann-Str. 12
- 2 Charlottenburger Ring 43

Erschließungsmaßnahmen/ Straßenausbau/ -herstellung

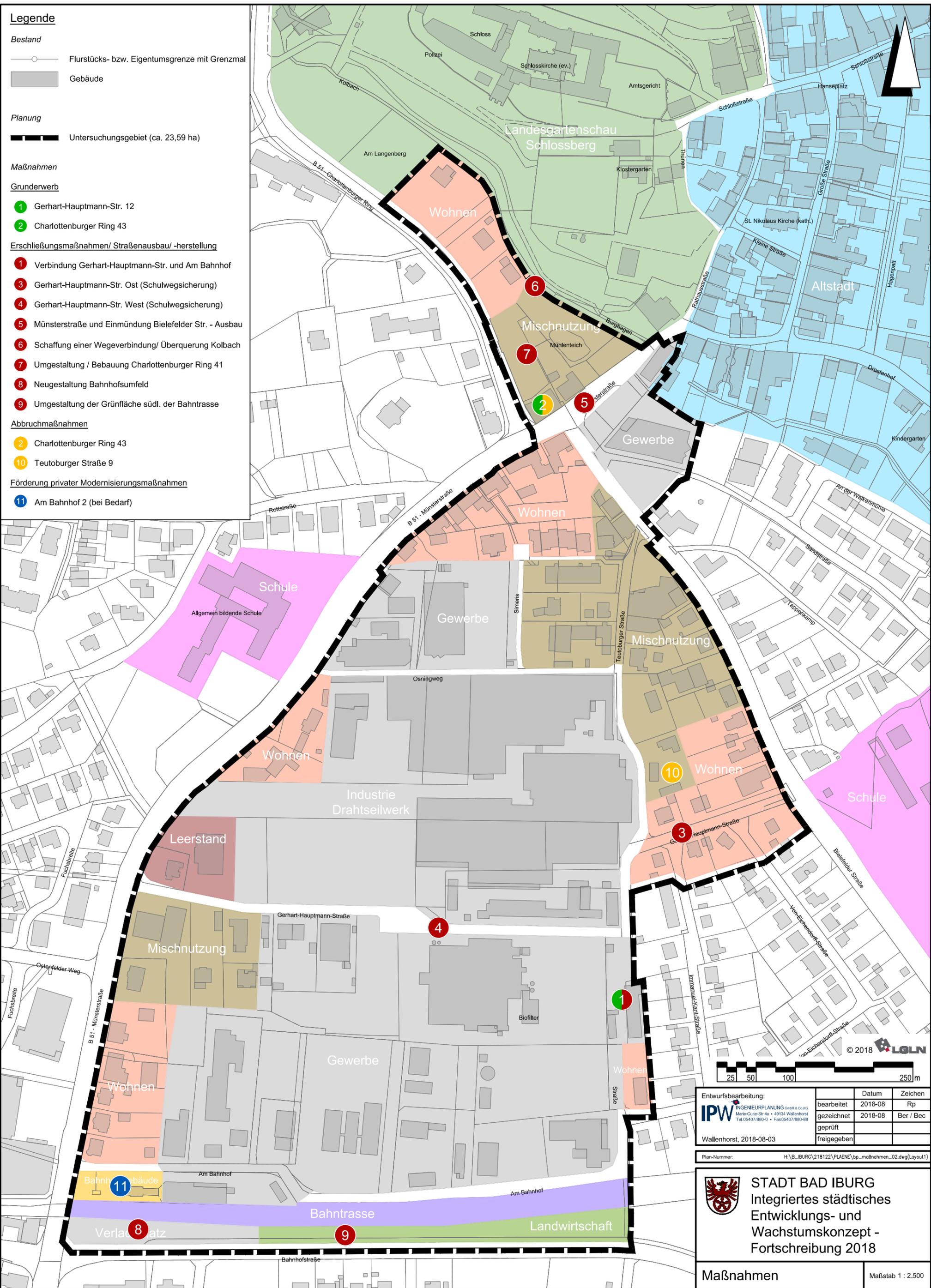
- 1 Verbindung Gerhart-Hauptmann-Str. und Am Bahnhof
- 3 Gerhart-Hauptmann-Str. Ost (Schulwegsicherung)
- 4 Gerhart-Hauptmann-Str. West (Schulwegsicherung)
- 5 Münsterstraße und Einmündung Bielefelder Str. - Ausbau
- 6 Schaffung einer Wegeverbindung/ Überquerung Kolbach
- 7 Umgestaltung / Bebauung Charlottenburger Ring 41
- 8 Neugestaltung Bahnhofsumfeld
- 9 Umgestaltung der Grünfläche südl. der Bahntrasse

Abbruchmaßnahmen

- 2 Charlottenburger Ring 43
- 10 Teutoburger Straße 9

Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen

- 11 Am Bahnhof 2 (bei Bedarf)



Entwurfsbearbeitung:	bearbeitet	Datum	Zeichen
IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG Marie-Curie-Str. 4a • 49134 Wallenhorst Tel. 05407/880-0 • Fax 05407/880-88	gezeichnet	2018-08	Rp
Wallenhorst, 2018-08-03	geprüft	2018-08	Ber / Bec
	freigegeben		

Plan-Nummer: H:\B_IBURG\218122\PLAENE\bp_maßnahmen_02.dwg(Layout1)

STADT BAD IBURG
Integriertes städtisches
Entwicklungs- und
Wachstumskonzept -
Fortschreibung 2018

Maßnahmen Maßstab 1 : 2.500

7 Kosten und Finanzierung

Die Fortschreibung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes stellt die Grundlage für die Ermittlung der zur Durchführung der ausstehenden Stadtumbaumaßnahme erforderlichen finanziellen Mittel dar.

Die bisherige Stadtumbaumaßnahme läuft seit 2008. Für die weiterführenden Maßnahmen inkl. der Vorbereitungs-, Durchführungs- und Abwicklungsphase wird ein Zeitrahmen von mindestens 4 Jahren bis 2022 angenommen; für diesen Zeitrahmen wird nachfolgend der Kostenrahmen und dessen Finanzierung in einer ersten Übersicht aufgestellt. Dieser Kostenrahmen einschl. der Finanzierungsübersicht ist nur ein erster Anhalt im Sinne einer groben Einschätzung.

Die Ausgaben- und Einnahmenpositionen können erst nach einer weiteren Detaillierung der städtebaulichen Planung und nachfolgender oder auch paralleler Einzelplanungen weiter konkretisiert werden.

Auch können die vom Bund und vom Land der Stadt zufließenden Städtebauförderungsmittel nur sukzessive belegt und konkretisiert werden. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht soll als Planungs- und Steuerungsinstrument des Stadtumbaus genutzt und eingesetzt werden.

Mit diesem Instrument soll belegt werden, dass die Gesamtmaßnahme innerhalb des vorgesehen Zeitraums von 4 Jahren durchgeführt werden kann. Sie dient überdies der städtischen Haushaltsplanung und der Abstimmung mit Investitionen anderer Planungs- und Bedarfsträger. Es wird eine laufende Aktualisierung dieser Kosten- und Finanzierungsübersicht vorgenommen, sie wird im Verlauf der weiteren Vorbereitungs- und Durchführungsphase ständig dem Planungsfortschritt entsprechend angepasst. Unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführung ist die Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen.

Gemäß nachfolgender Kosten- und Finanzierungsübersicht betragen die Gesamtkosten ca. 6,27 Mio. € davon ca. 3,36 Mio. € für die folgenden 4 Jahre.

Bezogen auf einen 4 – Jahreszeitraum ergibt das einen durchschnittlichen kommunalen Eigenanteil zur Städtebauförderung von ca. 280.000,- € p.a., der im Rahmen der mittelfristigen Finanzplanung finanzierbar ist.

Mit der Aktualisierung des ISEKs reduzieren sich die Gesamtkosten von ursprünglich 6,9 Mio. €, inklusive der Maßnahmen im Erweiterungsbereich, auf ca. 6,27 Mio. €.

7.1 Kostenansätze

	durchgeführte Maßnahmen	geplante Maßnahmen
	ca. Kosten	geschätzte Kosten
Weitere Vorbereitung	155.000 €	30.000 €
- Gutachten, Planungen, Fortschreibung ISEK, etc.		
- Öffentlichkeitsarbeit		
Grunderwerb	790.000 €	430.000 €
Ordnungsmaßnahmen	1.700.000 €	2.600.000 €
- Erschließungsmaßnahmen/ Straßenausbau/ -herstellung (ohne leitungsgebundene Infrastruktur)		
- Abbruchmaßnahmen		
Baumaßnahmen	130.000 €	120.000 €
- Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen		
Abwicklung der Sanierung	- €	20.000 €
Vergütung von Beauftragten, Projektmanagement, Sanierungsträger, etc.	130.000 €	160.000 €
(ca. 6% der zuwendungsfähigen Ausgaben ohne Ausgaben des Grunderwerbs)		
Summe Kosten gesamt	2.905.000 €	3.360.000 €
Gesamtkosten	6.265.000 €	

7.2 Integriertes Maßnahmen- und Handlungskonzept

Das dargelegte Handlungskonzept soll sich als wichtiger Motor für die weitere Entwicklung des Sanierungsgebiets „Gewerbegebiet Am Bahnhof“ bewähren. Es wird mehr denn je darauf ankommen, die öffentlichen Mittel konzentriert und koordiniert in den vordringlichen Handlungsschwerpunkten einzusetzen.

Die eingesetzten Städtebauförderungsmittel mit ihren Anstoß- und Multiplikatorwirkungen sollen den Erneuerungsprozess initiieren und zu einem selbsttragenden Aufschwung beitragen. Soweit möglich, werden primär andere Finanzierungsmöglichkeiten in Anspruch genommen, bevor Mittel aus der Städtebauförderung beantragt werden.

Im weiteren Verlauf des Sanierungsverfahrens werden selbstverständlich auch Gespräche mit der Wirtschaftsförderung des Landkreises Osnabrück geführt, um weitere Finanzmittel zur Realisierung der Sanierungsziele zu akquirieren.

Für die anstehende städtebauliche Gesamtmaßnahme „Gewerbegebiet Am Bahnhof“ ist daher eine ganzheitliche Strategie mit ökonomischen, ökologischen, sozialen, politischen sowie innovativen zukunftsorientierten Konzepten gefragt. Es geht um die Verknüpfung von städtebaulichen/baulichen Aktivitäten mit Impulsen für Investitionen, Beschäftigung, Umwelt, Kultur

8 Umsetzung des Konzeptes / Ausblick

Mit der Verlängerung der Förderung sowie ggf. der Akquisition zusätzlicher Fördermittel anderer Stellen kann die bereits begonnene Sanierung des Gewerbegebietes „Am Bahnhof“ weitergeführt und der Umbau des Gebietes abgeschlossen werden. Die umgesetzten Maßnahmen wie beispielsweise die Erneuerung der Straßen „Simeris“ und „Osningweg“ haben bereits zu einer anderen Wahrnehmung des Gebietes und sicheren Durchquerungsmöglichkeiten geführt.

Im Sinne der begonnenen Sanierung will die Gemeinde die Maßnahmen auch weiterhin umsetzen und zu einem für Schulkinder sicheren Schulweg beitragen. Gleichzeitig darf der Charakter der Gewerbefläche nicht verloren gehen, so dass für die ansässigen Betriebe weiterhin ein sicherer und attraktiver Standort in integrierter Lage zur Verfügung steht.

Mit der Antragstellung erklärt die Stadt Bad Iburg die Bereitschaft zur Durchführung der Sanierungsmaßnahme und der Übernahme des Eigenanteiles von einem Drittel. Dieser Eigenanteil von ca. 1,12 Mio. Euro wird in die gemeindliche Haushaltsplanung der nächsten 4 Jahre eingestellt werden.

9 Bearbeitungs- und Verfahrensvermerk

Die Fortschreibung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungs- und Wachstumskonzeptes wurde im Auftrag und im Einvernehmen mit der Stadt Bad Iburg ausgearbeitet.

Der Rat der Stadt Bad Iburg hat die Fortschreibung des Integrierten städtebaulichen Entwicklungs- und Wachstumskonzeptes in seiner Sitzung am 20.09.2018 als Weiterführung der zukünftigen Stadtentwicklung beschlossen.

Wallenhorst, 2018-09-20

IPW INGENIEURPLANUNG GmbH & Co. KG

gez. Eversmann

.....

Bad Iburg, den 04.10.2018

gez. Niermann

.....

(Bürgermeisterin)