

Vorbereitende Untersuchungen und Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept Östliche Innenstadt Delmenhorst



Vorbereitende Untersuchungen und Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept „Östliche Innenstadt“

Konzepterstellung für die Stadt Delmenhorst

Alle Abbildungen, sofern nicht anders gekennzeichnet: FORUM Stadt und Region

Titelbild: v.l.n.r.: oben: Luftbild Delmenhorst, Quelle: Studio B 2016, Markierungen: FORUM 2022; Blick auf den Schweinemarkt,
mitte: Blick entlang der Delme, Blick in die Lange Straße, unten: Hertie-Kaufhaus, Blick in einen Hinterhof von der Lutherstraße



Inhaltsverzeichnis

Teil A

Einführung und Herleitung	1
1. Anlass, Aufgabe und Herangehensweise	1
1.1 Anlass und Aufgabe	1
1.2 Herangehensweise	2
2. Stadt Delmenhorst: Rahmenbedingungen und Tendenzen der Stadtentwicklung:	4
2.1 Räumliche Lage und allgemeine Stadtstruktur	4
2.2 Übergeordnete verkehrliche Anbindungen	5
2.3 Grobe Analyse zu Bevölkerungsstruktur, Demografie und sozialer Situation), Einwohner*innenentwicklung und Wohnungsmarkt Wirtschaft und Beschäftigung	6
2.4 Tendenzen und Schwerpunkte der städtischen Entwicklung	9
3. Innenstadt Delmenhorst: Rahmenbedingungen und Tendenzen der Stadtentwicklung:	10
3.1 Abriss der historischen Entwicklung	10
3.2 Grundzüge der allgemeinen städtebaulichen und der Nutzungsstruktur der Innenstadt	11
3.3 Verkehrliche Anbindungen, Grundzüge der verkehrlichen Situation	12
3.4 Zusammenfassende Ausführungen über den zurückliegenden Sanierungsprozess (und parallele Verfahren)	14
3.5 Formelle und relevante informelle Planungen	17
3.6 Bevölkerungsstruktur Demografie und soziale Situation, Einwohner*innenentwicklung und Wohnungsmarkt	24

Teil B

Vorbereitende Untersuchungen (VU)	26
4. Östliche Innenstadt im Kontext der Innenstadt und der Gesamtstadt:	27
4.1 Lage in der Stadt Delmenhorst	27
4.2 Städtebauliche Situation	28
4.3 Gewässer- und Grünstrukturen (grüne und blaue Infrastrukturen)	30
4.4 Verkehrliche Anbindung und Verkehrssituation im Gebiet	32
4.5 Formelle planerische Rahmenbedingungen (B-Pläne)	34
4.6 Begutachtung der Bausubstanzen: Einzelgebäudebezogen durch Inaugenscheinnahme in Kategorien	35
4.7 Entwicklung der Einwohner*innen- und Sozialstruktur	36
4.8 Wohnungsmarkt und Wohnungsbestand	38
4.9 Wirtschaftsstruktur	39
4.10 Soziale Infrastrukturen (Bildung, soziale Angebote, gesundheitliche Einrichtungen)	40
4.11 Dokumentation und Ergebnisse der Beteiligungsformate	41
5. Zusammenfassung der städtebaulichen Missstände	48

Teil C

Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzeptes (IEK)	54
6. Integriertes Stärken- und Schwächen-Profil (SWOT-Analyse)	55
7. Evaluierung	56
7.1 Entwicklung der Zielsetzung 2015-2021	56
7.2 Zielerreichung und Umsetzungsstand der Maßnahmen	59
7.3 Fazit	60
8. Fortschreibung der Leitziele der Gebietsentwicklung	62
9. Fortschreibung der Projekte und Maßnahmen	64
10. Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht	84
11. Vorschlag zur Gebietsabgrenzung	88
12. Auswahl und Begründung eines geeigneten Städtebauförderungsprogramms sowie einer rechtlichen Grundlage nach BauGB	90
13. Umsetzungsstrategie, Erfolgskontrolle und Wege zur Verstetigung	91
Anhang	94

Einführung und Herleitung

1 Anlass, Aufgabe und Herangehensweise

1.1 Anlass und Aufgabe

Von 2006 bis 2017 waren große Bereiche der Delmenhorster Innenstadt Teil des Sanierungsgebiets „Innenstadt-Zentrum“, in dem mithilfe von Fördermitteln aus dem Städtebauförderungsprogramm „Sanierung und Entwicklung“ (S+E) zahlreiche Maßnahmen zur Beseitigung von Missständen und zur Aufwertung des Zentrums umgesetzt wurden.¹

In einem Teilbereich der östlichen Innenstadt bestanden jedoch nach wie vor Problemlagen, die insbesondere vom leer stehenden ehemaligen Hertie-Kaufhaus sowie vom angrenzenden und ebenfalls geschlossenen Hertie-Parkhaus ausgingen. Da sich abzeichnete, dass sich diese Missstände nicht bis zum Ende des Sanierungsverfahren würden beheben lassen, wurde dieser Bereich 2016 durch eine Teilaufhebung der Sanierungssatzung vorzeitig aus dem Sanierungsverfahren „Innenstadt-Zentrum“ entlassen, um es in eine andere Rechts- und Förderkulisse zu überführen. So wurde – auf Grundlage eines 2015 erstellten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes – das 2,3 ha große Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“ gem. § 171b BauGB festgelegt und in das (damalige) Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ (inzwischen „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“) aufgenommen.

Inzwischen konnte zwar das ehemalige Hertie-Parkhaus rückgebaut werden, insgesamt fällt die Bilanz der umgesetzten Maßnahmen und der für die östliche Innenstadt erzielten positiven Wirkungen aber aus Sicht der Stadt Delmenhorst eher unbefriedigend aus. Dabei geht es v.a. um das Umfeld des Stadtumbaugebietes, das bislang nicht profitieren konnte, im Gegenteil: Besonders südlich und östlich des ehemaligen Hertie zeichnen sich zunehmend städtebauliche Missstände ab wie Trading-Down-Prozesse, mangelhafte Gestaltung öffentlicher Plätze, Investitionsstau und Leerstände sowie untergenutzte Flächen. Durch die enge räumliche Gebietsabgrenzung können diese angrenzenden Bereiche bislang nicht durch den Einsatz von Fördermitteln gestärkt werden. Zudem war die inhaltliche Fokussierung auf die Hertie-Flächen bislang so dominierend, dass auch innerhalb der Gebietsabgrenzung kaum andere Themen angegangen wurden.

Der Ankauf des ehemaligen Hertie-Kaufhauses durch die Stadt Delmenhorst im Dezember 2020 hat nun wieder Bewegung in den Stadtumbauprozess gebracht. Zuvor wurde bereits im September 2020 ein Sanierungsträger mit der Begleitung des Stadtumbauprozesses beauftragt, um insgesamt leistungsfähiger zu werden und den Prozess voranzutreiben. Um den Schwung dieser neuen Entwicklungschancen auch für das von den skizzierten Problemlagen betroffene Umfeld zu nutzen, strebt die Stadt Delmenhorst eine Erweiterung des Stadtumbaugebietes um eine Fläche von 4,1 ha an. Die dafür erforderlichen Vorbereitenden Untersuchungen (VU) hat der Rat der Stadt in seiner Sitzung am 16.12.2021 per Beschluss eingeleitet. Zugleich gilt es, das integrierte Entwicklungskonzept (IEK) von 2015 für das erweiterte Gebiet fortzuschreiben und dabei auch den bisherigen Stadtumbauprozess zu evaluieren.

Sowohl die Vorbereitenden Untersuchungen (Teil B) als auch die Fortschreibung des IEK (Teile A und C) sind Gegenstand dieses Berichtes.

¹ vgl. Dokumentation der Innenstadtsanierung unter https://www.delmenhorst.de/medien/bindata/leben/planen-bauen-wohnen/stadtplanung/Abschlussdoku_Innenstadtsanierung.pdf

1.2 Herangehensweise

Die vorbereitenden Untersuchungen und die IEK-Fortschreibung umfassten in der methodischen Herangehensweise folgende Arbeitsschritte:

Vorarbeiten

In der Startphase wurden zunächst Rahmenbedingungen und Zielsetzungen eines (möglicherweise räumlich erweiterten) Stadterneuerungsprozesses in der östlichen Innenstadt erörtert. Anschließend wurden Materialien zusammengestellt und ausgewertet, wozu neben Einwohner- und Sozialdaten und Fachkonzepten (beispielsweise Verkehrs- oder Einzelhandelskonzept) besonders auf die Vielzahl an Berichten und Konzepten aus zurückliegenden oder parallelen Stadterneuerungsverfahren, auf das stadtweite Integrierte Stadtentwicklungskonzept oder auf den Masterplan Innenstadt zurückgegriffen werden konnte. Um bei der Fülle an Materialien hier nicht die Übersicht zu verlieren, wurden die Materialien zunächst den verschiedenen räumlichen Bezugsebenen zugeordnet (Gesamtstadt, Innenstadt, östliche Innenstadt). Diese Zuteilung bewährte sich bei der Analyse, so dass diese Bezugsebenen letztlich auch als Gliederungsebenen dieses Berichts gewählt wurden. Entsprechend erfolgt in den nächsten Abschnitten ein „schrittweises Reinzoomen“ in der Bestandsaufnahme über die Gesamtstadt (Kapitel 2) und die Innenstadt (Kapitel 3) bis hin zur östlichen Innenstadt (Kapitel 4). Weiterhin wurden in der Startphase wesentliche Akteure und Ansprechpartner*innen identifiziert.

Erhebungen und Beteiligungen

Parallel zur Materialauswertung starteten eigene Erhebungen: Dazu zählten eine erste Vor-Ort-Begehung, eine zweite Begehung zur Inaugenscheinnahme des Sanierungszustandes aller Einzelgebäude im Gebiet sowie insgesamt elf Gespräche mit relevanten Akteuren aus dem Gebiet bzw. Vertreterinnen und Vertretern verschiedener Einrichtungen oder Initiativen (vgl. auch Kapitel 4.11). Ergänzend startete kurz nach Beginn der Arbeiten eine erste Beteiligung der Träger öffentlicher Belange mit dem Ziel, deren Rückmeldungen noch in der Phase der Bestandserhebung erfassen und einarbeiten zu können.

Parallel wurden intensiv mögliche Formate zur Beteiligung der Öffentlichkeit erörtert, denn aufgrund der im Zeitraum der Erarbeitung geltenden verschiedenen Intensitäten von Kontaktbeschränkungen infolge der Corona-Pandemie war nur eines von Beginn an klar: Ein „klassisches“ Beteiligungsformat würde aller Wahrscheinlichkeit nach nicht stattfinden können.

Daher wurde intensiv an einem Format „Bürgerforum“ gearbeitet, bei dem Markttag begleitend an einem Samstagvormittag ein Wandergang in der Markthalle mit mehreren Themenstationen aufgebaut worden wäre. Zur selben Zeit hätten dann maximal 40 bis 50 Besucher das Gespräch suchen und Informationen bekommen können. Die vorgesehenen Grußworte, Interviewsituationen und einen externen Input hätte man an drei Bildschirmen permanent abrufen können. Doch auch dieses Format musste kurzfristig abgesagt werden, so dass letztlich folgende Beteiligungsformate durchgeführt wurden:

- **Straßeninterviews:** An zwei Tagen (ein Samstagvormittag und ein Dienstagvormittag) war ein Befragungs-Team mit jeweils zwei bis drei Personen an verschiedenen Orten in der östlichen Innenstadt zugegen, um Befragungen durchzuführen. Der Termin am Samstagvormittag wurde medial breit angekündigt und durch ein Team aus dem Fachdienst Stadtplanung begleitet.

- **Internet:** Es wurde eigens eine Internetseite erstellt, auf der alle Informationen, die ansonsten im Rahmen des Bürgerforums hätten ausgetauscht werden sollen, bereitgestellt wurden. Neben Textinformationen umfasste das Angebot hier auch mehrere Videos (ein Grußwort der Oberbürgermeisterin, zwei Interviewformate, eines davon als externer Input zum Thema „Umgang mit leer stehender Kaufhausimmobilie und die Zwischenergebnisse des Dienstleisters als Videopräsentation).
- **Online-Pinnwand:** Zusätzlich fand eine Online-Beteiligung durch eine digitale Pinnwand (Padlet) statt. Hier konnten die Bürger*innen niedrigschwellig und zeitlich unabhängig partizipieren und zu unterschiedlichen Themenfeldern und Fragestellungen Anregungen, Beanstandungen und Wünsche formulieren.
- **Im Zuge der Straßeninterviews** wurden rund 500 Flyer verteilt, die auf die Internetbeteiligungen verwiesen. Zugleich wurde auf eine Mail-Adresse der Stadtverwaltung verwiesen, an die man Anregungen und Hinweise senden konnte. Zudem bot der Flyer Raum für schriftliche Anmerkungen – im Nachgang nutzten einige Personen das Angebot, über die-sen Weg ihre Anregungen im Postkasten oder E-Mailfach der Stadtverwaltung zu hinterlassen.

Analyse und Evaluierung

Auf Grundlage der auf den verschiedenen Wegen (s.o.) erhobenen Informationen erfolgte dann eine Zusammenfassung der städtebaulichen Missstände und der Funktionsdefizite, eine Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken im Untersuchungsgebiet sowie eine Bewertung der Ziele und der Zielerreichung im bisherigen Stadtumbauprozess „Östliche Innenstadt“.

Fortschreibung der Entwicklungsziele und des integrierten Entwicklungskonzeptes / Modifizierung und Ergänzung von Einzelmaßnahmen

Daraufhin wurde ein integriertes Entwicklungskonzept inkl. Steckbriefe für Einzelmaßnahmen verschriftlicht, eine Kosten- und Finanzierungsübersicht fortgeschrieben und Aussagen zur Umsetzung im Verfahren gemacht.

Beteiligung der Politik, Überarbeitungen und abschließende Informationsveranstaltung

Der Berichtsentwurf wurde am 27. April 2022 im Ausschuss für Planen, Bauen und Verkehr vorgestellt und anschließend final überarbeitet. Schließlich wurde er am 16. Mai 2022 in einer Online-Informationsveranstaltung öffentlich präsentiert. Zu dieser Informationsveranstaltung wurden per Anschreiben auch gezielt die Träger öffentlicher Belange sowie die Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer aus dem Untersuchungsgebiet eingeladen.

Die Formate und Ergebnisse der Akteurs- und Öffentlichkeitsbeteiligungen werden ausführlicher in Kapitel 4.11 vorgestellt und sind zudem als Anhang aufbereitet. Letzteres gilt ebenso für die Ergebnisse der beiden Runden der TÖB-Beteiligung.

2 Stadt Delmenhorst: Rahmenbedingungen und Tendenzen der Stadtentwicklung

Die östliche Innenstadt ist städtebaulich und funktional eng verwoben mit den sie umgebenden großräumigeren Ebenen. Als Gegenstand dieser Untersuchung kann sie daher nicht losgelöst von der Innenstadt als Ganzes und der Gesamtstadt Delmenhorst betrachtet werden. Dieser Abschnitt gibt also einen kurzen Überblick über die Lage der Stadt Delmenhorst, die Stadtstruktur, die überregionale verkehrliche Anbindung, über demografische Entwicklungen und über die Aktivitäten der gesamtstädtischen Entwicklungsschwerpunkte der letzten Jahre.

2.1 Räumliche Lage und allgemeine Stadtstruktur

Die kreisfreie Stadt Delmenhorst liegt in Niedersachsen im Oldenburger Land in einem von Geest- und Marsch-landschaften geprägten Gebiet. Durch das Stadtzentrum fließt die Delme, ein Nebenfluss der Ochtum, die wiederum einige Kilometer nördlich des Zentrums in die Weser mündet. Das Delmenhorster Umland im Norden, Westen und Süden ist weitgehend ländlich geprägt. Im Osten grenzt die Stadt unmittelbar an Bremen an – die Zentren beider Städte sind nur knapp 13 Kilometer voneinander entfernt. Die weiteren Nachbargemeinden sind (im Uhrzeigersinn) die Gemeinde Stuhr (Landkreis Diepholz) im Südosten, die Gemeinden Groß Ippener und Prinzhöfte im Süden und die Gemeinde Ganderkesee im Westen (alle Landkreis Oldenburg) sowie die Gemeinde Lemwerder (Landkreis Wesermarsch) im Norden. Nach dem niedersächsischen Landes-Raumordnungsprogramm ist Delmenhorst ein Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen. Die Stadt gehört zur Metropolregion Nordwest sowie zum Kommunalverbund Niedersachsen Bremen e.V., dessen Geschäftsstelle sich in Delmenhorst befindet.

Die Stadt Delmenhorst strukturiert sich in 13 Stadtteile, diese sind in alphabetischer Reihenfolge: Brendel/Adelheide, Bangerhof, Deichhorst, Dwoberg/Ströhen, Düsternort, Hasport/Annenheide, Heidkrug/Stickgras, Ländlicher Norden, Ländlicher Osten, Nördliche Stadtmitte, Schafkoven/Donneresch, Südliche Stadtmitte, Stickgras/Annenriede und Südliche Stadtmitte. Das Stadtgebiet ist geprägt von einer weitgehend kompakten Siedlungsstruktur, die sich etwa sieben Kilometer in Nord-Süd- und West-Ost-Richtung ausdehnt. Nur wenige Siedlungsbereiche liegen außerhalb und bilden eigene dörfliche Strukturen, z.B. Adelheide im Süden oder Hasbergen, Brückenesch, Neuendeel und Deichhausen im Osten und Norden.

Ganz überwiegend dominieren Einfamilien-, Doppel- oder Reihenhausstrukturen unterschiedlicher Baualter das Erscheinungsbild der Stadtteile, einige Quartiere sind von Mehrfamilienhäusern in Zeilenbauweise geprägt. Nördlich der Innenstadt und der Bahnlinie befindet sich mit dem „Wolkepark“ ein Quartier, in dem zahlreiche Wohnhochhäuser dominieren (s. auch Kap. 1.4). Das historische, wirtschaftliche und kulturelle Zentrum findet sich in der Delmenhorster Innenstadt. Punktuell finden sich Nahversorgungs- und Einzelhandelszentren in den Stadtteilen.

Abb.1: Stadtstruktur, Quelle: Stadt Delmenhorst



2.2 Übergeordnete verkehrliche Anbindung

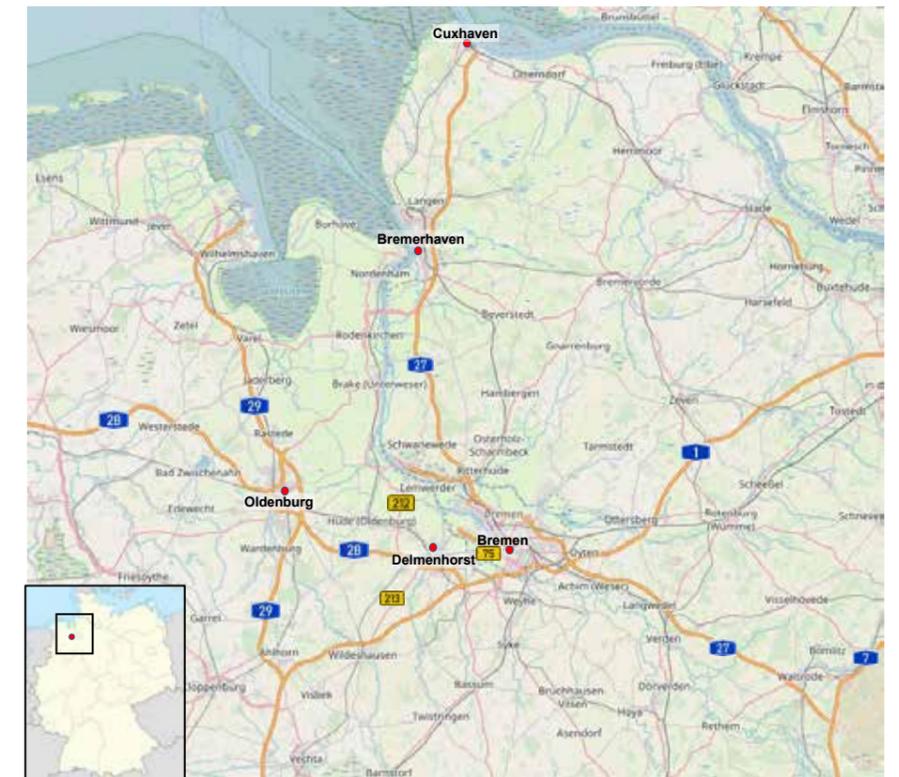
Delmenhorst verfügt über eine sehr gute verkehrliche Anbindung: Durch die zentrale Lage zwischen Oldenburg (ca. 35 km westlich) und Bremen ist die Stadt umgeben von verschiedenen Autobahnen und Bundesstraßen. Die BAB 28 (Leer - Stuhr) führt von West nach Ost durch das Stadtgebiet und geht am Dreieck Stuhr in die BAB 1 (Hamburg - Bremen - Osnabrück) über. Im Osten Delmenhorsts zweigt die Bundesstraße 75 am Dreieck Delmenhorst von der BAB 28 in Richtung Bremen-Innenstadt ab. Hinzu kommen die Bundesstraßen 212 (Richtung Norden nach Nordenham und Bremerhaven) und 213 (Richtung Westen nach Wildeshausen, Cloppenburg und zur niederländischen Grenze). Nicht auf Delmenhorster Gebiet aber in unmittelbarer Erreichbarkeit verlaufen zudem Richtung Süden die B6 (nach Nienburg und Hannover) und die B 51 (Richtung Bassum und Diepholz).

Delmenhorst liegt an der Bahnstrecke von Bremen nach Oldenburg und wird von verschiedenen Relationen bedient: Im wechselnden Zweistundentakt verkehren jeweils IC-Züge (Norddeich - Oldenburg – Bremen - Hannover - Leipzig) und RE-Züge (Norddeich – Oldenburg - Bremen – Hannover) der Deutschen Bahn. Die Regio-S-Bahn der Linien 3 (Bremen - Oldenburg - Bad Zwischenahn) und 4 (Bremen - Hude - Nordenham) fahren Delmenhorst einmal je Stunde und Richtung an. Die Regio-S-Bahn wird von der Nordwestbahn (NWB) betrieben, die ebenfalls stündlich die Nebenstrecke Bremen - Delmenhorst – Vechta – Osnabrück bedient. Vereinzelt bietet die NWB zudem direkte RE-Verbindungen von Bremen über Oldenburg nach Wilhelmshaven an. Die Bahnstrecke von Delmenhorst nach Harpstedt wird von der Delmenhorst-Harpstedter Eisenbahn GmbH mit Güterzügen sowie mit der Museumsbahn „Jan Harpstedt“ betrieben.

Neben den beschriebenen Bahnverbindungen ist Delmenhorst über den zentralen Omnibus-Bahnhof auch durch diverse Regionalbuslinien verschiedener Betreiber an das Umland angeschlossen: Die Linie 229 verläuft vom ZOB Delmenhorst über Adelheide bis nach Harpstedt. Die Linien 237, 238 und 240 verbinden Delmenhorst mit Hude, Ganderkesee und Bremen-Sebaldsbrück und die Linie 450 der führt von Delmenhorst über Lemwerder nach Berne. Darüber hinaus ist Delmenhorst durch die Linien 221, 222, und 223 an das Netz des Bürgerbusses Ganderkesee angeschlossen.

Ergänzt wird die verkehrliche Anbindung durch den nahen Flughafen Bremen, der hauptsächlich auf den europäischen Flugverkehr ausgerichtet ist.

Abb.2: Lage und Anbindung der Stadt Delmenhorst in der Region. Kartengrundlage: openstreetmaps.org; eigene Darstellung



2.3 Grobe Analyse zu Bevölkerungsstruktur, Demografie und sozialer Situation, Einwohner*innenentwicklung und Wohnungsmarkt, Wirtschaft und Beschäftigung

Die Bevölkerungsentwicklung in Delmenhorst wurde nach dem 2. Weltkrieg durch mehrere Faktoren geprägt: Der Zuzug von Geflüchteten und Vertriebenen aus den ehemaligen deutschen Ostgebieten, der ab etwa Mitte der 1950er einsetzende starke Anstieg der Geburtenrate („Babyboomer Generation“) und nicht zuletzt die Eingliederung der Gemeinde Hasbergen in die Stadt (1974) hatten einen starken Bevölkerungszuwachs zur Folge. In den rund dreißig Jahren zwischen 1945 und 1975 stieg die Einwohnerzahl Delmenhorsts um 30.000 von gut 40.000 auf über 70.000, das entspricht einem Bevölkerungszuwachs von gut 70 %. Seit Beginn der 1970er Jahre liegt die Zahl der Delmenhorster Bürger*innen (mit Hauptwohnsitz) über der Schwelle von 70.000 Personen und konnte seither trotz Phasen des leichten Bevölkerungsrückgangs (Mitte der 1980er Jahre und während der „Nuller-Jahre“ ab 2000) auf 77.503 Einwohner*innen im Jahr 2020 anwachsen.

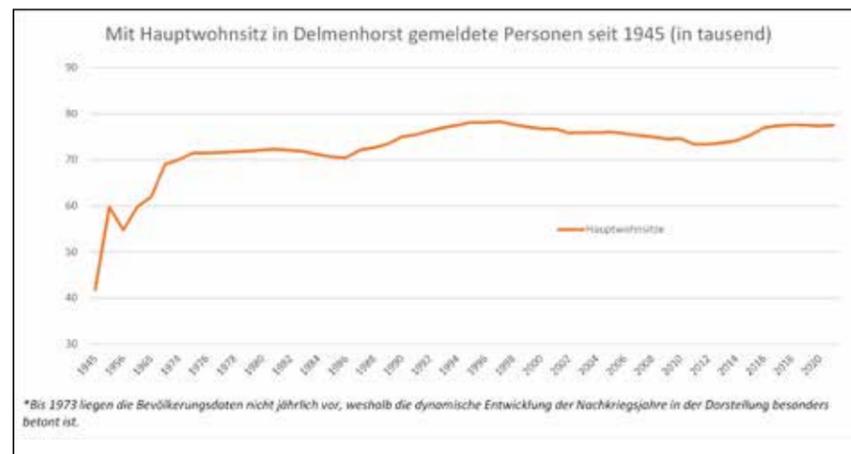


Abb 3: Ausgewählte Nationalitäten in Delmenhorst; Quelle: LSN; Darstellung: FORUM.

Abbildung 4 zeigt gleichsam das Potential (überproportional viele Kinder und Jugendliche) und die Herausforderungen (deutlich niedrigerer Anteil von 20 bis 30-Jährigen und die große Gruppe der „Babyboomer Generation“, deren Eintritt in das Rentenalter näher rückt) auf, die in der Stadt Delmenhorst durch die Altersstruktur der Bevölkerung abgebildet werden können. Als Vergleichswerte wurde hierbei ein Mittelwert der übrigen sieben kreisfreien Städte in Niedersachsen gebildet, von denen einige über ein Hochschulangebot verfügen. Durch die Lage zwischen und die Nähe zu Bremen und Oldenburg, verbunden mit der eigenen industriellen Prägung sollte sich hier mit der Frage beschäftigt werden, wie das Potential der vielen Kinder und Jugendlichen möglichst umfänglich genutzt und eine stärkere Bindekraft zur Stadt Delmenhorst erzeugt werden kann.

Außerdem sollte die große (und im Vergleich auch zusätzlich leicht überproportional vertretene) Gruppe der 50 bis 70-Jährigen berücksichtigt werden, die sich in den nächsten Jahren zunehmen in den Ruhestand begeben und zunehmend ihre Ansprüche an den öffentlichen Raum und die Innenstadt formulieren werden. Auch die Bevölkerungsprognose der Bertelsmann Stiftung hat für die Stadt Delmenhorst einen Zuwachs von 58,1 % der über 80-Jährigen

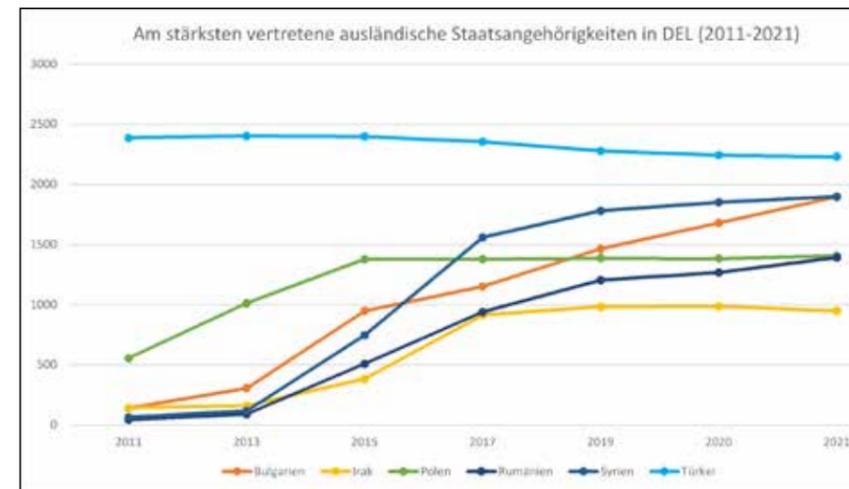


Abb. 4 (oben): Altersgruppen in Delmenhorst und Vergleichskommunen
Abb 5 (unten): Ausgewählte Nationalitäten in Delmenhorst; Quelle: LSN; Darstellung: FORUM.

Personen errechnet. Die Bevölkerungsprognose der Stadt Delmenhorst kommt zu ähnlichen Ergebnissen und sagt einen Zuwachs von 840 Personen die über 85 Jahre alt sind bis 2035 voraus (+42 %).

Der Ausländeranteil in der Stadt Delmenhorst hat sich zwischen 2011 (7,9 %) und 2021 (17,4 %) durch einen Anstieg von 9,5 % mehr als verdoppelt. Um diesen deutlichen Anstieg des Ausländeranteils in Delmenhorst zu erklären, ist ein Blick auf die 2021 am häufigsten vertretenen Nationalitäten in Delmenhorst hilfreich. Im Zeitverlauf seit 2011 wird deutlich, dass Türk*innen in Delmenhorst zwar noch immer die am stärksten vertretene Nationalität darstellen, ihre Gruppengröße insgesamt jedoch leicht rückläufig ist. Im Gegensatz dazu vergrößerte sich die Gruppe von Menschen aus Polen und insbesondere aus Syrien, Bulgarien, Rumänien und dem Irak in Delmenhorst binnen der vergangenen zehn Jahre von wenigen 100 Personen auf knapp 1.000 bis nahezu 2.000 Personen. Die starke Zunahme von Menschen aus Rumänien und Bulgarien ist wahrscheinlich auf das Ende der Übergangsfrist der Arbeitnehmerfreizügigkeit 2014 für die beiden im Jahr 2007 der EU beigetretenen Staaten zurückzuführen. Der sprunghafte Anstieg von Menschen aus den Krisengebieten Irak und Syrien legt nahe, dass seit 2011 viele Menschen mit Fluchterfahrung nach Delmenhorst zugewandert sind.

Die Arbeitslosenquote der Stadt Delmenhorst liegt in der Gruppe der niedersächsischen kreisfreien Städte mit 9,3 % an zweiter Stelle hinter Wilhelmshaven mit 9,6 %. Die niedrigste Arbeitslosenquote der Vergleichsstädte ist mit 4,7 % in Braunschweig ungefähr halb so hoch. Diese verhältnismäßig hohe Arbeitslosenquote in Delmenhorst kann ein Hinweis auf eine strukturelle Benachteiligung der Stadt interpretiert werden. Hohe Anteile von Arbeitslosigkeit sind oft mit wirtschaftlichen und sozialen Herausforderungen verknüpft, weswegen einer Verfestigung dieser Tendenzen unbedingt entgegengewirkt werden sollte.

Eine durch die Stadt Delmenhorst im Rahmen einer Milieu- und sozialräumlichen Auswertung veröffentlichte Kaufkraftanalyse je Einwohner indexiert nach Bundesdurchschnitt errechnete für Delmenhorst im Jahr 2007 einen leicht überdurchschnittlichen Wert von 100,7. Seither hat sich dieser Wert jedoch deutlich verringert und lag im Jahr 2017 bei lediglich 95,2. Diese Entwicklungstendenz bekräftigt die oben aufgeführte Vermutung einer strukturellen Problemlage und verweist ferner auf einen Abwärtstrend der Kaufkraft pro Person im bundesdurchschnittlichen Vergleich.

Zusammenfassend zeigen die sozialstrukturellen Daten aus Delmenhorst eine stabile, gleichbleibende bis leicht steigende Bevölkerungsentwicklung, die sich laut Prognosen in den nächsten 10-15 Jahren fortsetzen wird. Herausforderungen auf demografischer Ebene ergeben sich durch die überproportional große Gruppe der 50-60- sowie 60-70-Jährigen, die in den kommenden Jahren zunehmend ins Rentenalter eintreten werden. Außerdem zeigt sich in Delmenhorst eine deutlich unterproportionale Gruppe von jungen Erwachsenen (20-30-Jährige). Ein Potenzial bergen die, im Verhältnis zu den anderen niedersächsischen kreisfreien Städten, verhältnismäßig stärker vertretenden Altersgruppen die unter 20 Jahre alt sind. Für die Stadt Delmenhorst wird es zukünftig wichtig sein, die Bindekraft für junge Menschen zu erhöhen und attraktive Perspektiven zum Verbleib auszubauen.

Überdies zeigen die analysierten Daten eine starke Zunahme des Ausländeranteils in Delmenhorst, die zu einem nicht unerheblichen Teil auf die Zuwanderung aus Kriegs- und Krisenregionen zurückgeht. Delmenhorst übernimmt eine besonders hohe Integrationsleistung und -verantwortung, die im künftigen Verlauf der Strategieerstellung und Prozessbegleitung zu berücksichtigen ist. Mit Blick auf den demografischen Wandel und eine vielfältige, lebendige Stadtbevölkerung birgt diese dynamische Zuwanderungsentwicklung auch Potenziale. Hierfür braucht es integrative Angebote bspw. zur Sprachförderung, Plattformen und Orte für Begegnung sowie eine klare Positionierung aller Akteure der Stadt, (kulturelle) Vielfalt als Chance und als Potenzial zu begreifen. Um Benachteiligungstendenzen frühzeitig entgegen zu wirken, sollte ein verstärktes Augenmerk auf die (Aus-)Bildungssituation jüngere Stadtbevölkerung gelegt werden.

2.4 Tendenzen und Schwerpunkte der städtischen Entwicklung

Im Jahr 2013 hat die Stadt Delmenhorst ein gesamtstädtisches integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) erarbeiten lassen. Ein ISEK dient als Orientierungsrahmen für die längerfristige Entwicklung der Stadt Delmenhorst insgesamt und hatte zum Ziel, den demografischen, wirtschaftlichen und finanziellen Herausforderungen und Veränderungen der Zeit nicht reaktiv und kurzfristig, sondern mit einer nachhaltigen Entwicklungsperspektive zu begegnen. Unter intensiver Einbindung und Beteiligung von Bürger*innen, Akteuren und Expert*innen wurden fünf Handlungsfelder entwickelt („Image“, „Lebenswerte Stadt“, „Innenstadt“, „Soziales Miteinander“ und „Wirtschaftsstandort“) und bis auf die Maßnahmenebene weiter ausdifferenziert.

Zur Umsetzung der Maßnahmen werden konkret auch mögliche Finanzierungswege aufgezeigt, u.a. auch die Einwerbung von Städtebauförderungsmitteln. Die vorliegende Untersuchung ordnet sich also in diesen langfristigen, nachhaltigen Entwicklungskontext ein – sowohl in den Handlungsraum Innenstadt, als auch thematisch und in Hinblick auf die Umsetzungsstrategie.

Begleitet wird die Umsetzung der ISEK-Maßnahmen zusätzlich durch vertiefende Stadtforschungsstudien, die weitergehende Erkenntnisse zu bestimmten Defiziten und Potenzialen Delmenhorsts liefern, z.B. Milieu- und sozialräumliche Auswertungen, eine Wandermotivbefragung unter Zu- und Fortgezogenen (2018) oder eine Seniorenbefragung (2020).

In einem jährlichen Monitoringbericht wurde der Umsetzungsstand der ISEK-Maßnahmen dokumentiert (zuletzt wurde 2019 konstatiert, dass 37 Maßnahmen umgesetzt wurden, 58 in Bearbeitung und 14 noch nicht in Bearbeitung waren. 2020 erfolgte eine umfassende Zwischenbilanz, in Broschürenform, die zugleich einen guten Überblick über die Schwerpunkte der Stadtentwicklungsaktivitäten in Delmenhorst bietet.

Die Innenstadt war in den zurückliegenden Jahren und ist auch weiterhin ein zentraler Schwerpunkt Stadtentwicklung (vgl. auch Ausführungen in Kap. 3.4). Hervorzuheben ist – neben etlichen weiteren Aktivitäten in den verschiedenen Handlungsfeldern – sicher noch die nördlich des Bahnhofs gelegene Wohnsiedlung „Wollepark“: Die Hochhaussiedlung aus den 1970er Jahren war aufgrund extremer städtebaulicher und sozialer Missstände überregional in die Schlagzeilen geraten, als zwischenzeitlich infolge von vermierterseitigen Außenständen sogar die Gas- und Trinkwasserversorgung in einigen Wohnungen eingestellt werden musste. Inzwischen hat sich die Situation bereits deutlich verbessert. Mithilfe von Städtebauförderungsmitteln konnten einige der desolaten Wohnblöcke rückgebaut werden, begleitet von sozialraumorientierten Aufwertungsmaßnahmen.

3 Innenstadt Delmenhorst Rahmenbedingungen und Tendenzen der Stadtentwicklung

Die Delmenhorster Innenstadt ist geschäftliches, administratives, verkehrliches, kulturelles und nicht zuletzt auch historisches Zentrum der Stadt. Ihr gebührt daher seit Jahren eine besondere Aufmerksamkeit in der Stadtentwicklung. Um die besonderen Herausforderungen der östlichen Innenstadt nachvollziehen zu können, braucht es daher zunächst einen kurzen zusammenfassenden Überblick über die Historie, den städtebaulichen Bestand, die Nutzungen, die Anbindung, die jüngsten Entwicklungen und der Sozialstruktur in der Innenstadt insgesamt.

3.1 Historische Entwicklung

Die Ursprünge der Stadt Delmenhorst gehen auf das Jahr 1247 zurück, als der Oldenburger Graf Otto I. einen alten Horsthof an der Delme erwarb und diesen zu einer Wasserburg ausbaute. Als Name tauchte die Burg „Delmenhorst“ 1254 zum ersten Mal urkundlich auf. Die Stadtrechte erhielt Delmenhorst um etwa 1371. Ab Mitte des 16. Jahrhunderts wurde die Burg zu einem Schloss im Stil der Weserrenaissance ausgebaut. Ende des 17. Jahrhunderts begann die Burg unter dänischer Herrschaft zu verfallen, Ende des 18. Jahrhunderts wurden die letzten Reste abgerissen. Diese Keimzelle der Delmenhorster Stadtentwicklung liegt heute südlich der Innenstadt und ist als Burginsel bzw. als Graftanlage sichtbar.

Mitte des 17. Jahrhunderts wurde die erste Zunft der Tuchmacher in Delmenhorst gegründet, rund 200 Jahre später begann die Transformation der Stadt zu einem bedeutenden Industriestandort v.a. der Textilindustrie. Neben etlichen kleineren Unternehmensgründungen in den Bereichen Jute, Kork, Wolle und Linoleum wurde 1884 die Norddeutsche Wollkämmerei & Kammgarnspinnerei (Nordwolle) gegründet. Die Bevölkerungszahl stieg infolge dieser Entwicklungen stark an (von 5.400 Menschen im Jahr 1880 auf über 20.000 im Jahr 1905), so dass Delmenhorst 1903 den Status einer kreisfreien Stadt erlangte.

Ab 1900 veränderte sich das Bild der Innenstadt grundlegend, unter anderem durch die Umgestaltung der Graftanlagen, dem Bau des Wasserturms, der Markthalle einer neuen Rathausanlage. Noch heute prägen diese Gebäude die Innenstadt. Im 2. Weltkrieg litt Delmenhorst unter dem Abwurf von über 40.000 Bomben im Stadtgebiet. Die Innenstadt ist heute geprägt von einem heterogenen Nebeneinander historischer Gründerzeitgebäude und Wiederaufbauten im Stile der Nachkriegsjahrzehnte.

In den 1970er Jahren änderte sich das Bild der Innenstadt abermals grundlegend infolge großflächiger Verkehrsplanungen: Etliche Haupt- und Zufahrtsstraßen (wie die Friedrich-Ebert-Allee) wurden ausgebaut. Während die Stadt dadurch für den (stark zunehmenden) PKW-Verkehr besser angebunden wurde, erfuhr der Innenstadtkern ab 1972 eine Verkehrsberuhigung infolge der Umgestaltung der Langen Straße zu einer Fußgängerzone. Ein Jahr später erfolgte die Eröffnung des Karstadt-Warenhauses in der Langen Straße 91. Die Innenstadt war zu dieser Zeit stark frequentiert, wozu neben Karstadt auch die vielen Einzelhandelsgeschäfte beitrugen. Prägend war zudem die Verlegung der zuvor ebenerdig verlaufenden Bahnlinie Bremen – Oldenburg in Hochlage auf einen Bahndamm, was den Neubau des Bahnhofs erforderlich machte und zugleich die Nord-Süd-Anbindung der Innenstadt weiter verbesserte.

Seit den 1980er Jahren wirkten sich insb. nördlich des Bahnhofs die Schließungen der Jute-Spinnerei und der Hansa-Werke auf das Stadtbild und die Nutzungsstrukturen aus: So entstand beispielsweise auf den frei gewordenen Flächen unmittelbar am Nordausgang des Bahnhofs das Jute-Center, ein Einkaufszentrum mit Kino, Diskothek und Gastronomie.

Parallel hat der Kernbereich der Innenstadt (südlich der Bahn) seit den 1980er Jahren im Rahmen verschiedener Sanierungsvorhaben „Innenstadt“ deutliche Aufwertungen erfahren (s. Kap. 3.4).

3.2 Grundzüge der allgemeinen städtebaulichen und der Nutzungsstruktur (Innenstadt)

Die Innenstadt von Delmenhorst weist aufgrund der in Abschnitt 3.1 dargestellten historischen Entwicklungen eine heterogene bauliche Struktur auf. Insbesondere die Geschehnisse des 2. Weltkrieges beeinflussten das Stadtbild immens, und führten in der Innenstadt zu einem ersichtlichen Nebeneinander von Vor- und Nachkriegsarchitektur. Diese Heterogenität zeigt sich auch in Delmenhorst ältestem Stadtteil, der südlichen Stadtmitte. Diese ist heute neben den entlang des Delmegrabens lokalisierten Einfamilienhäusern aus der Vorkriegszeit vor allem durch die in den Nachkriegsjahren entstandenen Siedlungen der 1950er bis 1970er Jahre geprägt.

In besonderem Interesse von Stadtplaner*innen, Politik und Bürger*innen steht in den letzten Jahren die Lange Straße, die seit 1972 als zentrale Fußgängerzone genutzt wird. Grund ist, dass der stationäre Einzelhandel in Delmenhorst, wie in vielen anderen Städten auch durch die zunehmende Konkurrenz des Onlinehandels und der peripher gelegenen Einzelhandelsstandorte einen erheblichen Strukturwandel durchläuft, der durch die Corona-Pandemie zusätzlich forciert wird und eine zunehmende Anzahl von Leerständen, sowie abnehmende Passantenfrequenzen in der Fußgängerzone als Folge hat.

Neben der zentral gelegenen und durch gewerbliche Nutzung gekennzeichneten Langen Straße sind auch das Rathaus, die Markthalle und die Graftanlagen im südwestlichen Bereich der Innenstadt und der im Nordosten stehende Wasserturm von besonderer Bedeutung für die städtebauliche Struktur der Stadt Delmenhorst. Herauszuheben ist auch die stadtbildprägende, katholische St. Marien-Kirche im nordwestlichen Bereich der Innenstadt und die zentral gelegene, evangelische Stadtkirche.

Ein Großteil der sich in der Delmenhorster Innenstadt befindlichen Gebäude wird sowohl gewerblich als auch zum Wohnen genutzt. Dementsprechend sind auch in den Obergeschossen der an der Langen Straße liegenden stationären Einzelhandels- und Gastronomie-Nutzungen teilweise Miet- und Eigentumswohnungen vorhanden. Ferner befinden sich in der Innenstadt auch eine Reihe von öffentlichen, kirchlichen sowie sozialen Einrichtungen, die die Versorgungsfunktionen komplementieren. In diesem Zusammenhang sind vor allem die obig genannten Kirchen, die am westlichen Ende der Langen Straße gelegene Stadtbibliothek, der Bahnhof, das Rathaus als Verwaltungssitz, sowie die am Rathausplatz liegende und 2013 als Versammlungs- und Veranstaltungsort wiedereröffnete Markthalle zu nennen. Darüber hinaus finden sich mit dem Gymnasium an der Willmsstraße, dem Max-Planck-Gymnasium und der Musikschule in der Schulstraße wichtige Bildungsangebote in der Innenstadt. Das Haus Coburg, östlich der Friedrich-Ebert-Allee gelegen, bietet durch attraktive Ausstellungen,

zeitgenössische Musik und Kunst der Gegenwart ein umfangreiches Kulturprogramm, das in der Nähe der Graftanlagen gelegene Theater „Kleines Haus“ ergänzt die kulturelle Vielfalt in der Innenstadt. 2012 wurde in der Nähe des Bahnhofes an der Westerstraße ein Gesundheitszentrum eröffnet, so dass (zusätzlich zu den zahlreich vorhandenen Arztpraxen) das medizinische Versorgungsangebot – trotz der Aufgabe des Josef-Hospitals nach der Fusion der Krankenhäuser und der Verlegung an einen Standort am westlichen Stadtrand – weiterhin gut ist.

Das leer stehende ehemalige Josef-Hospital (teilweise eine Brandruine) und seine unmittelbare Umgebung stellen seit einigen Jahren eine zentral in der Innenstadt gelegene Brachfläche dar, von denen es weitere gibt. Die „prominentesten“ sind die so genannte Hotelwiese im Süden der Innenstadt sowie das leer stehende Hertie-Kaufhaus und die angrenzende Rückbaufläche des ehemaligen Hertie-Parkhauses in der östlichen Innenstadt.

3.3 Verkehrliche Anbindung (Innenstadt)

Autoverkehr

Die Innenstadt von Delmenhorst kann über eine Reihe von miteinander verbundenen, größeren Straßen erreicht werden, die wie ein Ring um das Zentrum herumführen. Ein wesentlicher Bestandteil dieses „innerstädtischen Ringes“ macht im Osten die vierspurige Friedrich-Ebert-Allee aus. Im Norden wird der Bahnhofsvorplatz von den in entgegengesetzte Richtungen führenden Einbahnstraßen Wittekindstraße und Louisenstraße eingefasst. Folgend verläuft der Ring im Westen weiter über die Marktstraße, den Hans-Böckler-Platz, den Bismarckplatz, sowie die Bismarckstraße bevor im Süden die Arthur-Fitgerstraße abschließend wieder in der Friedrich-Ebert-Allee endet. So wichtig diese Straßen für die Erreichbarkeit der Innenstadt sind, so sehr stellen sie zugleich stadträumliche Barrieren rund um den Innenstadtkern dar.

Den Innenstadtring erreicht man über die in Kapitel 2.2 beschrieben verschiedenen überregionalen Verkehrswege sehr schnell. Insbesondere aus Richtung Westen, Süden und Osten bieten sich durch vier Ausfahrten an der BAB 28 etliche schnelle Wege, die direkt in den Innenstadtring münden: Von „Ganderkesee-Ost“ führt die Oldenburger Straße aus Richtung Westen bis zur Marktstraße, von Südwesten her verläuft die B 213 bis zur Ausfahrt „Delmenhorst-Deichhorst“ und weiter als Wildeshäuser bis zur Oldenburger Straße, aus Süden kommend erreicht man von „Delmenhorst-Adelheide“ (über Cramerstraße) oder von „Delmenhorst-Hasport“ (über den Hasporter Damm) kommend das Zentrum an der Friedrich-Ebert-Allee bzw. direkt am Vorwerk-Parkplatz in der südöstlichen Innenstadt. Aus Richtung Osten (Bremen) wählt man entweder den Weg über die B 75 und BAB 28 über den Hasporter Damm wie beschrieben oder nutzt die ehemalige B 75 (Bremer Straße) die direkt aus dem benachbarten Bremer Stadtteil Huchting bis zur Friedrich-Ebert-Allee führt. Aus dem nördlichen Umland erreicht man die Innenstadt indes über die Landesstraßen Stedinger Straße oder die Nutzhorner Straße, die in die Mühlenstraße übergeht.

In der Delmenhorster Innenstadt ist eine Reihe von öffentlichen Parkmöglichkeiten vorhanden. Mit insgesamt 725 kostenfreien Abstellmöglichkeiten befinden sich die meisten Stellplätze auf den „Graftwiesen“ im Südwesten der Innenstadt. Darüber hinaus bietet das zentral gelegene neue „City Parkhaus“ am Stadtwall 440 Parkplätze, die nach Auskunft etlicher Bürger*innen und Akteure aber selten ausgelastet sind. Der Parkplatz „Hans-Böckler-Platz“

(83 Parkplätze), der Parkplatz „Am Knick“ (71 Parklätze) und der in der östlichen Innenstadt gelegene Parkplatz „Am Vorwerk“ (79 Parkplätze) ergänzen das Stellplatzangebot für PKW. Einzelne Ladestationen für Elektrofahrzeuge sind an den Parkplätzen vorzufinden.

ÖPNV

Der Delmenhorster Bahnhof befindet sich unmittelbar in der Innenstadt, keine fünf Gehminuten nördlich der Fußgängerzone Lange Straße. Am Bahnhof bzw. dem unmittelbar vorm Bahnhof befindlichen ZOB halten nicht nur Fernverkehrszüge, etliche regionale Zugverbindungen und Regionalbusse (s. Kap. 2.2), sondern auch sämtliche Stadtbuslinien, von denen es insgesamt acht gibt. Die Stadtbuslinien verbinden die Delmenhorster Stadtteile mit der Innenstadt, einige Linien enden auch außerhalb der Stadtgrenzen. Folgende Linien des so genannten Hauptnetzes verkehren in den Kernzeiten (wochentags zwischen 5 Uhr und 20 Uhr und samstags zwischen 9 Uhr und 17 Uhr) alle 30 Minuten, außerhalb dieser Zeiten seltener:

- Linie 201 von Bremen-Huchting über Heidkrug, Bahnhof/ZOB, Markt und Hasport nach Annenheide
- Linie 202 von Deichhorst über Markt, Bahnhof/ZOB, Düsternort nach Hasport bzw. Brendel
- Linie 203 von Deichhorst (Hanse-Wissenschaftskolleg) über Oldenburger Str., Bahnhof/ZOB, Hasport nach Annenheide
- Linie 205 von Bungerhof über Lessingstraße, Bahnhof/ZOB, Marktnach Brendel-Süd
- Linie 206 von Bungerhof über Schönemoorer Straße, Bahnhof/ZOB, Markt, Delme Krankenhaus nach Deichhorst (Hanse-Wissenschaftskolleg)
- Linie 207 von Hasbergen oder Alrusch über Dreilinen, Schafkoven, Bahnhof/ZOB, Dwoberg nach Wichernstift oder Elmehloh

Nur wochentags verkehrt im halbstündigen Rhythmus die

- Linie 204 von Bremen-Huchting über Varrel, Syker Straße, Bahnhof/ZOB, Markt, Düsternort, Brendel nach Adelheide

Ausschließlich zum Schichtwechsel verkehrt seit Anfang 2022 die

- Linie 208 vom Bahnhof/ZOB über Stedinger Straße, Bungerhof, Sandhausen zum Güterverkehrszentrum in Bremen-Strom.

Neben den Linien des Hauptnetzes verkehren am Abend und am Wochenende insgesamt sechs „Nebennetzlinien“ (212 bis 216 und 218).

Vom zentraler Knoten- und Umsteigepunkt am ZOB aus werden auf dem Weg in die Stadtteile – je nach Fahrtrichtung – unterschiedliche weitere Haltestellen entlang des „innerstädtischen Ringes“ bedient: Die Haltestelle „Post“ im Westen, „Markt“ im Südwesten, „Parkstraße“ im Süden und „Lange Straße“ im Osten der Innenstadt.

Fahrrad- und Fußverkehr

Der Verkehrsentwicklungsplan von 2014 bemängelt in Hinblick auf den Radverkehr, dass dieser in Delmenhorst insgesamt entwicklungsfähig sei und dass dem erstaunlich hohen Verkehrsaufkommen in Richtung Innenstadt, Fußgängerzone, Bahnhof und zu den Schulen durch geeignete Maßnahmen, die dem Radverkehr im Straßenraum einen deutlich

sichtbaren Stellenwert einräumen, Rechnung zu tragen sei. Abgesehen von einer Umgestaltung der Bismarckstraße zur Erleichterung der Querung zwischen Graft und Innenstadt, hat sich noch nicht viel in diese Richtung entwickelt. Nach wie vor bilden z.B. die großen Straßen rund um die Innenstadt erhebliche Barrierewirkungen für Fußgänger und Radfahrer aus.

Fahrradstellplätze finden sich vorwiegend an dezentralen Standorten, insbesondere in den Zufahrtsstraßen zur Fußgängerzone Lange Straße. Die vorhandenen Fahrradstellplätze sind teilweise heruntergekommen und veraltet.

Innerhalb der Innenstadt bietet die Lange Straße und angrenzende Bereiche durch den Ausschluss des motorisierten Verkehrs und (größtenteils) des Fahrradverkehrs besondere Aufenthaltsmöglichkeiten für Fußgänger. Insgesamt bietet die Innenstadt in ihrer Kompaktheit, mit ihren Mobilitäts-Knotenpunkten (Bahnhof, Stellplätze) große Potenziale für die „Stadt der kurzen Wege“, denn in durchschnittlichem Gehtempo sind alle wichtigen Punkte in der (erweiterten) Innenstadt in maximal 15 Minuten erreichbar.

3.4 Zusammenfassende Ausführungen über den zurückliegenden Sanierungsprozess und parallele Verfahren

Die Delmenhorster Innenstadt hat bereits eine längere „Fördergeschichte“ in den letzten Jahren hinter sich: 2006 wurden weite Teile der Innenstadt als Sanierungsgebiet „Innenstadt-Zentrum“ förmlich festgelegt. Mithilfe von Fördermitteln aus dem Städtebauförderungsprogramm „Sanierung und Entwicklung“ (S+E) konnten zahlreiche Maßnahmen zur Beseitigung von Missständen und zur Aufwertung des Zentrums umgesetzt werden. Zu nennen sind u.a.:

- Die Umgestaltung des Rathausplatzes mit der Instandsetzung der Markthalle und der Umgestaltung des Delmeufers zu den Delmeterrassen,
- der Abbruch und die Neugestaltung des „Obstkorb“ im „Herzen“ der Innenstadt,
- die Neugestaltung des Übergangs zwischen Graftanlagen und Bismarckstraße und die Umgestaltung des Bismarckplatzes südlich davon sowie
- als zentrale Maßnahme die Umgestaltung der Fußgängerzone Lange Straße und einiger Nebenlagen wie die Kirchstraße, die südliche Bahnhofstraße, Teile der Schulstraße oder die Parkstraße.

Der Erfolg dieser Maßnahmen ist heute in Form einer deutlich aufgewerteten Innenstadt – zumindest in weiten Teilen – sichtbar. Mit Auslaufen des S+E-Programms wurde auch das Sanierungsverfahren Ende 2017 beendet, umfänglich bilanziert und fortbestehende Aufgaben zur Sicherung des Erreichten in einem Verstetigungskonzept festgehalten. Unter anderem werden im Verstetigungskonzept die

- Weiterentwicklung des Parkraumkonzepts zu einem Innenstadt-Mobilitätskonzept,
- die Förderung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen bei privaten, ortsbildprägenden Gebäudebeständen,
- die Entwicklung weiter ausdifferenzierter Angebotsstrukturen zur nachhaltigen Sicherung der Innenstadtfunktion und
- die Identifizierung weiterer Förderbedarfe und Fördermöglichkeiten sowie die Koordination von Förderanträgen

als weiter fortbestehende Aufgaben genannt.

Bereits einige Jahre vor Ende der Innenstadtsanierung war darüber hinaus klar, dass man wesentliche Ziele in Teilen der östlichen Innenstadt nicht bis zum Ende des Verfahrens würde erreichen können: Insbesondere hatte sich noch keine Nachnutzungslösung für das inzwischen leer stehende Hertie-Kaufhaus sowie für das angrenzende Parkhaus gefunden. Vor diesem Hintergrund wurde das Sanierungsverfahren „Innenstadt“ in einem 2,3 ha großen, die Bereiche um die Hertie-Immobilien umfassenden Gebiet schon 2016 durch eine Teilaufhebung der Sanierungssatzung vorzeitig beendet. Ziel war die Überführung dieses Gebietes in ein neues Verfahren mit anderer Rechts- und Förderkulisse, das die erforderliche Zeit und die Mittel zur Beseitigung der Missstände bereitstellen würde.

So wurde – auf Grundlage eines 2015 erstellten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes – das Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“ gem. § 171b BauGB festgelegt und es erfolgte im Programmjahr 2015 die Aufnahme in das (damalige) Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“. Aus dem Programm „Stadtumbau West“ wurde zunächst das Programm „Stadtumbau“ und inzwischen das Programm „Nachhaltige Erneuerung“, mit dem die Fördermittelgeber auch inhaltlich neue Schwerpunkte (Klimaschutz und Klimafolgenanpassung sowie grüne Infrastrukturen) gesetzt haben. Auch in der östlichen Innenstadt selbst haben sich in Hinblick auf die Ziele Veränderungen ergeben (Rück- und Neubau des Hertie-Kaufhauses durch die Stadt anstatt bestandsorientierte Nachnutzung durch einen Investor). Zudem ist inzwischen deutlich geworden, dass der enge, auf den Hertie fokussierte Gebietszuschnitt ein Vorankommen in der östlichen Innenstadt insgesamt erschwert (eine ausführliche Beschreibung und Auswertung dieses Verfahrens erfolgt in Kapitel 7), so dass nun mit dieser Expertise ein erweiterter Blick erfolgt.

Inzwischen ist zudem das Areal des ehemaligen Josef Hospitals und seines Umfeldes in der nördlichen Innenstadt in den Fokus der Stadtentwicklung geraten: Eigentlich war vorgesehen, im Zuge der notwendigen Konzentration von Krankenhausstandorten diesen innerstädtischen Standort weiterzuentwickeln und auszubauen. Jedoch machte ein Brand in einem Gebäudeteil, sowie die Insolvenz des katholischen Stifts des Josef Hospitals diese Überlegungen zunichte. Nunmehr wird das im Westen des Stadtgebiets gelegene Delme Klinikum als Krankenhausstandort gehalten, während das Josef Hospital und sein Umfeld neuen Nutzungen zugeführt werden müssen. Dazu wurden 2021 Vorbereitende Untersuchungen im Bereich zwischen Bahnhofstraße, der Bahnlinie, der Mühlenstraße und der Lange Straße durchgeführt und ein Entwicklungskonzept vorgelegt, das – mithilfe von Städtebauförderungsmiteln – u.a. folgende Ziele zur Umsetzung im künftigen „Marienviertel“ vorschlägt:

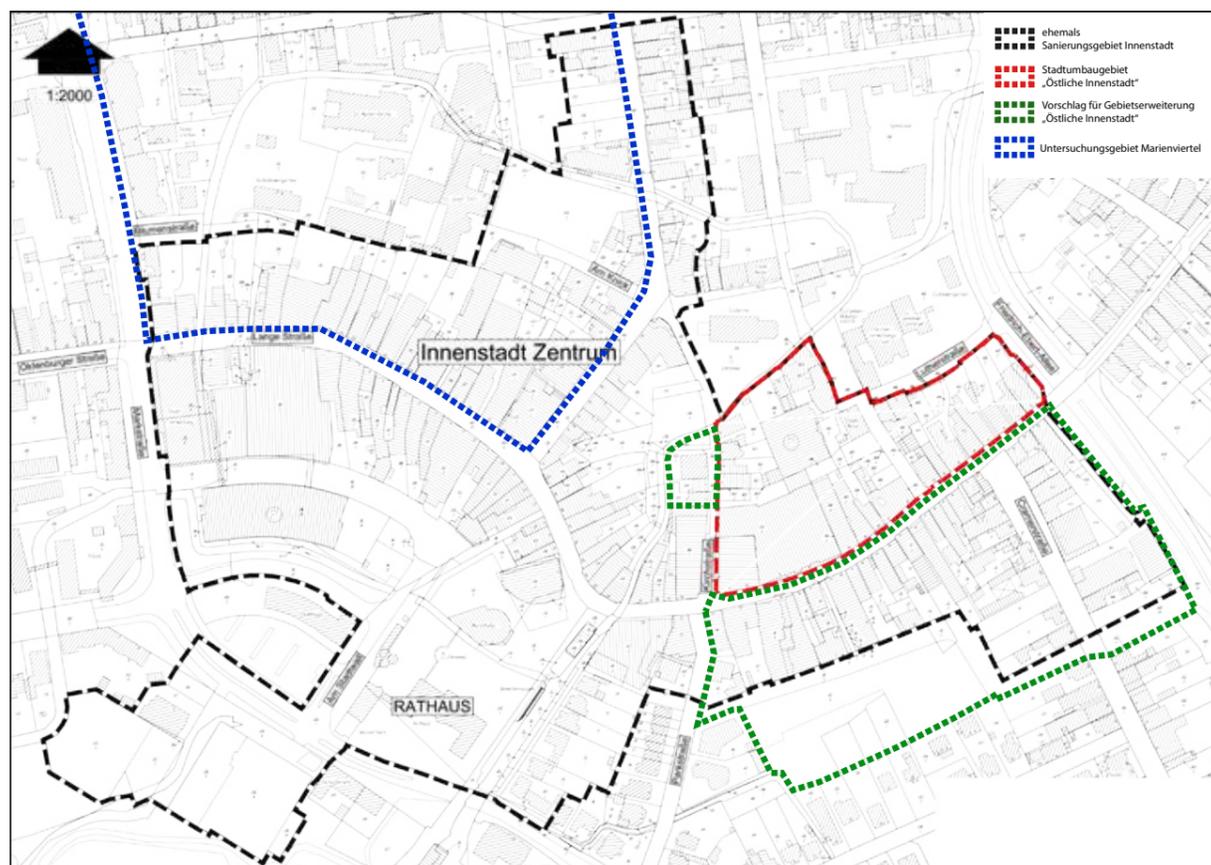
- Entwicklung eines innerstädtischen Wohn- und Arbeitsquartiers mit hoher Verweilqualität und guter öffentlicher Zugänglichkeit u.a. durch Fuß- und Radwegeverbindungen,
- die Stärkung und Erweiterung der sozialen Infrastrukturen rund um die St. Marien Kirche,
- die Stärkung und Ergänzung der Einzelhandels- und Dienstleistungsstrukturen insb. in der nördlichen Bahnhofstraße,
- die Schaffung eines attraktiven Eingangs bzw. Übergangs in die Innenstadt und
- eine Reduzierung der Verkehrsbelastung zwischen der Louisestraße/Koppelstraße und Wittekindstraße.

Unabhängig von der Städtebauförderung bieten sich derzeit für die Innenstadt weitere Förder-Chancen, die die Stadt Delmenhorst nutzen will: Im Kontext des Sofortprogramms „Perspektive Innenstadt“ sollen insgesamt 18 Projekte in folgenden Themenbereichen umgesetzt werden:

- Klimafreundlicher multifunktionaler Treffpunkt der Stadtgesellschaft und grünes Erlebnis in der City,
- Neugestaltung des Bahnhofsumfeldes als Baustein der Verkehrs- und Energiewende,
- Digitales Wissen/Bildung und Teilhabe im Zentrum der Stadtgesellschaft,
- Forum Innenstadt für die Beteiligung und Integration der vielfältigen Planungsprozesse,
- Fortschreibung des Strategiekonzeptes für die Innenstadt als mittel- und langfristige Perspektive für den Wandel und
- Investitionen zur Steigerung der Attraktivität von Innenstadt und benachbarten Grün- und Freiflächen für Freizeitaktivitäten.

Zudem bewirbt sich die Stadt um EU-Mittel aus dem Programm „Resiliente Innenstädte“ mit dem öffentliche und private Maßnahmen in den Handlungsfeldern „Soziales“, „Ökonomie“ und „Ökologie“ in der Innenstadt als Gemeinschaftsaufgabe von Stadtverwaltung und Stadtgesellschaft umgesetzt werden sollen.

Abb. 6: Karte ehemalige und aktuelle Förder- und Untersuchungsgebiete in der Delmenhorster Innenstadt
Quelle: Kartenmaterial: Stadt Delmenhorst & LGLN; Darstellung: FORUM



3.5 Formelle und relevante informelle Planungen

Verschiedene formelle und informelle Planungsgrundlagen liegen der Entwicklung der Stadt Delmenhorst insgesamt und im Besonderen der Innenstadt zugrunde. Alle im Folgenden aufgeführten Pläne und Konzepte betonen in irgendeiner Weise die Innenstadt als Bezugsraum. Aus diesem Grund werden die formellen und informellen Grundlagen an dieser Stelle betrachtet. Die östliche Innenstadt wird in den übergeordneten Konzepten meist nicht gesondert erwähnt, gleichwohl sind dann natürlich auch Aspekte der östlichen Innenstadt betroffen. Nur die Bebauungspläne als sehr kleinräumige Planungsebene ist sinnvollerweise im Kontext des Untersuchungsgebietes zu erörtern (s. Kap. 4.5). Die ausschließlich die östliche Innenstadt betrachtenden informellen Konzepte werden gesondert im Teil „Evaluierung“ unter die Lupe genommen (s. Kap. 7).

Als übergeordnete formelle Planungsgrundlage für die Stadt Delmenhorst und die Innenstadt dient der Flächennutzungsplan. Zudem wurden zahlreiche informelle Konzepte zu verschiedenen Themen (Klima, Einzelhandel, Verkehr usw.) auf relevante Projektideen oder Informationen geprüft, die für die Innenstadt bzw. das Untersuchungsgebiet relevant sind.

Flächennutzungsplan

Als Plangrundlage auf städtischer Ebene gilt die 2021 beschlossene Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes. Die Innenstadt, auch die östliche Innenstadt, ist ganz überwiegend als „Gemischte Baufläche“ (M) mit einer maximalen Geschossflächenzahl von 2,2 ausgewiesen. Im Nordwesten (Marienviertel) und im Nordosten sind größere Flächen für den Gemeinbedarf vorgehalten, insb. für die Einrichtungen der beiden Kirchengemeinden und für Schulen, aber auch für gesundheitliche Einrichtungen. Überdies sind einige Flächen als Verkehrsflächen (Parkplätze) ausgewiesen. Im Untersuchungsgebiet „Östliche Innenstadt“ ist hier der Parkplatz am Vorwerk zu nennen. Die der evangelischen Kirchengemeinde zuzurechnenden Gemeinbedarfsflächen befinden sich unmittelbar angrenzend, aber außerhalb des Gebiets. Im Untersuchungsgebiet ist für das Gebäude Schulstraße 5 (Finanzverwaltung) eine öffentliche Einrichtung gekennzeichnet.

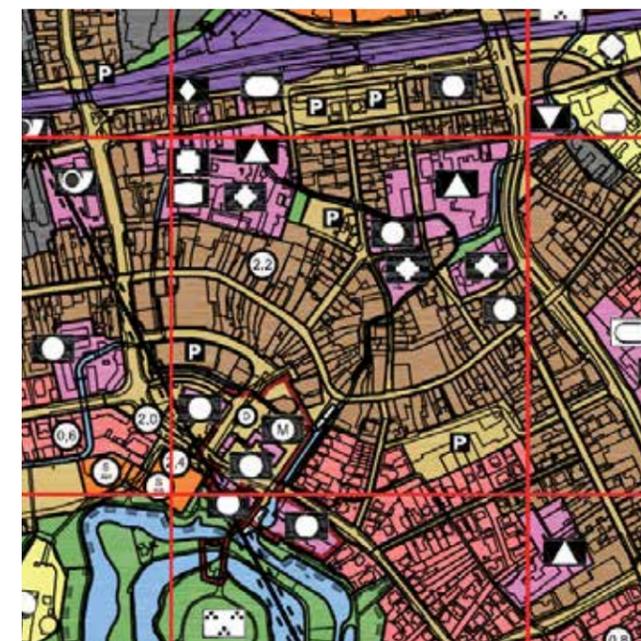


Abb. 7: Ausschnitt der Innenstadt aus dem Flächennutzungsplan, Quelle: Stadt Delmenhorst

Mehrere informelle Konzeptionen mit ausschließlichem oder mindestens teilweise Innenstadtbefug wurden in den zurückliegenden Jahren erarbeitet. Ein besonderes Augenmerk verdient der Masterplan Innenstadt, der 2014 aus den Ergebnissen des gesamtstädtischen ISEK (vgl. Kap. 2.4) hervorging. Weiter sollen an dieser Stelle die innenstadtrelevanten Aussagen aus dem Einzelhandelskonzept (2008), dem Klimaschutzkonzept (2014) und dem Verkehrsentwicklungsplan (2014) Erwähnung finden.

Masterplan Innenstadt

Im gesamtstädtischen ISEK von 2013 wurde der Innenstadt eine Schlüsselrolle bei der Gesamtentwicklung der Stadt zugeschrieben. Aufgrund dessen wurde ein Jahr darauf ein Masterplan unter Einbezug von Bürger*innen und unter Mithilfe von Expert*innen erarbeitet, in dem die im ISEK formulierten Ziele und Maßnahmen weiterentwickelt und kleinräumig ausgearbeitet wurden.

Konkret wurden Leitlinien und dazugehörige **Handlungsfelder mit Zielen** erarbeitet:

- Erreichbarkeit und Mobilität für alle Nutzergruppen sicherstellen
- Funktionale Stärkung der Innenstadt als Gewerbestandort und qualitative Ergänzung der Einzelhandelsstrukturen
- Bedarfsgerechte Anpassung der Wohnstandortqualitäten in der Innenstadt
- Attraktive und sichere Gestaltung und Belebung des öffentlichen Raumes für Jung bis Alt
- Nutzerorientierte Freizeit- und Naherholungsangebote unter besonderer Berücksichtigung des Alleinstellungsmerkmals „Grüne Stadt am Wasser“ bereitstellen
- Die Innenstadt als Bühne von Kultur und Stadtgeschichte erlebbar machen

Nachstehende Übersicht aus dem Masterplan zeigt die **Maßnahmen** in den Handlungsfeldern auf:

ZIELE	Handlungsfelder			
	Stadtleben & Gestaltung	Wohnformen & Wohnorte	Mobilität & Erreichbarkeit	Handel & Gewerbe
<ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Schaffung neuer Anziehungspunkte für Jung & Alt • Einheitsliches Gestaltungskonzept mit Richtlinien für den öffentlichen Raum unter Berücksichtigung von Sicherheitsaspekten festlegen. • Umsetzung bereits politisch beschlossener Gestaltungskonzepte (Ein belebendes Miteinander verschiedener Nutzungen ermöglichen: (Arztpraxen, Einzelhandel, Wohnen, Kultur, Freizeit u.a.) • Betonung und Sichtbarmachen der Stadtgeschichte im öffentlichen Raum • Die Innenstadt als ein Ort der Begegnung und des Austausches für Kultur-, Sport- und Freizeitaktivitäten etablieren • Kulturelle Veranstaltungen als festen Bestandteil des innerstädtischen Lebens etablieren • Ausreichend öffentliche, barrierefreie und sichere Toiletten sicherstellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von bedarfsgerechtem Wohnraum für unterschiedliche Wohnmodelle an unterschiedlichen Wohnorten (Familien/Wohngemeinschaften, Singles/ Senioren) im Bestand und Neubau (Miete/Eigentum) • Stärkung der Wohnqualität in der Innenstadt • Berücksichtigung von neuen Wohnraumkonzepten (Mehrgenerationenwohnen etc.) • Förderung der (energetischen) Sanierung im Bestand • Berücksichtigung von Einbruchschutzmaßnahmen und weiteren Sicherheitsaspekten bei Sanierung im Bestand und beim Wohnungsneubau • Versorgung des täglichen Bedarfs ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung von nutzerorientierten Parkraumbereichen und Parkplatzangeboten in fußläufiger Nähe zur Innenstadt unter Berücksichtigung des Themas Sicherheit • Schaffung eines ausreichenden Fahrradständerangebotes an zentralen Standorten und Einbeziehung sicherheitsrelevanter Aspekte • Optimierung der ÖPNV-Anbindung der Innenstadt in den Abendstunden • Sicherstellung einer barrierefreien Erreichbarkeit und Mobilität in der Innenstadt für alle Nutzergruppen • Bedarfsgerechte Wegebeziehungen unter Beachtung von sicherheitsrelevanten Aspekten herstellen und nutzungsgerechte Beschilderung (u.a. rückverläufige Erschließung der Langen Straße, Rundläufe, Wasser-Wege-Konzept etc.) • Attraktive „Engpasslöser“ zur Innenstadt herstellen (Übergang Bahnhof-Fußgängerzone u.a.) • Bedarfsgerechte, anwohnerfreundliche Nutzung für Lieferverkehr ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> • Errichten einer Personalstelle „City Management“ als Koordinationsstelle insbesondere für <ul style="list-style-type: none"> – Flächenentwicklung – Leerstand – Zwischennutzungen • Interne und externe Kommunikation der Kaufleute und Gewerbetreibenden • Gemeinsame Aktionen und Initiativen von Standortgemeinschaften • Vereinheitlichung von Öffnungszeiten <ul style="list-style-type: none"> – Absprache von Serviceangeboten • Reaktivierung von Schlüsselimmobilien • Förderung von (Außen-) Gastronomie, insbesondere in der Bahnhofstraße • Dienstleistungsunternehmen ansiedeln • Schaffung einer größeren Sortimentsvielfalt im Einzelhandel (Lebensmittelmarkt u.a.) • Innenstadttypische Sortimente fördern (siehe Einzelhandelskonzept, 2007, S. 121f) • Belebung der Fußgängerzone, insbesondere im östlichen Bereich 	
	Projekte und Maßnahmen			

Abb. 8: Auszug aus dem Masterplan (2014) mit Handlungsfeldern und Maßnahmen für die Innenstadt Delmenhorst
Quelle: Masterplan Innenstadt 2014, S. 56, Gewos im Auftrag der Stadt Delmenhorst

Von diesen Maßnahmen lassen sich einige im Untersuchungsgebiet verorten, bzw. sind auch für die Entwicklung der östlichen Innenstadt relevant:

Stadtleben und Gestaltung

- Wasserwege- und Rundwegkonzept: Nah- und Erholungsqualitäten am Wasser ausbauen (Erneuerung und Verbreiterung der Brücke Richtung Stadtkirche, Sichtachsen hin zur Stadtkirche schaffen u.a. durch Rückschnitt der Hecken)
- Attraktivierung der Fußgängerzone: Sitzgelegenheiten (auch durch Einzelhändler*innen)
- Informationstafeln, Rundgänge und Ausstellungen: Anbringung von Informationstafeln an geschichtsträchtigen Gebäuden, Ausstellungen in Leerstandsobjekten (Eyecatcher), Kultur- und Geschichtsrundgänge durch die Stadt
- Neugestaltung Schweinemarkt: Spielgelegenheiten, Begrünung
- Einrichtung eines nichtkommerziellen Jugendtreffs
- Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum (u.a. an der Delme)
- Fassadensanierung und Fassadenwettbewerb
- Urban Gardening
- Initiierung von Jugendprojekten

Wohnformen und Wohnorte

- Hinterhöfe Lange Straße: Seniorengerechtes Wohnen
- „Am Vorwerk“ und rückwertige Grundstücksflächen: Wohnen für Familien, Begrünung
- Mischnutzungen im ehemaligen Hertie-Gebäude
- Energetische Sanierung der Bestandsgebäude

Erreichbarkeit und Mobilität

- „Shared Space“-Modellprojekt initiieren
- Verkehrskonzept für Radfahrer: Querungsmöglichkeiten in der Fußgängerzone, Einheitliche Verkehrsbeschilderung
- Zugänge zu Einzelhandel und Gastronomie barrierefrei gestalten
- Parkraumkonzept
- Vorwerk-Parkplatz fokussieren: kostenlose Parkdauer ausweiten

Handel und Gewerbe

- City-Management
- Leerstehende Schlüsselimmobilien neuen Nutzungen zuführen (insb. Hertie)
- Schulung des Einzelhandelspersonals: Bereich Service
- Anreize für die Gastronomie schaffen (z.B. Minderung oder Abschaffung von Gebühren für die Stromnutzung)
- Ansiedeln von Außengastronomie
- Belebung der Fußgängerzone: Zusammenlegung einzelner Gewerbeflächen, Anziehungspunkte schaffen und Adressbildung betreiben
- „Jeansgasse“ reaktivieren: Attraktive Einzelhandelsgeschäfte ansiedeln durch Gestaltung des Weges
- Räumliche (gewerbliche) Hoffnungsträger entwickeln (Cramerstraße, Schweinemarkt, Lange Straße)
- Büroflächen bereitstellen, Dienstleistungsunternehmen für die Innenstadt gewinnen

Einzelhandelskonzept

Das Einzelhandelskonzept für die Stadt Delmenhorst wurde 2008 von der cima erstellt und bildet seitdem die Grundlage der strategischen Steuerung des Einzelhandels der Stadt Delmenhorst. 2017 erfolgte die erste Fortschreibung, zurzeit wird die zweite Fortschreibung erarbeitet, auf deren Ergebnis man gespannt sein darf, insb. was die Beurteilung der Corona-Folgen betrifft. Das Konzept formuliert den Anspruch, der besonderen Position und Lage der Stadt Delmenhorst als Mittelzentrum mit oberzentralen Teilfunktionen gerecht zu werden, indem „Entwicklungserfordernisse zum Ausdruck gebracht werden, welche zur Stärkung der Gesamtregion aber auch zur Profilierung gegenüber den benachbarten Oberzentren Bremen und Oldenburg und somit zur interkommunalen Zentrenharmonisierung beitragen sollen.“ (EHK 2017, S. 9)

Die Innenstadt wird als Hauptgeschäftszentrum mit erheblicher gesamtstädtischer und regionaler Einzelhandels- und Dienstleistungsfunktion definiert: „Der zentrale Versorgungsbereich Innenstadt umfasst vorrangig die Lange Straße und die Bahnhofstraße als Haupteinkaufslage sowie Teile der Cramerstraße. Die östliche Grenze bildet knapp hinter der Cramerstraße die Friedrich-Ebert-Allee. Diese vielbefahrene Straße entfaltet ebenfalls eine Barrierewirkung zu den dahinterliegenden Dienstleistungsnutzungen. Im Süden endet der zentrale Versorgungsbereich nördlich des Hans-Böckler-Platzes sowie der Straße „Am Vorwerk“ (EHK 2017, S. 79). Damit fallen große Teil des Untersuchungsgebiets in den zentralen Versorgungsbereich der Delmenhorster Innenstadt.

Das Konzept lobt das gute Erscheinungsbild (Stadtmöblierung, Straßenbelag) in der umgebauten Lange Straße, eine gute Positionierung im zentrenrelevanten Sortiment Bekleidung/Wäsche, den Wochenmarkt und das Vorhandensein leerstehender Entwicklungsflächen. Allerdings wird auch der Verbesserungsbedarf der Gestaltung von Ladenfronten und Fassaden, ein (zeitweises) Parkplatzdefizit und die große Ost-West Ausdehnung, die Rundläufe behindert, benannt.

Folgende, im Einzelhandelskonzept 2017 aufgelistete Maßnahmen, könnten für das Untersuchungsgebiet von Relevanz sein:

- Funktionale Stärkung der Hauptlage: Weitere Einzelhandelsansiedlungen (Erhöhung der Verkaufsfläche) und die Wiederbelebung der ehem. Hertie-Immobilie sollten in der Innenstadt Vorrang haben
- Einkaufserlebnis qualifizieren: Lange Straße Ost als Hauptlage mit modernem Branchenmix, weitere Intensivierung des Einzelhandels positionieren, Umgestaltung der Fußgängerzone, Ansiedlung hochwertiger Anbieter, Markierung der Eingangsbereiche
- Ladenleerstandsmanagement: Stelle des City-Managements bereits besetzt, Maßnahme aber weiterhin von Relevanz
- Ausbau Stellplätze für Car-Sharing-Anbieter und Ladestationen für Elektroautos
- Serviceangebote für E-Bike Nutzer bzw. abschließbare Stellplätze
- Vermarktung der Innenstadt: Profilierung ggü. den nahen Oberzentren Bremen und Oldenburg, Maßnahmen gem. Stadtmarketingkonzept
- Innenstadt als Wohnstandort berücksichtigen: Erhalt und Ausbau

Klimaschutzkonzept

2014 wurde ein integriertes Klimaschutzkonzept für die Stadt Delmenhorst veröffentlicht, das lokale Potentiale aufzeigt und Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz, zur Einsparung von Treibhausgasen und zum Einsatz erneuerbaren Energien beinhaltet. Grundlage des Konzeptes bilden die klimapolitischen Ziele der Bundesregierung.

Klimaschutz soll als Querschnittsaufgabe verstanden werden, die sich nicht auf die Bereiche Energie und energetische Sanierung von Gebäude beschränkt, sondern auch die Sensibilisierung von lokalen Akteur*innen umfasst, um ein klimaschonendes Nutzungsverhalten auf breiter Ebene etablieren zu können. Eine umfassende Analyse kommt zu folgenden Ergebnissen:

1. Der individuelle Autoverkehr spielt in Delmenhorst eine sehr große Rolle. Angestrebt werden sollte eine neue Mobilitätskultur, geprägt von einer attraktiven Infrastruktur und Flexibilität innerhalb der Verkehrsmittel. Das hat auch positive Auswirkungen auf die Attraktivität der Innenstadt.
2. Wesentlich zur Senkung der CO₂-Emissionen können der Ausbau der erneuerbaren Energien sowie z.B. dezentrale Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen beitragen.
3. In Delmenhorst besteht ein hoher Nachholbedarf an energetischer Sanierung im Gebäudebestand
4. Der Wirtschaftssektor verursacht den größten Anteil eingesetzter Endenergie, daher sind lokale Unternehmen eine wichtige Zielgruppe für die CO₂-Einsparmaßnahmen.

Für die Umsetzung wurden auf Grundlage eines breiten Beteiligungsprozesses, sowie Expert*innen fünf übergeordnete Maßnahmenfelder entwickelt:

- Sektorübergreifende Maßnahmen (Ü)
- Maßnahmen im Handlungsfeld Kommune / Verkehr (K)
- Maßnahmen im Handlungsfeld Energieversorgung (E)
- Maßnahmen im Handlungsfeld Wohngebäude (Wo)
- Maßnahmen im Handlungsfeld Wirtschaft (Wi)

Folgende Einzelmaßnahmen könnten für das Untersuchungsgebiet von Relevanz sein:

- Lokaler Klimaschutzfonds: Finanzierung von Kampagnen, Sanierungen und Förderprogrammen (Maßnahme Ü-03)
- Zentrales Beratungs- und Informationszentrum Klimaschutz (Ü-11): Beratung zu Förderprogrammen, Antragshilfen und energetische Sanierung
- Erstellung und Bewerbung Solarkataster (Ü-13)
- Energieeffiziente Straßenbeleuchtung (K-16): Es erfolgt bereits ein schrittweises Umsetzen des Energiesparkonzeptes
- Energetische Standards für Bestand und Neubau (K-17)
- Car-Sharing und Pendlerangebote (K-22)
- Verkehrsführung optimieren (K-23): U.a. Stärkung und Ausbau von Rad- und Fußverkehr
- Förderung E-Mobilität (K-24): Infrastruktur ist im Stadtgebiet zu fördern, grüne Parkplätze, Ladestationen
- Ausbau der Solarwärme (E-28)
- Pilotprojekte erneuerbare Wärmeenergie (E-34, E-35): Für Neubauten bietet der Eisspeicher kombiniert mit Sonnenkollektoren eine Alternative zu herkömmlichen Energiequellen und sollte daher als Pilotprojekt öffentlich begleitet werden. Wärmepumpentechnik

- Sanierungsprogramm Heizungsanlagen (E-39)
- Angebote für Gewerbe (E-45): Beratungs- und Dienstleistungsangebote sowie Informationsmaterial für Gewerbetreibende, um den Anlagenbetrieb unter Effizienz- und Klimaschutzaspekten zu optimieren
- Beratungskampagne Gebäudeeigentümer: Energetische Sanierung (Wo-48)
- Förderprogramm energetische Sanierung (Wo-50): Förderprogramm für energetische Sanierungsmaßnahmen aus dem lokalen Klimaschutzfonds (als Ergänzung der KfW-Sanierungsprogramm) als Anreiz für die wärmetechnische Sanierung von Einzelbauteilen (Außenwand, Dach, Geschossdecke, Kellerdecke, Passivhausfenster).
- Beratungskonzept „Energieeffizienz Wirtschaft“ (Wi-53): KfW-Förderprogramm „Energieberatung Mittelstand“. Durch individuelle Beratung für Unternehmen sollen Einsparpotenziale entdeckt - und laufende Betriebskosten gesenkt werden.

Seit 2020 ist die Stadt Delmenhorst zudem „Klimamusterstadt“. In einem fraktionsübergreifenden Beschluss hatte der Rat Ende 2019 beschlossen, dass die städtische Klimapolitik weiterentwickelt und mit Nachdruck verfolgt werden muss. Dazu gehört u.a. eine regelmäßige Überprüfung der Erreichung der Ziele aus dem Klimaschutzkonzept sowie verstärkte Anstrengungen u.a. hinsichtlich Flächenentsiegelungen, energetischen Gebäudesanierungen, Dach- und Fassadenbegrünungen oder die Aufnahme von Klimaschutzziele in Entwicklungskonzepte.

Verkehrsentwicklungsplan

Der Verkehrsentwicklungsplan Delmenhorst (2014) dient seit 8 Jahren als Orientierungsrahmen der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung und beschreibt die strategischen Ziele sowie Handlungsschwerpunkte der Verkehrsplanung.

Laut der demografischen Vorüberlegungen, die zu Beginn des Berichtes aufgeführt werden, wird sich das Bevölkerungswachstum in Delmenhorst stark verlangsamen und die Altersstruktur verschieben. Dies habe u.a. zur Folge:

- ein höherer Anteil älterer Menschen im Verkehr, die ihre heutigen Verhaltensmuster mitnehmen,
- was zu höherer Mobilität führt, insb. die häufigere Nutzung des Kfz,
- Der Nahbereichsverkehr mit dem Kfz auf kurzen Strecken nimmt zu.
- Die Fahrzeuge beanspruchen mehr und komfortablen Parkraum.
- Gleichzeitig steigen die Ansprüche an den öffentlichen Verkehrsraum von Fußgängern, mobilitätseingeschränkten Personen und vor allem von Radfahrern.
- Pedelecs, die zukünftig einen wesentlichen Beitrag für die Mobilität, insbesondere für ältere Personen leisten, werden ebenfalls vermehrt das Stadtbild prägen und zu einer deutlich veränderten und schnelleren Radverkehrsmobilität führen.

Es sei also von einem Wandel auszugehen, der allerdings durch örtliche Rahmenseetzungen beeinflusst werden kann. Daraus leitet sich im Verkehrsentwicklungsplan ein Zielsystem sowie folgende, ausgewählte Handlungserfordernisse ab:

- Abbau der Barrieren bzgl. der Innenstadterreichbarkeit durch nichtmotorisierte Verkehrsmittel,
- Verbesserung der Fuß- und Radverkehrsbedingungen: besitzbare Stadt, d.h.: Rücksichtnahme auf kurze Wegestrecken, Erholungsräume, Treffpunkte, Pausenzonen, sichere Querungen, ausreichend lange Ampelphasen,

- Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittelnutzung: Ausbau eines (Vorrang-) Radroutennetz zur Innenstadt,
- Einrichtung von Fahrradverleihsystemen und Pedelec-Ladestationen,
- Ausbau des Gehwegenetzes: Fußläufige Verknüpfung von Stadtteilen, Beseitigung von Barrieren bzw. barrierefreie Querungen, Öffnung und qualitative Aufwertung der Fußverbindungen von der Innenstadt zu den Wohngebieten und dem Grünbereichen einschließlich der Weiterentwicklung der für die Innenstadt bereits vorhandenen Wegweisung.

Ein Schwerpunkt des Verkehrsentwicklungsplans bildet der Radverkehr, dessen Anteil verglichen mit anderen Städten mit ähnlichen Bedingungen gering ist und daher einen erheblichen Nachholbedarf begründet. U.a. wird die nicht ausreichende Wahrnehmung des Radverkehrs im Straßenraum bemängelt, nicht ausreichende Radfahr- oder Schutzstreifen und zu wenige Aufstellflächen. Der Radverkehr wird „teilweise umwegig geführt, durchgehende Radverkehrsnetze sind nicht vorhanden.“ (S. 34).

Als wesentliche Verbesserungsmaßnahmen im Radverkehrsnetz in Delmenhorst werden genannt:

- „Grüne Radrouten“ als neu ausgewiesene, gesamtstädtische Routen für den Alltagsradverkehr und für Freizeitnutzung auf Nebenstrecken des Hauptverkehrsstraßennetzes
- Einführung einer durchgehenden Wegweisung
- Bedarfsgerechte Ergänzung der Abstellanlagen
- Sicherungsmaßnahmen, bspw. fahrbahnintegrierte Führung mit Schutzstreifen, etc. im linienhaften Verlauf (insbes. auf klassifizierten Straßen),
- Sicherung und Ergänzung von Querungsstellen,

Eine der „Grünen Radrouten“ führt unmittelbar durch das Untersuchungsgebiet und verläuft dabei zwischen der Schulstraße und der Cramerstraße auch durch die Fußgängerzone in der Lange Straße, was offenbar zu erheblichen Konflikten führt (vgl. Ergebnisse der Beteiligung in Kap 4.11).



Abb. 9: Ausschnitt aus dem Verkehrsentwicklungsplan: Eine „Grüne Radroute“ führt teilweise durch die Lange Straße (s. Hervorhebung), Quelle: Verkehrsentwicklungsplan, S. 53

E-Mobilitätskonzept

Ein weiteres Konzept aus dem Themenbereich Verkehr ist das 2019 veröffentlichte E-Mobilitätskonzept. Es greift die im Klimaschutzkonzept sowie Verkehrsentwicklungsplan formulierten Ziele zur Förderung von Elektromobilität für den Auto- und Fahrradverkehr auf und konkretisiert diese in konkrete Zielsetzungen und Maßnahmen. Ein Fokus liegt dabei im Ausbau der Ladestationen an zunächst öffentlichkeitswirksamen Standorten im innenstadtnahen Bereich. Für das Jahr 2024 wurde im Konzept ein Bedarf von 18 Ladesäulen im öffentlichen Straßenraum (und 28 öffentlich zugängliche Ladesäulen) attestiert. Dafür gilt es auch die zukünftig beabsichtigten Wohnungsbauentwicklungsflächen zu berücksichtigen.

Zudem soll eine Ladeinfrastruktur für Pedelecs insbesondere an prominenten Stellen der Radwegeinfrastruktur auf- bzw. ausgebaut werden. Die Radschnellwegeverbindung zwischen Oldenburg, Bremen und Delmenhorst soll außerdem den interkommunalen Radverkehr fördern und eine gute Infrastruktur für Pedelec-Nutzer*innen schaffen.

3.6 Bevölkerungsstruktur Demografie und soziale Situation, Einwohner*innenentwicklung und Wohnungsmarkt

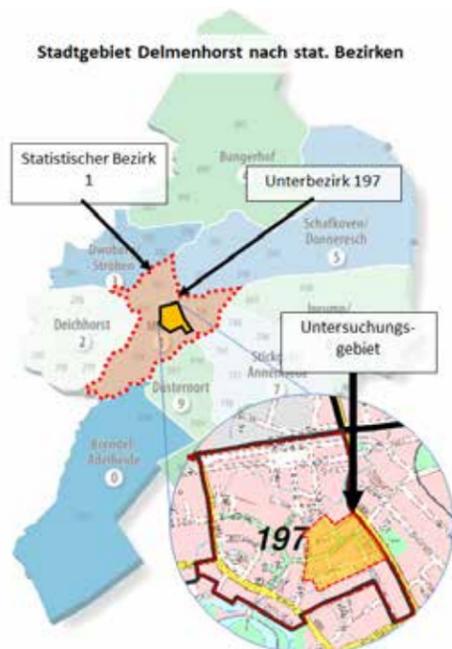


Abb.10: Verortung des Untersuchungsgebiets in Delmenhorst; Kartenmaterial: Stadt Delmenhorst & LGLN; Darstellung: FORUM

In Kapitel 2.3 wurde bereits ein Überblick über einige sozialstrukturelle Merkmale der Stadt Delmenhorst gegeben und dabei mögliche Potenziale, aber auch Herausforderungen abgeleitet. Dieser Abschnitt legt nun den Fokus auf die Demografie- und Sozialdaten im Innenstadtbereich Delmenhorsts. Abbildung 10 zeigt die Unterteilung der Stadt in statistische Bezirke. Der statistische Bezirk 1 (Mitte) umfasst eine erweiterten Innenstadtbereich, der Unterbezirk 197 deckt im Groben den Kernbereich der Innenstadt innerhalb des Innenstadtrings ab. Anfang 2022 lebten in der erweiterten Innenstadt (Bezirk 1) knapp 8.800 Menschen, davon entfielen rund 1.700 Einwohner*innen auf den innerstädtischen Kernbereich (Unterbezirk 197).

Die in Kapitel 2.3 beschriebene positive Bevölkerungsentwicklung in ganz Delmenhorst spiegelt sich auch in der Innenstadt wider: Wie Abbildung 11 veranschaulicht, ist zwischen 2012 bis 2021 in fast allen Altersgruppen ein Bevölkerungswachstum in der erweiterten und in der Kerninnenstadt erkennbar, die stärkeren Ausschläge im Unterbezirk 197 sind der kleineren Grundgesamtheit geschuldet. Dass die Altersgruppe der 42 bis 47-Jährigen in der erweiterten Innenstadt hier eine Ausnahme bildet (-20 %) überrascht weniger: Klassischerweise ist dies die Altersgruppe, in der Eigentumsbildung eher in städtischen Randbereichen und im Umland erfolgt. Andererseits spricht der enorme Zuwachs in den Altersgruppen der Kinder in der erweiterten und der engeren

Innenstadt für einen Zuzug von (kinderreichen) Familien. Natürlich spiegeln sich hier auch die Migrationsbewegungen der letzten Jahre wider. Überraschend muten auch die leichten Rückgänge bei den jungen Erwachsenen in der Kerninnenstadt an. Eigentlich ist es meistens diese Altersgruppe, die in zentralen Lagen einen ersten eigenen Haushalt bezieht. Hier schlägt sich möglicherweise nieder, dass Delmenhorst über keine Hochschuleinrichtung verfügt. Unter dem Strich ist die Gesamtbevölkerung seit 2012 im Unterbezirk 197 um gut ein Viertel (25,7 %) größer geworden, ein Zuwachs, der insb. von mehr Kindern und Jugendlichen geprägt ist.

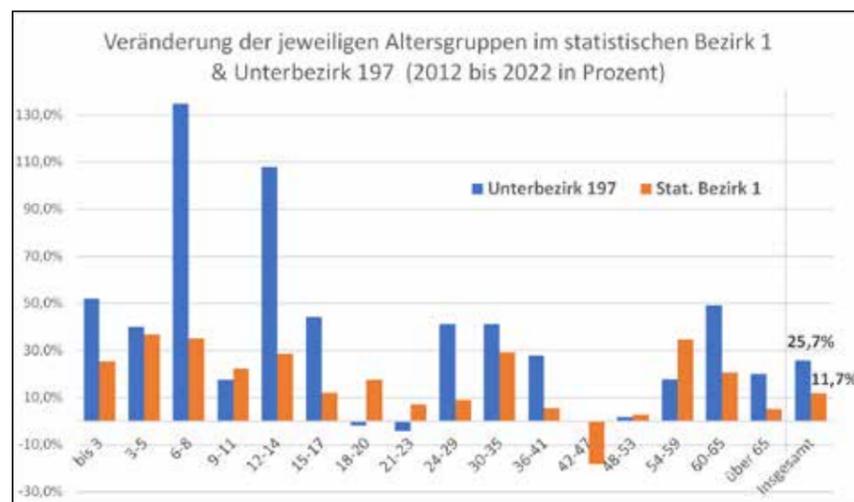


Abb. 11: Entwicklung von Altersgruppen in Teilräumen von 2012 bis 2022 in Prozent; Quelle: Stadt Delmenhorst; Darstellung & Berechnung: FORUM.

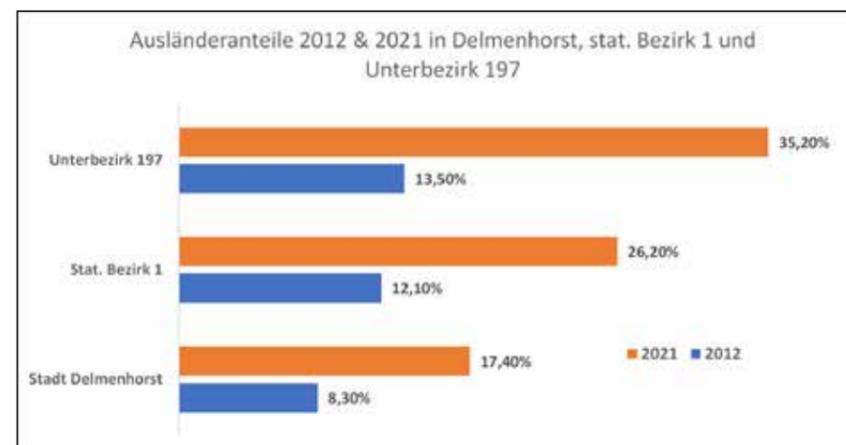


Abb. 12: Entwicklung der Ausländeranteile in Teilräumen von 2012 bis 2022 in Prozent; Quelle: Stadt Delmenhorst; Darstellung & Berechnung: FORUM.

Abbildung 12 vergleicht die Ausländeranteile in Delmenhorst, dem statistischen Bezirk 1 und dem Unterbezirk 197 im Jahr 2012 und 2021 und bestätigt die Vermutung, dass die oben skizzierten Entwicklungen auf die Migrationsbewegungen der letzten Jahre zurückzuführen sein könnten: In der Stadt Delmenhorst (+9,1 %), dem Bezirk 1 (+14,1 %) und der Unterbezirk 197 (21,7 %) sind im Vergleichszeitraum deutliche Anstiege des Ausländeranteils zu erkennen. Dabei fallen insbesondere zwei klare Tendenzen auf:

1. Im Vergleichszeitraum starke Zuwächse der Ausländeranteile in jedem der drei Betrachtungsräume die sich dort mindestens verdoppelt haben und
2. Eine Konzentration von ausländischer Bevölkerung im Innenstadtbereich. Dies war bereits 2012 in Anfängen erkennbar, hat sich seitdem jedoch deutlich stärker herausgebildet.

Diese Daten verweisen auf eine Konzentration der Ausländeranteile je kleinräumiger die Betrachtung auf den Kernbereich der Innenstadt erfolgt. Die in Abschnitt 2 erfolgten Schlussfolgerungen hinsichtlich der besonderen Integrationsverantwortung und -leistung der Stadt Delmenhorst, gelten also in verstärktem Maße auch für den (Kern-)Innenstadtbereich.

Abschnitt B: Vorbereitende Untersuchungen

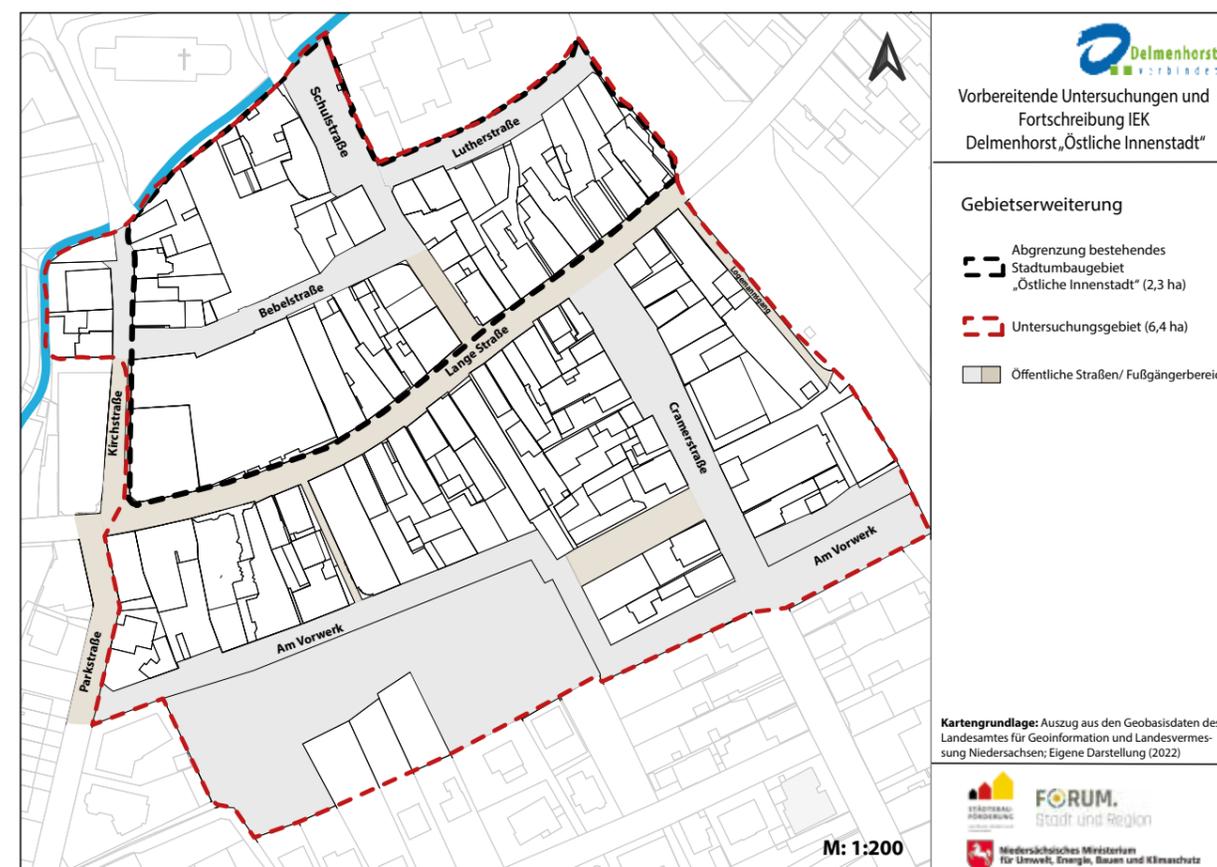
Dieser Abschnitt unterzieht das Untersuchungsgebiet einer genauen Betrachtung in Hinblick auf die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge in der östlichen Innenstadt und ordnet diese in den Kontext übergeordneter räumlicher Zusammenhänge ein (Kapitel 4). Zur Beteiligung und Mitwirkung Betroffener und öffentlicher Aufgabenträger (vgl. § 141 (4) BauGB) wurden verschiedene Formate durchgeführt, deren Ergebnisse am Ende von Kapitel 4 zusammengefasst werden.

Auf Grundlage dieser Betrachtungen erfolgt eine Zusammenstellung der städtebaulichen Missstände und der Funktionsmängel gem. § 136 BauGB (Kapitel 5). So dient dieser Abschnitt der Gewinnung von Beurteilungsunterlagen über die Notwendigkeit zur Durchführung von Sanierungsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet (vgl. § 141 (1) BauGB). Bestandteil vorbereitender Untersuchungen sind ebenfalls die Benennung der anzustrebenden allgemeinen Ziele und Aussagen zur Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen. Da es sich hier um vorbereitende Untersuchungen im Kontext einer IEK-Fortschreibung und einer rückblickenden Beurteilung eines bereits laufenden Verfahrens handelt, ist es didaktisch sinnvoll, diese Aspekte im Kontext der IEK-Fortschreibung abzufassen (s. Kapitel 8: Fortschreibung der Ziele und Kapitel 13: Umsetzungsstrategien und Erfolgskontrolle).

4 Östliche Innenstadt im Kontext der Innenstadt und Gesamtstadt

In den folgenden Abschnitten erfolgt zunächst eine Beschreibung des Untersuchungsgebiets in Hinblick auf seine Lage und Abgrenzungen, auf die städtebauliche Situation, auf Gewässer- und Grünstrukturen, auf die verkehrliche Anbindung und in Hinblick auf die im Untersuchungsgebiet geltenden formellen Plangrundlagen (B-Pläne). Anschließend werden die Ergebnisse einer Inaugenscheinnahme der Einzelgebäude hinsichtlich ihres Sanierungszustandes dokumentiert, ehe Aussagen zur demografischen und sozialen Struktur (soweit eine Datengrundlage vorhanden ist), zum Wohnungsbestand und zur Wirtschaftsstruktur erfolgen. Abschließend erfolgt eine Zusammenfassung der Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsformate.

4.1 Lage in der Stadt Delmenhorst



Das Untersuchungsgebiet „Östliche Innenstadt“ befindet sich – wie der Name bereits verrät – im östlichen Teil der Delmenhorster Innenstadt und der sie prägenden Fußgängerzone Lange Straße. Das Untersuchungsgebiet umfasst sowohl das gesamte bisherige Stadtumbaugebiet als auch potenzielle Erweiterungsbereiche vor allem südlich davon.

- Das bereits festgesetzte Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“ umfasst eine Fläche von 2,3 ha zwischen der Delme und der Lutherstraße (im Norden), der Friedrich-Ebert-Allee (im Osten), der Lange Straße (im Süden) und der Kirchstraße (im Westen). Einzig die Lutherstraße ist von den genannten Straßen innerhalb des Gebiets gelegen, die übrigen Stra-

Abb. 13: Karte „Abgrenzung des Untersuchungsgebiets“

Ben sind nicht Bestandteil der Gebietskulisse. Innerhalb des Gebiets verlaufen zudem die Bebelstraße und die Schulstraße (im Abschnitt zwischen Delme und Lange Straße).

- Das Untersuchungsgebiet umfasst zusätzlich zum Stadtumbaugebiet v.a. den südlich angrenzenden Bereich bis einschließlich der Straße und des Parkplatzes Am Vorwerk zwischen Parkstraße (im Westen) und Friedrich-Ebert-Allee (im Osten) einschließlich des Logemannsgang (s. Abb. 13). Im Süden sind die Flurstücke 120 und 121 teilweise und das Flurstück 122/1 komplett innerhalb des Untersuchungsgebiets, obgleich sie nicht Teil des Parkplatzes sind. Somit sind in diesem Bereich der östliche Abschnitt der Lange Straße, die Grundstücke südlich der Lange Straße, der Schweinemarkt und das ehemalige Gloria-Kino gelegen. Nördlich der Lange Straße sind Stadtumbau- und Untersuchungsgebiet deckungsgleich mit einer Ausnahme: Zwischen Delme und Bebelstraße sind auch die Kirchstraße sowie die vier in diesem Bereich westlich der Kirchstraße befindlichen Grundstücke Teil des Untersuchungsgebiets.

Insgesamt umfasst das Untersuchungsgebiet eine Fläche von 6,4 ha (2,3 ha Stadtumbaugebiet plus 4,1 ha Erweiterungsgebiet). Abbildung 13 (S. 27) visualisiert die jeweiligen Umgrenzungen.

4.2 Städtebauliche Situation

Wie die gesamte Innenstadt ist auch ihr östlicher Teil geprägt von der Fußgängerzone Lange Straße, die sich als Hauptgeschäftsbereich zentral von West nach Ost durch das Untersuchungsgebiet zieht. Die Lange Straße stellt sich in diesem Abschnitt als ein sehr heterogenes „Stück“ Innenstadt dar, in dem sich gründerzeitliche Altbauten abwechseln mit Gebäuden aus allen Dekaden der Nachkriegszeit bis hin zu vereinzelt neueren Gebäuden.

In den Nebenlagen gibt es einerseits sehr hübsche Blickfänge wie z.B. den Eingangsbereich zur östlichen Innenstadt im Bereich der Kirchstraße oder den Blick vom Vorwerk-Parkplatz auf die Gebäude an der Parkstraße (die nicht mehr im Gebiet sind). Auch der Schweinemarkt mit seiner Randbebauung deutet in städtebaulicher Hinsicht sein Potenzial als Kleinod an.



Abb. 14 und 15: Schweinemarkt (links) und Parkstraße (rechts) als städtebauliche Kleinode



Abb. 16 bis 18: „Unorte“ in der östlichen Innenstadt: Hinterhof Am Vorwerk, Logemannsgang und Parkhaus-Brache (v.l.n.r.)

Andererseits ist das Untersuchungsgebiet von zahlreichen „Unorten“ erheblich beeinträchtigt. Zu nennen sind hier:

- Die Rückseiten der an der Langen Straße gelegenen Grundstücke Richtung Bebel- und Lutherstraße (im Norden) sowie zum Vorwerk (im Süden) vermitteln fast ausschließlich einen Hinterhofcharakter, geprägt von starker Versiegelung, wenig Grünanteilen (wenn dann verwildert), teils blickdichten Zäunen, parkenden Fahrzeugen, mehr oder weniger stark sanierungsbedürftigen Nebengebäuden, teilweise ungepflegt und schadhaft wirkenden rückwärtigen Fassaden, Müllcontainern und Müllablagerungen.
- Großflächige Leerstände, besonders das Hertie-Kaufhaus und direkt daneben die Erdgeschosszone des „CityPoint“ sowie Konzentrationen kleinerer Leerstände (besonders im Bereich Cramerstraße / Schweinemarkt rund um das ehemalige Gloria-Kino) vermitteln Bilder eines Trading-Down-Prozesses, die sich durch die Häufung von Sportwettbüros oder Spielotheken – im Auge mancher Betrachtenden auch durch Shisha Bars – noch verstärken.
- Der Logemannsgang ist stark zugewachsen, eng und dunkel. Er bildet einen klassischen Angstraum aus und wird trotz einer vorhandenen Fahrradabstellanlage kaum genutzt.
- Die Bebelstraße hat indes ein wenig von ihrem Angstraumcharakter verloren, seit auf der Nordseite das ehemalige Hertie-Parkhaus und die von dort direkt „in“ den Hertie führenden Fußgängerbrücke abgebrochen wurden. Hier erstreckt sich nun eine eingezäunte Brachfläche. Die Rückseite des ehemaligen Hertie-Kaufhauses wirkt aber nach wie vor erdrückend.

Besonders gravierend ist, dass etliche dieser Unorte zugleich wichtige Eingangsbereiche zur östlichen Innenstadt markieren, besonders im Süden von der Cramerstraße oder dem Parkplatz am Vorwerk kommend, schreckt die städtebauliche Situation ab. Auch am westlichen Eingang zum Untersuchungsgebiet bieten sich dem Betrachter Leerstände (CityPoint, Hertie) und vor allem die Brutalität der Hertie-Fassade, die als vollständig geschlossene, etwa 60m lange Beton-Fassade im Stile der 1970er Jahre erbaut wurde. Die östliche Innenstadt wirkt durch diese Brüche vom westlichen Teil abgekoppelt.

Im Süden des Untersuchungsgebietes prägt der Parkplatz am Vorwerk das Stadtbild; und das trotz veralteten Mobiliars (Bänke, Mülleimer), teils schadhafter Oberflächen, zugewucherten Randbereichen und starker Verkehrsbelastung nicht nur negativ, was insbesondere dem alten Baumbestand zu verdanken ist.



Abb. 18 bis 22: Städtebauliche Vielfalt in der Lange Straße

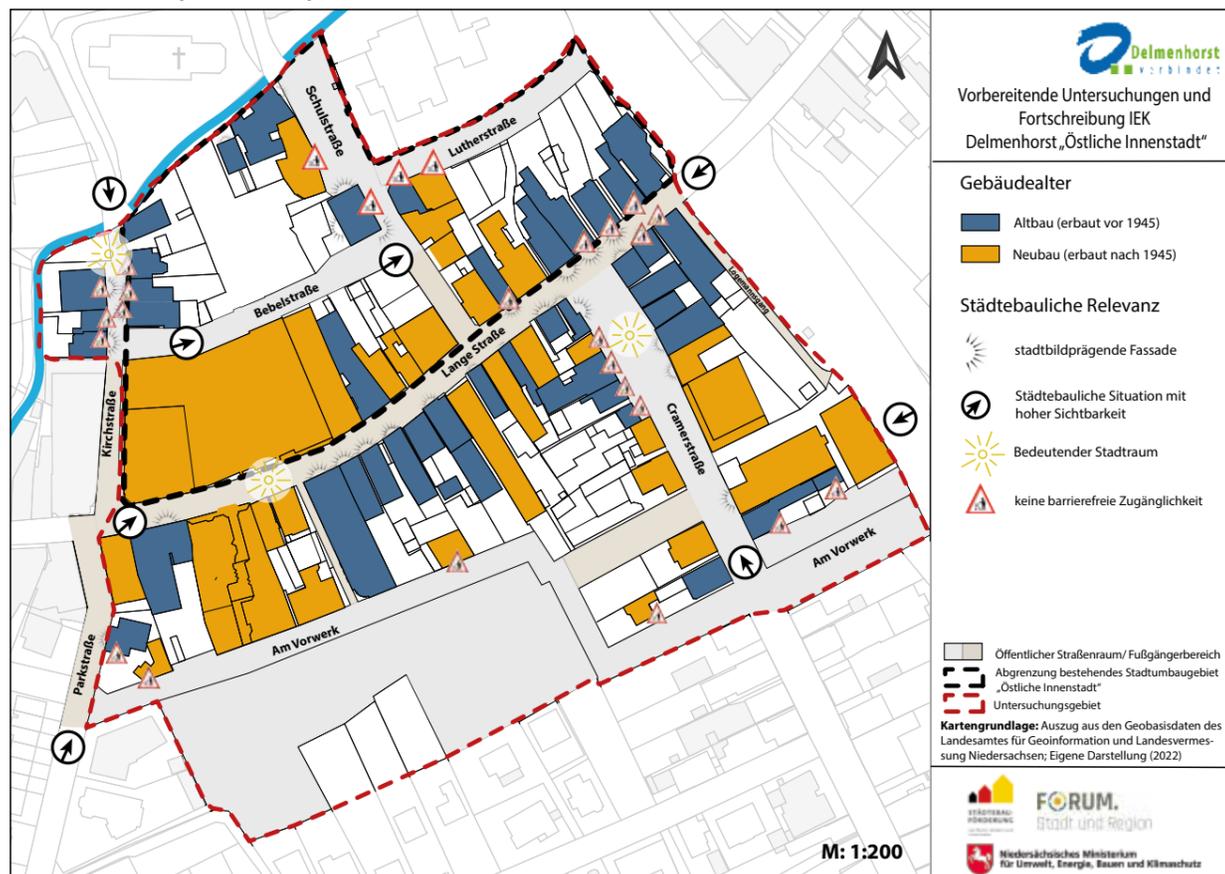


Abb. 23: Karte „Gebäudealter und städtebauliche Relevanz“

4.3 Gewässer- und Grünstrukturen

Die Delme, die die Delmenhorster Innenstadt von Süd nach Nord in mehreren Gewässerarmen durchfließt, streift das Untersuchungsgebiet lediglich im Westen und Norden, wo der Fluss die Grenze des Gebietes bildet. Es fällt auf, dass die Delme teilweise so zugewachsen ist (z.B. im Bereich Kirchstraße), dass das Vorhandensein eines Gewässers bei flüchtigem Entlanggehen nur anhand von Brückengeländern im Straßenraum zu erahnen ist. Im Bereich der Schulstraße und insbesondere vom Vorplatz der Stadtkirche aus betrachtet, zeigt sich der Fluss indes gepflegter und lässt erahnen, welch großes Potenzial eine verbesserte Einbindung des Gewässers in die Umgebung birgt. Dies gilt insbesondere für den Uferbereich entlang der Rückbaufläche des ehemaligen Hertie-Parkhauses, auf der mit dem Kirchenquartier eine innerstädtische Wohnnutzung geplant ist. Eine Einbindung der Delme in die Neugestaltung des (halb-) öffentlichen Raumes bietet enormes Potenzial für ein attraktives Wohnumfeld.

Abb.24: Luftbild der östlichen Innenstadt
 Quelle: Studio B 2016



Im Bereich der im Untersuchungsgebiet gelegenen Grundstücke an der Kirchstraße ist das Delmeufer durch eine Mauer befestigt. Diese unterstreicht nicht nur optisch sondern auch nach fachlicher Einschätzung des für die Delme zuständigen Ochtumverbands einen sehr sanierungsbedürftigen Eindruck.

Insgesamt bietet das Untersuchungsgebiet nur sehr wenige Grünstrukturen. Betrachtet man das

Gebiet aus der Luft, so fällt auf, dass der Vorwerk-Parkplatz der grünste Bereich im Untersuchungsgebiet ist. Der Parkplatz liegt unter einem hohen, für innerstädtische Verhältnisse vergleichsweise dichten Baumbestand, der allerdings aufgrund der verkehrlichen Nutzung darunter keine besonderen Erholungs- oder Aufenthaltsqualitäten bieten kann. Vereinzelt strukturieren hier Hecken die Verkehrsflächen, den südlichen Rand des Parkplatzes prägt ein sehr ungepflegt wirkender Grünbestand. Ansonsten erstrecken sich Grünstrukturen lediglich entlang der Delme, dort jedoch ebenfalls eher als ungepflegter Wildwuchs. Unmittelbar außerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es mit dem Garten der Stadtkirche und weiter östlich entlang der Delme (im rückwärtigen Bereich der Gemeindeeinrichtungen) sehr gepflegt wirkende Grünbereiche. Ein weiterer Grünbereich trennt den Logemannsgang von der Friedrich-Ebert-Allee. Da auch dieser Bewuchs sehr dicht, ungepflegt und dunkel ist, wird der Logemannsgang zum Angstraum (s.o.), eine Aufenthalts- oder Erholungsqualität geht von diesem Grün nicht aus.

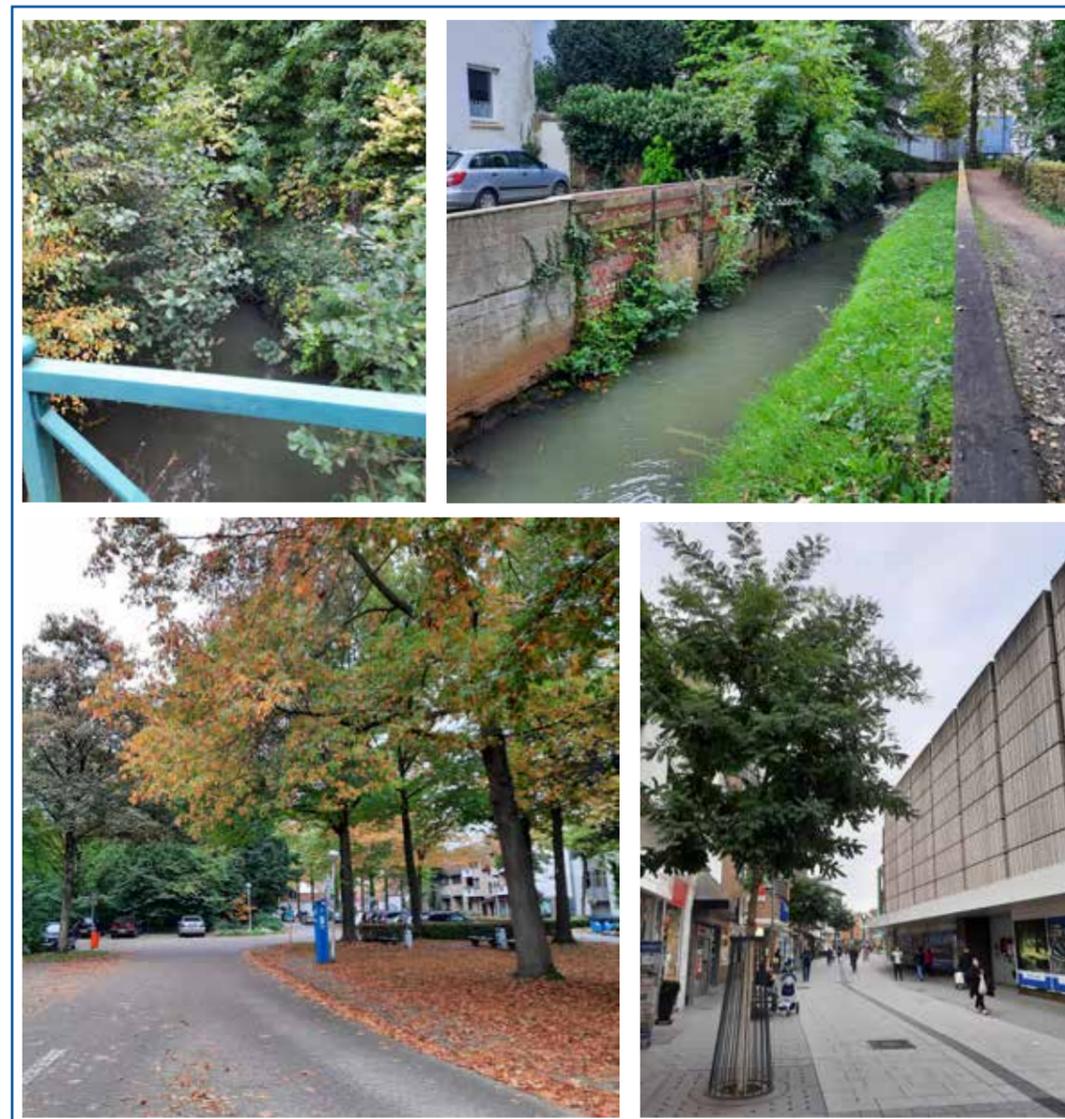


Abb. 25-26: oben v.l.n.r.: zugewachsener Delme-Abschnitt, Delme mit sanierungsbedürftiger Mauer
 Abb. 27-28: unten v.l.n.r.: Vorwerk-Parkplatz mit zu erhaltenem Baumbestand, Einzelne Baumpflanzungen in der Langen Straße

Der Schweinemarkt ist von einigen wenigen, aber zum Stadtplatz passenden Bäumen gesäumt, die aufgrund der Nutzung als Parkplatz aber ebenso schwer zur Aufenthaltsqualität beitragen können. In der Lange Straße ist vereinzelt erkennbar, dass kleinere Anpflanzungen oder mobiles Grün zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität führen.

Insgesamt fehlt es im Untersuchungsgebiet an etwas lichterem, der städtebaulichen Struktur einer Innenstadt angemessenen Grünstrukturen, die zugleich geeignet wären, die Biodiversität zu verbessern, wie z.B. Blühstreifen oder Blühinseln. Gerade auch die privaten Gärten und rückwärtigen Bereiche lassen – mit einigen Ausnahmen – jedes Grün vermissen. Stattdessen sind die Rückseiten sehr stark versiegelt (s.o.). Es gibt also unter dem Strich viele Anknüpfungspunkte, um die Grünstrukturen im Untersuchungsgebiet zu verbessern.

4.4 Verkehrliche Anbindung und Verkehrssituation im Gebiet (motorisierter Individualverkehr, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr)

Die Ausführungen zur verkehrlichen Erreichbarkeit der Innenstadt (vgl. Kap. 3.3) gelten natürlich grundsätzlich auch für die östliche Innenstadt: Die überregionale Erreichbarkeit ist sowohl mit dem PKW als auch mit dem ÖPNV sehr gut:

- Bahnhof und ZOB Delmenhorst aus erreicht man den CityPoint an der Langen Straße in nur gut 5 Minuten, bis zum Schweinemarkt am anderen Ende der östlichen Innenstadt sind es ca. 10 Fußminuten.
- Mit der Bushaltestelle „Lange Straße“ befindet sich an der Ecke Friedrich-Ebert-Allee / Lange Straße eine der innerstädtischen Haltestellen im Untersuchungsgebiet – zumindest in stadtauswärtiger Richtung (die Haltestelle Richtung ZOB auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Friedrich-Ebert-Allee ist außerhalb des Untersuchungsbereichs). Die Haltestelle wird von den Stadtbuslinien 202 und 203 des Hauptliniennetzes und von drei Linien des Nebenliniennetzes angefahren. Hinzu kommt die Regionalbuslinie 238 (die über Brendel und Hasport in Richtung Bremen-Huchting, Neustadt, Innenstadt bis Sebaldsbrück fährt). Die Haltestellen „Markt“ und „Parkstraße“ sind nur zwei bis drei Gehminuten westlich bzw. südwestlich vom Untersuchungsgebiet entfernt.
- Mit dem Pkw kann die östliche Innenstadt aufgrund eines umfangreichen Parkangebots, welches sich vorrangig südlich der Langen Straße wiederfindet, ohne größere Fußwege erreicht werden. Die meisten Parkmöglichkeiten bietet der Parkplatz am Vorwerk. Ergänzt wird das Angebot durch die kleineren Parkplätze „Am kleinen Vorwerk“ und „Schweinemarkt (Cramerstraße)“. Zudem sind auch der an der Friedrich-Ebert-Allee gelegene Parkplatz „Rosenhof“ und der Parkplatz gegenüber der Stadtkirche an der Kirchstraße in unmittelbarer Nachbarschaft der östlichen Innenstadt. Ausbaufähig ist allerdings das Angebot an Ladestationen für Elektrofahrzeuge, von denen sich in der östlichen Innenstadt lediglich eine auf dem Parkplatz „Am Vorwerk“ befindet.
- Überdachte Fahrradstellplätze sind am Schweinemarkt und am Logemannsgang vorzufinden. Die Abstellmöglichkeiten sind allerdings in die Jahre gekommen und insbesondere die Stellplätze am Logemannsgang werden wenig genutzt. Auch in der Nähe des City-Points an befinden sich an der Parkstraße und der Kirchstraße Fahrradständer, die allerdings nicht überdacht sind.

Von den genannten ÖPNV-Haltestellen und den PKW- bzw. Fahrradstellplätzen ist die Lange Straße als Hauptachse der östlichen Innenstadt für Fußgänger*innen sehr gut erreichbar. Vom großen Parkplatz Am Vorwerk führen neben der Parkstraße und der Cramerstraße zusätzlich zwei ausschließlich dem Fußverkehr vorbehaltenen Verbindungen (Jeansgasse und Schauburg-Passage) direkt in die Lange Straße.

Allerdings bestehen dennoch Defizite im Fuß- und Radwegenetz:

- Die die zur Lange Straße führenden Fußverbindungen wirken alle nicht sehr einladend und sind gesäumt von Leerständen oder baulichen Defiziten, so dass immer einige Meter durch unwirtliche Räume zurückgelegt werden müssen, ehe man die Lange Straße erreicht. Im Sinne der Stadt der kurzen Wege sollte wenigstens ein weiterer Fußweg in Nord-Süd-Richtung als durchgängige Nord-Süd-Verbindung entwickelt werden.
- Für den Fahrradverkehr stellen in der östlichen Innenstadt sowohl die vielbefahrene Friedrich-Ebert-Allee, als auch die Fußgängerzone Lange Straße erschwerende Barrieren dar. Eine Haupttrasseverbindung in Nord-Süd-Richtung führt von der Cramerstraße über den Schweinemarkt durch die Lange Straße und die Schulstraße mitten durch das Untersuchungsgebiet. Die Lange Straße ist in diesem Abschnitt (zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Schulstraße) für den Radverkehr freigegeben und unterscheidet sich auch in ihrer Pflasterung vom reinen Fußgängerbereich westlich der Schulstraße. Dennoch kommt es hier offenbar immer wieder zu Konflikten zwischen Radfahrenden und Fußgänger*innen, auf die auch wiederholt im Rahmen der Bürgerbeteiligung hingewiesen wurde. Auch in Hinblick auf eine baulich-funktionale Veränderung des Schweinemarktes (vgl. Kap. 9) ist diese Routenführung des Fahrradverkehrs noch einmal zu überdenken.

Überdies bedarf die Verkehrsführung für den motorisierten Verkehr im nördlichen Teil des Gebiets der Erwähnung: Derzeit wird der Verkehr in Einbahnrichtung über die Kirchstraße in das Gebiet hinein und über die Bebelstraße und die Schulstraße wieder nach Norden hinausgeführt. Die Bebelstraße ist damit (derzeit) ein unverzichtbarer Bestandteil der Verkehrsführung. Zugleich ist sie – zwischen ehemaligem Hertie-Kaufhaus und ehemaliger Hertie-Parkhausfläche gelegen – ein ganz wesentlicher Bestandteil zukünftiger Entwicklungen, auch neuer Nord-Süd-Verbindungen durch das Gebiet. Hier müssen unbedingt adäquate Lösungen gefunden werden, die sowohl die Erreichbarkeit des nördlichen Untersuchungsgebiets sicherstellen, als auch den Anforderungen an eine nachhaltige neue Entwicklung gerecht werden.



Abb. 29: Pflasterungen am Übergang des für Radfahrende frei gegebenen Bereichs (vorne) zur reinen Fußgängerzone (hinten) in Höhe Schulstraße

4.5 Formelle planerische Rahmenbedingungen (B-Pläne)

Im Untersuchungsgebiet liegt mit dem Bebauungsplan 1 „Innenstadt Delmenhorst“ ein B-Plan zugrunde, der 1964 Rechtskraft erlangte und die Innenstadt in mehreren Teilabschnitten vollständig rechtlich überplante.

Im Untersuchungsgebiet sind sechs Teilabschnitte dieses B-Plans wirksam, für die es seither etliche Änderungen gegeben hat (s. nachstehende Tabelle), davon nur eine seit Beginn des Stadtumbauverfahrens: 2019 wurde in der 1. Änderung des Änderungsplans Nr. 3 für das Gebiet zwischen Lange Straße, Kirchstraße, Kirchplatz und Schulstraße die Unzulässigkeit von Vergnügungsstätten und Tankstellen festgesetzt.

Diese Festsetzungen (Ausschluss von Vergnügungsstätten) finden sich im Übrigen auch in anderen Bereichen der östlichen Innenstadt. Inwieweit die tatsächlichen Nutzungen an der ein oder anderen Stelle mit diesem Verbot kompatibel sind, ist bei Bedarf von den zuständigen Stellen zu prüfen.

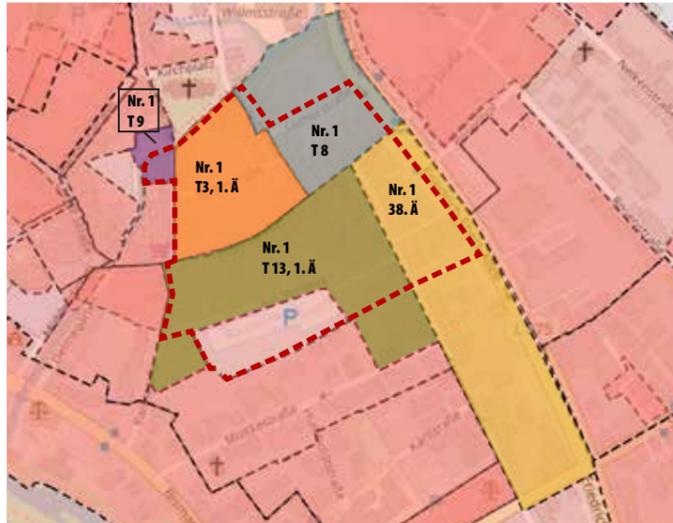


Abb. 30 (oben): Karte der im Untersuchungsgebiet (rote Umrandung) geltenden Bebauungspläne
Quelle: Stadt Delmenhorst, eigene Darstellung

Tab. 1 (unten): Geltende Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet

B-Plan-Nr.	Name	rechtsverbindlich seit	Geltungsbereich innerhalb des Untersuchungsgebietes	Bemerkungen / Zweck der Änderungen bzw. der Neuaufstellung
1	Bebauungsplan Innenstadt Delmenhorst	06.02.1964	Innenstadt	Vollständige Überplanung der Innenstadt
1 (Änderungsplan Nr. 3)	Bebauungsplan Nr.1 3. Änderung	22.01.1971	Gebiet zwischen Lange Straße, Kirchstraße, Kirchplatz und Schulstraße	Zulässige Bebauung in mehr als 12m Bautiefe hinter straßenseitigen Baulinien falls an der Straße noch festgesetzte Vollgeschosszahl unter Einhaltung der GFZ erreicht wird + keine Beeinträchtigung des Verkehrs
1 (Teilabschnitt 9)	Änderungsplan Teilabschnitt 9	24.10.1986	Flurstücke 148/1, 156/4, 158/4, 158/2, 352 und 353 Flur 1, Teilstücke der Delme an der Westseite der Kirchstraße/Kirchplatz	Wohnungen sind oberhalb des Erdgeschosses zulässig, Unzulässigkeit von Vergnügungsstätten
1 (Teilabschnitt 8)	Änderungsplan Teilabschnitt 8	07.03.1991	Gebiet zwischen Delme, Friedrich-Ebert-Allee, Lange Straße, Schulstraße, beiderseits der Lutherstraße	Unzulässigkeit von Tankstellen, Großgaragen und Parkhäusern
1 (Teilabschnitt 13)	Änderungsplan Teilabschnitt 13	30.10.1981	Zwischen Cramerstraße, Lange Straße, Parkstraße, Scheunebergkanal und Moltkestraße	Wohnungen sind oberhalb des Erdgeschosses zulässig
1 (1. Änderung, Teilabschnitt 13)	„Lange Straße/ Am Vorwerk“	26.05.2010	Zwischen Lange Straße, Cramerstraße, Moltkestraße und Parkstraße	Unzulässigkeit von Vergnügungsstätten, Verordnung über bauliche Nutzung der Grundstücke vom 23.01.1990
1 (38. Änderung)	„Cramerstraße/ Am Vorwerk“	11.01.2012	Zwischen Cramerstraße, Lange Straße, Friedrich-Ebert-Allee und Grüne Straße	Unzulässigkeit von Vergnügungsstätten, Unzulässigkeit von selbständigen Einzelhandelsbetrieben mit innenstadtrelevanten Hauptsortiment, Unzulässigkeit von Garagen und Nebenanlagen (bauliche Anlagen) zwischen Straßenbegrenzungslinie und Baulinie, Pflege von erhaltenden Einzelbäumen, Pflanzenliste für Bäume
1 (1. Änderung des Änderungsplans Nr. 3)	„Lange Straße/ Bebelstraße“	12.06.2019	Gebiet zwischen Lange Straße, Kirchstraße, Kirchplatz und Schulstraße	Unzulässigkeit von Vergnügungsstätten und Tankstellen

4.6 Begutachtung der Bausubstanzen: Einzelgebäudebezogen durch Inaugenscheinnahme in Kategorien

Am 8. November 2021 wurden alle Gebäude im Untersuchungsgebiet hinsichtlich ihres baulichen Zustands einer Inaugenscheinnahme unterzogen. Dabei wurde der Sanierungszustand in den drei Kategorien „Fassade“, „Fenster & Türen“ und „Eingangsbereich“ jeweils mit

- 1 = Kein bis niedriger Sanierungsbedarf
- 2 = mittlerer Sanierungsbedarf
- 3 = hoher Sanierungsbedarf

klassifiziert und anschließend eine durchschnittliche Gesamtbewertung vorgenommen. Zusätzlich wurden die Gebäude in der östlichen Innenstadt hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit und besonderer städtebaulicher Relevanz hin untersucht.

Für die Gesamtbewertung wurden aus den jeweiligen Bewertungen 1 bis 3 der unterschiedlichen Gebäudeteile Mittelwerte gebildet und in das folgende Bewertungsraster eingeteilt:

Sanierungsbedarf	Gebäudeanzahl	Verteilung in %
keiner bis gering (Mittelwert 1)	40	53 %
gering bis mittel (Mittelwert > 1 bis 1,5)	16	21 %
Mittel bis hoch (Mittelwert > 1,5 bis 2)	15	20 %
hoch (oder Objekt abgängig (Mittelwert > 2))	5	6 %

Tab. 2: Erhebung des Gebäudezustands

Die Erhebung nach Inaugenscheinnahme ist zwar nur eine grobe Abschätzung des Sanierungszustands, weil keine Innenbesichtigungen oder vertiefende bautechnische Untersuchungen vorgenommen wurden, aber sie vermitteln einen Überblick über die Außenwirkung der Gebäudezustände – und die ist in der Gesamtheit (bei Betrachtung der Gebäudevorderseiten) durchaus zufriedenstellend: Im Untersuchungsgebiet gibt es nur eine Handvoll Gebäude (3%), die einen sehr hohen Sanierungsbedarf aufweisen, während mit 74% der Gebäude ein Großteil keinen bis niedrigen (53%) bzw. einen niedrigen bis mittleren Sanierungsbedarf (21%) aufweist. Der Durchschnitt aller Bewertungen liegt bei einem Wert von 1,3.

Dennoch ist die Wirkung der vorhandenen Gebäude mit mittlerem und hohem Sanierungsbedarf im Untersuchungsgebiet nicht zu unterschätzen, denn es handelt sich durchaus um „prominente“ Einzelgebäude. Das sind neben der ehemaligen Hertie-Immobilie inmitten der Fußgängerzone zudem Konzentrationen mehrerer Gebäude, die zusammen negativ auf einen Bereich wirken (z.B. im Bereich Cramerstraße oder Schulstraße / Ecke Bebelstraße) oder aber Gebäude an wichtigen Eingangssituationen wie die zwei stark sanierungsbedürftigen Gebäude an den Einfahrten zum Parkplatz Am Vorwerk. Überdies wurden alle Gebäude ausschließlich straßenseitig in Augenschein genommen, der Zustand der rückwärtigen Fassaden wurde aus Gründen der Vergleichbarkeit nicht erhoben. Allerdings tragen einige Gebäuderückseiten dort, wo sie einsehbar sind (z.B. von der Lutherstraße oder vom Vorwerk) durch ihren ungepflegten oder teils schadhafte Zustand zum schlechten Erscheinungsbild der rückwärtigen Bereiche (vgl. u.a. Kap. 4.2) insgesamt bei.

Während die meisten Gebäude in der Fußgängerzone – auch dank der Aktivitäten im Rahmen des zurückliegenden Sanierungsprozesses in der Innenstadt – über einen barrierefreien Zugang verfügen, sind viele Gebäude in den Randbereichen nicht barrierefrei zugänglich, z.B.

in der Kirchstraße, an der Ecke Schulstraße / Bebelstraße und rund um den Schweine- markt. Insbesondere die älteren Gebäude sind davon betroffen.

Abgesehen vom Hertie-Gebäude, das sich bereits in städtischer Hand befindet und abgerissen werden soll, sollte mit Blick auf die Gebäude mit sehr hohem Sanierungs- bedarf der Kontakt mit den jeweiligen Eigentümer*innen gesucht werden, um den Perspektiven im Umgang mit den Gebäuden zu erörtern. An einigen Stellen ist durch- aus ein Rückbau eher vorstellbar, als eine Perspektive für den Bestand. Bestandssanie- rungen dagegen sollten unbedingt bei historischer Bausubstanz erreicht werden, um die Identität stiftenden Fassaden zu erhalten und ggf. neu in Szene zu setzen.

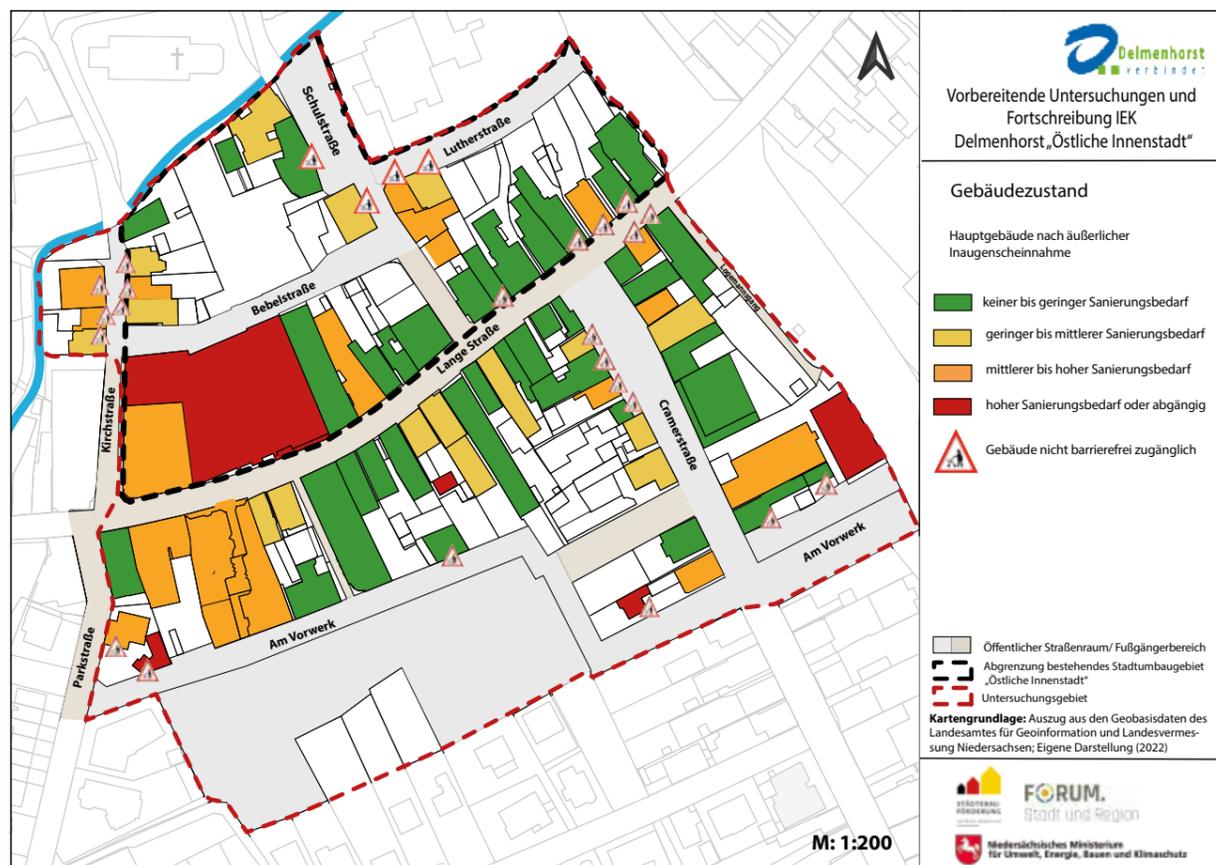


Abb. 31: Karte „Gebäudezustand“ (nach Inaugenscheinahme)

4.7 Entwicklung der Einwohner*innen- und Sozialstruktur

Zum Stichtag (22.03.2022) waren im Untersuchungsgebiet insgesamt 294 Bürger*innen gemeldet. Das Geschlechterverhältnis ist mit 154 (männl.) zu 140 (weibl.) unauffällig mit einem leichten Männerüberhang.

Weitaus auffälliger ist das niedrige Durchschnittsalter von 36,4 Jahren, was 7,2 Jahre unter dem städtischen Durchschnitt in Delmenhorst (43,6 Jahre) liegt. Dieser deutliche Unterschied im Durchschnittsalter lässt sich teilweise durch den Anteil an Minderjährigen erklären, der im Untersuchungsgebiet mit 19,73% höher liegt als in der Gesamtstadt (17,80%). Dies ist für eine innerstädtische Lage durchaus bemerkenswert, denn Familien mit kleinen Kindern sind in der Regel in Innenstädten eher unterrepräsentiert.

Noch prägnanter ist die Differenz beim Anteil der Menschen die 65 Jahre und älter sind. So bilden Menschen ab 65 in der Stadt Delmenhorst einen Anteil von 22,18%, wohingegen diese Altersgruppe im Untersuchungsgebiet nur zu 12,93% vertreten ist – ein Unterschied von mehr als 9%-Punkten. Hier scheint sich der Hinweis aus etlichen Akteursgesprächen zu bestä- tigen, dass es in der östlichen Innenstadt kaum seniorengerechten Wohnraum gibt.

	Stadt Delmenhorst gesamt	Untersuchungsgebiet
Durchschnittliches Alter	43,6 Jahre	36,4 Jahre
Anteil der unter 18-jährigen	17,8%	19,7%
Anteil 65 Jahre und älter	22,2%	12,9%

Tabelle 3: Durchschnittsalter der Bevölkerung und Anteile ausgewählter Altersgruppen in der Stadt Delmenhorst und im Untersuchungsgebiet
Quelle: LSN & Stadt Delmenhorst; Darstellung und Berechnung: FORUM.

Der Anteil von Menschen mit nichtdeutscher erster Staatsangehörigkeit liegt im Untersu- chungsgebiet mit 30,3 % deutlich über dem städtischen Durchschnitt von 17,4 %. Die Zusam- mensetzung der Nationalitäten in der östlichen Innenstadt wird in Abbildung 32 verdeutlicht. Wie auch stadtwweit, sind die am stärksten vertretenen Nationalitäten in der östlichen Innen- stadt syrisch, bulgarisch und rumänisch (s. Kapitel 2.3). Während in der Stadt Delmenhorst insgesamt auch die türkische, irakische und polnische Staatsangehörigkeit häufig vertreten ist, ist dies in der östlichen Innenstadt weniger der Fall. Dafür ist ein größerer Anteil von viet- namesischen Personen auffallend.

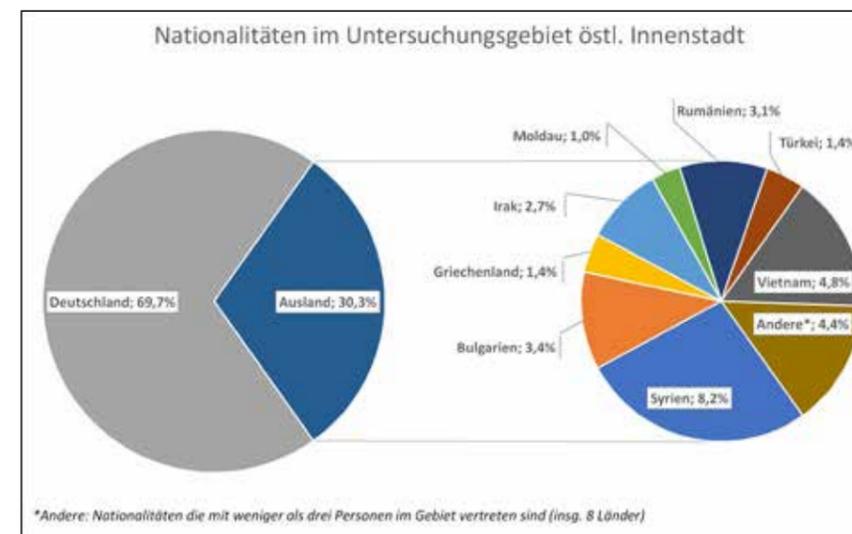


Abb. 32: Anteile der Staatsangehörigkeiten in der östlichen Innenstadt;
Quelle: Stadt Delmenhorst, Darstellung & Berechnung FORUM.

Es ist anzunehmen, dass der deutlich überdurchschnittliche Ausländeranteil und der auffal- lend hohe Kinderanteil dahingehend in einem Zusammenhang stehen, dass kinderreiche, möglicherweise Flüchtlingsfamilien in der östlichen Innenstadt eine Bleibe gefunden haben.

Unter dem Strich lassen sich aus den zur Verfügung stehenden Daten Handlungsbedarfe hin- sichtlich der Schaffung von Orten mit hoher Aufenthaltsqualität sowie von Begegnungsorten, die auch für Kinder und Jugendliche attraktiv sind, ableiten. Die gute Angebotsinfrastruktur

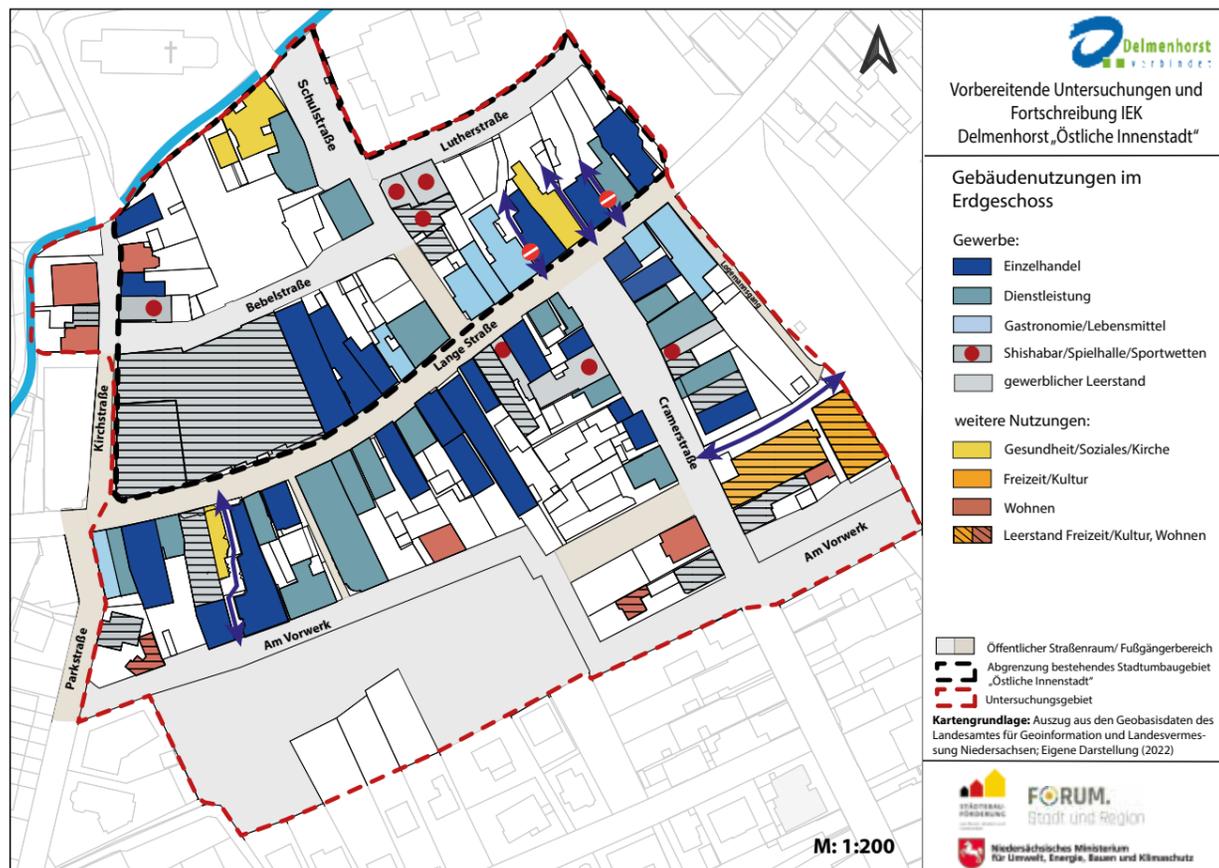
in der gesamten Innenstadt für Zugewanderte scheint zudem ein „Pull-Faktor“ zu sein. Die Innenstadt insgesamt und das Untersuchungsgebiet haben somit eine besondere Integrationsverantwortung, erbringen aber auch entsprechende Integrationsleistungen. In Hinblick auf eine weitere Stärkung der Nutzungsmischung und der Nutzung von Leerständen sollte dies im Hinterkopf behalten werden: Der Bedarf an sozialen (Beratungs-)Angeboten, niedrigschwelligen Bildungs- und Begegnungsangeboten oder medizinischen Angeboten ist hoch. Zugleich könnte die vorhandene Bevölkerungsstruktur ein Anknüpfungspunkt für weitere qualitätvolle gastronomische Angebote sein.

Nachholbedarf ist eindeutig bei der Wohnraumentwicklung für Menschen im Rentenalter zu sehen. Hier schöpft die östliche Innenstadt ihre Potenziale Zentralität, Versorgungsangebote, medizinische Angebote) bei weitem noch nicht aus.

4.8 Wohnungsmarkt und Wohnungsbestand

Innerhalb des Untersuchungsgebiets befinden sich die meisten Wohnungsbestände oberhalb der zumeist gewerblich genutzten Erdgeschosse. Viele dieser Miet- und Eigentumswohnungen entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen hinsichtlich ihrer Grundrisse, Barrierefreiheit, Ausstattungsstandards und energetischer Ausstattung. Aufgrund der zuvor skizzierten demografischen Entwicklungen, ist eine weitere Zunahme der ohnehin steigenden Nachfrage an seniorengerechtem, barrierefreiem, oder zumindest barrierearmen Wohnraum zu erwarten. Durch eine gute Erreichbarkeit, die Lebensmittelversorgung und medizinische Infrastruktur ist die (östliche) Innenstadt für diese Zielgruppe prädestiniert.

Abb. 33: Karte „Nutzungen im Erdgeschoss“

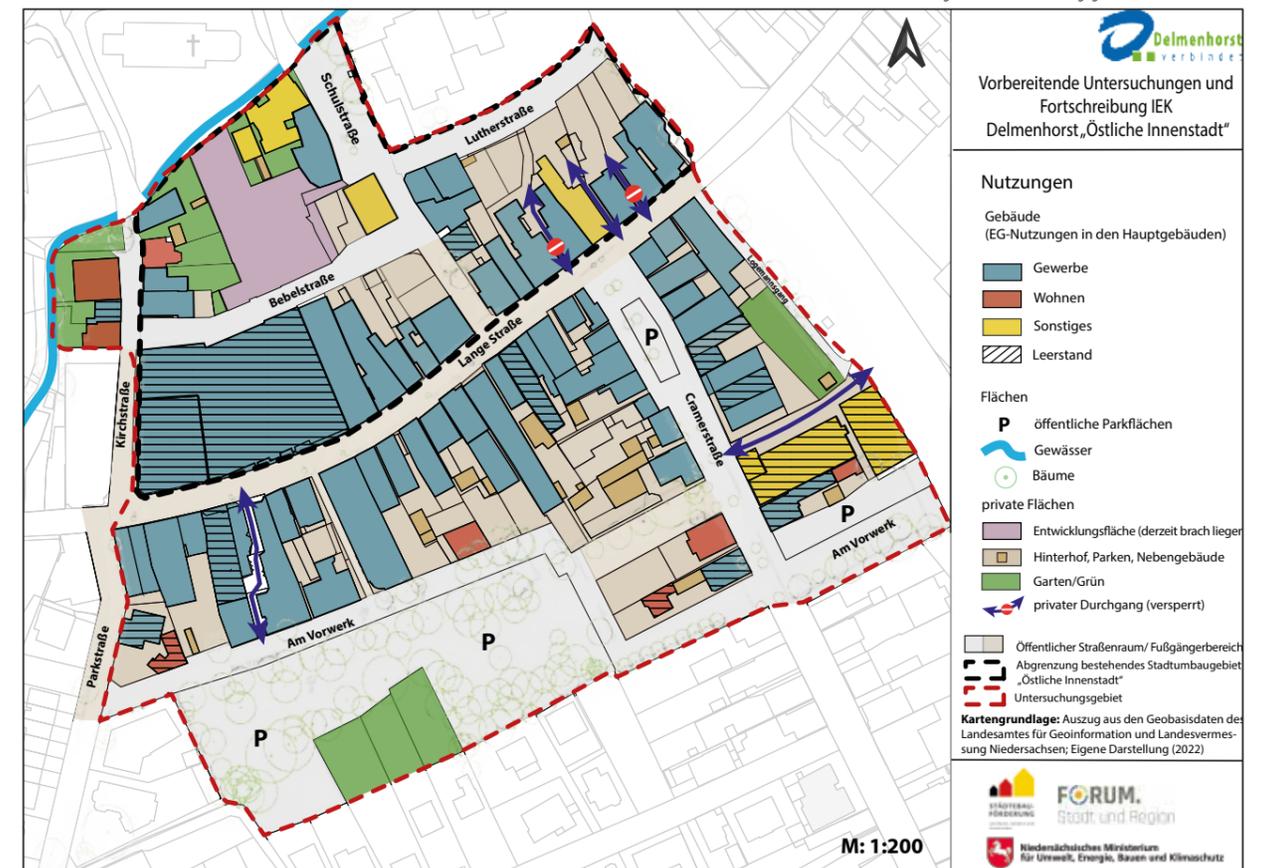


Vereinzelnd finden sich im Untersuchungsgebiet Neubauten in denen sich Wohnungen befinden, wie u.a. in der Cramerstraße. Perspektivisch werden auf dem Grundstück des mittlerweile abgerissenen Hertie-Parkhauses zwischen der Bebelstraße und der Delme mehrere Wohngebäude neu gebaut – das Kirchenquartier. Ob und in welchem Umfang es auch in dem Gebäude, das anstelle der ehemaligen-Hertie Immobilie entstehen wird Wohnnutzung geben wird ist aktuell noch nicht klar abzusehen.

4.9 Wirtschaftsstruktur

Die Erdgeschosslagen im Untersuchungsgebiet werden hauptsächlich für Einzelhandel und Dienstleistungsangebote genutzt, die sich besonders entlang der Lange Straße und dem Ende der Cramerstraße (sog. „Schweinemarkt“) befinden. Vereinzelnd finden sich auch andere Nutzungen wie Gesundheit/Soziales/Kirche bspw. am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes und einige wenige Wohnnutzungen im Erdgeschoss wie etwa im nordwestlichen Teil des Gebietes an der Kirchstraße. Darüber hinaus gibt es ein kleines Cluster gastronomischer Nutzung im Bereich Lange Straße / Ecke Schulstraße und einige Meter weiter Richtung Osten kurz vor der Friedrich-Ebert-Allee. Auch konnten einige Shisha Bars/Spielhallen/Sportwetten Standorte identifiziert werden, von denen sich an der Ecke Schulstraße / Lutherstraße eine Konzentration beobachten lässt. Diese Nutzungen gelten gemeinhin als Indikatoren für sogenannte Trading-Down-Prozesse. Die einzigen EG-Nutzungen im Bereich Freizeit/Kultur sind

Abb. 34: Karte Gebäude- und Flächennutzungen im Untersuchungsgebiet



die seit einigen Jahren leerstehenden Gebäude des ehemaligen Gloria Kinos und der Diskothek, die direkt neben der Friedrich-Ebert-Allee liegt. Die beiden nebeneinander liegenden Gebäude unterliegen einem fortgeschrittenen baulichen Verfall und stellen besonders durch ihre gut sichtbare Lage einen städtebaulichen Missstand dar.

Leerstände in der Erdgeschosslage finden sich allerdings im gesamten Untersuchungsgebiet wie etwa in der Schulstraße, wo Personen die von der Bebelstraße aus kommen, direkt auf die Leerstände zusteuern. Auch in der Fußgängerzone der Lange Straße finden sich mehrere Leerstände, der prominenteste sicherlich die ehemalige Hertie-Filiale, deren Rückbau bereits feststeht. Auf dem Eckgrundstück Parkstraße / Am Vorwerk befinden sich zudem zwei weitere Leerstände (Gewerbe und Wohnen), die aufgrund der guten Sichtbarkeit, hoher Frequenzierung und der Qualität des weiteren, mitunter pittoresken Straßenverlaufs der Parkstraße (außerhalb des Untersuchungsgebiets) einen hohen Handlungsdruck aufweisen.

4.10 Soziale Infrastrukturen (Bildung, soziale Angebote, gesundheitliche Einrichtungen)

Innerhalb des Untersuchungsgebiets hat der DRK Kreisverband Delmenhorst sein Kreisverbandsgebäude in der Schulstraße, im nördlichsten Punkt des Gebietes, und ist im sozialen Bereich, im Sanitätsdienst sowie in der humanitären Hilfe und im Katastrophenschutz tätig. Zu den Angeboten zählen unter anderem diverse Alltags- sowie Kinder- und Jugendhilfen, die Notfallversorgung und Rettungsdienst, ehrenamtliche Einsätze (Sanitätsdienst) und die Betreuung und Kurzzeitpflege sowie betreutes Wohnen. Außerdem wird dort regelmäßig ein Mittagstisch angeboten.

Ebenso hat das Diakonische Werk im Kirchenkreis Delmenhorst/ Oldenburg-Land seine Kreisgeschäftsstelle in der Jeansgasse, zwischen der Lange Straße dem Parkplatz Am Vorwerk. Neben den Leitungs- und Verwaltungsfunktionen die am Standort koordiniert werden, gibt es auch zahlreiche Beratungsangebote wie bspw. Sozialberatung, Kurberatung, Kinder- und Jugendhilfe, Wohnungslosenhilfe und Migrationsberatung.

Unmittelbar angrenzend an das Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere Gebäude und Einrichtungen der evangelischen Kirche; unter anderem die Familien- und Bildungstätte, der Jugendmigrationsdienst, als auch die regionale Dienststelle der evangelischen Luther Kirche Oldenburg. Die Angebotspalette ist vielfältig und reich von Sport- und Kreativangeboten, über Ernährungskurse und -beratung bis hin zu familienorientierten und Sprachlernangeboten.

Verlässt man das Untersuchungsgebiet über die Straße am Vorwerk in östlicher Richtung, befindet sich auf der gegenüberliegenden Straßenseite der Friedrich-Ebert-Allee die Berufsfachschule Pflege, die AOK und die Agentur für Arbeit.

In der östlichen Innenstadt befinden sich darüber hinaus zahlreiche Arztpraxen aus den Bereichen Kindermedizin, Zahnmedizin, Neurologie, Psychiatrie, Allgemeinmedizin und Innere Medizin, wodurch dieses Gebiet eine wichtige Rolle hinsichtlich der medizinischen Versorgung im Innenstadtbereich übernimmt.

4.11 Dokumentation und Ergebnisse der Beteiligungsformate

Die Einbindung der Öffentlichkeit, von wichtigen Akteuren und der Träger öffentlicher Belange ist nicht nur deshalb ein unverzichtbarer Bestandteil der vorbereitenden Untersuchungen, weil sie laut Baugesetzbuch gefordert ist (§ 141 (4) BauGB in Verbindung mit §§ 137-139 BauGB). Beteiligungsformate sind auch wesentlicher Baustein einer demokratischen Planungskultur und sie fördern nicht zuletzt wichtige Erkenntnisse und lokales Wissen über das Untersuchungsgebiet zutage. Nachfolgend wird von den durchgeführten Beteiligungsformaten berichtet und die Ergebnisse zusammenfassend dokumentiert.

Beteiligung der Bürger*innen

Die im Zeitraum der Untersuchungen geltenden Kontaktbeschränkungen infolge der Corona-Pandemie erschwerten die Durchführung „klassischer“ Beteiligungsformate bzw. machten sie unmöglich. Daher wurde auf umfangreiche Online-Beteiligungen (Online Pinnwand und Aufbau einer Internetseite mit zahlreichen Informationen als Text und Videos) ausgewichen, die um Straßenbefragungen ergänzt wurden.

Am Samstag den 05.02.2022 und am Dienstag den 15.02.2022 wurden in der östlichen Innenstadt an verschiedenen Punkten (Höhe CityPoint, Höhe Schweinemarkt und am Vorwerk-Parkplatz) persönliche Gespräche mit den Passanten als teilstandardisierte **Straßeninterviews** durchgeführt. Der Auftakt am 05.02.2022 wurde als Markttag begleitende Aktion in den Zeitungen und per Plakat-Aushang in vielen Geschäften angekündigt und medial begleitet und aufbereitet (Zeitungen und Radio). Es waren Teams des Dienstleisters und der Stadt vor Ort. Pünktlich zu dem Termin waren zudem tags zuvor die Schaufenster des leerstehenden Hertie-Kaufhauses mit neuen Klebefolien versehen worden, die großflächig über den zurückliegenden und bevorstehenden Entwicklungsprozess der Immobilie informieren.

Im Zuge der Interviews haben insgesamt 73 Personen ihre Eindrücke und Ideen zur östlichen Innenstadt formuliert. Mit einem Verhältnis von 33 Oweiblichen zu 39 männlichen Personen wurde annäherungsweise eine



Abb. 35-36: Berichterstattung über die Bürgerbeteiligung zur östlichen Innenstadt in der Lokalpresse
 Quellen: Delmenhorster Kurier (oben) und Delmenhorster Kreisblatt (unten) vom 07.02.2022

Abb. 37 (links): Befragung einer Bürgerin am 05.02.2022

Ein Großteil der Interviewten sprach sich für einen möglichst autofreien Innenstadtbereich aus. Parkplätze sollten demzufolge möglichst an den Innenstadträndern vorgehalten werden, um so die innerstädtischen Aufenthaltsqualitäten zu erhöhen. Günstige Parkraumangebote an den Stadträndern, verknüpft mit der Stärkung der Busverbindungen und einem Ausbau der Radwegverbindungen wurde von vielen als Erfolg versprechend angesehen, um die Ziele „weniger Autos in der Innenstadt“ und „gute Erreichbarkeit der Innenstadt“ zu verbinden.

In diesem Zusammenhang wurde immer wieder auch benannt, dass der **Schweinemarkt** als Parkplatz absolut fehlgenutzt sei. In allen Formaten der Bürgerbeteiligung lag hierzu weitgehend ein Konsens vor. Herausgehoben wurde der Schweinemarkt als zentral gelegener Platz mit guter Anbindung, vielen alten Häuserfassaden sowie Baumbepflanzungen, was im Zusammenspiel eigentlich ein großes Potential für einen Raum mit hoher Aufenthaltsqualität bietet. Eine Herausnahme des Autoverkehrs zugunsten von Aufenthaltsqualitäten und Außergastronomie in Verbindung der Sanierung einzelner „fauler Zähne“ ist für sehr viele Menschen erstrebenswert. In besonderem Maße wurde der Wunsch nach einer Bar genannt, die für verschiedene Bevölkerungsgruppen ein attraktives Angebot bieten und den Schweinemarkt auch in den Abendstunden beleben würde. Weiterhin wurden als Aufenthaltsqualitäten u.a. genannt: Ein Spielplatz oder ein riesen-Schachspiel, zusätzliche Sitzgelegenheiten, weitere Bäume oder die Errichtung eines modernen Fahrradabstellangebotes an den Rändern des Platzes und Rückbau der mittlerweile nicht mehr sehr attraktiven, weil in die Jahre gekommenen Fahrradabstellanlage. Nachstehende Wortwolke visualisiert die die Wünsche an eine Umgestaltung des Schweinemarktes.



Abb. 45: Wortwolke „Wünsche für den Schweinemarkt“

Der **östliche Bereich der Langen Straße** stellt als Fußgängerzone mit gewerblichen Angeboten das Zentrum der östlichen Innenstadt dar, weshalb sich die Wünsche nach mehr Vielfalt im Einzelhandel sowie mehr Gastronomie in besonderen Maßen auf dieses Gebiet beziehen lassen. Aus den Beiträgen der Online-Pinnwand kann geschlossen werden, dass besonders gastronomische Angebote erwünscht sind, die ein diverses Publikum anziehen und den Bereich neu beleben. Ferner sollte die Lange Straße nach Ansicht einiger Bürger*innen durch kleine Freiflächen und weiteren Sitzgelegenheiten attraktiver werden. Um den zunehmenden Leerständen entgegenzuwirken, sind Zwischennutzungen – zum Beispiel aus dem Kulturbereich – erwünscht. Auch das Unterangebot von öffentlichen Toiletten wurde thematisiert

In den Straßeninterviews offenbarten sich auf der Langen Straße Konflikte zwischen Radfahrern und Fußgängern, die infolge der – nicht jedem ersichtlichen – Radverkehrsführung durch die Lange Straße bis zur Schulstraße entstehen.

Die **Rückseiten der Lange Straße** wurden vielfach als abschrecken und unattraktiv genannt. Angeregt wurde in diesem Kontext der Rückbau von ungenutzten Nebengebäuden und eine Aufwertung durch begrünte Wände, Hecken, Bäume und Wasseranlagen.

Die **ehemalige Hertie-Immobilie** wurde mit Abstand am häufigsten bei der Frage genannt, was den Menschen spontan zur östlichen Innenstadt einfällt. Entsprechend rege waren hierzu die Diskussionen vor Ort und Online. Der geplante Rückbau des Gebäudes erfuhr insgesamt eine breite Zustimmung. Grundsätzlich dominierte der Wunsch einem kleinteiliger gegliederten, offenen und sich auch in der Höhe reduzierten Neubau mit Mischnutzung. Die Vorstellungen über neue Nutzungen waren allerdings divers und reichen von kleinteiligem Einzelhandel (im EG) und Wohnen für Senior*innen (in den Obergeschossen) bis zu Gemeinbedarfseinrichtungen und gastronomischen Angebote mit hoher Aufenthaltsqualität auf dem Dachbereich. Auch wurde der Wunsch nach Freizeitmöglichkeiten (z.B. Jumphouse, Virtual-Reality-Spielhalle) und zusätzlichen Angeboten im medizinischen Bereich geäußert. Um die Vielfalt und Kreativität der Bürger*innen bzgl. der Nachnutzung zu verdeutlichen, sei auch die kontrovers diskutierte Idee eines „Delmeturms“ als identitätsstiftender Neubau mit hochwertigen Wohnungen im Penthouse-Stil genannt.

Weiterführend kam es auch zu architektonischen Anregungen, die neuen Gebäude im Stil der Gründerzeit zu bauen, eine Y-förmige Passage zwischen den neuen Gebäuden herzustellen oder einen Arkadenbau zu errichten. Auch die Herstellung einer Sichtachse zur Stadtkirche wurde als Potenzial für die Neugestaltung angemerkt.

Um die Möglichkeit wahrnehmen zu können sich zu verschiedenen Konzepten und Entwürfen für die Nachnutzung des Areales zu äußern, wurde insbesondere auf der Online-Pinnwand betont, dass die Bürgerbeteiligung bzgl. der Hertie-Nachnutzung fortgeführt werden sollte.



Abb. 46 (links): Wünsche zur Nachnutzung des Hertie-Grundstücks

Die Bürgerbeteiligung hat gezeigt, dass der **Parkplatz am Vorwerk** zur Erreichbarkeit der östlichen Innenstadt enorm wichtig ist. Mehrheitlich wurde er als ein Verkehrsraum ohne besondere Aufenthaltsqualität gesehen – der Sinn des Vorhandenseins der Bänke dort erschloss sich nicht vielen Menschen. Einige wenige äußerten aber den Wunsch nach einer Umgestaltung als autofreier Raum mit mehr Aufenthaltsqualität, andere forderten indes eine Ausweitung der Stellplätze mittels einer Überbauung als zweigeschossiges Parkdeck. Die meisten Äußerungen gingen jedoch in die Richtung, dass der Parkplatz bis auf wenige Ausnahmen (an Markttagen) ausreichend Stellfläche bietet, die es zu erhalten gilt. Unabhängig von der zukünftigen Nutzung wurde sich eindeutig dafür ausgesprochen den umfangreichen Baumbestand zu erhalten. Auch die vorhandenen Mülleimer werden als sinnvoll erachtet. Zudem wurden die auf Abbildung 47 dargestellten Vorschläge zur Optimierung des Parkplatzes gemacht. Die Ideen beziehen sich vor allem auf die Erweiterung des Parkplatzangebotes durch stationäres Car-Sharing, Ladesäulen für Elektroautos, oder Fahrradstellplätze.

Abb. 47 (unten): Ideen für den Vorwerk-Parkplatz



Akteursgespräche

Um auch die Perspektiven diverser weiterer Betroffener und von Interessenvertretungen im Prozess zu berücksichtigen, wurden neben der dargestellten Beteiligung von Bürger*innen insgesamt elf Akteursgespräche durchgeführt mit:

- Kristensen Invest GmbH, Andreas Vogler (Eigentümer u.a. CityPoint)
- Gameground, Christian Wüstner (Sprecher der Einzelhändler)
- Ochtumverband, Matthias Stöver
- Teehaus, Kirchstraße 8, Ingo Möller (Einzelhändler)
- Erste Projektentwicklungsgesellschaft Delmenhorst mbH, Werner Uhde (Entwickler Kirchenquartier)
- Behindertenbeirat, Christa Behrens
- Kreisgeschäftsführer Deutsches Rotes Kreuz, Michael Pleus
- Stadtkirche, Pfarrer Thomas Meyer
- Kinder- und Jugendparlament, Réka Langhorst & Lian Janocha
- Seniorenbeirat, Ulrich Gödel
- Stadtverband Delmenhorst des Deutschen Hotel- und Gaststättenverbandes, Tarik Cirdi

Die grundsätzlichen Einschätzungen wichen kaum vom oben genannten Meinungsbild der Bürger*innen ab. Bemerkenswert war vielmehr, dass auch jene Vertreter*innen, denen stark an einer guten individuellen Erreichbarkeit gelegen ist (Einzelhandel, Eigentümer, Investoren, Sprecher mobilitätseingeschränkter Menschen) sich fast ausnahmslos dahingehend äußerten, dass der Schweinemarkt als Parkplatz fehlgenutzt ist und die Stellplätze von dort wegverlagert werden müssten.

Über die bereits genannten Ergebnisse hinaus wurden u.a. folgende weitere, den individuellen Blickwinkeln der Akteure entsprechenden Aspekte erörtert:

- Eine Verknüpfung der Hertie-Nachnutzungen als übergreifende, grüne Wegeverbindung (vom Vorwerk bis zur Stadtkirche) mit hohen Aufenthaltsqualitäten unter Einbeziehung benachbarter Potenziale und Angebote wurde von den betroffenen Anliegern (Stadtpfarrer, Investor Kirchenquartier, Betreiber Teehaus) ausdrücklich begrüßt.
- Auch eine zusätzliche Fußgängerbrücke über die Delme wird in diesem Zusammenhang begrüßt (sie müsste hoch genug sein, um bei hohen Wasserständen nicht überspült zu werden). Begleitet von einer Aufwertung des Uferbereichs (z.B. Abflachung, Einbringung von kleinen Kiesinseln, Sitzgelegenheiten) wäre hier eine naturnahe Gestaltung mit Aufenthaltsqualität möglich und wünschenswert.
- Die noch nicht geklärte Zukunft des Hertie-Kaufhauses, insb. die Ausführung der Rückbauarbeiten, ist ein Entwicklungshemmnis. Bei einem Totalabriss werden erhebliche Schäden an den umliegenden Gebäuden befürchtet, so dass derzeitige Leerstände gar nicht erst durch Neuvermietungen beseitigt werden. Die Fläche des künftigen Kirchenquartiers wird für den Hertie-Rück- und Neubau als Verkehrs-, Lager- und Logistikfläche dienen, weshalb eine Entwicklung der Fläche vorher nicht möglich ist.
- Förder- und Beratungsangebote für Immobilieneigentümer*innen in der östlichen Innenstadt werden als Sanierungsanreize ausdrücklich begrüßt. Angemahnt wurde allerdings, klare Qualitätskriterien zugrunde zu legen.

- Das Thema Aufenthaltsqualität wurde durchweg als wichtig und ausbaufähig beschrieben, wobei der Weg dorthin durchaus unterschiedlich ausformuliert wurde. Die vorgeschlagenen Maßnahmen umfassen: Mehr Kultur- und qualitativ hochwertige kulinarische Angebote (mit Außengastronomie), Ausbau der Barrierefreiheit, öffentliche Freiflächen und Begegnungsorte insb. auch für Jugendliche und junge Erwachsene und mehr „Wohlfühlcharakter“.

TÖB-Beteiligungen

Die gem. § 139 BauGB erforderliche Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erfolgte über das notwendige Maß hinausgehend in zwei Runden: Zunächst startete kurz nach Beginn der Arbeiten (zwischen dem 02.12.2021 und dem 10.01.2022) eine erste Beteiligung der TÖBs mit dem Ziel, deren Rückmeldungen noch in der Phase der Bestandserhebung erfassen und einarbeiten zu können.

Im Anschluss an die Vorstellung des Berichtsentwurfs im Stadtrat wurde eine zweite Runde der TÖB-Beteiligung eingeläutet (zwischen dem 22.04. und 20.05.), um den Trägern öffentlicher Belange aufzuzeigen, an welcher Stelle die Anregungen und Einwände der ersten Beteiligungsrunde ihren Niederschlag im Bericht gefunden haben und um nun auch die Möglichkeit einzuräumen, ihre Stellungnahmen zum Konzept einzubringen.

Die Rückmeldungen beider TÖB-Beteiligungen finden sich tabellarisch im Anhang, jeweils versehen mit Hinweisen, ob und an welcher Stelle im Bericht die jeweiligen Hinweise berücksichtigt worden sind.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die öffentliche Resonanz auf die Beteiligungsformate trotz einer „fehlenden“ Präsenzveranstaltung sehr positiv war. Nicht nur die wohlwollende und umfangreiche Presseberichterstattung im Zusammenhang mit der Passant*innenbefragung als Auftakt zur Beteiligung ist hier zu nennen, auch die Aufgeschlossenheit der Interviewten war sehr groß. Einige Personen hatten nach eigener Angabe sogar gezielt die Innenstadt aufgesucht, um einen Gesprächsbeitrag zur östlichen Innenstadt zu leisten. Auch die gezielt interviewten Akteure zeigten sich sehr aufgeschlossen und ideenreich.

Inhaltlich gab es unter dem Strich erstaunlich viel Konsens. Selbstverständlich gab es in Einzelfragen auch abweichende Ansichten, dennoch gab es einige Aspekte, die fast ausnahmslos für die östliche Innenstadt gewünscht wurden:

- mehr Nutzungsmischung,
- Wiederbelebung von / Schaffung neuer Events und Aktivitäten,
- mehr (gehobene) Gastronomie / Außengastronomie zur Belebung und Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten,
- autofreie Umgestaltung des Schweinemarktes und
- es muss endlich vorangehen in Sachen Hertie!

5 Zusammenfassung der städtebaulichen Missstände

Die vorstehenden Beschreibungen des Untersuchungsgebietes geben bereits einige Hinweise auf das Vorhandensein verschiedener Mängel und Defizite, die an dieser Stelle zusammenfassend als städtebauliche Missstände benannt werden sollen. Das Vorliegen städtebaulicher Missstände ist Voraussetzung für die Durchführung städtebaulicher Sanierungs- oder Stadtumbaumaßnahmen und für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln.

Das Baugesetzbuch (BauGB) nennt in § 136 (2) zwei Arten städtebaulicher Missstände:

1. So genannte **Substanzschwächen**, wenn ein „Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht“ oder
2. So genannte **Funktionsschwächen**, wenn ein „Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.“

In §136 (3) BauGB werden die Aspekte konkretisiert, die bei der Beurteilung, ob in einem Gebiet derlei Missstände vorliegen, zu berücksichtigen sind. In Hinblick auf die Substanzmängel sind dies u.a.:

- Die bauliche und die energetische Beschaffenheit sowie die Belichtung, Besonnung und Belüftung von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
- die Zugänglichkeit der Grundstücke und die vorhandene Erschließung,
- die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
- die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
- die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung;

Die Funktionsfähigkeit des Gebiets soll beurteilt werden in Bezug auf

- den fließenden und ruhenden Verkehr,
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich sowie
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit und die Vernetzung von Grün- und Freiflächen unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, seine Ausstattung mit Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich.

Für das Untersuchungsgebiet „östliche Innenstadt“ sind in diesem Sinne die nachfolgend aufgeführten städtebauliche Missstände erkennbar.

Substanz- und Funktionsschwächen im öffentlichen Raum

Sanierungs- und Neuordnungsbedarfe öffentlicher Erschließungsanlagen
Mehrere öffentliche Straßen bzw. Wegeverbindungen weisen Sanierungsbedarfe auf oder sind in ihrer Funktion beeinträchtigt:

- Die **Bebelstraße** diene als private Straße vormals der Anlieferung des Hertie-Kaufhauses und der Zufahrt zum Hertie-Parkhaus. Ihren Angstraumcharakter hat die inzwischen von der Stadt erworbene Straße zwar durch den Rückbau des Parkhauses und der Verbindungsbrücke zwischen Park- und Kaufhaus etwas verloren, die Straße selbst ist jedoch unsaniert und weicht in ihrer Gestaltung (Asphalt) deutlich von den bereits sanierten Nachbarstraßen (rote Pflasterung) ab. In Anhängigkeit von der zukünftigen Verkehrsführung und der Nachnutzungen auf den Hertie-Flächen ist eine funktionale Neubestimmung der Bebelstraße ebenso erforderlich wie eine bauliche Neugestaltung, die sich an die erfolgreiche Sanierung der benachbarten Straßen anpasst.
- Die **Lutherstraße** weist (insb. in den Gehwegbereichen) Sanierungsbedarfe und gestalterische Defizite auf. Es ist absehbar, dass über die Lutherstraße im Wesentlichen der Baustellenverkehr im Zuge der Rück- und Neubauvorhaben auf den Hertie-Flächen (Kaufhaus und ehemaliges Parkhaus) abgewickelt werden wird. Weitere erhebliche Substanzschäden sind daher wahrscheinlich. Nach Abschluss der Hertie-Baumaßnahmen wird daher eine umfassende Sanierung erforderlich sein. Auch in dem zwischen Bebel- und Lutherstraße liegenden Teilstück der **Schulstraße** sind Substanzschäden durch Baufahrzeuge zu erwarten.
- Die **Straße Am Vorwerk** weist zwischen Friedrich-Ebert-Allee und der Einfahrt zum Parkplatz Sanierungsbedarf im gesamten Straßenraum (inkl. der Gehwege) auf. Im westlichen Abschnitt (ab Cramerstraße) besteht zudem ein funktionaler Mangel darin, dass der Gehweg auf der Nordseite extrem schmal bzw. (in der Kurve) gar nicht vorhanden ist. Die öffentlichen **Einstellplätze am kleinen Vorwerk** im östlichen Abschnitt (zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Cramerstraße) sind in einem schlechten baulichen Zustand.
- Der **Logemannsgang** ist in einem sehr schlechten baulichen Zustand. Da er überdies auch erhebliche Funktionsmängel aufweist (s.u.), ist allerdings eine komplette Neuordnung anstatt einer Sanierung angemessen.

Funktionsschwächen im öffentlichen Raum

Weitere Erschließungsanlagen sind zwar substanzuell weitgehend in Ordnung, sie weisen aber Funktionsmängel auf, die eine Neuordnung erforderlich machen:

- Der **Logemannsgang** ist als Fußweg zwischen den sehr ungepflegten, teils vermüllten Privatgrundstücken westlich und einem sehr verdichteten und ungepflegten Grünstreifen als Abgrenzung zur Friedrich-Ebert-Allee eingefasst. Dadurch entsteht selbst an hellen Tagen ein Angstraum, der den Gang in seiner Funktion als parallel zur Friedrich-Ebert-Allee verlaufender Fußweg erheblich beeinträchtigt. Der Fahrradunterstand wirkt nicht nur ungepflegt sondern auch untergenutzt. In dieser Form und in diesem Zustand wird der Logemannsgang nicht gebraucht und kann als abgängig bezeichnet werden. Um dem Fußverkehr entlang der Friedrich-Ebert-Allee einen angemessenen Raum zu geben, sollte der Logemannsgang aufgelöst und der Bereich komplett neu gestaltet werden.
- Der große **Parkplatz am Vorwerk** ist zwar – abgesehen von den schadhafte Gehwegen und Sitzgelegenheiten – substanzuell weitgehend in Ordnung, er weist aber Funktionsschwächen auf: Die Sitzgelegenheiten suggerieren eine Aufenthaltsqualität,



Abb. 48 bis 51 (v.o.n.u.): Die Bebelstraße (links die Rückbaufläche des Parkhauses); Fehlende Raumkante an der Lutherstraße; Blick durch den Logemannsgang auf die ehemalige Disko an der Friedrich-Ebert-Allee; Sanierungsbedürftiger Straßenabschnitt Am Vorwerk



Abb. 52 bis 55 (v.o.n.u.): Verwildertes Grün am Vorwerk-Parkplatz; Der Parkplatz am kleinen Vorwerk, Stellplätze auf dem Schweinemarkt; Fassade des ehemaligen Hertie-Kaufhauses

die der Raum als Parkplatz mit entsprechender Verkehrsbelastung nicht bieten kann. Entsprechend selten werden die Sitzgelegenheiten genutzt. Stattdessen fehlt es an Infrastrukturen wie E-Ladesäulen. Als reiner Auto-Stellplatz ist der Parkplatz in seiner derzeitigen Form nicht geeignet, einen Beitrag zur Mobilitätswende und somit für den Klimaschutz zu leisten. Entsprechende funktionale Erweiterungen sind daher erforderlich. Zudem ist der Parkplatz (trotz seines Baumbestands) stark versiegelt. Mindestens im Bereich der Einstellplätze sollten Entsiegelungspotenziale genutzt werden. Zugleich ist aber der Grünstreifen im Süden stark verwildert und macht (auch in Verbindung mit den verschiedenen privaten Grundstücksabgrenzungen wie Mauern und Zäune) einen äußerst ungepflegten Eindruck, so dass man hier durchaus über eine Parkplatzerweiterung nachdenken muss. Es sind somit Neuordnungsmaßnahmen erforderlich, in deren Zuge auch die kleineren Substanzschwächen mit beseitigt werden können (Wegnahme der Bänke, Ersatz der veralteten Mülleimer und ggf. ersatzlose Wegnahme der Gehwege).

- Die öffentlichen **Einstellplätze am kleinen Vorwerk** (zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Cramerstraße) werden zu den meisten Tageszeiten nur wenig genutzt. Sie wirken gestalterisch (trotz Ticketautomat) so, dass uneindeutig ist, ob es sich um öffentliche oder um private, dem angrenzenden Gebäude zugehörige Einstellplätze handelt. Eine baulich-gestalterische Neuordnung ist hier geboten. Diese müsste nicht zwingend nur baulich ausgestaltet sein, sondern könnte auch durch Hecken oder andere strukturierende Grünelemente erfolgen und damit ein entsprechendes Defizit beseitigen. Zugleich sollten weitere Defizite (starke Bodenversiegelung, fehlende E-Ladeinfrastruktur) behoben werden.
- Der **Schweinemarkt** verfügt mit seiner roten Pflasterung und den Baumpflanzungen sowie mit der teils historischen Randbebauung über das Potenzial, ein städtebauliches Kleinod zu sein. Durch seine Nutzung als Parkplatz mit knapp 10 Einstellplätzen in der Mitte und einer Umfahrung ist der Raum jedoch fast ausschließlich dem PKW-Verkehr vorbehalten, obgleich in unmittelbarer Nähe am Vorwerk ein kleinerer (untergenutzter) und ein großer Parkplatz zur Verfügung stehen. Diese Nutzung raubt dem Schweinemarkt jedes Entwicklungspotenzial und ist an dieser Stelle völlig fehl am Platze. Die Fahrradabstellanlage wirkt zudem in die Jahre gekommen. Eine Neuordnung könnte in der Platzmitte außerdem durch weitere Baumpflanzungen und Entsiegelungen klimatischen Anforderungen besser gerecht werden als derzeit.
- Die **Delme ist teilweise kaum wahrnehmbar**. Dichter Bewuchs verdeckt an vielen Stellen den Blick auf den Fluss, so dass sein Potenzial als blaue Infrastruktur kaum zur Geltung kommt. Zudem fehlen Aufenthaltsqualitäten am Wasser, was nicht zuletzt auch daran liegt, dass fast ausschließlich private Anliegergrundstücke das Ufer im Bereich des Untersuchungsgebiets säumen. Das Ufer ist zudem baulich befestigt (s.u.), eine naturnahe Gestaltung ist trotz des dichten Bewuchses kaum gegeben.

Substanzschwächen an öffentlichen und privaten Gebäuden sowie auf privaten Flächen

Gebäude mit mittlerem bis hohem Sanierungsbedarf

Im Untersuchungsgebiet finden sich einige wenige Gebäude mit erheblichem und etliche mit mittlerem Sanierungsbedarf (vgl. Kapitel 4.6).

- Das **ehemalige Hertie-Kaufhaus** ist wohl das prominenteste und nach dem Ankauf durch die Stadt Ende 2020 das einzige öffentliche dieser Gebäude. Der Rückbau und des ehemaligen Hertie und eine Neubebauung der Fläche sind beschlossen worden. Der Abbruch wird derzeit durch die Verwaltung vorbereitet.

- Weitere **Gebäude**, denen nach Inaugenscheinnahme ein **erheblicher Sanierungsbedarf** attestiert werden kann, sind die ehemalige Diskothek (Ecke Friedrich-Ebert-Allee / Am Vorwerk), ein Wohnhaus an der Zufahrt zum Vorwerk-Parkplatz (im rückwärtigen Bereich des Flurstücks Nr. 18) und ein Objekt an der Ecke Am Vorwerk / Parkstraße (Flurstücksnr. 45/1). Mit Blick vom Vorwerk in Richtung Lange Straße fällt zudem wenigstens eines der vielen Nebengebäude als starker Missstand ins Auge. Bei all diesen Gebäuden wäre es zumindest aus städtebaulicher Sicht überlegenswert, hier in Abstimmung mit den Eigentümer*innen über Rückbau und zukunftsfähige Nachentwicklungen nachzudenken, da eine Bestandsentwicklung entweder nicht zielführend erscheint oder (im Falle des Flurstücks 18) Teile des Grundstücks zur Beseitigung anderer Missstände (schmäler bzw. fehlender Gehweg am Vorwerk) genutzt werden könnten.
- Gebäude, die nach Inaugenscheinnahme einen mittleren bis hohen Sanierungsbedarf aufweisen, verteilen sich über das ganze Untersuchungsgebiet, wobei kleinere Konzentrationen im Block zwischen Parkstraße und Jeansgasse, an der Kirchstraße, an der Ecke Schul- / Lutherstraße sowie im Bereich der Cramerstraße auftreten.



Abb. 56 bis 59: Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf (oben: zwei Wohnhäuser Am Vorwerk; unten: ehemalige Diskothek an der Friedrich-Ebert-Allee)

Fehlende barrierefreie Zugänglichkeit

- Gerade **ältere, historisch wertvolle Gebäude im Gebiet sind oft nicht ohne Barriere zugänglich**. Während dies entlang der Lange Straße in den Hauptgeschäftslagen kaum ein Problem darstellt, sind in manchen Seitenlagen wie der Kirchstraße oder am Schweinemarkt etliche Gebäude nur über eine oder mehrere Eingangsstufen zu erreichen. In Hinblick auf die immer älter werdende Bevölkerung, die gleichberechtigte Teilhabe beeinträchtigter Menschen sowie Familien mit Kindern stellt dies ein Defizit dar, das mit Blick auf die Identität stiftende Bausubstanz der älteren Objekte eine besonders große Herausforderung ist.

Hinterhofbereiche und Nebengebäude

- Die Grundstücke entlang der Lange Straße bilden nach Norden und Süden **Rückseiten** aus, die das Stadtbild an der Bebel- und Lutherstraße (im Norden) und Am Vorwerk (im Süden)



Abb. 60 und 61: Ungeordnete Hinterhöfe Am Vorwerk (Parkplatz) und am ehem. Gloria-Kino

stark beeinträchtigen: In diesen Bereichen dominiert ein **Hinterhofcharakter**, der sich ausdrückt in sehr ungeordneten baulichen Strukturen mit zum Teil erheblich vernachlässigten Nebengebäuden. Die Flächen sind in der Regel komplett versiegelt und dienen dem Parken oder dem Abstellen von Mülltonnen und -containern, teilweise sind sogar Müll- oder Unratlagerungen zu sehen. Viele Zäune, teils Sichtschutzzäune verstärken den abweisenden Eindruck. Grünstrukturen (Bäume, Hecken, Pflanzbeete) kommen nur selten vor, wenn es grünt, dann meist in Form von Wildwucher. Es fehlt an diesen Rückseiten an klaren **städtebaulichen Konturen und Kanten**. Die Innenstadt wirkt an diesen Außenseiten städtebaulich völlig zerfasert. Dadurch, dass diese Rückseiten zugleich auch einige wichtige **Zugänge zur östlichen Innenstadt** bilden (besonders vom Vorwerk-Parkplatz oder durch die Cramerstraße kommend, aber auch in Hinblick auf die geplanten Neuentwicklungen im nördlichen Teil), sind diese Missstände städtebaulich besonders prominent und sichtbar.

- Auch wenn die Rückseiten der Hauptgebäude nicht explizit in Augenschein genommen wurden, so wirken manche derjenigen rückwärtigen Fassaden, die einsehbar sind (z.B. von der Lutherstraße oder vom Vorwerk aus betrachtet) un gepflegt und sanierungsbedürftig und tragen somit zum negativen Erscheinungsbild der rückwärtigen Bereiche insgesamt bei.

Sanierungsbedarfe privater Anlagen

An zwei Orten stellen sich private Anlagen als Missstände dar:

- Die **Durchwegung entlang des ehemaligen Gloria-Kinos** zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Cramerstraße ist privates Gelände und in seiner Substanz erheblich beeinträchtigt. Besonders im „hinteren“ Teil zur ehemaligen Diskothek ist der Bereich stark zugewuchert und vermüllt.
- Die Delme bildet im Norden des Untersuchungsgebiets dessen Grenze. Im Bereich der Gebäude Kirchstraße 3, 4 und 5 (Flurstücke 353/1, 354 und 355/2) ist das **Delmeufer als (z.T. verputzte) Mauer** ausgebaut. Diese Uferbefestigungen sind extrem schadhaf und auch optisch ein Missstand. Nach Rücksprache mit dem zuständigen Ochtrumverband sind die Grundstückseigentümer*innen hier gefordert, Abhilfe zu schaffen.

Funktionsschwächen an privaten Gebäuden und Flächen

Brachflächen

Obleich die östliche Innenstadt insgesamt sehr dicht bebaut ist, gibt es doch Brach- bzw. Entwicklungsflächen. Die größte und prominenteste ist die **Rückbaufläche des ehemaligen Hertie-Parkhauses** zwischen Bebelstraße und Delme. Was derzeit eine Unternutzung und damit eine Funktionsschwäche darstellt, ist zugleich ein großes Potenzial: Hier ist die Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers durch einen privaten Investor geplant (**Kirchenquartier**). Zugleich bietet sich die Fläche an, um das **Fußwegenetz zu ergänzen** und eine Verbindung von der Stadtkirche über den Hertie und die Lange Straße bis zum Vorwerk-Parkplatz zu schaffen. Auch manche Hinterhofflächen muten wie Brachen an (s.o.). Auch hier könnte es sich an mancher Stelle anbieten, den Rückseitencharakter durch Neubauvorhaben zu beseitigen und somit neue Vorderseiten auszubilden.

Leerstände

Die östliche Innenstadt ist von etlichen Leerständen geprägt, die gehäuft an exponierten Lagen wie Eckpositionen auftreten. So drängen sich für Besucher*innen der Innenstadt, die aus Richtung Marktplatz in die östliche Innenstadt kommen, direkt ab Höhe Kirch- / Parkstraße die wohl augenfälligsten Leerstände auf: Der **CityPoint** (leer gezogene Erdgeschossenebene) und direkt dahinter der **ehemalige Hertie**, so dass man den Eindruck bekommen könnte, hier endet die Geschäftslage. Für die dahinter kommenden Lagen ist dieser Eindruck fatal. Neben **verstreut leer stehenden Ladenflächen** in den Erdgeschosszonen in der Lange Straße gibt es an der Schulstraße und vor allem an der Cramerstraße **regelmäßige Leerstandskonzentrationen**. Mitunter sind hier auch ganze Häuser betroffen. Mit dem ehemaligen **Gloria-Kino** an der Cramerstraße ist auch ein sehr „prominentes“ Gebäude darunter, an dessen Glanzzeiten viele Delmenhorster*innen noch wehmütige Erinnerungen haben, wie die Beteiligungsformate zeigten.

Unternutzungen

Etliche Erdgeschossnutzungen in der östlichen Innenstadt sind den Genres **Spielhalle oder Sportwetten** zuzuordnen, angesichts des vergleichsweise kleinen Untersuchungsgebiets eine hohe Zahl von Nutzungen, die gemeinhin als Indikator für **Trading-Down-Prozesse bzw. Unternutzungen** angesehen werden. Gewisse Konzentrationen sind auch hier im Bereich Schulstraße / Lutherstraße sowie am Schweinemarkt (Cramerstraße) zu erkennen.



Abb. 62-67): EG-Nutzungen als Shishabar, Spielhallen oder Sportwetten in der östlichen Innenstadt

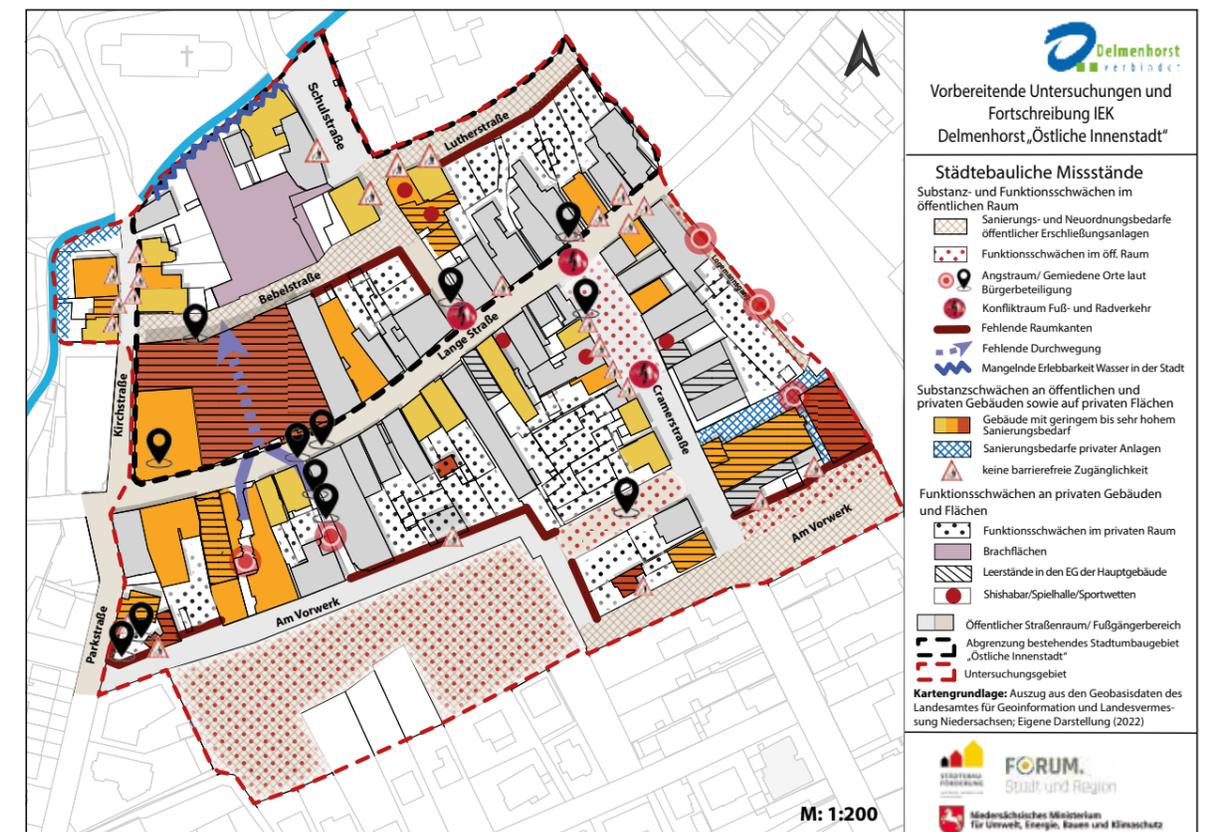


Abb. 68: Karte „Städtebauliche Missstände“

Abschnitt C: Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept

Bis hierher wurden auf Grundlage umfassender Erhebungen die städtebauliche Situation und die Entwicklungstrends des Untersuchungsgebiets insgesamt vorgestellt und analysiert sowie städtebauliche Missstände und Funktionsschwächen festgestellt (Kap. 5). Deren Beseitigung ist das wesentliche Ziel aller Stadterneuerungsmaßnahmen, so auch in der „östlichen Innenstadt“ in Delmenhorst. In diesem Berichtsteil werden daher entsprechende Maßnahmen im integrierten Entwicklungskonzept (IEK) formuliert. Ebenso wichtig ist für ein ganzheitliches, integriertes IEK aber auch, die vorhandenen Stärken und Potenziale zu erkennen und sie in Maßnahmen zu überführen.

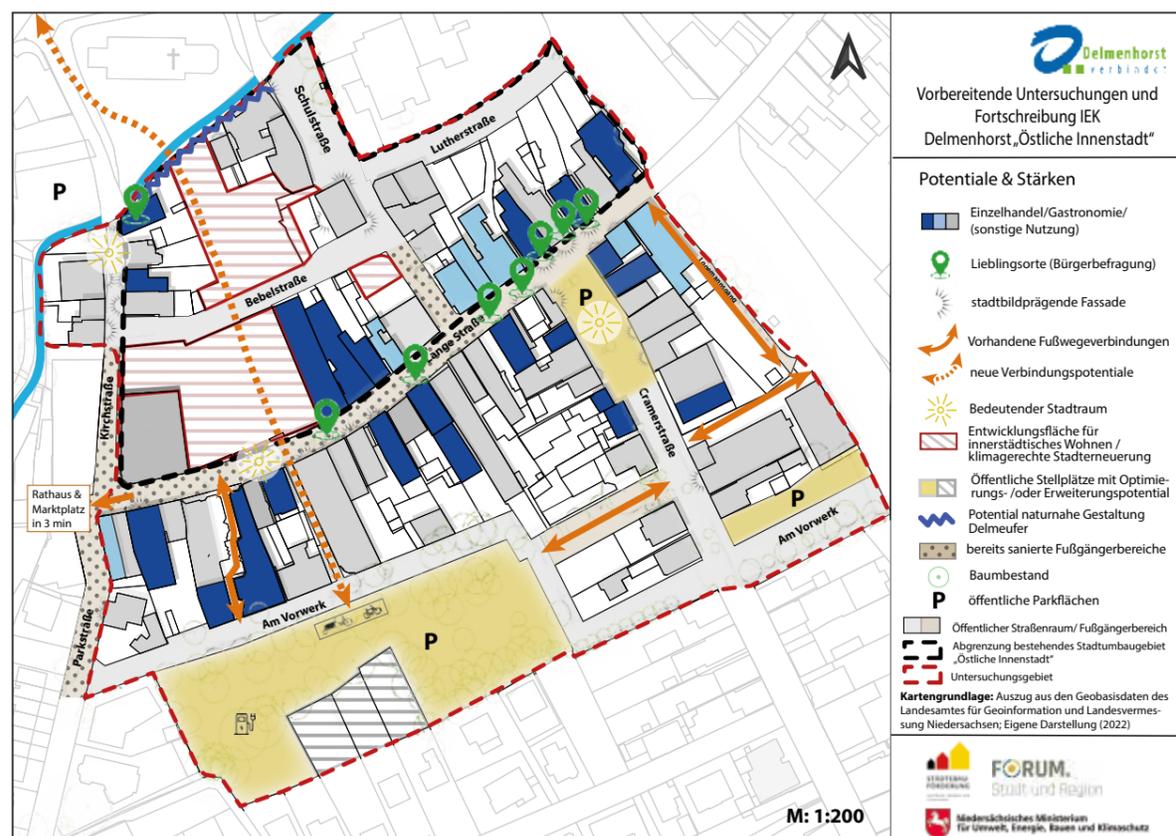


Abb. 69: Karte „Potenziale und Stärken“

6 Integriertes Stärken- und Schwächen-Profil: SWOT-Analyse

An der einen oder anderen Stelle wurden in den voranstehenden Berichtsteilen bereits Stärken, mögliche Entwicklungsperspektiven und Chancen für die Östliche Innenstadt angedeutet. In Abbildung 69 sind die Potenziale in der östlichen Innenstadt noch einmal kartografisch dargestellt.

Die nachfolgende Übersicht stellt die herausgearbeiteten Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken noch einmal zusammenfassend gegenüber. Auf Grundlage dieser sogenannten SWOT-Analyse (Strengths = Stärken, Weaknesses = Schwächen, Opportunities = Chancen und Threats = Risiken) werden anschließend ein Leitbild sowie Sanierungsziele und Vorschläge für durchzuführende Maßnahmen im Sinne eines Erneuerungskonzepts für das Untersuchungsgebiet formuliert, bzw. fortgeschrieben.

Stärken

- Gute Erreichbarkeit und kurze Wege
- Verbindung zu übrigen Fußgängerzonen, zum Marktplatz und Rathausplatz
- Historische Fassaden
- Baumbestand am Vorwerk
- Stadteingang Kirchstraße
- Hoher Grad an inhaberbezogenem Einzelhandel
- Engagierte Privatakteur*innen

Schwächen

- Leerstand (insb. Hertie)
- Angsträume Bebelstraße / Logemannsgang
- Sanierungsbedarfe Bebel-/ Lutherstraße, Am Vorwerk
- Fehlnutzung Schweinemarkt
- Wenig städtisches Grün/Biodiversität
- Hoher Versiegelungsgrad
- Stadteingang Cramerstraße/Am Vorwerk
- Mangelnde Aufenthaltsqualitäten
- Gewässer nicht in Szene gesetzt
- Hinterhofcharakter Rückseiten Lange Straße

SWOT

Chancen

- Entwicklungsflächen (klimagerechte Stadterneuerung)
- Wasser und Grün inszenieren
- Schweinemarkt als Kleinod entwickeln
- Vorhandene Nutzungsmischung weiter ausbauen (insb. Wohnen/Kultur/Bildung)
- Gastronomie weiter ausbauen
- Vorwerkparkplatz als klimagerechte Mobilitätsdrehscheibe
- Neue Verbindungen schaffen (Fuß- und Radwege)
- Sichtachsen ausbauen
- Anstoß privater Investitionen
- Synergieeffekte durch weitere Förderprogramme Innenstadt

Risiken

- Trading-Down-Prozesse
- Verlust identitätsstiftender Gebäude
- Barrieren
- Weitere Verzögerung Hertie-Rückbau durch technische Hürden

Abb. 70 SWOT-Analyse

7 Evaluierung

Die Genese der zurückliegenden und aktuellen Stadterneuerungsprozesse in der Delmenhorster Innenstadt wurde in Kapitel 3.4 ausführlich nachgezeichnet. An dieser Stelle soll nun eine kurze Evaluierung der bisherigen Aktivitäten im Stadtumbauprozess in der Östlichen Innenstadt erfolgen. Dazu wird die Entwicklung der Zielsetzungen, hinzugekommene Herausforderungen sowie der Umsetzungsstand der Maßnahmen seit 2015 skizziert.

Die konzeptionelle Grundlage für den Stadtumbauprozess in der „Östlichen Innenstadt“ bildet das 2015 veröffentlichte, städtebauliche Entwicklungskonzept (IEK 2015). 2016 folgte daraufhin die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau“. Infolge der Umstrukturierung der Städtebauförderungsprogramme durch Bund und Länder 2020 wurde die östliche Innenstadt in das neue Programm „Wachstum und Nachhaltige Erneuerung“ überführt. Mit der neuen Programmstruktur wurde zugleich ein Programm übergreifender Schwerpunkt auf die Themen Klimaschutz- und Klimafolgenanpassung gelegt, weshalb eine auf diese Themen fokussierte ergänzende Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes erforderlich wurde (IEK-Fortschreibung 2020). Parallel hatten sich die Zielsetzungen in Hinblick auf die Hertie-Immobilie diametral verändert, was eine weitere Fortschreibung des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes erforderlich machte (IEK-Fortschreibung 2021). Diese drei Konzepte stellen die Grundlage der nachfolgenden Bewertung dar.

7.1 Entwicklung der Zielsetzung 2015–2021

Die allgemeinen Leitziele für die östliche Innenstadt wurden im IEK 2015 zunächst aus den 2006 für die gesamte Innenstadt beschlossenen Sanierungszielen abgeleitet. Das war folgerichtig, denn der Grund für die vorzeitige Herausnahme der östlichen Innenstadt aus dem Sanierungsverfahren Innenstadt war der, dass man seinerzeit erkannt hatte, dass die 2006 für diesen Teil formulierten Ziele bis zum Ende des Verfahrens nicht würden erreicht werden können. Die 2015 formulierten Ziele für die östliche Innenstadt waren:

- „Stärkung der Zentrumsfunktion und Weiterentwicklung des Einzelhandelsstandortes durch Sicherung der Funktionsfähigkeit dieses Gebietes
- Stärkung und Weiterentwicklung des Wohnstandortes Innenstadt durch Verbesserung der Wohnqualität und des Wohnumfeldes
- Erhalt der vorhandenen historischen Bausubstanz und der allgemeinen städtebaulichen Strukturen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum“
(GEWOS 2003: S.121), bzw. Stadt Delmenhorst, FB 51-Stadtplanung 2015)

Darauf aufbauend wurde eine Bestandsanalyse durchgeführt und weitere Ziele unter Berücksichtigung des Einzelhandelskonzeptes (2007) und des Masterplans Innenstadt drei zusammenfassende Ziele herausgearbeitet:

- Stärkung des Einzelhandels / Reaktivierung leerstehender Einzelhandelsimmobilien
- Gestaltung der Fußgängerzone / des Umfeldes
- Wohnen in der Innenstadt weiterentwickeln

Die „Reaktivierung leerstehender Einzelhandelsimmobilien“ fokussierte insbesondere auf den Hertie (und das angrenzende Parkhaus). Das Ziel war seinerzeit, einen Investoren zu finden, der Willens und in der Lage ist, die Immobilie so weiterzuentwickeln, dass mindestens in den unteren Geschossen Einzelhandel und in den oberen Etagen Dienstleistungen und Wohnen realisiert werden sollten.

In der IEK-Fortschreibung 2020 wurden gemäß der neuen Förderrichtlinien die Themen „Klimaschutz“, „Anpassung an den Klimawandel“ und „Verbesserung der grünen Infrastruktur“ in das Erneuerungskonzept integriert. Mit der Entwicklung von 16 ergänzenden Maßnahmen (s. 7.2) wurde den übergeordneten Zielen

- Erhöhung der Biodiversität,
- Schaffung und Vernetzung von Grün- und Freiflächen,
- Klimafreundliche Mobilität,
- Nutzung klimaschonender Baustoffe,
- Bodenentsiegelung und
- Energetische Gebäudesanierung

Rechnung getragen. Diese Ziele und damit verbundenen Maßnahmen sollen außerdem das Erreichen der Klimaschutzziele der Stadt Delmenhorst unterstützen.

In Hinblick auf die Hertie-Immobilien vollziehen die Ziele hier endgültig einen Paradigmenwechsel: Für das Kaufhaus selbst wird zwar nach wie vor eine Revitalisierung angestrebt, allerdings mit dem Ziel, hier „innerstädtisches Wohnen z.B. durch die Einrichtung von Pflegeeinrichtungen“ zu realisieren. Das Parkhaus, das zu diesem Zeitpunkt bereits abgerissen worden war (Abbruch 2017), wird den Zielen „Bodenentsiegelung“ und „klimaverträgliche Nachverdichtung im Bestand“ zugeordnet.

Die IEK-Fortschreibung 2021 resümierte den damaligen Stand der Umsetzung und aktualisierte, konkretisierte und ergänzte die Sanierungsziele und den Maßnahmenkatalog aufbauend auf den Zielen und Maßnahmen, die die IEKs 2006, 2015 und 2020 für die östliche Innenstadt benannt hatten. Insgesamt wurden hier die folgenden fünf Oberziele formuliert und jeweils in Unterpunkten ausdifferenziert:

Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur

Beseitigung von Funktionsverlusten durch:

- Rückbau leerstehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude
- Wieder- und Zwischennutzung freigelegter Flächen
- Neuordnung von Brach- und Verkehrsflächen
- Erhalt der kleinteiligen historischen Parzellenstruktur und der Bausubstanz
- behutsame Bestandsanierung

Ziel 2: Klimafolgenanpassung

- Anreize schaffen für eine energetische und klimaangepasste Aufwertung und Umbau des Gebäudebestandes in Privateigentum (Positivbeispiele an öffentlichen Gebäuden etablieren)
- Reduzierung des Wärmeinseleffektes (durch Begrünung, Verschattung, Verdunstung)

III.	Klimafreundliche Infrastruktur & Mobilität
III.1	Umgestaltung des Straßenraums
III.1.1	Klimafreundliche Neugestaltung der Bebelstraße
Maßnahme:	Die Bebelstraße diente früher hauptsächlich der Anlieferung des Hertie-Kaufhauses und befindet sich zurzeit in Privateigentum. Im Zuge der Hertie-Revitalisierung und der Entwicklung des Kirchenquartiers ist geplant, diese Straße in öffentliches Eigentum zu überführen und klimafreundlich neu zu gestalten. Zu prüfende Maßnahmen im Planungsprozess: - Pflanzen von klimaresistenten Straßenbegleitbäumen - Erhöhung der Hitzerrückstrahlung durch Einbau einer hellen Fahrbahnoberfläche - Einbau energieeffizienter, insektenfreundlicher Straßenbeleuchtung - Wegführung für Radverkehr und Fußgänger optimieren - Angebot von Fahrradstellplätzen
Ziele:	→ Vernetzung von Grün- und Freiflächen → Reduzierung der Hitzerrückstrahlung → Förderung klimafreundlicher Mobilität
Zeitschiene:	Mittelfristige Umsetzung
Zusammenhang:	Klimamusterstadt: Voraussetzung ist die Umwidmung der Bebelstraße zur öffentlichen Verkehrsfläche.
III.1.2	Ausbau der CO ₂ -neutralen Mobilität

Abb. 71: Beispiel eines Maßnahmensteckbriefes aus der IEK-Fortschreibung 2021, S. 5

- Förderung klimafreundlicher Mobilität
- Stärkung innerstädtischer Biodiversität
- Umsetzung von Maßnahmen der wassersensiblen Stadt- und Freiraumplanung

Ziel 3: Stärkung der innerstädtischen Nutzungen

Einzelhandel

- Reduzierung des Leerstandes
- Unterstützung des Aufbaus (Netzwerken) eines zukunftsfähigen Handelsmix im „Erlebnisraum Fußgängerzone“ zur Schaffung neuer Publikumsmagnete (Buch / Game / Bekleidung + Citylab bzw. Startup / Streetfood / Kooperative Handelsflächen)

Wohnen

- Stärkung des Wohnbestandes durch energetische und klimaangepasste Modernisierung und Sanierung des Gebäudebestands
- klimaverträgliche Nachverdichtung im Bestand für innerstädtisches Wohnen

Verkehr

- Schaffung neuer Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr
- Neuordnung von Verkehrsflächen und Flächen für den ruhenden Verkehr (MobilitätsHUB mit Flächen für Car sharing)
- Fahrradnutzung stärken: Abstellflächen ertüchtigen und schaffen, Fahrradgaragen, Ladestation für E-Bikes, Reparatursäule

Gemeinbedarf

- Stärkung bestehender Angebote und Kooperationen
- Schaffung von Räumen für neue kulturelle Angebote (Stadtgeschichte erlebbar machen, Flohmarkt / nachhaltige Tauschbörsen, Tanz, Events, Museum-to-go, Kunstausstellung in der Passage, Live-Musik, Poetry Slam) als Publikumsmagnete in der Innenstadt

Ziel 4: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität

- Aufwertung des Erscheinungsbildes der Wege und Plätze
- Neuordnung öffentlicher / privater Freiflächen (entsiegeln, begrünen, strukturierte Flächennutzung)
- Schaffen von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Aktivierung von Freiraumqualität
- Schaffen neuer Nutzungsangebote (urban gardening, shared spaces): Zwischennutzung freigelegter Flächen
- Vernetzung von Grün- und Freiflächen: Erhöhung der urbanen Biodiversität, Schaffung temporär intensiv genutzter Grünflächen

Ziel 5: Stärkung des sozialen Zusammenhalts und der bürgerschaftlichen Teilhabe

Kultur einer gemeinsam agierenden Nachbarschaft fördern durch:

- Vernetzung der Gewerbetreibenden und weiterer Akteure im Gebiet
- Dialog zwischen Eigentümern, Bewohnern und Akteuren forcieren, um gemeinsame Ziele mithilfe eines Verfügungsfonds umzusetzen
- Quartiersfeste, um Erfolge sichtbar zu machen und positiv ins Gespräch zu kommen

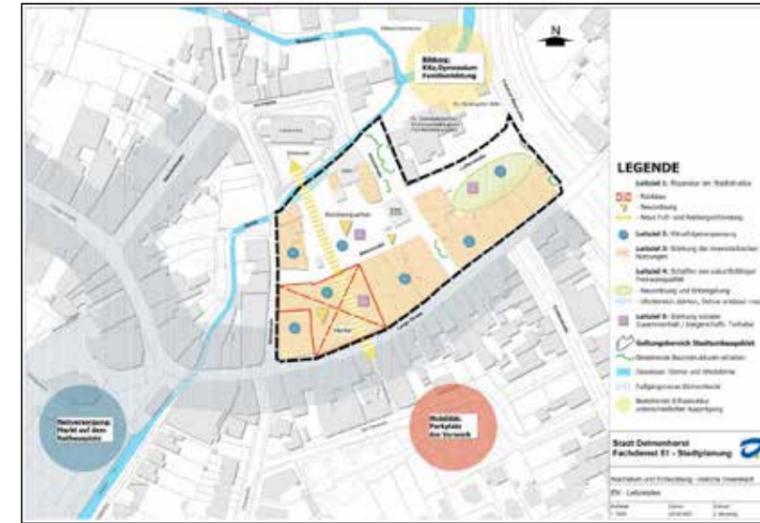


Abb. 72: IEK-Leitzielplan, IEK-Fortschreibung 2021, Quelle: Stadt Delmenhorst

7.2 Zielerreichung und Umsetzungsstand der Maßnahmen

Die bereits 2006 formulierten und 2015 übernommenen grundsätzlichen Leitziele (Stärkung der Zentrumsfunktion und Weiterentwicklung des Einzelhandelsstandortes, Sicherung der Funktionsfähigkeit des Gebietes, Stärkung und Weiterentwicklung des Wohnstandortes Innenstadt durch Verbesserung der Wohnqualität und des Wohnumfeldes) sind nach wie vor aktuell, denn **wesentliche Maßnahmen zur Erreichung der Ziele konnten noch nicht umgesetzt werden:**

- Der Hertie-Leerstand wurde bislang nicht beseitigt. Es hat sich kein Investor gefunden, der willens oder in der Lage war, einen Umbau und eine Revitalisierung des Hertie zu realisieren.
- Auch der Wohnstandort Innenstadt konnte nicht in nennenswertem Umfang weiterentwickelt werden (abgesehen vom Neubau Cramerstraße 201, der allerdings auf Kosten des Rückbaus eines zwar verfallenen, aber denkmalgeschützten Ackerbürgerhauses erfolgte).
- Maßnahmen zur Aufwertung des Wohnumfeldes wurden noch nicht ergriffen (beispielhaft nennt das IEK 2015 Neuordnungen im rückwärtigen Bereich der Lutherstraße).
- Die Entwicklungen im Einzelhandel haben sich nicht nur wegen des Stillstands in Sachen Hertie, sondern insbesondere auch durch übergeordnete Entwicklungen (Online-Handel und seit Anfang 2020 coronabedingte Einschränkungen) eher weiter verschlechtert.
- Die meisten Maßnahmen in den Themenbereichen Klimaschutz und Klimafolgenanpassung wurden erst 2020 ergänzt und befinden sich in der Vorbereitung (klimasensibilisierende Öffentlichkeitsarbeit, energetische Sanierungen, klimafreundliche Infrastruktur und Mobilität, Anlage und Vernetzung neuer Grünstrukturen).

Die Stadt Delmenhorst hat auf das langsame Vorankommen reagiert:

- Zum einen erfolgte der bereits skizzierte Strategiewechsel: Das ursprüngliche Ziel einer Revitalisierung des Hertie-Gebäudes durch einen Investor wurde aufgegeben. Die Stadt hat das Gebäude Ende 2020 erworben und damit das Heft des Handelns selber in die Hand genommen. Geplant ist nun auch eine Rück- und Neubaulösung anstatt einer Revitalisierung.
- Zum anderen wurde erkannt, dass die sehr kleinteilige Fokussierung des Stadtumbauebiets auf die Hertie-Flächen und wenige benachbarte Bereiche dem Ziel einer Sicherung der Funktionsfähigkeit der östlichen Innenstadt nicht gerecht werden kann. Auch braucht es zur Erreichung einiger klimatischer Ziele einen etwas größeren Gebietsumfang (z.B.



Abb. 73: Abriss des ehemaligen Hertie-Parkhauses
Quelle: Stadt Delmenhorst

in Hinblick auf Gebäudesanierungen oder Mobilitätsaspekte). Mit diesen vorbereitenden Untersuchungen und der nächsten, auf ein erweitertes Gebiet zielenden IEK-Fortschreibung geht die Stadt einen entscheidenden Schritt, die Stadterneuerungsziele nun erreichen zu können.

Trotz der dargestellten unvollkommenen Bilanz des Stadtumbauvorhabens gibt es durchaus auch **Fortschritte durch umgesetzte Maßnahmen** zu verzeichnen:

- Das ehemalige Hertie-Parkhaus wurde zurückgebaut und ermöglicht nun die Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers (Kirchenquartier). Ein erster Entwurf wurde bereits im Stadtrat vorgestellt. Er sieht eine im Vergleich zur Vornutzung deutlich entdichtete Bebauung vor und lässt Räume für neue Verbindungen, Sichtachsen und Anknüpfungspunkte zu benachbarten Orten.
- Der Ankauf des Hertie-Kaufhauses durch die Stadt ist zwar nicht im Stadtbild sichtbar, er ist aber ein ganz entscheidender Fortschritt, der sehr zeitintensiv war.
- Die Sanierung und Umgestaltung des östlichen Abschnitts der Langen Straße wurde als Ziel im IEK 2015 benannt und diese Maßnahme ist auch abgeschlossen und hat die Fußgängerzone deutlich aufgewertet. Allerdings geschah dies noch im Rahmen der Innenstadtsanierung und nicht im Zuge des Stadtumbauvorhabens östliche Innenstadt. Schließlich ist die Lange Straße selbst (noch) gar nicht innerhalb des Gebietes, sondern nur die nördlich angrenzenden Grundstücke.

In der nebenstehenden Übersicht werden die 2015-2021 entwickelten Maßnahmen und deren Umsetzungsstand zusammenfassend tabellarisch dargestellt, wobei deutlich wird, dass ein Großteil der geplanten Maßnahmen noch nicht umgesetzt werden konnte.

7.3 Fazit

Nach nun sechs Jahren Stadterneuerung in der „Östlichen Innenstadt“ konnten erst wenige Impulse der Aufwertung gesetzt werden. Ursächlich dafür ist vor allem der inhaltliche und der räumliche Fokus auf das ehemalige Hertie-Kaufhaus. Die Frage der Nachnutzung (Umbau des Bestands oder Rück- und Neubau), die Frage, wer welche Nachnutzungsoptionen umsetzen kann (Stadt oder privater Investor) und die Frage, welche der Varianten zu welchen Förderkonditionen umsetzbar ist, haben in den zurückliegenden Jahren die Debatte und die Arbeit stark dominiert. Dies nimmt auch nicht Wunder, hängen doch die meisten anderen Ziele und Maßnahmen von einem Vorankommen in Sachen Hertie ab: Sei es die Entwicklung des geplanten Kirchenquartiers auf der ehemaligen Parkhausfläche, die erst nach Abschluss einer Nachfolgenutzung auf der Kaufhausfläche begonnen werden kann (die Rückbaufläche wird als Lagerstätte für Baufahrzeuge und Material im Zuge des Rück- und Neubaus des ehemaligen Kaufhauses benötigt), sei es die Aufwertung der privaten Gebäude und Hofflächen oder sei es die Stabilisierung der Geschäftslagen östlich des ehemaligen Hertie. Etliche Private warten zunächst die Entwicklung in Sachen Hertie ab, ehe sie selbst investieren. Dies ist durchaus nachvollziehbar angesichts der Befürchtungen, ein Totalrückbau einschließlich Untergeschoss und Sohle könnte zu massiven Schäden an den Nachbargebäuden führen.

So ist abgesehen vom Rückbau des ehemaligen Parkhauses nicht viel „Sichtbares“ umgesetzt worden, was die öffentliche Wahrnehmung entsprechend beeinträchtigt. Allerdings wurde „hinter den Kulissen“ sehr intensiv und erfolgreich daran gearbeitet, die Ziele zu korrigieren und das Heft des Handelns in die Hand zu bekommen. Die Chance, nunmehr nach dem Ankauf

Umsetzungsstand der Maßnahmen	
geplante Maßnahme	Umsetzungsstand
ISEK 2015	
Umgestaltung der Fußgängerzone: Sanierung Lange Straße	Abgeschlossen
Sanierung und Modernisierung Hertie, Teilrückbau	x / Ziel geändert
Sanierung Parkhaus, Anbindung an Fußgängerzone	x / Ziel geändert
Erhalt und Modernisierung der Bestandsgebäude an der Lutherstraße	Ausstehend
Neuordnung von Parkflächen, Stellplätzen Lutherstraße	Ausstehend
Neubau Gebäude Ecke Schulstraße/Bebelstraße	Ausstehend
Fortschreibung 2020	
Rückbau Parkhaus	Abgeschlossen
Neubau Kirchenquartier	In Vorbereitung
Beratung zur energetischen Modernisierung	Ausstehend
Prüfung von Anreizen zur Fassaden- und Dachbegrünung	Ausstehend
Prüfung von Anreizen zur Entsiegelung von Hof- und Parkplatzflächen	Ausstehend
Eigentütermotivation durch Aufzeigen von Good-Practice-Sanierungen, Einsparmöglichkeiten und Fördermöglichkeiten erhöhen	Ausstehend
Schaffung neuer Grün- und Freiflächen	Ausstehend
Mobiles Grün – Mikrooasen	Teilweise durchgeführt
Baumstandorte	Ausstehend
Urban Gardening	Ausstehend
Entprivatisierung und Klimafreundliche Umgestaltung Bebelstraße	Teilweise durchgeführt
Ausbau der CO ₂ -freundlichen Mobilität	Ausstehend
Klimaschutzmanager*in	Abgeschlossen
Fortschreibung 2021	
Erwerb Hertie-Grundstück	Abgeschlossen
Rückbau Hertie-Kaufhaus	In Vorbereitung
Neuordnung Hertie-Grundstück: Investor*innen-Wettbewerb	In Vorbereitung

Tab. 4: Umsetzungsstand der Maßnahmen

des Hertie-Kaufhauses durch die Stadt Delmenhorst und dem Beschluss des Stadtrates, das Gebäude zugunsten einer auch städtebauliche gänzlich neuen Entwicklung zurückbauen zu lassen, im Stadtumbauprozess schneller als bislang „durchstarten“ zu können, ist zumindest größer geworden. Allerdings hängt vieles an der Frage der technischen Umsetzbarkeit des Rückbaus, die zeitnah im Zuge der Ausschreibung für das Rückbauvorhaben beantwortet werden wird.

Eine schnelle Entscheidung über das Verfahren und die Förderkonditionen ist unbedingt geboten, denn es zeigt sich, – und zwar nicht nur im jetzigen Fördergebiet sondern im gesamten Untersuchungsgebiet – dass die baulichen Missstände und die Fehl- und Unternutzungen zunehmen, natürlich zuletzt auch infolge der Corona-Pandemie. Es bedarf somit eines schnellen Gegensteuerns, um diesen Trading-Down-Prozessen aufhalten zu können. Noch gibt es zahlreiche Potenziale und Anknüpfungspunkte für eine Aufwertungsstrategie, die man nutzen muss, ehe es sie möglicherweise auch nicht mehr gibt.

8 Fortschreibung der Leitziele der Gebietsentwicklung

Die Bestandsaufnahme im Untersuchungsgebiet und insbesondere die Darstellung der städtebaulichen Missstände und funktionalen Defizite machen zusammen mit der Analyse der Erhebungsergebnisse und des zurückliegenden Stadtumbauverfahrens eines deutlich: Eine nachhaltige Stabilisierung und Weiterentwicklung der östlichen Innenstadt kann nur gelingen, wenn zum einen die Hürden für eine Nachnutzung der Hertie-Fläche schnell überwunden werden und zum anderen eine Nachnutzung im Kontext einer erweiterten inhaltlichen Betrachtung in einer erweiterten Umgebung umgesetzt wird.

Die Leitziele der Gebietsentwicklung wurden zuletzt im Rahmen der IEK-Fortschreibung 2021 modifiziert. Dabei wurden die geänderten Zielsetzungen bspw. im Kontext der Hertie-Nachnutzung bereits berücksichtigt. Es gibt daher keinen Anlass, das Zielsystem grundsätzlich infrage zu stellen. Stattdessen wird es punktuell angepasst, neu geordnet bzw. ergänzt.

Die Ergänzungen bzw. Änderungen sind fett hervorgehoben. Dem Thema Verkehr wurde aufgrund seiner hohen Bedeutung ein eigenes Oberziel (neues Ziel 4) gewidmet. Dafür wird das bisherige Ziel 5 „Stärkung des sozialen Zusammenhalts und der bürgerschaftlichen Teilhabe“ nicht weiter als separates Ziel aufgeführt. Aspekte der zivilgesellschaftlichen Aktivierung, Netzwerkarbeit und ein Verfügungsfonds fallen deshalb aber nicht weg, sondern sind stattdessen anderen Zielen zugeordnet. Hintergrund ist zum einen, dass es inzwischen bereits zahlreiche Netzwerke und Initiativen gibt, bzw. mit dem City-Management bereits etabliert wurden, so dass es im weiteren Prozess weniger um den Aufbau solcher Strukturen gehen wird, als darum, sie zur Erreichung von Zielen (Ansiedlung von Nutzungen, Reduzierung von Leerständen, kleine Aufwertungsmaßnahmen etc.) zu nutzen. Zum anderen liegt die vertiefte öffentlich-private Netzwerkarbeit zugunsten der Innenstadtentwicklung bereits anderen (akquirierten bzw. beantragten) Förderprogrammen wie dem „Sofortprogramm Perspektive Innenstadt“ oder dem EFRE-Programm „Resiliente Innenstädte“ inhärent als Wesensmerkmal zugrunde. Diese Aktivitäten sollten im Rahmen des Stadtumbauvorhabens gezielt genutzt, nicht aber als eigenes (und mithin redundantes) Ziel verfolgt werden.

Die zukünftigen Leitziele der Gebietsentwicklung in der östlichen Innenstadt werden demzufolge wie nachstehend aufgeführt angepasst:

Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur

Beseitigung von städtebaulichen Missständen und Funktionsverlusten durch:

- Rückbau leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude
- Wieder- und Zwischennutzung sowie Neuordnung freigelegter Brach- und Verkehrsflächen
- Erhalt **und Wiederherstellung** der kleinteiligen historischen Parzellenstruktur und der Bausubstanz
- behutsame Bestandsanierung privater Gebäude **und Erschließungsanlagen**
- **Beseitigung von Angsträumen**

Ziel 2: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

- Anreize schaffen für eine energetische und klimaangepasste Aufwertung und Umbau des Gebäudebestandes in Privateigentum (Positivbeispiele an öffentlichen Gebäuden etablieren)
- **Flächenentsiegelungen auf öffentlichen Verkehrs- und privaten Hofflächen**
- Reduzierung des Wärmeinseleffektes (durch Begrünung, Verschattung, Verdunstung)

- Förderung klimafreundlicher Mobilität
- Stärkung innerstädtischer Biodiversität
- Umsetzung von Maßnahmen der wassersensiblen Stadt- und Freiraumplanung

Ziel 3: Diversifizierung und Stärkung der innerstädtischen Nutzungen

- **Nutzung, Unterstützung und stärkere Vernetzung vorhandener** Kooperations- und Netzwerkstrukturen (aus den Bereichen Einzelhandel, Gastronomie, Soziale Infrastrukturen, City-Management etc.) zur:
 - Reduzierung des Leerstandes
 - Schaffung eines zukunftsfähigen Handelsmix im „Erlebnisraum Fußgängerzone“
 - **Ansiedlung (qualitätvoller) Gastronomieangebote, auch Außergastronomie**
 - Schaffung neuer Publikumsmagnete (Buch / Game / Bekleidung + Citylab bzw. Start-Up / Streetfood / Kooperative Handelsflächen)
- Stärkung des Wohnbestandes durch Modernisierung, energetische Sanierung und den Abbau von Barrieren
- klimaverträgliche **und barrierefreie** innerstädtische **Wohnungsbauvorhaben durch** Nachverdichtungen **und Wiedernutzung von Brachflächen**
- Schaffung von Räumen für Gemeinbedarfsangebote als neue Publikumsmagnete sowie für erforderliche Erweiterungen bestehender Angebote in der Innenstadt
- **Schaffung hybrider Freiräume mit temporären Mehrfachnutzungen für Feste, Märkte etc.**

Ziel 4: Stärkung umwelt- und klimafreundlicher Verkehre

- Schaffung neuer Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr **und Entschärfung von Konfliktsituationen**
- Ertüchtigung und Erweiterung der Fahrrad-Infrastruktur (Abstellanlagen, auch für Lastenräder, E-Ladestationen...)
- Neuordnungen, **Verlagerungen, punktuelle Ergänzungen** und Erneuerungen von Verkehrsflächen und Flächen für den ruhenden Verkehr

Ziel 5: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität

- Aufwertung des Erscheinungsbildes der Wege und Plätze
- Neuordnung öffentlicher / privater Freiflächen (entsiegeln, begrünen, strukturierte Flächennutzung)
- **Beseitigung verwilderter und ungepflegter Grünstrukturen**
- Aktivierung und Schaffung von Aufenthalts- und Freiraumqualität im öffentlichen Raum **und auf privaten Hof- / Gartenflächen**
- Vernetzung von Grün- und Freiflächen: Erhöhung der urbanen Biodiversität, Schaffung temporär intensiv genutzter Grünflächen
- **Punktuelle Aufwertungen** durch Forcierung der Zusammenarbeit zwischen Eigentümer*innen, Bewohner*innen und Akteuren mithilfe des Verfügungsfonds

9 Fortschreibung der Projekte und Maßnahmen

Aus den vorgenannten Erörterungen zu den städtebaulichen Missständen (Kapitel 5), der SWOT-Analyse (Kapitel 6), der Bewertung des bisherigen Projektfortschritts (Kapitel 7) und der Fortschreibung der Leitziele der Gebietsentwicklung (Kapitel 8) lässt sich erkennen, dass Maßnahmen zur Beseitigung von Missständen und zur Stärkung der östlichen Innenstadt im gesamten Untersuchungsraum erforderlich sind. Die bisherige Fokussierung auf die Hertie-Flächen scheint allein nicht zielführend zu sein. Das im Folgenden skizzierte integrierte Maßnahmenpaket zeigt auf, wie auch die angrenzenden Bereiche gestärkt werden sollen, um in der östlichen Innenstadt insgesamt die Sanierungsziele erreichen zu können:

Entwicklung der Hertie-Flächen und ihre Einbindung in das Umfeld

Durch den **Erwerb des Hertie-Gebäudes** hat die Stadt Delmenhorst das Heft des Handelns für das Schlüsselprojekt in der östlichen Innenstadt in die Hand genommen. Der **Rückbau des Gebäudes** ist von der Politik beschlossen und wird nun auf Grundlage der derzeit in Erarbeitung befindlichen Abbruchplanungen erfolgen. Das Gutachten wird aufzeigen, ob ein kompletter Rückbau einschließlich des Untergeschosses und der Sohle technisch überhaupt darstellbar ist, oder ob Teile des Untergeschosses erhalten bleiben müssen. Grundlage für einen an dieser Stelle zu errichtenden **Neubau** ist zunächst ein vertiefendes **Bürgerbeteiligungsformat** gemäß des Beteiligungskonzeptes „transFORMATION einundNEUnzig“. Daran anschließend gilt es, inhaltlich ein **Konzept für die Nachnutzung** zu erarbeiten und darauf aufbauend einen **städtebaulichen Wettbewerb** (Investorenwettbewerb) durchzuführen, der Lösungen zur zukünftigen Gestaltung der Fläche, der Kubaturen und Verknüpfungen aufzeigt.

Die im Rahmen dieser Untersuchung zusammengetragenen Überlegungen von Bürger*innen, Akteur*innen und Verwaltung in Hinblick auf die zukünftigen Nutzungen sind vielfältig. Die **Nutzungsideen** reichen von einem Mix aus kleinen Läden, Gastronomie, Büros und Wohnungen über etwas „exklusivere“ Ideen wie eine E-Sports-Arena bis hin zur Schaffung eines Clusters von Gemeinbedarfs- und Bildungseinrichtungen (Stadtbibliothek, VHS, Kita...), womit den erweiterten Raumbedarfen (Bibliothek) oder Betreuungsbedarfen Rechnung getragen würde. In Hinblick auf die **bauliche Neugestaltung** wurde vielfach der Wunsch nach einer kleinteiligeren Bebauung geäußert (nicht nur ein massiver Baukörper wie derzeit), die sich im Höhenprofil an die umgebende Bebauung anpasst. Zur Langen Straße hin überwiegt der Wunsch nach einer kleinteiliger gegliederten Fassade im Vergleich zu der massiven



Abb. 74: Beispiel für ein im Stadtumbau geförderten Abriss und Neubau eines ehem. Kaufhausgebäudes (Horten): Das Heinrich-Von-Kleist Forum in Hamm (Westf.)

geschlossenen Fassade, die das Straßenbild derzeit prägt. Mehrfach wurde die Idee geäußert, die Fläche rückwärtig so zu bebauen, dass sich (hintereinander liegende) kleine Hof- oder Platzsituationen ergeben, die letztlich eine immer offener werdende **Verbindung von der Langen Straße bis zu Delme und zur Stadtkirche** ausbilden.



Abb. 75: Entwurf für das neue Kirchenquartier
Quelle: Hilmes Lamprecht Architekten BDA

Diese Maßnahmen bedingen eine enge Einbindung des geplanten **Kirchenquartiers** in diese neue Verbindung. Das Kirchenquartier soll auf der **Rückbaufläche des ehemaligen Hertie-Parkhauses** entstehen. Die Fläche ist bereits im Eigentum eines Investors, der hier ein neues **innerstädtisches Wohnquartier** mit insgesamt 31 Wohneinheiten in drei Gebäuden errichten möchte (davon 29 barrierefrei zugängliche Wohnungen mit Tiefgarage in Haus A und B sowie zwei unterkellerte Doppelhaushälften als Stadthäuser). Während der Wohnungsneubau als rentierliches Projekt ohne Inanspruchnahme von Städtebauförderungsmitteln auskommt, ist die Ausgestaltung der Außenräume im o.g. Sinne als **neue Durchwegung** ein zu förderndes Vorhaben, das auch die Einbindung der Gartengrundstücke der an der Kirchstraße gelegenen Häuser mit berücksichtigen sollte. Beispielsweise könnte es sich anbieten, den Garten des Teehauses (Kirchstraße 8) in die skizzierte Abfolge von immer offener und grüner werdenden Hof- und Platzsituationen zu integrieren und hier ein kleines, ruhiges gastronomisches Angebot zu ergänzen. Eine **Aufwertung und Entdichtung des Delmeufers** im Bereich des neuen Kirchenquartiers führt zu einer besseren Erlebarkeit des Flusses sowie zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten nicht nur aber auch als attraktives Wohnumfeld für das neue Kirchenquartier. Hier sind auch eine Abflachung des Ufers und die Aufschüttung kleiner Kiesbänke als naturnahe, ökologische und klimaresiliente Ufergestaltungsoptionen denkbar.

Verbindungen für den Fuß- und Fahrradverkehr

Die angesprochene neue Durchwegung über die Hertie- bzw. Parkhaus-Rückbauflächen soll Teil einer attraktiven **neuen Verbindung für den Fußverkehr** sein, die vom Bahnhof über die Bahnhofstraße weiter durch den Garten der Stadtkirche über eine **neu zu errichtende Fußgängerbrücke über die Delme** in das Kirchenquartier, weiter bis zur Langen Straße und durch die Jeansgasse bis zum Parkplatz Am Vorwerk führt. Mit dieser Verbindung würde die östliche Innenstadt über attraktive und abwechslungsreiche Stadträume von zwei wichtigen Mobilitätspunkten her für zu Fuß Gehende erschlossen. Für die Umsetzung des Leitbilds der „Stadt der kurzen Wege“ stellt diese neue Verbindung einen wichtigen Baustein dar. Auch zwischen der Lutherstraße (mit den sozialen Einrichtungen der evangelischen Kirche) und dem Schweinemarkt könnte eine weitere „Kurze-Wege-Verbindung“ die Attraktivität für die Fußgänger*innen steigern. Hier gibt es zwar drei private Durchgänge zwischen den Häusern, jedoch ist nur derjenige zwischen den Gebäuden Lange Straße 78 (Kinderarztpraxis) und 79 (Geschäft für Computerspiele) nicht verschlossen, da er als Zugang zum Praxiseingang dient. Eine **gestalterische Aufwertung des rückwärtigen Privatbereichs** könnte auch von der Lutherstraße aus den Durchgang offener und einladender anmuten lassen.

Für den Fahrradverkehr ist keine dieser Verbindungen geeignet, auch nicht die skizzierte neue, denn weder die Jeansgasse noch der Garten der Stadtkirche als Teile der Verbindung bieten sich für den Radverkehr an. Dennoch bedarf es auch einiger **Verbesserungen für den Radverkehr** im Bereich der östlichen Innenstadt. Zur Zeit gestaltet sich die Führung des Radverkehrs in Nord-Süd-Richtung so, dass die Lange Straße zwischen der Cramerstraße und der Schulstraße von Fahrrädern befahren werden darf, was zu etlichen Konfliktsituationen führt. Für eine **Nord-Süd-Verbindung** durch die östliche Innenstadt ist daher in einem innerstädtischen **Verkehrskonzept** eine geeignete und konfliktarme Route inkl. einer auch baulich **deutlich erkennbaren Querung der Langen Straße für den Radverkehr** zu identifizieren. Städtebaulich am besten geeignet scheint hierfür eine Route über die Park- und die Kirchstraße. Alternativ ist zu überlegen, an der Westseite der Friedrich-Ebert-Allee einen baulich von der Fahrbahn abgetrennten, breiten Zweirichtungsfahrstreifen anzulegen, so dass die Radfahrenden innenstadtseitig in Nord- und Südrichtung fahren und ihre Ziele in der Innenstadt über Am Vorwerk bzw. Lutherstraße anfahren können, ohne die Lange Straße queren zu müssen. Der dafür notwendige Straßenraum würde über die Auflösung des Logemanngangs (s.u.) geschaffen. Falls erforderlich, könnte in diesem Zuge auch über der Abriss der ehemaligen Diskothek den nötigen Raum schaffen (s.u.).

Darüber hinaus bedarf es der **Erneuerung und Erweiterung vorhandener Fahrradabstellanlagen** (am Logemanngang und am Schweinemarkt) und der **Ergänzung weiterer Abstellmöglichkeiten** in unmittelbarer Nähe zur Lange Straße (z.B. Am Vorwerk oder im Verlauf der Bebelstraße), um die Erreichbarkeit der östlichen Innenstadt mit dem Fahrrad attraktiver zu machen, ohne in Konflikt mit den Fußgängerbereichen zu geraten.

Der **Logemanngang** wird durch eine **umfassende Neuordnung** quasi aufgelöst, da er in seiner derzeitigen Gestalt und Funktion als Fußweg keine Zukunft hat. Die (in der Umsetzungsplanung noch zu konkretisierenden) Überlegungen gehen dahin, den ungeordneten und dicht bewachsenen Grünstreifen zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Logemanngang wegzunehmen. Stattdessen wird hier ein Fußweg angelegt, der – wie der Radweg – klar der Friedrich-Ebert-Allee zugeordnet ist und der den Logemanngang in seiner Funktion ersetzt. Ein Grünstreifen wird stattdessen zur Abschottung der privaten Grundstücke auf dem jetzigen Logemanngang neu angelegt. Denkbar ist beispielsweise eine hochwachsende Hecke mit einzelnen hochstämmigen Bäumen an den Grundstücksgrenzen, ergänzt um einen parallel verlaufenden Blühstreifen. Unter Einbeziehung der Lange Straße wird der Bereich insgesamt geöffnet und als **Eingangssituation von der Friedrich-Ebert-Allee zur Innenstadt** ausgestaltet. Damit soll auch wieder deutlich werden, dass es sich um einen öffentlichen Bereich handelt. Denkbar ist beispielsweise der Rückbau des veralteten und kaum genutzten Fahrradunterstandes zugunsten der **Neuanlage** eines vergrößerten, zur Lange Straße offenen **Fahrradabstellplatzes**, der durch einige Baumpflanzungen als **kleiner Platzbereich** gegliedert wird.

Sanierung, Umgestaltung und funktionale Anpassung von Straßenräumen und öffentlichen Verkehrsflächen

Direkt angrenzend an den eben skizzierten neu gestalteten Eingangsbereich befindet sich mit dem **Schweinemarkt** ein echtes Kleinod, dessen Potenzial durch seine derzeitige Nutzung als Parkplatz nicht ausgeschöpft werden kann. Bezeichnenderweise gab es im Zuge sämtlicher Beteiligungsformate fast keine Stimme, die den knapp zehn Stellplätzen auf dem Schweinemarkt das Wort geredet hätte, im Gegenteil: Ob Anwohner, Besucher, Händler oder Dienst-



Abb. 76: Beispiel für eine lebendige, autofreie Platzgestaltung aus Weilheim, Oberbayern
Quelle: <https://www.stadmarketing.eu/platzgestaltung/>

leister: Nahezu ausnahmslos wurde konstatiert, dass die Parkplätze an dieser Stelle völlig fehl sind und eine Wiederbelebung des Schweinemarktes als multifunktionalen kleinen Stadtplatz behindern. Einer **Reorganisation des Schweinemarktes als autofreier Platzbereich** scheint also eine sehr breite Unterstützung gewiss zu sein. Um der Bedeutung des Schweinemarktes gerecht zu werden, sollte eine **frei-raumplanerische Mehrfachbeauftragung** (als etwas weniger aufwändige Form eines Wettbewerbs) geeignete Lösungen hervorbringen, die u.a. folgende Aspekte als einzelne Elemente der Umgestaltung berücksichtigen sollte:

- Wegnahme der Stellplätze (zur Kompensation sind zusätzliche Stellplätze Am Vorwerk möglich, sowohl auf dem großen Parkplatz, als auch zwischen Cramerstraße und Friedrich-Ebert-Allee, s. unten stehende Ausführungen),
- Rückbau des veraltet wirkenden Fahrradunterstandes und Neuanlage eines vergrößerten Fahrradabstellbereichs in Richtung Cramerstraße am Eingang zum Schweinemarkt,
- Ausweisung des Schweinemarktes und der östlichen Lange Straße als reiner Fußgängerbereich,
- Schaffung von Aufenthaltsqualitäten durch Sitzmöglichkeiten, Anlage eines kleinen Spielbereichs und mehr Bepflanzung (Bäume, die auch als Schattenspende dienen, kleine Blühinseln und ergänzend mobiles Grün),
- gezielte Ansiedlung von Gastronomiebetrieben am Schweinemarkt (in Kooperation mit den Gebäudeeigentümern) und Ermöglichung von Außengastronomie durch entsprechende gestalterische Maßnahmen,
- Entsiegelung der Platzmitte im Zuge der skizzierten Maßnahmen (z.B. wassergebundene Deckschicht),
- Insgesamt ist die Umgestaltung so auszuführen, dass der Schweinemarkt flexibel nutzbar ist, so dass kleine Events (Weinfest, Mittelaltermarkt...) hier (wieder) stattfinden können.

Nur wenige Meter südlich des Schweinemarktes befinden sich einige **öffentliche Einstellplätze („Am kleinen Vorwerk“)**, zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Cramerstraße, die nur wenig genutzt werden. Möglicherweise werden sie eher als private denn als öffentliche Parkplätze wahrgenommen. Eine bauliche Umgestaltung sollte eine Oberflächensanierung umfassen (inkl. Entsiegelung wo möglich) und **den Parkplatz gestalterisch deutlicher dem öffentlichen Raum zuordnen**. Dies ließe sich beispielsweise durch Heckenanpflanzungen zu den Gebäuden realisieren und durch weitere strukturierende (Grün-)Elemente. Bei der Gelegenheit sollte der Parkplatz um einige Elektro-Ladestationen ergänzt werden.

Ein Stück östlich befindet sich der **Parkplatz Am Vorwerk**, der für die Erreichbarkeit (nicht nur) der östlichen Innenstadt mit dem PKW eine herausragende Rolle spielt. Mit seinem vergleichsweise alten Baumbestand bildet der Parkplatz zudem das einzige „grüne Dach“ in der östlichen Innenstadt, wodurch er auch eine gewisse klimatische Funktion einnimmt. Zu vernachlässigen ist indes seine Funktion als Aufenthaltsbereich: Die vorhandenen Bänke sind in einem sehr schlechten Zustand und werden kaum genutzt. Der Autoverkehr beeinträchtigt die Aufenthaltsqualität enorm. Zukünftig soll der Parkplatz daher seine **Funktion als Aufent-**

haltsbereich einbüßen. Der durch den Abbau der Bänke frei werdende Platz wird stattdessen genutzt, um **weitere verkehrliche Funktionen** zu ergänzen, die **insb. klimagerechte Mobilität** befördern. Denkbar ist die Schaffung von E-Ladestationen, die Reservierung von Stellplätzen für ein Car-Sharing-Angebot (das sich zunächst etablieren müsste), die Schaffung von Fahrradstellplätzen an den Rändern (zur Parkstraße, Höhe Jeansgasse / Schauburg-Passage und am Durchgang zum Schweinemarkt) oder Stellplätze für Lastenräder, ggf. auch für Leih-Lastenräder, sollte ein entsprechendes Leihsystem etabliert werden. Auch das Aufstellen einer Paketstation wäre an diesem Ort denkbar: Nicht nur als DHL-Station für den Online-Handel, sondern auch als Abholstation für Waren aus dem stationären innerstädtischen Einzelhandel für diejenigen, die beim lokalen Einzelhändler bestellen, aber während der Öffnungszeiten nicht die Zeit finden, ihr Bestellungen abzuholen. (Möglicherweise wäre dies ein Ansatz für ein „Nebeneinander“ von Onlinehandel und stationärem Handel und ein Baustein für die Lösungen der Transporte „auf der letzten Meile“.) Neben dem Wegfall der Aufenthaltsflächen gäbe es **weitere „Platzpotenziale“**, beispielsweise durch die Beseitigung des ungepflegten, verwilderten Unterholzes auf der Südseite. Optional könnte auch geprüft werden, ob die in den Parkplatz hineinragenden Flurstücke 120 und 121 ggf. geteilt und die zum Parkplatz hin gelegenen Teile angekauft werden könnten. Hierüber könnte mit den Privateigentümern der Flurstücke verhandelt werden, sollte weiterer Platz für den Umbau des Parkplatzes zu einer nachhaltigen Mobilitätsdrehscheibe benötigt werden. Auch das städtische (aber verpachtete und als Garten genutzte) Flurstück 122/1 ist dann in diese Überlegungen mit einzubeziehen. Anstelle der heutigen Flurstücksbegrenzungen (Metallzaun bzw. marode Mauer) könnte dann ein begrüntes, den Lärm reduzierendes Element zum Schutz der Anlieger*innen erstellt werden. Der **Baumbestand** ist bei all den Maßnahmen unbedingt zu erhalten. Zusammen mit den vorhandenen sowie neu zu pflanzenden **Hecken und der Anlage von Blühstreifen** dienen die Bäume der Gliederung der Verkehrsflächen am Boden. Während die **Fahrwege auf dem Parkplatz eine neue feste Oberfläche** erhalten, werden nach Möglichkeit **die Einstellplätze entsiegelt** (Rasengittersteine oder wassergebundene Oberfläche). Auch die Zufahrt zum Parkplatz, also die Straße Am Vorwerk, ist zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Parkplatzeinfahrt zu sanieren und der Straßenraum im westlichen Abschnitt (ab Cramerstraße) so neu zu ordnen, dass der Gehweg auf der Nordseite entweder (zugunsten eines breiteren Gehweges auf der Südseite) ganz entfällt oder so verbreitert bzw. neu angelegt wird, dass er auch nutzbar ist. Im Falle einer Neuordnung des nördlich angrenzenden Grundstücks (Flurstück 18, s.u.) könnte unter Umständen ein Streifen des Grundstücks angekauft und der Straße zugeschlagen werden.

Im nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes ist die Verkehrsführung derzeit als Einbahnstraßenregelung so gestaltet, dass der Autoverkehr über die Kirchstraße in Richtung Lange Straße hinein und über die Schulstraße nach Norden wieder hinausgeführt wird. Dazwischen liegt die **Bebelstraße** die vormals der Hertie-Anlieferung und als Zufahrt zum Hertie-Parkhaus diente. Inzwischen hat die Stadt Delmenhorst die zuvor private Straße angekauft. Durch den Einbahnstraßenverlauf ist die Bebelstraße als Verbindung von der Kirch- zur Schulstraße derzeit mindestens für den Anlieger- und den Lieferverkehr unverzichtbar und wird wohl auch zukünftig als Anliegerstraße zur Erschließung des Kirchenquartiers und der Grundstücke an der Langen Straße benötigt werden. Ihr Verlauf zwischen dem geplanten Kirchenquartier und dem zurückzubauenden Hertie-Kaufhaus trennt jedoch diese beiden Entwicklungsbereiche und sie durchschneidet die skizzierte neue Fußwegeverbindung (s.o.). Die Bebelstraße ist daher im Spannungsverhältnis dieser widerstreitenden Anforderungen (und in Anhängigkeit eines zu erarbeitenden **Verkehrskonzeptes**) umzugestalten. Dabei sollte der **Straßenraum als integrierter Bestandteil** der neuen Verbindungen verkehrsberuhigt umgestaltet werden.

Es ist davon auszugehen, dass im Zuge der Abriss- und Neubaumaßnahmen (Hertie-Kaufhaus und Kirchenquartier) die Baustellenlogistik über die **Lutherstraße** und die **Bebelstraße** sowie das zwischen beiden liegende Teilstück der **Schulstraße** abgewickelt werden wird. Infolge der schweren Belastungen durch große Baufahrzeuge ist mit weiteren Schäden zu rechnen, so dass eine ohnehin erforderliche Sanierung und gestalterische Aufwertung erst nach Fertigstellung der genannten Maßnahmen erfolgen sollte. Gestalterisch sollten die Lutherstraße **gemeinsam mit der Umgestaltung der Bebelstraße „aus einem Guss“** erfolgen und sich an die gelungene Optik der Kirch- und die Schulstraße (Pflasterung) anpassen. In Höhe der angedachten neuen Wegeverbindung zwischen Lange Straße und Stadtkirche sollte eine entsprechende bauliche Ausgestaltung dem hier zukünftig querenden Fußverkehr Vorrang einräumen.

Private Maßnahmen

Neben dem Hertie-Komplex zeichnete sich in den Beteiligungsformaten ab, dass auch das leer stehende **ehemalige Gloria-Kino** an der Cramerstraße die Herzen vieler Delmenhorster*innen bewegt. In einem Gespräch mit dem neuen Eigentümer des Kinos äußerte auch dieser Wehmut, machte allerdings zugleich deutlich, dass seine ursprünglichen Überlegungen, das Gebäude als Kultur- und Veranstaltungsort wiederzubeleben, aufgrund der zu erwartenden Kosten der Sanierung sowie der Auflagen in Hinblick auf Lärmbelastungen und Stellplatznachweisen nicht rentierlich seien. Die Planungen sehen daher derzeit einen Rückbau des Gebäudes vor zugunsten eines Neubaus mit gewerblichen Flächen im Erdgeschoss und barrierefreien Wohnungen darüber. Sollte eine Förderung den ursprünglichen Plan wirtschaftlich machen, so wäre dies weiterhin eine Option. Die Stadt sollte die Gelegenheit (Möglichkeiten der Förderung und neuer, handlungswilliger Eigentümer) beim Schopf ergreifen und sich über die weitere Entwicklung dieses Identität stiftenden Ortes mit dem Eigentümer ins Benehmen setzen.

Für die hinter dem Gloria-Kino an der Friedrich-Ebert-Allee befindliche **ehemalige Diskothek** stellt einen erheblichen städtebaulichen Missstand dar. Mit dem Eigentümer sind Nutzungsperspektiven zu entwickeln, die geeignet sind, den Missstand zu beseitigen. Sofern es keine Perspektiven für den Bestand gibt, könnte ein Verkauf an den Eigentümer des Gloria-Kinos eine Lösung sein: Entweder, das Gebäude würde dann in eine bestandsorientierte Entwicklung des Kinos (als erweiterter Kultur- und Veranstaltungsort) integriert oder es würde Teil einer größeren Rück- und Neubaulösung. Sollte die ehemalige Diskothek – ob von privat oder nach vorherigem Ankauf durch die Stadt – abgerissen werden, so könnte an dieser Stelle mehr Raum für den Fuß- und Radverkehr entstehen (s.o.).

Weitere **private Sanierungsmaßnahmen** sollten Bestandteil der Gesamtmaßnahme sein. Die gebäudebezogene Begutachtung der Sanierungsrückstände (vgl. Kapitel 4.6) hat gezeigt, dass im Untersuchungsgebiet einige private Gebäude mittleren bis hohen oder sogar sehr hohen Sanierungsbedarf aufweisen. Im Bereich Schweinemarkt / Cramerstraße ist eine gewisse Konzentration solcher Sanierungsbedarfe erkennbar. Im Zuge mit der gestalterischen Aufwertung und funktionalen Neuordnung des Schweinemarktes bedarf es parallel also auch unbedingt der Ertüchtigung einiger Gebäude, um den Bereich als Ganzes aufzuwerten. Als Grundlage für die Förderung privater Eigentümer sind von der Stadt Delmenhorst Kriterien zu formulieren, an die die Vergabe von Fördermitteln gebunden sind, um zu gewährleisten, dass mit den Mitteln die Ziele der Förderung auch erreicht werden können. Neben der Förderung von Fassaden- und Dachsanierungen sollten insb. auch energetische Sanierungen und wo möglich eine barrierefreie Zugänglichkeit (unter Beachtung des Erhalts historischer Fassaden)

gefördert werden können. Unterstützend werden die Eigentümer*innen, durch gezielte Informationen (Veranstaltungen, Druckerzeugnisse) und Beratungen zu Themen wie energetische Gebäudesanierung und klimabewusste Anpassung des privaten Eigentums aktiviert.

Kleinere Maßnahmen z.B. zur Verschönerung des Straßenraumes oder Aktionen können als investitionsbegleitende Maßnahmen auch über einen **Verfügungsfonds** finanziert werden, der sich hälftig aus Mitteln der Städtebauförderung und hälftig aus Eigenmitteln Privater (z.B. Händler*innen, Eigentümer*innen, Initiativen o.ä.) zusammensetzt. Investitionsbegleitend ist das 2018 im Zuge des gesamtstädtischen ISEK-Prozesses eingerichtete **Leerstandsmanagement** gezielt in der östlichen Innenstadt einzusetzen, das nach dem Prinzip „Topf sucht Deckel – Deckel sucht Topf“ Nutzungsideen und potenzielle Betreiber*innen mit Eigentümer*innen leer stehender Gewerbeflächen zusammenbringt. So könnte z.B. auch gezielt eine Ansiedlung gastronomischer Betriebe am umgestalteten Schweinemarkt die anzustrebende Neuordnung mit adäquaten Nutzungen untersetzen.

Zur Verbesserung des Erscheinungsbildes sowie der klimagerechten Entwicklung der östlichen Innenstadt gilt es zudem, die **Aufwertung privater Freiflächen (Hinterhöfe)** mit Fördermitteln zu unterstützen. Besonders in den Bereichen an der Lutherstraße, teilweise auch an der Bebelstraße und Am Vorwerk sollten die Eigentümer*innen bei der qualitätvollen Umgestaltung ihrer Flächen unterstützt werden. Wie auch bei den Gebäudesanierungen sollten als Grundlage für die Förderung von der Stadt Delmenhorst Kriterien und mögliche Maßnahmen formuliert werden, an die die Vergabe von Fördermitteln geknüpft wird, beispielsweise für **Flächenentsiegelungen**, die Anpflanzung von **Hecken (anstelle von Zäunen)** oder für den **Rückbau nicht mehr benötigter Nebengebäude**. Für die Schaffung von Gastronomie-Außenbereichen im rückwärtigen Bereich bieten sich insb. zur Lutherstraße weisenden Rückseiten an – inwieweit hier Förderungen zum Einsatz kommen könnten ist zu prüfen.

Eine weitere private Maßnahme stellt die dringend erforderliche **Sanierung der Uferbefestigungen der Delme** im Bereich der Flurstücke 353/1, 354 und 355/2 (Gartenseite der Gebäude Kirchstraße 3, 4 und 5) dar.

Neben größeren Bauvorhaben (Kirchenquartier) gibt es in der östlichen Innenstadt vereinzelt auch **Nachverdichtungspotenziale**, die sich zur Entwicklung innerstädtischen Wohnraums anbieten könnten: Im IEK von 2015 wird beispielsweise die Fläche an der Ecke Bebelstraße / Schulstraße (Flurstücke 388/1 und 389/6) benannt. Auch einzelne **Rück- und Neubauvorhaben** könnten diesem Ziel dienen, z.B. im rückwärtigen Bereich des Flurstücks Nr. 18, wo sich an der Zufahrt zum Parkplatz Am Vorwerk ein derzeit leer stehendes Wohnhaus mit erheblichen Sanierungsrückständen befindet.

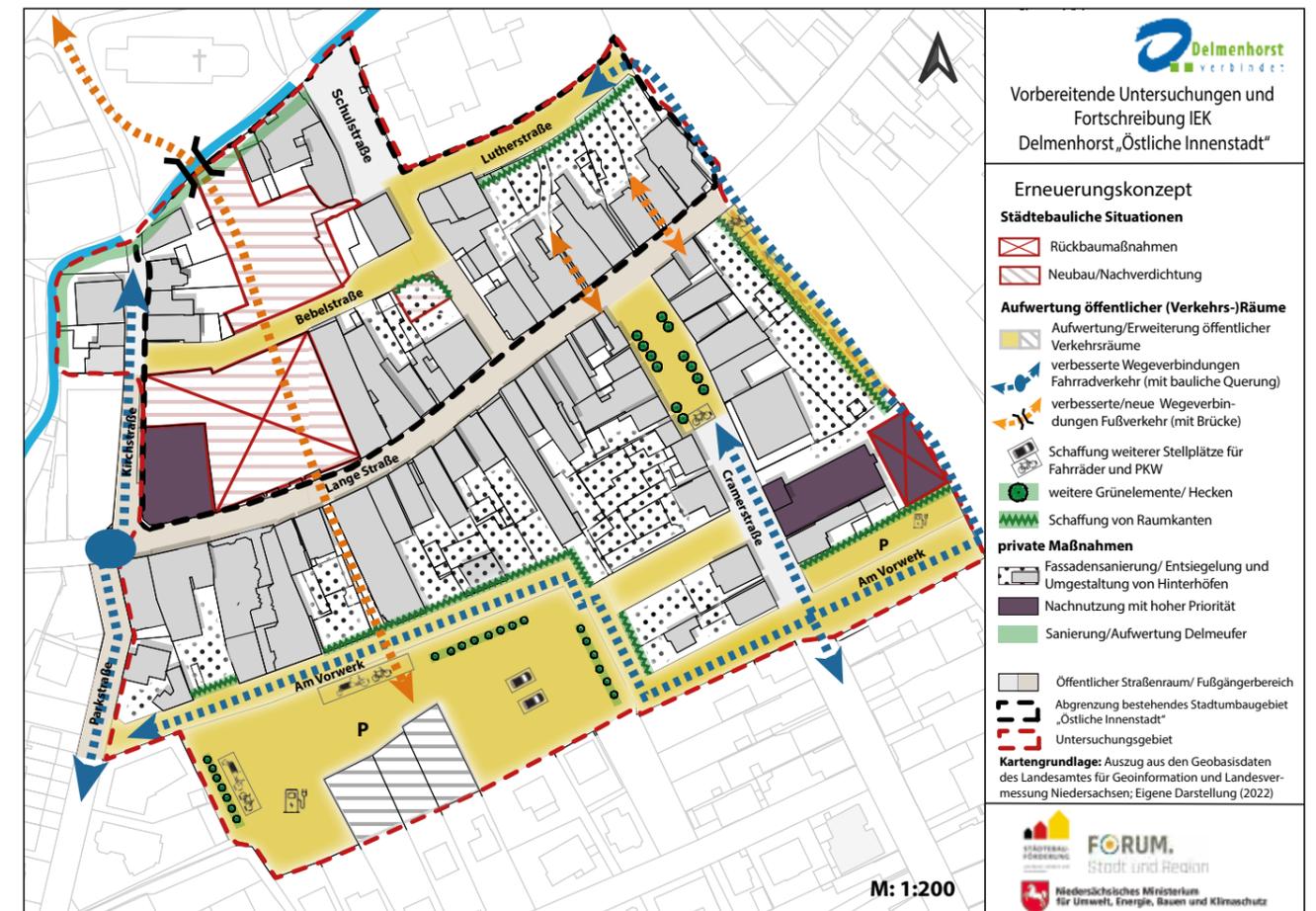
Zur **Vorbereitung und Begleitung der Maßnahmen** können Städtebaufördermittel für die Erstellung von **Konzepten** (z.B. zur Umgestaltung des Vorwerk-Parkplatzes oder des Schweinemarkts oder für ein Verkehrskonzept), für städtebauliche **Wettbewerbe** (für die Hertie-Nachnutzung) oder für **Beteiligungsmo- dale** eingesetzt werden. Eine Bürgerbeteiligung sollte nicht nur, aber insbesondere im Zuge der Neuordnung der Hertie-Fläche erfolgen. Hierauf wurde bereits im Zuge der Erarbeitung dieser Expertise ein besonderes Augenmerk gelegt. Im Weiteren sind spezielle Kinder- und Jugendbeteiligungen ebenso angedacht wie die Umsetzung des Beteiligungskonzeptes „transFORMATION einundNEUnzig“. Auch die Weiterbeauftragung des seit 2020 im Gebiet tätigen **Sanierungsträgers** und weiterer **sonstiger Beauftragten** zählt zu den vorbereitenden Maßnahmen, ebenso wie der ggf. erforderliche weitere **Erwerb von Grundstücken** oder **Maßnahmen zur Bodenordnung und Grenzregelung**.

Zusammenfassung aller Aspekte des Themenbereichs Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Mit der Umstrukturierung der Programme der Städtebauförderung 2020 haben Bund und Länder nicht nur eine Neustrukturierung der Programmkomponenten vorgenommen, sondern insbesondere dem Themenbereich Klimaschutz und Klimafolgenanpassung ein deutlich stärkeres Gewicht eingeräumt. Die den Gesamtmaßnahmen zugrunde liegenden IEKs müssen zwingend Aussagen zu Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel, insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur treffen. Dem vorstehenden integrierten Entwicklungskonzept sind (wie auch den nachfolgenden Maßnahmenblättern zu den Einzelmaßnahmen) zahlreiche Handlungsansätze aus diesen Themenbereichen als integrierte Maßnahmenbestandteile zu entnehmen. Im Einzelnen handelt es sich dabei um:

- Die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch die Schaffung neuer Verbindungen und die Verbesserung von Infrastrukturen (z.B. Fahrradabstellanlagen),
- Verbesserung von E-Ladestrukturen,
- die Stärkung von Grünstrukturen und Biodiversität durch Neupflanzungen,
- die Nutzung neuer Grünelemente (z.B. Hecken, Blühstreifen) zur besseren Strukturierung der städtebaulichen Strukturen,
- Entsiegelungen von stark versiegelten Flächen (Parkplätze, Hinterhöfe),
- Förderung energetischer Gebäudesanierungen und
- Aufwertung des Delmeufers (dort, wo die Delme das Untersuchungsgebiet streift).

Abb. 77: Karte „Erneuerungskonzept“



Zur Konkretisierung der wesentlichen Einzelmaßnahmen aus dem integrierten Entwicklungskonzept werden im Folgenden elf Einzelmaßnahmen in Steckbriefform aufbereitet:

1. (Teil-)Rückbau des ehemaligen Hertie-Kaufhauses und Neuentwicklung der Rückbaufläche
2. Rückbau des ehemaligen Hertie-Parkhauses und Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers („Kirchenquartier“) auf der Rückbaufläche
3. Stärkung des Fuß- und Fahrradverkehrs
4. Rückbau und Neuordnung des Logemannsgang
5. Neuordnung des Schweinemarktes
6. Ertüchtigung und Ausbau der Straße und der Parkplätze Am Vorwerk
7. Sanierung und Neuordnung der Bebel- und der Lutherstraße sowie des dazwischen liegenden Teils der Schulstraße
8. Private Gebäudesanierungen
9. Aufwertung privater Freiflächen und Erschließungsanlagen
10. Beratung und Öffentlichkeitsarbeit / Einrichtung eines Verfügungsfonds
11. Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Klimafolgenanpassung und zur Stärkung der Grün- und Gewässerstrukturen

Die Steckbriefe dienen als ganz konkrete, umsetzungsorientierte Arbeitsgrundlagen. Neben einer Kurzbeschreibung der Maßnahme benennen sie daher jeweils die Maßnahmenträger, weitere einzubindende Akteure, die nächsten Arbeitsschritte und voraussichtliche Umsetzungszeiträume. Darüber hinaus ordnen die Steckbriefe die jeweiligen Maßnahmen den Leitzielen der Gebietsentwicklung und somit ihrem jeweiligen „Beitrag“ zur integrierten Gebietsentwicklung zu. In Hinblick auf die Finanzierung werden jeweils Aussagen getroffen zu den Kosten (Schätzungen), wobei der **Förderanteil jeweils hervorgehoben** ist, zu Finanzierungsquellen (sonstige Kosten und Träger der Maßnahme) und es erfolgen Zuordnungen zu den Fördertatbeständen laut Städtebauförderrichtlinie (R-StBauF) des Landes Niedersachsen, um die Förderwürdigkeit nachzuweisen. Schließlich wird auch die jeweilige Positionsnummer der Maßnahme in der Kosten- und Finanzierungsübersicht (Kapitel 10) zum Zweck der besseren Orientierung angegeben.

1. Ankauf und Rückbau des ehemaligen Hertie-Kaufhauses und Neuentwicklung der Rückbaufläche	
Pos. KofI	1.2 / 2.1 / 2.4 / 2.6
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Nach dem erfolgten Ankauf der Immobilie Lange Straße 91 durch die Stadt Delmenhorst soll nun der Rückbau im Rahmen der Städtebauförderung erfolgen. Frühere Versuche zur Revitalisierung des entkernten Bestandsgebäudes durch einen Investor scheiterten. Daher soll ein Neubau entstehen.</p> <p>Vom Ergebnis der derzeit in Erarbeitung befindlichen Abbruchplanung hängt ab, ob ein Komplettrückbau technisch möglich ist, oder ob ein Teilrückbau unter Erhalt (von Teilen) des Untergeschosses die einzig umsetzbare Variante ist.</p> <p>In vertiefenden Beteiligungsformaten (Maßnahme 10) soll die Bevölkerung weiter bei der Entwicklung einer baulichen und inhaltlichen Folgenutzung eingebunden werden. Zugleich wird mit den entsprechenden Akteuren geprüft, inwieweit eine Nachnutzung als Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung anzustreben ist, um an dieser Stelle eine Belebung durch soziale Nutzungen zu erzeugen und zugleich die erforderlichen räumlichen Erweiterungsbedarfe bestimmter Einrichtungen (Stadtbibliothek) oder den hohen Bedarf an Kinderbetreuungseinrichtungen zu decken.</p> <p>Lösungen zur Ausgestaltung eines oder mehrerer Neubauten und deren Einbindung in das Umfeld sollten auf Grundlage der Beteiligungen und der angestrebten Nutzungen in einem städtebaulichen Wettbewerb gefunden werden.</p>
Leitziele	<p>Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur</p> <p>Ziel 3: Diversifizierung und Stärkung der innerstädtischen Nutzungen</p>
Fördertatbestände laut R-StBauF	<p>R-StBauF Nr. 5.3.2.1: Erwerb von Grundstücken</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.2.5: Freilegung von Grundstücken bzw. Nr. 5.6.2 (2) a): Rückbau leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile oder der dazu gehörenden Infrastruktur [ggf. R-StBauF Nr. 5.3.3.2: Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen]</p>
Träger	Stadt Delmenhorst
Weitere Akteure	in Abhängigkeit vom Nachnutzungskonzept
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	<p>541.600 EUR (Ankauf) – bereits erfolgt</p> <p>ca. 3.000.000 EUR (Rückbau)</p> <p>ca. 100.000 EUR (Durchführung städtebaulicher Wettbewerb / Investorenwettbewerb)</p> <p>ca. 50.000 EUR (Bebauungsplan und ergänzende Gutachten, u.a. Rückbau- und Entsorgungskonzept) – teilw. bereits erfolgt</p> <p>[ca. 300.000 EUR (u.U. wg. Mehraufwand Tiefengründung)]</p> <p>[In Abhängigkeit von der Nutzungskonzeption sind u.U. Kosten für den Neubau einer Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung zu ergänzen. Dabei sind ggf. auch weitere Fördermittel zu berücksichtigen, beispielsweise Zuwendungen nach RAT V oder nach Richtlinie IKiGa bzw. ggf. Nachfolgeprogramm. Derzeit ist jedoch noch ein Neubau als Investorenprojekt geplant]</p>
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Ankauf: 2020 (erledigt); Beauftragung und Erstellung Abrissgutachten (erledigt); Abbruchplanung (2022); weitere Beteiligungen: 2022; Rückbau, städtebaulicher Wettbewerb: 2023; Umsetzung der Nachnutzung ab 2024

2. Rückbau des ehemaligen Hertie-Parkhauses und Entwicklung eines innerstädtischen Wohnquartiers („Kirchenquartier“) auf der Rückbaufläche	
Pos. KoFi	2.4 / [2.6]
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Der Abbruch des ehemaligen Hertie-Parkhauses und dessen bauliche Verbindung mit dem Hertie-Kaufhaus erfolgte 2017. Die Fläche wurde zu 100 % entsiegelt.</p> <p>Die Fläche wird für die Rück- und Neubaumaßnahme Lange Straße 91 (Hertie-Kaufhaus) als Lager-Logistikfläche benötigt.</p> <p>Anschließend ist der Bau eines neuen innerstädtischen Wohnquartiers mit insgesamt 31 Wohneinheiten in drei Gebäuden vorgesehen, darunter 29 barrierefrei zugängliche Wohnungen mit Tiefgarage. Das innerstädtische Wohnquartier wird dringend benötigten Wohnraum für unterschiedliche Zielgruppen schaffen. Die Konzeption beruht auf einer angemessenen städtebaulichen Dichte mit einer an die umgebende Bebauung angepassten Höhenentwicklung, wobei Versiegelung auf ein Mindestmaß beschränkt wird. Durch die hervorragend integrierte Lage des geplanten Quartiers (unmittelbare Nähe von ÖPNV-Angeboten (Bahnhof), Nahversorgungseinrichtungen sowie Dienstleistungsangeboten) ermöglicht das Quartier seinen Bewohner*innen kurze Wege und die Möglichkeit zum Verzicht auf die Nutzung des privaten PKWs bzw. durch die Tiefgarage eigene Abstellmöglichkeiten ohne zusätzliche Inanspruchnahme öffentlichen Parkraums oder zusätzliche Versiegelung.</p> <p>Über Teile der Fläche wird eine neue Wegeverbindung für Fußgänger als Teilstück einer vom Bahnhof über die Stadtkirche und die Fußgängerzone bis zum Parkplatz am Vorwerk laufenden Verbindung geführt (s. Maßnahme 3). Hier wird die Stadt Delmenhorst als Trägerin auftreten und die Wegeverbindung im Rahmen eines Gestattungsvertrages mit der Eigentümerin umsetzen.</p> <p>Das Delmeufer im Norden der Fläche soll im Zuge einer Neuen Delmequerung (s. Maßnahme 3) naturnah aufgewertet und als ruhiger Aufenthaltsort entwickelt werden (s. Maßnahme 9).</p>
Leitziele	<p>Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur</p> <p>Ziel 2: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung</p> <p>Ziel 3: Diversifizierung und Stärkung der innerstädtischen Nutzungen</p> <p>Ziel 5: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität</p>
Fördertatbestände laut R-StBauF	<p>R-StBauF Nr. 5.3.2.5: Freilegung von Grundstücken bzw. Nr. 5.6.2 (2) a): Rückbau leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.2.7 f: Maßnahmen zur Behebung besonderer Gründungsschwierigkeiten</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.2.6: Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen</p>
Träger	Zweite Projektentwicklungsgesellschaft Delmenhorst mbH
Weitere Akteure	Stadt Delmenhorst, Ochtumverband
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	<p>702.000 EUR (Abbruch Parkhaus) - bereits erfolgt</p> <p>Kosten für Wegeverbindung unter Maßnahme 3</p> <p>Kosten für Ufergestaltung Delme unter Maßnahme 9</p>
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Aufstellung Vorhabenbezogener Bebauungsplan: 2023; Zwischennutzung der Fläche als Baustelleneinrichtung für den Rückbau Hertie: ab 2023; öffentliche Widmung oder Übernahme des Weges (dauerhaft öffentlich nutzbar); Bebauung durch Investor. voraussichtlich nicht vor 2025

3. Stärkung des Fuß- und Fahrradverkehrs	
Pos. KoFi	2.5
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Die neuen Entwicklungen auf den Hertie-Flächen (Maßnahmen 1 und 2) bieten die Chance, eine neue attraktive Verbindung für den Fußverkehr zu schaffen. Anknüpfend an die Jeansgasse, die vom Parkplatz Am Vorwerk zum Hertie führt, soll die Verbindung weiter nach Norden über die neu zu entwickelnde Kaufhausfläche und das neue Kirchenquartier bis an die Delme verlängert werden und von dort mittels einer neu zu errichtenden Fußgängerbrücke über die Delme den Garten der Stadtkirche erschließen und weiter über die Bahnhofstraße bis zum Bahnhof führen. Mit dieser Verbindung gelingt eine Einbindung der beiden Flächen in ihre unmittelbare städtische Umgebung und die östliche Innenstadt würde über attraktive und abwechslungsreiche Stadträume von zwei wichtigen Mobilitätspunkten her für zu Fuß Gehende besser erschlossen. Auch für die Umsetzung des Leitbilds der „Stadt der kurzen Wege“ stellt diese neue Verbindung einen wichtigen Baustein dar.</p> <p>Weitere kurze Verbindungen könnten durch die Öffnung privater Durchgänge zwischen Lange Straße und Lutherstraße entstehen (Maßnahme 9).</p> <p>Da keine dieser Verbindungen für den Fahrradverkehr optimal geeignet wäre, sollte dem Bedarf nach Verbesserungen für den Radverkehr in der östlichen Innenstadt an anderer Stelle Rechnung getragen werden. In einem innerstädtischen Verkehrskonzept ist darzulegen, wie die Führung des Radverkehrs in Nord-Süd-Richtung konfliktfrei gelingen kann: Entweder durch eine klare bauliche Querung in der Lange Straße (in Höhe Park-/Kirchstraße) oder an der Westseite der Friedrich-Ebert-Allee durch einen baulich von der Fahrbahn abgetrennten, breiten Zweirichtungsfahrestreifen, der sich ggf. im Zuge der angedachten Auflösung des Logemannsgangs (Maßnahme 4) und der Sanierung der Lutherstraße (Maßnahme 7) realisieren ließe.</p> <p>Neue und größere Fahrradabstellflächen sind am Logemannsgang (Maßnahme 4), am Schweinemarkt (Maßnahme 5) und am Vorwerk-Parkplatz (Maßnahme 6) vorzusehen.</p>
Leitziele	<p>Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur</p> <p>Ziel 2: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung</p> <p>Ziel 4: Stärkung umwelt- und klimafreundlicher Verkehre</p> <p>Ziel 5: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität</p>
Fördertatbestände laut R-StBauF	R-StBauF Nr. 5.3.2.6: Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen
Träger	Stadt Delmenhorst (teils. mittels Gestattungsvereinbarung durch den Eigentümer der ehem. Parkhausfläche)
Weitere Akteure	Erste Projektentwicklungsgesellschaft Delmenhorst mbH, Ochtumverband, ev.-luth. Kirchengemeinde
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	<p>ca. 125.000 EUR (Fußwegeverbindung), davon ca. 100.000 EUR für Abschnitte im Stadtumbaugebiet</p> <p>ca. 130.000 EUR (Neubau Fußgängerbrücke über die Delme)</p> <p>ca. 150.000 EUR (Ausbau einer neuen Wegeführung für den Fahrradverkehr), davon ca. 50.000 EUR StäBauF im Falle des Einsatzes von Mitteln aus dem BMDV Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ für neue Fahrradwege (zu prüfen)</p>
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Vorplanungen im Zuge der Vorbereitungen der Maßnahmen 1 und 2: 2023; Beauftragung einer Gestaltungsplanung: 2025; Beginn der Arbeiten im Zuge der Außenraumgestaltung der Maßnahmen 1 und 2: voraussichtlich ab 2026

4. Rückbau und Neuordnung des Logemannsgang	
Pos. KoFi	2.5
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Der Logemannsgang hat in seiner derzeitigen Gestalt und Funktion als Fußweg entlang der Friedrich-Ebert-Allee keine Zukunft. Um den Gang als Angsträum aufzulösen, sollte der ungeordnete und dicht bewachsene Grünstreifen zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Logemannsgang entfernt werden. Stattdessen wird hier ein neuer Fußweg angelegt, der klar der Friedrich-Ebert-Allee zugeordnet ist und der den Logemannsgang in seiner Funktion ersetzt.</p> <p>Ein neuer Grünstreifen wird stattdessen – unter Beteiligung der Anlieger*innen – zur Abgrenzung der privaten Grundstücke auf dem jetzigen Logemannsgang neu angelegt (z.B. hochwachsende Hecke mit einzelnen hochstämmigen Bäumen entlang der Grundstücksgrenzen). In Abhängigkeit von der zukünftigen Führung des Fahrradverkehrs durch die östliche Innenstadt (Maßnahme 3) könnte ein neuer Blühstreifen den Fuß- und Fahrradverkehr trennen.</p> <p>Zur Langen Straße hin sollte sich der Bereich insgesamt als Eingangssituation von der Friedrich-Ebert-Allee zur östlichen Innenstadt öffnen und einen Charakter als öffentlicher Bereich erhalten. Bestandteil der Neugestaltung des Eingangsbereichs ist auch der Rückbau des Fahrradunterstandes zugunsten der Neuanlage eines vergrößerten, zur Langen Straße hin offenen Fahrradabstellplatzes, der durch einige Baumpflanzungen als kleiner Platzbereich gegliedert wird.</p>
Leitziele	<p>Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur</p> <p>Ziel 2: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung</p> <p>Ziel 4: Stärkung umwelt- und klimafreundlicher Verkehre</p> <p>Ziel 5: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität</p>
Fördertatbestände laut R-StBauF	<p>R-StBauF Nr. 5.3.2.6: Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen</p> <p>R-StBauF Nr. 5.6.2 (2) a): Verbesserung des öffentlichen Raumes, des Wohnumfeldes und der privaten Freiflächen</p> <p>R-StBauF Nr. 5.6.2 (2) a): Umsetzung von Grün- und Freiräumen sowie Maßnahmen der Barrierearmut bzw. -freiheit</p> <p>R-StBauF Nr. 5.6.2 (2) a): Sonstige Bau- und Ordnungsmaßnahmen</p>
Träger	Stadt Delmenhorst
Weitere Akteure	Anlieger*innen am Logemannsgang
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	ca. 320.000 EUR (inkl. Rückbau und Neuanlage Fahrradabstellanlage und Neupflanzungen), davon ca. 270.000 EUR StäBauF im Falle des Einsatzes von Mitteln aus dem BMDV Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ für neue Fahrradwege (zu prüfen)
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Abwarten der Ergebnisse aus einem Verkehrskonzept Innenstadt: 2023; Beteiligung der Anlieger*innen und Umsetzungsplanung: 2024; Umsetzung: 2025

5. Neuordnung des Schweinemarktes	
Pos. KoFi	2.5
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Die derzeitige Nutzung des Schweinemarktes ist fast vollständig dem PKW-Verkehr vorbehalten: Die knapp zehn Stellplätze in der Mitte des Platzes werden durch eine u-förmige Umfahrung erschlossen. Dies verhindert jede andere Nutzung des Schweinemarktes, der seinem Potenzial als Stadtplatz und städtebauliches Kleinod nicht gerecht werden kann. Dies wird auch von einer überwältigenden Mehrheit der in den Beteiligungsformaten geäußerten Meinungen widerspiegelt.</p> <p>Der Schweinemarkt soll demzufolge eine Reorganisation als autofreier Platzbereich erfahren. Bürgerbeteiligungen und eine freiraumplanerische Mehrfachbeauftragung soll geeignete Organisations- und Gestaltungslösungen (unter Einbeziehung der angrenzenden Teile der Lange Straße) hervorbringen, die u.a. folgende Aspekte als einzelne Elemente der Umgestaltung berücksichtigen sollte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wegnahme der Stellplätze und Ausweisung des Schweinemarktes als reiner Fußgängerbereich, • Rückbau des veralteten Fahrradunterstandes und Neuanlage eines vergrößerten Fahrradabstellbereichs in Richtung Cramerstraße am Eingang zum Schweinemarkt, • Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten durch Sitzmöglichkeiten, Anlage eines kleinen Spielbereichs und mehr Bepflanzung (Bäume, die auch als Schattenspender dienen, kleine Blühinseln und ergänzend mobiles Grün), • gezielte Ansiedlung von Gastronomiebetrieben am Schweinemarkt und Ermöglichung von Außen-gastronomie durch entsprechende gestalterische Maßnahmen, • Entsiegelung der Platzmitte im Zuge der skizzierten Maßnahmen (z.B. wassergebundene Deckschicht), • Gewährleistung einer flexiblen Nutzbarkeit auch für kleine Events <p>Im Zusammenspiel mit privaten Sanierungsmaßnahmen (Maßnahme 8) an den den Platz säumenden Gebäuden ließe sich ein enormer städtebaulicher und funktionaler Gewinn für die östliche Innenstadt erzielen.</p>
Leitziele	<p>Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur</p> <p>Ziel 3: Diversifizierung und Stärkung der innerstädtischen Nutzungen</p> <p>Ziel 4: Stärkung umwelt- und klimafreundlicher Verkehre</p> <p>Ziel 5: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität</p>
Fördertatbestände laut R-StBauF	<p>R-StBauF Nr. 5.3.1 (2): Weitere Vorbereitung</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.2.6: Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen</p> <p>R-StBauF Nr. 5.6.2 (2) a): Verbesserung des öffentlichen Raumes, des Wohnumfeldes und der privaten Freiflächen</p> <p>R-StBauF Nr. 5.6.2 (2) a): Umsetzung von Grün- und Freiräumen sowie Maßnahmen der Barrierearmut bzw. -freiheit</p>
Träger	Stadt Delmenhorst
Weitere Akteure	private Eigentümer, DEHOGA
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	<p>ca. 50.000 EUR (freiraumplanerische Mehrfachbeauftragung)</p> <p>ca. 670.000 EUR (inkl. Rückbau und Neuanlage Fahrradabstellanlage, Neupflanzungen und Spielgeräte), davon ca. 620.000 EUR StäBauF im Falle des Einsatzes von Mitteln aus dem BMDV Finanzhilfe-Sonderprogramm „Stadt und Land“ für neue Fahrradabstellanlagen (zu prüfen)</p>
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Bürgerbeteiligung, Akteursbeteiligung (Anlieger, Eigentümer, DEHOGA) und Freiraumplanerische Mehrfachbeauftragung: 2023; Umsetzung 2023 bis 2024

6. Ertüchtigung und Ausbau der Straße und der Parkplätze Am Vorwerk	
Pos. KoFi	[2.1] / 2.5
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Die öffentlichen Einstellplätze zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Cramerstraße („Am kleinen Vorwerk“) wirken untergenutzt und – wie der gesamte Eingangsbereich zur östlichen Innenstadt an dieser Stelle – vernachlässigt. Eine Sanierung und bauliche Umgestaltung des Parkplatzes würde ihn selbst und die Eingangssituation insgesamt aufwerten. Der Parkplatz sollte dabei gestalterisch deutlicher als bisher dem öffentlichen Raum zugeordnet werden. Hier bieten sich strukturierende Grünelemente (Heckenanpflanzungen o.ä.) an. Wo möglich sind die Stellplätze mit wasserdurchlässigem Material auszugestalten (Flächenentsiegelung). Das Aufstellen von E-Ladestationen ergänzt das Angebot für den ökologisch nachhaltigen Verkehr.</p> <p>Der große Parkplatz Am Vorwerk spielt für die Erreichbarkeit (nicht nur) der östlichen Innenstadt mit dem PKW eine herausragende Rolle. Er sollte behutsam erweitert werden (auch um wegfallende Einstellplätze am Schweinemarkt zu kompensieren) und eine Weiterentwicklung als nachhaltiger, klimagerechter Mobilitätsraum erfahren. Trotz des alten Baumbestands, den es unbedingt zu erhalten gilt, ist der Parkplatz aufgrund der verkehrlichen Belastung kein qualitätvoller Aufenthaltsbereich. Zukünftig sollte er daher seine Funktion als Aufenthaltsbereich einbüßen und durch den Abbau der vernachlässigten Bänke stattdessen Platz für weitere verkehrliche Funktionen geschaffen werden (z.B. E-Ladestationen, Car-Sharing-Angebot, neue Fahrradstellplätze auch für (Leih-)Lastenräder). Denkbar ist zudem das Aufstellen einer Paketstation (oder einem Pendant der Einzelhändler*innen) als Beitrag zum Umgang mit dem Thema „Logistik auf der letzten Meile“.</p> <p>Zusätzliche Potenziale für eine Erweiterung des Parkplatzes bieten:</p> <ul style="list-style-type: none"> • die Beseitigung des ungepflegten, verwilderten Unterholzes auf der Südseite und / oder • eine „Begradigung“ der Parkplatzesfläche durch Nutzung des städtischen, aber verpachteten Flurstücks 122/1 sowie durch Ankauf der in den Parkplatz hineinragenden Teile der Flurstücke 120 und 121. Hierüber wäre mit den Privateigentümern zu verhandeln. Als Ausgleich könnte z.B. eine Erneuerung der teils maroden Begrenzungen als grüne, Lärm reduzierende Elemente angeboten werden. <p>Neu zu pflanzende Hecken und der Anlage von Blühstreifen dienen zusammen mit den Bäumen der Gliederung der Verkehrsflächen. Während die Fahrwege auf dem Parkplatz eine neue feste Oberfläche erhalten, werden nach Möglichkeit die Einstellplätze entsiegelt (Rasengittersteine oder wassergebundene Oberfläche). Auch die Zufahrt zum Parkplatz, also die Straße Am Vorwerk, ist zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Parkplatzeinfahrt zu sanieren und der Straßenraum ab Cramerstraße so neu zu ordnen, dass wenigstens ein nutzbarer Gehweg entsteht.</p>
Leitziele	<p>Ziel 2: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung</p> <p>Ziel 4: Stärkung umwelt- und klimafreundlicher Verkehre</p>
Fördertatbestände laut R-StBauF	<p>[ggf. R-StBauF Nr. 5.3.2.1: Erwerb von Grundstücken und 5.3.2.3: Bodenordnung]</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.2.6: Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen</p>
Träger	Stadt Delmenhorst
Weitere Akteure	ggf. Eigentümer der Flurstücke 120 und 121, Pächter Flurstück 122/1
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	<p>ca. 125.000 EUR (Erneuerung Parkplatz kleiner Vorwerk)</p> <p>ca. 350.000 EUR (Erneuerung Straße Am Vorwerk zwischen Friedrich-Ebert-Allee und Parkplatzeinfahrt)</p> <p>ca. 1.000.000 EUR (Erneuerung Parkplatz Am Vorwerk)</p> <p>[ggf. ca. 125.000 EUR (Grunderwerb)]</p>
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Planung, ggf. Verhandlungen zum Grundstücksankauf und Grundstückserwerb: 2023; Umsetzung ab 2024

7. Sanierung und Neuordnung von Bebel- und Lutherstraße sowie eines Teilstücks der Schulstraße	
Pos. KoFi	2.5
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Die Bebelstraße war bislang eine Privatstraße zur Anlieferung des Hertie mit Überwegungsrecht für die Öffentlichkeit. Im Rahmen des Ankaufs der Hertie-Immobilie wurde die Straße in öffentliches Eigentum überführt. Die Bebelstraße wird wohl auch zukünftig als Anliegerstraße zur Erschließung des Kirchenquartiers und der Grundstücke an der Langen Straße benötigt werden. In Anhängigkeit eines zu erarbeitenden Verkehrskonzeptes ist der Straßenraum neu zu gestalten, so dass die Straße den Anforderungen als Anlieger- und Anlieferstraße gerecht wird und zugleich als verbindendes und barrierefreies Element im Zuge der Nachnutzungen der Hertie-Flächen (Maßnahmen 1 und 2) und als Teil der neuen Wegeverbindung (Maßnahme 3) ausgestaltet wird.</p> <p>Die Lutherstraße und das zwischen Luther- und Bebelstraße liegende Teilstück der Schulstraße ist zusammen mit der Bebelstraße nach Fertigstellung der Maßnahmen 1 und 2 zu sanieren, so dass eine gestalterische Einheit „aus einem Guss“ entsteht, die sich an die Pflasterung in der Kirchstraße anlehnt.</p> <p>Bei der Sanierung und Neuordnung dieser Straßenräume sind besonders klimarelevante Aspekte anzustreben wie die Schaffung von Straßenbegleitgrün und eine Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs. Sollte im Zuge der Maßnahme 3 der Fahrradverkehr zukünftig verstärkt durch die Lutherstraße geführt werden, so ist der Straßenraum entsprechend auszugestalten.</p>
Leitziele	<p>Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur</p> <p>Ziel 4: Stärkung umwelt- und klimafreundlicher Verkehre</p> <p>Ziel 5: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität</p>
Fördertatbestände laut R-StBauF	<p>R-StBauF Nr. 5.3.2.1: Erwerb von Grundstücken</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.2.6: Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen</p>
Träger	Stadt Delmenhorst
Weitere Akteure	-
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	<p>ca. 400.000 EUR (Sanierung Bebelstraße)</p> <p>ca. 500.000 EUR (Sanierung Lutherstraße und Teilstück Schulstraße)</p>
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Überführung der Straße in öffentliche Nutzung: 2020; Beauftragung einer Gestaltungsplanung, ggf. mit Öffentlichkeits- / Anliegerbeteiligung: ab 2025; Aufwertung und Neugestaltung der Bebelstraße und Herstellung von Kirch- und Schulstraße: nach Abschluss der Maßnahmen 1 und 2 (voraussichtlich ab 2027)

8. Private Gebäudesanierungen	
Pos. KoFi	3.1
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Einige Gebäude im Stadtumbaugebiet weisen Sanierungsbedarf auf. Insbesondere die energetische Sanierung soll vorangebracht werden, ebenso der Erhalt wertvoller historischer und Identität stiftender Fassaden. Gerade bei älteren Gebäuden sind zudem (gestalterisch ansprechende) Maßnahmen zum Abbau von Barrieren anzustreben. Bei Fassaden- und Dachsanierungen sind innovative Ansätze wie Bauwerks- und Dachbegrünungen mitzudenken sowie die Option regenerativer Energieerzeugung zu prüfen. Als Grundlage für die Förderung sind von der Stadt Delmenhorst Kriterien zu formulieren, an die die Vergabe von Fördermitteln gebunden sind, um zu gewährleisten, dass mit den Mitteln die Ziele der Förderung auch erreicht werden können.</p> <p>Das leer stehende ehemalige Gloria-Kino spielt baulich und in der öffentlichen Wahrnehmung eine bedeutende Rolle. Der Eigentümer strebt aus wirtschaftlichen Gründen einen Rückbau und Wohnungsneubau zur Stärkung des innerstädtischen Wohnens an (Variante 1). Aber auch eine Sanierung und Wiederbelebung des Gebäudes als Kultur- und Veranstaltungsort (Variante 2) schließt er nicht aus. Aus planerischer und städtebaulicher Sicht und in Hinblick auf eine Aufwertung und Umnutzung des Schweinemarktes (Maßnahme 5) sollte die Variante 2 Priorität haben. Dem Eigentümer des Gebäudes sind entsprechend Möglichkeiten der Förderung aufzuzeigen und Auflagen (Stellplätze, Lärm) möglichst flexibel zu gestalten. In diesem Zusammenhang sollte auch über die Zukunft der ehemaligen Diskothek im rückwärtigen Bereich nachgedacht werden. Optionen sind hier die Sanierung als Bestandteil eines Kultur- und Veranstaltungsortes oder der Rückbau, wenn das Gebäude dauerhaft nicht mehr benötigt wird.</p>
Leitziele	<p>Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur</p> <p>Ziel 2: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung</p> <p>Ziel 3: Diversifizierung und Stärkung der innerstädtischen Nutzungen</p>
Fördertatbestände laut R-StBauF	<p>R-StBauF Nr. 5.3.2.5: Freilegung von Grundstücken bzw. Nr. 5.6.2 (2) a): Rückbau leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.3.1: Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden</p>
Träger	private Gebäudeeigentümer*innen
Weitere Akteure	Stadt Delmenhorst, Sanierungsträger
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	<p>ca. 650.000 EUR (anteilige Übernahme unrentierlicher Kosten)</p> <p><i>[Sollte beim Gloria-Kino eine Entscheidung zugunsten der Variante 1 fallen, so würde dies kein aus Mitteln der Städtebauförderung unterstütztes Projekt werden, im Falle der Variante 2 würde gefördert werden – u.U. sollte diese Position dann erhöht werden.]</i></p>
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Erarbeitung und Beschluss einer kommunalen Förderrichtlinie: 2022; Eigentümerinformation durch Infoveranstaltung und Flyer: laufend; Aktivierung der Eigentümer über Schlüsselakteure: laufend; Beratung der Eigentümer: laufend; Abschluss von Modernisierungsverträgen mit den Eigentümern: laufend

9. Aufwertung und Sanierung privater Freiflächen und baulicher Anlagen	
Pos. KoFi	1.2 / 2.4 / 2.6 / 3.1
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Etliche „Rückseiten“ der Grundstücke im Untersuchungsgebiet sind vollversiegelte Hof- und Parkplatze, teilweise auch bebaut von mitunter stark sanierungsbedürftigen Nebengebäuden. Die Flächen befinden sich in Privateigentum. Auf Grundlage einer von der Stadt Delmenhorst zu erarbeitenden Kriterien- und Maßnahmenübersicht können die Grundstückseigentümer*innen Förderungen für Maßnahmen wie Flächenentsiegelungen, Anpflanzung von Hecken (anstelle von Zäunen) oder für die Sanierung von (Neben-)Gebäuden oder den Rückbau nicht mehr benötigter (Neben-)Gebäude erhalten. Damit würden nicht nur optische Verbesserungen und Aufwertungen des Wohnumfeldes erreicht, sondern auch eine Verbesserung des Stadtklimas und des Regenablaufs sowie eine Erhöhung der Biodiversität.</p> <p>Vereinzelt verlaufen offene oder verschlossene Wege über die Grundstücke (zwischen Lutherstraße und Lange Straße), für den privaten Weg entlang des ehemaligen Gloria-Kinos besteht ein öffentliches Überwegungsrecht. Die Sanierung und Öffnung dieser Wege zielt neben der Ertüchtigung dieser Anlagen auf die Stärkung des Fußverkehrs durch kurze Verbindungen.</p> <p>Das Delmeufer ist im (rückwärtigen) Bereich der Grundstücke Kirchstraße 3 bis 5 als Mauer befestigt, die starken Sanierungsbedarf aufweist. Eine Sanierung der Ufermauern hat durch die Grundstückseigentümer*innen zu erfolgen. Der Ochtrumverband steht beratend zur Seite, kann aber nicht finanziell unterstützen. Mithilfe von Städtebauförderungsmitteln kann der Anreiz zur Sanierung dieser baulichen Anlagen erhöht werden. Der Delmeuferbereich im Verlauf des künftigen Kirchenquartiers und angrenzender Grundstücke könnte eine naturnahe Aufwertung durch Abflachen des Ufers und das Einbringen von Kiesbänken erfahren. Hierfür ist der mögliche Einsatz von Mitteln aus der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Fließgewässerentwicklung des Niedersächsischen Landesbetriebs für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) zu prüfen. Die Ertüchtigung bzw. naturnahe Gestaltung des Delmeufers ist ein wichtiger Aspekt im Kontext einer klimaresilienten Innenstadtentwicklung.</p>
Leitziele	<p>Ziel 1: Reparatur der Stadtstruktur</p> <p>Ziel 2: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung</p> <p>Ziel 5: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität</p>
Fördertatbestände laut R-StBauF	<p>R-StBauF Nr. 5.3.1 (2): Weitere Vorbereitung</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.2.5: Freilegung von Grundstücken bzw. Nr. 5.6.2 (2) a): Rückbau leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.2.6: Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen</p> <p>R-StBauF Nr. 5.3.3.1: Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden sowie ihres Umfeldes</p> <p>R-StBauF Nr. 5.6.2 (2) a): Verbesserung des öffentlichen Raumes, des Wohnumfeldes und der privaten Freiflächen</p>
Träger	Private Grundstückseigentümer*innen
Weitere Akteure	Stadt Delmenhorst, Ochtrumverband, NLWKN
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	<p>ca. 20.000 EUR (Voruntersuchung zu Möglichkeiten der Entsiegelung Aufwertung von Freiflächen)</p> <p>ca. 50.000 EUR (anteilige Kostenübernahme Rückbau Nebengebäude)</p> <p>ca. 50.000 EUR (anteilige Kostenübernahme Entsiegelung und Begrünung Hofflächen)</p> <p>ca. 10.000 EUR Ufergestaltung Delme im Bereich Kirchenquartier und angrenzender Grundstücke (Finanzierung ggf. über NLWKN-Mittel)</p> <p>ca. 15.000 EUR Sanierung der Uferbefestigungen im Bereich Kirchstraße 3 bis 5</p>
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Beauftragung einer Voruntersuchung (Entsiegelung und Gestaltung), Integration in die kommunale Förderrichtlinie: 2023; Umsetzung (Ansprache der Eigentümer*innen, Abschluss von Modernisierungsverträgen): laufend

10. Beratung und Öffentlichkeitsarbeit / Einrichtung eines Verfügungsfonds	
Pos. KoFi	1.1 / 1.3 / 1.4
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Die Eigentümer*innen, Geschäftstreibende und Anwohner*innen werden durch gezielte Informationsveranstaltungen und Druckerzeugnisse zu Themen wie energetische Gebäudesanierung und klimabewusste Anpassung des privaten Eigentums informiert. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, einen Verfügungsfonds zu gründen, aus dem private Akteure, Initiativen oder Vereine beispielsweise kleinere Verschönerungsmaßnahmen, mobile Grünstandorte oder gemeinsame, öffentlichkeitswirksame Aktionen finanzieren könnten. Da Maßnahmen aus dem Verfügungsfonds zu 50% von den privaten Antragsteller*innen finanziert werden, stellt er ein gutes Instrument zur Aktivierung der zivilgesellschaftlichen Akteure dar.</p> <p>Die Arbeit des Sanierungsträgers wird fortgesetzt und im Kontext der förderrechtlichen Beratung Privater verstärkt.</p> <p>Zudem sollen alle interessierten Delmenhorster*innen über die Entwicklung in der östlichen Innenstadt informiert und beteiligt werden. Dies geschieht zum einen anlass- und maßnahmenbezogen (im Rahmen der Vorbereitung einzelner Maßnahmen) und auch allgemein. Hierzu werden Beteiligungs- und Informationsangebote weitergeführt und ausgebaut, z.B. am Tag der Städtebauförderung (jährlich im Mai), als Information und Einbindung der politischen Gremien und auf der Internetseite der Stadtverwaltung.</p> <p>Ein besonderes Augenmerk gilt der Beteiligung der Öffentlichkeit bei der weiteren Umsetzung der Maßnahme 1 (Lange Straße 91: Rückbau und Nachnutzung des ehemaligen Hertie), da diese Maßnahme die mit Abstand meistdiskutierte und bekannteste Maßnahme ist, die gleichsam symbolisch für den Niedergang und den erhofften Aufstieg der östlichen Innenstadt steht. Die Stadt Delmenhorst hat daher das Beteiligungskonzept <i>transFORMATION einundNEUnzig</i> erarbeiten lassen, das u.a. einen Aktionstag mit Öffnung des Hertie-Gebäudes und Events im Inneren vorschlägt.</p>
Leitziele	Die Beteiligungsarbeit und die Arbeit des Sanierungsträgers dient der Kommunikation und Erreichung aller fünf Leitziele. Die Beratung privater Gebäudeeigentümer*innen dient im besonderen dem Ziel 2: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung; der Verfügungsfonds dem Ziel 5: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität
Fördertatbestände laut R-StBauF	Nr. 5.3.1 (5): Verfügungsfonds Nr. 5.6.2 (2) a): Weitere Vorbereitung der Maßnahme einschließlich der Beteiligung und Mitwirkung von Bürger*innen
Träger	Stadt Delmenhorst (Stadtplanung, dwfg, City-Management)
Weitere Akteure	Sanierungsträger; Geschäftsleute, Initiativen, sonst. Private
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	ca. 55.000 EUR (allg. Beteiligung inkl. Hertie-Beteiligung <i>transFORMATION einundNEUnzig</i>) ca. 50.000 EUR (Verfügungsfonds) (5 Jahren Laufzeit und 10.000 EUR / Jahr, davon 25.000 EUR StBauF und 25.000 EUR privat) ca. 555.415 EUR (Sanierungsträger)
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	Durchführung eines Workshops zur Übersicht und Koordinierung aller Maßnahmen und Beteiligungsaktivitäten in den innerstädtischen Förderkulissen: Herbst 2022 (nach Bekanntgabe der versch. Förderbescheide); Umsetzungen des Beteiligungskonzept <i>transFORMATION einundNEUnzig</i> : 2022; weitere Beteiligungen, Umsetzung durchgehend

11. Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Klimafolgenanpassung und zur Stärkung der Grün- und Gewässerstrukturen	
Pos. KoFi	-
Kurzbeschreibung der Maßnahme	<p>Klimaschutz, Klimafolgenanpassung und die Stärkung der Grünstrukturen sind wesentliche Querschnittsaufgaben bei der Entwicklung der östlichen Innenstadt. Entsprechend finden sich in fast allen der vorgenannten Maßnahmen 1 bis 10 auch Teilmaßnahmen, die der Bewältigung dieser Aufgaben dienen, als integrierte Bestandteile wieder. Insoweit beschreibt dieser Maßnahmensteckbrief Nr. 11 keine eigene, separate Maßnahme, sondern dient der Verdeutlichung, welche Teilmaßnahmen zur Erreichung dieser Ziele umgesetzt werden sollen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Schaffung neuer Wegeverbindungen und die Verbesserung von Infrastrukturen (z.B. Fahrradabstellanlagen), • Verbesserung von E-Ladestrukturen, • Stärkung von Grünstrukturen und Biodiversität durch Neupflanzungen und mobiles Grün sowie verstärkte Nutzung von Grünelementen (z.B. Hecken, Blühstreifen, Bäume) zur besseren Raumstrukturierung, • Entsiegelungen von stark versiegelten privaten (Parkplätze, Hinterhöfe) und öffentlichen (Stellplätze) Flächen • Förderung energetischer Gebäudesanierungen, • Schaffung innerstädtischen Wohnraums unter Einhaltung klimaschonender Energiestandards und Festsetzungen zur überflutungsangepassten Gebäudeplanung im Kirchenquartier sowie naturnahe Aufwertung des Delmeufers in diesem Bereich
Leitziele	Ziel 2: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung Ziel 4: Stärkung umwelt- und klimafreundlicher Verkehre Ziel 5: Schaffen von zukunftsfähiger Freiraumqualität
Fördertatbestände laut R-StBauF	-
Träger	Stadt Delmenhorst, private Eigentümer*innen
Weitere Akteure	Ochtumverband (beratend) Klimaschutz ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe. Es ist daher in der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen des IEK darauf hinzuwirken, dass die Stadt und alle denkbaren Initiativen und Privatpersonen ihren Teil zu einer klimagerechten Entwicklung der östlichen Innenstadt bei- und die oben genannten Teilmaßnahmen mittragen sowie weitere eigene Initiativen entwickeln.
Kostenschätzung / davon förderfähige Kosten und sonstige Finanzierung	<p>Im Sinne einer Querschnittsaufgabe werden für die o.g. Teilmaßnahmen keine eigenen Kostenschätzungen ausgewiesen, stattdessen finden sich diese anteilig in den Kostenansätzen der Maßnahmen 1 bis 10 wieder. Um aber näherungsweise angeben zu können, wie hoch der Kostenanteil für Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Klimafolgenanpassung und für die Stärkung von Grünstrukturen an den Gesamtkosten ist, wird folgendes Rechenmodell zugrunde gelegt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmen, die voll diesen Zielen entsprechen werden mit 100 % angesetzt. • Maßnahmen, in denen diese Ziele etwa gleichwertig mit anderen Zielen sind, werden mit 50 % angesetzt. • Maßnahmen, in denen diese Ziele im Vergleich zu anderen Zielen eine Nebenrolle spielen, werden mit 20 % angesetzt. <p>So ergibt sich ein Anteil für Maßnahmen des Klimaschutzes, für Anpassungen an den Klimawandel und für die Stärkung von Grünstrukturen in Höhe von knapp 3 Mio. EUR (entspricht ca. 30% des Gesamtkostenrahmens).</p>
Arbeitsschritte und voraussichtliche Zeitschiene	laufend

10 Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht

Der Gesetzgeber formuliert in § 149 BauGB, dass „die Gemeinde [...] nach dem Stand der Planung eine Kosten- und Finanzierungsübersicht aufzustellen [hat]“. Im Verlaufe langjähriger Stadterneuerungsverfahren ändern sich immer wieder Planungen, werden aktualisiert oder die Kosten für Maßnahmen ändern sich aufgrund unvorhergesehener Schwierigkeiten oder gestiegener Baukosten. Entsprechend müssen auch Kosten- und Finanzierungsübersichten laufend angepasst und fortgeschrieben werden.

Die zuletzt eingereichte Kosten- und Finanzierungsübersicht (Stand Mai 2020) sah einen Bruttokostenrahmen von rund 7,2 Mio. Euro vor. Die geplante Gebietserweiterung des Stadtbaugebiets „Östliche Innenstadt“ und damit einhergehende weitere Einzelvorhaben wie z.B. beim Schweinemarkt, Am Vorwerk oder am Logemannsgang führen zu einer Erhöhung des Bruttokostenrahmens auf insgesamt knapp 10,2 Mio. Euro (davon knapp 10 Mio. Euro durch Städtebauförderungsmittel förderfähig).

Infolge der geplanten Gebietserweiterung, der Beauftragung eines Sanierungsträgers sowie insb. infolge der angepassten Ziele in Hinblick auf den Hertie ist es innerhalb der Kostengruppen zu deutlichen Verschiebungen gekommen: So sind die förderfähigen Kosten der Vorbereitung der Sanierung leicht (um rd. 700.000 Euro) und jene für die Ordnungsmaßnahmen erheblich (um rd. 7,3 Mio Euro) angestiegen. Grund sind neben den weiteren Erschließungsmaßnahmen vor allem die neu hinzugekommenen Abbruchkosten für den Hertie, die dieser Kostengruppe zuzurechnen

sind. Auf der anderen Seite reduzieren sich die Kosten der Baumaßnahmen deutlich (um gut 5,1 Mio Euro), da die zunächst angedachte Modernisierung des Hertie entfällt.

Nachfolgende Kosten- und Finanzierungsübersicht stellt den neuen Bruttokostenrahmen dem von 2020 gegenüber, zeigt die anteilige Finanzierung durch die Städtebauförderung bzw. andere Finanzierungsquellen auf und weist grob geschätzt jene Kosten auf, die anteilig an den einzelnen Maßnahmen auf die Erreichung der Ziele Klimaschutz, Klimafolgenanpassung und Stärkung grüner Infrastrukturen entfallen. Dabei wurden jene Maßnahmen, die voll diesen Zielen entsprechen mit 100 %, die Maßnahmen, in denen diese Ziele etwa gleichwertig mit anderen Zielen sind, mit 50 % und jene Maßnahmen, in denen diese Ziele im Vergleich zu anderen Zielen eine Nebenrolle spielen, mit 20 % angesetzt.

Auf der Einnahmenseite sind durch das Mehr an Erschließungsmaßnahmen entsprechend höhere Erschließungsbeiträge zu erwarten. Sie sind den Kosten gegenzurechnen, so dass sich die Fördersumme (Summe der durch Einnahmen nicht gedeckten Kosten) unter dem Strich trotz der geplanten Gebietserweiterung nur leicht um rund 500.000 Euro erhöht.

Abweichungen von der bisherigen Kosten- und Finanzierungsübersicht sind farblich kenntlich gemacht (orange) ebenso neu hinzugekommene Maßnahmen (rot). Bereits umgesetzte oder gestrichene Maßnahmen sind ebenfalls farblich kenntlich gemacht (grau).

Kosten- und Finanzierungsübersicht				
Kommune: Stadt Delmenhorst				
Programm: Wachstum und nachhaltige Erneuerung				
Einzelmaßnahme	Gesamtkosten gem. KoFi 2020	Gesamtkosten gem. KoFi 2022	anteilige Kosten Städtebauförderung	
A - Ausgaben				
1 - Vorbereitung der Sanierung				
1.1 Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit				
	35.000 €	55.000 €	55.000 €	
Bürgerbeteiligung Nachnutzung Hertie		15.000 €	15.000 €	
Sonstige Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit	35.000 €	40.000 €	40.000 €	
1.2 Gutachten, städtebauliche Planung, etc.				
	115.000 €	268.000 €	268.000 €	
Verkehrsgutachten ect.	20.000 €	20.000 €	20.000 €	
Änderung Bebauungsplan	5.000 €	5.000 €	5.000 €	
Investorenwettbewerb Hertie	90.000 €	100.000 €	100.000 €	
Mehrfachbeauftragung Schweinemarkt	- €	50.000 €	50.000 €	
Untersuchung Möglichkeiten Hofflächen	- €	20.000 €	20.000 €	
Erstellung Leistungsverzeichnis Hertie	- €	15.000 €	15.000 €	
Rückbau- und Entsorgungskonzept Hertie	- €	30.000 €	30.000 €	
Fortschreibung ISEK (Gebietserweiterung)	- €	28.000 €	28.000 €	
1.3 Verfügungsfonds				
	- €	50.000 €	25.000 €	
1.4 Sanierungsträger/andere Beauftragte				
	80.000 €	591.915 €	591.915 €	
Sanierungsträger	50.000 €	555.415 €	555.415 €	
Vergütung sonstiger Beauftragter	30.000 €	30.000 €	30.000 €	
KEB Prüfung		6.500 €	6.500 €	
Summe 1 - Vorbereitung der Sanierung	230.000 €	964.915 €	939.915 €	

Stand: 03.05.2022				
Stadtbau - östliche Innenstadt				
Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel*	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungsstand (bitte Auswahl treffen)
	8.000 €			Maßnahme in Umsetzung
Beratung zu energetischer Gebäudesanierung	8.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
	55.000 €			
Stärkung umweltfreundliche Verkehre	10.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
				Maßnahme wird noch umgesetzt
				Maßnahme wird noch umgesetzt
Entsiegelung, Schaffung / Erweiterung von Freiräumen, klimafreundliche Mobilität	25.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
Entsiegelung, Begrünung	20.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
				Maßnahme umgesetzt
				Maßnahme in Umsetzung
				Maßnahme in Umsetzung
Mobiles Grün	5.000 €	private Mittel	25.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
	- €			
				Maßnahme in Umsetzung
				Maßnahme in Umsetzung
				Maßnahme umgesetzt
	68.000 €		25.000 €	

* bezogen auf die anteiligen Kosten Städtebauförderung

Fortsetzung Folgeseite

Fortsetzung

Kosten- und Finanzierungsübersicht				
Kommune: Stadt Delmenhorst				
Programm: Wachstum und nachhaltige Erneuerung				
Einzelmaßnahme	Gesamtkosten gem. KoFi 2020	Gesamtkosten gem. KoFi 2022	anteilige Kosten Städtebauförderung	
2 - Ordnungsmaßnahmen				
2.1 Grunderwerb	-€	666.600 €	666.600 €	
Ankauf Lange Straße 91 (ehem. Hertie) mit Nebenkosten	-€	541.600 €	541.600 €	
ggf. Ankauf Teile der Flurstücke 121 und 122	-€	125.000 €	125.000 €	
2.2 Umzug von Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Betrieben	-€	-€	-€	
2.3 Bodenordnung	ggf. Teilung der Flurstücke 121 und 122	-€	5.000 €	5.000 €
2.4 Freilegung von Grundstücken		707.000 €	3.752.000 €	3.752.000 €
Abbruch Parkhaus		702.000 €	702.000 €	702.000 €
Abbruch Lange Straße 91			3.000.000 €	3.000.000 €
Zwischennutzung/Vernetzung Grünräume		5.000 €		
Rückbau privater (Neben-)Gebäude		-€	50.000 €	50.000 €
2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung von Straßen, Wegen, Plätzen)		350.000 €	3.770.000 €	3.545.000 €
Bebelstraße		350.000 €	400.000 €	400.000 €
Lutherstraße und Teilstück Schulstraße		-€	500.000 €	500.000 €
Schweinemarkt zzgl. angrenzende Lange Straße		-€	670.000 €	620.000 €
Legemannsgang		-€	320.000 €	270.000 €
Neue Fußwegeverbindung zwischen Vorwerk und Stadtkirche			125.000 €	100.000 €
Neue Fußgängerbrücke über die Delme zw. Kirchenquartier und Stadtkirche		-€	130.000 €	130.000 €
Ausbau einer neuen Wegeführung für den Fahrradverkehr		-€	150.000 €	50.000 €
Parkplatz kleiner Vorwerk		-€	125.000 €	125.000 €
Straße Am Vorwerk		-€	350.000 €	350.000 €
Parkplatz Am Vorwerk		-€	1.000.000 €	1.000.000 €
2.6 sonstige Ordnungsmaßnahmen		-€	350.000 €	350.000 €
Entsiegelung und Begrünung privater Hofflächen			50.000 €	50.000 €
Mehraufwand Tiefengründung		-€	300.000 €	300.000 €
Summe 2 - Ordnungsmaßnahmen		1.057.000 €	8.543.600 €	8.318.600 €
3 - Baumaßnahmen				
3.1 Modernisierungs-/Instandsetzungsmaßnahmen		5.796.000 €	675.000 €	665.000 €
Modernisierung und Instandhaltung Hertie		5.336.000 €	-€	-€
priv. Dach- und Fassadensanierung / energetische Sanierung		650.000 €	650.000 €	650.000 €
Klimaanpassung		10.000 €	-€	-€
Sanierung Uferbefestigungen (Kirchstr 3-5)		-€	15.000 €	15.000 €
naturnahe Ufergestaltung Höhe Kirchenquartier		-€	10.000 €	-€
3.2 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen		-€	-€	-€
3.3 Verlagerung oder Änderung von Betrieben		-€	-€	-€
3.4 sonstige Baumaßnahmen		-€	-€	-€
Summe 3 - Baumaßnahmen		5.796.000 €	675.000 €	665.000 €
4 - Sonstige Maßnahmen				
		120.000 €	-€	-€
Summe der Ausgaben		7.203.000 €	10.183.515 €	9.923.515 €
B - Einnahmen				
1. Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken		900.000 €	1.000.000 €	1.000.000 €
2. Einnahmen aus der Bewirtschaftung von Grundstücken		-€	-€	0
3. Ausgleichsbeträge		-€	-€	0
4. Erschließungsbeiträge	psch. Schätzung: 60% der Kosten für Erschließungsanlagen	-€	2.127.000 €	2.127.000 €
5. sonstige Einnahmen		-€		
Summe der Einnahmen		900.000 €	3.127.000 €	3.127.000 €
C - durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten		6.303.000 €		6.796.515 €
D - Finanzierung				
zu finanzierende Summe		6.303.000 €		6.796.515 €
Anteil Bund (1/3 von gesamt)		2.101.000 €		2.265.505 €
Anteil Niedersachsen (1/3 von gesamt)		2.101.000 €		2.265.505 €
Gesamtsumme Fördermittel (2/3 von gesamt)		4.202.000 €		4.531.010 €
kommunaler Anteil (1/3 von gesamt)		2.101.000 €		2.265.505 €

Stand: 03.05.2022				
Stadtbau - östliche Innenstadt				
Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel*	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungstand (bitte Auswahl treffen)
		städt. Eigenmittel	1.500.000 €	Maßnahme umgesetzt
				Maßnahme wird noch umgesetzt
				Maßnahme wird noch umgesetzt
Entsiegelung; Neuordnung Verkehr	351.000 €			Maßnahme umgesetzt
Entsiegelung	600.000 €	städt. Eigenmittel (Entkernung)	1.122.000 €	Maßnahme in Umsetzung
Entsiegelung, Begrünung	25.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
klimafreundliche Mobilität / Straßenbegleitgrün	80.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
klimafreundliche Mobilität / Straßenbegleitgrün	100.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
Entsiegelung, Schaffung / Erweiterung von Freiräumen, klimafreundliche Mobilität	310.000 €	ggf. BMDV "Stadt und Land"	50.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
klimafreundliche Mobilität	135.000 €	ggf. BMDV "Stadt und Land"	50.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
klimafreundliche Mobilität	100.000 €	Eigenmittel Stadt / Kirchengemeinde	25.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
klimafreundliche Mobilität	130.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
klimafreundliche Mobilität	50.000 €	ggf. BMDV "Stadt und Land"	100.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
klimafreundliche Mobilität; Entsiegelung	62.500 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
klimafreundliche Mobilität	70.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
klimafreundliche Mobilität, Entsiegelung, Vernetzung von Grünstrukturen, Erhöhung der Biodiversität	500.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
Entsiegelung, Schaffung/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Begrünung von Bauwerksflächen, Erhöhung der Biodiversität	50.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
				Maßnahme wird noch umgesetzt
	2.563.500 €		2.847.000 €	
energetische Gebäudesanierung	325.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
Stärkung der blauen Infrastruktur	7.500 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
Stärkung der blauen Infrastruktur		NLWKN-Mittel	10.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
	-€			
	-€			
	-€			
	332.500 €		10.000 €	
	2.964.000 €		2.882.000,00 €	
* bezogen auf die anteiligen Kosten Städtebauförderung				

11 Vorschlag zur Gebietsabgrenzung

Städtebauliche Missstände im Sinne von Substanz- und Funktionsschwächen liegen im gesamten Untersuchungsgebiet vor (vgl. Kap. 5). Die Kurzevaluierung des zurückliegenden Stadtumbauprozesses seit 2015 (vgl. Kap. 7) hat zudem bestätigt, dass die enge räumliche Abgrenzung des bisherigen Fördergebiets den Aufgabenstellungen in der gesamten östlichen Innenstadt nicht gerecht wird, im Gegenteil: Zwar hängen durchaus etliche Entwicklungen von der Zukunft des Hertie-Grundstücks ab, jedoch hat die räumliche und inhaltliche Fokussierung auf den Hertie dazu geführt, dass auch diejenigen entwicklungsbedürftigen Bereiche in der östlichen Innenstadt, die nicht in direkter Abhängigkeit zum Hertie stehen, zuletzt etwas „aus dem Blick geraten“ sind. Die Hoffnung, dass Bereiche außerhalb der Fördergebietskulisse gewissermaßen „von alleine“ eine Aufwertung erfahren würden, sobald die Entwicklung der Hertie-Fläche absehbar oder abgeschlossen sein würde, wird sich nicht erfüllen. Dafür sind die eigenen Substanzschwächen (z.B. im Bereich Logemannsgang) oder Funktionsschwächen (z.B. im Bereich Schweinemarkt) zu groß. Bei einem weiteren Abwarten auf eine Entwicklung des Hertie droht der östlichen Innenstadt eine zunehmende Verödung und substanzielle Schwächung. Nicht zuletzt verfügen die außerhalb der bisherigen Fördergebietskulisse liegenden Bereiche des Untersuchungsgebiets über große Entwicklungspotenziale (vgl. Kap. 9) insb. im Hinblick auf die Schaffung neuer Aufenthaltsqualitäten und eine klimagerechte Entwicklung.

Vor dem Hintergrund dieser Erwägungen wird gutachterlicherseits unbedingt empfohlen, das bisherige Stadtumbauegebiet so zu erweitern, dass das gesamte Untersuchungsgebiet Teil der Fördergebietskulisse wird. Somit sollte das zukünftige Fördergebiet wie folgt abgegrenzt sein (s. auch Kartendarstellung, Abb. 78):

- Im Norden durch das südliche Ufer der Delme, die Schul- und die Lutherstraße, wobei beide Straßen innerhalb des Gebiets liegen,
- im Osten durch die Friedrich-Ebert-Allee, die selbst nicht Bestandteil des Gebiets ist,
- im Süden durch die Südseiten der Straße Am Vorwerk und des Parkplatzes Am Vorwerk sowie
- im Westen durch die Parkstraße (nicht im Gebiet) und die Kirchstraße, die bis Höhe Bebelstraße ebenfalls nicht innerhalb des Gebiets liegt. Ab Höhe Bebelstraße verschwenkt die Gebietsgrenze nach Westen zum Delmeufer, so dass auch die Flurstücke 353/1, 354 und 355/2 Teile des zukünftig erweiterten Gebiets sind.

Der zukünftige Gebietsumfang hätte damit eine Größe von 6,4 ha.

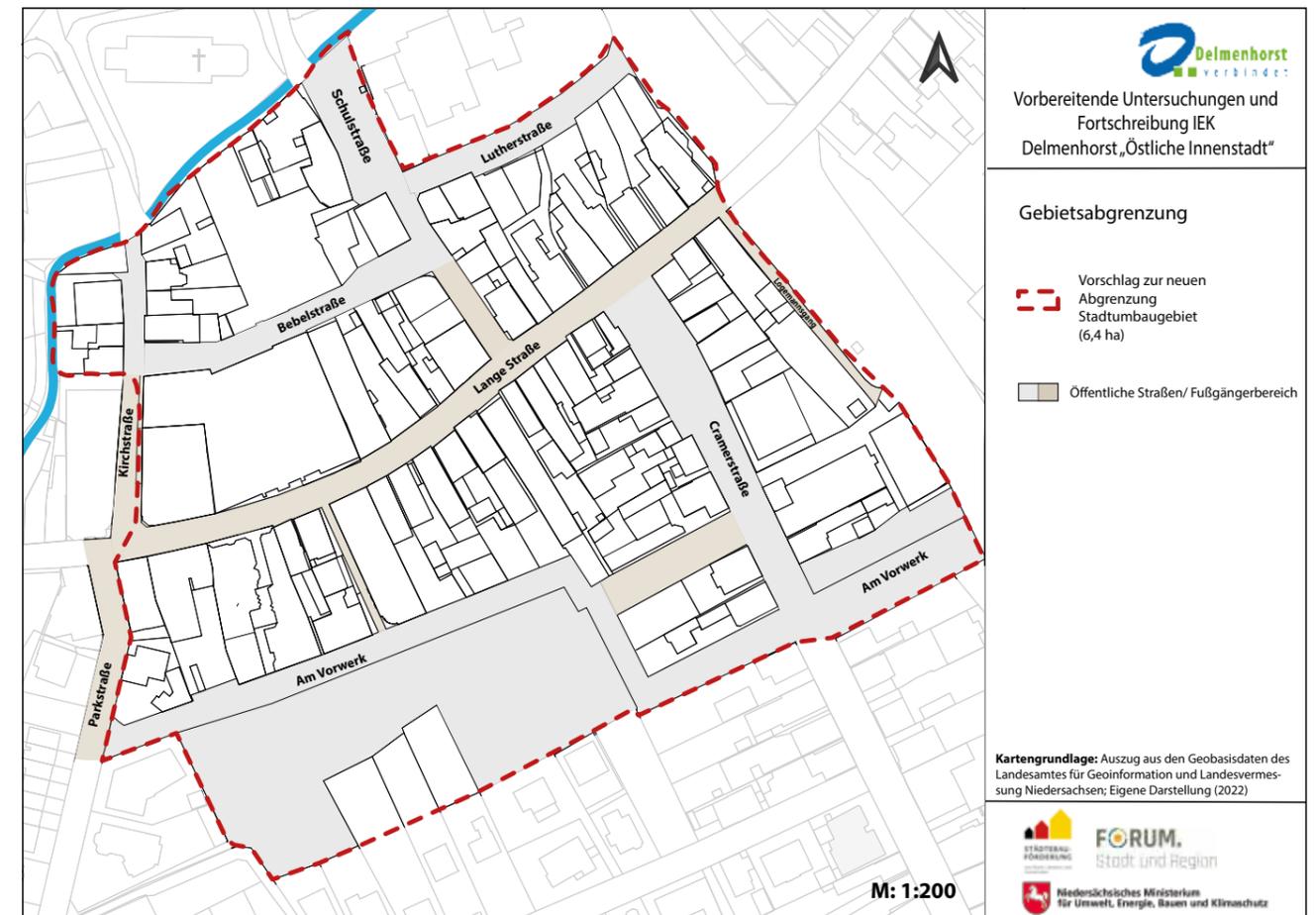


Abb. 78: Karte „Vorschlag zur zukünftigen Abgrenzung des Stadtumbauegebiets“

12 Auswahl und Begründung eines geeigneten Städtebauförderungsprogramms sowie einer rechtlichen Grundlage nach BauGB

Das Fördergebiet „Östliche Innenstadt“ wurde 2015 als Stadtumbaugebiet gem. § 171b BauGB festgelegt und in das (damalige) Städtebauförderungsprogramm „Stadtumbau West“ aufgenommen.

Förderkulisse

Die Programmauswahl ist rückblickend durchaus nachvollziehbar, da mit dem Hertie-Kaufhaus und dem Hertie-Parkhaus eindeutig Stadtumbau-Themen wie „Brachenentwicklung insbesondere zur Unterstützung des Wohnungsbaus“ oder „Rückbau leer stehender, dauerhaft nicht mehr benötigter Gebäude oder Gebäudeteile“ sowie die „Verbesserung (privater) Freiflächen“ im Fokus standen.

Im Zuge der Reformierung der Städtebauförderungsprogramme wurde aus dem Programm „Stadtumbau“ das Programm „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“. An den Förderinhalten änderte sich indes nichts.

Auch wenn mit der vorliegenden Untersuchung und der Fortschreibung des IEK weitere Aspekte hinzugekommen sind, die möglicherweise inhaltlich eher dem neuen Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ zuzuordnen sein könnten – als Handlungsfelder nennt der Bund als Fördermittelgeber u.a. „Erhalt und Weiterentwicklung des innerstädtischen öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze, Grünräume)“, die „Erneuerung des baulichen Bestandes“ oder die „Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit und alternativer Mobilitätsformen zur besseren Vernetzung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung sowie Nahversorgung“ – passen auch die o.g. Handlungsfelder des Programms „Wachstum und nachhaltige Erneuerung“ nach wie vor auf die Herausforderungen in der östlichen Innenstadt. Zusätzlich kommt mit den in diesem Bericht skizzierten Maßnahmen am Delmeufer das Handlungsfeld „Maßnahmen der wassersensiblen Stadt- und Freiraumplanung“ aus diesem Programm hinzu.

Aus diesen Gründen besteht inhaltlich kein Anlass, die Fördergebietskulisse im Gebiet „Östliche Innenstadt“ zu ändern, zumal inmitten eines laufenden Verfahrens.

Rechtliche Grundlage nach BauGB

Auch gegen eine Beibehaltung der rechtlichen Kulisse (Festlegung des Gebiets als Stadtumbaugebiet gem. § 171b BauGB) spricht aus gutachterlicher Sicht nichts – vor allem, nachdem die Stadt Delmenhorst das ehemalige Hertie-Kaufhaus Ende 2020 erworben hat und damit nun für das Schlüsselprojekt in der östlichen Innenstadt die Fäden weitgehend selbst in der Hand hält. Nur dann, wenn eine Entwicklung des Hertie an einer schwierigen Eigentümerkonstellation zu scheitern gedroht hätte, hätte man u.U. eine Festlegung als Sanierungsgebiet gem. § 142 BauGB in Erwägung ziehen können, um stärkere Eingriffsmöglichkeiten zu haben. Dies war und ist jedoch nicht der Fall. So bliebe einzig der Anreiz einer erhöhten steuerlichen Abschreibung für Eigentümer*innen bei privaten Gebäudesanierungen im Sanierungsgebiet als Argument für einen Wechsel der rechtlichen Kulisse. Dagegen sprechen aber zum einen der ungleich höhere Aufwand, der der Stadt bei Durchführung und Abrechnung eines Verfahrens nach § 142 BauGB entstünde, zum anderen die alternativen Fördermöglichkeiten für Private aus diesem IEK (s. Maßnahmensteckbrief Nr. 8) oder durch andere Programme (z.B. der KfW).

13 Umsetzungsstrategie, Erfolgskontrolle und Wege zur Verstetigung

Umsetzung

Das Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“ ist eine von mehreren Förderkulissen in der Delmenhorster Innenstadt. Bereits bewilligt sind Mittel aus dem Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“, beantragt sind Städtebauförderungsmittel für das Marienviertel und geplant ist die Antragstellung für Mittel aus dem EFRE-Programm „Resiliente Innenstädte“. Es scheint daher geboten, eine Struktur zu schaffen, um die diese **Förderkulissen zu koordinieren und aufeinander abzustimmen**, so dass sich einerseits keine förderrechtlich problematischen Überschneidungen ergeben und sich die geplanten Maßnahmen aus den Programme andererseits sinnvoll und Synergie bringend ergänzen. Schon in der IEK-Fortschreibung von 2021 wird daher die **Durchführung eines Workshops** zur Übersicht und Koordinierung aller Maßnahmen und Beteiligungsaktivitäten in den innerstädtischen Förderkulissen vorgeschlagen. Zudem konnte Anfang 2022 eine **Personalstelle im Fachbereich Planung, Bauen, Umweltschutz, Landwirtschaft und Verkehr** besetzt werden, die sich im Besonderen der Koordinierung der verschiedenen Förderkulissen widmen soll.

Eine wesentliche Aufgabe in der Umsetzung des Stadtumbauverfahrens fällt dem **Sanierungsträger** zu. Neben der förderrechtlichen Abwicklung der Maßnahmen wird die Arbeit des Sanierungsträgers zukünftig im Kontext der **förderrechtlichen Beratung Privater** verstärkt werden. Bevor konkrete förderrechtliche Beratungsleistungen angeboten werden können, muss zunächst unter Beratung oder Federführung des Sanierungsträgers eine **kommunale Förderrichtlinie** erarbeitet (und durch die Politik beschlossen) werden, die sowohl die Förderung gebäudebezogener Sanierungen (Dach- und Fassadensanierungen unter besonderer Berücksichtigung historischer Strukturen und energetischer Ertüchtigungen) als auch Fördermaßnahmen in den Hinterhofbereichen (Entsiegelung, Stärkung von Grünstrukturen) regelt. Auf der Arbeitsebene sollte die zwei- bis vierwöchentlich stattfindende Besprechungsrunde zwischen dem Fachdienst Stadtplanung und dem Sanierungsträger beibehalten werden.

Es ist zudem eine Entscheidung darüber zu treffen, wer nach welchen Kriterien über die **Verwendung von Mitteln aus dem zukünftigen Verfügungsfonds** entscheidet. Auch hier ist die Expertise des Sanierungsträgers gefragt, der u.a. über die Erfahrung verfügt, wie diese Frage in anderen Innenstädten geregelt ist.

Erfolgskontrolle

Da die Arbeit des Sanierungsträgers ohnehin die förderrechtliche Abwicklung der Maßnahmen beinhaltet, könnten sich die fortwährend aktualisierten Vorhabenübersichten zugleich als Monitoring-Instrument eignen. Dies gilt insbesondere für die Quantität und die Qualität privater Maßnahmen im Gebäudebestand und auf privaten Freiflächen.

Darüber hinaus ist die Anzahl der Maßnahmen in diesem – trotz der Erweiterung noch immer vergleichsweise kleinen – Fördergebiet überschaubar, so dass ein umfangreiches Monitoring für die geplanten öffentlichen Maßnahmen nicht erforderlich scheint. Vielmehr besteht die Herausforderung darin, eine Erfolgskontrolle dahingehend sicherzustellen, dass die verschiedenen Förderprogramme in der gesamten Innenstadt (s.o.) sinnvoll aufeinander abgestimmt umgesetzt werden.

Wie der Erfolg einzelner Maßnahmen nach deren Umsetzung zu messen ist, hängt in erster Linie von der jeweiligen Maßnahme selbst ab. So wäre im Hinblick auf die vorgeschlagene Umgestaltung oder Ergänzung der Erschließungsanlagen die Messung von Verkehrsströmen der einzelnen Verkehrsmittel im Vorvergleich in Erwägung zu ziehen oder die Frequentierung von Abstellanlagen (für E-Autos und Fahrräder). Möglicherweise bietet sich dafür als Rahmen eine spätere Fortschreibung eines Verkehrskonzeptes an. Für den Schweinemarkt wiederum könnte die Quantität (und Qualität) der Ansiedlung von Gastronomiebetrieben ein zu messender Erfolgsfaktor sein.

„Erfolg“ in der östlichen Innenstadt ist in der öffentlichen Wahrnehmung insbesondere über die Entwicklung des ehemaligen Hertie-Kaufhauses definiert. Da der Erfolg bislang vor allem „hinter den Kulissen“ erreicht wurde (u.a. durch den Ankauf), ist es besonders wichtig, die zukünftigen Aufgaben und Umsetzungsschritte gut zu kommunizieren und die Öffentlichkeit dabei mitzunehmen. Die enorme und sehr positive Resonanz in der Presse auf die Beteiligungsformate im Rahmen dieser Arbeit hat gezeigt, dass die Öffentlichkeit bei diesem Thema nach Mitsprache und nach einem Vorankommen „lechzt“. Umso wichtiger ist die Umsetzung der geplanten Beteiligung nach dem Beteiligungskonzept *transFORMATION einundNEUnzig* und einer transparenten Durchführung eines Wettbewerbs zur baulichen Zukunft des Areals.

Verstetigung

Mit Auslaufen des Sanierungsverfahrens „Innenstadt“ hatte die Stadt Delmenhorst 2018 ein Verstetigungskonzept erarbeiten lassen. Das Konzept definiert unterschiedliche Ziele und Maßnahmen, mit denen eine nachhaltige Sicherung von Strukturen und Projekten erreicht werden soll, die im Zuge der Innenstadtsanierung umgesetzt werden konnten. Die acht Ziele einer Verstetigung betreffen fast sämtlich auch Themen der östlichen Innenstadt:

- Sicherung und Verbesserung des Erscheinungsbilds der Innenstadt
- Sicherung der Unterhaltung / pflege
- Rahmenkonzept Mobilität Innenstadt
- Reaktivierung von Schlüsselimmobilien
- Neue Grünqualitäten entwickeln in Verbindung mit Graftanlagen
- Austausch und Kommunikation der Innenstadt-Akteure stärken
- Angebotsentwicklung durch integriertes Arbeiten
- Koordination Förderanträge

Dabei bindet das Verstetigungskonzept die Ergebnisse des Masterplans Innenstadt ein und greift die darin formulierte regelmäßige Überprüfung des Umsetzungsstands auf und integriert diese. So formuliert das Verstetigungskonzept eingangs ein Selbstverständnis „als praktisches Steuerungsinstrument [...], in dem Handlungsansätze für die nächsten 3 Jahre ausformuliert wurden. Auch zukünftig sollte das Verstetigungskonzept auf Basis der ausgearbeiteten Steckbriefe als „lebendes“ Instrumentarium fortgeschrieben werden.“ Dieses Verständnis ist in Anbetracht der vielfältigen Aufgaben und Förderlandschaften in der gesamten Innenstadt aktueller denn je.

Eine Verstetigung der zu erzielenden Erfolge in der östlichen Innenstadt ergibt daher als räumlich separierte Aufgabe wenig Sinn, sondern sollte durch regelmäßige Fortschreibungen des Verstetigungskonzeptes von 2018 „im Konzert“ aller Programme erfolgen.

Anhang

Auswertung der Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange			
Beteiligte Behörden und Institutionen	Rückmeldung vom..	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
Amtsgericht Delmenhorst	07.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Bischöflich Münstersches Offizialat - Abteilung Verwaltung Referat Bauwesen / Liegenschaften	20.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
DELBUS-GmbH	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Diakonisches Werk Delmenhorst/Oldenburg-Land e.V.	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Entwässerungsverband Stedingen	16.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Ev. Methodistische Kirchengemeinde Delmenhorst	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Ev.Luth. Kirchengemeinde Hasbergen	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Ev.Luth. Kirchenkreis Delmenhorst	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Ev.Luth. Oberkirchenrat Oldenburg	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Evang.-Freikirchl. Gemeinde Delmenhorst	18.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
EWE AG	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Freikirche der Siebenten-Tags-Adventisten	17.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Gameground /Christian Wüstner/ Sprecher City-Kaufleute	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Katholische Kirchengemeinde St. Marien	06.01.2022	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Klimaschutzmanagement der Stadt Delmenhorst	07.01.2022	Der aufgeführte Missstand „Investitionsstau“ auf Seite 1, sollte auch im Sinne des Klimaschutzes beseitigt werden. Das Klimaschutzmanagement begrüßt auch eine grundsätzliche Beseitigung von Leerständen im Sinne einer attraktiven Nahversorgung. Es könnte somit weniger auf große Einkaufszentren in den Randlagen ausgewichen werden und die Anfahrten dementsprechend vermieden werden. Auch die Nutzung von Brachflächen im Rahmen der Innenverdichtung ist im Sinne des Klimaschutzes.	im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
Kommunalverbund von Niedersachsen/Bremen e.V.	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Kreishandwerkerschaft	06.01.2022	Gebäude im Untersuchungsgebiet: 2 Mitgliedsbetriebe: Filiale der Bäckerei Meyer Mönchhof, Lange Str. 33 Friseurgeschäft Intercoiffure Clemens Kobbe GmbH, Cramerstr. 203. Im Bereich „Investitionsstau der Gebäude“, sollte es zur Förderung bei Sanierungen kommen. Insgesamt sind alle in diesem Teil der Innenstadt gelegenen Unternehmen von denen in Ihrem Schreiben erwähnten städtebaulichen Missständen betroffen. Nur eine attraktive und belebte Innenstadt sichert Kundschaft und damit ein Fortbestand der Unternehmen. Wir bitten Sie, uns über die weitere Entwicklung auf dem Laufenden zu halten, damit wir unsere Mitgliedsunternehmen zeitnah informieren können.	weitere Beteiligung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren
Kristensen Invest / Andreas Vogler	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Kulturbüro	10.12.2021	nicht betroffen	

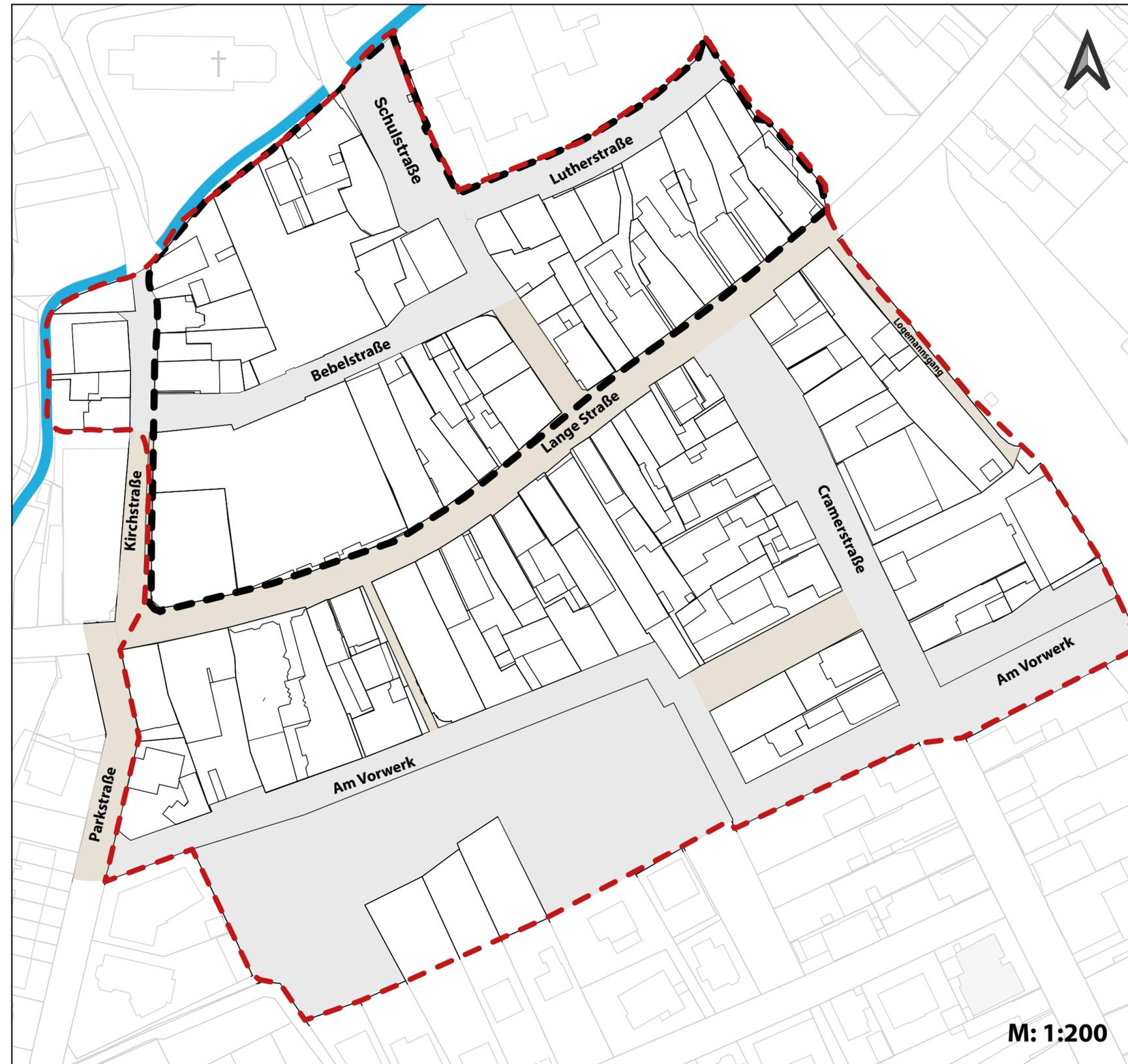
Auswertung der Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange			
Beteiligte Behörden und Institutionen	Rückmeldung vom..	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
LGLN Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Kampfmittelbeseitigung	10.12.2021	Empfehlung Luftbilddauswertung: Fläche A und B (siehe Anhang Plan) Luftbilder: Die derzeit vorliegenden Luftbilder wurden nicht vollständig ausgewertet. Luftbilddauswertung: Nach durchgeführter Luftbilddauswertung wird keine Kampfmittelbelastung vermutet. Sondierung: Es wurde keine Sondierung durchgeführt. Räumung: Die Fläche wurde nicht geräumt. Belastung: Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel. In der vorstehenden Empfehlung sind die Erkenntnisse aus der Zeit vor der Einführung der Kampfmittelinformationssysteme Niedersachsen (KISNi), dem 11.06.2018, nicht eingeflossen, da sie nicht dem Qualitätsstand von KISNi entsprechen. Sie können natürlich trotzdem von den Kommunen in eigener Zuständigkeit berücksichtigt werden	im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
LGLN Regionaldirektion Oldenburg-Cloppenburg	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Metropolregion NordWest	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr – Geschäftsbe- reich Oldenburg (NLStBV-OL)	14.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Natur- schutz (NLWK)	27.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Ochtumverband	06.12.2021	Einrichtungen im Untersuchungsgebiet: : a: Delme, Gewässer II. Ordnung, begrenzt den nordwestlichen Planungsraum (siehe anliegender Plan), b: Scheunebergkanal, begrenzt den südwestlichen Planungsraum . Planungen im Untersuchungsgebiet: ggf. Verbesserung des Hochwasserschutzes, ggf. Verbesserung des Gewässers als Lebensraum für Pflanzen und Tiere gemäß WRRL. Einrichtung ist von den VU/Fortschreibung ISEK betroffen: Gebäude bilden teilweise das Ufer! An einigen Stellen besteht erheblicher Sanierungsbedarf an den gewässerbegleitenden Gebäudeteilen oder auch Ufermauern. Hinweise und Bemerkungen: Bei allen Planungen sollte dem Gewässer mehr „Raum“ gegeben werden. Dies kann z.B. durch den Rückbau von Ufermauern erfolgen. Konstruktionsunterkanten von einigen Brücken sollten „angehoben“ werden um das Freibordmaß im Hochwasserfall einzuhalten. Planzeichnung im Anhang. Außerdem Hinweis auf die Satzungsbestimmungen des Ochtumverbandes im Hinblick auf die Bewirtschaftung von Ufergrundstücken https://www.ochtumverband.de/simplex/uploads/1379085201.pdf . Wir würden uns freuen, wenn im Zuge der städtebaulichen Entwicklung die wichtigen Verbandsgewässer sowohl für den Fließgewässerschutz gemäß WRRL, wie auch für den notwendigen Hochwasserschutz aufgewertet werden. Insofern bitten wir weiterhin um Beteiligung am Verfahren. Vergleiche auch hiesiges Schreiben vom 27.10.2015, welches zur Geschäftserleichterung nochmals beigefügt ist.	weitere Beteiligung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren
Oldenburgischer Deichband	09.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasser- verband	keine Rück- meldung	/	keine Abwägungs- relevanz
Polizeiinspektion Delmenhorst/Olden- burg-Land/Wesermarsch	07.12.2021	Als hiesige Polizeiinspektion sind wir ansprechpartner für den Straßenverkehr, sowie die innere Sicherheit allgemein. Gebäude o.ä. im Untersuchungsgebiet obliegen nicht unserer Verantwortung.	keine Abwägungs- relevanz
Stadtkirchengemeinde	07.01.2021	Gebäude im Untersuchungsgebiet: nördlich angrenzend Kirchplatz mit Stadtkirche und Grafen- gruft. Ein Integrativer, neuen Zugang und ein neuer Ausstellungsraum für die Grafengruft sind in Planung. Weitere Hinweise: Wir sind als kultureller Veranstalter in der Stadt sehr gut bekannt und haben mit der Grafengruft auch eine der wenigen historischen Besichtigungspunkte von Rang zu bieten. Schon früher haben wir uns bei den großen Delmenhorster Festen mit einem kulturellen Programm beteiligt, litten aber immer an den Läufen in der Stadt und dass die Stadtkirche samt wunderschönen Kirchplatz von den Massen in der Langen Straße gar nicht wahrgenommen werden/wurden. Das könnte in einer Neuplanung der östlichen Innenstadt vielleicht mit berücksichtigt werden. Wenn Sie die Stadtkirche und den Kirchplatz von der Be- belstraße aus sehen, erkennen sie die wunderschöne Sichtachse. Uns ist bewusst, dass wieder Bebauungen erfolgen, aber da ließe sich ja architektonisch vielleicht einmal überlegen, wie eine Sichtachse bis in die Lange Straße fortgesetzt werden könnte? Großes Interesse und bereits geführte Gespräche zur Gestaltung des Hertie-Komplexes. Vorschlag : Planung von Rundläufen bei den großen Straßenfesten, bei denen der Kirchplatz überquert wird. (s. Anhang)	weitere Beteiligung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren

Auswertung der Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange			
Beteiligte Behörden und Institutionen	Rückmeldung vom..	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
Stadtsportbund Delmenhorst e.V.	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Stadtverwaltung, Organisationsinheit 81, Stabstelle Wirtschaft / Delmenhorster Wirtschaftsförderungsgesellschaft mbH	08.12.2021	Planungen im Untersuchungsgebiet: Pop-Up-Stores im Zuge des REACT-Programmes, Standort zum derzeitigen Zeitpunkt noch unbekannt. Derzeit ist es noch nicht abzusehen, ob die Planungen von den VU/ISEK betroffen sein werden. Derzeitige Planungen: Anmietung von leerstehenden Ladenflächen; die temporäre Begrünung und Beleuchtung der östlichen Innenstadt; Analyse eines möglichen Business-Improvement-Districts (BID)	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
Stadtverwaltung, Fachbereich Steuerungsunterstützung, Strategische Projektarbeit, Gesamtstrategie und Statistik	22.12.2021	Sind betroffen durch die VU/ISEK, da zurzeit Fortschreibung Einzelhandelskonzept 2021/22 erarbeitet wird. Hinweis auf die Aktivitäten der QIN aus dem Jahr 2009/2010: https://www.umwelt.niedersachsen.de/startseite/themen/bauen_amp_wohnen/stadtebau_bauleitplanung_baukultur/belebung_der_innenstadte/quartiersinitiative_niedersachsen/-14053.html https://www.delmenhorst.de/leben/bauen/stadtplanung/masterplan_innenstadt.php S. Anhang	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
Stadtverwaltung, Fachbereich Bildung, Sport und Kultur	28.12.2021	In Vorgesprächen mit Herrn Lehmann gab es Vorüberlegungen zur Stärkung der Kultureinrichtungen in diesem Bereich. Hierbei ging es insbesondere um Räumlichkeiten für die Stadtbücherei, einer Artothek (Galerie) sowie niedrigschwellig nutzbarer Räume für Kulturschaffende (Kulturbüro).	weitere Beteiligung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren
Stadtverwaltung, Fachbereich Bürgerangelegenheiten und öffentliche Sicherheit	06.01.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Stadtverwaltung, Fachbereich Jugend, Soziales und Gesundheit	23.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Stadtverwaltung, Fachdienst Jugendarbeit	28.12.2021	Ideen und Meinungsbild von dem Fachdienst Jugendarbeit, den Kinder- und Jugendeinrichtungen und dem Kinder- und Jugendparlament zur Nachnutzung der Herie-Flächen: Bezahlbare Wohnungen für Studierende und Auszubildende: Delmenhorst könnte ein Universitäts- oder Hochschulstandort. Z.B. in Kooperation mit den Hochschulstandorten Bremen und Oldenburg und/ oder dem Hansewissenschaftskolleg werden. Dies würde die Innenstadt beleben und junge, kreative Menschen nach Delmenhorst ziehen. <ul style="list-style-type: none"> • Café für Jung und Alt mit eher selbstorganisierten Strukturen als Treffpunkt/Begegnungsort gedacht. (City – Bürgerhaus?) • „Haus der Jugend“ mit Büroräumen des Fachdienstes Jugendarbeit (Nutzung ehemaliger Kinokomplex?) • Mädchen- und junge Frauentreff: In den Kinder- und Jugendhäusern werden geschlechtsspezifische Angebote durchgeführt. Diese reichen aber oft nicht aus bzw. in den offenen Bereichen der Jugendarbeit dominieren häufig im offenen Bereich die Jungen. Ein reines Angebot in Form von Räumlichkeiten nur für Mädchen wäre eine gute Möglichkeit, mehr Mädchen durch sozialpädagogische Angebote zu fördern, der Mädchentreff sollte für alle Mädchen und jungen Frauen offen sein. • Mehrgenerationenplatz schaffen, um die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt zu steigern. Ein Begegnungsort für alle Altersgruppen im öffentlichen Raum, als Begegnungs- und Bewegungsfläche mit Kletterwand und Indoor-/überdachter Spielplatz (Sportgarten) damit Jugendliche und Familien mit Kindern Bewegungsräume haben. (weiter auf nächster Seite) 	weitere Beteiligung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren
Stadtverwaltung, Fachdienst Jugendarbeit	28.12.2021	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnraum zu 20 – 30 %, bezahlbar und für Jung und Alt. An den Außenwänden hydroponisches System. Bei Gebäuden Dachterrassen mit Begrünung, Hinterhof oder Innenhof mit Bepflanzung zum Verweilen. • Seniorenwohnungen: Attraktive, seniorengerechte Wohnungen in zentraler Lage könnten dazu beitragen, älteren Menschen ohne erhöhten Pflegebedarf möglichst lange ein selbstbestimmtes, aktives Leben und gesellschaftliche Teilhabe zu ermöglichen. • Inhabergeführte Geschäfte um mehr Individualität zu schaffen, dadurch bessere Shopping-Erlebnisse. (kleinteilige Einzelhandelsgeschäfte bitte keine „Ladenketten“, Friseur, Handyläden oder Shisha-Bars), eine Mischung aus attraktiven Geschäften, Gastronomie, Coworking Space, Aufenthaltsflächen für Jugendliche schaffen, freigestaltbare Graffiti-Flächen in der City zur Verfügung stellen. 	weitere Beteiligung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren
Stadtverwaltung, Fachdienst Schule und Sport	08.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz

Auswertung der Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange			
Beteiligte Behörden und Institutionen	Rückmeldung vom..	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
Fachdienst Stadtgrün und Naturschutz, Stadt Delmenhorst	05.01.2022	Einrichtungen im Gebiet: Grünfläche, Straßenbegleitgrün, Bäume, Grünstreifen, Naturdenkmale, Grün an Wasserläufen, Außenanlagen an öffentlichen Gebäuden (s. Anlage). Im Fachdienst Stadtgrün und Naturschutz werden sämtliche Angelegenheiten rund um das Grün im Stadtgebiet bearbeitet. Wir sind zuständig für die städtischen Grünflächen und Außenanlagen. Dazu gehören Grünanlagen, Spielplätze, Bäume und Pflanzflächen an Straßen sowie Außenanlagen von Schulen, Kitas, Theater, Museen und anderen öffentlichen Gebäuden. Müssen ganze Anlagen oder große Bestandteile erneuert werden, übernimmt der Bereich Stadtgrün die Planungsleistungen. Reichen die eigenen Kapazitäten nicht aus, werden dazu auch Landschaftsarchitekturbüros beauftragt. Zu den Kernkompetenzen von Landschaftsarchitekten*innen gehören der klimaresiliente Umbau der Städte, die Aufwertung und Entwicklung von Freiräumen in verdichteten urbanen Strukturen, die Mitgestaltung der Verkehrswege zu mehr Raum für Fußgänger und Radfahrer sowie die Bewahrung und Stärkung der Biodiversität. Werden Planungsvorschläge entwickelt, die diese Themen betreffen ist eine Rücksprache mit unserem Fachdienst sehr zu empfehlen. Der Bereich Naturschutz nimmt als „Untere Naturschutz-“ und „Untere Waldbehörde“ die der Stadt Delmenhorst gesetzlich übertragenen Aufgaben des Naturschutzes und der Landschaftspflege wahr. Zu den Aufgaben gehören unter anderem die Prüfung/Kontrolle, ob die Regelwerke in Bezug auf den Baum- und Artenschutz im Planungsgebiet eingehalten werden. Konkret beinhaltet dies zum Beispiel die Erteilung von Ausnahmen nach der Baumschutzsatzung und dem Artenschutz sowie den Einsatz für die Belange des Landschafts- und Naturschutzes im Rahmen von Planungs- und Baugenehmigungsverfahren. Wenn zum Beispiel bei der Planung Bäume weichen sollen, sind die Fällgenehmigungen bei der unteren Naturschutzbehörde zu beantragen. Hinweise: Werden Planungsvorschläge entwickelt, die das städtische Grün, den Baumbestand oder den Artenschutz beeinflussen oder verändern, ist eine frühzeitige Rücksprache mit unserem Fachdienst notwendig.	Beteiligung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren
Stadtverwaltung, Fachdienst Straßen- und Brückenbau	30.12.2021	Einrichtungen im Gebiet: alle öffentlichen Straßenanlagen. Aktuelle Maßnahmen: laufende Unterhaltungsarbeiten Straßenbau. Die Einrichtung ist betroffen, wenn bauliche Änderungen an den Straßenanlagen vorgenommen werden sollen oder sich verkehrliche Belastungen ändern sollten. Weitere Hinweise: Die Straßenzüge Kirchstraße, Schulstraße, Cramer Straße, Schweinemarkt und Lange Straße bis Schulstraße befinden sich in einem sehr guten Ausbauzustand, der hier keinerlei Handlungsbedarf erfordert. Die Lange Straße zwischen Schulstraße und Friedrich-Ebert-Allee lässt sich in einer überschaubaren Unterhaltung mit Pflasterregulierungen und Ähnlichem wieder in einen sehr guten Zustand versetzen. Der Schweinemarkt ist bzw. war bis zur Corona Krise attraktiv für Geschäfte lokaler Betreiber mit einem kreativen Warenangebot jenseits der üblichen Handelsketten. Hier war bereits eine Trendumkehr vom Trading Down Prozess erkennbar. Einer der Hauptgründe liegt neben der kleinteiligen Bebauung in der sehr guten Erreichbarkeit mit PKW und dem guten Angebot an öffentlichen Parkflächen. Hinweis: Für das Kino-Grundstück Cramer Straße 6 und 7 gab es dieses Jahr schon einmal eine Bauvoranfrage von der Bauordnung	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
Stadtverwaltung, Fachdienst Umwelt, untere Immissionsschutzbehörde	09.12.2021	Die Planungen sind von den VU und Fortschreibung des ISEK betroffen: „Verbesserung der Lebensqualität durch spezifische Lärminderung und Maßnahmen zur Luftreinhaltung. Bemerkungen: „Bei potentieller Ansiedlung von emittierendem Gewerbe ist ein hoher Schutz der Wohnbereiche sicherzustellen. Maßnahmen aus dem LAP2014 bzw. 2021 sind bei der Planung umzusetzen. Luftgüte ist zu verbessern: siehe modellgestützte Abschätzung der Luftschadstoffbelastung, 2/2012/Nds MU.“	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
Stadtverwaltung, Fachdienst 62 : Gebäude-management	16.12.2021	Einrichtungen im Untersuchungsgebiet: Anmietung Büroflächen Lange Str. 35 u. 41. keine Hinweise und Bemerkungen	keine Abwägungsrelevanz
Stadtverwaltung, FD 61: Gebäudemanagement, Neubau- und Erweiterungsmaßnahmen	07.01.2021	Gebäude im Untersuchungsgebiet: Gebäude Finanzservice (FD 72), Schulstr. 5, 27749 Delmenhorst. Keine Planungen im Untersuchungsgebiet. Keine Hinweise.	keine Abwägungsrelevanz
Stadtverwaltung, Organisationseinheit 83 Steuerungsunterstützung	07.01.2021	Die Organisationseinheit „83 Steuerungsunterstützung“ der Stadtverwaltung Delmenhorst hat im Untersuchungsgebiet keine Einrichtungen und plant dort auch keine. „83 Steuerungsunterstützung“ ist von den weiteren Planungen auch nicht betroffen.“	keine Abwägungsrelevanz
Stadtverwaltung, Stabstelle Liegenschaften	08.12.2021	Einrichtungen im Untersuchungsgebiet: ehemalig. Herite, Lange Straße 91. Einrichtung ist nicht von VU/ISEK betroffen, da „Entwicklung mit/über FD 51 Stadtplanung“	keine Abwägungsrelevanz
Stadtverwaltung, Fachdienst Verkehr	21.12.2021	Einrichtungen im Gebiet: Der Fachdienst Verkehr bewirtschaftet sämtliche öffentliche Parkplätze im Untersuchungsgebiet, er ist verantwortlich für amtliche Beschilderung und Markierung von Straßen und Parkplätzen. Als untere Straßenverkehrsbehörde sind wir bei Baumaßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum zuständig für die Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen. Alle Dinge, die den Verkehrsablauf ändern/beeinflussen sind mit uns abzustimmen. Weiterhin sind die Genehmigungsbehörde für Großraum- und Schwertransporte. Planungen im Gebiet: Derzeit in Bearbeitung ist ein Parkraumbewirtschaftungskonzept für die gesamte Innenstadt. Der Radverkehr soll gestärkt werden. Hier spielt die Achse Cramerstraße – Schweinemarkt – Lange Straße – Schulstraße eine Rolle.	weitere Beteiligung und Berücksichtigung im weiteren Verfahren

Auswertung der Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange			
Beteiligte Behörden und Institutionen	Rückmeldung vom..	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
Stadtwerke Delmenhorst GmbH	17.12.2021	Einrichtungen im Untersuchungsgebiet: Versorgungsleitungen: Gas- und Wasser, Entsorgungsleitungen: Schmutzwasser- und Niederschlagswasserleitungen an Fahrbahnen sowie Geh- und Radwegen. Derzeit sind keine Arbeiten im Untersuchungsgebiet geplant. Sollten sich Änderungen der genannten Leitungsführungen ergeben, sind die Stadtwerke betroffen.	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
SWD Service Planung & Bau	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Umlegungsausschuss der Stadt Delmenhorst	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH	08.12.2021	Es befinden sich Haltestellen der Verkehrsverbundes am Rande des Untersuchungsgebietes. Haltestellen sowie Zugewungen müssen barrierefrei ausgebaut werden.	Im weiteren Verfahren zu berücksichtigen
Versorgung und Verkehr Delmenhorst	14.12.2021	Einrichtungen im Untersuchungsgebiet (angrenzend): Haltestelle Friedrich-Ebert-Allee Ecke Lange Straße. Keine Planungen im Untersuchungsgebiet. Die Einrichtung ist nicht von den VU/ ISEK betroffen.	keine Abwägungsrelevanz
VHS Delmenhorst	20.12.2021	nicht betroffen	keine Abwägungsrelevanz
Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)	keine Rückmeldung	/	keine Abwägungsrelevanz

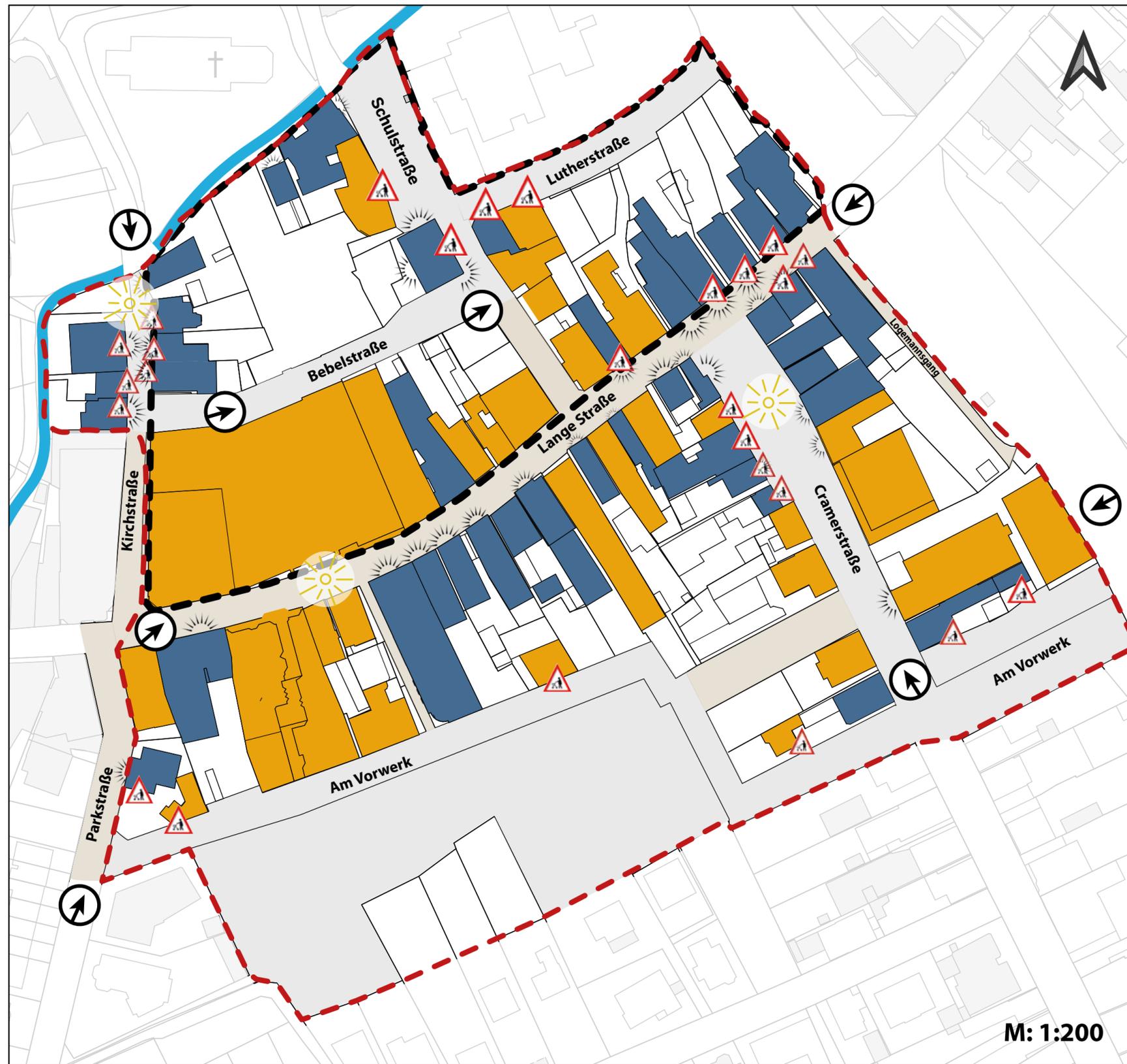
Sämtliche eigene Kartendarstellungen befinden sich auf folgenden Seiten zur besseren Lesbarkeit in Din-A3-Format.



Gebietserweiterung

-  Abgrenzung bestehendes Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“ (2,3 ha)
-  Untersuchungsgebiet (6,4 ha)
-  Öffentliche Straßen/ Fußgängerbereich

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (2022)



Vorbereitende Untersuchungen und Fortschreibung ISEK
Delmenhorst „Östliche Innenstadt“

Gebäudealter

- Altbau (erbaut vor 1945)
- Neubau (erbaut nach 1945)

Städtebauliche Relevanz

- stadtbildprägende Fassade
- Städtebauliche Situation mit hoher Sichtbarkeit
- Bedeutender Stadtraum
- keine barrierefreie Zugänglichkeit

- Öffentlicher Straßenraum/ Fußgängerbereich
- Abgrenzung bestehendes Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“
- Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (2022)

M: 1:200

Gebäudenutzungen im Erdgeschoss

Gewerbe:

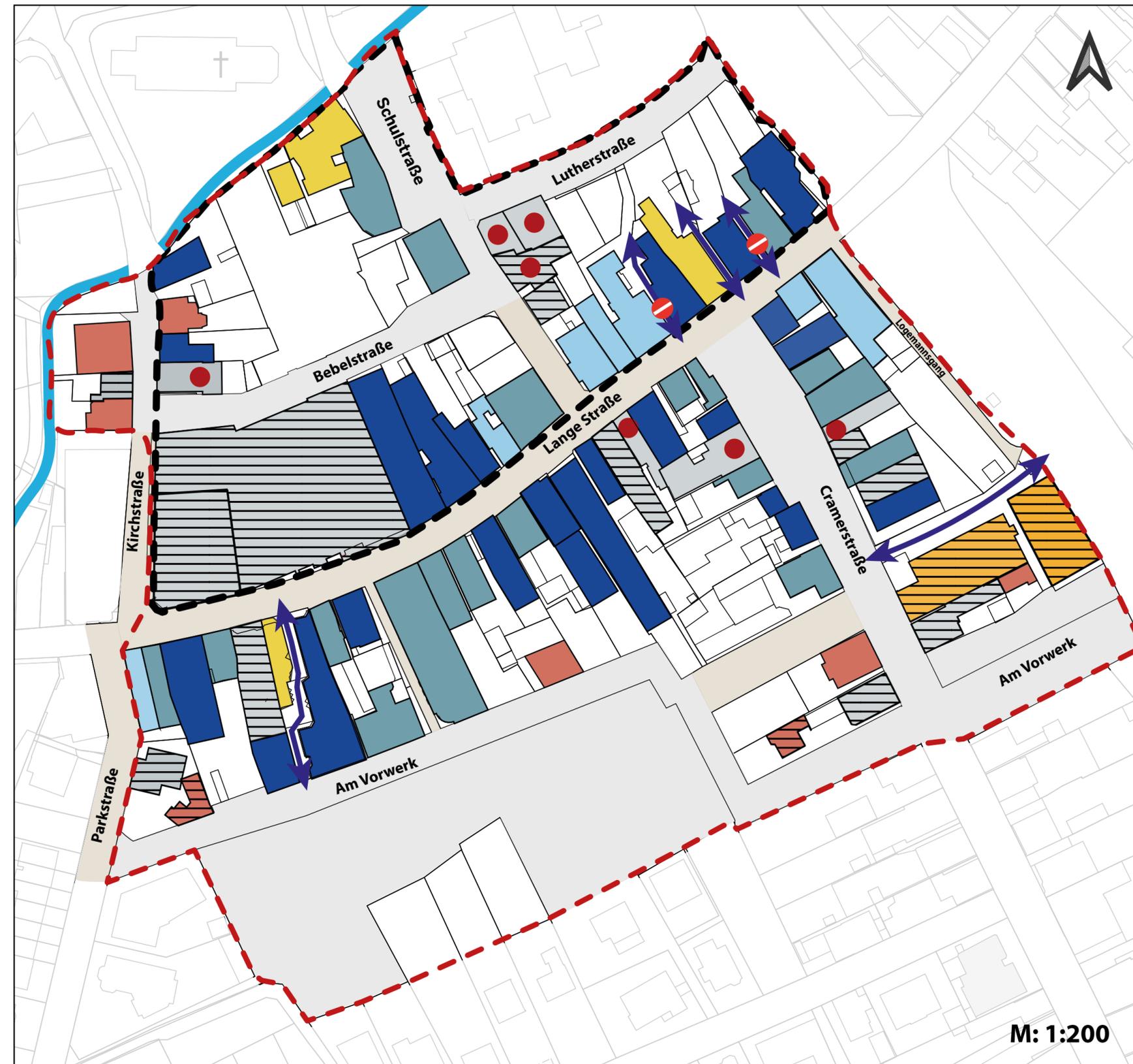
- Einzelhandel
- Dienstleistung
- Gastronomie/Lebensmittel
- Shishabar/Spielhalle/Sportwetten
- gewerblicher Leerstand

weitere Nutzungen:

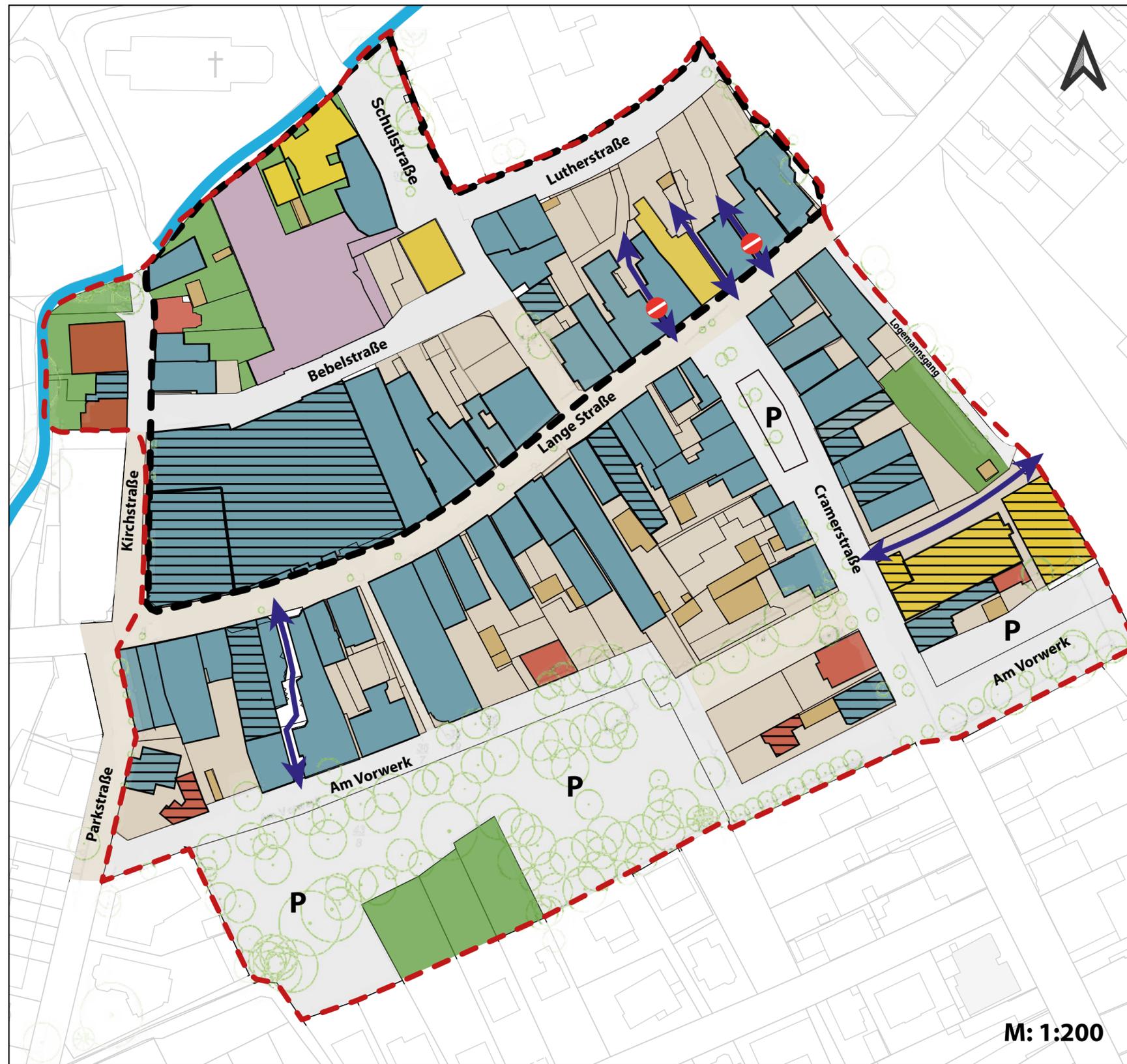
- Gesundheit/Soziales/Kirche
- Freizeit/Kultur
- Wohnen
- Leerstand Freizeit/Kultur, Wohnen

- Öffentlicher Straßenraum/ Fußgängerbereich
- Abgrenzung bestehendes Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“
- Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (2022)



M: 1:200



Nutzungen

- Gebäude
(EG-Nutzungen in den Hauptgebäuden)
- Gewerbe
 - Wohnen
 - Sonstiges
 - Leerstand

- Flächen
- öffentliche Parkflächen
 - Gewässer
 - Bäume
- private Flächen
- Entwicklungsfläche (derzeit brach liegend)
 - Hinterhof, Parken, Nebengebäude
 - Garten/Grün
 - privater Durchgang (versperrt)

- Öffentlicher Straßenraum/ Fußgängerbereich
- Abgrenzung bestehendes Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“
- Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (2022)

Vorbereitende Untersuchungen und Fortschreibung IEK
Delmenhorst „Östliche Innenstadt“

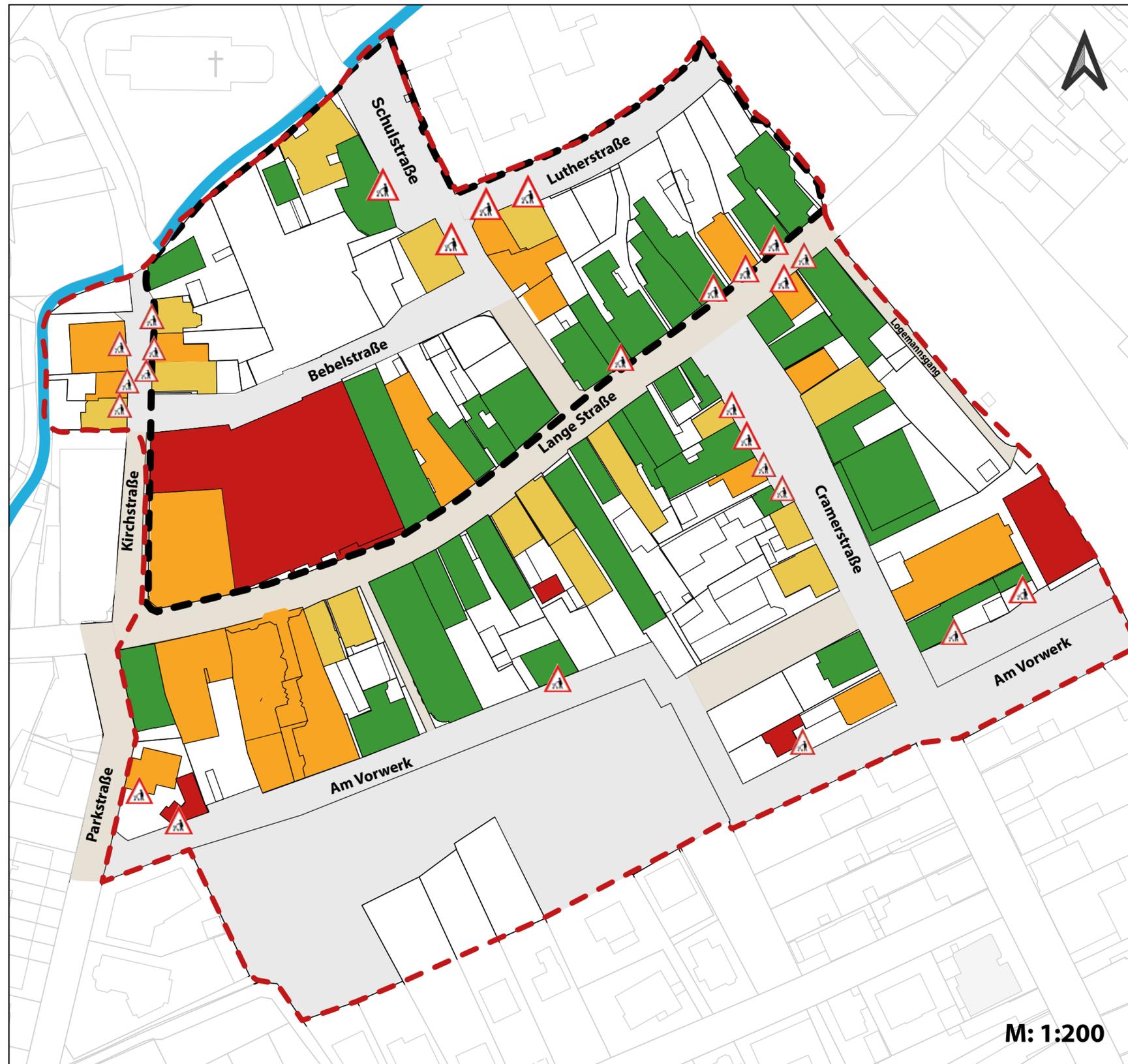
Gebäudezustand

Hauptgebäude nach äußerlicher Inaugenscheinnahme

- keiner bis geringer Sanierungsbedarf
- geringer bis mittlerer Sanierungsbedarf
- mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf
- hoher Sanierungsbedarf oder abgängig
- Gebäude nicht barrierefrei zugänglich

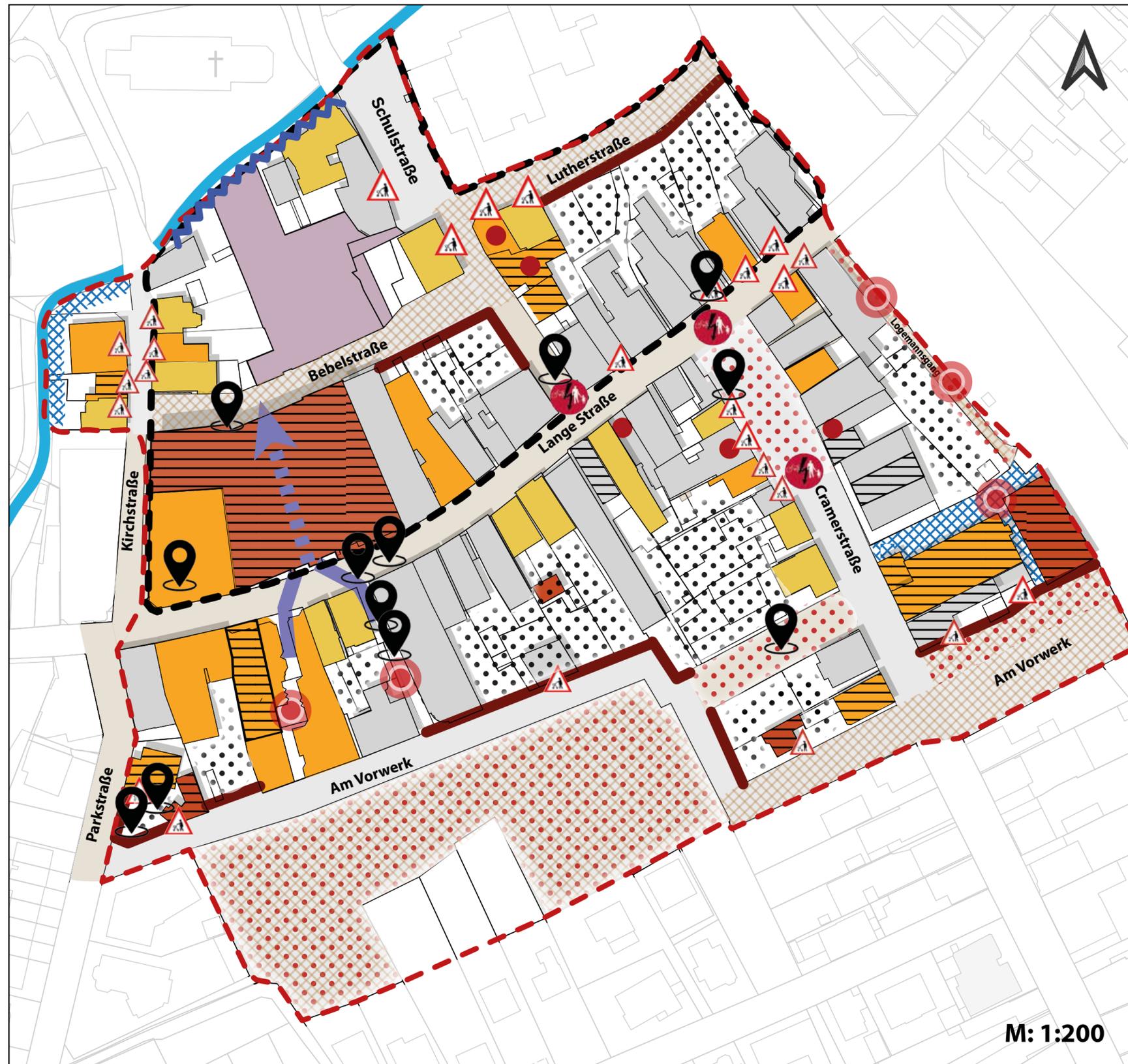
- Öffentlicher Straßenraum/ Fußgängerbereich
- Abgrenzung bestehendes Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“
- Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (2022)



M: 1:200

Vorbereitende Untersuchungen und Fortschreibung IEK Delmenhorst „Östliche Innenstadt“



Städtebauliche Misstände

Substanz- und Funktionsschwächen im öffentlichen Raum

- Sanierungs- und Neuordnungsbedarfe öffentlicher Erschließungsanlagen
- Funktionsschwächen im öff. Raum
- Angstraum/ Gemiedene Orte laut Bürgerbeteiligung
- Konflikttraum Fuß- und Radverkehr
- Fehlende Raumkanten
- Fehlende Durchwegung
- Mangelnde Erlebbarkeit Wasser in der Stadt

Substanzschwächen an öffentlichen und privaten Gebäuden sowie auf privaten Flächen

- Gebäude mit geringem bis sehr hohem Sanierungsbedarf
- Sanierungsbedarfe privater Anlagen
- keine barrierefreie Zugänglichkeit

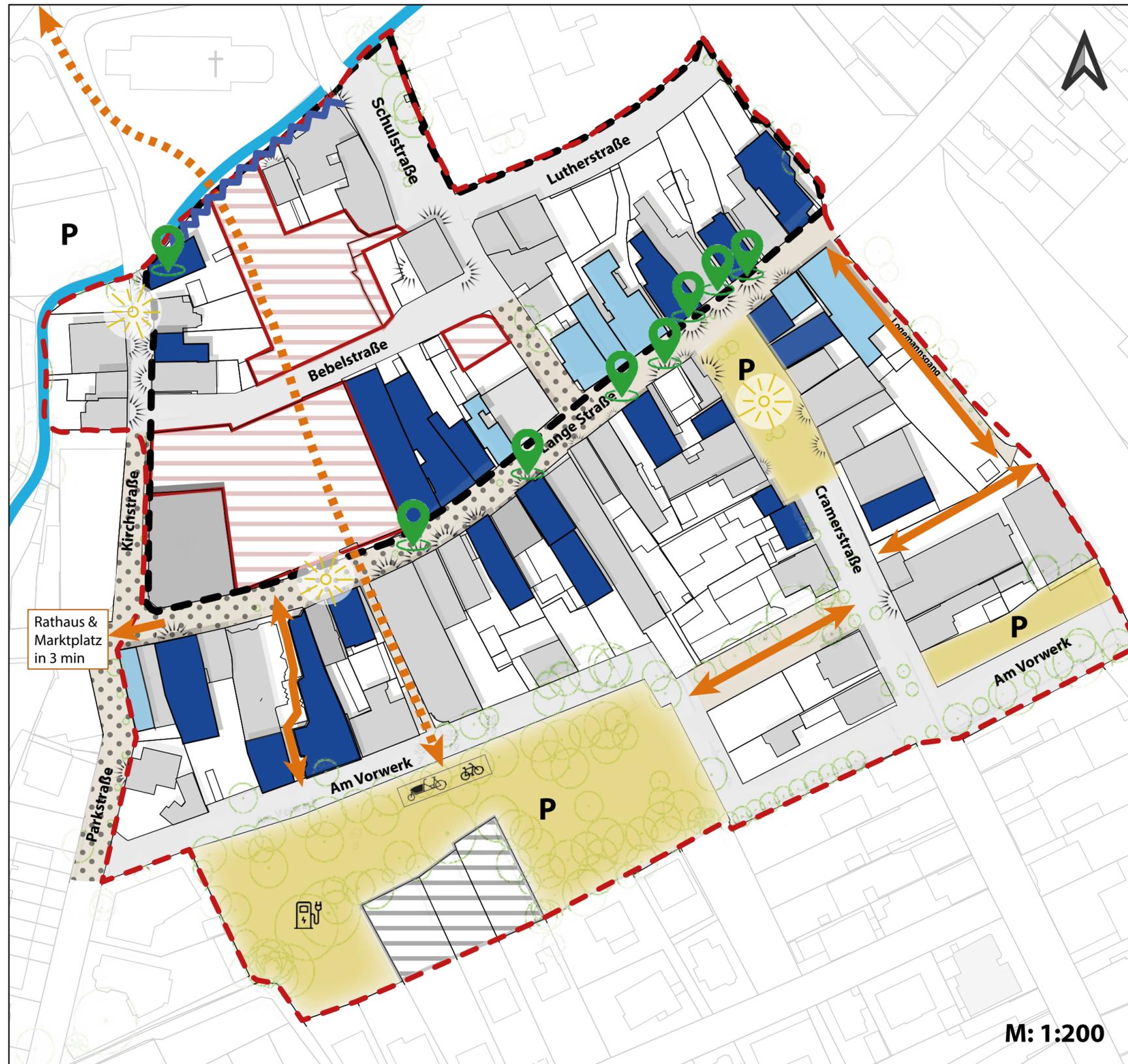
Funktionsschwächen an privaten Gebäuden und Flächen

- Funktionsschwächen im privaten Raum
- Brachflächen
- Leerstände in den EG der Hauptgebäude
- Shishabar/Spielhalle/Sportwetten

- Öffentlicher Straßenraum/ Fußgängerbereich
- Abgrenzung bestehendes Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“
- Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (2022)

M: 1:200



- Potentiale & Stärken**
- Einzelhandel/Gastronomie/ (sonstige Nutzung)
 - Lieblingsorte (Bürgerbefragung)
 - stadtbildprägende Fassade
 - Vorhandene Fußwegeverbindungen
 - neue Verbindungspotentiale
 - Bedeutender Stadtraum
 - Entwicklungsfläche für innerstädtisches Wohnen / klimagerechte Stadterneuerung
 - Öffentliche Stellplätze mit Optimierung- /oder Erweiterungspotential
 - Potential naturnahe Gestaltung Delmeufer
 - bereits sanierte Fußgängerbereiche
 - Baumbestand
 - öffentliche Parkflächen
 - Öffentlicher Straßenraum/ Fußgängerbereich
 - Abgrenzung bestehendes Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“
 - Untersuchungsgebiet
- Kartengrundlage:** Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (2022)

M: 1:200

Erneuerungskonzept

Städtebauliche Situationen

- Rückbaumaßnahmen
- Neubau/Nachverdichtung

Aufwertung öffentlicher (Verkehrs-)Räume

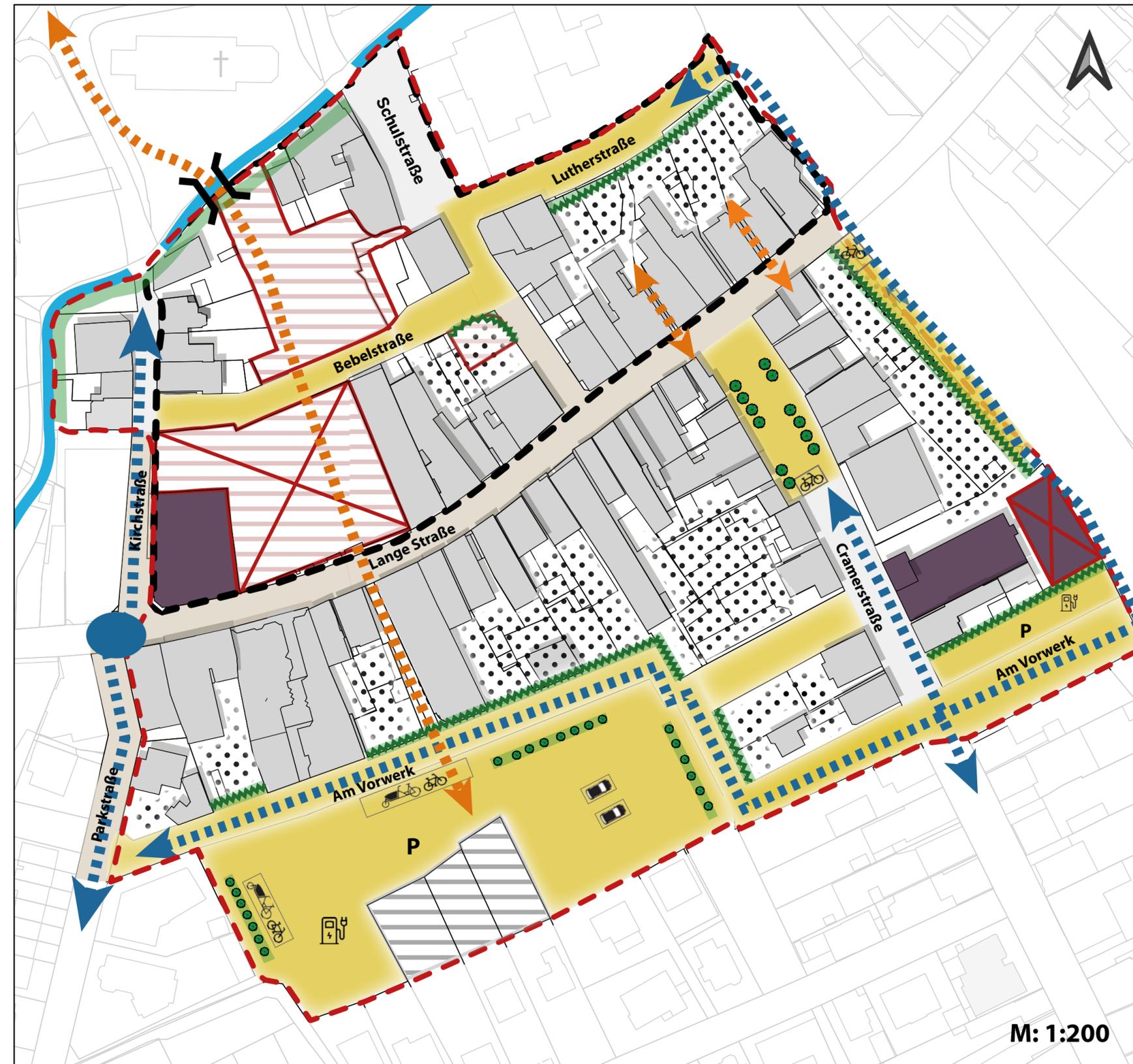
- Aufwertung/Erweiterung öffentlicher Verkehrsräume
- verbesserte Wegeverbindungen Fahrradverkehr (mit bauliche Querung)
- verbesserte/neue Wegeverbindungen Fußverkehr (mit Brücke)
- Schaffung weiterer Stellplätze für Fahrräder und PKW
- weitere Grünelemente/ Hecken
- Schaffung von Raumkanten

private Maßnahmen

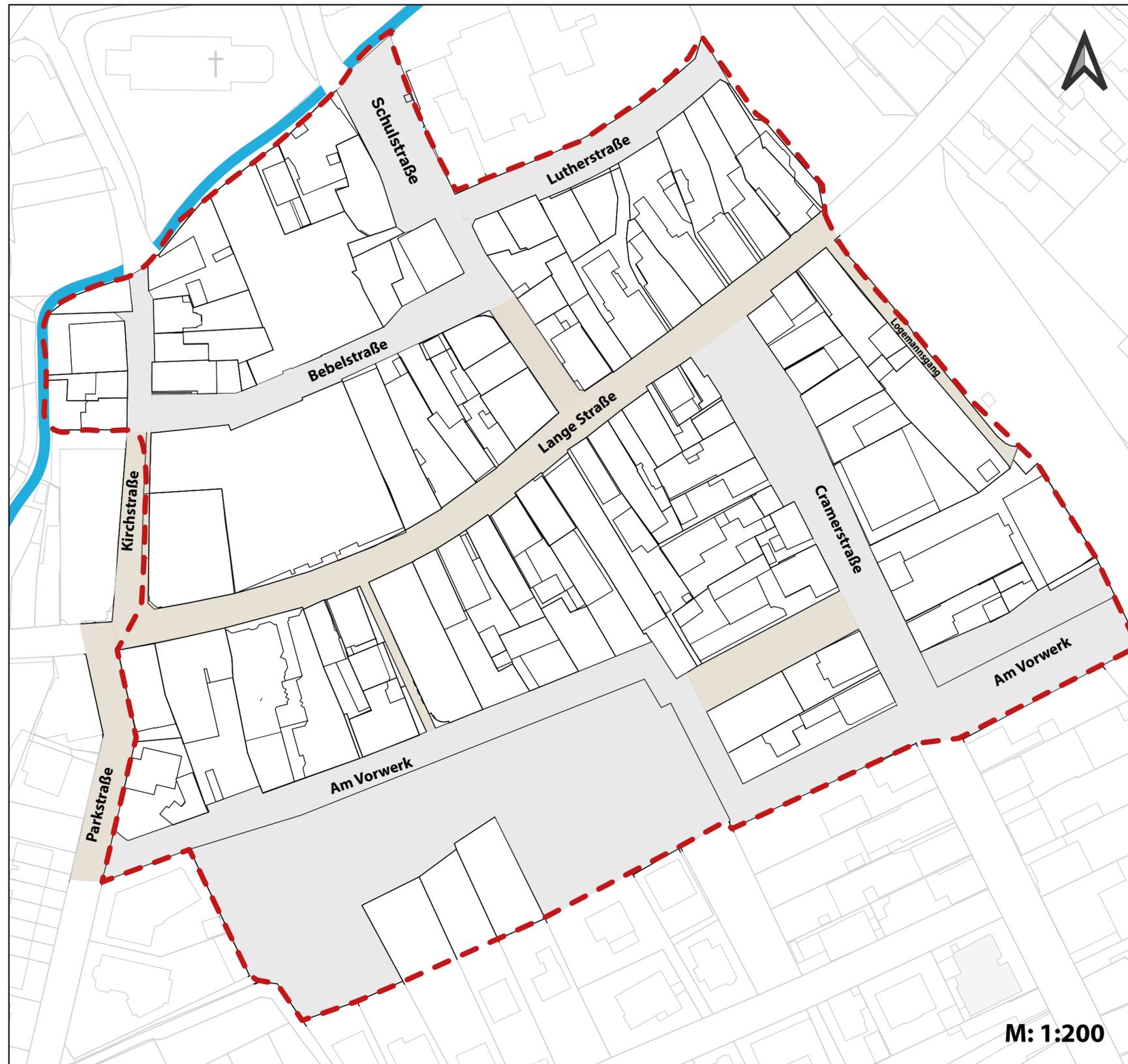
- Fassadensanierung/ Entsiegelung und Umgestaltung von Hinterhöfen
- Nachnutzung mit hoher Priorität
- Sanierung/Aufwertung Delmeufer

- Öffentlicher Straßenraum/ Fußgängerbereich
- Abgrenzung bestehendes Stadtumbaugebiet „Östliche Innenstadt“
- Untersuchungsgebiet

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (2022)



M: 1:200



Vorbereitende Untersuchungen und Fortschreibung IEK Delmenhorst „Östliche Innenstadt“

Gebietsabgrenzung

 Vorschlag zur neuen Abgrenzung Stadtumbaugebiet (6,4 ha)

 Öffentliche Straßen/ Fußgängerbereich

Kartengrundlage: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (2022)



M: 1:200



Impressum

Stadt Delmenhorst

- Die Oberbürgermeisterin -

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Rathausplatz 1

22749 Delmenhorst

Telefon (04221) 99-2020

Fax (04221) 99-1266

Ansprechpartner:

Fachdienst Stadtplanung

Telefon (04221) 99-1151

Fax (04221) 99-1251

Bearbeitung:

FORUM. Stadt und Region

FORUM. Stadt und Region. Matthes | Maleike | Karsten GbR

Felix Matthes

Anton Maleike

Josefin Weyer

Erste Schlachtpforte 1

28195 Bremen

www.forum-bremen.info