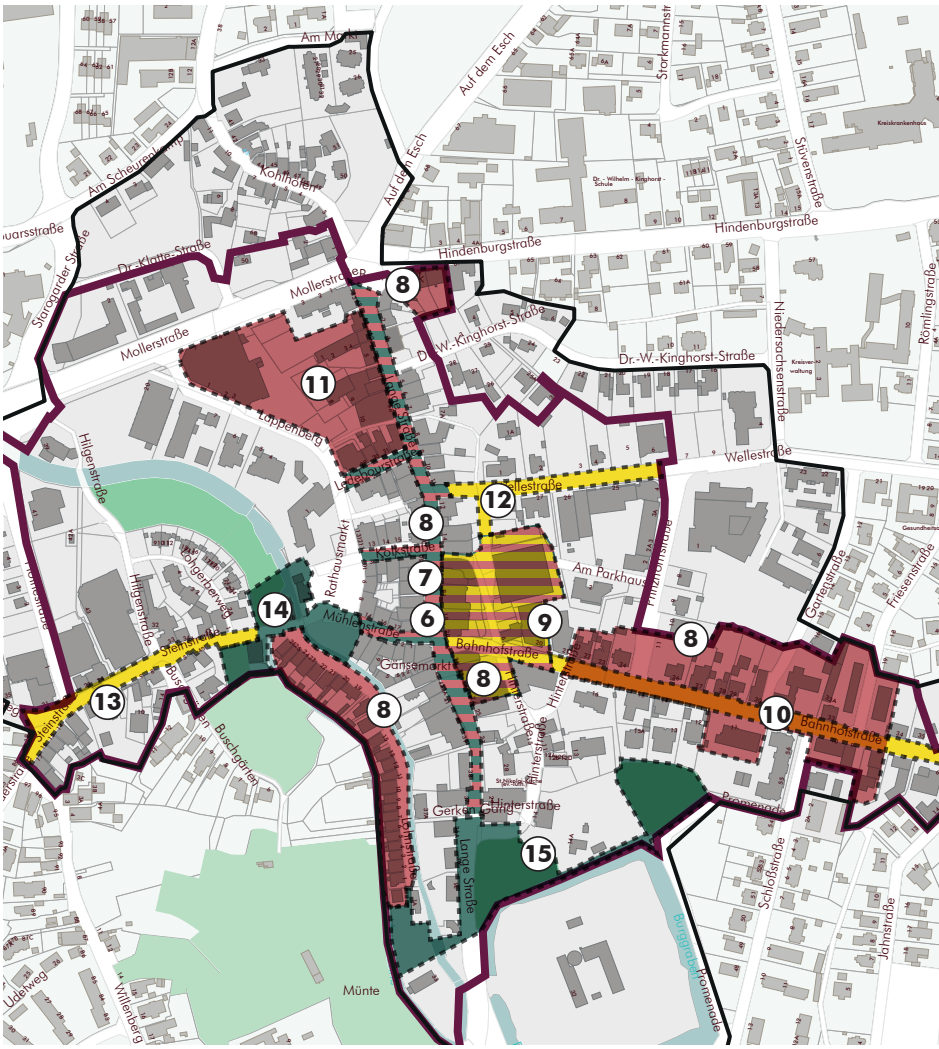


Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt Diepholz

Beschlussvorlage

DIEPHOLZ

DSK

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

Auftraggeber

Stadt Diepholz
Der Bürgermeister
Rathausmarkt 1
49356 Diepholz

Fachbereich Hochbau und Stadtplanung
Ansprechpartner:
Stephan Schwarze
Petra Hage
www.stadt-diepholz.de

Auftragnehmer

DSK
Deutsch Stadt- und
Grundstücksentwicklungsgesellschaft
Mailänder Straße 2
30539 Hannover
Tel. 0511 53 098 10
www.dsk-gmbh.de

Bearbeitung:
Dipl.-Ing. Brigitte Vorwerk

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.

Diepholz, April 2017

Inhaltsverzeichnis

1	**Anlass und Ziel**	**4**
1.1	Aufgaben und Inhalte der vorbereitenden Untersuchungen	4
1.2	Untersuchungsverfahren	5
2	**Rahmenbedingungen**	**6**
2.1	Stadtprofil	6
2.2	Untersuchungsgebiet	6
2.3	Sanierungsverfahren 1985-2004	8
2.4	Planerische Vorgaben	11
2.5	Aktuelle Entwicklungen	12
3	**Bestandsanalyse**	**13**
3.1	Stadtbild und städtebauliche Gliederung	13
3.2	Nutzungsstruktur	19
3.3	Gebäudesubstanz	25
3.4	Erschließung	29
3.5	Grün- und Freiflächen	35
3.6	Eigentümerstruktur	37
4	**Städtebauliche Missstände**	**40**
4.1	Missstände im Untersuchungsgebiet	41
5	**Erneuerungskonzept**	**46**
5.1	Sanierungserfordernis	46
5.2	Sanierungsziele	46
5.3	Maßnahmenkonzept	47
6	**Kosten und Finanzierung**	**51**
7	**Beteiligung und Mitwirkung**	**57**
7.1	Mitwirkungsbereitschaft der Bürger und Eigentümer	57
7.2	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	57
8	**Festlegung und Abgrenzung des Sanierungsgebietes**	**69**
8.1	Abgrenzung des Sanierungsgebietes	69
8.2	Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht	69
8.3	Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses	72
8.4	Nächste Verfahrensschritte	76
9	**Quellen**	**77**

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

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.

2 Rahmenbedingungen

2.1 Stadtprofil

Im Städtedreieck der Oberzentren Bremen, Oldenburg und Osnabrück gelegen ist die Stadt Diepholz mit rund 16.6921 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.

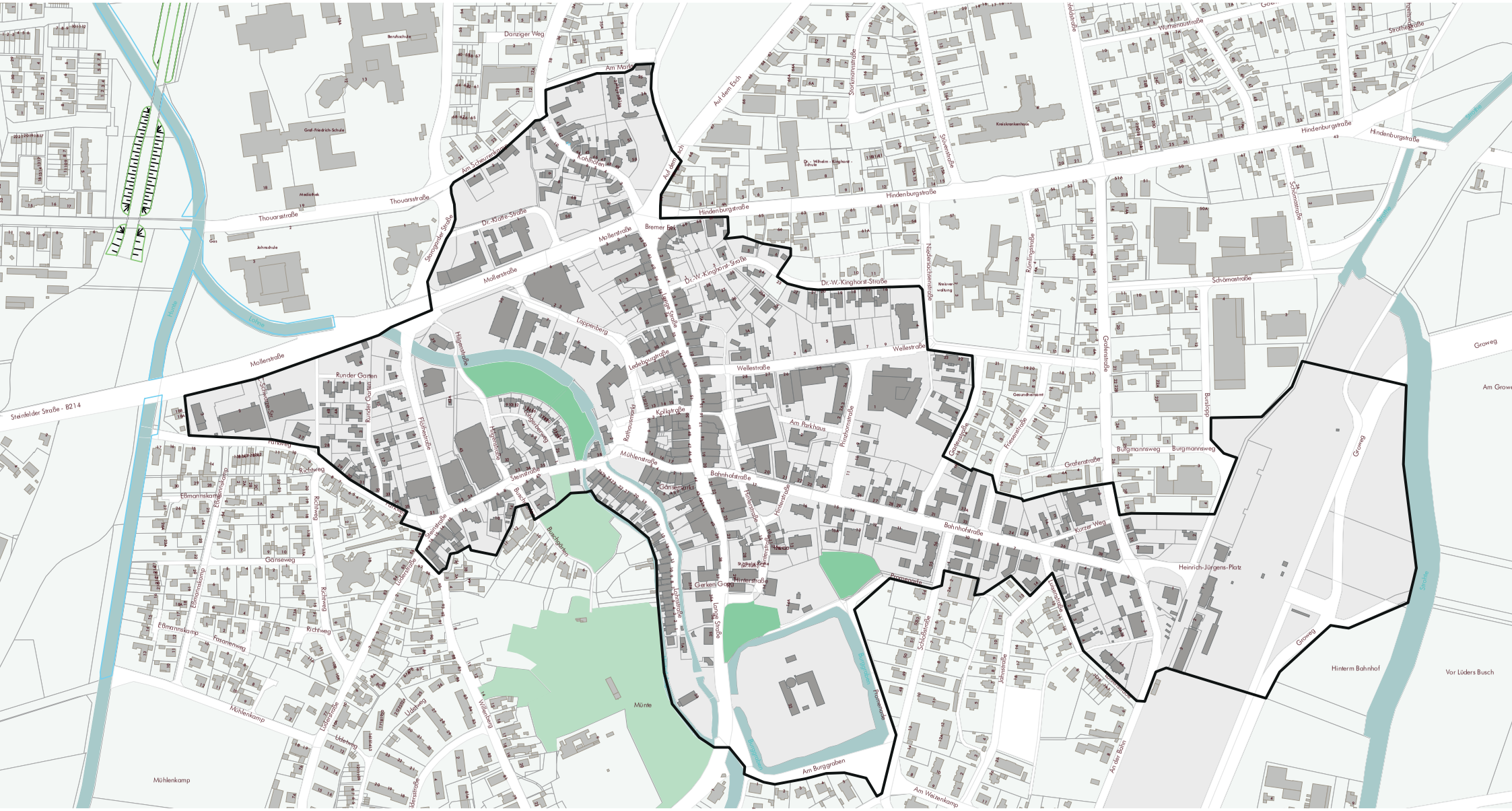
2.2 Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für die Vorbereitenden Untersuchungen umfasst den Innenstadtbereich der Stadt Diepholz mit seinem Altstadtbereich, die östliche 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	Gerkengang	Lohgerberweg
Am Parkhaus	Heinrich-Jürgensplatz	Mollerstraße
An der Bahn	Hilgenstraße	Mühlenstraße
Auf dem Esch	Hinterstraße	Prinzhornstraße
Bahnhofstraße	Kolkstraße	Rathausmarkt
Buschgärten	Kohlhöfen	Runder Garten
C.-Schwarze-Str.	Kurzer Weg	Steinstraße
Dr.-Klatte-Str	Lange Straße	Wellestraße
Flöthestraße	Lappenberg	
Gänsemarkt	Ledebourstraße	
Groweg		

1 Stand 31.12.2015 LSN



Stadt Diepholz

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Karte Nr. 1
Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Stand: 08.02.2017

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

20 m 100 m

2.3 Sanierungsverfahren 1985-2004

Anlass und Rahmenbedienungen

Vor über 30 Jahren wurde für Teile des Untersuchungsgebiets bereits einmal ein Sanierungsgebiet förmlich festgesetzt. Folgende städtebaulichen Missstände wurden damals festgestellt:

Die Analyse der städtebaulichen Missstände ergab im Untersuchungsgebiet:

- Neuordnungs- und Entwicklungsbedarf,
- Ergänzung und Erneuerung der Infrastruktur
- Gestaltungsbedarf der öffentlichen Räume und
- Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf an öffentlichen und privaten Gebäuden.

1986 wurde die Stadt Diepholz in die Städtebauförderung aufgenommen. Die DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH übernahm die Rolle des Sanierungsträgers. Die Kosten der Sanierung beliefen sich bei der Abrechnung der Gesamtmaßnahme zum 30.06.2004 auf ca. 12,3 Mio. Euro, davon ca. 6,8 Mio. Euro aus Städtebauförderungsmitteln. 25% der Kosten wurden durch Eigenmittel der Gemeinde getragen.

Das Sanierungsgebiet ersteckte sich nördlich des Schlosses entlang der Lange Straße bis zum Markplatz und schloss die Kohlhöfen ein. Im Westen ging das Sanierungsgebiet bis zum Richtweg und Schloss Teile der Lüderstraße ein. Auch die Lohnstraße war Teil des Sanierungsgebietes.

Realisierte Maßnahmen

- Flöthebogen und Flöthebrücke: Verlagerung der Lackiererei und Gerbererei, Erschließung und Grundstücksneuordnung für die Realisierung von altengerechter Wohnbebauung und Gestaltung des Flötheufers
- Rathausmarkt: Gestaltung eines Marktplatzes als Verbindung zur Innenstadt, Schaffung einer Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung (Rathausmarkt 2)
- Gänsemarkt: Abriss und Neubau
- Lohnstraße: Umgestaltung der öffentlichen Verkehrsfläche, Neubefestigung und teilweise Öffnung der Uferbereiche, Modernisierung und Instandsetzung teilweise denkmalgeschützter Gebäude (u.a. Lohnstraße 11, 24, 85)
- Lange Straße: Ausbau der nördlichen und südlichen Bereich, Modernisierung und Instandsetzung privater und öffentlicher Gebäude (Altes Rathaus, Lange Straße 17)
- Betriebsverlagerung und Neubebauung Lüderstraße 84: Modernisierung Kulturdenkmal, Verbesserung Wohnumfeld, Neubau Alten- und Pflegeheim
- Neuordnung Lappenberg: Abbruch baufälliger Bausubstanz, Neubebauung Bremer Eck/ Mollerstraße als Tor zur Stadt, Geschäftszentrum zur Verbesserung der Versorgungsfunktion, neue Stellplatzflächen
- Hilgenstraße: Umgestaltung

Neue Anforderungen

Die Ergebnisse der letzten Sanierung sind Grundlage für die vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen. Die Funktionsfähigkeit und das Erscheinungsbild der Innenstadt konnten verbessert sowie gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse geschaffen werden. Aufgrund von veränderten Anforderungen an Einzelhandel, Barrierefreiheit, Klimaschutz, städtebaulicher Praxis (Innenentwicklungs-

novelle) und dem demografischen Wandel sind Maßnahmen aus der letzten Sanierung teilweise überholt und müssen den neuen Ansprüchen angepasst werden. Zusätzliche Handlungsbedarfe bestehen zudem an den Rändern der Maßnahmen der letzten Sanierung in den Eingangsbereichen zur Innenstadt.

Die veränderten Anforderungen an Innenstädte seit der Sanierung 1985-2004 zeigt sich auch in der aktuellen Bekanntmachung für die Anmeldung zum Programm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren mit dem Ziel der „Erhaltung und Entwicklung der Innenstädte als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben".

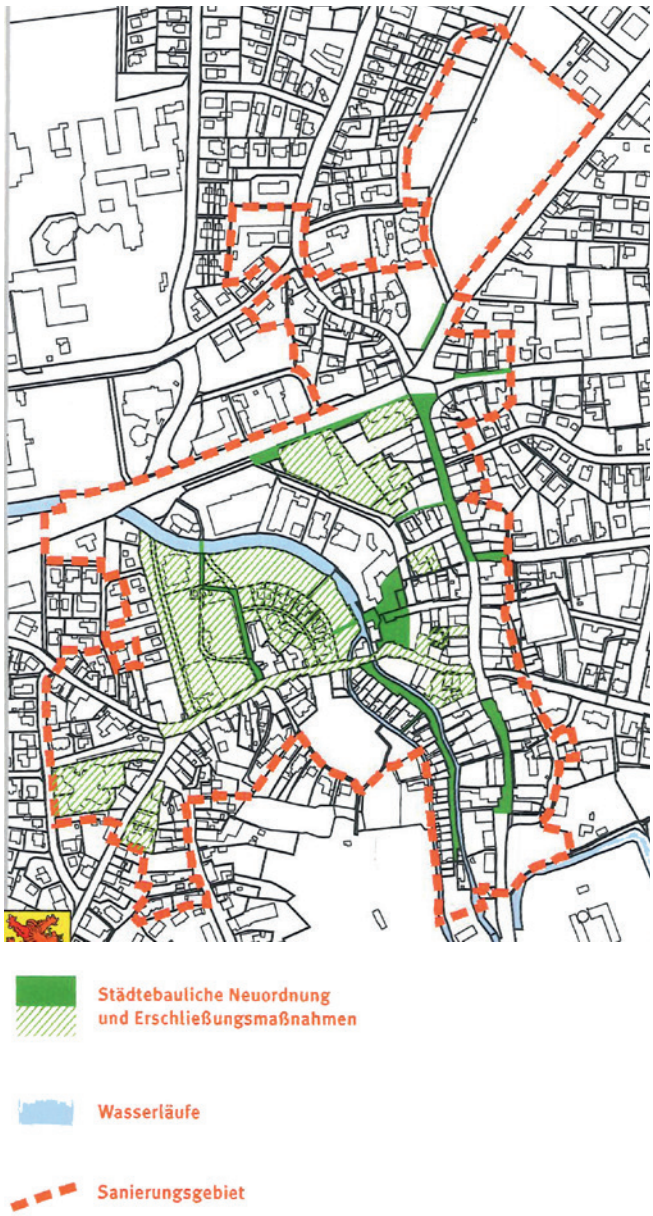


Abb. 1 Durchführung von Ordnungsmaßnahmen während der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Diepholz - Stadtzentrum 1958-2004 (Quelle: Stadt Diepholz)

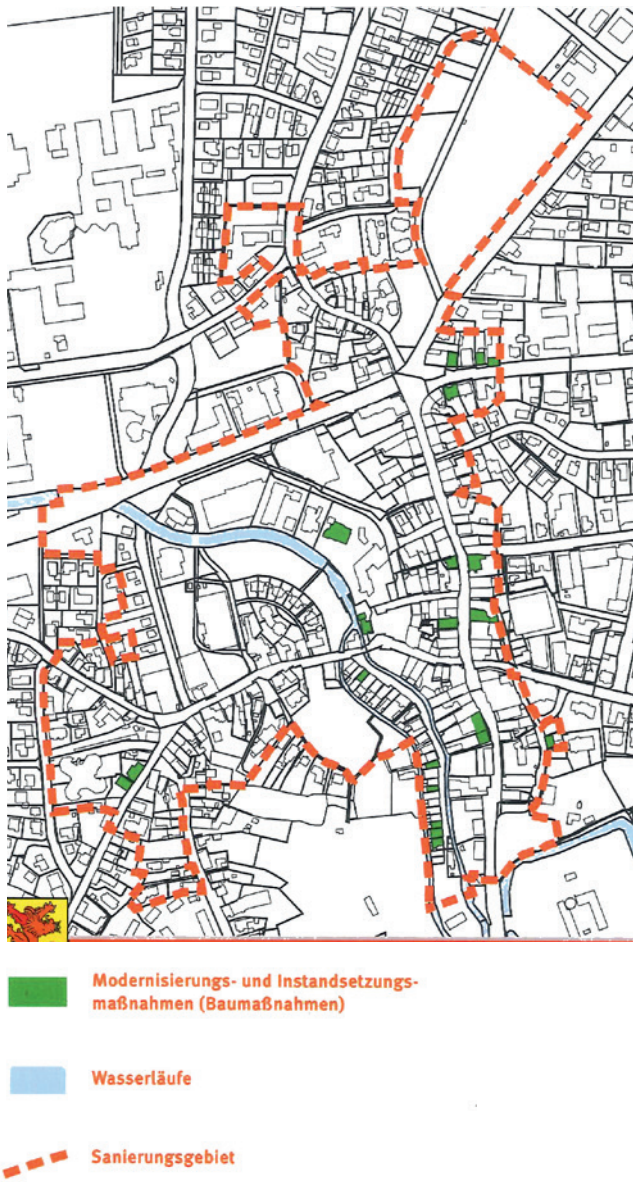


Abb. 2 Durchführung von Baumaßnahmen während der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme Diepholz - Stadtzentrum 1958-2004 (Quelle: Stadt Diepholz)

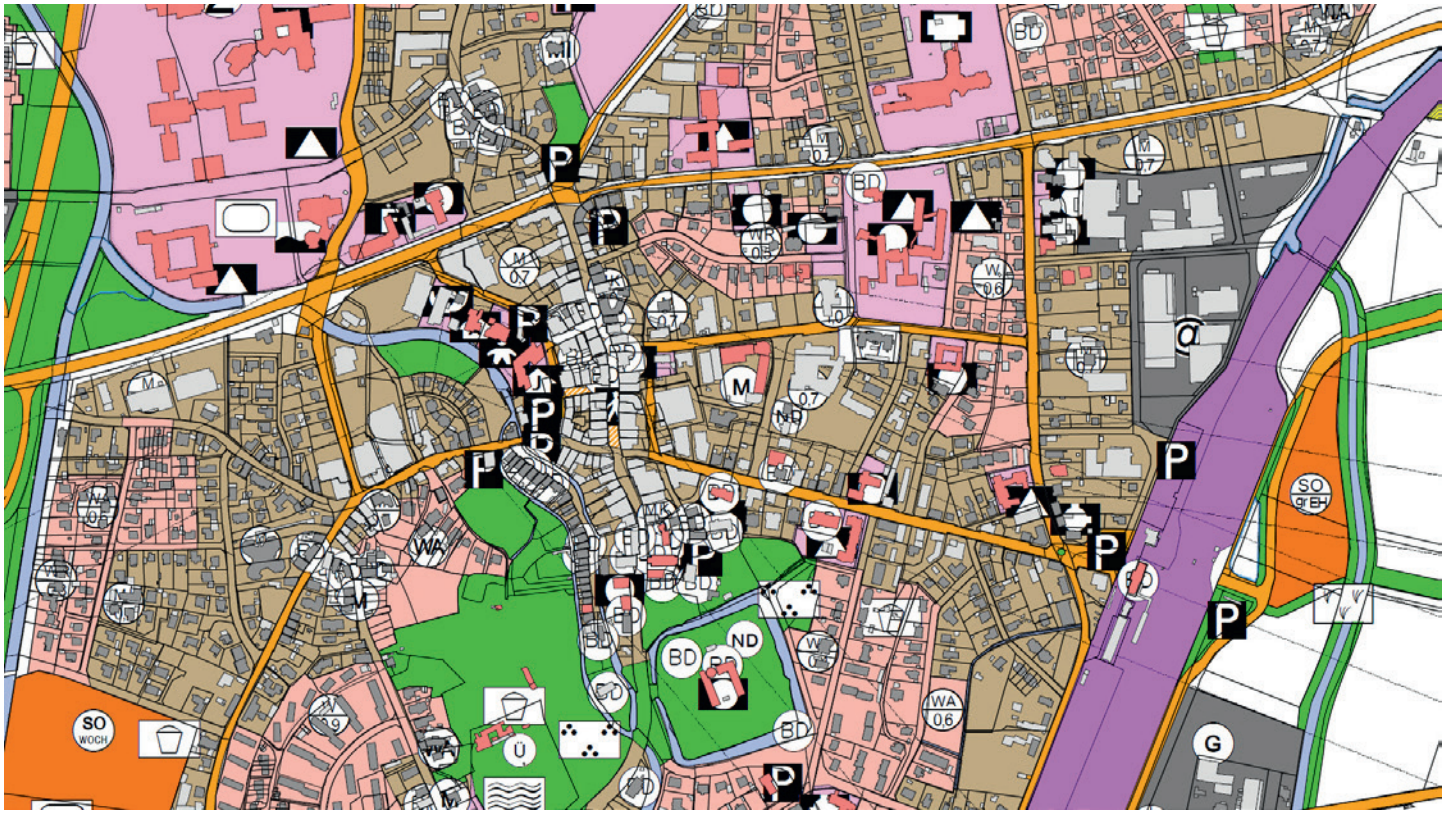


Abb. 3 Darstellungen des FNPs im Untersuchungsgebiet (Arbeitsstand 2017)

Abb. 4 Übersicht über Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet

2.4 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.

Bebauungspläne

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

Bebauungsplan	Nutzung, Art	Bauliche Nutzung		Bauweise	Geschosse	Rechtskraft seit
		GRZ	GFZ			(Änderungen)
B-Plan Nr. 4 Dr.- W.- 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	Straßenverkehrsfläche	-	-	-	-	1970
B-Plan Nr. 30 Bahnhofstraße	Straßenverkehrsfläche, 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, Straßenverkehrs-fläche	0,6 - 0,8	1,8 - 2,4	g	-	2001
B-Plan Nr. 46 Grafenstraße/ Friesenstraße	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

2.5 Aktuelle Entwicklungen

Ansiedlung famila

2016 wurde die Ansiedlung eines Vollsortimenters östlich der Bahntrasse planerisch im Rahmen einer Änderung des Flächennutzungsplans vorbereitet. Bisher gibt es in dieser Größe nur das E-Center in der Stadt Diepholz. Ein für die Realisierung erforderlicher Bebauungsplan befindet sich im Aufstellungsverfahren.

Entwicklungen am „Aralkreisel“

Am 13.12.2016 wurde entschieden, dass ein Aufstellungsbeschluss für den Bereich “Diepholz-Nord” zwischen Ortsumgehung und Friedhof auf der Grundlage des am 01.06.2016 im SPU vorgestellten Konzeptes erarbeitet und dem zuständigen Fachausschuss zur Beratung vorgelegt werden soll. Mit der Entwicklung soll das Stadt-Entrée nördlich der Thüringer Straße neugeordnet und entwickelt werden. Auf dem Areal sind Wohn- und Gewerbenutzung vorgesehen. Ziel soll es sein Kaufkraft-Abflüsse nach Vechta abzufangen und das Einzelhandelsangebot zu verbreitern.

Lappenberg Areal

Parallel zum VU und ISEK Prozess findet eine intensive Auseinandersetzung mit den Eigentümern des Lappenberg Areals statt. Die Stadt Diepholz beabsichtigt eine Einzelhandelslage in der nördlichen Innenstadt städtebaulich und planungsrechtlich neuzuordnen. Das Plangebiet umfasst den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 86 „Mollerstraße/Ledebourstraße“, der Aufstellungsbeschluss fand am 07.03.2011 statt. Zusammen mit dem Planungsbüro BPW baumgart+partner, dem Architekturbüro 9°, der DSK, Stadtverwaltung und Eigentümern soll eine konsensfähige Planung erarbeitet werden.

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 Entwicklungen 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

Abb. 5 Schloss Diepholz: Das Wahrzeichen der Stadt wird gerade saniert.

Abb. 6 Münte: Das denkmalgeschütze Gebäude wirkt verloren zwischen den angrenzenden Nutzungen. Es fehlen Hinweise.

Abb. 7 Lange Straße Nord: Blick auf die historische Straßenachse vom Nicolaikirchturm, deutlich erkennbar ist die straßenbegleitende Bebauung.

Abb. 8 Lange Straße Süd: moderne Interpretation historischer Gebäudekubaturen

Abb. 9 Lange Straße: Historische Stadtachse, hier mit altem Rathaus und denkmalgeschützten Gebäude

Abb. 10 Lange Straße: Ortsuntypische Bebauung aus den 1970/80er Jahren

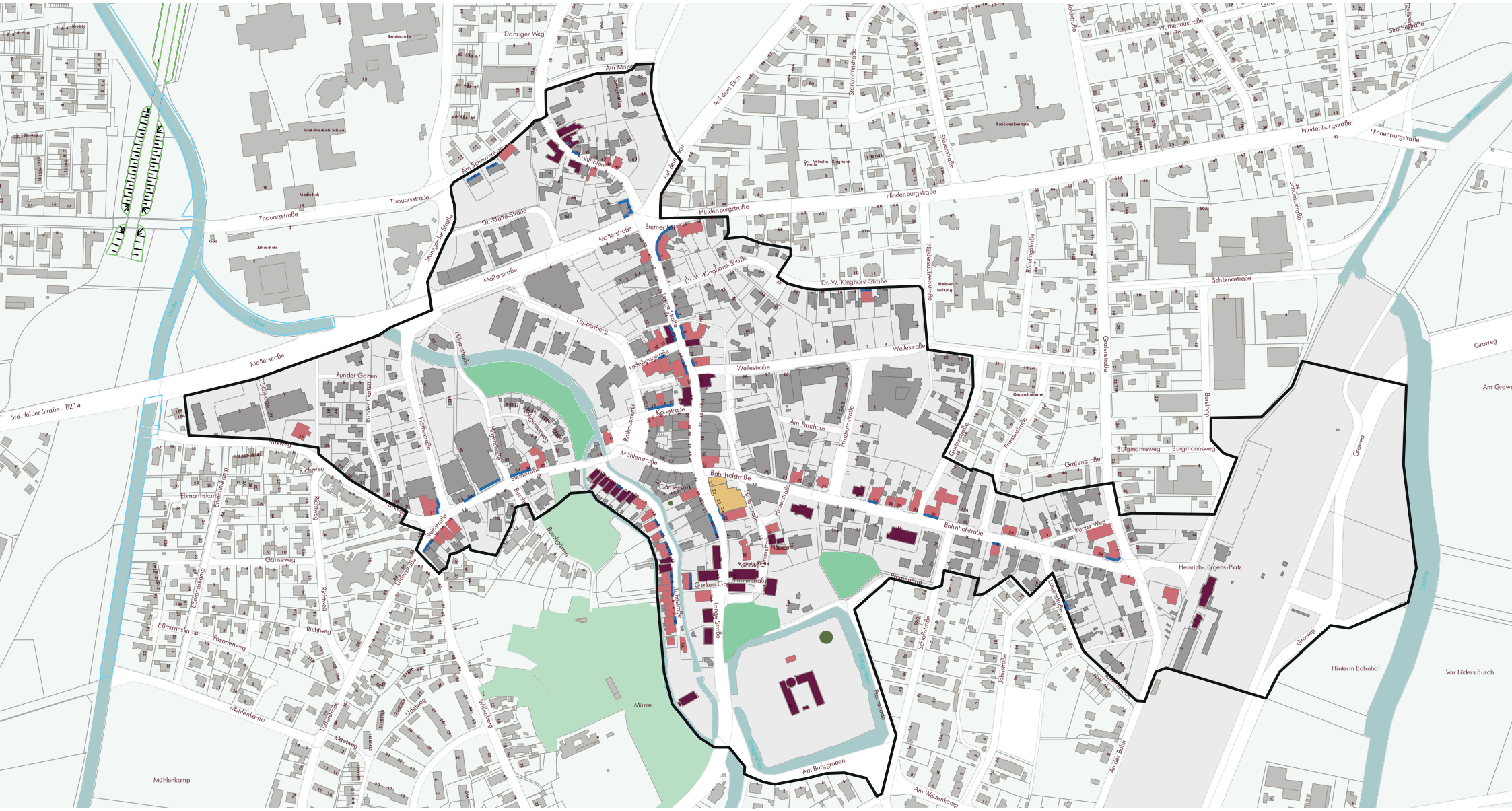
Abb. 11 Lohnstraße: Ehemalige Handwerkerstraße als geschlossenes Bauensemble

Abb. 12 Neubau der letzten Sanierungsmaßnahme am Flöthebogen

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.

Lohnstraße

Die historische Lohnstraße bildet ein siedlungsstrukturelles eigenständiges Element. Die Bebauungsstruktur ist sehr homogen. Die geschlossene Baustruktur ist eingeschossig und giebelständig. Die Straße war ursprünglich 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 vorrangig über einen Quartiersstellplatz ausgeführt.



Stadt Diepholz

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

Karte Nr. 2
Stadtbild

Stand: 20.04.2017

- Baudenkmal (§ 3 Abs. 2 und Abs.3 NDschG)
- Stadtbildprägende Gebäude
- Negativ stadtbilprägendes Gebäude
- Naturdenkmäler
- Überformung der Fassade
- Untersuchungsgebiet
- öffentliche Grünfläche

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

20 m 100 m

Abb. 13 Steinstraße: historische Wegebeziehung im schlechten baulichen Zustand

Abb. 14 Flöthestraße: Fachmarktzentrum

Flöthebogen

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 Flöthebogens 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). Das Projekt Flöthebogen hat 2000 eine Auszeichnung im Landeswettbewerb des Niedersächsischen Innenministeriums gewonnen, vor allem der Freiraum für den Gewinn als Aufenthaltsqualität wurde gelobt. Die Gestaltung ist zeitgemäß anzupassen und einzelne Bereiche sind aufzuwerten.

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 Garten mit eingeschossiger Einfamilienhausbebauung stammt vorranging aus den 1970er Jahren.

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 Ausfallstraße. Die räumliche Nähe der Innenstadt wird durch die bauliche Kubatur nicht wahrgenommen.

Von der Mollerstraße entlang der Flöthestraße hat sich ein weiteres Fachmarktzentrum ausgebildet. Um einen großen Parkplatz gruppieren sich drei Fachmärkte in eingeschossiger Bauweise unter-

schiedlichen Baualters. Über den Flöthebogen 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. In diesem Zeitraum wurde auch das Quartier um den Lappenberg 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.

Mollerstraße/Bremer Eck

Abb. 15 Mangelnde Raumkanten entlang der Mollerstraße in Richtung Bremer Eck

Abb. 16 Die architektonische Qualität der Bebauung am Bremer Eck ist defizitär

Die Bebauung Mollerstraße/Kohlhöfen, die in den 1970/80er Jahren entstand, fasst durch die Höhenentwicklung den Platzraum am Bremereck, wird aber den architektonischen Ansprüchen der angrenzenden Bebauung nicht gerecht. Die urbane Dichte nimmt unmittelbar nach dem Bremer Eck entlang der Mollerstraße ab. Durch zurückspringende Gebäudefluchten, Freiflächen und niedrige Geschossigkeiten im Verhältnis zur Breite des Straßenraums erscheint der Straßenraum nicht urban und erhält einen Charakter als Durchfahrtsstraße. Die Mollerstraße ist für den Autoverkehr ausgelegt und hat eine Barrierewirkung im Stadtkontext. Die öffentlichen Einrichtungen im nördlichen Stadtgebiet erscheinen weit entfernt von der Innenstadt.

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 Polizeiinspektion 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 einer 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 ist im Sommer nicht gegeben. Der Straßenraum weist Defizite auf, es mangelt an Radwegen, die Gehwege sind zu schmal und nicht barrierefrei.

Abb. 18 Neuau an der Bahnhofstraße rückt von der Straße ab

Abb. 19 Historische Bebauung entlang der Bahnhofstraße

Abb. 20 Ehemalige denkmalgeschützte Volksschule

Abb. 21 Das Gebäude der Volkshochschule ist denkmalgeschützt

Der Übergang von der Bahnhofstraße in die Innenstadt an der Hinterstraße bildet keinen attraktiven Stadteingang aus. Der Raum ist funktional ohne Gestaltung, die Gebäude der Lange Straße bilden Rückseiten aus, außerdem gibt es Leerstand.

Verwaltungsbereich

Nördlich der Bahnhofstraße gibt es ein Cluster öffentlicher Einrichtungen. 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 aufgeständerter dreigeschossiger Bauweise und großzügigem Vorplatz repräsentativ. Insgesamt wirkt das Gebiet sehr städtisch. In der parallelen Dr. W.-Kinghorst-Straße befinden sich eingeschossige Einfamilienhäuser aus den 1960/70er Jahren.

Baudenkmäler und stadtbildprägende Gebäude

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 Kohlhöfen sowie das Empfangs- und Nebengebäude des Bahnhofs eingetragen. Darüber hinaus gibt es stadtbildprägende Gebäude, die von baugestalterischer Bedeutung für das Erscheinungsbild für angrenzende Straßen und Plätze sind. Gebäude sind von baugestalterischer Bedeutung, wenn sie die Bau- und Nutzungsgeschichte des Ortes oder die lokale Gebäudeform, Detailformen/bauhandwerkliche Traditionen bzw. besondere Bau- und Nutzungsformen repräsentieren. Die Zuordnung ist der Karte 2 auf S.18 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.

Einzelhandel und Dienstleistungen

Die Haupteinkaufslage bilden die Bereiche entlang der Lange Straße mit der Fußgängerzone und den Anrainerstraßen. 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].
- 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, deren Flächen kaum nachgefragt werden. 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.

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.

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, Lebensmittelgeschäfte 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.

---

2 GfK (Wirkungsanalyse) 2016, 13

3 Innenstadtstudie für die Stadt Diepholz, 2015

4 Innenstadtstudie für die Stadt Diepholz, 2015

Abb. 22 Fußgängerzone mit Eiscafé De Martin

Abb. 24 Niedrigpreisiger Geschäftsbesatz am Lappenberg

Abb. 23 Wochenmarkt auf dem Rathausvorplatz

Abb. 25 Bäckerei mit Stehcafé in der Bahnhofstraße

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.

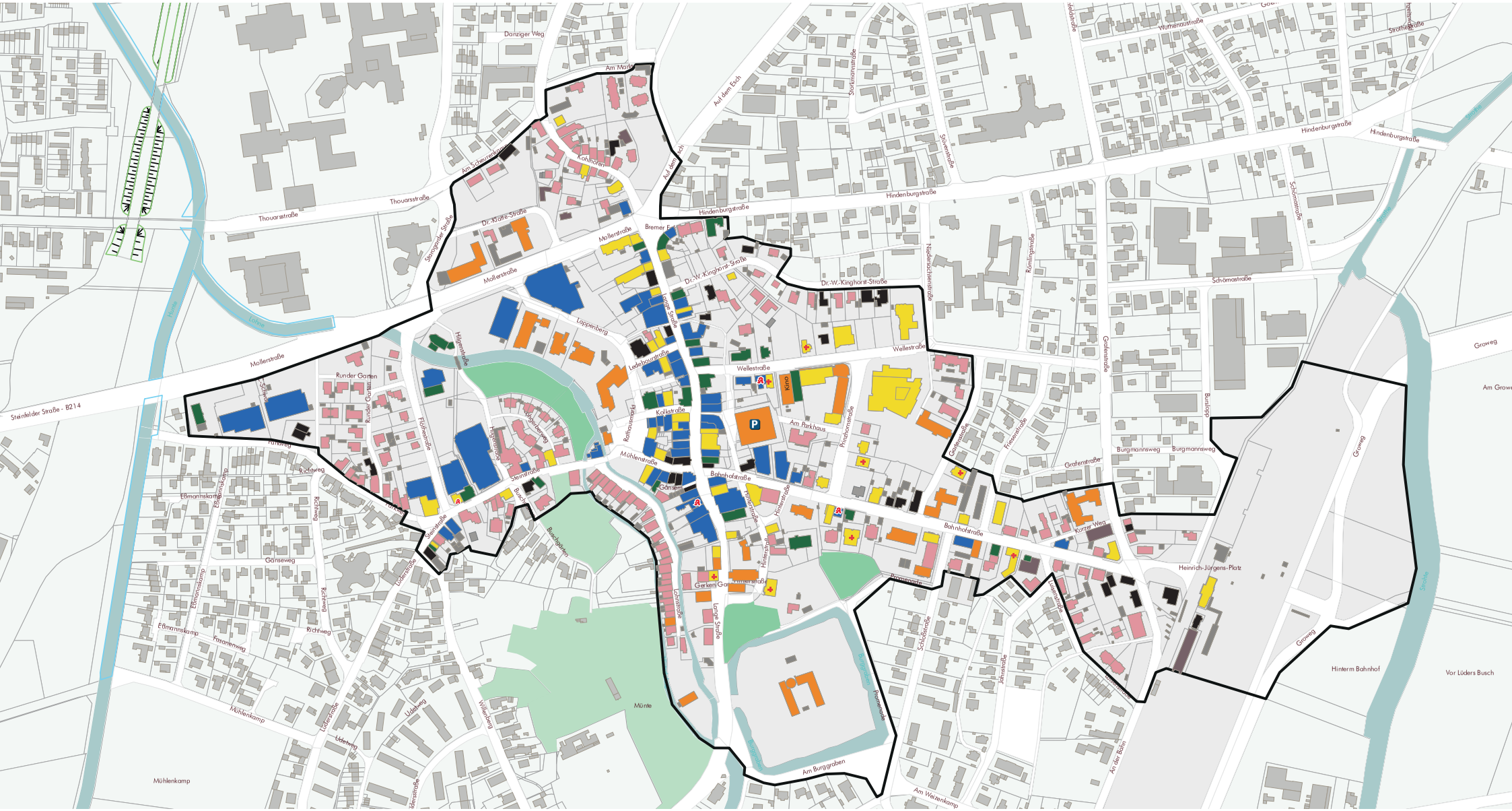
In der Bahnhofstraße wird die Erdgeschossnutzung größtenteils von der Dienstleistungsnutzung dominiert. Der Einzelhandelsbesatz orientiert sich erkennbar auf Berufspendler, es gibt Bäckereien mit Stehcafés. Vereinzelt sind Facheinzelhandel und Gewerbe aufzufinden. Der Besatz ist dabei thematisch deutlich 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.

Entlang der Prinzhornstraße und Wellestraße haben sich vorwiegend 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 wenige Gastronomiebetriebe, die über einen attraktiven Außenbereichen verfügen. Lediglich der gastwirtschaftliche Betrieb im alten Rathaus und die Eisdiele in der Lange Straße verfügen über einen Au-

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



Stadt Diepholz

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

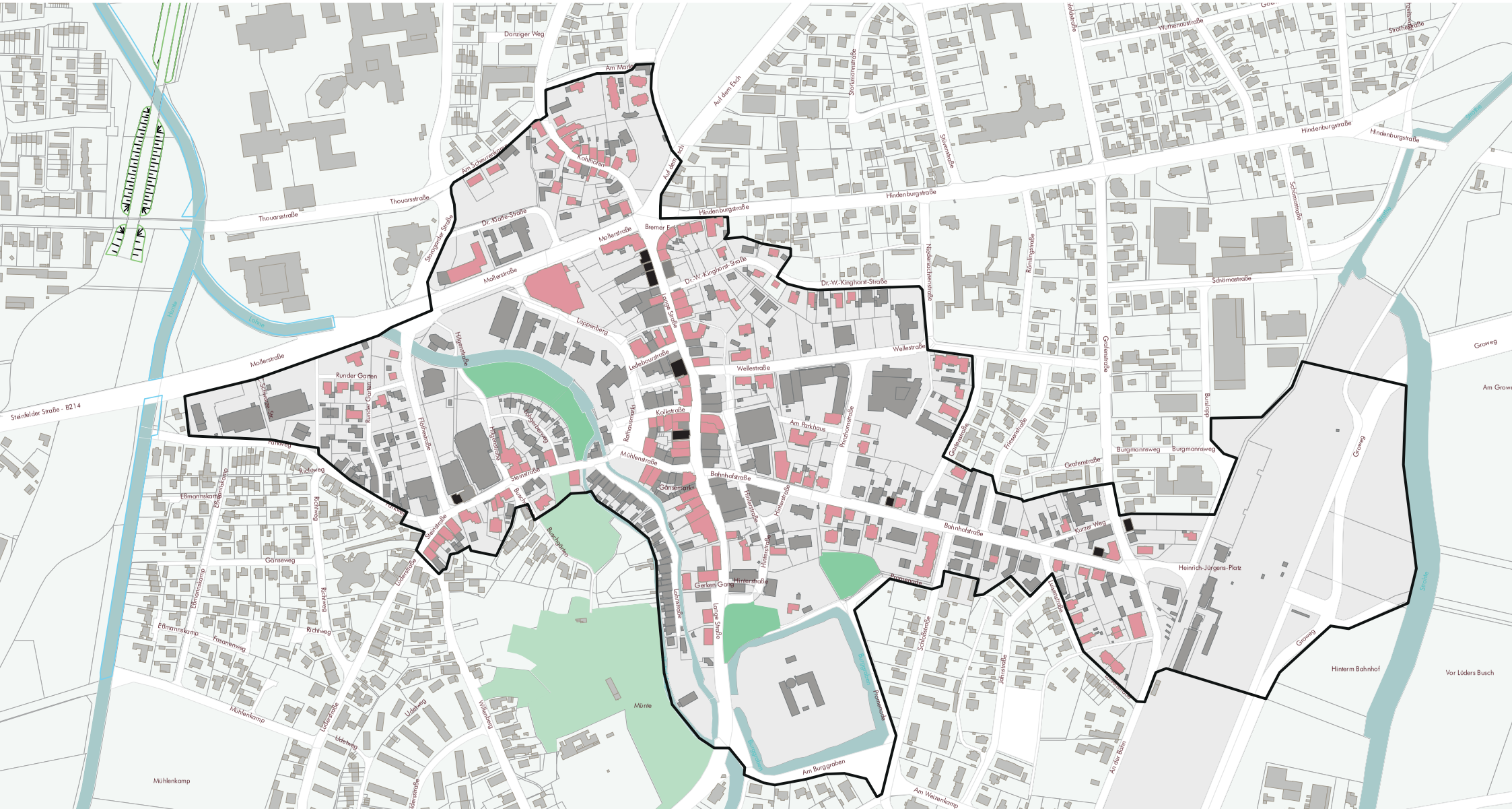
Karte Nr. 3 Nutzungen Erdgeschosszone

Stand: 09.12.2016

- Einzelhandel
- Dienstleistung
- Gewerbe
- öffentliche, soziale, kulturelle Einrichtung
- Wohnen
- Gastronomie
- Leerstand
- Apotheke
- Arztpraxis
- Parkhaus
- Untersuchungsgebiet
- öffentliche Grünflächen

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

20 m 100 m



Stadt Diepholz

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

Wohnen

Leerstand

Untersuchungsgebiet

öffentliche Grünflächen

Karte Nr. 4
Nutzung Wohnen
Obergeschoss

Stand: 09.12.2016

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

20 m 100 m

ßenbereich. Auch das Eiscafé, das Restaurant in der Wellestraße und die Pizzeria in der Steinstraße sowie das Restaurant Nadtila stellen ihren Gästen Außenbereiche zur Verfügung. Es mangelt an Ausgehmöglichkeiten in der Innenstadt für abendliche Aktivitäten, wie etwa Bars und Kneipen. Am Stadtrand gibt es in der Thüringer Straße eine Diskothek.

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 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 verfügen über ein breites Kursangebot.

Abb. 26 Dienstleistungen an der Bahnhofstraße

Abb. 27 Hier entsteht die neue Volksbank an der Wellestraße

Abb. 28 Kommunales Kino

Abb. 29 Kreissparkasse an der Wellestraße

Abb. 31 Leerstehendes Gebäude Bahnhofstraße 1 im direkten Entrée der Stadt Diepholz

Abb. 32 Leerstand entlang der Bahnhofstraße

Abb. 30 Leerstand entlang der Mühlenstraße

Abb. 33 Leerstand in der Dr.-W.-Kinghorststraße

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 Dr.-W.-Kinghorst-Straße. 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 Wohnzwecken.

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-Jürgens-Platz und an der Luisenstraße in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Auffällig ist auch eine Konzentration von Leerständen 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.

Abb. 34 Parkweg: Stadtbildprägendes Bauernhaus, das zu verfallen droht

Abb. 35 Bahnhofstraße: Stadtbildprägende Bausubstanz, die aufgrund von Leerstand zu verfallen droht

Abb. 36 Parkweg: Unterschiedliches Modernisierungstempo und Gestaltungsansatz

Abb. 37 Hinterstraße: Leerstand am Innenstadteingang und rückwärtige Bebauung

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.

Auf dem Grundstück der Mollerstraße 50 hat sich ein Gebrauchtwagenhändler angesiedelt. Diese Nutzung ist in der Lage und im Stadtkontext unpassend. Es fehlt eine räumliche Fassung des Straßenbereichs entlang der Mollerstraße.

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

Abb. 38 Hinterstraße: Rückseiten bilden einen unattraktiven Stadteingang aus

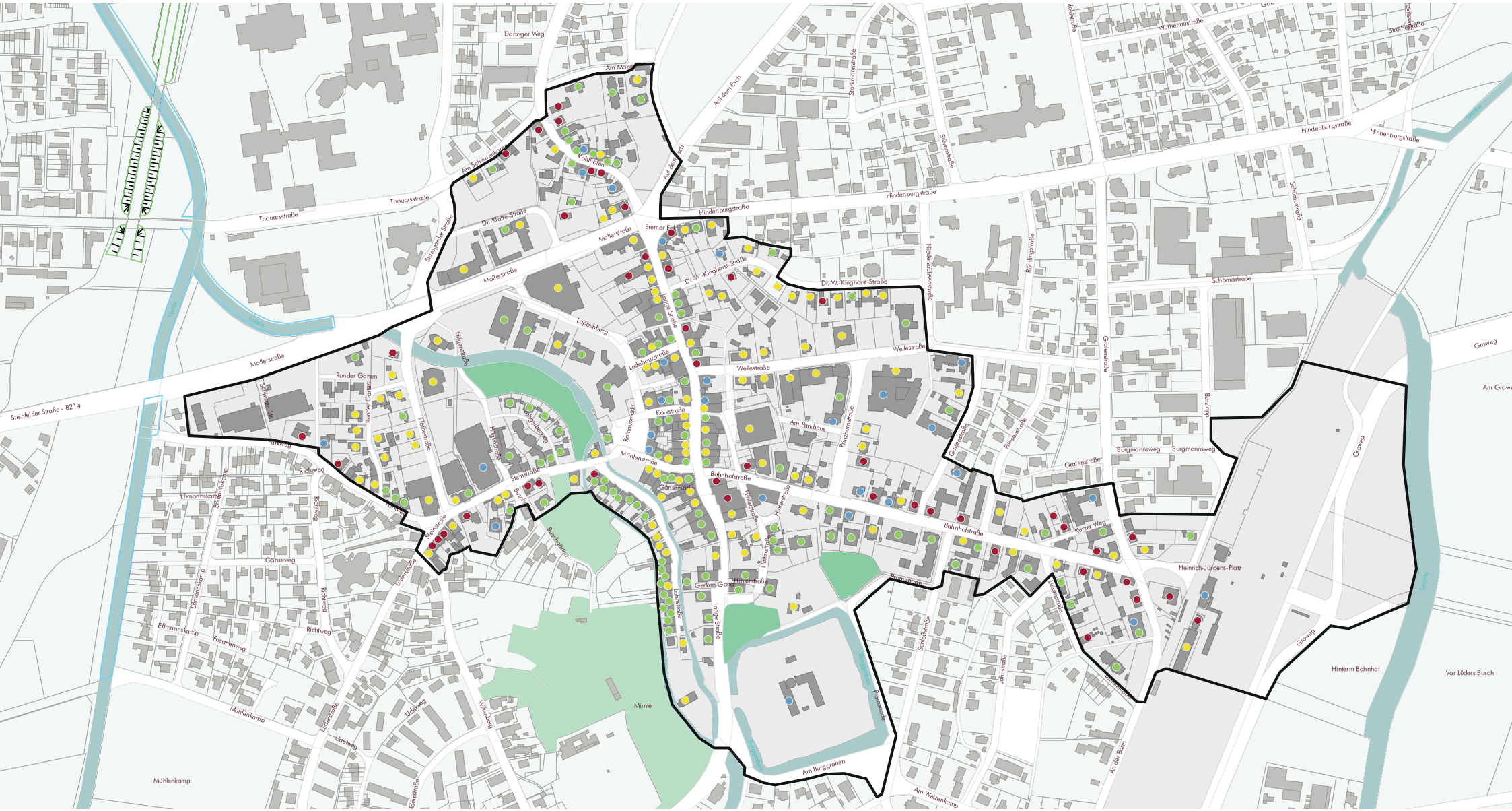
Abb. 39 Kohlhöfen: Unterschiedliche Sanierungsstände sowie teilweise Überprägung der Fassade

Abb. 40 Lohnstraße: Teilweise Überformung der Fassade und turnusgemäßer Modernisierungsbedarf

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, dennoch sind Fassaden durch energetische Sanierungsmaßnahmen überprägt und stören das Gesamtbild des Ensembles Lohnstraße. Da die Sanierung in den 1980er Jahren stattfand, gibt es an vielen Gebäuden außerdem Abnutzungsspuren und eine turnusgemäße Modernisierung steht an. 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.



Stadt Diepholz

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

Karte Nr. 4
Gebäudesubstanz

Stand: 09.12.2016

- kein Sanierungs- und Modernisierungsbedarf
- geringer Sanierungs- und Modernisierungsbedarf
- mittlerer Sanierungs- und Modernisierungsbedarf
- hoher Sanierungs- und Modernisierungsbedarf

- Untersuchungsgebiet
- öffentliche Grünflächen

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

20 m 100 m

Im Untersuchungsgebiet gibt es im westlichen Bereich um die Straße Runder Garten ein innerstädtisches Wohnquartier, vornehmlich als 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.

Abb. 41 Blick vom Bremer Eck in die nördliche Lange Straße

Abb. 42 Die Bahnhofstraße als wichtige Verbindungsachse

Abb. 43 Mollerstraße, vorrangig für den motorisierten Verkehr gestaltetet

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 Verkehrsraums an. 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.

Abb. 44 Parkplätze am Lappenberg

Abb. 45 Schlecht einsehbares Parkhaus an der Hinterstraße

Abb. 46 Parkplatzanlage Mühlenstraße/Steinstraße

Abb. 47 Orientierungsprobleme bei der Parkplatzsuche

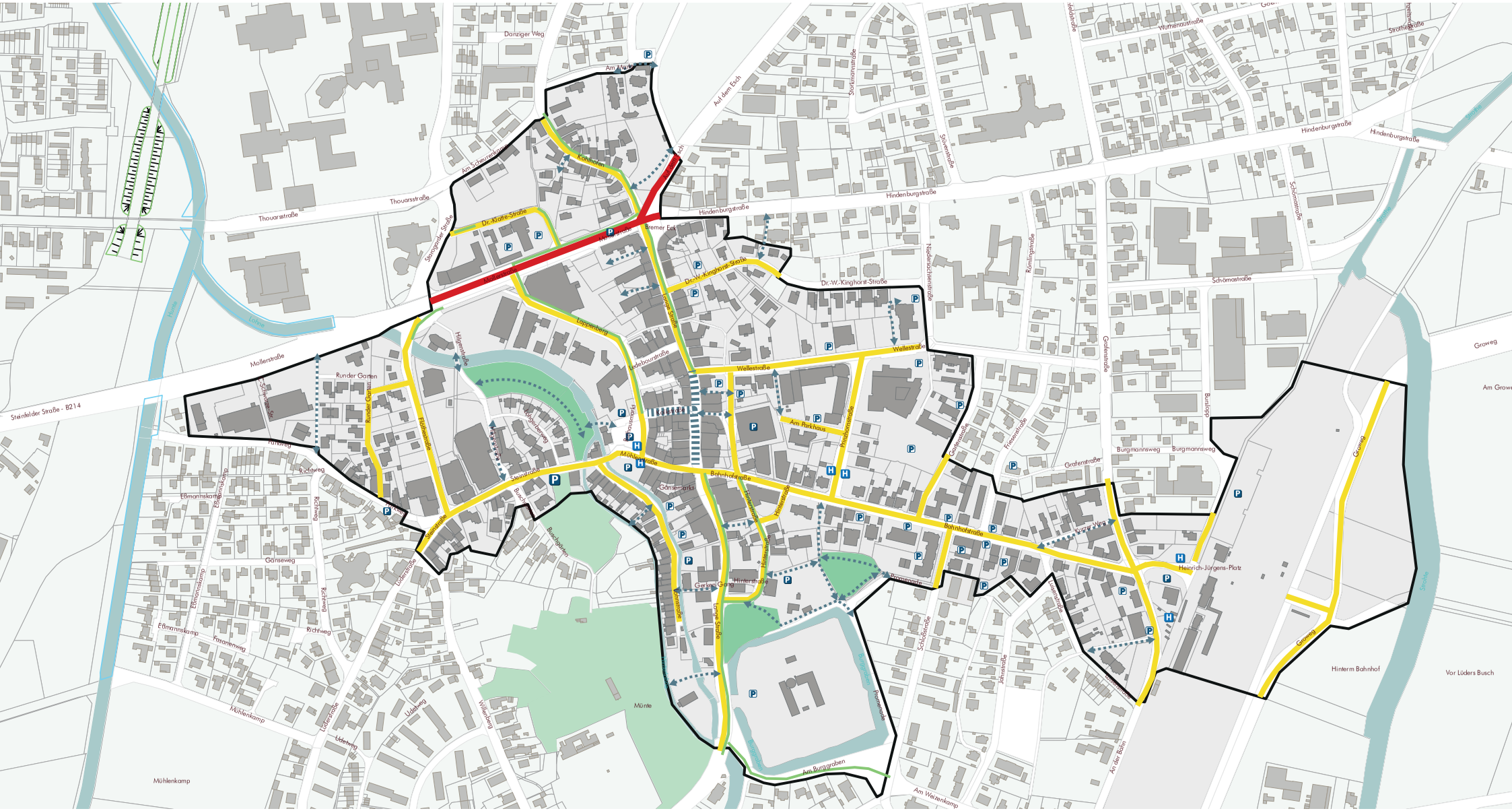
Ruhender Verkehr

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“, „Rathausmarkt“ und „Mühlenstraße/Steinstraße“ sind zeitlich begrenzt kostenfrei. 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.

ÖPNV und Elektromobilität

Am Ostende der Bahnhofstraße bzw. an der Straße An der Bahn befindet sich der Bahnhof. Die-



Stadt Diepholz

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

Karte Nr. 6 Erschließung

- Hauptstraße
- Nebenstraße
- Fußgängerzone
- Fußweg
- Radweg /Schutzstreifen
- Parkplatzanlage öffentlich
- Parkplatzanlage privat
- Bushaltestelle
- Untersuchungsgebiet
- öffentliche Grünflächen

Stand: 09.12.2016

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

20 m 100 m

Abb. 48 Bushaltestelle am Rathausmarkt

Abb. 49 Der Bahnhof vor den Umbaumaßnahmen im Rahmen des Förderprogramms „Niedersachsen ist am Zug III“

Abb. 50 ZOB ist nicht direkt an den Bahnhof angebunden

Abb. 51 E-Ladestation an der Wellestraße

pholz 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 Förderprogramms „Niedersachsen ist 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-Ladestation für Autos in der Wellestraße bei den Stadtwerken. Ladestationen für E-Bikes hingegen sind im

Abb. 52 Eingang in die Fußgängerzone mit Aufpflasterung an der Mühlenstraße

Abb. 53 Ende der Fußgängerzone mit Übergang zur Lange Straße Nord

Abb. 54 Schlechte Einsicht und Ausweisung der öffentliche Wegeverbindung zwischen Lange Straße und Lappenberg

Abb. 55 Abruptes Ende der Pflasterung in der Wellestraße

Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, es befinden sich jedoch jeweils eine am Technikmuseum Diepholz-Heede und beim Betrieb Zweirad Schottler.

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. ein eindeutiges Leitsystem, welches Passanten in die verschiedenen Bereiche führt.

Abb. 56 Radweg endet ohne weitere Ausweisung an der Bahnhofstraße

Abb. 57 Unklare Zuweisung auf dem kombinierten Fuß- und Radweg entlang der Lange Straße

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.

Auch im Bereich der nördlichen Lange Straße sowie im Übergang der Lange Straße zum historischen Schlossensemble im Süden wird eine eingeschränkte Barrierefreiheit festgestellt. (s. Karte 8)

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 Verkehrsteilnehmern 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.

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 und Lohnstraße

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 Bestandsgebäude abgerissen und verlagert, durch die Neugestaltung des Flötheufers ein besserer Zugang zur Flöthe geschaffen, eine Streuobstwiese angelegt und eine bessere 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 ausgebaute Zugänge zum Wasser eingeschränkt. Auf einer

Abb. 58 Versperrter Zugang zum Flöthebogen von der Steinstraße

Abb. 59 Schwer zugänglicher Uferbereich des Teichs am Flöthebogen

Abb. 60 Aufenthaltsort im Flöthebogen im desolaten Zustand

Abb. 62 Historisches Ensemble am Amtsgarten nördlich des Schlosses

Abb. 61 Das Wahrzeichen der Stadt, das Diepholzer Schloss, ist von der Lange Straße nicht sichtbar

Abb. 63 „Der Amtsgarten“ ohne Qualität und Funktion vor dem Diepholzer Schloss

Abb. 64 Die Lohne mit ihrer angrenzenden Bebauung im „Dornröschenschlaf“

Abb. 65 Rathausmarkt ohne Aufenthaltsangebote

Abb. 66 Der „rote Teppich“ vom Bahnhof in die Innenstadt

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 von der Steinstraße ist durch einen Zaun versperrt.

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 Freiflächenverbindung 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 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) kann nach dem geplanten Abriss des ehemaligen Hotels Streuding besser integriert werden. Auf dem freigelegten Areal soll ein Parkplatz entstehen.

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 Flöthebogen 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.

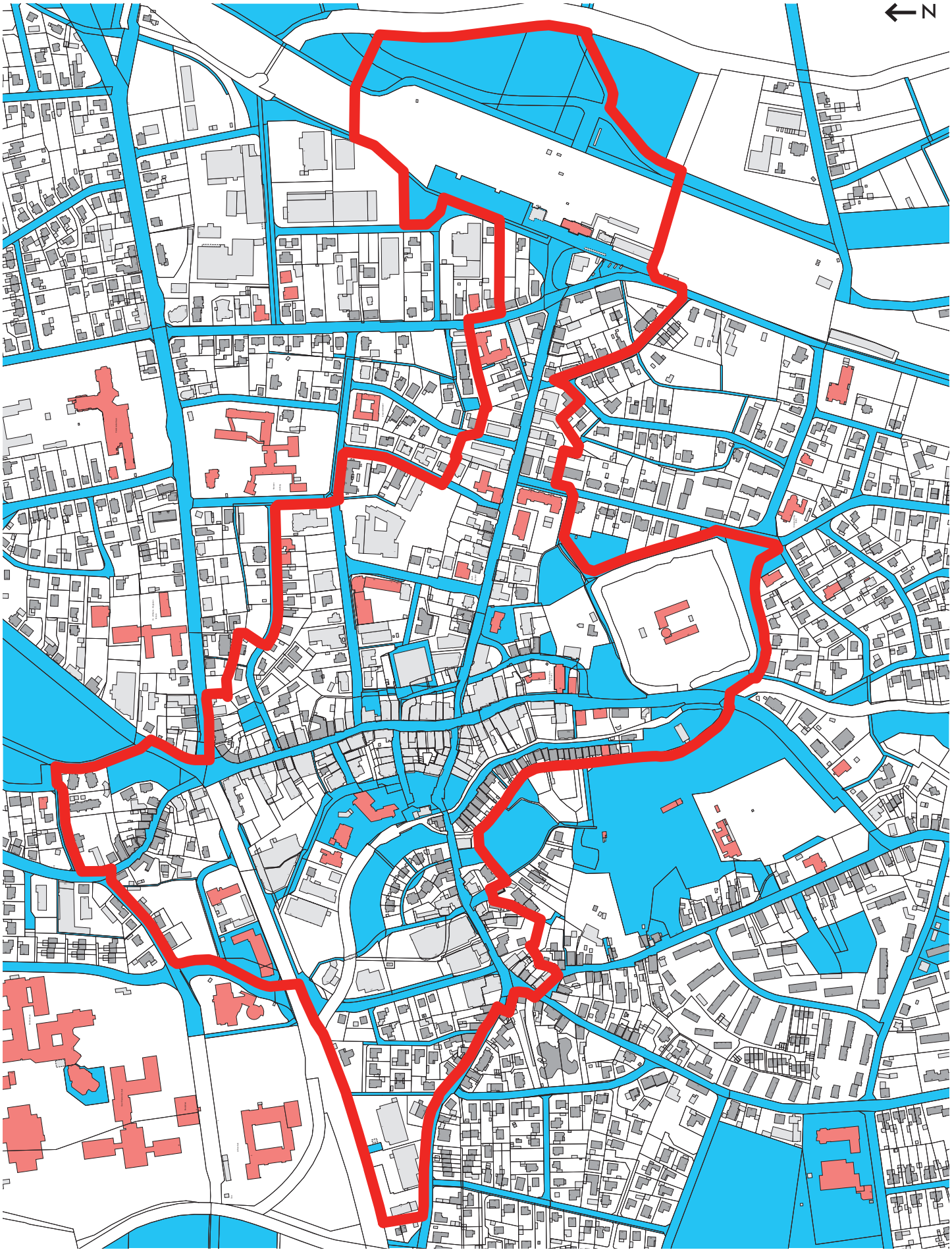


Abb. 67 Darstellung aller öffentlichen Flächen im Untersuchungsgebiet (Quelle: Stadt Diepholz)

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:

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

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 Funktionsfähigkeit beeinträchtigt sein kann:

- der fließende und ruhende Verkehr,
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Untersuchungsgebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,

- 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.

4.1 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 städtebaulichen Missstände nach § 136 Abs. 3 darstellen. Folgende Missstände und Konflikte werden für den Untersuchungsbereich festgehalten:

- 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 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, so dass 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 „Bruns" 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 abgeschnitten 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 über 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 geringer, aber überprägte Fassaden stören das städtebauliche Gesamtbild. Entlang der Bahnhofstraße sind stadtbildprägende Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf. Die teilweise leerstehenden Gebäude drohen irreparabel 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 **Mollerstraße wirkt trennend im Stadtraum** durch die auf den Automobilverkehr ausgerichtete Gestaltung und Rücksprünge sowie niedrige Geschosshöhen der angrenzenden Bebauung.
- Die Freiräume und Grünflächen Lohne, Flöthebogen, Müntepark, Vorder- und Hinterlohne und Schlosspark werden aufgrund ihrer Zugänglichkeit und **Gestaltung nicht als zusammenhängende Grünraumstruktur** wahrgenommen. Der Flöthebogen endet abrupt am

Stadt Döpheln

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

Karte Nr. 7
Städtebauliche Missstände I
(Substanzmängel)

Stand 09.12.2016

Technische Erschließungsanlage/ Objektfläche

Freiflächen mit gravierenden Defiziten bzw. fehlende Aufenthaltsqualität

Gebäude mit hohem Sanierungsbedarf

Gebäude mit mittlerem Sanierungsbedarf

Grünfläche

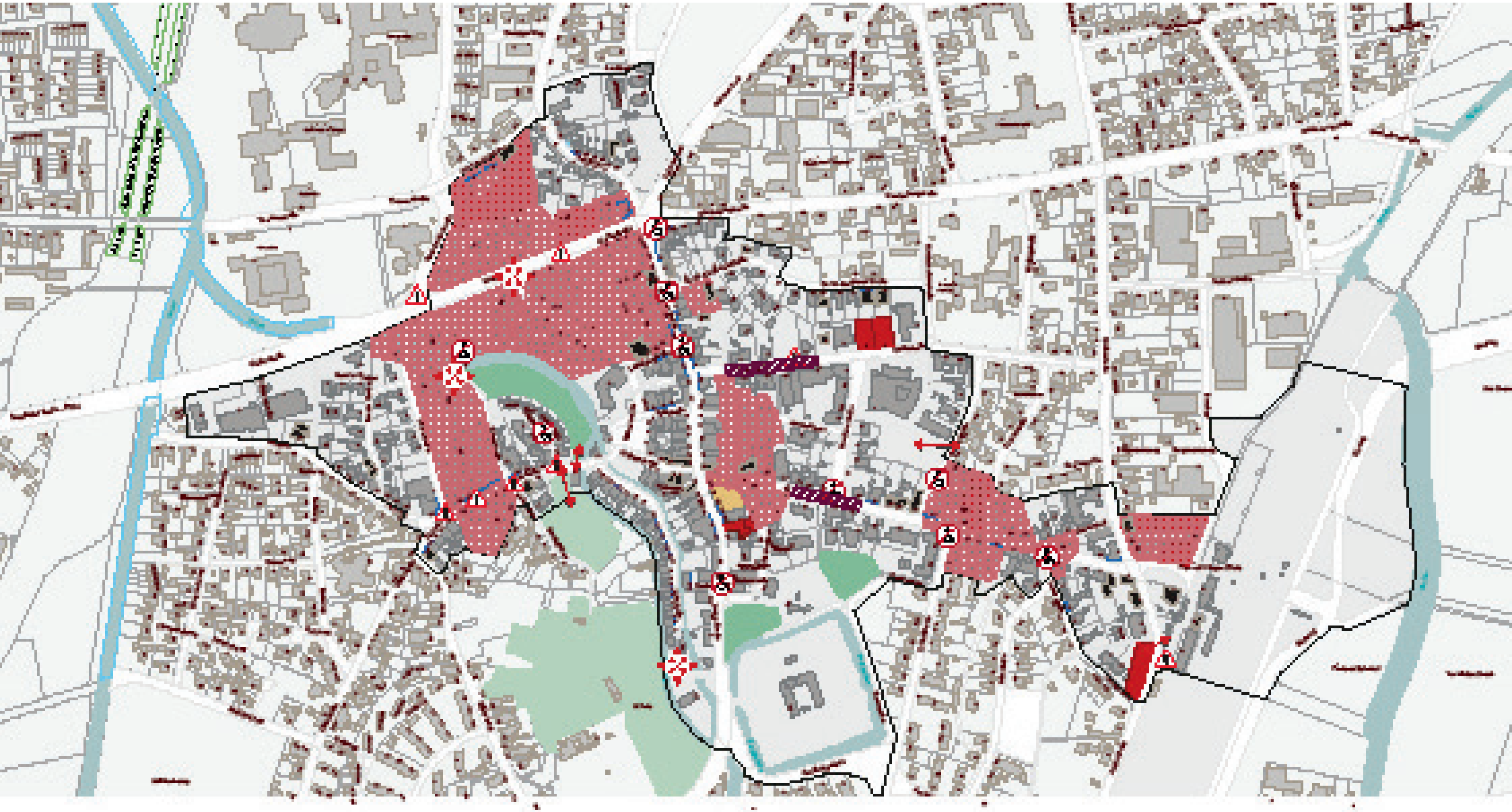
Untersuchungsgebiet

DPW | bauen@architekten

50m 100m

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 Raumkanten**. 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.



Stadt Düsseldorf

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

Karte Nr. 8
Städtebauliche Missstände II
(Funktionsmängel)

Stand: 09.12.2014

- Legende
- Brachfläche/ entsiegelnde Fläche
- Städtebaulich engpassartige Bereiche
- Gestalterische Engpassbereiche
- Häufig anschließungsbedingte Gebäude
- Hauptschäden/fehlende Funktionale Fuß- und Radwegeverbindung
- Gefahrenstellen für Fußgänger und Radfahrer
- Engpassstellen (verkehrlich)
- Orientierungsdefizite
- Fussgängerbereich

DTW | Bauen@stadtgestalter

50m 100m

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
- Abbau von Leerstand
- 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 vorhandenen 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 setzen.

Folgende Maßnahmen gilt 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 Orientierungs- und Leitsystems**
	Erarbeitung eines Konzeptes Orientierungs- und Leitsystem
	Installation Orientierungs- und Leitsystem

4	**Entwicklung und Umsetzung eines Beleuchtungskonzeptes 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 Gestaltungskonzeptes für die Lange Straße (Rückbau der Stadtmöblierung und freiraumplanerische Sanierung zur Verbesserung der Nutzbarkeit und zum Abbau von Barrieren)**
	Erarbeitung eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzeptes
	Umgestaltung Lange Straße

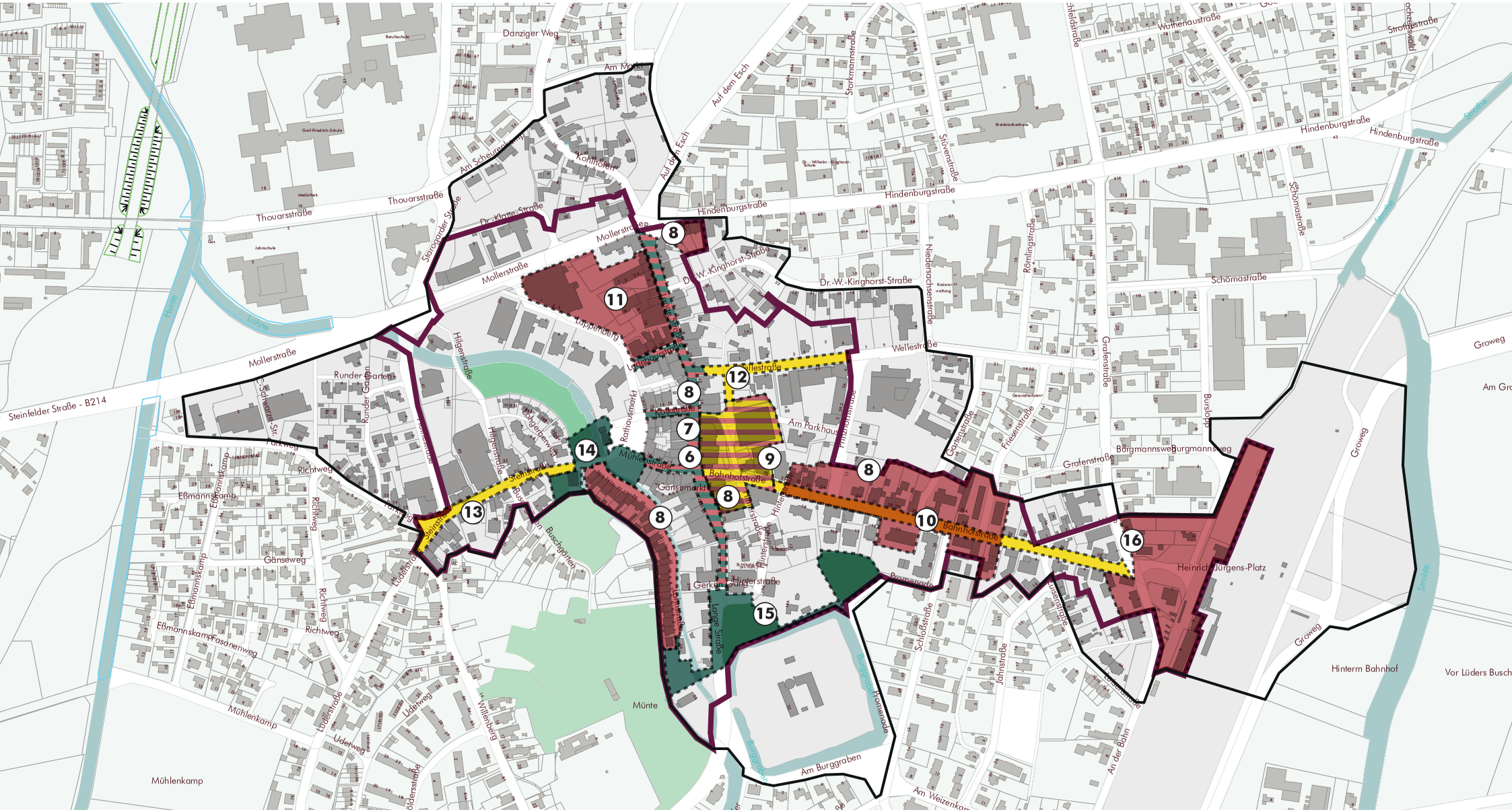
7	**Erarbeitung von Gestaltungsempfehlungen für die Lange Straße (Fassadensanierung und Neubau)**
	Erarbeitung eines hochbaulichen Gestaltungskonzeptes für die Lange Straße
	Städtisches Förderprogramm zur Fassadensanierung

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
	Neubau Tiefgarage



Stadt Diepholz

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

Karte Nr. 9
Maßnahmen

Stand: 07.03.2017

1. Städtebauliche Rahmenplanungen zur Sanierung
2. Modernisierung von Gewerbeeinheiten zur Schaffung moderner Ladeneinheiten
3. Erarbeitung und Installation eines einheitlichen Orientierung- und Leitsystems
4. Entwicklung und Umsetzung eines Beleuchtungskonzept
5. Erarbeitung und Umsetzung eines Parkraumkonzeptes
6. Erarbeitung und Umsetzung eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzept für die Lange Straße
7. Erarbeitung von Gestaltungsempfehlungen für die Lange Straße
8. Sanierung von stadtbildprägenden und stadtbedeutsamen Gebäuden
9. Aktivierung von Flächenpotenzialen und Umgestaltung der Hinterstraße als Stadteingang Ost
10. Gestaltungskonzept Straßenraums Bahnhofstraße und Umsetzung
11. Aufwertung und Neustrukturierung Lappenberg
12. Umgestaltung und Aufwertung Wellestraße
13. Umgestaltung und Aufwertung der Steinstraße für alle Verkehrsteilnehmer
14. Gestaltung eines Stadteingang West
15. Gestaltung eines Stadteingang Süd
16. Aktivierung von Flächenpotenzial im Bahnhofsumfeld
17. Sanierungsmanagement
18. Sonstige Maßnahmen

- Bauliche Maßnahmen
- Freiraumplanerische Maßnahmen
- Verkehrsordnende Maßnahmen
- Sanierungsgebiet
- Untersuchungsgebiet VU

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 Stadteingangs West**
	Erwerb Steinstraße 1
	Freilegung Steinstraße 1
	Freiraumgestaltung Eingang Müntepark und Flöthebogen

15	**Gestaltung eines Stadteingangs Süd**
	Erarbeitung eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzeptes „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

Unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit ist die Finanzierbarkeit der Maßnahmen für die Erneuerungsschwerpunkte dazustellen. Die Komplexität der Aufgabe und die zu erwartenden nicht rentierlichen Kosten lassen Realisierungschancen für die Umsetzung nur erwarten, wenn es der Stadt Diepholz gelingt, in ein Städtebauförderungsprogramm aufgenommen zu werden.

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Gesamtkosten (Schätzung Februar 2017/ Kalkulierte Laufzeit des Sanierungsverfahrens rund 10 Jahre) stellen entsprechend den konzeptionellen Handlungsansätzen den globalen Maßnahmenrahmen dar, der flexibel sein muss, sich aber an den Inhalten der formulierten Sanierungsziele auszurichten hat.

Die Gesamtkosten sind nach dem Prinzip der Subsidiarität der Städtebauförderung auf verschiedene Förder- bzw. Investitionssparten aufgeteilt, wobei die Städtebauförderung als Basis- und Leitprogramm anzusehen ist. Flankierende Fördersparten und der Einsatz von privatem Kapital sind für die Einzelmaßnahmen entsprechend einzuwerben.

Für die Organisation und Finanzierung der Gesamtmaßnahme kommt von den möglichen Programmkomponenten der Städtebauförderung grundsätzlich das Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren in Frage. Die Innenentwicklung wird erfahrungsgemäß mit dem Städtebauförderungsprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren vorangetrieben.

Die Fördermittel können eingesetzt werden für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung, insbesondere für :

- Vorbereitung der Gesamtmaßnahme wie Erarbeitung von z.B. städtebaulichen Einzelkonzepten, Wettbewerben, Gutachten
- Aufwertung des öffentlichen Raums (Straßen, Wege, Plätze),
- Instandsetzung und Modernisierung von den stadtbildprägenden Gebäuden (einschließlich einer energetischen Erneuerung),
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen für die Wiedernutzung von Grundstücken mit leer stehenden, fehl- oder mindergenutzten Gebäuden und von Brachflächen einschließlich städtebaulich vertretbarer Zwischennutzung,
- Citymanagement und die Beteiligung von Nutzungsberechtigten und von deren Beauftragten im Sinne von § 138 BauGB sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften.

Maßnahmen	„Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“
Neustrukturierung des Standortes „Innenstadt“	
Aufwertung des öffentlichen Raums	
Schaffung von städtebaulichen Raumkanten	
Aufwertung und Ergänzung von barrierefreien Wegeverbindungen	
Modernisierung und (energetische) Sanierung	

Abb. 68 Zuordnung der Maßnahmen im Förderprogramm Aktive Stadt- und Ortsteilzentren, hier dargestellt: Investitionen die zur Profilierung und Standortaufwertung gefördert werden

Die Fördergelder der Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ können optimal im untersuchten Fördergebiet zur Mitfinanzierung der notwendigen Investitionen eingesetzt werden. Gemäß der Verwaltungsvereinbarung zur Städtebauförderung über die Gewährung von Finanzmitteln des Bundes an die Länder (VV Städtebauförderung) sind die Finanzhilfen des Bundes zur Förderung von „Aktiven Stadt- und Ortsteilzentren“ bestimmt für die Stärkung von zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverluste, insbesondere gewerblichen Leerstand, bedroht oder betroffen sind. Sie werden eingesetzt zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung dieser Bereiche als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben.

	Ausgabengruppe	Gesamt	Anteil StBauF	Flankierende Förderung/Finanzierungen, ergänzende Programme: Anteil private Investoren	Anteil Wohnungsbauförderung	Anteil aus Straßenausbaubeiträgen in EUR	Anteil ESF, EFRE	KFW-Förderung energetische Modernisierung/ Neubau	Anteil KFW-Modernisierungsprogramm	Anteil Gemeinde
		EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR
A	Weitere Vorbereitung der Sanierung	390.000	330.000	20.000						40.000
	Beteiligungen, Öffentlichkeitsarbeit	30.000	20.000							10.000
	Fortschreibung Sanierungsziele, Städtebauliche Rahmenplanung, Modernisierungsvoruntersuchungen, Wettbewerbe, Beteiligungen etc.	120.000	100.000	20.000						
	Mobilitätskonzept mit dem Ziel der Verbesserung der Barrierefreiheiten, Bestandsaufnahme, Bedarfsanalyse, Konzipierung, Erschließungsplanung, Gutachterverfahren u.a.	150.000	120.000							30.000
	Freiflächen- und Freiraumkonzepte	50.000	50.000							
	Gutachten, Fortschreibung Bodenwerte etc.	40.000	40.000							
B	Grunderwerb	700.000	700.000							
	Ankauf von Flächen für Gestaltung Straßen, Wege, Plätze	100.000	100.000							
	Ankauf von Leerstandsgebäude, Neuordnung und Veräußerung zur Realisierung Sanierungsziele	600.000	600.000							

	Ausgabengruppe	Gesamt	Anteil StBauF	Flankierende Förderung/Finanzierungen, ergänzende Programme						Anteil Gemeinde
				Anteil private Investoren	Anteil Wohnungsbauförderung	Anteil aus Straßenausbaubeiträgen in EUR	Anteil ESF, EFRE	KFW-Förderung energetische Modernisierung/ Neubau	Anteil KFW-Modernisierungsprogramm	
C	Ordnungsmaßnahmen	10.850.000	8.240.000	2.610.000						
	Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen									
	Gestaltung und Aufwertung von Freiflächen, Verbesserung Grün in der Stadt	500.000	450.000	50.000						
	Neuordnung und Neubau von Stellplatzflächen mit Verbesserung Wegesystem und Leitsystemen; Mitfinanzierung von Tiefgaragenplätzen, Modernisierung von Flächen im Parkhaus	4.500.000	3.000.000	1.500.000						
	Aufwertung und Ertüchtigung von Straßen, Wegen mit barrierefreier Gestaltung in der Innenstadt	4.400.000	4.000.000	400.000						
	Bodenordnung									
	Aktivierung Flächenpotentiale u.a. Bahnhofsumfeld, Hinterstraße als Stadteingang, Am Scheurenkamp	400.000	250.000	150.000						
	Rückbaukosten									
	Freiräumen von gewerblich genutzten Grundstücken zur Neuordnung von Flächen und Intensivierung und Verdichtung der Nutzungsmöglichkeiten	1.000.000	500.000	500.000						

	Umzug von Bewohnerinnen und Bewohnern							
	Umzugskosten, Härteausgleich	50.000	40.000	10.000				
D	Baumaßnahmen	20.100.000	4.080.000	13.900.000	900.000	1.000.000	200.000	20.000
	Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen							
	Neubau von Spielflächen, Treffpunkt für Bewohner und Besucher, Ertüchtigung Naherholung, Aufenthaltsqualität	100.000	80.000					20.000
	Gebäudemodernisierungen							
	Modernisierungszuschüsse Stadtbildprägende Gebäude	4.700.000	2.000.000	2.200.000	300.000		200.000	
	Modernisierungszuschüsse zum Abbau von Leerständen, Ertüchtigung von Erdgeschossflächen mit barrierefreiem Umbau und Fassaden unter Berücksichtigung energetischer Verbesserungen in der Innenstadt	4.800.000	2.000.000	2.500.000		300.000		
	Neubauten, Investitionen in Gewerbe und Wohnen	10.500.000		9.200.000	600.000	700.000		
	Neubau von Wohnungen im Innenstadtbereich	2.500.000		1.700.000	600.000	200.000		
	Neubau von Gewerbeflächen Einzelhandel, Büro, Dienstleistungen im Innenstadtbereich	8.000.000		7.500.000		500.000		

	Ausgabengruppe	Gesamt	Anteil StBauF	Flankierende Förderung/Finanzierungen, ergänzende Programme						
				Anteil private Investoren	Anteil Wohnungsbauförderung	Anteil aus Straßenausbaubeiträgen in EUR	Anteil ESF, EFRE	KFW-Förderung energetische Modernisierung/ Neubau	Anteil KFW-Modernisierungsprogramm	Anteil Gemeinde
E	Sonstige Maßnahmen									
	Betreuungs- und Beratungsleistungen Sanierungsträger, Fördermittelberatung, Erarbeitung von Ordnungsmaßnahmenvereinbarungen, Verwendungsnachweise etc.	450.000	450.000							
	Summe Kosten	32.490.000	13.800.000	16.530.000	900.000			1.000.000	200.000	60.000
	Einnahmen geschätzt (umfassendes Verfahren)	260.000								
	Grundstücksverkäufe	500.000								
	Summe Einnahmen		760.000							
	Summe der durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten	13.040.000								
	Städtebauförderung	13.040.000								

Finanzierungsübersicht Städtebauförderung

Fördermittel des Bundes und der Länder (2/3)	**8.693.333,33 €**
Kommunaler Eigenanteil (1/3)	**4.346.666,67 €**

Schätzung Februar 2017/ Kalkulierte Laufzeit des Sanierungsverfahrens rund 10 Jahre

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.

In einer Auftaktveranstaltung mit Impulsreferat am 29.11.2016 wurden die ca. 50 anwesenden Bürgerinnen und Bürger über die wesentlichen Ziele und Inhalte des ISEK und der Vorbereitenden Untersuchung sowie den weiteren Verfahrensverlauf informiert. Hier wurden erste Analyseergebnisse und Zielvorschläge zur Diskussion gestellt. In einer Bürgerwerkstatt am 01.02.2017 wurden mögliche Maßnahmen im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet vorgestellt und gemeinsam erörtert. Rund 45 Bürgerinnen und Bürger nahmen an der Veranstaltung statt und diskutierten in drei Arbeitsrunden zu den Themen:

- Neue Nutzungen auf dem Lappenberg
- Perspektiven für die Fußgängerzonne
- Entwicklungsachse Bahnhofstraße

Bei der Eigentümerveranstaltung am 22.03.2017 wurden den ca. 66 Anwesenden die Maßnahmen im vorgeschlagenen Sanierungsgebiet präsentiert. Außerdem wurden die Eigentümerinnen und Eigentümer über die Städtebauförderung und konkret über die Bedeutung der Planung für die Immobilieneigentümer informiert.

7.2 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Gemäß § 139 Abs. 1 BauGB soll der Bund, einschließlich seiner Sondervermögen, die Länder, die Gemeindeverbände und die sonstigen Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben die Vorbereitung und Durchführung von städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen unterstützen.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden gemäß § 139 Abs. 2 BauGB Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange per Informationsschreiben von den Vorbereitenden Untersuchungen in Kenntnis gesetzt und über ihre Belange und Anregungen befragt.

Die Trägerbeteiligung erfolgte vom 10.03. – 10.04.2017. Bis zum Fristende am 10.04.2017 haben 23 öffentliche Aufgabenträger ihre Stellungnahme abgegeben.

Folgende Aspekte wurden geäußert:

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
TÖB 1.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr, 13.03.2017	Das Plangebiet befindet sich innerhalb des Bauschutzbereiches für militärische Flugplätze gem. § 12 (3) Luftverkehrsgesetz. Durch das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und der Erarbeitung des Integrierten Städtebaulichen (ISEK) werden Belange der Bundeswehr berührt, jedoch nicht beeinträchtigt, solange künftige Baumaßnahmen sich in das Gesamtbild städtebaulich einfügen. Sollten zu Sanierungen im Sanierungsgebiet künftige Neubauten höher als Bestandsbauten ausfallen, bitte ich in jedem Einzelfall, mir die Planungsunterlagen - vor Erteilung einer Baugenehmigung - zur Prüfung zuzuleiten.
TÖB 2.	Unterhaltungs-verband Hunte Wasser- und Bodenverband 13.03.2017	Bitte, um Berücksichtigung folgender Auflagen an Gewässern II. und III. Ordnung: • Berücksichtigung von Gewässerrandstreifen in einer Breite von mind. 5,00 Meter. • Keine Auffüllung des Geländes innerhalb der Gewässerrand-streifen. • Jederzeit Zugänglichkeit der Gewässerrandstreifen. • Bepflanzungsstandorte sind im Einzelfall abzustimmen. • Keine baulichen Anlagen einschl. Zäune im Bereich der Gewäs-serrandstreifen.
TÖB 3.	Firma Ericsson, 15.03.17	Die Firma Ericsson hat in Bezug auf ihr Richtfunknetz keine Einwände gegen die von Ihnen geplante(n) Baumaßnahme(n). Bitte berücksichti-gen sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson – Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom, in Ihre Anfrage ein.
TÖB 4.	Exxon Mobil Productlon Deutschland GmbH 14.03.17	Anlagen der von EMPG vertretenen Unternehmen sind nicht betroffen.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
TÖB 5.	EWE NETZ GmbH 15.03.17	Im Plangebiet können sich Versorgungsanlagen der EWE NETZ GmbH befinden. Über die genaue Art und Lage etwaiger Anlagen informieren Sie sich bitte im Rahmen einer Planauskunft. Diese ist abrufbar über unsere Internetseite https://www.ewe-netz.de/geschaeftskunden/service/leitunqsplaene-abrufen. Wir bitten Sie, uns auch in die weiteren Planungen einzubeziehen und uns frühzeitig zu beteiligen. Sollten Anpassungen unserer Anlagen, wie z.B. Änderungen, Beseitigung, Neuherstellung der Anlagen an anderem Ort (Versetzung) oder andere Betriebsarbeiten erforderlich werden, sollen dafür die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Gleiches gilt auch für die Neuherstellung, z.B. Bereitstellung eines Stationsstellplatzes. Die Kosten der Anpassungen bzw. Betriebsarbeiten sind von dem Vorhabenträger vollständig zu tragen und der EWE NETZ GmbH zu erstatten, es sei denn der Vorhabenträger und die EWE NETZ GmbH haben eine anderslautende Kostentragung vertraglich geregelt. Zur effizienten Bearbeitung von Anfragen und Stellungnahmen bauen wir unsere elektronischen Schnittstellen kontinuierlich aus.
TÖB 6.	GASCADE Gastransport GmbH, 16.03.17	Wir antworten Ihnen zugleich auch im Namen und Auftrag der Anlagenbetreiber WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH sowie OPAL Gastransport GmbH & Co. KG. Nach Prüfung des Vorhabens im Hinblick auf eine Beeinträchtigung unserer Anlagen teilen wir Ihnen mit, dass unsere Anlagen zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen sind. Dies schließt die Anlagen der v. g. Betreiber mit ein. Sollten externe Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs erforderlich sein, sind uns diese ebenfalls zur Stellungnahme vorzulegen. Sollten die externen Flächen zur Deckung des Kompensationsbedarfs bekannt sein, sind uns diese ebenfalls zur Stellungnahme vorzulegen. Wir bitten Sie daher, uns am weiteren Verfahren zu beteiligen. Unter https://portal.bil-leitungsauskunft.de steht Ihnen das kostenfreie Online-Portal BIL für die Leitungsauskunft zur Verfügung. Dort werden Ihre Anfragen automatisch auf Betroffenheit geprüft. So erfahren Sie umgehend, welche BIL Teilnehmer von Ihrer Anfrage betroffen sind und welche Teilnehmer mit ihren Leitungen nicht im Anfragebereich liegen. Weitere Informationen zum BIL-Portal erhalten Sie ebenfalls unter http://bil-leitungsauskunft.de. Wir möchten Sie darauf hinweisen, dass sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber in diesem Gebiet befinden können. Diese Betreiber sind gesondert von Ihnen zur Ermittlung der genauen Lage der Anlagen und eventuellen Auflagen anzufragen.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
TÖB 7	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Regionaldirektion Hameln – Hannover, 16.03.17	Sofern in meinen anliegenden Ausführungen eine weitere Gefahrenerforschung empfohlen wird, mache ich darauf aufmerksam, dass die Gemeinden als Behörden der Gefahrenabwehr auch für die Maßnahmen der Gefahrenerforschung zuständig sind. Eine Maßnahme der Gefahrenerforschung kann eine historische Erkundung sein, bei der alliierte Kriegsluftbilder für die Ermittlung von Kriegseinwirkungen durch Abwurfmunition ausgewertet werden (Luftbildauswertung). Der KBD hat nicht die Aufgabe, alliierte Luftbilder zu Zwecken der Bauleitplanung oder des Bauordnungsrechts kostenfrei auszuwerten, die Luftbildauswertung ist vielmehr gem. § 6 Niedersächsisches Umweltinformationsgesetz (NUIG) in Verbindung mit§ 2 Abs. 3 Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz (NVwKostG) auch für Behörden kostenpflichtig. Sofern eine solche kostenpflichtige Luftbildauswertung durchgeführt werden soll, bitte ich um entsprechende schriftliche Auftragserteilung. Es kann nicht unterstellt werden, dass keine Kampfmittelbelastung im Planungsbereich vorliegt.
TÖB 8.	Nowega GmbH, Borgschulte 17.03.17	Im Bereich Ihrer Maßnahme/Planung betreibt die Nowega GmbH keine Anlagen, zurzeit bestehen auch keine Planungsabsichten.
TÖB 9.	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr Geschäftsbereich Nienburg, 20.03.17	Belange der Straßenbauverwaltung werden durch das o. g. Planvorhaben der Stadt Diepholz bzw. durch das abgegrenzte Untersuchungs- und Sanierungsgebiet nicht berührt. Gegen das Planvorhaben der Stadt Diepholz sind aus Sicht des Geschäftsbereiches Nienburg der Nieders. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr daher keine Bedenken hervorzubringen.
TÖB 10.	Nowega GmbH, 21.03.17	Im Bereich Ihrer Maßnahme/ Planung betreibt die Erdgas Münster GmbH keine Anlagen, zurzeit bestehen auch keine Planungsabsichten.
TÖB 11.	Gasunie Deutschland Transport Services GmbH, 22.03.17	Nach eingehender Prüfung können wir Ihnen hierzu mitteilen, dass Erdgastransportleitungen, Kabel und Stationen der von Gasunie Deutschland vertretenen Unternehmen von Ihrem Planungsvorhaben nicht betroffen sind.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
TÖB 12.	Eisenbahn-Bundesamt, 23.03.17	Die Belange des Eisenbahn-Bundesamtes werden von der Planung: Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, nicht berührt bzw. werden in der Planung ausreichend berücksichtigt. Insofern bestehen keine Bedenken. Bitte beachten Sie, dass das Eisenbahn-Bundesamt nicht die Vereinbarkeit aus Sicht der Betreiber der Eisenbahnbetriebsanlagen und der Bahnstromfernleitungen prüft. Die Betreiber dieser Anlagen sind möglicher Weise betroffen. Daher werden die gebotenen Beteiligungen empfohlen, sofern sie nicht bereits stattfinden.
TÖB 13.	Deutsche Bahn AG, 27.03.17	Gegen das städtebauliche Entwicklungskonzept bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen/Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine Bedenken. Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und die Leichtigkeit des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Wir gehen davon aus, dass planfestgestelltes DB Gelände nicht überplant wird. Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Abgase, Funkenflug, Abriebe z.B. durch Bremsstäube, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.), die zu Immissionen an benachbarter Bebauung führen können. Bei Wohnbauplanungen in der Nähe von lärmintensiven Verkehrswegen wird auf die Verpflichtung des kommunalen Planungsträgers hingewiesen, aktive (z.B. Errichtung Schallschutzwände) und passive (z.B. Riegelbebauung) Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen und festzusetzen. Je weiter die Orientierungswerte der DIN 18005-1 überschritten werden, d.h. je stärker der Lärm das Wohnen beeinträchtigt, desto gewichtiger müssen die für die Wohnbauplanung sprechenden städtebaulichen Gründe sein und umso mehr hat die Gemeinde die baulichen und technischen Möglichkeiten auszuschöpfen, die ihr zu Gebote stehen, um diese Auswirkung zu verhindern. In unmittelbarer Nähe unserer elektrifizierten Bahnstrecke oder Bahnstromleitungen ist mit der Beeinflussung von Monitoren, medizinischen Untersuchungsgeräten und anderen auf magnetische Felder empfindlichen Geräten zu rechnen. Es obliegt dem Bauherrn, für entsprechende Schutzvorkehrungen zu sorgen. Alle Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen, insbesondere Gleisen, müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes entsprechen. Zu den Mindestpflanzabständen ist die OB Richtlinie (Ril) 882 „Handbuch Landschaftsplanung und Vegetationskontrolle“ zu beachten. Wir bitten um weitere Beteiligung im Planverfahren.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
TÖB 14.	E-PLUS Gruppe, 28.03.17	Aus Sicht der E-Plus Mobilfunk GmbH sind nach den einschlägigen raumordnerischen Grundsätzen die folgenden Belange bei der weiteren Planung zu berücksichtigen, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden: • es verlaufen zwei unserer Richtfunkverbindungen innerhalb des zu untersuchenden Plangebiets. • zur besseren Visualisierung erhalten Sie beigefügt zur E-Mail zwei digitale Bilder, welche den Verlauf unserer Punkt-zu-Punkt - Richtfunkverbindungen verdeutlichen sollen. Die schwarzen Linien verstehen sich als Punkt-zu-Punkt-Richtfunkverbindungen E-Plus Mobilfunk GmbH (zusätzliche Info: farbige Verbindungen gehören zu Telefónica Germany, werden aber in der Belange-Liste nicht aufgeführt). Das Plangebiet ist in den Bildern mit einer dicken grünen Linie eingezeichnet. Man kann sich diese Telekommunikationslinien als horizontal über der Landschaft verlaufende Zylinder mit einem Durchmesser von rund 20-60m (einschließlich der Schutzbereiche) vorstellen (abhängig von verschiedenen Parametern). Bitte beachten Sie zur Veranschaulichung die beiliegenden Skizzen mit Einzeichnung der Trassenverläufe. Geplante Konstruktionen oder notwendige Baukräne dürfen nicht in die Richtfunktrassen ragen und müssen daher einen horizontalen Schutzkorridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 20m und einen vertikalen Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/-10m einhalten. Bei Windenergieanlagen (WEA) beträgt der horizontale Schutzkorridor mindestens+/- 30m und der vertikale Schutzkorridor +/ - 20m. Wir bitten um Berücksichtigung und Übernahme der o.g. Richtfunktrassen einschließlich der geschilderten Schutzbereiche in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsamen Richtfunkstrecken nicht beeinträchtigt werden.
TÖB 15.	Bistum Osnabrück, Detlev Krone 28.03.17	Zur o. g. Planung sind weder von der örtlich zuständigen Kath. Kirchengemeinde Christus König, Diepholz, noch von unserer Seite Anregungen oder Bedenken vorzutragen.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
TÖB 16.	Handwerkskammer Hannover, 31.03.17	Da o. g. Sanierung auf eine Attraktivitätssteigerung der Wohn- und Gewerbestandorte abzielt, wird dieses Vorhaben für Diepholz auch aus unserer Sicht begrüßt. In Diepholz sind zahlreiche Handwerksbetriebe ansässig, die auch zur Versorgung der Bevölkerung der Stadt beitragen. Bei den Sanierungsmaßnahmen sollte auf die Standortanforderungen dieser vielfach seit Jahren hier ansässigen Betriebe Rücksicht genommen werden. Vor allem durch die Ausweisung ausreichender Erweiterungsflächen sollte den Betrieben geholfen werden, ihre optimale Betriebsgröße langfristig zu sichern. Bei einer Neugestaltung der Verkehrswege sollte den Belangen der anliegenden Gewerbebetriebe und insbesondere Handwerksbetriebe Rechnung getragen werden, vor allem was deren Bedarf an Kundenparkraum und ausreichenden Zuwegungen zu den Grundstücken angeht. Über eine Unterrichtung über den weiteren Fortgang der Sanierungsmaßnahmen würden wir uns freuen.
TÖB 17.	Evangelisch-lutherischer Kirchenkreisverband Diepholz – Syke-Hoya, Kirchenamt Sulingen 03.04.2017	Wie wir festgestellt haben, sind die St. Nicolai-Kirche und das Gemeindehaus der St. Nicolai-Kirchengemeinde (Lange Straße 30) insofern korrekt als Baudenkmäler erfasst. Richtig ist auch, dass die unmittelbar neben der Kirche befindliche Superintendentur (Lange Straße 28) dagegen nicht unter Denkmalschutz steht. Wir sind allerdings der Auffassung, dass es sich bei der Superintendentur mit Ihrem Vorplatz entgegen der Darstellung in den Karten um ein Gebäude handelt, dass als „stadtbildprägend“ eingestuft werden müsste. Nicht umsonst wird die Lange Straße in den Vorbereitenden Untersuchungen als „Historische Achse“ der Stadt bezeichnet, wobei der Nicolaikirche eine besondere Bedeutung zukommt. Das bewusst zurückversetzte Gebäude der Superintendentur mit ihrem Vorplatz betont den Stellenwert der Nicolaikirche, indem es die geschlossene Bebauung der Langen Straße an dieser Stelle öffnet und damit den Blick auf die Kirche erst freigibt. Im Auftrage des Kirchenvertandes der St. Nicolai-Kirchengemeinde Diepholz bitten wir Sie, die Einstufung insofern noch einmal zu überprüfen und das Gebäude Lange Straße 28 in die Liste der „stadtbildprägenden“ Gebäude aufzunehmen.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
TÖB 18.	Industrie- und Handelskammer Hannover, 04.04.17	Bezogen auf die zu dem o. g. Städtebauförderprogramm vorgelegten Ausarbeitungen - Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) und Vorbereitende Untersuchung (VU) - trägt die Industrie- und Handelskammer Hannover folgende Punkte vor: Die in der VU an mehreren Stellen enthaltene Feststellung, dass die Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt Defizite aufweist, und u. a. die intuitive Wegeführung im Bereich des Kreisverkehres am Bahnhof abbricht, teilen wir. Erschwerend kommt hinzu, dass die Bahnhofstraße - das bestätigen die VU und auch das ISEK - keinen durchgängigen Geschäftsbesatz bis zum Bahnhof aufweist. Der Bahnhof mit dem Kreisverkehrsplatz und dem anschließenden Bahntunnel stellt aus unserer Sicht eine städtebauliche Zäsur dar. Insofern ist es richtig, den Bereich hinter dem Bahnhof nicht in das städtebauliche Sanierungsgebiet einzubeziehen. Das im VU enthaltene Sanierungsziel „Stärkung und Sicherung der Entwicklungsfähigkeit des vorhandenen zentralen Geschäftsbereichs in der Altstadt“ wird von uns ausdrücklich unterstützt. Der negativen Darstellung der Einzelhandelsentwicklung für den Gesamtraum Diepholz stimmen wir nicht zu. Die absolute Quadratmeterzahl an Verkaufsfläche und die örtliche Einzelhandelskaufkraft sind alleingenommen keine Indikatoren für eine sinkende Einzelhandelsattraktivität. So weist der Diepholzer Einzelhandel im periodischen Bedarf heute eine sehr gut ausgebaute und differenzierte Angebotsstruktur auf. Dies zeigt sich in einer deutlich überdurchschnittlich hohen Verkaufsflächenausstattung von 0,9 qm je Einwohner und einer komfortablen Einzelhandelszentralität von 130 %. Dies bedeutet weiter, dass bereits ohne Realisierung weitere Planvorhaben 30 % Kaufkraft für nahversorgungsrelevante Sortimente (ca. 12 Mio. €) von außerhalb dem Diepholzer Einzelhandel zufließt. Hinzu kommt, dass planungsrechtlich das Mittelzentrum Diepholz im periodischen Bedarf keinen Versorgungsauftrag für umliegende Grundzentren hat. Dies wird auch im aktuellen Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) noch einmal bestätigt. Insofern sind die derzeit erreichten hohen Werte bereits kritisch einzustufen, da sie für die umliegenden Grundzentren mit Umsatzverlusten verbunden sind. Stadtintern ist die Folge des „Überangebotes“, dass Angebotserweiterungen bei dem nahversorgungsrelevanten Warenspektrum zwangläufig mit Umverteilungen zu Lasten von Bestandsbetrieben verbunden sein werden, die in Einzelfällen auch zu Standortaufgaben führen. Mit anderen Worten: Überdimensionierte neue Verkaufsflächen an der einen Stelle, führen fast zwangsläufig zu Verkaufsflächenverlusten an einer anderen Stelle.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
		Die im ISEK enthaltene Stärken- und Schwächenanalyse zum Einzelhandel deckt sich zum großen Teil mit unserer Bewertung, wie wir sie unter anderem im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 94 „Groweg“ und der 73. Änderung des Flächennutzungsplanes vorgetragen haben. Auch wir halten den zentralen Versorgungsbereich, wie er derzeit gutachterlieh abgegrenzt ist, für zu groß. Und analog zum ISEK, sehen auch wir die Konkurrenzstandorte für die Innenstadt in nicht-integrierten Lagen, die Fachmarktzentren außerhalb der Innenstadt und die fehlenden Magnetbetriebe im Bereich der Fußgängerzone sehr kritisch. Wir halten vor allem die Einbeziehung der Flächen östlich des Bahnhofes in den Zentralen Versorgungsbereich (Potenzieller zentraler Versorgungsbereich Innenstadterweiterung Ost) planerisch für nicht sachgerecht und städtebaulich für hochproblematisch. Aus unserer Sicht weist der Bereich „ Groweg“ hinsichtlich der städtebaulichen Strukturen keine hinreichende Homogenität auf. Nach unserer Überzeugung kann dem Planstandort hinter dem Bahnhof keine enge räumliche und funktionale Beziehung zum zentralen Versorgungsbereich im Sinne der aktuellen Rechtsprechung attestiert werden. Dieses gilt gleichermaßen für mögliche Einzelhandelsansiedlungen im Bereich „ Aralkreisel“ Die Aussage im ISEK, dass Steuerungsmöglichkeiten fehlen, um Konkurrenzstandorte für die Innenstadt in nicht-integrierten Lagen zu verhindern, können wir nicht nachvollziehen. Die Stadt Diepholz kann sowohl durch Bauleitplanung als auch durch ein vorhabenunabhängiges, kommunales Einzelhandelskonzept Einzelhandelsansiedlungen planungsrechtlich steuern. Mit Blick auf die vorgenannten Punkte ist es für uns überraschend, dass im Rahmen der VU und des ISEK, die Einzelhandelsentwicklungen in den Bereichen „Groweg“ und „Aralkreisel“ in ihren Wirkungen kaum thematisiert werden. Nach unserer Bewertung werden mit der Umsetzung der genannten Planungen eine deutliche Verschiebung des Einzelhandelsschwerpunktes innerhalb des Stadtgebietes und eine nachhaltige Schwächung des eigentlichen Ortskerns von Diepholz verbunden sein. Wir erwarten negative städtebauliche Auswirkungen wie Schließungen, die Schwächung der Nahversorgungsstrukturen, den Verlust von Ansiedlungspotential im Zentrum und eine weitere Schwächung der Innenstadt. Nach unserer Ansicht ist die Realisierung eines 3. 700 m2 großen Einkaufszentrums im Bereich „Groweg“ nicht geeignet, um wohnungsnahe Grundversorgung in Diepholz insgesamt zu stärken. Wir raten städtebaulich von der Ansiedlung eines Verbrauchermarktes in der vorgesehenen Dimensionierung am Planstandort ab. Auch andere für die Stadt Diepholz nicht maßstabsgerechte Ansiedlungsvorhaben aus den zentrenrelevanten Sortimentsbereichen (Lebensmittel, Drogerie, Bekleidung, Schuhe etc.) außerhalb der Innenstadt stufen wir kritisch ein.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
		Das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ hat zum Ziel zentrale Versorgungsbereiche zu stärken, die durch Funktionsverluste insbesondere gewerblichen Leerstand bedroht oder betroffen sind. Mit Blick auf diese programmatische Zielsetzung und der in Diepholz bestehenden innerstädtischen Ausgangslage, ist das Bestreben der Stadt an diesem Programm teilzunehmen, nachvollziehbar und zu unterstützen. Allerdings passen aus unserer Sicht die Teilnahme an dem Förderprogramm und die vorgesehenen großflächigen Einzelhandelsansiedlungen in nicht integrierten Lagen (Groweg und Aralkreisel) nicht zusammen. Rätselhaft bleibt in diesem Zusammenhang ganz besonders, dass im ISEK (Seite 36) bei den Handlungsbedarfen und Maßnahmen zur Erreichung des Entwicklungsziels „ Vielseitige und attraktive Innenstadt!“ explizit, - und nach unserer festen Überzeugung – richtigerweise gefordert wird „ Keine weitere Ausweisung von Einzelhandelsgebieten außerhalb der Innenstadt“. Genau solche problematischen Ausweisungen nimmt die Stadt aber gerade vor. Wir halten eine kritische Auseinandersetzung mit den sich widersprechenden Planungsabsichten im Rahmen des ISEKs für erforderlich. Nach unserer Ansicht macht eine Teilnahme an dem Städtebauförderprogramm nur Sinn und kann auch nur dann erfolgreich sein, wenn die Inhalte des Programms und der damit verbundenen Untersuchungen (ISEK und VU) konsequent beachtet und ernst genommen werden.
TÖB 19.	DEUTSCHE TELEKOM TECHNIK GMBH Technische Infrastruktur Niederlassung Nord, Christian Dedrich 5.04.17	Die Telekom Deutschland GmbH (nachfolgend Telekom genannt) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG- hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Wegesicherung wahrzunehmen sowie alle Planverfahren Dritter entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Sollte sich während der Baudurchführung ergeben, dass Telekommunikationslinien der Telekom im Sanierungsgebiet nicht mehr zur Verfügung stehen, sind uns die durch den Ersatz dieser Anlagen entstehenden Kosten nach§ 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten. Eine genaue Kostenermittlung ist erst möglich, wenn die endgültigen Ausbaupläne vorliegen und der zeitliche Ablauf der Sanierungsmaßnahme bekannt ist. Wir bitten Sie, uns die entsprechenden Planunterlagen und/oder Informationen rechtzeitig zu übermitteln. Im Untersuchungsgebiet sind von uns zurzeit keine Maßnahmen beabsichtigt oder eingeleitet, die für die Sanierung bedeutsam sein können.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
TÖB 20.	Landwirtschaftskammer Niedersachsen Bezirksstelle Nienburg Marcus Plaschegg 06.04.17	Aus der angestrebten Städtebauförderung ergeben sich nur geringe Berührungspunkte mit den von uns zu vertretenen landwirtschaftlichen Belangen. Wir möchten jedoch anregen, bei der Überarbeitung städtebaulicher Konzepte gerade auch den „Stadt-Umland Beziehungen“ besonderes Augenmerk zu schenken. Hierbei kommen u. a. Themenkomplexe wie „Transparente Erzeugung, Wissenstransfer, Ernährung und Regionalität“ und „Wohnumfeldgestaltung, Landschaftserleben und außerlandwirtschaftliche Landnutzungsansprüche“ in den Fokus. Mehr denn je erscheint es u. E. von Bedeutung, der voranschreitenden Isolierung und zunehmenden Verständnisbarrieren zwischen urbanem und „ruralem“ Raum planerisch integrativ zu begegnen. Vor dem Hintergrund der Ausrichtung der Förderpolitik für den ländlichen Raum wirkt sich die Einbeziehung dieser Aspekte ggf. positiv auf den angestrebten Förderbescheid aus.
TÖB 21.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH 07.04.2017	Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone Kabel Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht. In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.
TÖB 22.	Landkreis Diepholz Fachdienst Umwelt und Straße – UAB/UBB 10.04.2017	Innerhalb des Plangebiets des Städtebauförderprogramms befinden sich ca. 40 Flächen bzw. Grundstücke, die aufgrund ihrer (ehemaligen) gewerblichen Nutzung im Altlastenverdachtsflächenkataster aufgeführt sind. Die Auflistung im Altlastenverdachtsflächenkataster bedeutet nicht automatisch, dass dort eine schädliche Bodenveränderung vorhanden sein muss. Es ist lediglich eine branchenspezifische Zuordnung, die die mögliche Altlastenrelevanz in verschiedene Klassen aufteilt und auf die Möglichkeit einer schädlichen Bodenverunreinigung hinweist. Die im Altlastenverdachtsflächenkataster verzeichneten Flächen sind im der Stadt Diepholz zugänglichen geoweb des Landkreis Diepholz dargestellt. Sollten konkrete Maßnahmen auf einer Verdachtsfläche geplant oder durchgeführt werden, ist in jedem Einzelfall die tatsächliche Altlastenrelevanz bzw. ggf. die Durchführung einer historischen Recherche oder einer orientierenden Untersuchung zu prüfen.

Lfd. Nr.	Behörde, TÖB Eingangsdatum	Stellungnahmen
TÖB 22.	Landkreis Diepholz Fachdienst Umwelt und Straße – UWB 10.04.2017	Die wasserrechtlichen Rahmenbedingungen für die Oberflächenentwässerung innerhalb des in den „Vorbereitenden Untersuchungen Innenstadt Diepholz“ (VU) ausgewiesenen Sanierungsgebietes und für die in Karte 9 der VU aufgelisteten Maßnahmen sind in der wasserrechtlichen Erlaubnis gemäß § 10 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vom 29.10.1990 festgelegt, welche von der Unteren Wasserbehörde des Landkreises Diepholz (UWB) unter Az: 653-42 Nr. 16 Kontroll-Nr.: 5371 erteilt worden ist. Daher ist bei der Ausarbeitung von konkreten Entwicklungsmaßnahmen jeweils zu prüfen, ob Art und Umfang der daraus resultierenden Oberflächenentwässerung durch die bestehende wasserrechtliche Erlaubnis abgedeckt ist oder ob sich hieraus Änderungsbedarfe ergeben. Es wird empfohlen, die UWB möglichst frühzeitig bei der Maßnahmenentwicklung mit einzubeziehen, wobei die wasserrechtlichen Rahmenbedingungen der Erlaubnis schon bei den ersten Konzeptüberlegungen bekannt sein sollten. Sofern sich bei den ersten Planungen ergibt, dass die in der Erlaubnis gem. § 10 WHG festgelegte anteilige Niederschlagswasserableitungsmenge infolge der geplanten baulichen Entwicklung nicht eingehalten wird, sind grundsätzlich Maßnahmen zur Rückhaltung und Drosselung des anfallenden Oberflächenwasser(mehr)abflusses notwendig.
TÖB 23.	Alexianer Landkreis Diepholz GmbH 10.04.2017	Gerne nehmen wir das Bauförderungsprogramm zur Kenntnis und verweisen auf § 35 Abs. 3 Nr. 8 BauGB.

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 zügigen 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 ihrer Verlängerung die Mühlenstraße und Steinstraße. Auch der Bereich entlang der Flöthe und teilweise der Mollerstraße weist städtebauliche Missstände im Nutzungszusammenhang mit der Innenstadt auf. In diesem Bereich sind Maßnahmen zur Behebung der Missstände geplant, die eine Entwicklung des gesamten innerstädtischen Kernbereiches und damit der gesamten Stadt begünstigen. Das potenzielle Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 30,3 ha.

8.2 Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht

Es werden zwei Verfahrensarten der Sanierung unterschieden:

- das „Umfassende Sanierungsverfahren“ unter Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB oder
- das „Vereinfachte Sanierungsverfahren“ unter Ausschluss dieser Vorschriften.

Die Wahl der Verfahrensart leitet sich aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten ab. Bei der Entscheidung der Stadt sind insbesondere zu berücksichtigen:

- die konkrete städtebauliche Situation im Sanierungsgebiet und die künftige Entwicklung,
- die anzustrebenden allgemeinen Ziele der Sanierung,
- die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen und
- die Entwicklung der Bodenpreise infolge der Sanierung.

Inwieweit sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, wird anhand der konkreten städtebaulichen Situation im Sanierungsgebiet und auf Grund der von der Stadt selbst festgelegten allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierung beurteilt.

Hat die Sanierung im Wesentlichen die Erhaltung, Modernisierung und Instandsetzung vorhandener baulicher Anlagen zum Ziel, sind in der Regel erhebliche Bodenwertsteigerungen nicht zu erwarten. Ist dagegen die Umstrukturierung des Gebietes beabsichtigt, kann von sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen ausgegangen werden. Beruhen die Bodenwertsteigerungen im Wesentlichen auf der Herstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB, so entscheidet die Stadt zwischen der Anwendung des umfassenden Verfahrens oder der Erhebung von Erschließungsbeiträgen (vereinfachtes Verfahren).

Vereinfachtes Verfahren

Mit der Entscheidung für das vereinfachte Sanierungsverfahren erhält die Gemeinde folgende abweichende sanierungsrechtliche Steuerungsinstrumente:

An Erschließungsmaßnahmen innerhalb des Sanierungsgebietes müssen sich die Grundstückseigentümer entsprechend den allgemeinen Vorschriften beteiligen. Hier muss die Stadt im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB Erschließungsbeiträge erheben.

Im Sanierungsgebiet besteht grundsätzlich ein Genehmigungsvorbehalt. Den sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt kann die Gemeinde teilweise oder vollständig ausschließen (§ 144 BauGB). Es wird in diesem Fall im Grundbuch kein Sanierungsvermerk für die betroffenen Grundstücke eingetragen.

Die besonderen bodenrechtlichen Vorschriften nach §§ 152-156a BauGB werden ausdrücklich ausgeschlossen.

Umfassendes Verfahren

Mit der Entscheidung für das umfassende Sanierungsverfahren erhält die Gemeinde folgende sanierungsrechtliche Steuerungsinstrumente:

- Gesetzliches Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken im Sanierungsgebiet.
- Grundstücke können zugunsten des Sanierungsträgers bzw. der Kommune enteignet werden, sofern sie im Sanierungsgebiet liegen und dies für die Erreichung der Sanierungsziele notwendig ist.
- Der Genehmigungsvorbehalt kann nicht ausgeschlossen werden.
- Alle im Sanierungsgebiet liegenden Grundstücke erhalten einen Sanierungsvermerk.

Es finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften nach §§ 152-156 a BauGB Anwendung, die Zahlungsverpflichtung von Erschließungsbeiträgen entfällt dabei. Diese Vorschriften der §§ 152 - 156a BauGB, werden als so genannte „bodenpolitische Konzeption des Sanierungsrechtes“ bezeichnet und sollen bewirken, dass Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet, die durch die Aussicht auf die Sanierung, ihre Vorbereitung oder Durchführung entstehen, zur Finanzierung der Sanierungskosten herangezogen werden. Danach hat der Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Stadt einen Ausgleichsbetrag zu entrichten. Zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages wird die durch die Sanierungsmaßnahme bedingte Werterhöhung des Grundstückes mit bereits erbrachten Beträgen verrechnet. Die Ausgleichsbeträge dürfen nur im Rahmen der Sanierungsmaßnahme eingesetzt werden.

Stadt Diepholz

Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt

Karte Nr. 10
Abgrenzung Sanierungsgebiet

Stand: 07.03.2017

Abgrenzung Sanierungsgebiet (ca. 30,3 ha)

Abgrenzung Untersuchungsgebiet

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung

20 m 100 m

Sanierungsgebiete im Förderprogramm Aktive- Stadt und Ortsteilzentren werden wegen der grundsätzlichen Umstrukturierung der Gebiete und der damit verbundenen Bodenwertsteigerung im umfassenden Verfahren durchgeführt.

Festlegung Verfahrensart

Die förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet zur Zielerreichung wird empfohlen.

Bei einer Mitfinanzierung der Kosten des Sanierungsverfahrens aus Städtebauförderungsmitteln der Programmkomponente „Aktive Stadt- und Orteilzentren" und einer förmlichen Festlegung im Umfassenden Verfahren, entfällt eine Mitfinanzierung der Kosten über die Zahlungsverpflichtung von Erschließungsbeiträgen für die Herstellung, Erweiterung oder Verbesserung von Erschließungsanlagen für die Grundstückseigentümer. Die Anwendung des Verfahrens zur Ausgleichsbetragserhebung entsprechend §§ 153 ff Baugesetzbuch ist in die Satzung zur förmlichen Festlegung mit aufzunehmen. Hierbei wird am Ende der Sanierung geprüft, ob eine sanierungsbedingte Wertsteigerung der Bodenwerte von der Stadt zur Mitfinanzierung der Kosten der Sanierung abzuschöpfen ist.

Es wird vorgeschlagen, das Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB förmlich festzulegen und die Maßnahme im sogenannten Umfassenden Verfahren, unter Anwendung der §§ 152 ff BauGB durchzuführen. Durch die Umsetzung des Konzeptes sind Bodenwertsteigerungen zu erwarten. Des Weiteren sind zur Sicherung der Sanierungsziele und ihre Umsetzung, insbesondere im Bereich der Ordnungsmaßnahmen auf den Grundstücken, die Regelungen des besonderen Städtebaurechtes erforderlich.

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).

Eine Umstrukturierung des Gebietes dient dem Gemeinwohl der Stadt Diepholz. Die bestehenden städtebaulichen Missstände in diesem zentralen Bereich wirken sich negativ auf den Gesamteindruck der Innenstadt aus. Eine grundlegende funktionale und gestalterische Aufwertung würde zur Sicherung der Strukturen und Funktionen der Gesamtstadt einen wesentlichen Beitrag leisten.

In den Medien findet eine Auseinandersetzung mit dem Fortgang der Entwicklung im Untersuchungsgebiet statt. Eine Auswahl dieser Artikel werden auf den folgendne Seiten chronologisch dargestellt.

70 Bürger bei Auftaktveranstaltung

Verbesserungsvorschläge für die Diepholzer Innenstadt

29.11.16

Um die Sanierung der Diepholzer Innenstadt ging es im Rathaus. Bürger konnten am Schluss mit Klebepunkten an Stellwänden bewerten, was ihnen am wichtigsten ist.

© Jansen

Diepholz - Von Eberhard Jansen. „Was die Diepholzer Innenstadt bietet, ist viel besser als Sie wahrnehmen.“ Frank Schlegelmilch vom Planungsbüro Baumgart und Partner (Bremen) hat als Außenstehender einen anderen

Blick als viele Bürger. Doch neben dem insgesamt positiven Bild fanden er und seine Kollegen im Zentrum von Diepholz einiges, was zu verbessern wäre.

Und darum ging es am Dienstagabend im Rathaus. Das „integrative städtebauliche Konzept“ für Diepholz war Thema einer öffentlichen Veranstaltung. Die Bürger sollten dabei mitreden. Etwa 70 hatten Interesse an der Diskussion. Die meisten der Erschienenen waren Ratsmitglieder und andere Bürger, die durch ehrenamtliches Engagement bekannt sind.

Das Sanierungskonzept muss professionell erarbeitet werden, damit die Stadt Diepholz Zuschüsse aus dem Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ bekommen kann. Damit fördern Bund und Land bestimmte Verbesserungsmaßnahmen zu zwei Dritteln. Ein Kosten-Drittel trägt die Stadt.

Auf einige Verbesserungen konzentrieren

Die Planer hatten sich im Vorfeld der Auftaktveranstaltung einen großen Innenstadtbereich angesehen, der von McDonalds/Lidl im Westen bis zum geplanten Famila-Markt östlich des Bahnhofs reicht. Dieser „zentrale Versorgungsbereich“ müsse laut Frank Schlegelmilch als Gebiet für das Städtebauförderungprogramm deutlich kleiner werden. Also muss sich Diepholz auf einige Verbesserungen konzentrieren, die dann in zehn bis 15 Jahren umgesetzt werden müssen.

Das Planungsbüro hatte das große Innenstadtgebiet in neun „Handlungsräume“ aufgeteilt. Für jeden hatte Frank Schlegelmilch gestern Abend Vorschläge und Bewertungen. So kritisierte er, dass die Wellestraße nicht als Teil der Innenstadt wahrgenommen werde. Der südliche Bereich der Langen Straße mit dem Kaufhaus Ceka sei durch den Pflanzbogen am Eingang der Fußgängerzone abgetrennt.

Von der Qualität des Angebotes im Kaufhaus sei er sehr überrascht gewesen, sagte Schlegelmilch – und kritisierte das äußere Erscheinungsbild des Gebäudekomplexes: „Ich wäre da nie reingegangen.“

Kritikpunkt: Hinterstraße

Besonders kritisch sah der Planer die Hinterstraße, die nach seinem humorigen Vorschlag auch „Hinternstraße“ heißen könne: Es gebe dort viele unattraktive Rückansichten von Gebäuden. Einer seiner größten Kritikpunkte war das frühere Metzgereigebäude an der Ecke Hinterstraße/Bahnhofstraße.

Am Schluss der gut zweistündigen Veranstaltung konnten die Teilnehmer mit Klebepunkten an Stellwänden bewerten, was ihrer Meinung am dringendsten zu verändern sei. Demnach gibt es den größten Handlungsbedarf in den Bereichen Lappenberg/Lange Straße-Nord und Wellestraße/Hinterstraße.

Die Fußgängerzone bekam kaum „bunte Punkte“. Auch der Profi-Planer hielt sie für gut; „Die kurze Fußgängerzone ist eine Qualität mit gutem Ladenbesatz. Sie ist aber mit Bänken, Kübeln und anderem zu voll gestellt.“

In den nächsten Monaten beschäftigen sich die Politiker in öffentlichen Ausschuss-Sitzungen mit dem Innenstadt-Sanierungskonzept.

Auch die Bürger werden wieder gehört. In einer „Bürgerwerkstatt“ am 1. Februar können sie konkrete Vorschläge mit erarbeiten.

Abb. 69 Kreiszeitung, 29.11.2016

Entwicklungsachse Bahnhofstraße

Bürgerwerkstatt: Mitbestimmen in Diepholz

01.02.17

Diepholz - Nach dem öffentlichen Auftakt zum „Integrierten Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt“ im November 2016 sind nun wieder alle Bürger eingeladen, sich in den Planungsprozess einzubringen.

Dazu wird am heutigen Mittwoch, 1. Februar, von 18 bis 21 Uhr eine Bürgerwerkstatt im Rathaus ihre Türen öffnen.

Nach einer einführenden Präsentation durch das Planungsbüro besteht in Arbeitsgruppen die Gelegenheit, sich intensiver mit einem der folgenden drei Handlungsschwerpunkte auseinanderzusetzen: „Entwicklungsachse Bahnhofstraße“, „Neue Nutzungen auf dem Lappenberg“ und „Perspektiven für die Fußgängerzone“.

Abb. 70 Kreiszeitung, 01.02.2016

Neue Achsen, neue Wege, neue Magneten

Bürgerwerkstatt: Gedanken um Zukunft der Innenstadt

03.02.17

Im Arbeitskreis „Neue Nutzungen auf dem Lappenberg“ entstand eine rege Diskussion über das zukünftige Gesicht der nördlichen Innenstadt. - Foto: Reckmann

Diepholz - „Brainstorming“ war angesagt am Mittwochabend im Diepholzer Rathaus. Also Denken ins Blaue, unkonventionelle Vorstellungen, Visionen entwickeln. Die Bürgerbeteiligung zum „Integrierten

Stadtentwicklungskonzept für die Innenstadt“ ging in die nächste Runde.

Nach der Auftaktveranstaltung im November an gleicher Stelle kamen nun etwa 50 Interessierte in den Ratssaal, um bei der Bürgerwerkstatt mitzudiskutieren und Vorschläge zu machen.

Nach einer Kurzvorstellung der bislang erarbeiteten Ziele und der möglichen Fragestellungen durch das betreuende Planungsbüro BPW baumgart+partner. wurden drei Arbeitskreise angeboten:

„Entwicklungsachse **Bahnhofstraße**“, „Neue Nutzungen auf dem **Lappenberg**“ und „Perspektiven für die **Fußgängerzone**“.

Eine rege Diskussion entfaltete sich in der „Lappenberg-Gruppe“. Moderator Frank Schlegelmilch (BPW) unterstrich, dass dieser Bereich zentralen Einfluss auf die weitere Entwicklung der Innenstadt beziehungsweise Fußgängerzone habe. „Dieser Raum ist für die Stadtentwicklung entscheidend.“

Geschäfte sind in gefragt

Welches wären die Magneten für den Bereich zwischen Lappenberg und Lange Straße Nord? „Lebensmitteleinzelhandel und Drogeriebedarf, das sind die großen Frequenzbringer.“

Dennoch dürfe, so die breite Zustimmung in der Runde, nicht zu einem „schnöden Parkplatz“ verkommen. Vielleicht eine (vergrößerte?) Parkgaragen-Lösung?

Es gab Pläne für eine Neugestaltung, Ideen von Karee und Passagen, die sich zerschlugen. Schlegelmilch ließ durchblicken, dass er den Zeitpunkt günstig für eine Einigung hält: „Alle müssen mitziehen und alle müssen gewinnen.“

Gedankenspiele kreisten auch beispielsweise um die bislang unbebaute Fläche südlich des Scheurenkamps (gegenüber der Polizei): Könnte hier eine neue Achse, die Verbindung zwischen Campus-Gelände (Schulzentrum) und Innenstadt geschaffen werden?

Wohnungen für Studenten an diesem Platz? Wer nimmt dafür das Geld in die Hand, wenn die Studierenden ohnehin (so war in der Runde zu hören) lieber in Vechta wohnen, weil dort abends mehr los ist? Konsens in dieser Arbeitsgruppe gab es für den Vorschlag, den Platz nördlich des Bremer Ecks, den Übergang zum Markt, für Bebauung vorzusehen. Darüber, den Marktplatz zu bebauen wurde nicht gesprochen. „Dieses Fass machen wir heute nicht auf.“

Ideen werden gesammelt

In der gemeinsamen Abschlussrunde der knapp dreistündigen Werkstatt wurden die Denkanstöße aus allen drei Arbeitskreisen in einem kurzen Abriss präsentiert.

Einige Schlagworte aus der **Arbeitsgruppe Fußgängerzone** waren: bessere Anbindung der Wellestraße, Sanierung der Straßenbeleuchtung, Ladenflächen zusammenlegen, Möblierung der Fußgängerzone überdenken, Parkleitsystem einführen. Auch sprach man sich für Gestaltungsempfehlungen aus.

Die **Arbeitsgruppe Bahnhofstraße** sprach sich dafür aus, den Fußweg vom Bahnhof in die Stadt ansprechender und barrierefrei zu gestalten, die Fahrbahn sollte einen Schutzstreifen für Radfahrer erhalten und die Mittelstreifen entfallen, um den Verkehr zu beruhigen. Weitere Schlagworte: Kleine Plätze vor VHS und Wissenswerkstatt schaffen und auch die Beleuchtung könnte überarbeitet werden.

Alle Ziele und Maßnahmen fließen schließlich in ein integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) und Vorbereitende Untersuchungen (VU) ein, um auf dieser Basis bis Juni einen Antrag auf Städtebauförderung beim Land Niedersachsen einreichen zu können.

„Wir hoffen, dass der Förderantrag positiv beschlossen wird und dass wir den Weg weitergehen können“, sagte Bürgermeister Dr. Thomas Schulze. Es brauche einen langen Atem, „diese Themen werden uns die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre beschäftigen.“

sr

Abb. 71 Kreiszeitung, 29.11.2016

8.4 Nächste Verfahrensschritte

Zur Durchführung der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme sollte das empfohlene Sanierungsgebiet durch Beschluss förmlich in einer Sanierungssatzung festgelegt werden.

Die Weitererarbeitung der konkreten Planungs- und Sanierungsziele soll durch einen städtebaulichen Rahmenplan erfolgen, der unter Beteiligung aller Interessierten, insbesondere der von der Planung Betroffener, erstellt wird. Die Inhalte sollen vom Rat der Stadt Diepholz beschlossen werden.

Für eine erfolgreiche Umsetzung der Sanierungsmaßnahme sind zudem die Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht/Maßnahmenplanung und eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit mit Beteiligung der Betroffenen unerlässlich. Außerdem sollten Einzelmaßnahmen mit Signalwirkung vorbereitet werden. Insgesamt ist eine zügige und vollständige Durchführung der Sanierungsmaßnahme anzustreben.

9 Quellen

BPW baumgart+partner (2017): ISEK Diepholz.

GfK (2015): zentrale Versorgungsbereiche in Diepholz und Diepholzer Liste. Einzelhandelsgutachten.

NWP Planungsgesellschaft mbH (2015): Innenstadtstudie für die Stadt Diepholz.

NDR (2016): Diepholz wird zur Ebay-Stadt.
http://www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/osnabrueck_emsland/Diepholz-wird-zur-Ebay-Stadt,ebaystadt114.html, 12.11.2016

BPW | baumgart+partner
stadt - und regionalplanung