Vorbereitenden Untersuchungen

VU Innenstadt Diepholz

Vorentwurf: 09.02.2017

Hinweis:

Der Vorentwurf dient als Grundlage für die formale Beteiligung der Träger öffentlicher Belange. Ein gelayouteter Entwurf wird nach Einarbeitung der Hinweise erstellt. Die Abbildungen sind in diesem Vorentwurf daher gesondert im Anhang aufgeführt. Es wird auf die Abbildungen wie folgt verwiesen:

Nr. *Bildunterschrift*

DIEPHOLZ

BPW | baumgart+partner stadt - und regionalplanung

DSK

Auftraggeber

Stadt Diepholz
Der Bürgermeister
Rathausmarkt 1
49356 Diepholz

Fachbereich Hochbau und Stadtplanung

Ansprechpartner:

Stephan Schwarze
Petra Hage

www.stadt-diepholz.de

Auftragnehmer

BPW baumgart+partner
Stadt- und Regionalplanung
Ostertorsteinweg 70-71
28203 Bremen
Tel. 0421.703207

www.bpw-baumgart.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Frank Schlegelmilch
Charlotte Herbst M.Sc.
Hanna Luft M.A.
Caren Mertsch B.A.

DSK
Deutsch Stadt- und
Grundstücksentwicklungsgesellschaft
Mailänder Straße 2
30539 Hannover
Tel. 0511.5309899

www.dsk-gmbh.de

Bearbeitung:

Dipl.-Ing. Brigitte Vorwerk

Diepholz, Februar 2017

Inhaltsverzeichnis

1 Anlass und Ziel ... 4
1.1 Aufgaben und Inhalte der vorbereitenden Untersuchungen ... 4
1.2 Untersuchungsverfahren ... 5
2 Rahmenbedingungen ... 5
2.1 Stadtprofil ... 5
2.2 Untersuchungsgebiet ... 6
2.3 Planerische Vorgaben ... 6
2.4 Aktuelle Entwicklungen ... 8
3 Bestandsanalyse ... 8
3.1 Stadtbild und städtebauliche Gliederung ... 8
3.2 Nutzungsstruktur ... 11
3.3 Gebäudesubstanz ... 14
3.4 Erschließung ... 16
3.5 Grün- und Freiflächen ... 19
3.6 Eigentümerstruktur ... 21
***4* Städtebauliche Missstände ... 21**
Missstände im Untersuchungsgebiet ... 23
5 Erneuerungskonzept ... 26
5.1 Sanierungserfordernis ... 26
5.2 Sanierungsziele ... 26
5.3 Maßnahmenkonzept ... 27
6 Kosten und Finanzierung ... 30
7 Beteiligung und Mitwirkung ... 30
7.1 Mitwirkungsbereitschaft der Bürger und Eigentümer ... 30
7.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange ... 31
8 Festlegung und Abgrenzung des Sanierungsgebietes ... 31
8.1 Abgrenzung des Sanierungsgebietes ... 31
8.2 Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht ... 31
8.3 Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses ... 31

1 Anlass und Ziel

1.1 Aufgaben und Inhalte der vorbereitenden Untersuchungen

Am 21.04.2016 hat der Rat der Stadt Diepholz beschlossen, ein Verfahren zur Anmeldung in das Städtebauförderungsprogramm "Aktive Stadt- und Ortsteilzentren" zum 01.06.2017 zu beginnen. Das Programm hat zum Ziel zentrale Versorgungsbereiche zu stärken, die durch Funktionsverluste insbesondere gewerblichen Leerstand bedroht oder betroffen sind. Ziel ist die Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben.

Am 20.12.2016 hat der Rat der Stadt Diepholz die vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB eingeleitet. In Verbindung mit den Verwaltungsvorschriften zum BauGB (VV-BauGB) werden die vorbereitenden Untersuchungen als zwingende verfahrensrechtliche Voraussetzung für den Erlass einer Sanierungssatzung aufgeführt. Aufgabe und Inhalt der vorbereitenden Untersuchungen sind nach § 141 Abs. 1 BauGB:

- Feststellung der Notwendigkeit der Sanierung
- Bestandsaufnahme und Bewertung der sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge
- Festlegung der anzustrebenden allgemeinen Ziele der Sanierung
- Begründung der Durchführbarkeit im Allgemeinen
- Ermittlung nachteiliger Auswirkungen.

Des Weiteren dienen die vorbereitenden Untersuchungen nach Nr. 210.2.1. VV-BauGB dazu einen Vorschlag für die förmlich festzulegende Abgrenzung eines Sanierungsgebiets auszuarbeiten.

Die vorgeschlagenen städtebaulichen und als notwendig befundenen Sanierungsmaßnahmen müssen im Sinne des öffentlichen Interesses der zügigen Durchführbarkeit unterliegen. Für die Festlegung der allgemeinen Sanierungsziele ist daher eine gebietliche, inhaltlich, organisatorische und finanzielle Durchführung zwingend erforderlich.

Im Einzelnen werden mit der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchung folgende Ziele verfolgt:

- Neustrukturierung, Umnutzung und Aufbereitung von untergenutzten Flächen und Gebäuden
- Revitalisierung der Gebiete durch Aufwertungsmaßnahmen
- Stärkung der Funktionen
- Sicherung der Stadt als Wohnstandort und als Standort für Einzelhandel und Dienstleistungen
- Abbau von Leerständen
- Aktivierung und Attraktivierung öffentlicher Flächen

1985 wurde in Teilen des Untersuchungsgebiets bereits ein Sanierungsgebiet festgelegt. Die Durchführung der Sanierungsmaßnahme "Diepholz-Stadtzentrum" wurde 2004 beendet.

1.2 Untersuchungsverfahren

Die Vorbereitenden Untersuchungen wurden am 24.12.2016 im Diepholzer Kreisblatt öffentlich bekannt gemacht. Mit der ortsüblichen Bekanntmachung über den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen wurde die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen, die Auskunftspflicht und die Beteiligung und Mitwirkung öffentlicher Aufgabenträger gemäß den §§ 137, 138 und 139 BauGB angewendet. Im Zuge des Verfahrens werden gemäß § 137 und § 139 BauGB eine Betroffenheits- und Behördenbeteiligung durchgeführt.

Parallel zu den vorbereitenden Untersuchungen wurde auch ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) erarbeitet, so dass viele Termine zeitgleich stattfanden und Synergien genutzt werden konnten.

Grundlage der Vorbereitenden Untersuchungen sind die Ergebnisse der Bestandsaufnahme sowie die Auswertung vorliegender Gutachten, Daten und Planungen. Bei einer intensiven Ortsbegehung am 09.12.2016 wurden alle im Gebiet liegenden Gebäude sowie die Anlagen der öffentlichen Plätze, Straßen und Wege aufgenommen und dokumentiert.

Das von der Stadt Diepholz durchgeführte Beteiligungsverfahren ging über den gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen hinaus. Das lokale Expertenwissen von Bürgern, Eigentümern und Gewerbetreibenden bildete eine wichtige Grundlage der Problemanalyse und Maßnahmenentwicklung. Der Beteiligungsprozess soll auch die Akteure, von denen die Umsetzbarkeit vieler Maßnahmen abhängt, mobilisieren und motivieren.

Am 29.11.2016 fand eine öffentliche Bürgerinformation statt, bei der über den Planungsanlass und die Ergebnisse der Bestandsanalyse informiert wurde. Bei einer Bürgerwerkstatt am 01.02.2017 wurden mit den Bürgern, Betroffenen und der Politik im intensiven Austausch die Maßnahmen für das Sanierungsvorhaben abgestimmt.

→ *wird ergänzt*

2 Rahmenbedingungen

2.1 Stadtprofil

Im Städtedreieck der Oberzentren Bremen, Oldenburg und Osnabrück gelegen ist die Stadt Diepholz mit rund 16.692[1] Einwohnern Mittelzentrum und Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises Diepholz. Durch diese Funktionen verfügt die Stadt Diepholz über eine weit überdurchschnittliche Infrastrukturausstattung und übernimmt Versorgungsfunktionen für den Landkreis und die umliegenden Kommunen. Das eher ländlich geprägte Umfeld ist eng mit der Stadt Diepholz vernetzt. Räumlich eingebettet in den "Naturpark Dümmer" ist und war die Entwicklung stets vom Landschaftsraum der Hoch- und Niedermoore sowie diverser Fluss- und Wasserläufe geprägt.

Die regionale Anbindung der Stadt erfolgt über die Bundesstraßen B 51 (Bremen-Osnabrück), B 69 (Vechta – Diepholz) und B 214 (Nienburg-Lingen) an die Bundesautobahn A1. Neben dem Anschluss an den stündlichen Regionalbahnverkehr nach Bremen und Osnabrück verfügt die Stadt mehrmals täglich über einen IC/EC-Halt an der verkehrsgünstigen Bahnstrecke von Hamburg nach Köln.

[1] Stand 31.12.2015 LSN

2.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für die Vorbereitenden Untersuchungen umfasst den Innenstadtbereich der Stadt Diepholz mit seinem Altstadtbereich, die östlichen Wegeverbindung zum Bahnhof sowie einen Bereich östlich der Bahngleise. Vom Diepholzer Schloss mit dem Schlosspark im Süden erstreckt sich das Gebiet bis einschließlich Kohlhöfen im Norden. Das Fachmarktzentrum begrenzt im Westen mit McDonalds, Lidl und Deichmann das Untersuchungsgebiet. Das Untersuchungsgebiet umschließt eine Fläche von ca. 57,8 ha und geht damit im Norden etwas über den zentralen Versorgungsbereich gem. Ratsbeschluss vom 18.11.2015 hinaus.

Die folgenden Straßen befinden sich innerhalb bzw. teilweise innerhalb des Untersuchungsgebietes:

Am Burggraben
Am Parkhaus
An der Bahn
Auf dem Esch
Bahnhofstraße
Buschgärten
C.-Schwarze-Str.
Dr.-Klatte-Str
Flöthestraße
Gänsemarkt
Groweg
Gerkengang
Heinrich-Jürgensplatz
Hilgenstraße
Hinterstraße
Kolkstraße
Kohlhöfen
Kurzer Weg
Lange Straße
Lappenberg
Ledebourstraße
Lohgerberweg
Mollerstraße
Mühlenstraße
Prinzhornstraße
Rathausmarkt
Runder Garten
Steinstraße
Wellestraße

Karte Nr. 1 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

2.3 Planerische Vorgaben

Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Diepholz stellt für das Untersuchungsgebiet gemischte und gewerbliche Bauflächen, Wohnbauflächen, Grün- und Wasserflächen, Gemeindebedarfsflächen und Verkehrsflächen dar. Der Flächennutzungsplan wurde 1979 aufgestellt. Der gültige FNP weist für die Innenstadt die Struktur eines typischen Mittelzentrums aus. Aus diesen Darstellungen lassen sich für das Untersuchungsgebiet keine Nutzungskonflikte durch benachbarte Gebietsausweisungen erkennen.

1 Darstellungen des FNP im Untersuchungsgebiet

Bebauungspläne

2 Übersicht über Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet

Für das Untersuchungsgebiet bestehen nur in Teilen Bebauungspläne. Nachfolgend sind die relevanten Bebauungspläne tabellarisch aufgeführt.

Bebauungsplan	**Nutzung, Art**	**Bauliche Nutzung**		**Bauweise**	**Geschosse**	**Rechtskraft seit (Änderungen)**
		GRZ	**GFZ**			
B-Plan Nr. 4 Dr.- Wilh.- Kinghorst Straße	WR, WA, Gemeinbedarf Straßenverkehrsfläche	0,3	0,5 – 1,0		II	1967
B-Plan Nr. 11 Marktplatz (Diepholz)	MI Gemeinbedarf, Verkehrsfläche, Grünfläche	0,4	0,8 – 1,0	o	II	1969
B-Plan Nr. 12a Hinterstraße Süd	MI Gemeinbedarf, Schule	0,4	1,0	g	III	1972
B-Plan Nr. 24 Ledebourstraße	Straßenverkehrs-fläche	-	-	-	-	1970
B-Plan Nr. 30 Bahnhofstraße	Straßenverkehrs-fläche, Grünfläche	-	-	-	-	1977
B-Plan Nr. 35a An der B 214	Öffentliche Verkehrsfläche	-	-	-	-	1976
B-Plan Nr. 35b An der B 214 b	MI Feuerwehr, Polizei	0,4 – 0,6	0,6 – 1,6	o	II - III	1972
B-Plan Nr. 39 Hinterstraße Nord	MI, MK, öffentliche Verkehrsfläche	0,4 - 1	1 – 2,2	o/g	II - IV	1978
B-Plan Nr. 39a Wellestraße/Prinzhornstr	MK, Straßenverkehrsfläche	0,6 - 0,8	1,8 - 2,4	g	-	2001
B-Plan Nr. 46 Grafenstraße/Friesen-straße	MI, WA, Gemeinbedarf, Verkehrsfläche	0,4 – 0,8	0,8 – 1,2	o/g	II - III	1985
B-Plan Nr. 70 Mollerstraße,/Parkweg	MI	0,6	-	a	-	2001
B-Plan Nr. 83 Östliche Anbindung Bahnhof	Verkehrsfläche, Grünfläche	-	-	-	-	2011
B-Plan Nr. 84a Müntepark II	WA, Verkehrsfläche, Grünfläche, Wasserfläche	0,4	-	0	II	2015

2.4 Aktuelle Entwicklungen

→ *wird ergänzt*

3 Bestandsanalyse

3.1 Stadtbild und städtebauliche Gliederung

Das Untersuchungsgebiet umfasst die historische Altstadt, die sich entlang der historischen Achse Schloss/Lange Straße/Kohlhöfen, Mühlenstraße/Steinstraße und Lohnstraße erstreckt. Ergänzt wird das Untersuchungsgebiet durch die Bahnhofstraße und die baulichen Entwicklung an den Rändern des Untersuchungsgebiets, vornehmlich seit den 1960er Jahren für Wohnnutzungen und große Strukturen öffentlicher Einrichtungen oder Fachmärkte.

Historische Achse

Die Lange Straße ist ausgehend von der im 10./11. Jahrhundert errichteten Wasserburg gewachsen. Die Wasserburg liegt im Süden des Untersuchungsgebiets, umgeben von einem Burggraben. Das heute als Amtsgericht genutzte Gebäude ist denkmalgeschützt. Nachdem die Vorgängerbauten mehrfach abbrannten, ist heute der Schlossturm von ca. 1660 erhalten sowie die Nebengebäude von 1837 und 1877. Der Schlossturm ist mit 43m das höchste Gebäude und das Wahrzeichen der Stadt Diepholz. Gegenüber auf der Lohneinsel liegt das Herrenhaus des ehemaligen Burgmannshof und Gutes "Münte. Das zweigeschossige Fachwerkgebäude an der Spitze der Lohneinsel ist denkmalgeschützt und beherbergt die Kreismusikschule. Von der südlichen Lange Straße aus erstreckt sich das historische Zentrum der Stadt Diepholz mit der Nicolaikirche und weiter nördlich dem alten Rathaus. Die historische Achse setzt sich an den Kohlhöfen fort, die heute durch den Mollerkreisel abgeschnitten wirkt. Im Zuge der letzten Sanierung wurde die Lange Straße teilweise als Fußgängerzone ausgewiesen und eine einheitliche Oberflächengestaltung realisiert. Der rote Backstein mit teilweise geometrischen Motiven fasst den Raum mit den Kohlhöfen gestalterisch zusammen. Die historische, geschlossene Bebauung entlang der Lange Straße ist in den 1950er Jahren vielerorts erneuert oder überformt wurden. Im zentralen Bereich der Lange Straße zwischen Kolkstraße und Ledebourstraße finden sich vor allem viele stadtbildprägende und teilweise auch denkmalgeschützte Gebäude, meist in eingeschossiger Fachwerkbauweise. Das denkmalgeschützte alte Rathaus wurde 1905 im Stil des Backstein-Historismus erbaut. Die Neubebauungen in der Fußgängerzone passen sich der historischen Parzellierung an, aber sind von unterschiedlicher architektonischer Qualität. Die Differenz in den Fassadenqualitäten erstreckt sich über die gesamte historische Achse.

Karte Nr. 2

3 Schloss Diepholz: Das Wahrzeichen der Stadt wird gerade saniert.

4 Münte: Das denkmalgeschützte Gebäude wirkt verloren zwischen den angrenzenden Nutzungen. Es fehlen Hinweise.

5 Lange Straße: Blick auf die historische Straßenachse vom Nicolaikirchturm, deutlich erkennbar ist die straßenbegleitende Bebauung

6 Lange Straße: Historische Stadtachse, hier mit altem Rathaus und denkmalgeschützten Gebäude

7 Lange Straße: moderne Interpretation historischer Gebäudekubaturen

8 Lange Straße: Ortsuntypische Bebauung aus den 1970/80er Jahren

Lohnstraße

Die historische Lohnstraße bildet ein siedlungsstrukturelles eigenständiges Element. Die Bebauungsstruktur ist sehr homogen. Die geschlossene Baustruktur ist eingeschossig und giebelständig. Die Straße war ursprüngliche eine Handwerkerstraße mit Wollspinnereien und Webereien. Die geschlossene Wohnbebauung mit erhaltener historischer Parzellenstruktur in Insellage ist stadtbildprägend und wurde Ende der 1980er Jahre saniert (Stadt Diepholz 2005: 28). Vor allem denkmalgeschützte Gebäude wurden im Rahmen der Sanierung instandgesetzt. Außerdem wurden die öffentlichen Verkehrsflächen neu gepflastert und teilweise zum Uferbereich geöffnet. Dennoch gibt es vereinzelt Überformungen der Fassade und die Lohnstraße bleibt hinsichtlich der Qualitäten der Wassererlebbarkeit zurück. Passanten können dem Wasserlauf der Lohne über die Lohnstraße hinaus nicht direkt weiter folgen. Die Parkraumorganisation wird aufgrund des engen Straßenraums und Sackgasse vorranging über einen Quartiersstellplatz ausgeführt.

9 Lohnstraße: Ehemalige Handwerkerstraße als geschlossenes Bauensemble

Flöthbogen

Nördlich der Lohnstraße folgt der sogenannte Flöthebogen. Er wurde erst im Rahmen der letzten Sanierung (1985-2005) entwickelt. Auf dem Gelände einer Lackiererei und Gerberei entstand Wohnbebauung für vorrangig altengerechtes Wohnen. Der Flöthebogen wird durch ein Gebäude mit Torbogen von der Steinstraße erschlossen, das gestalterisch an den Vorgängerbau angelehnt ist. Der Flöthebogen ist autofrei, die zwei bis dreigeschossigen Gebäude orientieren sich zum gemeinsamen Weg und Freiraum mit Aufenthaltsflächen. Zur Planung des Flöthbogens gehört auch die Umgestaltung des Freiraums an der Lohne. Die Grünflächen sollten als Bindeglied mit vorhandenem Grünbereichen dienen und eine Fuß- und Radwegeverbindung zwischen Rathausmarkt und Hilgenstraße schaffen (Stadt Diepholz 2005: 22). Der Projekt Flöthebogen hat 2000 eine Auszeichnung im Landeswettbewerb des Niedersächsischen Innenministeriums gewonnen, vor allem der Freiraum für den Gewinn als Aufenthaltsqualität wurde gelobt. Leider ist davon heute nichts mehr sichtbar.

10 Neubau der letzten Sanierungsmaßnahme am Flöthbogen

Mühlenstraße/Steinstraße

Die Mühlenstraße/Steinstraße ist Teil der historischen Siedlungsstruktur, die sich über den Parkweg fortsetzt. Im Mittelalter war hier ein Stadttor, die sogenannte Willenberger Pforte. Die Gebäudealter und -strukturen entlang der Straße sind heterogen. Die historischen eingeschossigen und giebelständigen Gebäude sind an vielen Stellen bereits durch Neubauten verschiedener Epochen ersetzt. Die Neubauten bilden blinde Fassaden zum stark genutzten Straßenraum aus. Die kleinteilige Bebauung setzt sich im Parkweg fort. Die Gebäude auf der nördlichen Straßenseite bilden in ihrer Ausrichtung ein Ensemble. Die Fassaden sind jedoch durch Renovierungsarbeiten verschiedener Jahrzehnte stark überprägt. Das Wohngebiet Runder Gartenmit eingeschossiger Einfamilienhausbebauung stammt vorranging aus den 1970er Jahren.

11 Steinstraße: historische Wegebeziehung im schlechten baulichen Zustand

Fachmarkzentren

An das Wohngebiet Runder Garten grenzt im Westen des Untersuchungsgebiets ein Fachmarktzentrum. Die großen Kubaturen der hallenartigen Gebäude gehen keine Beziehung mit dem Wohnquartier ein und sind durch Lärmschutzwände von diesem auch physisch getrennt. Das Fachmarktzentrum orientiert sich zur Mollerstraße. Aufgrund von Nutzung und Straßenschnitt entsteht hier vor allem der Eindruck einer Ausfallsstraße. Die Innenstadt fühlt sich sehr weit weg an.

Von der Mollerstraße entlang der Flöthestraße hat sich ein weiteres Fachmarktzentrum ausgebildet, um einen großen Parkplatz gruppieren sich drei Fachmärkte in eingeschossiger Bauweise unterschiedlichen Baualters. Über den Flöthbogen ist eine fußläufige Erreichbarkeit zum Rathausmarkt gegeben, dennoch werden die Geschäfte, u.a. ein Lebensmittelmarkt vor allem mit dem Auto angefahren.

Der Bereich westlich der Lange Straße wird von größeren Strukturen geprägt. So schließt sich entlang des Lappenbergs ein weiteres Zentrum aus Fachmärkten und kleinerem Einzelhandel an. Auf der anderen Straßenseite entlang der Lohne sind vor allem soziale Einrichtungen mit vorgelagerten Stellplatzbereichen untergebracht. Diese Gebäude sind zurückgesetzt von der Straße, in eingeschossiger Bungalowbauweise in den 1970/80er Jahren realisiert. Das heute unter dem Namen Lappenberg benannte Quartiersensemble wurde im Rahmen der letzten Sanierung neu strukturiert. Das Wohn- und Geschäftshaus an der Ecke Mollerstraße/Lappenberg ist ein deutlicher Maßstabsprung zur Bebauung in der parallelen Lange Straße. Durch unklare Fassadengestaltung findet keine klare Adressbildung statt. Die städtebaulich prägnante Ecke zur Mollerstraße bildet keinen Eingang aus, sondern wirkt wie eine Rückseite.

12 Flöthestraße: Fachmarktzentrum

Bahnhofstraße

Die Bahnhofstraße wurde als gerade Verbindung zum Bahnhof angelegt und seither sukzessiv bebaut. Durch unterschiedliche Gebäudealter und Kubaturen ergibt sich ein sehr heterogenes Bild des Straßenraumes. Neben Wohn- und Geschäftsgebäuden haben sich auch öffentliche Einrichtungen wie Schulen und Kreissparkasse (heute Standortverwaltung) angesiedelt. Noch heute sind in der Bahnhofstraße mit der Wissenswerkstatt und Volkshochschule in den denkmalgeschützten alten Schulgebäuden öffentliche Nutzungen untergebracht. Trotz größtenteils offener Bauweise ergeben die Gebäude auf der nördlichen Straßenseite weitestgehend eine Flucht und bilden eine städtebauliche Kante. Die historischen Alleebäume wurden zugunsten eine breiteren Bahnhofstraße in den 1970er Jahren gefällt. Die Neupflanzung setzt zwar das Bild einer Allee fort, doch ist die Bepflanzung unregelmäßig. Die Sichtbeziehung zwischen Bahnhof und Innenstadt sind im Sommer nicht gegeben. Der Straßenraum weist Defizite auf, es mangelt an Radwegen, die Gehwege sind zu schmal und nicht barrierefrei. Der Übergang von der Bahnhofstraße in die Innenstadt an der Hinterstraße bildet keinen attraktiven Stadteingang ein. Der Raum ist funktional ohne Gestaltung, die Gebäude der Lange Straßen bilden Rückseiten aus, außerdem gibt es Leerstand.

13 Neubau entlang der Bahnhofstraße rückt von der Straße ab

14 Historische Bebauung entlang der Bahnhofstraße

15 Ehemalige denkmalgeschützte Volksschule

16 Das Gebäude der Volkshochschule ist denkmalgeschützt

Verwaltungsbereich

Nördlich der Bahnhofstraße gibt es ein Cluster öffentlicher Einrichtungen angesiedelt. Auf zentrennahen und unbebauten Flächen entstanden die Post (heute Landkreis Diepholz) und Banken. Die Nutzungen haben sich durch den Erweiterungsbau der Kreissparkasse und den aktuellen Neubau der Volksbank verfestigt. Die Kreissparkasse gibt sich mit aufgeständerten dreigeschossigen Bauweise und großzügigen Vorplatz repräsentativ. Insgesamt wirkt das Gebiet sehr städtisch. In der parallelen Dr. W.-Klinghorst-Straße befinden sich eingeschossige Einfamilienhäuser aus den 1960/70er Jahren.

Insgesamt gibt es im Untersuchungsgebiet 33 eingetragene Baudenkmale (§ 3 Abs. 2 und Abs. 3 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDschG)). Als geschützte Gruppen baulicher Anlagen (gemäß §3 NDschG) sind das Schloss mit Graben und Park, die ehemalige Volksschule mit Turnhalle (Bahnhofstraße 16), Teile der Lohnstraße und Kohlehöfen sowie das Empfangs- und Nebengebäude des Bahnhofs eingetragen. Darüber hinaus gibt es stadtbildprägenden Gebäude, die von baugestalterischer Bedeutung für das Erscheinungsbild für angrenzen Straßen und Plätzen sind. Gebäude sind von baugestalterischer Bedeutung, wenn sie die Bau- und Nutzungsgeschichte des Ortes oder die lokale Gebäudeform, Detailformen/bauhandwerkliche Traditionen bzw. besondere und Bau- und Nutzungsformen repräsentieren. Die Zuordnung ist der Karte zu entnehmen.

3.2 Nutzungsstruktur

Am 9. Dezember 2016 erfolgte eine Kartierung der Nutzungen im Erdgeschoss. Weiterhin wurde die augenscheinliche Wohnnutzung in den Obergeschossen aufgenommen. Diese können der Karte 3 "Nutzung Erdgeschosszone" und der Karte 4 "Nutzung Wohnen Obergeschoss" entnommen werden.

Karte Nr 3. Nutzungen Erdgeschosszone

Karte Nr. 4 Nutzung Wohnen Obergeschoss

Einzelhandel und Dienstleistungen

Die Haupteinkaufslage bilden der Bereich entlang der Lange Straße mit der Fußgängerzone sowie den verkehrsberuhigten Bereichen nördlich und südlich des Fachmarktzentrums. Obwohl in der Innenstadt nur 46%[2] der Verkaufsflächen sind, ist hier der höchste Anteil an Einzelhandelsbesatz zu verzeichnen.

Das Zentrum lässt sich in verschiedene Einzelhandelsbereiche unterteilen:

- Die Fußgängerzone im Bereich der mittleren und südlichen Lange Straße ist der zentrale Geschäftsbereich mit typischem und teilweise traditionsreichem Geschäftsbesatz. Hier findet sich ein Branchenmix aus Filialisten und inhabergeführten Fachgeschäften. Als wichtiger Frequenzbringer hat sich im südlichen Bereich das Ceka-Kaufhaus angesiedelt[3].

[2] GFK (Wirkungsanalyse) 2016, 13
[3] Innenstadtstudie für die Stadt Diepholz, 2015

- Im nördlichen Bereich der Innenstadt ist eine Zunahme von Dienstleistungseinrichtungen erkennbar. Neben Dienstleistern wie Friseuren, Reisebüros oder Banken, stellen gesundheitsorientierte Dienstleister einen wichtigen Besatzbereich dar. Direkt angrenzend an die Innenstadt bilden die Bereiche Kolkstraße, der ebenfalls Teil Fußgängerzone ist, Mühlenstraße und Ledebourstraße Nebenlagen. Hier findet sich eine Mischnutzung aus Einzelhandel und Dienstleistung.
- Aufgrund von historisch kleiner Parzellen- und Bebauungsstruktur hat der Einzelhandel eine relativ kleinteilige Geschäftsstruktur. Daraus resultiert ein sehr großer Anteil an Geschäften mit weniger als 50qm Verkaufsfläche, der kaum nachgefragt wird. Dies erschwert die Ansiedlung von Filialbetrieben, die eine wichtige Magnetfunktion bilden[4]. Seitens der Gesellschaft für Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing Diepholz mbH gibt es Bemühungen, damit sich neue inhabergeführte Geschäfte ansiedeln.

17 Fußgängerzone mit Eiscafé De Martin

Neben dem Einzelhandelsstandort der Lange Straße befindet sich im Bereich Lappenberg ein weiterer Geschäftsbereich. Hier haben sich Geschäfte im niedrigen Preisniveau angesiedelt. Rossmann ist als einziger Drogeriemarkt in Diepholz wichtigster Frequenzbringer. Aufgrund der Orientierung in Richtung Parkplatz ist dieser Standort stark auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet.

18 Niedrigpreisiger Geschäftsbesatz am Lappenberg

Lebensmittelsupermärkte oder auch -discounter, die wichtige Besuchermagnete darstellen, sind eher am Rand der Innenstadt angesiedelt. Hier finden sich zahlreiche Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf. Im Bereich Flöthestraße befinden sich Fachmärkte, Lebensmittel und ein Aldimarkt. Trotz der räumlichen Nähe zur Innenstadt findet kaum ein Austausch zwischen den beiden Einkaufsbereichen statt.

Ergänzt wird das Angebot für Nahversorgung in der Innenstadt zweimal wöchentlich durch einen Wochenmarkt auf dem Rathausvorplatz.

19 Wochenmarkt auf dem Rathausvorplatz

Als zweite deutsche Stadt nimmt Diepholz an dem Projekt "Diepholz bei Ebay" teil. Auf der virtuellen Plattform bieten etwa 30 Einzelhändler der Stadt Diepholz auf einer gemeinsamen Onlineplattform ihr Sortiment an[5]. Die Zahl der Anbieter sowie der angebotenen Artikel steigt kontinuierlich.

In der Bahnhofstraße wird die Erdgeschossnutzung größtenteils von der Dienstleistungsnutzung dominiert. Der Einzelhandelsbesatz orientiert sich erkennbar auf Berufspendler, es gibt Bäckereien mit Stehcafés. Vereinzelt sind Facheinzelhandel und Gewerbe aufzufinden. Der Besatz ist dabei thematisch deutlich auf den Gesundheits- und Pflegebereich ausgerichtet. Ärzte und Apotheken sorgen für Frequenz. Auffällig ist ein vermehrter Leerstand im näheren Bahnhofsumfeld sowie zwischen Gartenstraße und Prinzhornstraße.

20 Bäckerei mit Stehcafé in der Bahnhofstraße

21 Dienstleistungen an der Bahnhofstraße

---

[4] Innenstadtstudie für die Stadt Diepholz, 2015

[5] http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/Diepholz-wird-zur-Ebay-Stadt,ebaystadt114.html

Entlang der Prinzhornstraße und Wellestraße haben sich vermehrt Dienstleistungseinrichtungen angesiedelt.

Gastronomie

Die Gastronomie konzentriert sich weitestgehend entlang und im näheren Umfeld der Lange Straße. Außerdem befinden sich im westlichen Untersuchungsbereich und entlang der Bahnhofsstraße vereinzelt Gastronomiebetriebe. In der Fußgängerzone handelt es sich, bis auf die Eisdiele, meistens um Bäckereien mit ergänzendem Café und Schnellimbissen, die keine besondere Aufenthaltsqualität herstellen. Ein qualitativ hochwertiges Gastronomieangebot fehlt. Auch gibt es kaum Gastronomiebetriebe, die über einen attraktiven Außenbereichen verfügen. Lediglich der gastwirtschaftliche Betrieb im alten Rathaus und die Eisdiele in der Lange Straße verfügen über einen Außenbereich. Auch das Eiscafé und die Pizzeria in der Wellestraße sowie das Restaurant Nadtila stellen ihren Gästen Außenbereiche zur Verfügung. Auch mangelt es an Ausgehmöglichkeiten für abendliche Aktivitäten, wie etwa Bars, Kneipen und Diskotheken.

Ergänzende Infrastruktur

Im Untersuchungsgebiet sind kulturelle und soziale Einrichtungen vorhanden, wie die St. Nicolai Kirche in der Lange Straße und das Tuchmacherhaus in der Lohnstraße mit wechselnden Kunstausstellungen. Das Schloss mit Sitz des Amtsgerichts sowie einem Heimatmuseum zur Stadtgeschichte und Torfabbau in der Region. In der Wellestraße befindet sich ein kommunales Kino (inkl. Programmkino) und es entsteht ein Neubau der Volksbank.

Zentrumsnah und entlang der Wellestraße gibt es eine Konzentration von wichtiger öffentlicher Einrichtungen wie der Kreis- und Stadtverwaltung mit dem Rathaus, die Agentur für Arbeit, die Kreissparkasse, die Stadtwerke und das regionalbedeutsame Krankenhaus. Nördlich der Mollerstraße befinden sich Feuerwehr und Polizei.

Die Volkshochschule des Landkreises sowie die Wissenswerkstatt haben sich in der Bahnhofsstraße angesiedelt und verfügt über ein breites Kursangebot.

22 Hier entsteht die neue Volksbank in der Wellestraße

23 Kommunales Kino

24 Kreissparkasse in der Wellestraße

Wohnen

Das Diepholzer Stadtbild ist durch einen hohen Bestand an Einfamilienhäusern geprägt. Eine ausschließliche Nutzung der Gebäude durch Wohnen überwiegt in dem nördlichen und westlichen Teil des Untersuchungsgebietes, in der Dr.-W.- Kinghorst-Straße, Kohlhöfen und Runder Garten. Darüber hinaus weist die Bahnhofstraße ebenso eine hohe Wohnnutzung auf. In Zentrumslage befinden sich auch Einfamilienhausstrukturen, so in der Lohnstraße und Lohgeberweg. In weiten Teilen des Untersuchungsbereichs ist das Wohnen in den Gebäudeobergeschossen vorzufinden. Neben der Funktion als Einzelhandelsstandort dient die Lange Straße ebenso als Wohnstandort. Hier dienen die Gebäudeobergeschosse fast ausschließlich für Wohnzwecke.

Die Nachfrage nach innerstädtischem Wohnraum zeichnet sich zunehmend ab, da einzelne Neubauprojekte entstehen. Mit dem Projekt Müntepark werden rund 48 Wohneinheiten in zentraler Lage im stark nachgefragten Wohnungssegment der barrierearmen Wohnungen realisiert.

Leerstand, Baulücken und Brachflächen

Im Untersuchungsgebiet gibt es vereinzelt Baulücken. Zwei prägende Baulücken sind das Grundstück am Heinrich-Jürgensplatz und an der Luisenstraße in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Auffällig ist auch eine Konzentration von Leerstände im näheren Bahnhofsumfeld. Vermehrte Leerstände sind außerdem in der Dr.-W.-Kinghorst-Straße und der Bahnhofsstraße zu finden sowie vereinzelt in der Steinstraße und der Wellestraße. Besonders auffällig ist, dass in unmittelbarer Nähe zur Haupteinkaufslage, die Mühlenstraße und Ledebourstraße besonders stark von Leerstand gezeichnet sind. Die Dr.-Klatte-Straße und die Ecke Kohlhöfen / Auf dem Esch sind durch große freie, ungenutzte Bereiche geprägt.

Die Grundstücke an der Wellestraße 7 und 9 sowie Am Scheurenkamp 1 sind Brachflächen. Weitere komplett brachgefallene Grundstücke gibt es kaum. Die davon betroffenen Flächen werden meistens als Stellplatz oder Hoflagerfläche genutzt.

25 Leerstehendes Gebäude Bahnhofstraße 1 im direkten Entrée der Stadt Diepholz

26 Leerstand entlang der Bahnhofstraße

27 Leerstand entlang der Mühlenstraße

28 Leerstand in der Dr.-W.-Klinghorststraße

3.3 Gebäudesubstanz

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung soll festgestellt werden, ob aufgrund struktureller Schwächen bauliche Verfallserscheinungen auftreten. Die Gebäude wurden am 5. Dezember 2016 nach ihrem äußeren Erscheinungsbild bewertet (vgl. Karte Sanierungsbedarf der Gebäude). Dabei wurden insbesondere der Fassadenzustand, die Fenster und das Dach in Augenschein genommen. Eine detaillierte Bewertung der Bausubstanz erfolgte in diesem Untersuchungsrahmen nicht. Die Gebäudezustände wurden in vier unterschiedliche Kategorien eingeordnet:

- Kein Sanierungsbedarf: Neubau oder frisch saniert
- Geringer Sanierungsbedarf: leichte äußerliche Mängel
- Mittlerer Sanierungsbedarf: renovierungsbedürftig mit Instandsetzungsaufwand
- Hoher Sanierungsbedarf: erhebliche Mängel mit umfangreichem Instandsetzungs- und Modernisierungsaufwand

Über die Hälfte der Gebäude im Untersuchungsgebiet weisen einen mittleren bis hohen Sanierungsbedarf auf. Der Sanierungsstau in den Randbereichen und Nebenlagen ist tendenziell höher als in der Fußgängerzone (Lange Straße), wobei es auch hier punktuell hohen und mittleren Sanierungsbedarf gibt, vor allem im Bereich Lange Straße/Lappenberg. Auffällig ist, dass die Frontfassade in der Lange Straße meist einen guten Eindruck macht, an den rückwärtigen und Seitenfassaden zeigt sich jedoch an einigen Stellen ein ganz anderes Bild, das den Sanierungsbedarf der einzelnen Gebäude unterstreicht. Hinsichtlich der energetischen Modernisierung weisen viele Gebäude im gesamten Untersuchungsraum Handlungsbedarf auf. Hiervon sind nicht nur private,

sondern auch öffentliche Gebäude betroffen. Dieses stellt vor dem Hintergrund der Wahrung des Stadtbildes eine besondere Herausforderung dar.

Die Bestandsentwicklung auf den schmalen und kleinteiligen Grundstücken in der Lohnstraße und Kohlhöfen ist eingeschränkt und wirtschaftlich nur schwer umsetzbar. Beide Bereiche wurden im Rahmen der letzten Sanierung gefördert, vor allem entlang der Lohnstraße ist die Sanierung der historischen Gebäudesubstanz sichtbar. Da die Sanierung in den 1980er Jahren stattfand, gibt es an vielen Gebäuden Abnutzungsspuren und eine turnusgemäße Modernisierung steht an. Es gibt vereinzelt Gestaltungansätze, die mittlerweile in die Jahre gekommen sind. Die Situation an den Kohlhöfen ist ähnlich, aber hier ist die Diskrepanz zwischen starkem Sanierungsbedarf und Neubau deutlich höher

Im Bereich Steinstraße ist eine Konzentration an sanierungsbedürftigen Gebäuden auszumachen, vor allem im historischen Kreuzungsbereich Flöthestraße/Steinstraße. Trotz der städtebaulichen Ensemblebildung der sanierungsbedürftigen Gebäude ist hier zu klären, inwieweit eine Sanierung oder möglicherweise eine Neubauentwicklung die wirtschaftliche Lösung darstellen. Dies gilt auch für weitere Gebäude entlang der Steinstraße.

Im Untersuchungsgebiet gibt es im westlichen Bereich um die Straße Runder Garten ein innerstädtisches Wohnquartier, vornehmlich Einfamilienhausbebauung. Ähnliches findet sich an der Dr.-W.-Kinghorst-Straße. Die Bebauungsstruktur sowie der Sanierungszustand sind sehr heterogen. Historische Gebäude und Einfamilienhäuser aus den 1960/70er Jahren wechseln sich ab. Erfahrungsgemäß kommt es vor allem bei einem Bewohnerwechsel zu einer grundlegenden Sanierung; erste Tendenzen sind bereits sichtbar. Es ist zu erwarten, dass weitere Bewohnerwechsel und Sanierungsmaßnahmen anstehen. Im Parkweg liegt ein brachliegendes stadtbildprägendes Fachwerkhaus, welches dringend zu sanieren ist.

Die Bahnhofstraße weist nicht nur eine heterogene Bebauungsstruktur, sondern auch einen differenzierten Gebäudezustand auf. Vor allem im Bereich am Bahnhof gibt es Entwicklungspotenzial auf Grundstücken mit Leerstand und hohem Sanierungsbedarf. Andere Gebäude mit hohem oder mittlerem Sanierungsbedarf stehen ebenfalls häufig leer. Ohne Nachnutzungen drohen die Gebäude, die häufig stadtbildprägend sind, irreparabel zu verfallen. Inwieweit heute in manchen Fällen eine Sanierung möglich ist oder eine Neubauentwicklung die wirtschaftliche Lösung darstellt, ist zu klären.

Auffällig ist der Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Hinterstraße, hier am Stadteingang ist ein hoher Sanierungsstau auszumachen. Durch brachgefallene und leerstehende Gebäude ist die Entwicklung des Bereiches stark eingeschränkt. Aus Richtung Bahnhof kommend wird der Blick auf Rückseiten der Lange Straße gelenkt, das Gebäude Hinterstraße 6 ist leerstehend. Das Kaufhaus und sein Vorbau als wichtige Frequenzbringer weisen ebenfalls einen mittleren bis hohen Sanierungsbedarf auf. Der Sanierungsstau erstreckt sich weiter über die gesamte Länge der Hinterstraße sowie in den Übergang Wellestraße mit vereinzelten Ausnahmen. Mit dem Neubau der Volksbank in der Wellestraße 3 wird ein erster Impuls für die Neustrukturierung der Straße gesetzt.

Karte Nr. 5 Gebäudesubstanz

29 Parkweg: stadtbildprägendes Bauernhaus, das zu verfallen droht

30 Bahnhofstraße: Stadtbildprägende Bausubstanz, die aufgrund von Leerstand zu verfallen droht

31 Parkweg: unterschiedliches Modernisierungstempo und Gestaltungsansatz

32 Hinterstraße: Leerstand am Innenstadteingang und rückwärtige Bebauung

33 Hinterstraße: Ceka Kaufhaus

34 Kohlhöfen: Unterschiedliche Sanierungsstände sowie teilweise Überprägung der Fassade

35 Lohnstraße: Teilweise Überformung der Fassade und turnusgemäßer Modernisierungsbedarf

3.4 Erschließung

Verkehrsnetz und -aufkommen

Die Mollerstraße bildet im nördlichen Untersuchungsgebiet die Hauptverkehrsstraße und übernimmt eine wichtige Verteilerfunktion für die Innenstadt. Sie verfügt über eine einspurige Verkehrsführung mit weiteren Abbiegespuren am wichtigen Verkehrsknotenpunkt Mollerstraße/Flöthestraße. Der Kreisverkehr am Bremer Eck übernimmt ebenfalls eine wichtige Verteilfunktion und leitet den Verkehr direkt in die Lange Straße.

Am Bremer Eck wurde bei der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2009 eine Belastung von rund 11.300 Fahrzeugen pro Tag festgestellt. Davon kommt der Großteil aus westlicher Richtung und fährt weiter auf die Hindenburgstraße. Knapp 2.300 Kfz verteilen sich auf Auf dem Esch und knapp 2.500 Kfz befahren die Einbahnstraße Lange Straße.

Für die Hindenburgstraße stehen aktuell Planungen für einen Umbau des gesamten Verkehrsraum am. Dabei soll ein weiterer Kreisverkehr entstehen, der weiterhin für den Schwerlastverkehr befahrbar bleibt. Auch die Rad- und Fußwege, Bushaltestellen sowie die Beleuchtung werden angepasst.

Inwieweit die Umbaumaßnahmen den Verkehr im Untersuchungsraum beeinflusst, bleibt abzuwarten bzw. muss noch geprüft werden.

Alle weiteren Straßen im Untersuchungsgebiet werden als Nebenstraßen eingestuft und dienen im Wesentlichen dem Anliegerverkehr. Die Bahnhofstraße bildet dabei eine wichtige Hauptverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt. Im Kreuzungsbereich der Lange Straße ist sie verkehrsberuhigt und aufgepflastert.

Karte Nr. 6 Erschließung

36 Blick vom Mollerkreisel in die nördliche Lange Straße

37 Die Bahnhofstraße als wichtige Verbindungsachse

38 Mollerstraße vorrangig für den motorisierten Verkehr gestaltetet

Ruhender Verkehr

Im Untersuchungsgebiet gibt es zahlreiche dezentrale, private und öffentliche Stellplatzanlagen Westlich der Lange Straße befinden sich drei große öffentliche Parkplatzflächen (ca. 225 Stellplätze). Die Parkplätze "Lappenberg" und "Mühlenstraße/Steinstraße" sind zeitlich begrenzt kostenfrei, auf Parkplatz am Rathausmarkt ist zweistündiges Parken mit Parkschein erlaubt und danach gebührenpflichtig. Die räumlich-gestalterische Anbindung der Stellplätze weist teilweise Defizite auf, so dass diese als unattraktiv empfunden werden. Östlich der Lange Straße liegen mehrere kleine Stellplatzanlagen mit etwa 100 Stellplätzen. Über die Hinterstraße und die Straße Am Parkhaus ist

das von der Diepholzer Verkehrsgesellschaft betriebene Parkhaus angebunden. Die 210 Stellplätze können die ersten zwei Stunden kostenlos genutzt werden. Weitere Stellplätze befinden sich südlich der Mühlenstraße, diese sind jedoch wenig relevant für Besucher der Kernstadt. Das Parkleitsystem innerhalb der Innenstadt ist kaum ersichtlich und Besuchern der Stadt fehlt es an Orientierung.

Es lässt sich zusammenfassen, dass das Parkplatzangebot quantitativ ausreichend erscheint, jedoch vor dem Hintergrund seiner Qualität und auch in Bezug auf die Entwicklung von Einzelhandel- und Wohnfunktionen überprüft und neugeordnet werden muss.

39 Parkplätze am Lappenberg

40 Schlecht einsehbares Parkhaus an der Hinterstraße

41 Parkplatzanlage Mühlenstraße/Steinstraße

ÖPNV und Elektromobilität

Am Ostende der Bahnhofstraße bzw. an der Straße An der Bahn befindet sich der Bahnhof. Diepholz ist seit 1874 an das Bahnnetz angebunden, früher entlang der historischen Strecke Hamburg-Venlo (Belgien), heute erreicht man stündlich die Städte Bremen (60 km) und Osnabrück (45 km). Hier halten sowohl IC/EC- Züge (Hamburg - Ruhrgebiet) als auch der Regionalexpress (Bremen – Osnabrück). Das Bahnhofsgebäude ist seit 2015 in Privatbesitz und wird aktuell saniert. Zukünftig sollen Dienstleistungen im historischen Gebäude untergebracht werden.

Der Bahnhof Diepholz ist zudem barrierefrei gestaltet. 2010 wurde die Bahnunterführung fertiggestellt, die eine barrierefreie Zuwegung zu den Gleisen ermöglicht. Im Rahmen des Förderprogramm "Niedersachsen am Zug III" werden die Fußgängerüberführung zurückgebaut sowie die Bahnsteige neu gestaltet. Das Bahnhofsumfeld ist als repräsentativer Ankunftsort erkennbar. Der ZOB ist etwas abseits gelegen. Das dem Bahnhof vorgelagerte Hotel Steuding soll abgerissen werden, was eine neue Platzsituation schaffen wird und ZOB mit Vorplatz verbindet.

Das öffentliche Busstreckennetz bezieht neben dem Bahnhof die Bahnhofstraße, die Prinzhornstraße, die Wellestraße und das Rathaus im Untersuchungsgebiet mit ein. Es fahren sieben Buslinien durch die Innenstadt, die größtenteils auf den Schüler- und Pendlerverkehr ausgerichtet sind und montags bis freitags stündlich fahren. Am Wochenende werden weniger Buslinien bedient und seltener befahren.

Aktuell steht eine neue Schnellbuslinie zwischen Diepholz und Nienburg zur Debatte. Ob und wann diese eingeführt wird, ist aber noch unklar.

Im Bereich Elektromobilität besteht großer Nachholbedarf. So befindet sich nur eine E-Ladestadion für Autos in der Wellestraße bei den Stadtwerken. Ladestationen für E-Bikes hingegen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, es befinden sich jedoch jeweils eine am Technikmuseum Diepholz-Heede und beim Betrieb Zweirad Schottler.

42 Bushaltestelle am Rathausmarkt

43 Der Bahnhof vor den Umbaumaßnahmen im Rahmen des Förderprogramms „Niedersachsen am Zug III“

44 ZOB ist nicht direkt an den Bahnhof angebunden

45 E-Ladestation an der Wellestraße

Fußgängerverkehr

Seit der Sanierung und Umgestaltung der Lange Straße und Kolkstraße im Jahr 1985 zur Fußgängerzone, sind diese die Haupteinkaufstraßen. Die Fußgängerzone entspricht mit ihrem derzeitigen Straßenpflaster nur bedingt den Anforderungen an eine barrierearme Stadtgestaltung. Im Bereich der Bahnhofstraße wird die Lange Straße durch den Kfz-Verkehr gequert, so dass dort immer wieder temporär eine verkehrlich unübersichtliche Situation entsteht. Der nördliche Teil der Lange Straße gehört nicht zur Fußgängerzone, ist jedoch eine Verlängerung der Einkaufsstraße und bildet eine wichtige Verbindungsachse. Die Fußgängerzone endet an dieser Stelle abrupt, so dass auch hier Verkehrskonflikte möglich sind. Die begrenzenden Poller wirken an dieser Stelle willkürlich platziert und tragen nicht zu einem Abschluss bei. Die Fußgängerwege sind in der nördlichen Lange Straße sehr schmal und werden zusätzlich durch Aufsteller der anliegenden Geschäfte zugestellt. Richtung Bremer Eck weichen die Passanten auf den Radweg aus. Das Parken ist einseitig entlang der Straße erlaubt.

Von der zentralen Achse gehen Straßen und Gassen ab, die wichtige Wegeverbindungen zu den angrenzenden, rückwärtig gelegenen Quartieren und Stellplätzen darstellen und für die Erreichbarkeit eine zentrale Funktion haben. Die Fußgängerwegeverbindungen zwischen dem Parkplatz Am Lappenberg sowie dem Parkhaus zur Lange Straße, aber auch die Verbindungen zum Müntepark sind unübersichtlich gestaltet, da diese kaum ersichtlich und nicht durchgängig sind. Aus diesem Grund sind sie oft für Ortsfremde nicht als solche zu erkennen. Sinnvoll wäre eine einheitliche Beschilderung bzw. eindeutiges Leitsystem, welches Passanten in die verschiedenen Bereiche führt.

In der Wellestraße befinden sich viele Frequenzbringer für die Innenstadt. Hinsichtlich ihrer Funktion als Ergänzung zur Fußgängerzone sowie in der Gestaltung weist sie Mängel auf.

Die Nebenstraßen sind durch schmale Straßenzüge mit teilweise direkt angrenzender Bebauung geprägt. Durch enge Straßenschnitte sind die Gehwege teilweise sehr schmal. In Bezug auf die Oberflächengestaltung gibt es kein klar ablesbares Gestaltungsleitbild. Mal sind diese rot geklinkert, ein anderes Mal sind diese mit Betonsteinen gepflastert. Die Fußgängerzone weist eine einheitliche rot geklinkerte Gestaltung auf. Sowohl hinsichtlich der funktionalen Ansprüche (Barrierearmut) als auch in Bezug auf die Gestaltung weisen diese Handlungsbedarf auf.

Zwischen dem Wohngebiet um den Parkweg und dem Fachmarktzentrum Mollerstraße besteht eine Fußwegeverbindung. Aufgrund der Gestaltung und mangelhafter Beleuchtung wirkt sie beengt.

Die Wegeverbindung zwischen dem Platz nördlich des Bremer Ecks und dem Marktplatz ist teilweise nicht erkennbar.

Die Wegeführung vom Bahnhof in die Innenstadt weist ebenfalls Defizite auf. Die intuitive Wegeführung bricht durch die Platzierung des Kreisverkehres ab. Hier fehlt es an einer eindeutigen Wegeführung bzw. Beschilderung und Leitung für Fußgänger. Die Gehwege sind stellenweise sehr schmal und uneben. Die Ausgestaltung ist insgesamt nicht barrierefrei. Zudem fehlt es an sicheren Querungsmöglichkeiten für Fußgänger.

46 Eingang in die Fußgängerzone mit Aufpflasterung an der Mühlenstraße

47 Schlechte Einsicht und Ausweisung der öffentliche Wegeverbindung zwischen Lange Straße und Lappenberg

48 Ende der Fußgängerzone mit Übergang zur Lange Straße Nord

49 Abruptes Ende der Pflasterung in der Wellestraße

Radverkehr

In Diepholz spielt das Fahrrad eine wichtige Rolle und ist ein beliebtes Verkehrsmittel. Aufgrund der Stadtstruktur und der kurzen Wege eignet es sich ideal für viele Wege. In der gesamten Innenstadt ist das Fahrradfahren erlaubt. Durch das Untersuchungsgebiet verläuft ein überregionaler Radweg, der touristisch vermarktet wird. Seit April 2016 befindet sich als Teil des Landkreisprojekts eine "Luft-Tankstelle" am Rathausmarktplatz, um den Radverkehr zu stärken.

Im Innenstadtbereich sind häufig kombinierte Geh- und Radwege zu finden, so z.B. an der Mollerstraße und der nördlichen Lange Straße. Separate Radwege sind die Ausnahme. Entlang der südlichen Lange Straße und der südlichen Hinterstraße verläuft ein Schutzstreifen auf der Straße in südliche Richtung. Lediglich auf dem Teilstück hinter dem Ceka-Kaufhaus verläuft ein Schutzstreifen Richtung Bahnhofstraße, der an dieser Stelle abrupt endet.

Im Bereich der Bahnhofstraße sowie der Steinstraße wird der Radverkehr auf die Straße geführt. Aufgrund des geringen Querschnitts der Fahrbahn und der hohen Verkehrsbelastung entsteht eine Konkurrenz zwischen den Verkehrsteilnehmer und es besteht ein Sicherheitsdefizit für Radfahrer.

Grundsätzlich gibt es ein durchgängiges Radwegesystem. An vielen Stellen gibt es aber ungeordnete sowie unsichere Fahrbereiche für Radfahrer. Sowohl für Touristen als auch für die Diepholzer Bevölkerung birgt das Netz noch Entwicklungspotenziale, insbesondere im Bereich der Sicherheit. Im Jahr 2017 soll das Radwegekonzept angepasst werden.

50 Radweg endet ohne weitere Ausweisung an der Bahnhofstraße

51 Unklare Zuweisung auf dem kombinierten Fuß- und Radweg entlang der Lange Straße

3.5 Grün- und Freiflächen

Im westlichen Teil grenzt das Untersuchungsgebiet an die Lohne, ein Nebenfluss der Hunte. Durch das Untersuchungsgebiet fließt die Flöthe, die aus dem Zusammenfluss der Vorder- und Hinterlohne entsteht.

Flöthebogen

Westlich der Flöthe erstreckt sich der Flöthebogen entlang der Flöthe, ein Grünzug, der den Rathausmarkt mit der Flöthestraße für Fuß- und Radfahrer verbindet. Der Flöthebogen war Bestandteil der letzten städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen die das Ziel verfolgte diesen Bereich neuzuordnen. Im Zuge dessen wurden Bestandsgebäuden abgerissen und verlagert, durch die Neugestaltung des Flötheufers ein besserer Zugang nur Flöthe geschaffen, eine Streuobstwiese angelegt und eine besser Verknüpfung an die Innenstadt sichergestellt. Der Flöthebogen ist vor allem ein Durchgangsraum und dient nur untergeordnet als Erholungs- und Verweilort. Die Teichlandschaft und Streuobstwiese sind Angebote mit Aufenthaltsqualität, diese werden aber durch eine schlechte Beleuchtung, Vermüllung und nur teilweise ausgebauten Zugänge zum Wasser eingeschränkt. Auf einer der Streuobstwiesen steht ein Hochbeet der Volkshochschule. Die wenigen Sitzmöglichkeiten sind in einem desolaten Zustand, der Eingang im Norden über einen Parkplatz ist schlecht einsehbar und nicht intuitiv. Die überdachte Flöthebrücke ist für Fußgänger unattraktiv, da diese sehr dunkel ist und als Angstraum wahrgenommen wird. Eine weitere Zugangsmöglichkeit wäre die Steinstraße ist durch einen Zaunversperrt.

Der Flöthebogen hat die Chance ein wichtiges Bindeglied mit vorhandenen Grünbereichen durch das gesamte Stadtgebiet zu sein. Unattraktive oder fehlende Verknüpfungen vom Müntepark bis zur Lohne verhindern die Erlebbarkeit eines durchgehenden Landschaftsraums allerdings.

Die Zugänglichkeit zum Wasser und die Interaktionsmöglichkeiten sind im gesamten Innenstadtgebiet eingeschränkt und nur teilweise möglich. In der Lohnstraße gibt es einen Verweilort am Wasser, der allerdings nicht barrierefrei ist. Die Insellage wird für Besucher nicht deutlich. Während die eine Wasserseite private Gärten sind, ist der straßenbegleitende Wasserlauf eingewachsen.

Diepholzer Schloss und Umgebung

Im Süden des Untersuchungsgebietes befindet sich das Diepholzer Schloss mit Park und einem Burggraben. Das Schloss und seine Umgebung können ihre vollen Qualitäten nicht entfalten, da eine wichtige Sichtachse durch Bäume und Buschwerk versperrt wird. Das Wahrzeichen der Stadt Diepholz – der Schlossturm – kann aus der Lange Straße nicht eingesehen werden. Im nördlichen Teil des Schlossparks befindet sich ein kleiner privater Gartenbereich mit Sitzmöglichkeiten, der zum Verweilen einlädt.

Nördlich der Schlossinsel befinden sich zwei größere Grünflächen. Die Fläche zwischen Nicolaikirche und Schloss war der historische Amtsgarten. Die beiden Grünflächen werden durch das Grundstück der Hinterstraße 14a getrennt, sind aber durch einen schmalen Fußweg miteinander verbunden. Es gibt zwar Sitzmöglichkeiten, der Raum übernimmt aber eher eine Verteilerfunktion für den Fuß- und Radverkehr als Erholungsfunktion. Die Chance mit der Grünfläche das historische Bauensemble der St. Nicolaikirche und der beiden denkmalgeschützten Gebäude in der Lange Straße 35 und 36 zusammenzubringen, wird nicht genutzt. Durch das Fehlen einer Freiflächenverbindungen zwischen Schloss, Park und Münte, werden diese nicht als zusammenhängende Grünfläche wahrgenommen.

Rathausmarkt

Der Rathausmarkt bietet eine Freifläche innerhalb des Stadtgebietes. Der mit roten Backsteinen gepflasterte Platz wird durch das Rathaus an zwei Seiten städtebaulich gefasst. An den anderen beiden Seiten begrenzen die Straße Rathausmarkt und ein öffentlicher Parkplatz den Platz. Aufgrund seiner räumlichen Gliederung wirkt der Platz kleiner. Mit dem zweimal wöchentlich stattfindenden regionalen Wochenmarkt und dem Weihnachtsmarkt, der an einem verlängerten Dezemberwochenende stattfindet, ist der r Platz zwar ein wichtiger Ort der Kommunikation. Da es dem Platz selber an einer gestalterischen Akzentsetzung und an Aufenthaltsangeboten fehlt, wird dieser seiner Funktion nicht gerecht. Auch der Springbrunnen wirkt wie ein einzelnes Möblierungselement ohne Kontext.

Bahnhof

Ein Platz mit guten gestalterischen Elementen ist der erst 2011 neugestaltete Bahnhofsvorplatz. Der derzeit noch abgetrennte zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) soll nach einem geplanten Abriss neu gestaltet werden und dadurch besser integriert werden.

52 Versperrter Zugang zum Flöthebogen von der Steinstraße

53 Schwer zugänglicher Uferbereich des Teichs am Flöthebogen

54 Aufenthaltsort im Flöthbogen im desolaten Zustand

55 Historisches Ensemble am Amtsgarten nördlich des Schloss

56 Das Wahrzeichen, das Diepholzer Schloss, ist von der Lange Straße nicht sichtbar

57 „Der Amtsgarten" ohne Qualität und Funktion vor dem Diepholzer Schloss

58 Rathausmarkt ohne jegliche Aufenthaltsangebote

3.6 Eigentümerstruktur

Ein Großteil der Gebäude und Grundstücke im Untersuchungsgebiet befindet sich in Besitz von privaten Einzeleigentümern. Die Stadt Diepholz ist Eigentümerin der öffentlichen Verkehrsflächen sowie der Grundstücke Rathaus mit angrenzender Kita, Münte, Wissenswerkstatt und Feuerwehr. Außerdem steht das Parkhaus in der Hinterstraße auf städtischer Fläche. Das Parkhaus selbst wird durch die Diepholzer Verkehrsgesellschaft, einer Tochtergesellschaft der Stadtwerke EVB Huntetal GmbH betrieben. Aber auch größere, unbebaute Flächen wie z.B. die Marktfläche Auf dem Esch, der Parkplatz am Rathaus und am Bahnhof, der Bahnhofsvorplatz sowie die Grünflächen um das Schloss und die Grünfläche am Flöthbogen befinden sich im Eigentum der Stadt. Kleinere Flächen sind der Freiraum am nördlichen Mollerkreisel, eine Parkplatzfläche in der Dr. W.-Kinghorst-Straße sowie ein Flurstück in der Hinterstraße gegenüber der Nikolaikirche, das ebenfalls als öffentliche Parkplatzfläche genutzt wird. Der Müntepark und die Eingänge in den Park entlang der Steinstraße sind städtisch. Die Eingangsbereiche in den Park werden heute als öffentliche Parkplätze genutzt. Darüber hinaus gibt es partiell noch Grundstücke, die sich im Besitz von privaten Eigentümergemeinschaften, Institutionen (Firmen und Banken) sowie der Kirche und dem Landkreis befinden.

Die öffentlichen Flächen verfügen teilweise noch über Entwicklungspotenzial. In Bezug auf die übrigen Bereiche wird eine bauliche Weiterentwicklung aufgrund von kleinteiligen, privaten Eigentümerstrukturen aufwendig und zeitintensiv, sollte jedoch angegangen werden, um die Altstadt als Ganzes weiterzuentwickeln.

Es gibt aktuelle Entwicklungsabsichten am Lappenberg. Die Eigentümer wollen gemeinsam diese Fläche neu entwickeln. In diesem Zusammenhang findet eine gesonderte städtebauliche Konzeption unter Einbezug von Stadtplanern und Architekten statt, da die Standortentwicklung einen besonderen Mehrwert für die Stadt ausbilden kann.

59 Darstellung aller öffentlichen Flächen im Untersuchungsgebiet (Quelle: Stadt Diepholz)

4 Städtebauliche Missstände

Voraussetzung für die Durchführung von Sanierungsmaßnahmen ist das Vorliegen städtebaulicher Missstände im Untersuchungsgebiet. Hierbei genügt es auch, wenn die Missstände erst latent vorhanden sind. Sanierungsmaßnahmen dienen dann dazu, eine Verschlechterung zu verhindern.

Der Begriff des städtebaulichen Missstandes wird in § 136 Abs. 2 Satz 2 BauGB gesetzlich bestimmt. Städtebauliche Missstände liegen vor, wenn:

1. das 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 nicht entspricht oder

2. das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.

Gemäß obiger Definition werden zwei Arten von Missständen unterschieden, die sich im Untersuchungsgebiet auch überlagern können: Substanzschwächen und Funktionsschwächen.

Substanzschwäche

In Bezug auf Substanzschwächen sind folgende Kriterien nach § 136 Abs. 3 BauGB bei der Beurteilung städtebaulicher Missstände zu berücksichtigen:

a. die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,

b. die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,

c. die Zugänglichkeit der Grundstücke,

d. die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,

e. die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,

f. die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen; insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,

g. die vorhandene Erschließung. Maßgebend ist im Untersuchungsgebiet die vorhandene Bebauung oder die sonstige, nicht durch Bebauung geprägte Beschaffenheit (z.B. Nutzungen ohne Bebauung, Verkehrsanlagen, Grünanlagen, Altlasten).

Funktionsschwäche

Funktionsschwächen liegen vor, wenn das Untersuchungsgebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen. Beispielhaft sind die nachfolgenden Aufgaben aufgezählt, deren Erfüllung der Funktionsfähigkeit beeinträchtigt sein kann:

a. der fließende und ruhende Verkehr,

b. die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Untersuchungsgebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,

c. die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportflächen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs; insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben des Untersuchungsgebietes im Verflechtungsbereich.

Ob das Untersuchungsgebiet in der Lage ist, die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, ergibt sich aus einem Vergleich des bestehenden Zustandes mit der für das Gebiet maßgebenden Aufgabenzuweisung. Entscheidend ist hierbei, ob eine erhebliche Abweichung des gegenwärtigen Zustandes vom "Soll-Zustand" vorliegt. Die Abweichung kann sowohl im Hinblick auf die gegenwärtigen Aufgaben als auch auf künftige Funktionen bestehen.

Missstände im Untersuchungsgebiet

Die Vorbereitende Untersuchung nach § 141 BauGB ist geeignet und dazu bestimmt, erkennbare städtebauliche Missstände zu konkretisieren und zu lokalisieren. Die vorangegangene Gebietsanalyse hat aufgezeigt, dass sowohl Substanz- als auch Funktionsschwächen vorliegen, die städtebauliche Missstände nach § 136 Abs. 3 darstellen. Folgende Missstände und Konflikte werden für den Untersuchungsbereich festgehalten:

Karte Nr. 7 Städtebauliche Missstände I (Substanzmängel)

Karte Nr. 8 Städtebauliche Missstände II (Funktionsmängel)

- Die **kleinteilige Parzellenstruktur** im historischen Zentrum, die von unterschiedlichen Tiefen und zu einem hohen Anteil sehr schmal sind, stellt eine starke Restriktion für die Weiterentwicklung und Neuansiedlung von Einzelhandelsgeschäften, gastronomischen Betrieben, publikumsbezogenen Dienstleistungen und auch Wohnnutzung dar.
- Die **Überformung der historischen baulichen Strukturen** und Neubauten während der vergangenen Jahrzehnte, insbesondere seit den 1950er Jahren, wirkt sich heute negativ auf das Stadtbild aus. Die Baumaterialen und die heterogene Architektursprache wirken vom Ort losgelöst und nehmen nur in Einzelfällen Bezug zur historischen Umgebung auf.
- Die **Überformung der Erdgeschosszonen** von historischen Gebäuden in der Hauptgeschäftszone mit überdimensionierten Werbeanlagen und veränderten Materialien lässt in Teilen die ursprüngliche Bausubstanz kaum noch wahrnehmen.
- Hinsichtlich der Nutzungsmischung bestehen **Defizite im Bereich des Einzelhandels- und Gastronomieangebotes**, wodurch die Anziehungskraft der Innenstadt in Konkurrenz zu anderen Standorten in der Region schwächer ausfällt.
- In der Innenstadt **fehlen Verweilzonen** mit hoher Aufenthaltsqualität, insbesondere im Umfeld städtebaulich und freiräumlich attraktiver Potenzialräume.
- In den **Nebenlagen Mühlenstraße und Bahnhofstraße gibt es punktuellen Leerstand**. Vereinzelt finden sich leerstehende Gebäude auch nördlich der Wellestraße, in der Steinstraße sowie im Wohngebiet zwischen Fachmarktzentrum Mollerstraße und Flöthestraße.
- Es kommt zu **Fluktuationen im zentralen Einkaufsbereich**. Während der Untersuchungsphase kam es zu weiteren Schließungen von Geschäften, aber auch teilweise zu Neuvermietungen. Von den Schließungen betroffen sind vor allem Bekleidungsgeschäfte.
- Die **Nebenstraßen mit Einzelhandelsbesatz** der Innenstadt unterscheiden sich hinsichtlich ihrer Gestaltung und ihres Zustandes, sodass Sie in gestalterischer Hinsicht nicht zu einem zusammenhängenden Stadtbild beitragen.
- Der **Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Hinterstraße** bildet keinen attraktiven Stadteingang aus. Der Bereich wird von Leerstand und hohem Sanierungsbedarf geprägt. Die Fassade des Gebäudes "Buhrs" ist unattraktiv und nicht nur aus energetischen Standpunkt sanierungsbedürftig. Die Commerzbank und das Ceka-Kaufhaus formen einen Hintereingang aus. Durch parkende Autos auf der kleinen Freifläche entsteht ein sehr ungeordneter Raum, dem klare Zuweisungen fehlen.

- Der wichtige Frequenzbringer **Ceka-Kaufhaus** liegt abschnitten von der Fußgängerzone in der südlichen Langen Straße. Die Eingangsbereiche sind unattraktiv und aus der Fußgängerzone nicht zu erkennen. Im Inneren gibt es Defizite in der barrierefreien Gestaltung; das erste Geschoss kann nur eine Treppe erreicht werden. Das Parkraumangebot ist unzureichend und nicht zeitgemäß organisiert.
- Das **Parkhaus in der Hinterstraße ist schlecht ausgeschildert**, das Gebäude und die Umgebung wirken nicht einladend. Dieser Teilraum kommt somit seiner Funktion als zentraler Ankunftsbereich nicht nach.
- Die **Bahnhofstraße als wichtige Wegeverbindung weist sowohl technische Mängel** in seiner Oberfläche als auch gestalterische Mängel auf. Die Gehwege sind nicht barrierearm gestaltet. Insgesamt kommt es zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern.
- **Mangelhafte Bausubstanz** ist in Bereichen der Kohlhöfen und in der nördlichen Lange Straße auszumachen. In der Lohnstraße ist der Handlungsdruck nach umfassender Sanierung in der letzten Sanierungsperiode. Entlang der Bahnhofstraße sind stadtbildprägende Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf. Die teilweise leerstehenden Gebäude drohen irreparable zu verfallen.
- Die **Verkehrsführung für Radfahrer** ist im Bereich Bahnhofstraße/Hinterstraße nicht eindeutig, der Schutzstreifen in der Hinterstraße Richtung Bahnhofstraße endet abrupt. Auch in den übrigen Bereichen des Untersuchungsgebiets gibt es Mängel sowohl in der Radverkehrsführung als auch beim Angebot für das Fahrradparken.
- Der **Oberflächenbelag in der Fußgängerzone** ist nur bedingt barrierearm. Die Möblierung der Fußgängerzone wirkt beliebig und nimmt keinen Bezug zu historischen Fassaden und Stadträumen auf.
- Der **Bereich Steinstraße/Flöthestraße** sowie die Fortführung der Steinstraße werden in ihrer Gestaltung ihrer Funktion als Stadteingang und Verteiler nicht gerecht. Aufgrund des schmalen Querschnitts kommt es zu Verkehrskonflikten, insbesondere für Radfahrer bestehen Sicherheitsdefizite. Die Gehwege sind schmal, zudem fehlt es an Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Das stadtbildprägende Ensemble weist einen hohen Sanierungsbedarf auf und Neubauten bilden blinde Fassaden aus.
- Am **nördlichen Ende der Fußgängerzone** kommt es im Bereich des Übergangs zur Wellestraße aufgrund der Verkehrsführung zu Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmern.
- Im Innenstadtbereich fehlt es an **Verweilangeboten** und **Plätzen mit Aufenthaltsqualität**.
- Der Platz am **nördlichen Bremer Eck** weist erhebliche Gestaltungsdefizite und technische Mängel auf. Die Fußwegebindung zum Marktplatz ist kaum ersichtlich und nicht eindeutig.
- Die Freiräume und Grünflächen Lohne, Flöthebogen, Müntepark/ Vorder- und Hinterlohne und Schlosspark werden aufgrund ihrer Zugänglichkeit und **Gestaltung nicht als zusammenhänge Grünraumstruktur** wahrgenommen. Der Flöthebogen endet abrupt am Fachmarktzentrum Flöthestraße ohne Orientierungshilfen für den Fuß- und Radverkehr.
- Die Freiraumqualitäten und Wasserbezüge an der Lohnstraße und Flöthebogen bleiben hinsichtlich der **Qualität der Wassererlebbarkeit** zurück.

- Das **historische Ensemble** Nicolaikirche, Schloss und denkmalgeschützte Bebauung kommt durch die mangelhafte freiraumplanerische Gestaltung nicht zur Geltung.
- Die Stellplatzflächen des Fachmarktzentrums Flöthestraße wirken überdimensioniert und dominieren den Straßenraum entlang der Mollerstraße sowie in der Flöthestraße. Der Bereich hat zudem eine trennende Wirkung zum Grünzug Flöthebogen.
- Das Fachmarktzentrum **Lappenberg** bildet Rückseiten zur Lange Straße aus und wird von ungeordneten Stellplatzflächen dominiert. Die Wegeverbindungen zwischen Fachmarktzentrum Lappenberg und Lange Straße sind unattraktiv und nicht klar erkennbar.
- Das Gebäude Ecke Mollerstraße/Lappenberg bildet zum Stadteingang Rückseiten aus. Die Kubatur und Volumina des Gebäudes entspricht nicht **dem Diepholzer Maßstab** und passt sich daher nicht in die Umgebung ein.
- Entlang **des Lappenbergs fehlen Raumkante**n. Die Gebäude westlich des Lappenbergs sind durch vorgelagerte Parkplätze von der Straße abgerückt. Das Fachmarktzentrum Lappenberg wird von ungeordneten Stellplatzflächen entlang des Straßenverlaufs dominiert und bildet Rückseiten zur Lange Straße aus.
- Das Stellplatzangebot in der Innenstadt ist unübersichtlich und mangelhaft ausgeschildert. Die **Stellplätze sind größtenteils ungeordnet**.
- Das **Umfeld des sanierten historischen Bahnhofs ist ungeordnet**, das Stellplatzangebot für Pkw und Fahrräder am Bahnhof ist unzureichend, der ZOB ist nicht ausreichend in das Bahnhofsumfeld integriert.
- In der gesamten Innenstadt gibt es vereinzelt **Baulücken, brachliegende bzw. deutlich untergenutzte Flächen**:
    - An der Grafenstraße im Bereich Bahnhof gibt es private Grundstücksbereiche, die bislang rückwärtig noch nicht bebaut wurden.
    - Zwischen An der Bahn und Luisenstraße gibt es ein Grundstück, welches bislang nicht entwickelt wurde.
    - In der Wellestraße gibt es brachliegenden Grundstücke, die zu einem fragmentarischen Charakter führen und einen Bruch in der Nutzungskontinuität darstellen.
    - Das Grundstück an der Ecke Mollerstraße/Dr.-Klatte-Straße stellt eine untergenutzte Fläche dar und bietet keine städtebauliche Fassung.
    - Das brachliegende Grundstück Am Scheurenkamp 1 bietet bisher ungenutztes Entwicklungspotenzial.
    - Die Fläche des Garagenhofes Bahnhofstraße Nr. 33a bietet Entwicklungspotenzial für andere Nutzungen.

5 Erneuerungskonzept

5.1 Sanierungserfordernis

Entsprechend ihrer Lage und Funktion sollte die Diepholzer Innenstadt eine erhebliche Attraktivität und Zentralität entfalten. Die gegenwärtige Situation mit mangelhafter Bausubstanz, punktuellen Leerständen sowie mangelhaft gestalteten öffentlichen Räumen und verkehrlichen Konflikten beeinträchtigen die Entwicklungsfähigkeit. Im Untersuchungsgebiet sind somit in baulicher wie in funktionaler Hinsicht städtebauliche Missstände gegeben, die nach § 136 Abs. 2 BauGB Sanierungsmaßnahmen rechtfertigen und erfordern. Um die Entwicklungshemmnisse und städtebaulichen Missstände zu beseitigen, wird ein Erneuerungskonzept erarbeitet mit nachfolgend beschriebenen Sanierungszielen.

5.2 Sanierungsziele

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme und der Bewertung der Situation im Untersuchungsgebiet, sind die allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierung festzulegen. Die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung ist nach § 140 Nr. 3 BauGB Teil der vorbereitenden Untersuchungen. Die Ziele sind soweit zu konkretisieren, als dass sie für die Beurteilung der Voraussetzungen der förmlichen Festlegung erforderlich sind.

Die Sanierungsziele für den zentralen vorangegangenen Bereich der Stadt Diepholz sind vielschichtig und sollen dazu dienen die Innenstadt nachhaltig zu stärken und weiterzuentwickeln, um ihrer Funktion als Mittelzentrum gerecht zu werden. Insgesamt soll der Innenstadtbereich durch verschiedenen Neuordnungs-, Aufwertungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen revitalisiert und in seiner zentralen Funktion gestärkt werden entsprechend der ersten Zielformulierung des ISEKs: Vielseitige und attraktive Innenstadt.

- Sicherung und Aufwertung der Innenstadt als Wohn- und Arbeitsstandort sowie Weiterentwicklung der Nutzungsvielfalt
- Bewahrung und Inwertsetzung der baukulturell wertvollen und stadtbildprägenden Bausubstanz.
- Anpassung der Stadtstruktur und des Gebäudebestandes an die Herausforderungen des demographischen Wandels und veränderter Nutzungsanforderungen.
- Stärkung und Sicherung der Entwicklungsfähigkeit des vorhanden zentralen Geschäftsbereichs in der Altstadt.
- Entwicklung von vier attraktiven Stadteingängen mit konzentrierten Stellplatzangeboten für Pkw und Fahrräder (Nord: Lange Straße, Ost: Bahnhofstraße/Hinterstraße, Süd: Lange Straße/Amtsgarten, West: Steinstraße/Mühlenstraße)
- Neuordnung des Bereichs Lappenberg als Ankunftsort und Sicherung von Frequenzbringern bei Wahrung des Diepholzer Maßstabs.
- Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten entlang der Langen Straße und angrenzender Straßenräume.

- Förderung der Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Anlagen im Süden der Langen Straße mit Schloss, Schlosspark, Münte und Nicolaikirche.
- Förderung der Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der Wasserlagen von Flöthe, Vorder- und Hinterlohne sowie des Burggrabens.
- Verbesserung der Infrastruktur für Fußgänger und Radfahrer durch barrierearme, durchgängige und sichere Wegeführungen.
- Herstellung einer barrierefreien Wegeverbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt und Weiterentwicklung der Bahnhofstraße als Dienstleistungsachse.
- Aktivierung brachliegender und untergenutzter Grundstücks- und Gebäudepotenziale durch städtebauliche und wirtschaftsfördernde Maßnahmen

5.3 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept hilft die aufgeführten Sanierungsziele für die Diepholzer Innenstadt umzusetzen. Mithilfe der Maßnahmen soll die Attraktivität der Innenstadt gestärkt und für zukünftige Versorgungsaufgaben als Mittelzentrum gestärkt werden sowie Impulse für eine verstärkte Wohnraumnutzung setzten.

Karte Nr. 9 Maßnahmen Vorbereitende Untersuchungen

Folgende Maßnahmen gibt es daher im Rahmen der Sanierung umzusetzen:

1 Städtebauliche Rahmenplanung zur Sanierung

2 Modernisierung von Gewerbeeinheiten zur Schaffung moderner Ladeneinheiten

Laufende Beratung der Immobilieneigentümer durch den Sanierungsträger (siehe Nr. 17)

Umbau von Ladeneinheiten

3 Erarbeitung und Installation eines einheitlichen Orientierung- und Leitsystems

Erarbeitung eines Konzept Orientierungs- und Leitsystem

Installation Orientierungs- und Leitsystem

4 Entwicklung und Umsetzung eines Beleuchtungskonzept für die Lange Straße, die Bahnhofstraße sowie für das historische Ensemble um Schloss, Münte und Nicolaikirche

Erarbeitung Beleuchtungskonzept

Umsetzung Beleuchtungskonzept

5 Erarbeitung und Umsetzung eines Parkraumkonzeptes

Erarbeitung Parkraumkonzept

Umsetzung Beschilderung

6 Erarbeitung und Umsetzung eines Gestaltungskonzept für die Lange Straße (Rückbau der Stadtmöblierung und freiraumplanerische Sanierung zur Verbesserung der Nutzbarkeit und zum Abbau von Barrieren)

Erarbeitung eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzept

Umgestaltung Lange Straße

7 Erarbeitung von Gestaltungsempfehlungen für die Lange Straße (Fassadensanierung und Neubau)

Erarbeitung eines hochbaulichen Gestaltungskonzept für die Lange Straße

Städtisches Förderprogramm zur Fassadensanierung

8 Sanierung von stadtbildprägenden und stadtbedeutsamen Gebäuden, vor allem in folgenden Bereichen

Ceka

Bahnhofstraße

Hindenburgstraße

Lange Straße

9 Aktivierung von Flächenpotenzial und Umgestaltung der Hinterstraße als Stadteingang

Freiraumplanerisches Konzept Stadteingang Ost

Freilegung Hinterstraße 6

Freilegung Bahnhofstraße 20

Neubau Hinterstraße 6

Fassadenwettbewerb für den Gebäudekomplex Lange Straße 21,22,23 (u.a. Ceka)

Sanierung Gebäudekomplex Lange Straße 21,22,23 (u.a. Ceka)

Umgestaltung Parkplatz Ceka

Umgestaltung Stadteingang Ost (Bahnhofstraße, Hinterstraße)

Änderung der Erschließungsanlage Parkhaus Hinterstraße

10 Gestaltungskonzept und Umsetzung des Straßenraums Bahnhofstraße

Entwurf zur Gestaltung eines barrierefreien Straßenraums (unter Berücksichtigung des Radverkehrs und einer südlichen Fußgängerpromenade)

Umsetzung Gestaltungskonzept Bahnhofstraße

11 Aufwertung und Neustrukturierung Lappenberg

Städtebaulicher, verkehrsplanerischer und hochbaulicher Entwurf "Lappenberg"

Anpassung Planrecht

Freilegung Lange Straße 56

Freilegung Lange Straße 57/ Lappenberg Rott 9

Freilegung Lange Straße 58

Freilegung Lange Straße 59

Freilegung Lange Straße 60

Freilegung Lange Straße 61

Freilegung Lappenberg Rott 7/8

Freilegung Lappenberg Rott 1-4

Neubau Einzelhandels-/Wohngebäude

12 Umgestaltung und Aufwertung Wellestraße

Verkehrs- und freiraumplanerisches Konzept

Umgestaltung Straßenraum Wellestraße (Übergang, Verbreiterung Gehweg, Parkplatz Altes Rathaus)

13 Umgestaltung und Aufwertung der Steinstraße für alle Verkehrsteilnehmer

Verkehrs- und freiraumplanerisches Konzept

Umgestaltung Straßenraum Steinstraße / Mühlenstraße

Sanierung der ortsbildprägenden Gebäude bzw. Neubau im Diepholzer Maßstab

14 Gestaltung eines Stadteingang West

Erwerb Steinstraße 1

Freilegung Steinstraße 1

Freiraumgestaltung Eingang Müntepark und Flöthebogen

15 Gestaltung eines Stadteingang Süd

Erarbeitung eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzept "Amtsgarten und Übergang Münte"

Freiraumgestaltung "Amtsgarten und Übergang Münte"

16 Aktivierung von Flächenpotenzial im Bahnhofsumfeld

Städtebauliches und freiraumplanerisches Entwicklungskonzept

Anpassung Planungsrecht

Freilegung Bahnhofstraße 1

Erwerb Bahnhofstraße 2

Freilegung Bahnhofstraße 2

Neubau Bahnhofstraße 2

Sanierung historischer Bahnhofs-Nebenanlagen

Neubau P&R-Parkpalette und Fahrradabstellanlagen

17 Sanierungsmanagement

18 Sonstige Maßnahmen

6 Kosten und Finanzierung

→ *wird ergänzt*

7 Beteiligung und Mitwirkung

7.1 Mitwirkungsbereitschaft der Bürger und Eigentümer

Gemäß § 137 BauGB soll die Sanierung mit den Eigentümern, Mietern, Pächtern und sonstigen Betroffenen möglichst frühzeitig erörtert werden. Die Betroffenen sollen zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden.

Die Erarbeitung des ISEK Diepholz sowie der Vorbereitenden Untersuchungen erfolgte im Parallelverfahren unter intensiver Beteiligung der Verwaltung, Bürgerinnen und Bürger sowie lokaler Akteure.

7.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

→ *wird ergänzt*

8 Festlegung und Abgrenzung des Sanierungsgebietes

8.1 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Gemäß § 136 Abs. 1 BauGB sind städtebauliche Sanierungsmaßnahmen zügig durchzuführen. Die städtebauliche Sanierung muss daher im Hinblick auf die festgelegten allgemeinen Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet inhaltlich, organisatorisch und finanziell durchführbar sein. Die Abgrenzung und Größe des Sanierungsgebietes ist so zu wählen, dass eine zügige und zweckmäßige Durchführbarkeit gewährleistet werden kann.

Die Stadt beschließt die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes gem. § 142 Abs. 3 BauGB als Sanierungssatzung. Dies geschieht im Wesentlichen durch die Kombination von zeichnerischer Darstellung und Beschreibung. Die Abgrenzung durch die zeichnerische Darstellung in einer Karte muss zum Bestandteil der Satzung erklärt werden.

Bereits das ISEK Diepholz (2017) kommt zu dem Ergebnis, dass der Handlungsbedarf im zentralen Bereich des Innenstadtkerns hoch ist und dieser als Sanierungsgebiet festgelegt werden sollte.

Die Analyse hat gezeigt, dass nicht im gesamten Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände nach § 136 Abs. 2 BauGB vorliegen. Vor dem Hintergrund der Stärkung der zentralen Funktionen des Stadtkerns, der zugigen Durchführung und unter Berücksichtigung der Förderbedingungen und der Realisierbarkeit wird vorgeschlagen ein vom Untersuchungsgebiet abweichendes Sanierungsgebiet abzugrenzen. Dieses umfasst im Wesentlichen die Lange Straße mit ihren angrenzenden Funktionsbereichen sowie die Bahnhofstraße und in ihre Verlängerung die Mühlenstraße und Steinstraße. In diesem Bereich sind Maßnahmen zur Behebung der Missstände geplant, die eine Entwicklung des gesamten innerstädtischen Kernbereiches und damit der gesamten Stadt begünstigen.

→ *wird ergänzt*

Karte Nr. 10 Abgrenzung Sanierungsgebiet

8.2 Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht

→ *wird ergänzt*

8.3 Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses

Die Notwendigkeit der Sanierung des empfohlenen Sanierungsgebietes wurde in den vorangegangen Kapiteln dargelegt.

Die Komplexität des Konzeptes erfordert qualifizierte Rechts- und Verfahrensinstrumente. In der Abwägung der gebotenen Instrumente reichen Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechts nicht dafür aus. Daher ist für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung die Anwendung des besonderen Städtebaurechts gemäß § 136 BauGB sowohl das geeignete als auch notwendige Mittel. Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen dienen dem Wohl der Allgemeinheit und sollen u.a. dazu beitragen, dass die bauliche Struktur nach den sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Erfordernissen entwickelt wird, die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur unterstützt wird, die Siedlungsstruktur den Anforderungen an gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen entspricht und die vorhandenen Ortsteile unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes erhalten, erneuert und fortentwickelt werden (vgl. § 136 Abs. 4 BauGB).