

Hansestadt Anklam

Städtebaulicher Rahmenplan

„Innenstadt und Erweiterungsgebiet“

2. Fortschreibung



ERLÄUTERUNGSBERICHT



Hansestadt Anklam

Städtebaulicher Rahmenplan „Innenstadt und Erweiterungsgebiet“

2. Fortschreibung

Erläuterungsbericht

Auftraggeber:

Hansestadt Anklam

Bauamt

Markt 3

17389 Anklam

Frau Thurow

Tel.: 03971 835-221

Fax: 03971 835-220

vertreten durch

BIG STÄDTEBAU GmbH

Treuhänderischer Sanierungsträger der Stadt Anklam

Regionalbüro Neubrandenburg

Woldegker Straße 4

17033 Neubrandenburg

Frau Renner

Tel.: (0395) 455 3813

Fax: (0395) 455 3840

Auftragnehmer:

Lutz Braun Architekt + Stadtplaner

architektur:fabrik:nb

Nonnenhofer Straße 19

17033 Neubrandenburg

Herr Braun

Tel.: (0395) 369 499-11

Fax: (0395) 369 499-19

Stand:

02.05.2013



Inhaltsverzeichnis

Seite

1. Einleitung	5
1.1 Allgemeine Aufgabenstellung und städtebauliche Ziele	5
1.2 Bedeutung und Rechtsgrundlagen	7
2. Die Bedeutung der Hansestadt Anklam und übergeordnete Planungen	7
3. Planerische Bindungen aus der Bauleitplanung, Satzungen und Regelwerke	10
4. Stadtgeschichte, Denkmalschutz und erhaltenswerte Bausubstanz	11
4.1 Ausführungen zur Stadtgeschichte	11
4.2 Bodendenkmale, Bau- und Kunstdenkmale	13
4.3 Erhaltenswerte Bausubstanz	13
4.4 Verbindungen von Stadt und Landschaft	13
4.5 Einbindung in die Gesamtstadt	14
4.6 Verkehrsanbindung und Hauptnetze	15
4.7 Funktionale Verknüpfungen und stadtgestalterische Anforderungen	15
5. Bestandsanalyse und Zielsetzungen	16
5.1 Städtebauliche Struktur und Gebäude	16
5.2 Freiraum	21
5.2.1 Öffentlicher Freiraum	21
5.2.2 Privater und halböffentlicher Freiraum	22
5.2.3 Spielplätze	22
5.3 Nutzung	22
5.3.1 Gemeinbedarfseinrichtungen - Bestand	22
5.3.2 Arbeitsstätten	24
5.3.3 Verwaltung	25
5.3.4 Wohnen	25
5.4 Einzelhandel	27
5.5 Verkehr	29
5.6 Stadttechnik/ Fernwärmeversorgung	30
5.7 Bauliche Veränderungen in der Innenstadt seit 1998, der Stand der Sanierung im Wohnungsbau und bei den Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	30
5.8 Sanierungsbedarf/ Misstände und Mängel	32



6. Planungen	35
6.1 Leitbild und Ziele im Vergleich zur 1. Fortschreibung	35
6.2 Gestaltungsplan	36
6.2.1 Städtebauliche Räume, Straßennetz und die Vorhaben der Stadtreparatur	36
6.2.2 Gebäudeentwicklung und Raumwirkung	37
6.2.3 Besonders hervorzuhebende Bereiche	37
6.2.4 Erhaltung und Umnutzung	38
6.2.5 Öffentlicher Freiraum	39
6.2.6 Privater und halböffentlicher Freiraum	40
6.3 Nutzung	40
6.3.1 Wohnen	41
6.3.2 Arbeitsstätten/ Dienstleistung und Gewerbe	42
6.3.3 Gemeinbedarfseinrichtungen	42
6.3.4 Besondere Freiraumnutzungen zur Unterstützung der Zentrumsfunktion	43
6.4 Einzelhandel	44
6.5 Verkehrsplan	44
6.6 Durchführung der Sanierung	49
6.7 Maßnahmenliste	49
7. Anhang	50
7.1 Pläne und Abbildungen	50

1. Einleitung

1.1 Allgemeine Aufgabenstellung und städtebauliche Ziele

Die Hansestadt Anklam nutzt das Instrument des städtebaulichen Rahmenplanes (SRP) seit Beginn der Durchführung der Stadtsanierung zur Steuerung der vielfältigen mit diesem komplexen Prozess verbundenen Aufgaben.

Mit der 2. Fortschreibung der städtebaulichen Rahmenplanung für die Innenstadt und das Erweiterungsgebiet wird die Entwicklung der Innenstadt an die weiterentwickelten planerischen Zielsetzungen der Stadt angepasst werden.

Für die Stadt Anklam sind folgende Faktoren von übergeordneter Bedeutung:

- Hansestadt, damit verbunden sind Tradition, reiches Erbe, Verankerung im Städtenetz der Hanse, Zentrum, Wirtschaft, Handel und großer Bürgerstolz
- Geburtsstadt des Flugpioniers Otto Lilienthal, damit verbunden sind Erinnerung, Innovation und Anknüpfungspunkte an herausragende technische, wirtschaftliche und kulturelle Entwicklungen der letzten beiden Jahrhunderte
- Tor zur Sonneninsel Usedom, damit verbunden ist die landschaftliche Situation, die geographische Lage unweit eines deutschen und polnischen Urlaubszentrums; Verkehrsknotenpunkt und die Berührung von jährlich hunderttausenden Touristen mit der Stadt und den sich daraus ergebenden Potenzialen.

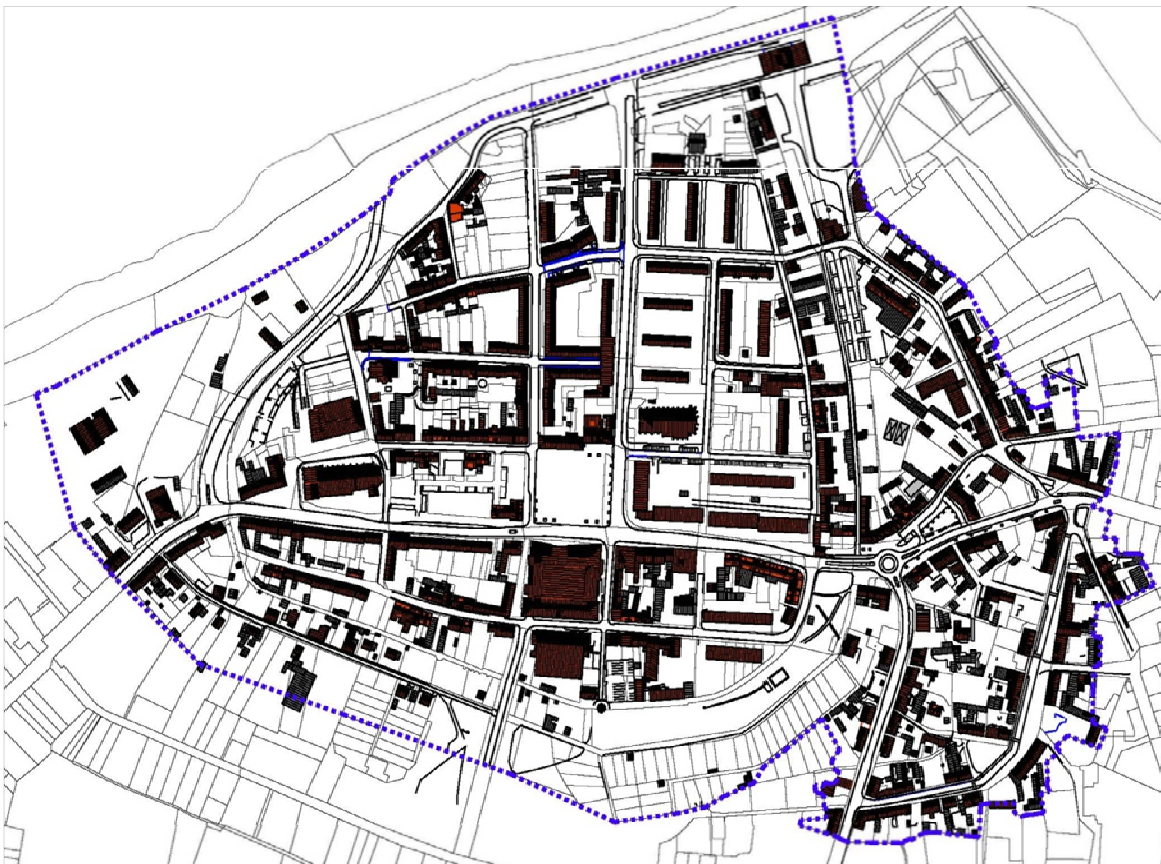
In Bezug auf den Städtebaulichen Rahmenplan bedeutet das:

1. Fortsetzung der Stadtsanierung und Weiterführung der Stadtreparatur unter den besonderen Bedingungen einer „Wiederaufbaustadt“
 - a) Erhaltung und Sanierung der historischen Bausubstanz und deren kleinmaßstäblicher Ergänzung
 - b) Stadtreparatur auf Abriss- und Brachflächen, insbesondere am Markt und am Peeneufer
 - c) Aufwertungsmaßnahmen im öffentlichen Freiraum
2. Konzentration von Zentrumsfunktionen in der Altstadt
 - a) Versorgung (Einzelhandel, medizinische Einrichtungen, Dienstleistungsangebote, Betreuungseinrichtungen)
 - b) Verwaltung
 - c) Kultureinrichtungen/ Bildungseinrichtungen
3. Stärkung des Identifikationspotenzials der Altstadt
 - a) Vitalisierung der Stadtmitte entsprechend des Wunsches der Einwohner nach einer lebendigen Altstadt
 - b) Ausfüllen der Rolle als anerkannter Mittelpunkt der Region

- c) Eine „feste“ Adresse/ Destination für die Touristen in der Region/ Insel Usedom, insbesondere Tagestourismus

Einführend sollen bereits Schwerpunktaufgaben zur Erfüllung der Zielsetzungen benannt werden:

- Stadtumbau/ Stadtreparatur in den Quartieren Q1 – Q3 am Markt und in zwei Quartieren am Peeneufer (Hanseufer und Am Bollwerk)
- Errichtung der Spitze des Nikolaikirchturms und Weiterentwicklung des Gebäudes zum kulturellen Zentrum
- Entwicklung der Gebäude in der Pasewalker, Friedländer und Breiten Straße innerhalb des Sanierungsgebietes als Impuls für die Fortsetzung der Stadtsanierung in den Vorstadtgebieten
- Fortsetzung der erfolgreichen kleinteiligen Sanierungsmaßnahmen in Anerkennung bereits wiederhergestellter städtischer Räume (Baustraße, Wollweberstraße u.a.)



Bestand 2012

1.2 Bedeutung und Rechtsgrundlagen

Zweck der Städtebaulichen Rahmenplanung gemäß § 140 Nr.4 BauGB und nach dem Erlass des Ministeriums für Arbeit, Bau und Landesentwicklung M-V vom 6. Juli 1999 ist es, zusammenhängende Stadtteile zu erfassen, größere städtebauliche Zusammenhänge aufzuzeigen und planerische Zielsetzungen zu entwickeln.

Der Städtebauliche Rahmenplan (kurz: Rahmenplan) stellt die Grundlage für die Vorbereitung und Umsetzung von Maßnahmen zum weiteren Prozess der Stadtsanierung dar. Damit wird die Umsetzung der Entwicklungsziele der Hansestadt Anklam für die Innenstadt unterstützt. Der Rahmenplan selbst wird entsprechend den Anforderungen des Erlasses der Landesregierung Mecklenburg Vorpommerns stetig fortgeschrieben.

Der erste Rahmenplan wurde 1993 aufgestellt; seine erste Fortschreibung erfolgte 1999. Der städtebauliche Rahmenplan für das Erweiterungsgebiet wurde 2006 aufgestellt.

2006 wurden für den Bereich zwischen Steintor und Breiter Straße, um den Neuen Markt vorbereitende Untersuchungen durchgeführt und 2006 eine Städtebauliche Rahmenplanung erarbeitet. Dieses Gebiet wurde als Ergänzungsgebiet zum Sanierungsgebiet ausgewiesen und ist ebenfalls Bestandteil der 2. Fortschreibung.

Mit der 2. Fortschreibung wird der Stand der Sanierung sowie der weitere Handlungsbedarf aktualisiert formuliert.

2. Die Bedeutung der Hansestadt Anklam und übergeordnete Planungen

Die Hansestadt Anklam ist ein Mittelzentrum im Landkreis Vorpommern-Greifswald in Mecklenburg-Vorpommern (Deutschland). Die Stadt hatte am 31.12.2012 13.061 Einwohner (Angabe WIMES, Rostock).

- Zu Anklam gehören die Ortsteile Gellendin, Pelsin und Stretense südlich der „Kernstadt“.

In übergeordneten Planungen des Landes sind planerische und funktionale Aussagen für die Stadt und die Region benannt. Daraus lassen sich Schlussfolgerungen für die Altstadtentwicklung ableiten. Zu diesen Planungen zählen:

- das Landesraumentwicklungsprogramm (LREP) vom 13.07.2005;
- das Regionale Raumentwicklungsprogramm für die Planungsregion Vorpommern (RREP Vorpommern) vom 20.09.2010.

Das LREP und das RREP Vorpommern definieren die Rolle der Hansestadt Anklam als Mittelzentrum für die Region. Die Stadt ist eines der 18 Mittelzentren des Landes.

Einrichtungen, die das Mittelzentrum auszeichnen, wie Gewerbestandorte, Einrichtungen der Justiz und das vielfältige Angebot des Einzelhandels und der Dienstleistungen sind in der Innenstadt und im Einzugsgebiet der Innenstadt konzentriert.



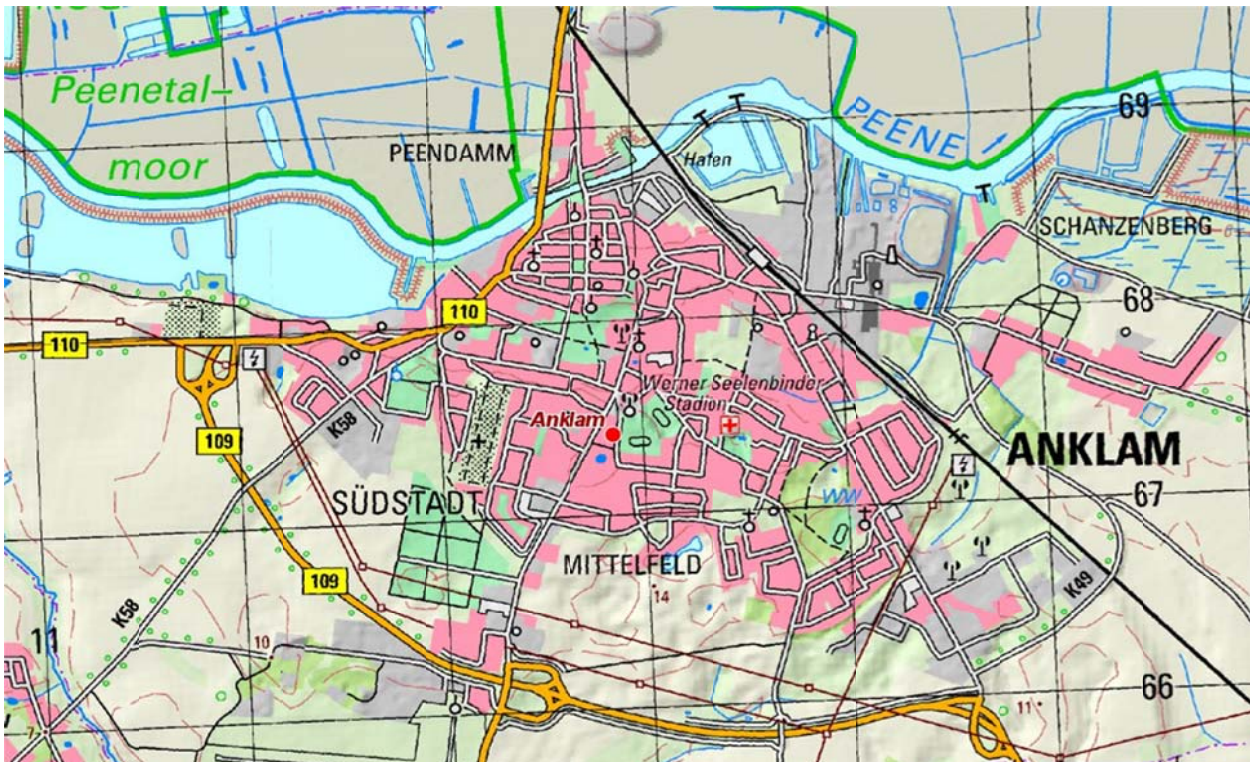
Quelle: Geoportal MV, GAIA-MV, Stand: 02.05.2013

Hier treffen sich B109, B110, B199 und B197 und seit Dezember 2005 der Anschluss über die B 199 an die Autobahn A 20.

Darüber hinaus verfügt Anklam über einen eigenen Flugplatz für kleinere Flugzeuge

Die Stadt liegt an der Peene und besitzt einen der größten Binnenhäfen auf Landesebene, der über den Überseehafen Stettin gut erreichbar ist und mit der Ostsee verbunden ist.

Anklam ist ein Verkehrsknotenpunkt. Die Entfernungen zu den nächstgrößten Städten betragen: Berlin 190 km, Rostock 140 km, Schwerin 195 km, Neubrandenburg 50 km, Greifswald 35 km und Szczecin 90 km.



Quelle: Geoportal MV, GAIA-MV, Stand: 26.03.2012

Das Wirtschaftsprofil Anklam ist geprägt durch die Lage in einer landwirtschaftlich geprägten Region. Die Stadt ist bemüht, die Industrie zur Verarbeitung landwirtschaftlicher Produkte wie die Zuckerfabrik oder die Herstellung von Vorprodukten für Lebensmittel, Pharma und Kosmetikindustrie (Anklam Extrakt GmbH) zu stärken. Weiter findet man in Anklam u.a. eine Federbettenfabrik, sowie die Möbel- und Türenwerke, die Sportgeräteproduktion (BSW Produktions GmbH) als größere Produktionsstätten. Die Gewerbegebiete "Süd" und "Süd-Ost" bieten attraktive Gewerbebetriebe und -flächen.



Wirtschaftshafen

Die Hansestadt Anklam zeichnet sich durch ein breitgefächertes **Spektrum an Kultur- und Freizeitangeboten** aus.

Ein Theater, zwei Museen und ein Kino stehen neben diversen anderen Einrichtungen zur Verfügung. Stadtfeste, Ausstellungen und Konzerte zeichnen ein Bild der Lebensfreude und ziehen viele Besucher an.

Über 100 Vereine im kulturellen, sportlichen und sozialen Bereich prägen mit ihren umfangreichen Angeboten maßgeblich die Infrastruktur der Region.

Das Lilienthalmuseum und das Theater sind überregional bekannt.

3. Planerische Bindungen aus der Bauleitplanung, Satzungen und Regelwerke

Nach wie vor gibt es eine Reihe von Bindungen und Funktionen, die auch in der 2. Fortschreibung ihre Gültigkeit haben. Zu den Bindungen gehören die bauhistorischen Determinanten und der Denkmalschutz für das kulturhistorische Erbe, auch unter Berücksichtigung des Aspektes des Angebotes an den Kulturtourismus, dem in der 2. Fortschreibung ein besonderes Augenmerk zu widmen ist.

Zu den städtischen vorbereitenden Planungen, die bei der Städtebaulichen Rahmenplanung Berücksichtigung finden, gehören:

- der Flächennutzungsplan (FNP), 4. Änderung, 2007
- das Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK), 2006

Der Flächennutzungsplan der Hansestadt Anklam wird ständig fortgeschrieben. Dabei wurden unter anderen folgende Leitziele für die Stadtentwicklung formuliert:

- Versorgung
- Verwaltung
- Kultur- und Städtetourismus
- Verkehrsknoten

Folgende Bebauungspläne sind für den Planungsbereich aufgestellt worden bzw. befinden sich im Verfahren der Aufstellung:

- Bebauungsplan „Quartier Nikolaikirchstraße/ Wollweberstraße/ Schulstraße/ Brüderstraße“ - Satzungsbeschluss
- B-Planes 2-1994
- B-Plan 1-2010 „Quartier an der Peene“ (Aufstellungsbeschluss)
- VEP 1-1994 „Alter Schlachthof“
- 1. Änderung und Ergänzung des B-Planes „Quartier Nikolaikirchstraße/ Wollweberstraße/ Schulstraße/ Brüderstraße“

Es gelten weiterhin folgende Satzungen:

- Gestaltungssatzung Altstadt 1995
- Erhaltungssatzung für das Gebiet der Altstadt aus dem Jahr 1993
- Sanierungssatzung für das Sanierungsgebiet „Altstadtkern“ (1995) und „Erweiterungsgebiet“ (2003)

Weiterhin gelten im Gebiet:

- Stadtbildplanung 1994
- Leitlinien zur Gestaltung des öffentlichen Raumes
- Städtebaulicher Rahmenplan (SRP) Fortschreibung 1999
- Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 2010

Wesentliche Inhalte der Gestaltungssatzung sind, Aussagen zu Stadtgrundriss, Stadtsilhouette und Stadtraum und auch zur Gestaltung der privaten und öffentlichen Gebäude im Hinblick auf Um- und Neubau, d. h. Gebäudetypus, Höhen- und Baumassen, Fassadengliederung, Öffnungen, Dachausbildung sowie Material und Farben.

Die Aussagen der Gestaltungssatzung sollen im Anschluss und in Abstimmung mit dem SRP und einer kritischen Auswertung der Handhabung überarbeitet werden.

4. Stadtgeschichte, Denkmalschutz und erhaltenswerte Bausubstanz

4.1 Ausführungen zur Stadtgeschichte

Im Jahr 1243 wurde der Ort erstmalig urkundlich erwähnt. 1283 erhielt Anklam die Mitgliedschaft in der Hanse. Anfang des 14. Jahrhunderts wurde ein Augustiner – Kloster gegründet. 1377 brannte die gesamte Stadt bis auf die Marienkirche und einige Häuser in der Nähe der Kirche ab, bis zur nächsten Jahrhundertwende, innerhalb von 23 Jahren war die gesamte Stadt jedoch wieder aufgebaut. 1525 ereignete sich ein Brand im Rathaus, welches anschließend wieder errichtet wurde und bis 1842 auf dem Markt stand. 1827 wurde die allgemeine Stadtschule gegründet und das Gebäude in der Schulstraße eingeweiht (heute Cotheniusschule).

Im Jahr 1863 nahm die Eisenbahnlinie Berlin – Pasewalk – Anklam – Stralsund ihren Betrieb auf. Sieben Jahre später wurde das Neue Rathaus in der Peenstraße errichtet.

1921 erhielt Anklam elektrisches Licht. 1927 wurde die neue Peenebrücke eingeweiht.

1936 erhielt die Hansestadt eine Garnison und der Flugplatz wurde angelegt. Im folgenden Jahr ereignete sich die Gründung der ARADO – Flugzeugwerke, deren Folge neue Siedlungen und Straßen waren. Die Bevölkerung stieg dadurch auf 20.000 Einwohner. Im Zweiten Weltkrieg zerstörten drei Luftangriffe ca. 70% der Innenstadt.

1950 wurde der Grundstein für das Rathaus am Markt gelegt. In der Burgstraße, Wollweberstraße, Heilige-Geist-Straße wurde ab 1952 Wohnungsbau in traditioneller Bauweise errichtet.

Ab 1959 wurde erstmals die sogenannte Großblockbauweise eingesetzt. Von der Blockrandbebauung erfolgte ein Wechsel zur Zeilenbebauung. Markt und Steinstraße wurde 1980/81 mit WBS 70 – Großplattenbauweise bebaut, 1982 weihte man das Otto-Lilienthal-Denkmal ein. Zunächst war der Standort an der westlichen Marktseite, die damals unbebaut war. Das Denkmal steht heute nördlich des Sparkassengebäudes an exponierter Stelle.

Zur Feier des 725. Stadtjubiläums wurde 1989 der Greifenbrunnen am Marktplatz eingeweiht und im Steintor eröffnete das neue Heimatmuseum.

1991 öffnete das Lilienthal-Museum seine Türen für Besucher (außerhalb Plangebiet).



Durch die Kreisgebietsreform 1994 wird Anklam Kreisstadt des Landkreises Ostvorpommern. Das Einkaufszentrum „Lilienthal-Center“ wurde 1996 eingeweiht, der neugestaltende Marktplatz 2004.

2011 erhielt die Nikolaikirche nach 66 Jahren wieder ein Dach über dem Hauptschiff und dem Chor.

Mit der Kreisgebietsreform des gleichen Jahres verlor die Hansestadt Anklam den Status Kreisstadt und gehört seit dem zu dem neugebildeten Landkreis Vorpommern-Greifswald.

4.2 Bodendenkmale, Bau- und Kunstdenkmale

Das Sanierungsgebiet liegt im Bereich des Bodendenkmals „Altstadt Anklam“ und ist nach §2 Abs. 5 DSchG M-V geschützt.

Das Landesamt für Kultur und Denkmalpflege weist darauf hin, dass nach gegenwärtigem Kenntnisstand mehrere Bodendenkmale bekannt sind, die durch die im Städtebaulichen Rahmenplan aufgeführten Maßnahmen berührt werden. Die Kartierung der Bodendenkmalbestände kann bei der Unteren Denkmalschutzbehörde eingesehen werden.

Alle Baudenkmale sind im Städtebaulichen Rahmenplan (Gestaltungsplan) kartiert.

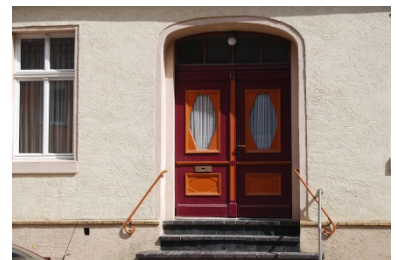
Die Stadt Anklam ist, u. a. neben den Hansestädten Stralsund, Rostock, Greifswald, Wismar an der Ostseeküste, Mitglied des internationalen Vereins „Europäische Route der Backsteingotik e. V.“. Besondere Exponate sind die mittelalterliche Wehranlage mit Steintor und Pulverturm, die Marienkirche und die Nikolaikirche.



Badstüberstraße



Wollweberstraße 4



Baustraße 6

4.3 Erhaltenswerte Bausubstanz

Denkmalwerte und erhaltenswerte Bausubstanz sind im entsprechenden Beiplan (1.9) dargestellt. Als Grundlage dienten die Denkmalliste und die Analyse des Gebäudebestandes im Zuge dieser Planung.

4.4 Verbindungen von Stadt und Landschaft

Der Vorzug der Hansestadt Anklam ist die unmittelbare Einbindung in den Natur- und Landschaftsraum des Peenetales, dass sich östlich der Stadt zum Stettiner Haff und zum Peenestrom öffnet, als Teil des Mündungsdelta der Oder in die Ostsee.

Anklam liegt damit unweit der Inseln Usedom und Wollin. Westlich grenzt das naturbelassene Peenetal an das Stadtgebiet. Es ist Teil des Naturparks „Peenetal“. Im Zusammenhang mit den ehemaligen Befestigungsanlagen aus der Zeit des 13. – 17. Jahrhunderts sind Freiflächen auf den früheren Wallanlagen (Fischerwall, Kleiner Wall) und im Stadtpark zu finden. Neben ihrem kulturhistorischen Wert ist auch ihre Erholungsfunktion zu benennen. Sie stellt durch ihren grünen



Steinstraße 7 – ehemaliges Postamt



Peeneufer in der Stadt

halbkreisförmigen Kranz um die steinerne Altstadt die Verbindung zwischen Innenstadt, Vorstadtbereichen und Landschaftsräumen her.

Die besondere Lage als Stadt am Fluss schafft eine positive Voraussetzung für die Stadtentwicklung. Schiffbare Flüsse und Häfen üben auf Menschen immer eine besondere Faszination aus. Hier werden Siedlungsgrund, Funktionen eines Flusses, Schiffsverkehr, Freizeitsport auf dem Fluss für viele Bürger unmittelbar erlebbar und der Stadtraum gewinnt eine Einmaligkeit in Funktion, Stadtbild und Atmosphäre.



Peeneufer



Blick vom Nikolaikirchturm

4.5 Einbindung in die Gesamtstadt

Die historische Entwicklung der Stadt in ihren einzelnen Epochen ist bis heute sehr deutlich ablesbar. Die klare Gliederung und Abgrenzung der Bestandteile stellt quasi ein „Stadtentwicklungsmuseum“ für norddeutsche Städte dar.

Der mittelalterliche Stadtbereich ist in den Konturen erkennbar. Daran lagern sich die Vorstädte direkt an, die vor allem im 18. und 19. Jahrhundert entstanden sind (industrielle Entwicklung und Verkehrsinfrastruktur, wie Eisenbahn und Chausseen). Das sind die Stolper Vorstadt im Westen (Demminer Straße), die Steintorvorstadt im Osten (Pasewalker Straße, Ravelinstraße, Friedländer Straße) und im Norden durch die Peene getrennt der Peenedamm mit eigener Struktur und Geschichte (schwedisch Pommern).



Blick vom Steintor

In der Steintorvorstadt stellt der Bereich um die Breite Straße (innerhalb des Sanierungsgebietes) eine besondere Situation dar, auf die später eingegangen wird.

Südlich der Altstadt erstreckt sich der großdimensionale Stadtpark als Verbindung zur Leipziger Allee und den Vorstadtsiedlungen des 20. Jahrhunderts.

In den angrenzenden Vorstadtbereichen befinden sich zahlreiche Einrichtungen der Infrastruktur, die für die Stadt und die Region von Bedeutung sind. Deshalb ist die Verknüpfung von Altstadt und Vorstädten ein wichtiges Entwicklungsziel. Empfangssituationen besitzen eine hohe Bedeutung. Hier sind zu nennen:

- Wasserseite/ Peeneufer
- Stolper Tor/ Marienkirchplatz/ Ostseestraße
- Parkallee
- Neuer Markt/ Steintor/ Steinstraße
- Klosterstraße

Diese Bereiche benötigen eine besondere gestalterische Beachtung.

4.6 Verkehrsanbindung und Hauptnetze

Die Achse Steinstraße - Keilstraße ist die verkehrstechnische Lebensader der Altstadt.

Größere Parkplatzanlagen befinden sich in den Tiefgaragen vom Lilienthal-Center und der Sparkasse, am Kleinen Wall und am Pferdemarkt und in der Parkallee.

In der Brüderstraße und Burgstraße werden Brachflächen zum Parken genutzt.

Es gibt einen Auffangparkplatz nördlich der Peene mit Anbindung an die Bundesstraßen.



Blick vom Steintor

Fast fertiggestellt ist eine Umgehungsstraße, die zu einer verkehrlichen Entlastung der Altstadt beitragen soll. Mit den sich daraus ergebenden Umbaumaßnahmen können die Quartiere der Innenstadt intensiver verbunden werden und Verkehrsflächen reduziert bzw. umgenutzt werden. .

4.7 Funktionale Verknüpfungen und stadtgestalterische Anforderungen

Die Altstadt geht mit Bereichen außerhalb des Plangebietes besondere Verknüpfungen ein:

- Uferpromenade an der Peene (Ausbau nach Westen vorgesehen als urbaner Bereich am Fluss)
- zum Stadtpark (Naherholung und Verbindungsweg)
- zu den Infrastruktureinrichtungen Demminer Straße/ Leipziger Allee/ Friedländer Straße (günstige Wegebeziehungen)
- über den Neuen Markt mit östlicher Vorstadt/ Steintorvorstadt
- über die Pasewalker Straße zum Bahnhof
- zum EKZ „Am Hafen“
- Peenedamm – Vorstadt nördlich der Peene

Die Verbesserung der funktionalen und gestalterischen Anbindung wichtiger stadtzentraler Einrichtungen insbesondere der Bildung, der Verwaltung und des Einzelhandels, kann das Ziel „Stärkung der Innenstadt“ unterstützen.

Stadtgestalterische Herausforderungen in den angrenzenden Stadtbereichen mit Auswirkungen auf das Sanierungsgebiet werden sein: die Einbindung der Straßenbauwerke der Umgehungsstraße, die Einfriedung des Hafengebietes, die Verbindungen zum EKZ „Am Hafen“ und die Sanierung des Stadtparks.

5. Bestandsanalyse und Zielsetzungen

5.1 Städtebauliche Struktur und Gebäude

Für die Bestandsanalyse ist es hilfreich die Altstadt in ihren unterschiedlichen baustrukturellen und bauhistorischen Bereichen zunächst getrennt voneinander zu betrachten.

Diese werden zunächst anhand von Fotos, danach textlich beschrieben.

a) Bereich der kleinteiligen Bebauung



Frauenstraße 1-5, rechts: Burgstraße 45



Steinstraße 7-1

b) Blockrandbebauung der 1950er Jahre



Burgstraße 8



Burgstraße 9



Burgstraße 13

c) Zeilenbebauung



Brüderstraße 1-4



Brüderstraße

d) Solitärbauten



Burgstraße 15

Ehemaliges Gymnasium und
Marienkirche

Ravelinstraße 14, DRK

e) Bereiche der Stadtreparatur am Markt

Markt, rechts: Max-Sander-
Straße 8-9, Nikolaikirche

Max-Sander-Straße 5 und 1-4

f) Brachen/ Entwicklungsflächen (an der Peene)



Burgstraße



Peenebrücke - Mauerstraße



Neue Torstraße

g) Straßen und Plätze



Marienkirchplatz



Markt



Neuer Markt

a) Bereich der kleinteiligen Bebauung

Hier sind historische Altstadtteile erhalten, die Parzellenstruktur bestimmt den Maßstab.

Für die historisch gewachsene Altstadt wird das Konzept der behutsamen Erneuerung weiter umgesetzt. Hier ist besonderer Wert auf den Erhalt bzw. die Wiederherstellung der Parzellenstruktur mit Einzelgebäuden, als Beitrag für städtische Vielfalt und Nutzungsmischung zu legen. Bei der Sanierung dieses Bereiches sind die städtebauliche Eigenart und die Maßstäblichkeit besonders zu beachten.

Die Stärkung des eigengenutzten Wohnraums und Gewerberaums steht dabei im Vordergrund.

Als verbindendes Element dieser unterschiedlichen Stadtbereiche, soll für den öffentlichen Raum, ein Gestaltungskonzept entwickelt werden, auf Grundlage des überlieferten, historischen Stadtgrundrisses mit erhaltenem Straßenraster. Dabei ist der Straßenhierarchie Rechnung zu tragen, wie z. B. der besonderen Gestaltung der Steinstraße und dem Marktplatz als zentralem Ort.

Die Gestaltungssatzung enthält Regeln für das Einfügen von Neubauten und für den Umbau und Sanierungsvorhaben. Sie soll die baukulturelle Qualität sichern. Sie soll auf der Grundlage des städtischen Rahmenplanes und der Sanierungserfahrungen aktualisiert werden.

b) Baustruktur des Wiederaufbaus nach 1945

Die auf dem überlieferten, historischen Stadtgrundriss vom Grundsatz her wieder aufgebaute 1950er Jahre Stadt soll mit ihrer weiträumigen Blockrandstruktur mit gleichmäßiger Höhenentwicklung als Leitbild für diesen Teil der Innenstadt weiter Gültigkeit haben. Sie soll mit ihrer typischen Aufteilung in öffentliche Straßen- und Platzräume einerseits und gemeinschaftlich genutzten durchgrüneten Innenhöfen und Blockinnenbereichen andererseits eine Grundlage für die Urbanität des Zentrums sein. Durch die Orientierung öffentlicher und kommerzieller Nutzungen in den Erdgeschossen zu den Straßenräumen, sollen deren Funktion als kommunikative Orte in ihrer Attraktivität gestärkt werden (Schwerpunkt Burgstraße).

c) Zeilenbebauung

Wesentliches Merkmal ist hier die völlig andere Organisation Haus – Freiraum – Straße im Vergleich zur Parzellenstruktur. Außerdem ist der Gebäudemaßstab gröber und nicht harmonisch in das Altstadtgefüge integrierbar.

Freistehende Zeilen sind das Ideal des Städtebaus nach 1950 verbunden mit Licht, Luft, Sonne und einer sozialen Gleichheit.

Die Quartiere haben einen eigenständigen Charakter erhalten, sind heute dank Großzügigkeit, Durchgrünung und Lage sehr akzeptiert. Es besteht hier eine Stadtrandwohnquali-

tät in der Mitte der Stadt. Eine „Zwischenstellung“ nehmen die „eingebauten“ Zeilen innerhalb der geschlossenen Bebauung ein.

d) Solitärbauten

Dazu zählen vor allem die Höhendominanten, die die Stadtsilhouette bilden und wesentlich die visuelle Außenwirkung bestimmen. Außerdem gehören in diese Gruppe flächenhaft-umfangreiche Gebäude, die nicht in die typisch geschlossenen Straßenfluchten integrierbar sind und eine besondere stadtgestalterische Einbindung erfahren müssen.

e) Bereich der Stadtreparatur am Markt

Die Bebauungen am Markt aus der späten Wiederaufbauzeit (1980er Jahre) sind auf der Westseite bereits abgetragen worden. Für die Ostseite ist der Abriss vorgesehen. Gründe dafür lagen und liegen in der Unmaßstäblichkeit hinsichtlich Lage, Höhe, Gleichheit der Baukörper, der falschen Orientierung und Organisation von Straße und Hofseite und dem großen Aufwand bei einer möglichen Sanierung bzw. Umbau (Anpassung der Wohnlage, Läden, Konstruktion, Gestalt).

f) Brachen/ Entwicklungsflächen (an der Peene)

Die Wasserkante hat eine besondere städtebauliche Bedeutung. Auf den heutigen Brachen waren ehemals wichtige Funktionen angesiedelt, wie das Rathaus (von 1875 – 1945). Hier zeigt der Rahmenplan Lösungen der Stadtreparatur auf. Hier gab es Gewerbebetriebe bis 1990 (Fischräucherei) und das DRK. Lange Zeit stand damit das innerstädtische Peeneufer bezüglich der öffentlichen Wahrnehmung im Abseits.

g) Straßen und Plätze

Neben den Gebäuden sind Straßen und Plätze wichtige Strukturbestandteile; hier sind verschiedene Muster in der Bedeutung und Gestaltung anzutreffen.

Zielsetzung

Für die Raumbildung werden folgende Schwerpunkte gesehen:

- Ausprägung verschiedenartiger räumlicher Situationen. Dort, wo Korrekturen möglich sind, sollte eine Rückbesinnung auf den historischen Stadtgrundriss erfolgen (z.B. Neuinterpretationen historischer Motive;
- Erhaltung des klaren Stadtgrundrisses; angestrebt wird eine Wiederherstellung von verlorenen Achsen im Rastergrundriss;
- Entfaltung des Spannungsreichtums zwischen großen und kleinen Plätzen. Hauptplätze: Marktplatz, Marienkirchplatz, Pferdemarkt, Peeneufer, Neuer Markt; wenige kleine Plätze, wie beispielsweise im Bereich am Steintor oder der „Anger“ in der Breiten Straße (Straffung des Systems Straßen - Plätze durch Enge und Aufweitung, sowie in der Oberflächengestaltung und besonderen Ausstattung);



- Bewahrung von Sichtachsen, Bildung von Raumabschlüssen (Vorschläge der Stadtbildplanung beachten);
- Heraushebung von typischen Sequenzen für das Raumerlebnis;
- Blockrandausbildung anstreben bei der Stadtreparatur

Auch in den verschiedenartigen Architektursprachen innerhalb der Innenstadt wird eine Entwicklungschance gesehen:

- Erhaltung von Bauqualitäten (z.B. der 1950er Jahre in der Burgstraße)
- zukünftig vorzunehmende Ergänzungsbauten sollten standortgerechter und kleinteiliger wirken als jene Bebauungen, die zwischen 1950 und 1990 vorgenommen wurden; Ausnahmen hiervon müssen (gemäß des Verhältnisses von Besonderem und Allgemeinem) Solitäre bleiben, die die Berücksichtigung der Gebäudelängen und Traufhöhen gewährleisten (z.B. für den eventuellen Neubau der Kreisverwaltung am Markt beachten).
- Herbeiführung eines Dreiklangs aus: Wiederaufbauarchitektur, Vorkriegsbebauung und heutigen Ergänzungen.

Beachtenswert ist die Fernwirkung der Innenstadtansichten. Die Silhouette der Altstadt ist gut erlebbar. Die Dominanz der Türme (Marienkirchturm/ Nikolaikirche, Heilig-Geist-Stift und Steintor) ist dabei unumstritten zu beachten.

Darüber hinaus ist die harmonische Höhenentwicklung des Bestandes zu erhalten.

Die Hansestadt besitzt den Charakter der „vertikalen Wirkung“ ihrer Gebäude als besonderes Merkmal.

Bei der Fortschreibung sind die Zielstellungen des bislang städtebaulichen Rahmenplanes von 1992 im Wesentlichen beibehalten worden. Sie sehen das Wiederherstellen der Gesamtstruktur mit neuem, eigenem Charakter, die Stärkung gewachsener, typischer Potentiale und die Schaffung neuer, zeitgemäßer Milieus vor. Damit soll die unverwechselbare Identität der Stadt und eine für die Stadtbewohner wichtige soziale Intimität wiederhergestellt werden.

Wichtig ist hierfür der Erhalt bzw. die Korrektur der strukturellen Merkmale des historischen Stadtgrundrisses unter Berücksichtigung der neuen Anforderungen. Dadurch können die typische städtebauliche Ordnung, die damit verbundene Orientierung, die Räumlichkeit und Vielgestaltigkeit der Innenstadt erhalten bleiben.

Das städtebauliche Konzept beruht auf dem grundsätzlichen Ziel, die gänzlich unterschiedlichen Bereiche der Innenstadt, die historische Altstadt und den Bereich des Wiederaufbaus nach dem zweiten Weltkrieg in ihren jeweiligen Strukturen, Charakteren und ihrem Stadtbild zu erhalten und zu entwickeln. Dabei ist den städtebaulichen Leitideen der DDR-Zeit ebenso Rechnung zu tragen wie der erhaltenen, gewachsenen Altbausubstanz.

5.2 Freiraum

5.2.1 Öffentlicher Freiraum

Die öffentlichen Freiräume tragen zur Attraktivität der Innenstadt bei.

Zu den öffentlichen Freiräumen der Innenstadt gehören:

a) die Hauptplätze

- Marktplatz, als der steinerne Platz ausgespart im Straßenraster, die Mitte der Innenstadt, das merkantile Zentrum und mit dem Rathaus als städtische Repräsentanz
- Marienkirchplatz mit Pferdemarkt, als ruhiger Stadtplatz
- Peeneufer Am Bollwerk als Stadtraum am Fluss
- Neuer Markt, geprägt von Einzelhandel und Gastronomie mit Aufenthaltscharakter

b) Straßenräume als urbane Achsen

- Steinstraße als Geschäftsbereich mit hohem Aufenthaltswert
- Burgstraße als „steinerne Straße“ vom Markt zum Peeneufer und vom Markt zum Stadtpark (Verlängerung über Hohe Straße)
- Peenstraße, Allee zur Peene mit Nikolaikirchplatz, grüne Achse
- Frauenstraße, als Verbindung vom Markt zum Pferdemarkt, historische Geschäftsstraße
- Pasewalker Straße, Hauptstraße in der gründerzeitlichen Vorstadt

c) Kleine Aufweitungen im Straßenraster

- am Steintor
- Pötterstelle
- Baustraße/ Mauerstraße
- Anger, Breite Straße

d) Wohnstraßen, u.a.

- Fischerwall
- Wollweberstraße
- Heilige-Geist-Straße

e) Gassen und Verbindungswege, u.a.

- Koloniestraße
- Mauerstraße

5.2.2 Privater und halböffentlicher Freiraum

Private Freiräume sind eindeutig die Hofflächen auf den Grundstücken/ Parzellen, die einen sehr begrenzten direkt zuordenbaren Benutzerkreis dienen. Halböffentliche/ gemeinschaftliche genutzte Freiräume auf privaten Grund sind u.a. die Flächen der Einkaufszentren. Diese werden von vielen Bürgern genutzt. Die Einflussnahme auf die Organisation und Gestaltung ist begrenzt.

5.2.3 Spielplätze

Im Zusammenhang mit dem Ziel, die Innenstadt familienfreundlich für Bewohner und Besucher zu entwickeln, kommt den Spielplätzen besondere Bedeutung zu.

Ein öffentlicher Spielplatz wurde am Marienkirchplatz für ältere Kinder (ab 6 Jahre) angelegt. Ein weiterer öffentlicher Spielplatz ist am Bollwerk/ Promenade.

Im Innenbereich der Wohnblöcke liegen die Spielflächen im Wohnumfeld. Diese richten sich an die Altersgruppe 0 - 5 Jahre.

5.3 Nutzung

5.3.1 Gemeinbedarfseinrichtungen - Bestand

Schulen, Kindertagesstätten

Die bestehenden Schulen

- Grundschule, ehem. Cotheniusschule, Schulstraße 6
- Regionale Schule „Käthe-Kollwitz“, Baustraße 56/58
- evangelische Schule, Wollweberstraße 1-3
- Sonderpädagogisches Förderzentrum „Kleeblattschule“, Baustraße 59

Bestehende Schulen außerhalb der Altstadt:

- Grundschule
- Regionalschule
- Gymnasium, etwa 300 m südlich der Altstadt
- Schule zur individuellen Lebensbewältigung
- 2 Musikschulen
- Volkshochschule



Baustraße 59 – ehemaliger Kindergarten



Heilig-Geist-Stift



Markt

Die bestehende Kindertagesstätte

- in der Wördeländer Straße
 - und in der Samariter Straße
- werden weiter betrieben.

Zielsetzung

Eine zusätzliche Kita soll entsprechend der Zielsetzung zum Wohnungsneubau und der Stärkung der Altstadt errichtet werden (Standortvorschlag: Mägdestraße).

Für die Cotheniusschule besteht Neubaubedarf und damit eine Standortsuche (Standortvorschlag: Badstüberstraße).



Ravelinstraße 14



Baustraße 50/ Ecke Badstüber-
straße

Kultureinrichtungen

- Nikolaikirche (kulturelles Zentrum der Region IKAREUM)
- Kino im EKZ Hafen
- Museum im Steintor
- Bibliothek im Rathaus, Markt 3
- Mehrzweckhalle „Volkshaus Anklam“, Baustraße 48-49

Zielsetzung

Erhaltung; Nikolaikirche: Ausbau entsprechend Entwicklungs-
konzept und Errichtung Turmspitze



Wollweberstraße 1

Kirchliche Einrichtungen

- Marienkirche
- Evangelische freikirchliche Gemeinde (Breite Straße)

Zielsetzung

Erhaltung

Medizinische Einrichtungen

- Kreisverband DRK

Zielsetzung

Erhaltung und Förderung

Betreuungseinrichtungen

- Wohneinrichtungen der Volkssolidarität, Heilige-Geist-Straße 2
- Pflegedienst Baltz, Ravelinstraße 14, Baustraße 36
- Pflegedienst Bräsel, Wollweberstraße 7
- Gesellschaft für Betreutes Wohnen/ Ambulanter Dienst, Hirtenstraße 1
- Sozial- und Gesundheitszentrum, Ravelinstraße 17
- Behindertenverband, Wördeländer Straße 10a
- Arbeitslosenverband, Wördeländer Straße 10
- Obdachlosenhaus, Wördeländer Straße 13a

Zielsetzung

Erhaltung und Förderung

Feuerwehr

- Standort Peenstraße

Zielsetzung

- Erhaltung und Förderung

5.3.2 Arbeitsstätten

In der Altstadt sind Arbeitsplätze vor allem im Dienstleistungs- und Einzelhandelsbereich, der Verwaltungs- und Bildungseinrichtungen vorhanden. Direkt angrenzend befinden sich der Hafen und die Ölmühle.

Traditionell ist eine kleinteilige Parzellenstruktur für die Innenstadtbereiche typisch. Diese war in der Vergangenheit die Grundlage für eine räumlich differenzierte Nutzungsfolge / Nutzungsmischung, deren auch vorhandene Nutzungskonflikte bis heute toleriert werden, sofern die baulich-räumlichen Strukturen in ihrer Dichte und Vielfalt erhalten geblieben sind. Solche überlieferten Situationen finden sich jedoch in der Innenstadt nur noch in Relikten, an ganz wenigen Stellen wieder.

Die Anklamer Innenstadt ist auch hinsichtlich der Nutzung weitestgehend geprägt vom stadtplanerischen Denken der 50er Jahre.

Es waren die Prinzipien der Funktionstrennung maßgebend, wie z.B. die Zielstellung, Wohnbereiche so weit wie möglich mit „Luft und Sonne“ zu versorgen und andererseits Arbeiten und Wohnen zu trennen. So entstanden die großen begrünten, aber unbebauten Blockinnenbereiche/Höfe. An kleinteilige Nutzungsmischung durch Gewerbe und Dienstleistung



gen in Anlehnung an die ehemalige klein strukturierte Parzellennutzung wurde dabei nicht gedacht.

Mit dem Wiederaufbau sind Bereiche mit umfangreicher Arbeitsplatzzahl entstanden, wie die Einrichtungen im Sparkassengebäude am Pferdemarkt.

Größere, vor allem der Bedeutung Anklangs entsprechende Verwaltungseinrichtungen befinden sich außerhalb der Innenstadt (Kreisverwaltung).

Nicht störende Dienstleistungsbetriebe zu integrieren soll als Ziel weiterhin angestrebt werden.

Als Beispiel für eine Umnutzung ist die Alte Post als zukünftiges Hotel zu nennen (in Vorbereitung).

5.3.3 Verwaltung

- Stadtverwaltung im Rathaus Markt 3 und im Haus Burgstraße 15
- Sparkasse, Pferdemarkt 1
- Amtsgericht Baustraße 9
- Standesamt Frauenstraße 12
- Arbeitsamt, Pferdemarkt 1

Zielsetzung

Weitere Verwaltungen aus dem Stadtrand in die Mitte verlagern, z.B. Neubau für die Kreisverwaltung am Markt.

5.3.4 Wohnen

Die Betrachtung der Wohnnutzung korrespondiert mit dem ISEK 2002/2005 auf das inhaltlich verwiesen wird.

Das ISEK wird 2013 fortgeschrieben.

Wohnungsbau im Bestand

Der Bestand der Wohnbebauung wird durch drei grundsätzliche verschiedenartige städtebauliche Muster, die die Anklaer Innenstadt prägen, bestimmt:

- a) durch die Wiederaufbauquartiere, die auf gemeinschaftlichen Grundstücken existieren und den Blockrand schließen (v.a. Burgstraße)
- b) nach den städtebaulichen Vorgaben der Moderne sind die freistehenden oder im Blockrand eingebauten 3-5geschossigen Zeilen entstanden (v.a. Peenstraße, Klosterstraße)



- c) die parzellierte Altstadt mit 2-3-geschossigen Wohn- und Geschäftshäusern, die größtenteils durch ihre Eigentümer selbst genutzt werden und nur zu einem geringen Teil zusätzliche Mietwohnungen enthalten. Nebenanlagen befinden sich auf dem eigenen Grundstück und sind dem Haus zugeordnet.

Der Wohnungsbestand des Wiederaufbaus bis 1990 besitzt differenzierte Grundrissituationen. Die Gebäude sind saniert.

Grundsätzlich kann man einschätzen, dass der überwiegende Teil der Wohnungen des Wiederaufbaus kleinere 2-3-Raum-Wohneinheiten sind.

Darüber hinaus sind in einigen Bereichen komfortable Wohnungen (größere 4-Raum-Wohn-Einheiten) entstanden, die über interessante individuelle Grundrisslösungen verfügen. Insbesondere in den 1960er/70er Jahren wurden die Wohnflächen minimiert bis zur WBS 70, mit innen liegenden Bädern. Dieser Bestand wird vollständig rückgebaut.

Der Wiederaufbau folgte vor allem dem Ziel der Funktionstrennung, so dass Blockbereiche oder Blockteilbereiche als reine Wohnquartiere entstanden sind und dabei die gemeinschaftliche Nutzung von Hofflächen und Nebenanlagen charakteristisch geworden ist.

Ergänzend wird auf das im Rahmen der weiteren ISEK-Bearbeitung seit 2005 jährlich erstellte Monitoring zur Stadtentwicklung (Verfasser WIMES, Rostock) hingewiesen.

Am 31.12.2012 hatten 13.061 Einwohner ihren Hauptwohnsitz in der Stadt. Zum Vergleich waren es 2001 15.394 Einwohner und 2008 13.289 Einwohner. Für das Rahmenplangebiet lässt sich jedoch eine konstante Einwohnerentwicklung erkennen. 2001 lebten hier ca. 3.200 Bürger und 2012 ca. 2.900 Bürger.

Es gibt 1.194 Wohnungen in vollsanierten Häusern (davon 88 leer) und 351 in teilsanierten Häusern (davon 8 leer) und 298 WE in unsanierten Häusern (davon 118 leer). Die Leerstandsquote beträgt 13,1 %.

Das systematische „Leerziehen“ (am Markt) muss dabei beachtet werden.

Im Eigentum der Grundstücks- und Wohnungswirtschafts GmbH Anklam (GWA) befinden sich ca. 45% und im Eigentum der Anklamer Wohnungsbaugenossenschaft e.G. (AWG) ca. 10% der Wohnungen.

Chancen für den Wohnungsbau werden in der wachsenden Nachfrage nach innerstädtischem Wohnen und dem zunehmendem Bewusstsein über die Lagevorteile innerstädtischer Wohnungen vor allem bei Einwohnern im Renten- und Pensionsalter gesehen.

Zielsetzung

- Erhaltung der Gebäude
- Beobachtung der Nachfrage; langfristige Beobachtung insbesondere Baustraße, Schulstraße, Nikolaikirchstraße
- Quartiere der Stadtreparatur am Markt und an der Peene

5.4 Einzelhandel

Die Hansestadt Anklam beauftragt die Erstellung eines Einzelhandelsgutachtens.

Das Altstadt-Zentrum ist das städtische Hauptzentrum. Die zentrale Lage innerhalb der Stadt sowie die sehr gute Erreichbarkeit aus allen Richtungen in der Kombination mit einem guten und günstigen Parkplatzangebot machen die City zu einem attraktiven Einzelhandelsstandort.

Im Planbereich gibt es zwei Standorte mit hoher Einzelhandelsflächenkonzentration

- Lilienthal-Center am Markt (7.485 m² Verkaufsraumfläche)
- EKZ am Hafen (7.950 m² Verkaufsraumfläche)

Einzelhandelseinrichtungen in den Erdgeschossen der Wohn- und Geschäftshäuser befinden sich im durchgehenden Besatz beidseitig der Steinstraße (Abriss Nordseite geplant, Neugestaltung).



Frauenstraße

Markt 3,
Stadtverwaltung

Burgstraße 43-44

Zusammenhängende Einrichtungen des Einzelhandels

- Steinstraße
- Frauenstraße
- südliche Burgstraße
- Badstüberstraße
- Marienkirchplatz
- Neuer Markt

Defizit: keine attraktive Einkaufsachse



Baustraße 9 – Lilienthalcenter



Silostraße - Einkaufscenter

Veränderungen

Im Bereich des Einzelhandels ist im Vergleich zu 1999 folgende Entwicklung zu verzeichnen:

- zunehmender Leerstand abseits der Hauptachsen (v.a. Marienkirchplatz, Burgstraße)
- Leerstand Steinstraße
- Neubau von Wohn- und Geschäftshäusern (Frauenstraße, Marktwestseite)



Blick von der Nikolaikirche

- Stabilisierung am Neuen Markt

Mit der Aufgabe des Postamtes wurde eine wichtige Infrastruktureinrichtung aufgegeben, deren Dienstleistung nunmehr im EKZ zu finden ist. Dieser Schritt charakterisiert auch in Anklam den allgemein üblichen Umgang mit alten Postämtern.

Weitere Veränderungen sind bezüglich der Einzelhandelsentwicklung relevant:

- Entwicklung EKZ Am Hafen

Probleme/ Konflikte - Entwicklungsziele/ Szenarien

- Für die Entwicklung des Einzelhandels sind kontinuierlich Szenarien, ebenso dessen Veränderungen und Trends, wie auch die der Kaufkraft, zu beobachten, um daraus rechtzeitig planerische und gestalterische Schlussfolgerungen ziehen zu können.
- Es bestehen in den kleinteiligen Einzelhandelsbetrieben (anders als z.B. in Greifswald) nur geringe historisch gewachsene Eigentümerstrukturen.
- Es gibt Defizite in einzelnen Branchen, Betriebsformen und -größen sowie ihrer räumlichen Verteilung im Stadtgebiet.
- Die konkurrierende Situation zum Lilienthal-Center und zum Einkaufscenter Am Hafen wird als problematisch angesehen.
- Auch die monostrukturierten Blockbereiche müssen als konfliktträchtig bewertet werden.

Aus diesen Problem- bzw. Konfliktfeldern ist Folgendes abzuleiten:

- Beachtung der Funktion der Innenstadt als mittelfunktionaler Versorgungsbereich und Stadtzentrum;
- Orientierung am Einzelhandelsgutachten;
- Ergänzung fehlender Branchen und Betriebsformen;
- Sicherung des Bestandes

Als Chancen für die Realisierung dieser Zielstellungen werden gesehen:

- Die Ausgangssituation bietet heute mehr Veränderungsoptionen als noch vor 7 Jahren (diverse Blockbereiche/ Untersuchungsbereiche).
- Es liegt heute eine gewisse Konzentration der Einrichtungen im Innenstadtbereich vor, die auch akzeptiert wird.
- Ausprägung der Konzentration auf die Achse Markt – Neuer Markt

5.5 Verkehr

Die Bestandssituation ist gekennzeichnet durch:

- das Verkehrsaufkommen vor allem im Bereich der Pasewalker Straße, Neuer Markt, Friedländer Straße, Steinstraße, Keilstraße, Peenstraße, Heilige-Geist-Straße, Klosterstraße, Ravelinstraße, Silostraße
- Wirkung des Lilienthal-Centers und des EKZ am Hafen
- die Tiefgaragenzufahrt/ Anlieferung Lilienthal-Center
- in der Gesamtheit befinden sich Parkplätze im öffentlichen Straßenraum bzw. auf Teilen von Blockbereichen als Interimslösung, Stellplätze in Blockinnenbereichen/ Höfen; zur Neugestaltung von Stellplätzen auf den jeweiligen Standorten wurden Konzepte auf der Grundlage des Städtebaulichen Rahmenplanes erarbeitet
- Fußwege haben teilweise an den Einfahrtsbereichen zur Innenstadt einen ungünstigen Trassenverlauf; Verbindungen fehlen (Klosterstraße zum EKZ,; Wege aus dem Stadtpark in die Altstadt)

Es gibt folgende Empfehlungen:

- Erhaltung eines funktionsfähigen Netzes zur Gewährleistung des Verkehrs für den motorisierten Individualverkehr, Besucher und Bewohner
- Absicherung des Anlieferungs- und anderen Lkw-Verkehrs zur Bedienung der Innenstadt
- Gewährleistung eines umfassenden und sicheren Wegenetzes für Radfahrer und Fußgänger. Dabei soll die Innenstadt kein separates Radwegenetz erhalten, jedoch besteht das Ziel, die Straßenraumgestaltung radfahrerfreundlich auszuführen (z.B. Prüfung der entsprechenden Materialwahl)
- die Möglichkeit der Ausgestaltung eines bürgerfreundlichen ÖPNV's in der Innenstadt wird beobachtet
- bezüglich des ruhenden Verkehrs für Innenstadtnutzer soll die Stellplatzsituation im Zusammenhang mit der Einzelhandelsentwicklung bei den Straßenplanungen berücksichtigt werden.



Baustraße 34 und 20



Baustraße 39 - Garagen

Insgesamt wird eingeschätzt, dass sich das vorhandene Erschließungssystem bewährt hat.

Straßenbäume

Jede, der die Innenstadt Anklangs kennzeichnenden Bauepoche hatte beinahe eine andere Auffassung zum Thema „Straßenbaum“. Fotos der alten Stadt vor ihrer Zerstörung zei-

gen teilweise einseitige Baumreihen oder Baumgruppen v.a. auf Plätzen, aber hauptsächlich baumlose Straßen. Für große Bäume waren besondere Standorte ausgewählt worden, so z.B. der Marienkirchplatz. Die Quartiere selbst waren in der Regel stark überbaut und fast zu 100% versiegelt.

Die Wiederaufbaupläne zeigen sehr vielfältige Ansätze. Für ihre Umsetzung war zunächst der Stil der „Nationalen Traditionen“ maßgebend, wobei die Entwurfsgrundsätze von H. Henselmann ausgingen, die noch heute an vielen Stellen und auch im Vergleich zu den Nachbarstädten nachzuvollziehen sind. Danach wurden grundsätzlich baumlose Straßen und – wenn überhaupt – nur ausnahmsweise einseitige, kurze Baumreihen oder einzelne Baumgruppen bevorzugt. Demgegenüber wurden Höfe zu Parks mit umfangreichen Baumbeständen umfunktioniert.

Dieser Epoche folgte die Zeilenbebauung (Peenstraße) mit „Abstandsgrün“. Allerdings wurde die Peenstraße selbst zu einer Allee. Damit besitzt dieser Altstadtteil eine besondere Prägung.

Die Bebauung der 80er Jahre wurde durch die WBS70-Bauweise bestimmt (z.B. Steinstraße). Hier gab es kleinkronige Bäume zur Gliederung der breiten Verkehrsstraße.

Die Innenstadtstraßen waren also in den letzten 150 Jahren nicht völlig baumlos. Neben dem akzeptablen heutigen Wunsch, in der Innenstadt Großgrün zu installieren, besteht nunmehr die Möglichkeit, durch bewusste Motivwahl die städtebauliche Ordnung zu unterstützen und dabei gleichzeitig durch Bäume die Aufenthalts- und Erlebnisqualität zu steigern.

Grundsätzlich soll in der Altstadt der Einsatz von Großbäumen nur sparsam verwendet werden. Dabei spielen die Baustrukturen eine Rolle, die unmittelbar angrenzenden Landschaftsräume (Peenetal) und der große Stadtparkbereich, aber ebenso der Ansatz, dass sich Altstadt und siedlungshafte Vorstadtbereiche am Strandrand auch sichtbar unterscheiden sollen. Beachtet werden soll dabei auch der hohe Pflegeaufwand.

5.6 Stadttechnik/ Fernwärmeversorgung

Besonders hervorgehoben ist, dass der gesamte Innenstadtbereich sich noch nicht im Einzugsgebiet der Fernwärmeversorgung der Stadt befindet. Einzelemissionen könnten vermieden und eine erhebliche Feinstaubreduzierung erreicht werden.

5.7 Bauliche Veränderungen in der Innenstadt seit 1998, der Stand der Sanierung im Wohnungsbau und bei den Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Die Veränderungen, insbesondere seit 1998, sind in der Karte – Sanierungsstand - enthalten.

Veränderungen, die die Innenstadt prägen, sollen beispielhaft gezeigt werden:

- Neubauten und Sanierungen in historischen Straßenzügen, Baustraße 34 u.a.

Sanierung historischer Gebäude, u.a.

- Burgstraße 15
- Baustraße
- Neuer Markt
- Wollweberstraße
- Heilige-Geist-Straße

Straßen und Verkehrsanlagen, u.a.

- Baustraße
- Frauenstraße/ Foto
- Mägdestraße
- Breite Straße
- Wollweberstraße
- Heilige-Geist-Straße

Plätze

- Marktplatz
- Neuer Markt/ Foto
- Pferdemarkt

Stadtbefestigung

- Steintor
- Pulverturm
- Konturen Stolper Tor und Teile der Stadtmauer/ Foto

Neubauten, u.a.

- Heiliggeiststraße 16, 17
- Schulstraße 9
- Wollweber Straße
- Baustraße 36



Baustraße 30



Baustraße 34



Breite Straße 16a



Fischerwall – nördlicher Gehweg



Frauenstraße

Die Hansestadt Anklam hat mehrmals die Initiative „Neues Wohnen in der Innenstadt“ genutzt um die bestmögliche Lösung für den Bauherrn zu finden.

Aufenthaltsbereiche/ Spielplätze

- Heider Straße
- Am Bollwerk



Marienkirchplatz

Der überwiegende Teil der Wohnbauten, sowohl im Geschosswohnungsbau als auch im kleinteiligen Bestand auf eigener Parzelle, ist saniert. Der Sanierungsstand bei den Blockinnenbereichen und Wohnhöfen ist ähnlich.

Als vorbildliche Objekte der Gebäudesanierung sind u.a. zu nennen:

- Wollweberstraße 4-9
- Baustraße 32 und 33

Die Hansestadt Anklam vergibt einen Bauherrenpreis als Beispiel für die Förderung der Baukultur in der Kommune.

Der Sanierungszustand der Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen ist bei den zu erhaltenden Gebäuden sehr differenziert einzuschätzen.

- beispielsweise in gutem Zustand, durch die Sanierung: z. B. Käthe-Kollwitz-Schule, Baustraße 56
- unsaniert beispielsweise: Cotheniusschule, Sporthalle, Wollweber Straße 22
- Der Sanierungsbedarf bei den Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen ist vergleichsweise zu den Wohngebäuden hoch einzuschätzen.

Eine komplette Darstellung des Sanierungsstandes ist als Karte in der Anlage beigelegt.

5.8 Sanierungsbedarf/ Misstände und Mängel

Im Nachfolgenden wird an Hand eines Überblicks der weitere Planungsbedarf genannt. Für einige Umgestaltungs- / Neuordnungsbereiche ist gegenwärtig die künftige Nutzung noch nicht abschließend geklärt. Hierzu wird im Städtebaulichen Rahmenplan eine Vorzugslösung dargestellt.

Städtebauliche Misstände

- fehlende bzw. unmaßstäbliche Raumkanten in der Mauerstraße/ Am Bollwerk, Nikolaikirchstraße, Schulstraße
- unmaßstäblicher Baukörper der WBS 70 – Bebauung Steinstraße



Mägdestraße

- fehlende Raumkanten und Gebäudekubaturen
- fehlende Gestaltung einzelner Bereiche
- fehlende Bebauung im Bereich Peeneufer
- unmaßstäbliche Straßenräume

Mängel an Gebäuden

Sanierungsbedarf bei den Anlagen:

- Sporthalle Wollweberstraße 22

Starke bauliche Mängel bei historischen Gebäuden (Gefahr des Verlustes):

- Mägdestraße
- Baustraße 1a, 45
- Schulstraße 3
- Wollweberstraße 48

Zielsetzung

Sanierung

Misstände durch Leerstand

- Baustraße 1a
- Leerstand des ehemaligen Postamtes, Steinstraße 7
- Leerstand des denkmalgeschützten Hauses Keilstraße 11

Misstände durch Nutzungsveränderungen

- bezüglich der Einzelhandelsentwicklung: Nutzungsschwäche im Lilienthal-Center und Leerstand in Einzelgeschäften

Stadtgestalterische Misstände angrenzend an die Innenstadt

- Gestaltung der Bereiche Stadthafen/ Einkaufszentrum
- Zahlreiche Baulücken in den Vorstadtbereichen



Koloniestraße 3



Baustraße 1- 5 (Hofseite)



Brüderstraße – Blick auf Steinstraße



Am Bollwerk



Heilige-Geist-Straße

Misstände in der Erschließung angrenzend an die Innenstadt

- fehlen zusätzlicher Übergänge für Radfahrer und Fußgänger u.a. Fischerwall, Verlängerung Brüderstraße zum Stadtpark

Im Bereich des Straßenbaus besteht erheblicher Sanierungsbedarf.

- so z. B. Keilstraße, Mauerstraße, Marienkirchplatz, Steinstraße
- weitere Straßen siehe Karte Sanierungsstand

In der Planung befindliche Maßnahmen:

- Wohn- und Geschäftshaus Markt 4, 5
- Entwicklung der Marktostseite, zwei Quartiere
- Sanierung des historischen Bestandes
 - o Alte Post
 - o Wollweberstraße 9, Wohnhaus
 - o Turnhalle Wollweberstraße 22



Markt

6. Planungen

6.1 Leitbild und Ziele im Vergleich zur 1. Fortschreibung

Für die Umsetzung der eingangs formulierten Leitlinien der Stadtentwicklung kommt der Innenstadt eine Schlüsselrolle zu.

Vielfalt und Eigenart geben der Stadt ein besonderes Flair.

Die Innenstadt steht im Fokus der möglichen Entwicklung. In einer einmaligen Konzentration wird hier anhand bauhistorischer Zeugnisse Geschichte und Kultur erfahrbar. Gute Einkaufsmöglichkeiten und gastronomische Angebote sollen das Bild einer lebendigen, familienfreundlichen Stadt kennzeichnen.

Zu diesem städtischen Lebensgefühl gehört auch das Angebot zum Wohnen in der Innenstadt, meist mit großzügigen begrünten Blockinnenbereichen und mit einem öffentlichen Raum, dessen sanierte Straßen, ein ruhigerer und ein lebendiger Platz für Jung und Alt und für Familien, das städtische Lebensgefühl abrunden.

Den Bewohnern und Besuchern werden kurze Wege angeboten, zu den, bis fast in die Innenstadt hinein reichenden Natur- und Landschaftsräumen, verbunden über die Grünflächen der ehemaligen Stadtbefestigung (Wallbereiche und Restflächen der Festungsanlage) und den Stadtpark als Zeugnisse der Gartenkultur, bis an das Peenetal. Natur erleben kann in Anklam mit sportlichen Aktivitäten des Wassersports oder einfach nur als Freizeitbeschäftigung verbunden werden. Fluss und Stadt bilden eine Einheit. Mit deutlicheren Konturen als bisher werden die Wasserkanten entwickelt.

Abgeleitet aus diesem Leitbild, werden die weiteren Ziele mit entsprechender planerischer Umsetzung verfolgt. Es ist erforderlich, die Sanierung der Gebäude und Straßen fortzusetzen, die kulturellen Angebote weiter auszubauen bzw. zu qualifizieren. Indem es gelingt, die Verbindung zwischen Altstadt und Fluss entsprechend der vorhandenen Potenziale zu nutzen, wird auch ein entscheidender Beitrag für die touristische Entwicklung geleistet.

Für eine bessere Außenwirkung der Stadt müssen die Umfelder der Stadteingangssituation weiter als städtisches Entree qualifiziert werden.



Markt



Burgstraße



Fischerstraße 1



Frauenstraße



Mägdestraße 1

6.2 Gestaltungsplan

Der Gestaltungsplan beinhaltet sowohl Aussagen zu der Gestaltcharakteristik, als auch zu den Gestaltungszielen für die Gebäude und die Freiflächenstruktur.

Aussagen zu den Freiflächen sind im Gestaltungsplan enthalten, werden aber im Freiraumkonzept erläutert.

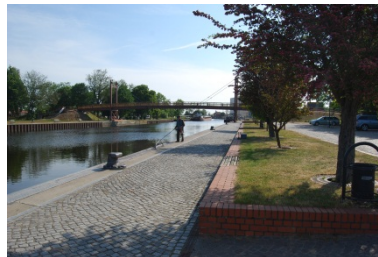
Für die Gebäudeentwicklung sind diverse Detailaussagen enthalten zu Geschossigkeit, Dachform, Fluchtlinie, Grundfläche, Anpassung an die Nachbarschaft.

Die Gestaltungssatzung gibt weitergehende Vorgaben. Sie wird kurzfristig auf den SRP angepasst.

Für Neubauvorhaben wird ein lageplanmäßiger Gestaltungsvorschlag aufgenommen, der eine grundsätzliche Option darstellt. Dachflächensignaturen weisen auf die typische Dachform hin.



Am Bollwerk



Am Bollwerk



Am Bollwerk

6.2.1 Städtebauliche Räume, Straßennetz und die Vorhaben der Stadtreparatur

Das räumliche System ist spannungsreich weiterzuentwickeln. Dabei sind vorhandene Raumkanten zu sichern und neue hinzuzufügen.

Dadurch werden entsprechend des Stadtgrundrisses die Straßenräume weiter vervollständigt. Die behutsame Bebauung der brachliegenden Blöcke trägt zur Verdichtung des Stadtbildes bei. Das orthogonale Straßennetz ist das Rückgrat des Stadtbaukörpers. Im Netz der Straßen und Wege finden „untergeordnete“ Verbindungen; historische Spuren neue Aufmerksamkeit (historische Spuren):

- Hauptstraßen als Erlebnisbereiche: Steinstraße, Burgstraße, Keilstraße, Pasewalker Straße
- historisch geprägte Nebenstraßen: Wollweberstraße, Baustraße, Heilige-Geist-Straße
- einige öffentliche Wege, die den Blockinnenbereich queren (ohne die privaten hausnahen Zonen zu stören, und so zur Vielfalt der Erlebniswirkungen beitragen (Frauenstraße)
- die Ringstraßen (Mauerstraße, Schulstraße) als gassenartige romantische Straßenräume entlang der historischen Wehranlage, um deren Kontur zu erleben

Die Peenstraße ist durch die Raumbildung der 1960er Jahre geprägt und hat als grüne Achse eine eigene Atmosphäre. Hier können Aufenthaltselemente (Sitzgruppe, kleiner

Spielplatz, Kunstelemente) der Weg zwischen Peeneufer/ Brücke und Nikolaikirche/ Markt abwechslungsreich anreichern.

Einen besonderen Charakter in der Steintorvorstadt besitzt die Breite Straße mit der beschriebenen Angerwirkung. Sie ist Verbindungsraum zu den Vorstadtstraßen.

Für die Ravelinstraße können die Potenziale genutzt werden, die mit den solitären Nutzungen auf der Wallseite verbunden sind (in der Gestaltung als solche bewusst zeigen) und der geschlossenen historischen Bebauung auf der Ostseite.

Plätze bilden Knotenpunkte, wobei es die Hauptplätze gibt (Markt, Neuer Markt, Hanseufer). Kleine Aufweitungen vervollständigen das Netz. Eine besondere Rolle spielen die Promenaden an der Peene.



Fischerstraße



Heilige-Geist-Straße 16

6.2.2 Gebäudeentwicklung und Raumwirkung

Für die Gestaltung der Baukörper schafft die „Stadtbildplanung“ die Grundlage. Die Höhe der Gebäude nimmt von der Mitte nach außen ab. Die Marktostseite ist für die Blockrandbebauung die Höhenobermarke.

Auf die Wirkung der Bebauung als Ensemble ist Rücksicht zu nehmen.

Auf besondere Merkmale wie Erker, Risalite, repräsentative Eingänge, Höhendominanten wie Türme, Tore und Endpunkte der Achsen ist zu achten.

Die einzelnen Maßnahmen dienen einerseits der Stärkung vorhandener Qualitäten, andererseits aber auch der Reparatur und Neuschaffung von typischen städtebaulichen Strukturelementen wie Straßenraum, Platz, Blockrand, Solitär etc.

Letztendlich soll die Durchführung der vorgeschlagenen Neuordnungsmaßnahmen zur Verbesserung vernachlässigter städtebaulicher Aspekte wie z. B. der Erkennbarkeit von Orientierungspunkten, der typischen Stadtsilhouette, der Verknüpfung von Blickbeziehungen und der Raumbildung durch Stellung, Höhen und Massen dienen.

6.2.3 Besonders hervorzuhebende Bereiche

Vorhaben der Stadtreparatur werden am Markt und am Peeneufer umgesetzt. Die unmaßstäbliche und funktional untaugliche Bausubstanz am Markt wird schrittweise abgelöst durch Neubauvorhaben.

Dazu fließen die Erkenntnisse im Zuge der Ausarbeitung eines gesonderten Masterplanes in den SRP ein.

Am Peeneufer fehlen umfangreiche Baumassen, damit die Stadt ihr Gesicht am Fluss zurückerhalten kann. Mit dem Bau des Rathauses im 19. Jahrhundert an diese Stelle wurde

das Selbstbewusstsein der Stadt deutlich. Dieser Stellenwert des Standortes zeigt den Anspruch für den Neubau an einem zurückzugewinnenden urbanen Ort.

Durch **Neubauten als Lückenschließung** werden Standorte genutzt, die erschlossen sind und gleichzeitig wird der Bestand individuell ergänzt. Das Rahmenplangebiet bietet auch weiterhin erhebliche Potenziale für Vorhaben in unterschiedlicher Größenordnung.

Eine zeitlich versetzte Realisierung schafft den Vorteil, dass auf die jeweilige Nachfrage eingegangen werden kann bei der Nutzung und die Gestaltung den jeweiligen Zeitgeist widerspiegeln kann.

Neubauvorhaben sind in den nächsten Jahren mit **besonderen Bauaufgaben** verbunden. Dazu zählen Ergänzungsbauten zur Ertüchtigung der Nikolaikirche (Funktionsgebäude), der Alten Post (Hotel) und das ehemalige Gericht in der Keilstraße. Außerdem gibt es Neubaubedarf für eine Kindertagesstätte und einen Grundschultrakt.

Hinsichtlich der Maßstäblichkeit künftiger Bebauungen sollen vertiefende Aussagen erfolgen (Erarbeitung Masterplan/Blockrandbebauung).

6.2.4 Erhaltung und Umnutzung

Gerade größere historische Gebäude benötigen eine neue Nutzung. Beispielhaft soll dafür die Alte Post, das ehemalige Gericht, die Cotheniusschule genannt werden.

Rückbau von Nebengebäude, Ergänzung durch Neubauteile, Ertüchtigung in den notwendigen Nebenanlagen müssen jeweils abgewogen werden, damit eine neue Nutzung den Bestand sichern hilft.



Steinstraße 1-7



Heilige-Geist-Straße 21



Markt



Keilstraße 20



Heilige-Geist-Straße 8



Breite Straße 11

6.2.5 Öffentlicher Freiraum

Die Qualität des öffentlichen Freiraumes wird wesentlich von seiner Wirkung als Stadtraum und hinsichtlich seiner speziellen Funktionszuweisung, insbesondere als Aufenthaltsort bestimmt.

In der Altstadt befinden sich zwei große Plätze. Der Bereich an der Marienkirche ist bereits bis auf die Südseite neu gestaltet. Dabei ist der Pferdemarkt im Norden als Verkehrsraum ausgebaut worden. Für den Marienkirchplatz im Süden wird die Planung erarbeitet. Dieser wird ein eher ruhiger Platz werden. Der bereits neugestaltete Marktplatz, wirkt als urbaner Platz mit vielfältigen Nutzungen wie Wochenmarkt, Stadtfesten und andere Veranstaltungen und ist der Mittelpunkt der Stadt. Die Altstadt besitzt weitere kleine Plätze oder platzartige Aufweitungen im Straßenraum, die es subtil zu gestalten gilt. Das Peeneufer wurde als dritter größerer öffentlicher Bereich gestaltet, der heute bereits als „Eventort“ funktioniert.

In der Steintorvorstadt besteht der Neue Markt in Verbindung mit dem Steintor bereits als lebendiger Stadtplatz nach der Sanierung. Er ist umgeben von Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungseinrichtungen. Hier kann die Verknüpfung zur Umgebung (zur Breiten Straße, zum Stadtpark und zur Pasewalker Straße) noch weiter ausgeprägt werden und damit einen wichtigen Impuls für die Knotenpunktfunktion geben.

Erreicht werden soll für den öffentlichen Freiraum:

- die Erhöhung der Aufenthaltsqualität – differenziert nach den jeweiligen Funktionen
- die Steigerung der Erlebnisqualität
- die Verbesserung der Straßengestaltung der „Verkehrsachsen“
- die Verbesserung der Gestaltqualität und Funktionalität der Wohnstraßen/ Wohnwege

Im Stadtbild sollte eine gestalterische Vielfalt durch die Einordnung von Kunstwerken und Wasser im öffentlichen Raum unterstützt werden.

Freiflächen auf der ehemaligen Befestigungsanlage und der Stadtpark

Von den ehemaligen Befestigungsanlagen sind am Rand der Altstadt verschiedenartige Freiflächen erhalten. Dazu gehören der Fischerwall, der Kleine Wall und der Große Wall.

Andere Spuren verweisen auf die historische Befestigung, befinden sich aber auf privaten Grundstücken. Jedoch sind sie durch öffentliche Wege erlebbar (Kreuzsteig). Diese Spuren können zukünftig weiter heraus gearbeitet werden und zum Geschichtserlebnis in der Altstadt beitragen (Hinweis auf Gräben, Wälle usw.).

Durch gezielte Pflege ist das Erscheinungsbild weiter aufzuwerten.

Neben der Querung und der damit verbundenen Verbesserung der Anbindung der Vorstadt-Bereiche, ist der Weg entlang des Verlaufes der historischen Stadtmauer zu verbessern (Mauerstraße). Für die Stadtbefestigung sind die Zeugnisse der mittelalterlichen Wehranlage und die der Festungszeit von Bedeutung und weiter zu erforschen.

Der Stadtpark grenzt südlich an die Altstadt an und ist die größte städtische Grünfläche. Er bietet ein erhebliches Naherholungspotenzial. Seine Pflege und Aufwertung ist Aufgabe einer gesonderten Planung.

6.2.6 Privater und halböffentlicher Freiraum

Durch die ruhigen, halböffentlichen, grünen Blockinnenbereiche soll die Qualität der dort hin orientierten Wohnnutzungen nachhaltig gesichert werden. Da diese sehr großen Bereiche ihre ursprünglichen Funktionen teilweise verloren haben (z. B. Wäschetrocknen etc.) und ein hoher Veränderungsdruck auf die Flächen besteht, wird vorgeschlagen, mit verschiedenen Maßnahmen die Ruhe und die räumliche Qualität zu erhalten und gleichzeitig durch „Nutzungen“ der Gefahr einer planlosen Entwicklung in den Blockinnenbereichen entgegenzuwirken. Dazu werden folgende Möglichkeiten gesehen:

- Zonierung des Blockinnenbereiches
- Festlegung grünräumlicher Strukturen wie z. B. Mieterplätze, Treffpunkte, kleinste Mietergärten
- Begrenzte, verträgliche Unterbringung des ruhenden Verkehrs für Anwohner in Verbindung mit Großgrün und/oder Gebäuden

Die Blockinnenbereiche der 1950er Jahre besitzen eine außerordentlich qualitative und einzigartige Ausprägung als Wohnhöfe in zentraler Stadtlage; sie zeichnen sich durch besondere Großzügigkeit aus. Deshalb ist bei funktionalen Änderungen diesen Aspekten mit großer Sorgfalt zu begegnen.

Die Einordnung blockbereichsbezogener Spielplätze ist eine Zielsetzung für die Aufwertung der jeweiligen Bereiche im Sinne der familienfreundlichen Innenstadt.

Im historisch parzellierten Bereich sind die privaten Freiflächen/ Höfe oftmals kleinräumig. Hier ist optional eine Ergänzung von Funktionen im öffentlichen Raum von Fall zu Fall zu prüfen.

Für den Stadtreparaturbereich gibt der Masterplan Hinweise.

6.3 Nutzung

Der Plan zeigt die flächenhafte Darstellung nach Art und Maß (für Neubau) der baulichen und der sonstigen Nutzung für Blockbereiche und Blockteilbereiche,

Dabei ist differenziert worden nach Bestandserhaltung und Neuplanungen.

Es sind vier Kategorien ausgewiesen:

- Wohnen
- Dienstleistung / Gewerbe
- Gemeinbedarfseinrichtungen/ Verwaltung

- Einzelhandel

Bei abweichender Erdgeschossnutzung ist diese gesondert ausgewiesen.

Für Neuplanungen sind Varianten möglich um Entwicklungsoptionen offen halten zu können. (Überlagerung der farblichen Darstellungen). Deshalb erfolgt hier keine gebäudescharfe Darstellung.

6.3.1 Wohnen

Der Städtebauliche Rahmenplan geht von der Erhaltung des Wohnungsbestandes und der Verbesserung der Qualität und Ergänzung der Angebote aus. Der Bestand ist weitestgehend saniert. Hier sind zukünftig die Beobachtungen des Bedarfs an Nebenfunktionen (z.B. für wohnungsnaher Freizeitbetätigung, Spielmöglichkeiten, Quartiersgaragen etc.) und Möglichkeiten ihrer Ergänzung zu berücksichtigen.

Es ist insgesamt eine weitere Diversifizierung des Wohnungsangebotes anzustreben. Auf den kleinteiligen historischen Parzellen entstehen individuelle Lösungen (Ein- und Mehrfamilienhäuser). In den neuen Quartieren ist auf Abwechslungsreichtum bei der Wohnungsentwicklung (mit Komfort) zu orientieren.

Für die Neuordnungsquartiere wird überwiegend die Ausweisung als Wohnquartier vorgeschlagen. Sie befinden sich allerdings teilweise entlang von Straßen, deren urbane Entwicklung beachtet werden soll. (Gastronomie, Einzelhandel, Verwaltung, Dienstleistung)

Vorrangig wird der Wohnungsbestand in mehrgeschossigen Gebäuden untergebracht bleiben.

Reihenhäuser, selbst genutzt, werden ergänzend vorgeschlagen. Selbstgenutzte Wohnhäuser werden kleine Grundstücksflächen besitzen. Hier ist im Vergleich zu den Siedlungsbereichen am Stadtrand die Lagegunst der Innenstadt als Vorteil zu sehen.

Des Weiteren ist der Bedarf nach Sonderwohnformen zu beachten, die im Rahmen der Selbstbindung der Kommune gesichert werden können. Das gilt insbesondere für den Hinweis auf den Bedarf nach mehr generationsübergreifenden Wohnangeboten etc. (Die Darstellung –Wohnen– lässt alle diese Optionen zu, eine differenzierte Einzelausweisung ist im Rahmenplan unzumutbar)

Besondere Angebote für junge Familien

Die Sicherung der Lebendigkeit in Wohngebieten durch junge Familien ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft. Hauptsächlich muss für diese Personengruppe entsprechender Wohnraum im Bestand und als Neubaumöglichkeit angeboten bzw. zur Verfügung gestellt werden. Hinzuweisen ist dabei auf die erforderlichen Wohnungszuschnitte, Treppenhausausbildungen/Aufzüge, Terrassen/Balkone, auf die Geschossigkeit der Gebäude bzw. Anordnung und Lage größerer Wohnungen im Haus, Erreichbarkeit und Benutzbarkeit des Freiraumes sowie insbesondere auch auf sichere Aufenthaltsbereiche für kleine Kinder.

Insofern spielt die Grundstücksaufteilung eine große Rolle. Dazu werden im Kapitel Freiraum Hinweise gegeben und Darstellungen im Gestaltungsplan vorgenommen.

6.3.2 Arbeitsstätten/ Dienstleistung und Gewerbe

Ziel der Planung ist es, flächenmäßig eine Mischung aus Wohnen, Einkauf, Arbeiten und Freizeit in der Innenstadt zu erhalten.

Arbeitsplätze in der Innenstadt sind in den vorhandenen und geplanten Versorgungs-Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen vorhanden.

Grundsätzlich soll der Arbeitsplatzbesatz erhöht werden. Deshalb sind Flächen vorgeschlagen worden zur Errichtung oder Umnutzung von Gebäuden für Büro- und Dienstleistungsnutzungen (auch in Kombination mit anderen Nutzungen).

Dienstleistungseinrichtungen lassen sich grundsätzlich mit Wohnnutzungen kombinieren, um so dem Ziel nach einer kleinteiligen Nutzungsmischung entgegen zu kommen.

Auch zukünftig sollten die gegenwärtig vorhandenen Ladenzonen vorrangig für diese speziellen Nutzungsarten erhalten bleiben, um kurzfristig auf umnutzbare Potenziale zurückgreifen zu können, sofern dies erforderlich wird.

Die Umnutzung von Ladenbereichen außerhalb der Einzelhandelslagen für beispielsweise kleinteilige soziale Einrichtungen steht im Einklang mit der beabsichtigten Nutzungsvielfalt.

Es soll auch darauf verwiesen werden, dass besondere Wohnformen (Betreutes Wohnen), stationäre Betreuungsangebote u. ä. zwar der „Wohnfunktion“ zuzuordnen sind, in sie jedoch gleichfalls Arbeitsplätze eingeschlossen sind.

Für die Vorhaben der Stadtreparatur (am Markt, am Peeneufer) ist der Nutzungsmix besonders wichtig, da sie wesentlich zur innenstadtypischen Mischung beitragen können und an urbanen Schwerpunkträumen entstehen.

Am Markt und Steinstraße sind grundsätzlich durchgehende Einzelhandel/ Dienstleister im Erdgeschoss einzuordnen. Am Markt/ Nikolaikirchstraße ist ein Verwaltungsbau als wichtiger Arbeitsstättenschwerpunkt geplant.

Für das Peeneufer sind an der Wasserseite Gastronomie, Dienstleister, Ferienwohnungen, Hotel oder Pensionen mit einzuordnen.

6.3.3 Gemeinbedarfseinrichtungen

Zu Veränderungen am bestehenden Standort kommt es durch Überplanung:

- Cotheniusschule (Standortwechsel)
- Turnhalle der Wollweberstraße (Sanierung)

Der SRP enthält für den Standort Käthe-Kollwitz-Schule einen Vorschlag für den Neubau einer Grundschule an der Badstüberstraße. Als Schulpark wird der Wallbereich genutzt. An

der Badstüberstraße entsteht ein kleiner Schulhof. Dieser Neubau ersetzt den Standort Schulstraße der Grundschule. Für den Kita-Neubau ist optional der Standort Mägdestraße ausgewiesen. Für Grundschule und Kita sind vertiefende Blockbereichsplanungen erforderlich.

Auch unter dem Gesichtspunkt, dass immer mehr Kinder aus dem gesamten Stadtbereich innerstädtische Einrichtungen besuchen und die Erlebniswelt der Kinder einen besonderen Stellenwert besitzt, ist die Standortwahl „Altstadt“ von Bedeutung.

Der Schulstandort in der Wollweberstraße bleibt erhalten.

Das Museum besitzt für die Stadt und für eine touristische Entwicklung eine besondere Bedeutung. Umbau und Ergänzung am Standort Steintor sollen als Option betrachtet werden. Die historisch zweite Durchfahrt könnte als historisches Schaufenster Besucher anlocken und zur Attraktivität Steinstraße/ Neuer Markt beitragen. Nachbargebäude können einbezogen werden.

Die Nikolaikirche wird zum Ikareum ausgebaut.

6.3.4 Besondere Freiraumnutzungen zur Unterstützung der Zentrumsfunktion

Der Marktplatz

Mit der Neugestaltung wurde er zu einem multifunktionalen Veranstaltungs- und Erlebnisort in der Mitte der Innenstadt. Auf dem Marktplatz soll als ein fester Bestandteil des Innenstadtlebens auch der Wochenmarkt beibehalten werden, sowie weitere Märkte etabliert werden.

Das Peeneufer

Dem Peeneufer kommt besondere Bedeutung zu. Hier wird urbanes Leben an der historischen Lebensader entwickelt. Der Wasserzugang wird als besonderes Erlebnis genutzt.

Die Innenstadt als Festplatz:

Die Innenstadt bietet offene und geschlossene Räume an, um „Feste“ verschiedenen Charakters unterschiedlicher Größenordnung aufnehmen zu können, solche wie das Hansesfest. Es werden Hauptachsen und Hauptplätze in Anspruch genommen und es werden darüber hinaus weitere Flächen, die an die Innenstadt angrenzen, genutzt. Dabei werden die Potenziale unterschiedlicher Räume in einem „Eventraum“ Altstadt genutzt.

Kleine Stadträume können zunehmend als Orte für Veranstaltungen mit besonderem Charakter (wie z.B. Filmvorführungen, Theater- und Musikveranstaltungen u. a.) genutzt werden. So besitzt die Innenstadt beispielsweise mit dem introvertierten Bereich historisches Giebelhaus, Nikolaikirche, Steintor besondere „öffentliche Räume“. Hierbei muss mit den besonderen Bedingungen der angrenzenden Nachbarschaft umgegangen werden (Lärm, Sicherheit).

Der Eventraum Altstadt ist auch im Zusammenhang mit der Entwicklung des Einzelhandels in diesem Bereich zu betrachten.

6.4 Einzelhandel

Die Vitalisierung der Altstadt ist ein vorrangiges Ziel der 2. Fortschreibung der Rahmenplanung, um dem Stadtkern die entsprechende Bedeutung zu geben und ihn als Mittelpunkt städtischen Lebens zu stabilisieren.

Die gezielte Förderung von Einzelhandelsstandorten mit den im Einzelhandelsgutachten herausgearbeiteten Betriebsgrößen in der Innenstadt soll der zeitlichen Fehlentwicklung (Außenentwicklung vor Innenentwicklung) der letzten Jahre entgegenwirken und zu einer ausgewogenen Nutzungsstruktur führen. Der Einzelhandel hat für die Entwicklung der Innenstadt eine Leitfunktion. Er ist der wichtigste Motor des Vitalisierungsprozesses. Entsprechend des Rahmenplanerlasses wird ein Einzelhandelsgutachten erarbeitet.

Hauptaugenmerk sollen die beiden nachfolgend benannten Strukturen mit ihren Wirkungsfaktoren besitzen. Sie sollen sich interdependent verhalten (wechselseitig ergänzen).

- kleinteiliger Geschäftsbesatz im öffentlichen Straßenraum zwischen Markt und Neuer Markt
- zwei Einkaufszentren, Lilienthal-Center und EKZ am Hafen

Von den genannten Schwerpunkten erfolgt eine Ausstrahlung in angrenzende Straßen (Pasewalker Straße, Frauenstraße, Peenstraße, Ravelinstraße, Badstüberstraße, jeweils abschnittsweise), so dass sich auch dort Einzelhändler und Dienstleister „halten“ können (vor allem in vorhandenen Ladenlokalen).

6.5 Verkehrsplan

Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, die städtebauliche Entwicklung der Innenstadt (Altstadt und Erweiterungsgebiet der östlichen Vorstadt/ Steintorvorstadt) so zu ermöglichen, dass für alle Nutzer dieses Gebietes aufeinander abgestimmte, optimierte Bedingungen für den fließenden und ruhenden Verkehr aller Fortbewegungsarten gegeben sind.

Die Funktionsfähigkeit als Zentrum der Stadt und der Region muss durch gute Erreichbarkeit mit dem motorisierten Individualverkehr gewährleistet sein. Gleichzeitig sind andere Fortbewegungsarten (Fußgänger, Radfahrer) ebenso wie die Aufenthaltsqualität und die Erlebbarkeit des Stadtbildes im öffentlichen Raum zu beachten. Das gilt auch für die Wohnungsnutzung in der Altstadt.

Dazu wird ein System aus Erschließungsstraßen mit Ein- und Zweirichtungsverkehr im Anklamer Verkehrskonzept zu Grunde gelegt, das seit Jahren schrittweise entwickelt, umgesetzt und angepasst wird (Verkehrsentwicklungsplan VeP, 2010).

Der städtebauliche Rahmenplan berücksichtigt den Status quo dieses Entwicklungskonzeptes. Dabei werden künftig noch stärker die Verkehrsströme zu den beiden Einkaufszentren

tren am Markt und am Hafen beachtet, vor allem aber die Effekte auf den Durchgangsverkehr durch das Plangebiet, infolge der Fertigstellung des letzten Bauabschnittes der Umgehungsstraße.

Die zentralen Versorgungsfunktionen in der Altstadt sollen erweitert werden (siehe Nutzungsplan); dafür sind die Zufahrts- und Abfahrtsmöglichkeiten für Besucher -und den Anlieferungsverkehr zu gewährleisten. Dennoch soll vor allem in der Peenstraße eine Verkehrsreduzierung erfolgen. Damit soll dem Wohngebietscharakter Rechnung getragen werden. Der erfolgte Ausbau der Hafenstraße bietet dafür gute Chancen.

Die 2012 erfolgte Teileinziehung von Straßen im Stadtzentrum (Güterverkehr ab 7,5 t darf nur noch mit Sondergenehmigung in die Innenstadt fahren, Genehmigung durch Landkreis, rechtskräftig seit 05.09.2011), führt zu einer Entlastung der Straßen.

Eine wesentliche Grundlage stellt die Fortschreibung der Verkehrsentwicklungsplanung (VeP) in Teilbereichen der Hansestadt Anklam aus dem Jahr 2010 (Ingenieurbüro Michael Kühn, Anklam) dar. Dort heißt es eingangs, dass sich die Bestandsermittlungen auf dem Zustand ohne Komplettfertigestellung der Ortsumgehungsstraße beziehen und die Prognosen zur Verkehrsentwicklung aus den Jahren 1991/92 bis 2010 deutlich über den Verkehrsbelegungszahlen 2009 liegen (Verkehrszählungen 2009). Zwischenzeitlich wurden bereits einige Maßnahmen umgesetzt, wie z.B. die Beschränkung des LKW-Verkehrs.

Aus den VeP sollen nachfolgend Strategien und Thesen zur Entwicklung zitiert werden. (Seite 9 und 10) 2.1.1 und 2.1.2

2. Prognose

2.1 Allgemeine Grundlagen und Ziele

In diesem Fortschreibungsteil soll nicht ausführlich über allgemeine Ziele der VEP geschrieben werden; jedoch sind mit dem Bauausschuss der Stadt Anklam frühzeitig die Strategie und allgemeinen Thesen erörtert worden. Diese sollen hier noch einmal genannt werden:

2.1.1 Strategie

- 1) Verkehrsvermeidung - Vermeidung und Reduzierung von (motorisierten) Fahrten durch stadtentwicklungsplanerische Vorgaben zur Anordnung von Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Naherholungsstandorten; durch Schaffung von Angeboten zur Nutzung ÖPNV und Rad*
- 2) Verkehrsverlagerung - Verlagerung von Anteilen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf die umweltfreundlicheren und flächensparenden Verkehrsmittel Fußverkehr, Radverkehr und öffentlicher Personennahverkehr (OPN V) durch Förderung der letztgenannten Verkehrsmittel und ggf. Einschränkungen des MIV*
- 3) Verkehrsberuhigung - Stadtverträgliche Gestaltung des nicht vermeidbaren bzw. nicht verlagerbaren Kraftfahrzeugverkehrs durch Straßenraumgestaltung und verkehrsrechtliche Regelungen*

4) Verkehrsbündelung - durch ein hierarchisch abgestuftes Straßennetz Bündelungseffekte erreichen und nicht gewollte Verkehrsarten ausschließen

2.1.2 Allgemeine Thesen

- *Grundsätzliche Erreichbarkeit aller Ziele mit individuellen Verkehrsmitteln.*
- *Sicherung der Teilnahme aller Bürger am städtischen Leben unabhängig von der Zugriffsmöglichkeit auf Verkehrsmittel (Trotz hoher Steigerungsraten der Motorisierung werden auch in Zukunft relevante Anteile der Bevölkerung nicht über individuelle Motorisierung verfügen). Hierbei erhält die Barrierefreiheit für Fußgänger und ÖPNV/ MIV - Nutzer eine zunehmende Bedeutung.*
- *Verringerung des Unfallrisikos für alle Verkehrsteilnehmer, aber auch Freiheit von Gefährdung und Verunsicherung durch Konflikte.*
- *Verringerung von Emissionen (insb. von klimarelevanten Gasen), Energieverbrauch und Flächenverbrauch.*
- *Verkehrsvermeidung durch Verringerung der Distanzen: „Stadt der kurzen Wege“, Gewährleistung möglichst vielfältiger Fahrtbeziehungen zur Vermeidung von Umwegen.*
- *Verlagerung von Verkehrsanteilen des motorisierten Individualverkehrs auf Nichtmotorisierte und öffentliche Verkehrsmittel, mit Priorität auf Fahrrad- und Fußverkehr.*

2.2 Entwicklungsziele, Qualitätsindikatoren

Das Netz ist so zu gestalten, dass durch Verkehrsverlagerung der GüV bestimmte Trassen nutzt, mit denen die gewerblichen Standorte erreicht werden. Daraus resultierende längere Fahrzeiten und Mehrkilometer werden durch

- *die bessere Aufenthaltsqualität im Zentrumsbereich,*
- *die nicht zweckentfremdete Nutzung der altstadtgerecht gestalteten Straßen*
- *die verbesserte Wohnqualität*
- *die Reduzierung des Verkehrslärms und der Emissionen*

aufgewogen. Der Nutzen für den Bürger ist unverkennbar. Flankierend hierzu sind die verkehrlichen Bedingungen für den MIV, den Fußgänger und Radfahrer anzupassen. Damit werden die verbesserten Verkehrsbedingungen für den Bürger erlebbar.

Hierzu sind die Netzstrukturen und -widmungen den zukünftigen Nutzungen anzupassen, die Widerstände im inneren Netz sind so zu erhöhen, dass eine den Nutzungen entsprechende abgestufte Verkehrsnachfrage und Verkehrserzeugung erfolgt. Hierbei sollen an den Achsen des Einzelhandels die motorisierten Kunden nicht ausgeschlossen werden.

Verkehrsrechtlich ist eine Einziehung bestimmter Straßen im Innenstadtbereich vorzunehmen. [Kommentar 2013: Die Maßnahme ist 2012 umgesetzt worden.]

Als Qualitätsindikatoren sind

- Verkehrslärm
 - Ruß- und Staubemission
 - Inanspruchnahme des Verkehrsraumes durch nutzungsgerechte Fahrzeuge
- in die Beurteilung einzuführen.*

2.3 Prognosehorizont, Prognosenetz

Als Prognosehorizont sollen 10 bis 15 Jahre angenommen werden. Den Güterverkehr betreffend, ist hier die Prognose für die gewerbliche Entwicklung zu stellen. Bezüglich der Verkehrsmengen kann davon ausgegangen werden, dass das vorhandene Netz in der Lage ist, die Erhöhungen der Verkehrsbelastung aufzunehmen.

Für die wirtschaftliche Entwicklung ist zu analysieren, welche Baugebiete zukünftig relevant sind und neue GüV Ströme bedingen. Im F - Plan ist eine Verlagerung des Hafenstandortes vorgesehen, dies wird als derzeit nicht relevant für das GüV- Netz eingeschätzt. Die Neu- ausweisung eines Industriegebietes (B- Plan 1-2006) bedingt keine Ergänzungen des vorhandenen Netzes.

Im Plan 03 ist das Prognosenetz für den Zeitraum ab ca. 2013 mit Fertigstellung des letzten Abschnittes der Ortsumgehung dargestellt. Damit wird der GüV - Durchgangsverkehr generell auf das überörtliche Netz geleitet.

Im Innenstadtbereich wurde ein Szenario entwickelt, wie die Entwicklung der Einzelhandelsflächen vorangeht und welche Planungserfordernisse daraus abzuleiten sind. Im Plan 06 ist die prognostische Entwicklung des Einzelhandels und damit der Lieferverkehrsnachfrage dargestellt.

Daraus ist ersichtlich, dass im Wesentlichen eine Ergänzung der vorhandenen Straßenrandbauten und eine Verdichtung im Marktnahen Altstadtbereich erfolgen wird. Rückläufige Bevölkerungszahlen lassen eine weitere Ausdehnung nicht zu. Damit sind die Nachfragerouten für den Liefer- und Güterverkehr abgesteckt.

Im Weiteren soll unterschieden werden, dass der Lieferverkehr bis 7,5 t die GüV - Haupt- und Nebenstrecken uneingeschränkt nutzen kann, der Güterverkehr > 7,5 t jedoch nur die Hauptstrecken des GüV - Netzes nutzen soll.

Ziel soll es sein, im Innenstadtbereich nur noch Lieferverkehr mit < 7,5 t zu haben. Größere Fahrzeuge nutzen das GüV - Netz. Übrige Lieferanten benötigen eine Ausnahmegenehmigung. Da im Zentrumsbereich nur noch Straßen mit zulässigem Lieferverkehr 7,5 t vorhanden sind, sollen auch die Radialen von der Ortsumgehung

- B110, Demminer Straße
- B 197, Friedländer Straße

- B 109, Pasewalker Straße

nur noch von Lieferverkehr bis 7,5 t genutzt werden.

Die Ost- West- Achse im Zentrum muss als leistungsfähige Verkehrsachse für den innerstädtischen Verkehr erhalten bleiben; schon mit einer Reduzierung der Verkehre >7,5 t steigt die Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich erheblich.

Außerdem werden unter 2.2 folgende Entwicklungsziele benannt:

Maßnahme aus gesamtstädtischer Sicht:

- Güterverkehr – Durchgangsverkehr wird generell über das örtliche Netz geleitet

Ruhender Verkehr

Für den ruhenden Verkehr wird konsequent auf Straßenbegleitende Stellplätze in den Planungen Wert gelegt. Zusätzlich zu den beiden Tiefgaragen an der Sparkasse und am Lilienthal – Center wird der Bau einer Parkpalette in der Nikolaikirchstraße vorbereitet. In unmittelbarer Nachbarschaft zur Nikolaikirche (Ikareum) und dem Marktplatz kann diese Parkpalette mehrere Aufgaben übernehmen (Stellplatzbedarf für Veranstaltungen, für Arbeitskräfte in Verwaltungen und für sichere Unterbringung von PKW der umliegenden Wohnungsnutzer). Die gestalterischen Anforderungen an dieses Vorhaben gehen über den üblichen technischen Anspruch allein deutlich hinaus.

Straßengestaltung

Für die noch zu sanierenden Straßen (Steinstraße, Ravelinstraße, Wördeländer Straße, Hirtenstraße, Keilstraße, Brüderstraße) sind die umfangreichen Erfahrungen der Maßnahmen der letzten 20 Jahre jeweils zu nutzen.

Wichtig sind die Chancen, die sich aus der Teileinziehung für den Güterverkehr ergeben ebenso wie die Hinweise des VeP (Verkehrsentwicklungsplanung).

Grundsätzlich ist bei jeder Planaufgabe das Ziel, eine hohe Aufenthaltsqualität zu erreichen und den Anforderungen an eine mobile Stadtbevölkerung zu genügen, zu beachten und ausgewogen umzusetzen.

Radverkehr

Grundsätzlich soll Tempo 30 km/h zukünftig für alle Straßen gelten. Damit besteht Möglichkeit, die Fahrbahn zu nutzen. Für das Radwegenetz ist der Fernradweg entlang Steinstraße und Peenstraße von Bedeutung.

Fußgängerwege

Für das System der Fußgängerwege gilt:

- barrierefreie Benutzbarkeit
- möglichst kurze Wege

- Wegebreiten in Abhängigkeit von der jeweiligen Funktion (ob Wohnweg als Einzelverkehrsfläche oder Aufenthaltsbereich in der Geschäftsstraße) und der räumlichen Situationen (historische Straßenräume)
- Ergänzung des Wegenetzes

Bei dem letzten Punkt sind zusätzliche Wege zum Einkaufszentrum am Hafen (Fischerwall), zum Stadtpark (Brüderstraße), zur Peene (unter der Straßenbrücke) und zum Stadtpark angedacht.

Familienfreundlichkeit, Senioren -und behindertengerechter Ausbau sind bei den Einzelplanungen zu beachten.

6.6 Durchführung der Sanierung

Der Durchführungsplan zeigt die Maßnahmen auf, die als Konsequenz aus den „Fachplänen“ zusammengefasst zur Umsetzung erforderlich sind. Dabei wird von einem Zeithorizont von 12 Jahren ausgegangen, also etwa bis 2025. Es sind 3 Zeitabschnitte (Gruppe I, II, III) ausgewiesen worden.

Die Zuordnung erfasst die Maßnahmen unabhängig von der Eigentümerschaft und der Bauherrschaft.

6.7 Maßnahmenliste

Quartiersentwicklung

- Marktquartiere Q1 – Q3 (19, 20, 21)
- Hanseufer (Hanseufer und Am Bollwerk, Block 2, 3)

Gebäudeentwicklung

- Nikolaikirche
- Funktionsgebäude Nikolaikirche
- Turm spitze Nikolaikirche
- Hotel (Alte Post mit Ergänzung)
- Grundschule (Neubau)
- Kindertagesstätte (Neubau)
- Lückenschließungen (Neubau)

Gebäudesanierung

- Keilstraße 11
- Pasewalker Straße



- Friedländer Straße 40
- Breite Straße
- Wollweberstraße
- Baustraße

Erschließungsanlagen

- Parkhaus Nikolaikirchstraße
- Straßensanierung
 - o Steinstraße
 - o Keilstraße
 - o Mauerstraße
 - o Ravelinstraße
- Straßenneubau
 - o Brüderstraße
- Wegebau
 - o neuer Weg Schulstraße/ Fischerwall
 - o neue Durchwegungen zum Stadtpark (Brüderstraße/ Priesterstraße)
 - o „historisches Schaufenster“ Frauenstraße
- Freiflächen
 - o Peeneufer (Fortsetzung und Anpassung)
 - o Freifläche Mägdestraße/ Mauerstraße
 - o Pötterstelle
- Raumkantengestaltung
 - o Maßnahmen von mittelfristiger Dauer auf Abbruchflächen für Zwischenlösungen.

7. Anhang

7.1 Pläne und Abbildungen

Bestand

Gestaltungsplan

Durchführungs- und Maßnahmenplan

Visualisierungen