



# BPW<sup>+</sup> Stadtplanung



## Auftragnehmer

### BPW Stadtplanung

Partnerschaftsgesellschaft mbB  
Ostertorsteinweg 70 - 71  
28203 Bremen  
0421.51 70 16 40  
office@bpw-stadtplanung.de  
www.bpw-stadtplanung.de  
Ansprechpartner:  
Frank Schlegelmilch, Charlotte Herbst

## In Kooperation

### Horeis+Blatt

Partnerschaft MBB  
Garten- und Landschaftsarchitekten BDLA  
Sonneberger Straße 13  
28329 Bremen  
0421. 43 08 49 0  
mail@hb-la.de  
www.hb-la.de  
Ansprechpartner: Niels Blatt, Gesa Knief

## Planersocietät

Dr.-Ing. Frehn, Steinberg & Partner  
Stadt- und Verkehrsplaner  
Am Wall 142  
28195 Bremen  
0421. 649 153-44  
info@planersocietaet.de  
www.planersocietaet.de  
Ansprechpartner:  
Sebastian Schröder-Dickreuther

## Ergänzende Gutachten

### OC | L Lichtplanung

Oliver Christen Lichtplanung Ingenieurbüro für  
Kommunal- und Architekturbeleuchtung  
Schloßstraße 1  
49356 Diepholz  
05441 995435  
info@oc-lichtplanung.de  
www.oc-lichtplanung.de

### Radtke Consulting

Udo Radtke  
Spökelbargring 5  
22117 Hamburg  
0178 1483518

## Im Auftrag



### Stadt Diepholz

Rathausmarkt 1  
49356 Diepholz

Ansprechpartner:  
Michael Klumpe, Sebastian Dornieden

## Bildmaterial

Eigene Quelle, sofern nicht anders angegeben



Bremen, August 2020

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Anlass</b>	<b>5</b>
1.1	Ausgangssituation und Sanierungsablauf	5
1.2	Aufgabe des Rahmenplans	6
1.3	Aufbau und Inhalte Rahmenplan	7
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
2.1	Stadtprofil	8
2.2	Strukturdaten	8
2.3	Geltungsbereich Rahmenplan	10
2.4	Planerische Vorgaben	10
2.5	Aktuelle Entwicklungen	14
<b>3</b>	<b>Beteiligung</b>	<b>16</b>
<b>4</b>	<b>Analyse</b>	<b>20</b>
4.1	Stadtbild und städtebauliche Gliederung	20
4.2	Nutzungen	26
4.3	Erschließung, Mobilität und Verkehr	30
4.4	Öffentlicher Raum, blau-grüne Infrastruktur	38
<b>5</b>	<b>Strategie</b>	<b>44</b>
5.1	Gesamtstrategie: Die vernetzte Innenstadt	44
5.2	Die vitale Stadt	46
5.3	Die schöne Stadt	48
	Exkurs: Handlungsansätze Licht	50
5.4	Die blau-grüne Innenstadt	56
	Exkurs: Gestaltungsleitfaden Freiräume	59
5.5	Die mobile Innenstadt	62
	Exkurs: Parkraumkonzept	64
<b>6</b>	<b>Maßnahmen</b>	<b>72</b>
6.1	Sanierung und Modernisierung von Gebäuden und Gewerbeeinheiten	76
6.2	Sanierung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	78
6.3	Regelwerk zur Sicherung der Baugestalt	80
6.4	Orientierungs- und Leitsystem	82
6.5	Beleuchtungskonzept	84
6.6	Umgestaltung Lange Straße	88
6.7	Flächenaktivierung Lange Straße 7a-11	100
6.8	Umgestaltung und Neuordnung Lappenberg-Areal	108
6.9	Neuordnung östlicher Stadteingang	114
6.10	Neubau Parkhaus	122
6.11	Neuordnung Verkehr und ruhender Verkehr Hinterstraße Süd	124
6.12	Neugestaltung Bahnhofstraße	126
6.13	Neuordnung Bahnhofsumfeld	132
6.14	Freiraumgestaltung Amtsgarten /Schlossgarten	138
6.15	Bauliche Entwicklung Amtsgarten/Schlossgarten	148
6.16	Umgestaltung Wellestraße	152
6.17	Gestaltung westlicher Stadteingang	155
6.18	Umgestaltung Straßenraum Steinstraße	158
6.19	Bauliche Entwicklung Steinstraße	159
6.20	Erweiterung Grünzug Flöthebogen	161
6.21	Modernisierung Polizei und Feuerwehr	162
6.22	Sofortmaßnahmen	163
	<b>Quellen</b>	<b>164</b>



# 1 Anlass

## 1.1 Ausgangssituation und Sanierungsablauf

Mit der Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ 2018 ist die Voraussetzung geschaffen worden, die Innenstadt von Diepholz ganzheitlich weiterzuentwickeln. Um die Sanierung durchzuführen, ist die Erstellung eines städtebaulichen Rahmenplans als operatives Umsetzungswerkzeug und „Fahrplan“ ein wichtiger Schritt für den knapp 30 ha großen Geltungsbereich. Der Rahmenplan „Diepholz-Innenstadt“ für das nach § 136 BauGB förmlich abgegrenzte Sanierungsgebiet, baut dabei auf den Ergebnissen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) und den Vorbereitenden Untersuchungen (VU) von 2017 sowie der Innenstadtstudie Stadt Diepholz (2015) auf.

Die VU hat wesentlichen Handlungsbedarf in der Bewahrung und Inwertsetzung der baukulturellen Substanz, Verbesserung der Wegebeziehungen und Aufenthaltsqualität sowie der Aktivierung von Flächenpotenzialen formuliert. Der vorliegende Rahmenplan konkretisiert die Aussagen auf städtebaulicher, freiraumplanerischer und verkehrsordnender Ebene und zeigt eine Umsetzungsstrategie zur Erreichung der Sanierungsziele innerhalb der kommenden 10-15 Jahre auf.

Mit Hilfe eines städtebaulichen Rahmenplanes wird eine konzeptionelle Grundlage geschaffen, um den vorhandenen städtebaulichen Missständen und den zukünftigen Herausforderungen für die Diepholzer Innenstadt zu begegnen. Unerlässlich ist dabei die Definition einer einheitlichen Zielrichtung für die Innenstadtentwicklung. Der Fokus liegt auf Maßnahmen, die in einer ersten Realisierungsphase angestoßen werden sollen. Neben einer Strategie für den gesamten Sanierungsbereich werden für Vertiefungsbereiche konkrete Maßnahmen bzw. Varianten entwickelt, z.B. zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone und Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr in der Bahnhofstraße und Lange Straße, die Verbindung und Inwertsetzung von innerstädtischen Grünflächen z.B. im Bereich der südlichen Lange Straße und den angrenzenden Müntepark, die Aktivierung von Leerständen und Neuordnung des Lappenberg-Areals sowie die Schaffung von zentrierten Parkplatzangeboten.

Dabei berücksichtigt die Rahmenplanung auch aktuelle Entwicklungen und verändernde Rahmenbedingungen. U.a. hat die Stadt Diepholz seit Aufnahme in die Städtebauförderung Flächen in der Lange Straße erworben. Die Entwicklung dieser Flächen soll zur Stärkung der Innenstadt beitragen. Auch sind durch Akteursgespräche Entwicklungsabsichten bekannt geworden. Diese Möglichkeiten verändern die Maßnahmen der VU und werden in der Rahmenplanung betrachtet.

Neben inhaltlichen Veränderungen kam es auch zu strukturellen Neuerungen bei der Städtebauförderung. Mit Beginn des Jahres 2020 wurde die Städtebauförderung reformiert. Die Stadt Diepholz wird zukünftig Mittel aus dem Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ beantragen.

### Chronologische Verfahrensschritte der Sanierung

- Durchführung von Vorbereitenden Untersuchungen (VU) (Januar 2015 – Mai 2016)
- Ratsbeschluss zur Einleitung (20.12.2016) und Öffentliche Bekanntmachung (24.12.2016)
- Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm in der Programmkomponente „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (18.10.2018)
- Ratsbeschluss zur förmlichen Festsetzung des ca. 30 ha großen Sanierungsgebietes (20.12.2018)
- Inkrafttreten der Sanierungssatzung (02.01.2019)

### Sanierungsziele

- Sicherung und Aufwertung der Innenstadt als Wohn- und Arbeitsstandort sowie Weiterentwicklung der Nutzungsvielfalt
- Bewahrung und Inwertsetzung der baukulturell wertvollen und stadtbildprägenden Bausubstanz.
- Anpassung der Stadtstruktur und des Gebäudebestandes an die Herausforderungen des demographischen Wandels und veränderter Nutzungsanforderungen.
- Neuordnung des Bereichs Lappenberg als Ankunftsort und Sicherung von Freizeitzugang bei Wahrung des Diepholzer Maßstabs.
- 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).
- Verbesserung der Aufenthaltsqualitäten entlang der Lange Straße und angrenzender Straßenräume.
- Förderung der Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der historischen Anlagen im Süden der Lange Straße mit Schloss, Schlosspark, Münze und Nicolaikirche.
- Förderung der Wahrnehmbarkeit und Erlebbarkeit der Wasserlagen von Flöthe, Vorder- und Hinterlohne sowie des Burggrabens.
- Verbesserung der Infrastruktur für den Fuß- und Radverkehr durch barrierearme, durchgängige und sichere Wegführungen.
- 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.

## 1.2 Aufgabe des Rahmenplans

Der Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Diepholz Innenstadt wird aus den Vorbereitenden Untersuchungen (VU) nach § 141 BauGB und dem Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK) entwickelt. VU und ISEK wurden 2017 beschlossen, seitdem haben sich teilweise die Rahmenbedingungen geändert und neue Entwicklungsabsichten wurden bekannt. Der Rahmenplan schreibt die konzeptionellen Aussagen der VU fort und konkretisiert bzw. ergänzt die genannten Maßnahmen. In seiner Gesamtheit gibt er Empfehlungen zur Entwicklung der Diepholzer Innenstadt für die kommenden zehn Jahre.

Als informelles Planungsinstrument besitzt der Rahmenplan keine unmittelbare Rechtswirkung, bei der Erarbeitung sind weder formale Verfahrensschritte noch verbindliche Inhalte vorgeschrieben. Im Hinblick auf die Durchführung der Sanierung bildet der Rahmenplan jedoch eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für formale Schritte innerhalb des Sanierungsverfahrens, diese umfassen u.a. folgende Aspekte:

- Festlegungen von genehmigungspflichtigen Vorhaben, Entscheidungen und Handlungen innerhalb des Sanierungsgebietes nach § 144 und § 145 BauGB: das betrifft u.a. die Errichtung oder den Abbruch baulicher Anlagen sowie Veränderungen am Grundstück wie eine Veräußerung oder Teilung.
- Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen: Bebauungspläne können aufgestellt werden, soweit ein Planerfordernis besteht. Die Rahmenplanung zeigt zukünftige Entwicklungen auf und kann daher anlassgebend für eine Veränderung des Planrechts herangezogen werden.
- Zulassung von Vorhaben nach § 34 BauGB: Bauvorhaben können in integrierter Lage auch ohne Bebauungsplan zugelassen werden, sofern sich das Vorhaben der Eigenart der näheren Umgebung anpasst. Das Vorhaben muss dabei helfen, die Sanierungsziele zu erreichen. Die Rahmenplanung liefert darüber hinaus strategische Ansätze zur Innenstadtentwicklung (vgl. Kapitel 5), die Hilfestellung bei der Abwägung zu Bauvorhaben nach § 34 BauGB leisten.

- Zulassung von Vorhaben entgegen der Festsetzungen des Bebauungsplanes nach § 31 Abs. 2 Nr. 2 BauGB: Der Paragraph erlaubt Abweichungen von geltenden Bebauungsplänen sofern die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung städtebaulich vertretbar ist. Die städtebauliche Vertretbarkeit kann sichergestellt werden, wenn die Sanierungsziele erreicht werden und die Aussagen der Rahmenplanung nicht entgegenstehen.
- Aufstellung und Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht: Die Kosten- und Finanzierungsübersicht für die gesamte Sanierungsmaßnahme ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Die zur Aufnahme kalkulierten Kosten können aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr aktuell sein. Die Rahmenplanung und ihre Fortschreibungen sind Grundlage für die Überprüfung.

Weiterhin dient der Rahmenplan als politische Absichtserklärung dazu, Planungen und Entwicklungsperspektiven transparent für Bürgerinnen und Bürger, Investorinnen und Investoren sowie Träger öffentlicher Belange darzustellen.

Gemeinsam mit allen interessierten Akteuren werden die Inhalte des Rahmenplans erarbeitet, um sowohl öffentliche Maßnahmen als auch private Investitionen anzustoßen, die eine Ausstrahlkraft auf die gesamte Innenstadt haben.

### **1.3 Aufbau und Inhalte Rahmenplan**

In Kapitel 2 wird das Plangebiet vorgestellt und die Rahmenbedingungen zur Planung zusammengefasst. Anschließend werden in Kapitel 3 die Beteiligungsformate und die Ergebnisse der Beteiligung aufgeführt. Aus diesen Ergebnissen als auch der Analyse in Kapitel 4 werden Strategien und Maßnahmen für die Innenstadtentwicklung abgeleitet.

In Kapitel 5 werden die Strategien vorgestellt. Auf einer übergeordneten Ebene werden hier die grundsätzlichen Entwicklungsabsichten für die Innenstadt aufgezeigt. Neben einer Gesamtstrategie gibt es vier thematische Strategien. Aus diesen leiten sich als Exkurse zur Freiraumgestaltung, Parkraumkonzeption und Umgang mit Licht in der Planung und Gestaltung ab.

In Kapitel 6 werden die konkreten Einzelmaßnahmen im Sanierungsgebiet vorgestellt. Abhängig vom jeweiligen Projektstand variieren der Konkretisierungsgrad und die Aussageschärfe auf der Maßnahmenebene. Folglich stellt der Rahmenplan kein abgeschlossenes Planwerk dar, sondern bildet eine Leitlinie zur Umsetzung von Maßnahmen, die kontinuierlich aktualisiert und fortgeschrieben werden muss.

## 2 Rahmenbedingungen

### 2.1 Stadtprofil

Im Städtedreieck der Oberzentren Bremen, Oldenburg und Osnabrück gelegen ist die Stadt Diepholz mit ca. 18.000 Einwohnern (Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Stand 31.12.2019: 18.396 inkl. Erst- und Zweitwohnsitz) 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 über einen IC/EC/ICE-Halt an der verkehrsgünstigen Bahnstrecke von Hamburg nach Köln.

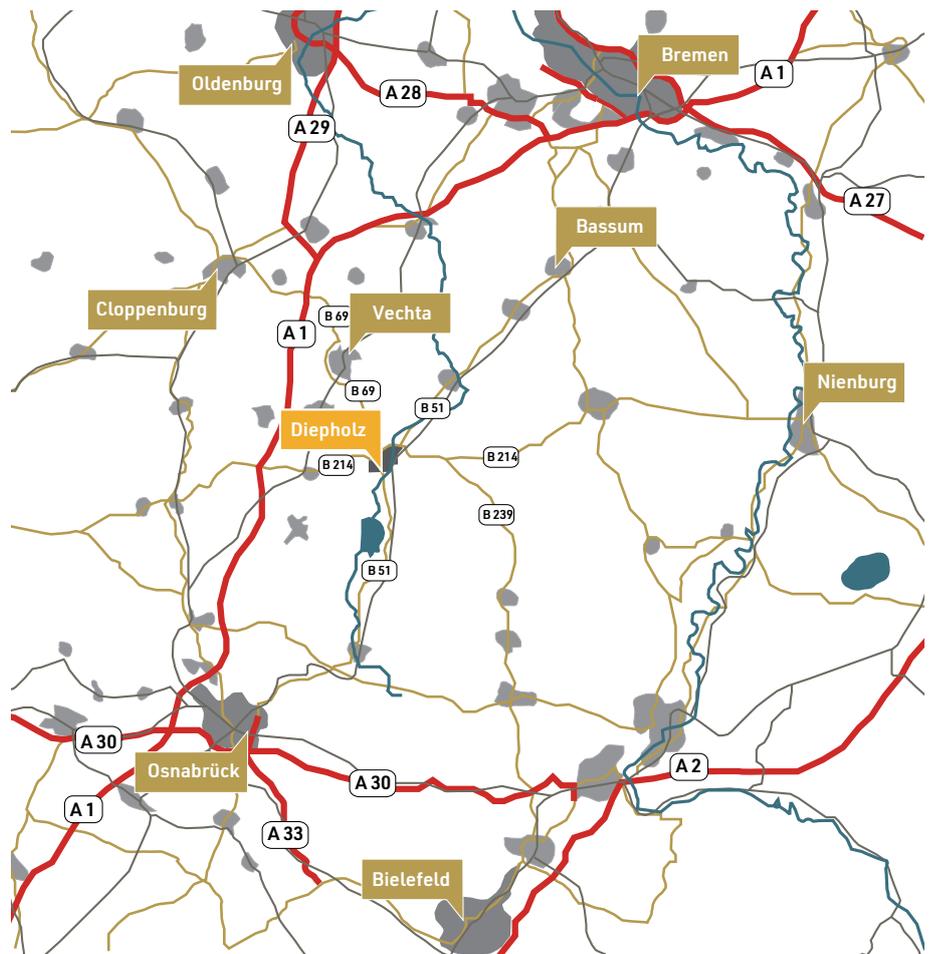
### 2.2 Strukturdaten

#### **Leichtes Bevölkerungswachstum im demografischen Wandel**

Nachdem Anfang der 2000er zunächst eine geringe Bevölkerungsabnahme zu verzeichnen war, wächst die Stadt Diepholz seit einigen Jahren. Seit 2010 gab es einen Bevölkerungsanstieg um 3,6%. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung ist seit 2011 gestiegen und macht einen Teil des verzeichneten Bevölkerungswachstums aus. Nach dem „Zensus-Knick“ und der Flüchtlingswelle liegt die Einwohnerzahl heute bei 18.369. Die Bevölkerung der Stadt Diepholz hat ein Durchschnittsalter von 43,5 Jahren und ist damit die zweitjüngste Gemeinde im Landkreis (Landkreis: 45,2 Jahren). Der Anteil der über 65-jährigen liegt bei 21% und damit niedriger als der im Landkreis Diepholz (22,4%, Stand 31.12.2018). Die Quote der Kinder zwischen 0 bis 15 Jahren liegt in der Stadt Diepholz bei 14,6% und somit um einen Prozentpunkt höher als im Durchschnitt des Landkreises. Dazu ist zu verzeichnen, dass die Stadt Diepholz zum ersten Mal seit 2000 kein natürliches Geburtendefizit verzeichnet hat. Die Zahl der Geborenen und Gestorbenen hat sich ausgeglichen. Trotz steigender Kinderzahlen altert die Stadt konstant. Das Durchschnittsalter und die Zahl der über 65-jährigen nimmt zu. Dieser Entwicklung folgend wird für Diepholz kaum eine Bevölkerungsabnahme prognostiziert, während in vielen Bereichen des Landkreises mit einem Bevölkerungsrückgang bis 2035 zu rechnen ist (InWIS 2016: 38).

#### **Verstärkte Nachfrage von kleinen, bezahlbaren Wohnungen sowie altersgerechten Wohnungen**

Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung sowie das Altern der Gesellschaft wirkt sich auch auf die Haushaltszahlen aus. Durch die Zunahme von älteren Ein- und Zweipersonen-Haushalten steigt die Zahl der Haushalte und nachgefragten Wohnungen, vor allem von kleinen altengerechten Wohnungen. Auch durch die Abnahme von Familienhaushalten steigt der Bedarf an kleinen, bezahlbaren Wohnungen (InWIS 2016: Steckbrief Diepholz).



### Arbeitsstandort mit rückläufigen Einpendlerzahlen

Als Kreisstadt und zweitgrößter Arbeitsort im Landkreis stellt Diepholz mit einer Beschäftigtenzahl von ca. 8.000 (Stand 30.06.2019) etwas mehr als 10% aller Beschäftigten im gesamten Landkreis. „Diepholz ist bedeutend Arbeitsort auch für die umliegenden Gemeinden, was sich anhand der im Kreis- und Landesvergleich hohen Beschäftigtenzentralität von 116,0 zeigt. Mit fast 4.700 Ein- und gut 3.900 Auspendlern hat Diepholz einen positiven Pendlersaldo von etwa 750 Beschäftigten und liegt damit - nach dem Industriestandort Lemförde - auf Platz 2 im Landkreis.“ (RC 2020: 7)

„Sowohl die leistungsfähige Diepholzer Wirtschaftsstruktur als auch die räumliche Nähe zu den Oberzentren Bremen, Osnabrück und Oldenburg münden in einer auch im bundesdeutschen Vergleich sehr niedrigen Arbeitslosenquote von 3,9%“ (RC 2020: 7). Sie ist in den letzten Jahren weiter gesunken. Häufig liegt der Wert in Städten aufgrund des Angebots für geförderten Wohnraum höher. Als Vergleich wird hier die Anzahl der Personen in Mindestsicherung (SGB I und II) herangezogen. Mitte 2017 lag der Anteil der Empfängerinnen und Empfänger im Landkreis bei 7,9% und in der Stadt Diepholz bei 13,8% (LSN 2017).

## 2.3 Geltungsbereich Rahmenplan

Der Geltungsbereich für den Städtebaulichen Rahmenplan Diepholz-Innenstadt ist ca. 31 ha groß und entspricht dem Sanierungsgebiet Innenstadt. Bis auf die Lohnstraße wurde der Bereich als Fördergebiet 2018 in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen.



01

Der Geltungsbereich umfasst die Diepholzer Innenstadt mit ihrem Altstadtbereich. Im Süden wird das Sanierungsgebiet durch die nördliche Abgrenzung der Schlossinsel begrenzt, im Norden durch den Mollerkreisel. Die Hinterlohne ist die südwestliche Grenze des Plangebiets. In diesem Bereich verspringen Sanierungs- und Fördergebiet. Die Grenze des Fördergebiets verläuft entlang der Vorderlohne und Parkplatz der Münte. Im Bereich der Steinstraße/Mühlenstraße ist der Grenzverlauf von Sanierungs- und Fördergebiet wieder identisch. Die Abgrenzung verläuft anschließend bis zum Kreuzungsbereich Steinstraße/Willenberg/Lüderstraße entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenze der straßenbegleitenden Bebauung. Im weiteren Verlauf begrenzt die Flöthestraße das Plangebiet. Entlang der Mollerstraße sind die nördlichen Grundstücke zwischen Feuerwehr und Mollerkreisel Teil des Sanierungsgebiets. Die Abgrenzung folgt einer Grundstückstiefe der Lange Straße und Wellestraße bis zur Prinzhornstraße. Die Prinzhornstraße ist nicht mehr Teil des Sanierungsgebiets. Die Bahnhofstraße als Wegeverbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof ist in Gänze Teil des Sanierungsgebiets. Die Grenze läuft entlang der rückwärtigen Grundstücksgrenze der straßenbegleitenden Gebäude in der Bahnhofstraße. Die Gleise bilden die östliche Abgrenzung des Sanierungsgebiets. Die Park and Ride Anlage sowie der ZOB sind Teil des Sanierungsgebiets.



02

## 2.4 Planerische Vorgaben

### Regionales Raumordnungsprogramm

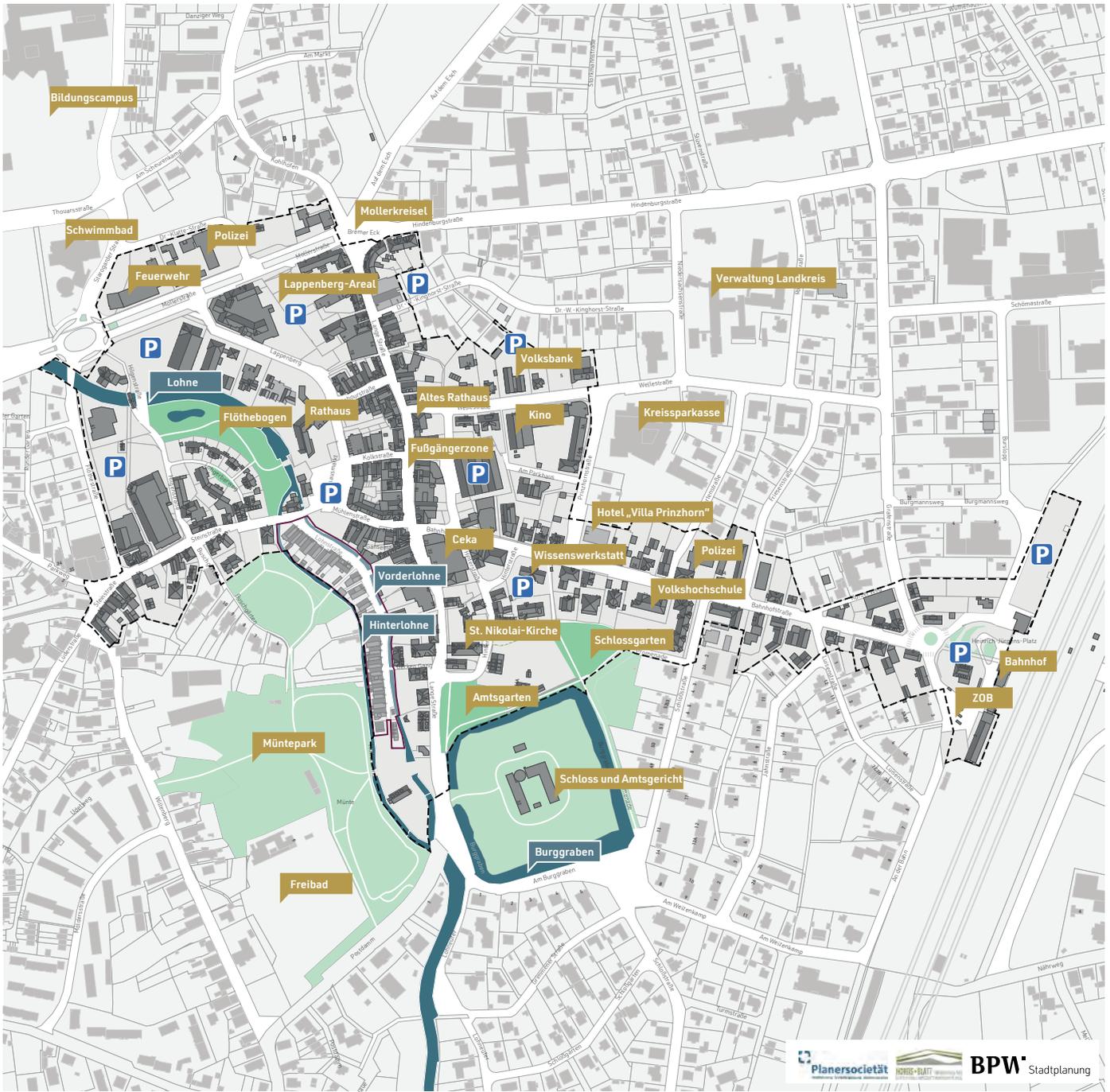
Das Regionale Raumordnungsprogramm (RRÖP) für den Landkreis Diepholz ist am 22.12.2016 in Kraft getreten. Nachdem das RRÖP im Januar 2018 durch das Verwaltungsgericht Hannover für unwirksam erklärt wurde, hat das Amt für regionale Landesentwicklung Leine-Weser (ARL) als obere Landesplanungsbehörde das RRÖP für den Landkreis Diepholz im Januar 2019 nach einem Heilungsverfahren genehmigt.

Für das Plangebiet liegen folgende raumordnerische Ziele und Grundsätze vor:

- Die Stadt Diepholz ist als Mittelzentrum mit der Schwerpunktaufgabe der Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsstätten sowie als Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe Erholung dargestellt.
- Durch die Innenstadt führt ein regional bedeutsame Fahrradweg, der als Ziel der Raumordnung zu erhalten ist. Der Radweg führt von Norden kommend entlang der Schlesier Straße über die Lange Straße und Rathausmarkt bis zum Schloss und führt nach Süden weiter bis Hüde. In der Innenstadt wird die „Gänsetour“ als Radweg zum Dümmer und zurück ausgeschildert. Die Fahrradwege in der Innenstadt werden ihrer Aufgabe bisher nur teilweise gerecht.

01 / Die Lohnstraße ist Teil des Sanierungsgebiets, aber nicht Teil des Fördergebiets. Mit Hilfe der letzten Sanierung wurden in diesem Bereich viele Gebäude saniert und modernisiert.

02 / Entlang der Flöthestraße verläuft die Abgrenzung. Das Fachmarktzentrum auf der rechten Seite ist Teil des Gebiets, das Wohnquartier „Runder Garten“ gehört nicht in das Sanierungsgebiet.



Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Übersichtskarte

- Amtsgarten Orientierungspunkte
- Hinterlohne Bezeichnung Fließgewässer
- P Große zusammenhängende Parkplatz- und Stellplatzbereiche (privat und öffentlich)

- Sanierungsgebiet
- nicht Teil des Fördergebietes
- Öffentliche Grünflächen
- Wasserfläche



Stand: 18.05.2020

- Der Bahnhof Diepholz ist als Vorranggebiet Bahnhof mit Fernverkehrsfunktion festgelegt. In diesem Bereich ist auch ein Vorranggebiet Park and Ride / Bike and Ride (P+R/B+R) als raumordnerisches Ziel festgelegt. Entlang der Strecke Bremen-Osnabrück ist ausreichend Raum für die Freihaltung eines dritten Gleises zu sichern.
- Die Lohne wird als Vorbehaltsgebiet für Natur und Landschaft ausgewiesen mit dem Ziel ein vernetztes System von Biotopen unter Berücksichtigung der vorhandenen Nutzungen zu entwickeln. Natürliche und naturnahe Gewässer und Lebensräume sollen geschützt werden.

### **Landschaftsrahmenplan (LRP)**

Der 2008 in Kraft getretene LRP für den Landkreis Diepholz beinhaltet Aussagen sowie Zielrichtungen zur Entwicklung der Natur- und Landschaftsräume. Das Sanierungsgebiet liegt in einer naturräumlichen Großlandschaft einer ebenen Marschen, Moor- und Talsandniederung. Das Plangebiet wird als Gebiet mit geringer bis sehr geringer Bedeutung für die Schutzgüter dargestellt.

Folgende relevante Aussagen liegen für das Plangebiet vor:

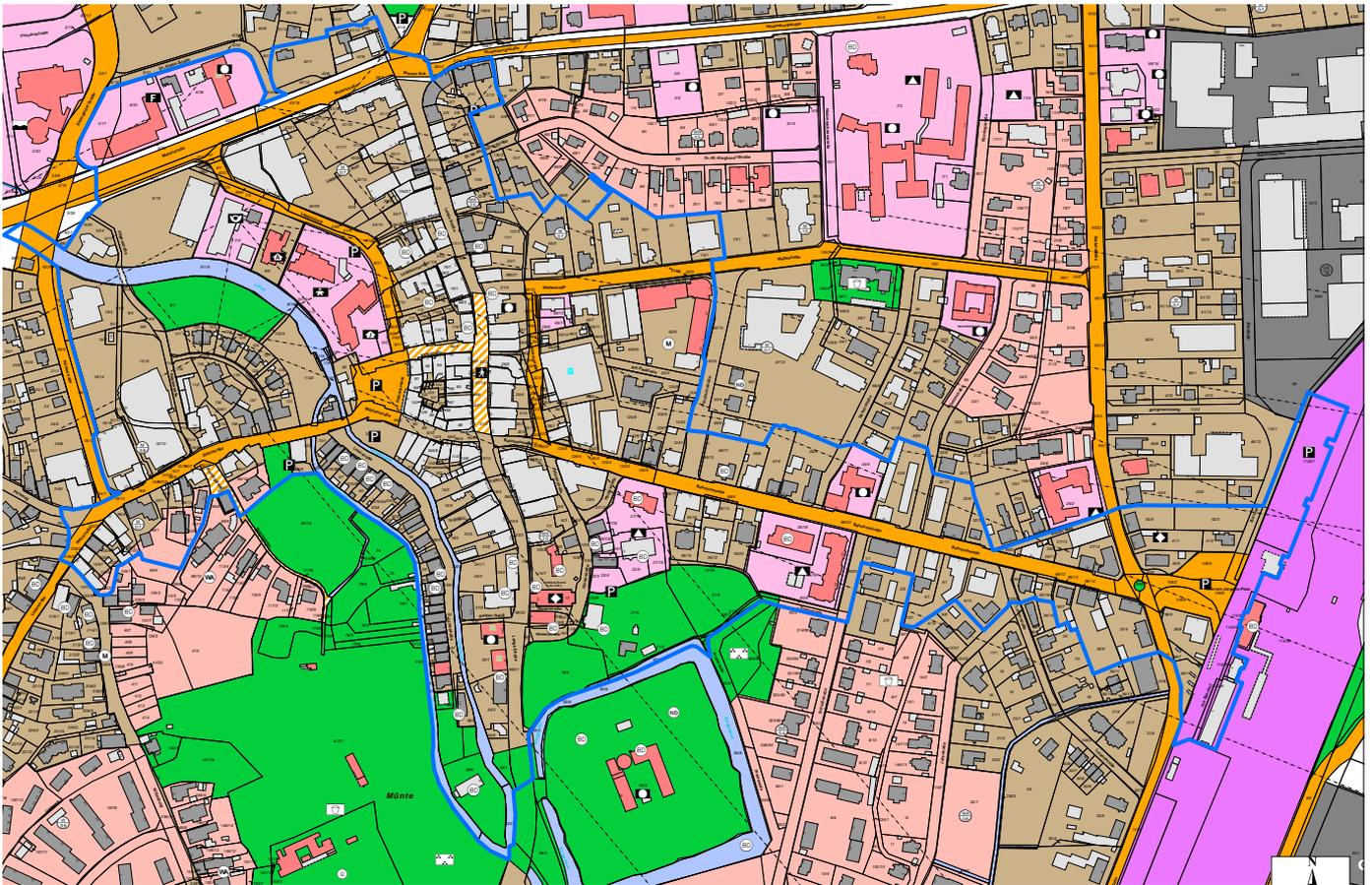
- Die Freiflächen des Schlosses, des Münteparks und am Flöthebogen sollen zukünftig als Gebiet mit hoher bis sehr hoher Bedeutung für Landschaftsbild, Boden/Wasser und Klima/Luft gesichert und verbessert werden.
- Ziel ist die Sicherung und Entwicklung innerörtlicher Freiraumsysteme. „Innerörtliche Freiräume erfüllen neben ihrer klimatischen und lufthygienischen Ausgleichsfunktion und der Biotopverbundfunktion weitere Aufgaben, wie z.B. die Verbesserung der Wohnumfeldqualität, Möglichkeiten für Naherholung und Kinderspiel sowie zur Verschönerung des Ortsbildes. Außerdem übernehmen sie Aufgaben des Boden- und Wasserschutzes. Der Erhalt und die Entwicklung innerstädtischer und -örtlicher Grünsysteme sind anzustreben. Wichtige Ansatzpunkte können beispielsweise Fließgewässer sein, die Ortschaften durchqueren.“ (LRP Tab. 5.29 Hinweise für die Bauleitplanung)

### **Flächennutzungsplan (FNP)**

Der FNP für Diepholz wurde 2007 neu gefasst (Bekanntmachung 2010). Das Sanierungsgebiet umfasst die Diepholzer Innenstadt, die als gemischte Baufläche dargestellt wird. Wohnbauflächen sind nur in der zweiten Reihe südlich der Steinstraße dargestellt. Etliche Flächen entlang der Bahnhofstraße, Wellestraße, Lappenberg und Mollerstraße sind als Flächen für Gemeinbedarf dargestellt. Die Flächen um Münte und Schloss sind als Grünflächen dargestellt.

Die Fußgängerzone ist im FNP dargestellt, die die Lange Straße kreuzende Bahnhofstraße/Mühlenstraße ist im Bereich der Innenstadt nicht als Straßenverkehrsfläche dargestellt.

Folgende Aussagen sind zu überprüfen und im Zuge der Rahmenplanung und folgenden Umsetzung zu prüfen bzw. zu beachten:



**Legende FNP (Auswahl)**

	Wohnbauflächen
	Gemischte Bauflächen
	Flächen Gemeinbedarf
	Bahnanlagen
	Straßenverkehrsflächen/Öffentliche Verkehrsflächen
	Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung
	Grünflächen
	Wasserflächen
	Abgrenzung Sanierungsgebiet

**Aktuelle Darstellung**

Das Flurstück 11/32 (südliche Verlängerung Flöthebogen) ist als gemischte Baufläche dargestellt.

Der Parkplatz als Zugang zum Müntepark ist als Grünfläche dargestellt.

Flurstück 7/4 mit Zweckbestimmung Post und Funkturm

Geschäfts- und Wohngebäude Hinterstraße 14 und 14a sind als Grünfläche dargestellt.

Wissenswerkstatt, Tanzschule etc. als Fläche für Gemeinbedarf

Wellestraße 28 (Spielzeugladen) als Fläche für Gemeinbedarf

Baudenkmal Ledebourstraße 29/30

Baudenkmal Blockinnenbereich Ledebourstraße/Kolkstraße

**Hinweise/Prüfauftrag**

Zielnutzung überprüfen: Zukünftig grüne Verbindung von Bildungscampus – Flöthebogen – Müntepark

Aktuelle Nutzung entspricht nicht der Zielnutzung

Welche Laufzeit besteht für den Funkturm, welche Zukunftsabsicht für das Grundstück?

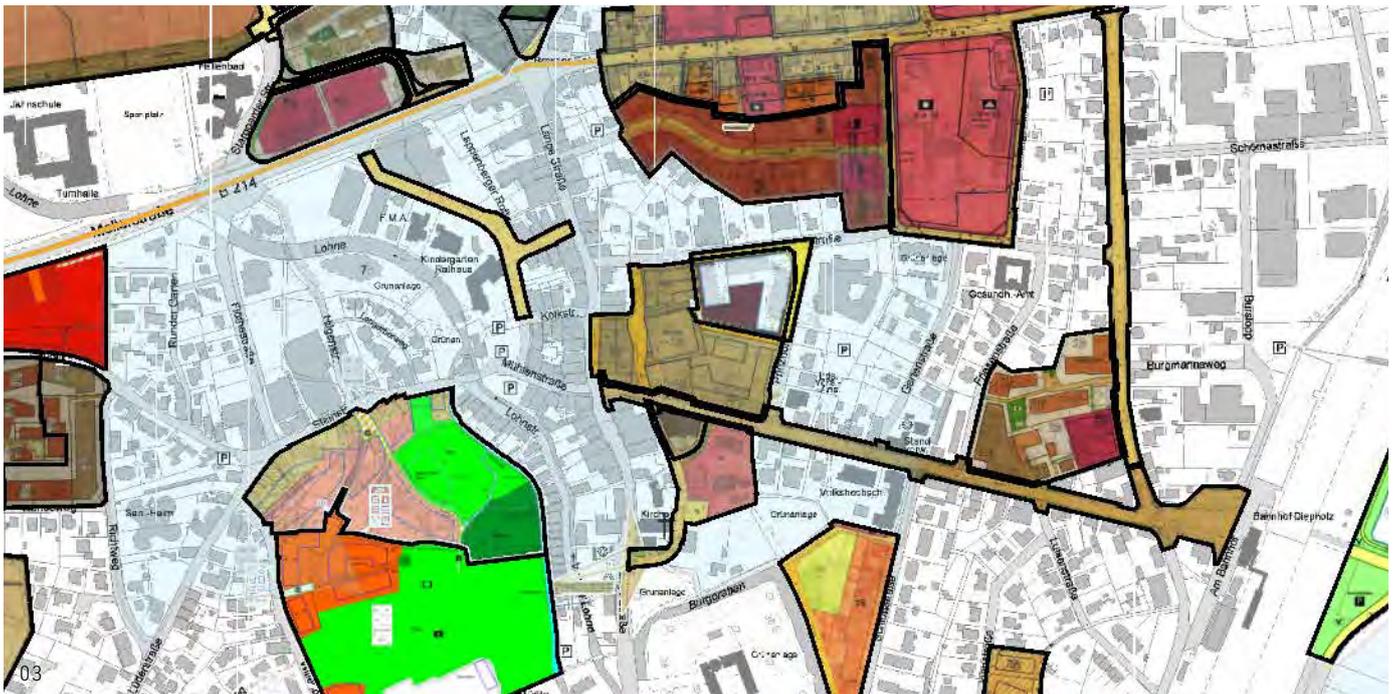
FNP-Änderung zwingend notwendig bei Bebauung

Zielnutzung auf Umfang überprüfen

Zielnutzung überprüfen

Unklare Abgrenzung des Baudenkmals

Unklare Darstellung des Baudenkmals



### Relevante B-Pläne

Für das Sanierungsgebiet bestehen nur in Teilen Bebauungspläne. Die Pläne wurden vorrangig in den 1970er Jahren aufgestellt. Einige Festsetzungen sind heute nicht mehr gültig, wie der großzügige Umriss als Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung Schule für die heutige Wissenswerkstatt. Im Zuge von Plan- und Baumaßnahmen im Sanierungsverfahren gilt es Planrecht anzupassen, bzw. neu aufzustellen, sofern eine Entwicklung nach § 34 BauGB nicht möglich ist. Folgende Pläne gilt es auf Grundlage der Rahmenplanung zu überprüfen und ggf. anzupassen:

- B-Plan Nr. 30 „Bahnhofstraße“
- B-Plan Nr. 12a „Hinterstraße Süd“ (ggf. zusammen mit Neuaufstellung für Maßnahme 15 „Bauliche Entwicklung Amtsgarten“)
- B-Plan Nr. 39 „Hinterstraße Nord“
- B-Plan Nr. 35b „An der B214“ (Polizei und Feuerwehr)

## 2.5 Aktuelle Entwicklungen

### Ansiedlung familia

Seit 2014 laufen Planungen östlich vom Bahnhof, einen familia Supermarkt zu errichten. Nach Reduktion der Verkaufsfläche und Anpassung der Gebäudeausrichtung wurde der Vorhabenbezogene Bebauungsplan Nr. 94 „Groweg“ am 14.03.2019 beschlossen. Im Januar 2020 wurde mit dem Bau begonnen, bis Frühjahr 2021 soll ein Lebensmittelvollsortimenter mit 3.220 qm Verkaufsfläche errichtet werden.



03 / Übersicht Bebauungspläne

04 / Außengastronomie an der „Villa Prinzhorn“

05 / neugestalteter barrierefreier Bushaltestelle

### **Bildungscampus**

2018 wurden ein Konzept zur Umgestaltung des Schulzentrums nördlich der Mollerstraße in einen Bildungscampus politisch vorgestellt. Um die Planungen voranzutreiben, werden Haushaltsmittel eingestellt und Gespräche mit dem Landkreis und der Dr. Jürgen und Irmgard Ulderup-Stiftung geführt. Ziel ist die Ausbildung eines räumlich und konzeptionell verbundenen Bildungsangebots mit einer zentralen Wegeachse, die auch die Innenstadt mit den Einrichtungen verbindet.

### **Marissa Ferienpark**

Am Dümmer See in Lembruch entsteht bis Herbst 2021 der Marissa Ferienpark mit ca. 500 Unterkünften. Es wird mit 500.000 jährlichen Übernachtungen gerechnet. In diesem Zusammenhang kann Diepholz auf einen großen touristischen Mehrwert durch Tagestouristen hoffen.

### **Hotel „Villa Prinzhorn“**

Im Frühjahr 2019 hat in der Bahnhofstraße das Hotel „Villa Prinzhorn“ eröffnet. Im Anbau sind insgesamt ca. 30 Zimmer untergebracht. Das Restaurant im Kreuzungsbereich ist auch für die Diepholzer Öffentlichkeit geöffnet. Die Gastronomie unter altem Baumbesatz wird bereits gut angenommen und belebt die Bahnhofstraße.

### **Barrierefreier Ausbau der Haltestelle am Rathausmarkt**

Im Sommer 2019 wurde die Haltestelle am Rathausmarkt barrierefrei ausgebaut. Beim Ausbau wurde die Querungssituation für den Fußverkehr verbessert.

### **Entwicklung Hinterstraße 14a**

Zwischen Amtsgarten und Schlossgarten, nördlich der Schlossinsel liegt das Grundstück Hinterstraße 14a. Mittelfristig ist eine Veräußerung des Grundstücks geplant, sodass die Rahmenplanung eine grundstücksübergreifende Planung mit den angrenzenden Grünflächen berücksichtigt.

### 3 Beteiligung

Eigentümerinnen und Eigentümer, die Stadtöffentlichkeit als auch Verwaltung und Politik wurden frühzeitig in den Planungsprozess eingebunden. Um Wünsche und Meinungen der Öffentlichkeit kennen zu lernen, fanden im Rahmen des Prozesses mehrere Öffentlichkeitsveranstaltungen statt.

Die Inhalte und Hinweise aus dem Beteiligungsprozess sind in die Konzeptfindung eingeflossen und bilden eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen. Nachfolgend sind lediglich die zentralen Ergebnisse aufgeführt. Die Ergebnisse der öffentlichen Veranstaltungen wurden jeweils in einem eigenen Protokoll zusammengefasst und sind auf der Homepage der Stadt Diepholz einzusehen.

#### **Kommunikation**

Über das Verfahren wird regelmäßig über verschiedene Kanäle informiert. Zur Kenntlichmachung wurde ein Logo als Dachmarke für den Prozess und die kommende Entwicklung konzipiert. Dieses soll zukünftig für das Baustellenmanagement und alle weiteren Maßnahmen in der Innenstadt verwendet werden soll. Auf der Homepage der Stadt sind die Informationen zur Sanierung einzusehen (<https://www.stadt-diepholz.de/rathaus/stadtentwicklung-bauen/innenstadtsanierung/>). Die Präsentationen und Protokolle der Beteiligung sind dort eingestellt. Eine Einladung der Öffentlichkeit fand über Presseartikel, Soziale Medien, Poster und Flyer sowie Mailverteiler statt.

#### **Auftaktveranstaltung am 18.06.2019**

An der Auftaktveranstaltung nahmen ca. 150 Interessierte teil. Bei der Veranstaltung stellte sich das Planungsteam vor und erläuterte den Stand der Analyse und Entwicklungen seit den Vorbereitenden Untersuchungen. Den Anwesenden wurde das Logo zum Prozess präsentiert, sie wurden über den Planungsstand informiert und hatten im offenen Plenum die Möglichkeit Fragen zum weiteren Verfahren und zur Sanierung zu stellen. Außerdem konnten Hinweise zur weiteren Umsetzung gegeben werden. Darüber hinaus wurden Anregungen im Anschluss an Stellwänden gesammelt. Bei der Präsentation wurde exemplarisch die Bahnhofstraße herausgegriffen. Gerade zu diesem Straßenraum wurden auch im Anschluss viele Hinweise gegeben. So wurde der Konflikt zwischen den Verkehrsteilnehmenden sowie der Parkdruck durch die Arztpraxen und das Sicherheitsrisiko aufgrund der vielen Ein- und Ausfahrten kritisch bewertet. Die Hinweise sind in die Planung eingeflossen.

#### **Rundgang und Planungswerkstatt am 04.11.2019**

Ca. 100 Bürgerinnen und Bürger nahmen die Möglichkeit an, mit dem Planungsteam das Sanierungsgebiet zu erkunden. Dabei hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit durch die „Planerbrille“ auf ihre Stadt zu schauen, parallel dazu konnten die Bürgerinnen und Bürger als Alltagsexpertinnen und -experten Hinweise zu besonderen Orten und ihren Nutzungen geben. Es wurden zwei unterschiedliche Rundgänge angeboten. Eine Gruppe betrachtete entlang der Fußgängerzone und Lange Straße Nord die aktuellen Herausforderungen des Handels und Entwicklungsareale wie die im April 2019 von der Stadt gekauften Grundstücke Lange Straße 7a-11. Die zweite Gruppe machte sich auf, die historischen Spuren der Stadt Diepholz entlang der blau-grünen Strukturen und im Umfeld des Schlosses zu erkunden.





06 / Logo zur Innenstadtentwicklung

07 / Handabfrage zu Eigentumsverhältnissen bei der Auftaktveranstaltung

08 / Beim Rundgang werden Vertiefungsbereiche und mögliche Maßnahmen vorgestellt.

09 / Bürgermeister Florian Marré begrüßt die Teilnehmenden zum Rundgang.

10 / Während der Planungswerkstatt wurden in Arbeitsgruppen die Maßnahmenvorschläge des Planungsteams diskutiert.



Im Anschluss diskutierten fast 200 Personen in einer Planungswerkstatt die Strategien und Maßnahmen zur Innenstadtentwicklung. Der Bürgermeister führte die Planungswerkstatt mit einem Rückblick auf die vielen Etappenziele ein, die bereits auf dem Weg zur Sanierung der Innenstadt erreicht wurden, auch wenn vor Ort noch nicht viel davon zu sehen ist. Das Planungsteam stellte die Strategien und exemplarische Maßnahmen mit thematischem Fokus (siehe Kapitel 5) im Plenum vor. Im Nachgang wurden die Maßnahmen an vier Arbeitstischen in Diskussionsrunden überprüft. Die Ergebnisse sind in den Rahmenplan eingeflossen.

- Die Strategie „Grün-Blaue Innenstadt“ sieht die Vernetzung der Freiräume und eine bessere Erlebbarkeit der Gewässer vor. Ein wichtiger Beitrag ist die Aufwertung des Amtsgarten und die Freistellung des Schlosses. In der Arbeitsgruppe wurde das Für und Wider von Baumfällungen besprochen. Mit dem Erhalt von besonderen Solitär-bäumen kann hier ein guter Kompromiss gefunden werden. Die Idee eines neuen Fußweges mit einer Brücke über den Burggraben als direkte Verbindung zwischen Innenstadt und Schloss stieß auf Begeisterung.
- In der Gruppe „Schöne Innenstadt“ wurde von allen Teilnehmenden stolz der hohe Anteil historischer Gebäude hervorgehoben, der die Atmosphäre der Stadt maßgeblich prägt. Umso wichtiger ist es, die Fassaden auch in den Abendstunden sichtbar zu machen. Nur wenige Gebäude sind angestrahlt und die dunkle Bahnhofstraße vermittelt mancher Person das Gefühl einer Geisterstadt.
- Welche Nutzungen der Innenstadt fehlen, diskutierte die Gruppe „Vitale Innenstadt“. Die Teilnehmenden halten neben der Ergänzung von Einzelhandel und Gastronomie auch Wohnungen für Studierende und Senioren oder ein Ärztehaus für wichtige Nutzungen in der Innenstadt. Daneben sollte Diepholz einen Nischenmarkt öffnen und z.B. regionale Produkte besser in der Stadt vermarkten. Auch der Wochenmarkt sollte zukünftig häufiger und für Berufstätige auch am Nachmittag oder in den Abendstunden stattfinden.
- In der Gruppe zur „Mobilen Innenstadt“ sprachen sich fast alle Teilnehmenden für eine Förderung des Radverkehrs aus. Für die Bahnhofstraße wurden unterschiedliche Ideen wie Tempo 30, Einbahnstraße oder Radverkehrsstreifen diskutiert. Einigkeit bestand auch zu dem Vorschlag, das Parken rund um die Innenstadt auf wenige, gut erreichbare und ausreichend große Parkplätze zu konzentrieren.

### **Eigentümergespräche**

Alle Eigentümerinnen und Eigentümer im Sanierungsgebiet wurden schriftlich über die öffentlichen Veranstaltungen sowie über die Möglichkeit, mit der DSK und der Stadt Rücksprache zur Sanierung zu halten, informiert.

Während des Prozesses finden kontinuierlich Gespräche mit Akteuren größerer und planungsrelevanter Grundstücke statt. Die Eigentümer zeigten sich offen für den Planungsprozess; viele haben Verkaufs- oder Entwicklungsabsichten geäußert. Die Gespräche haben neue Erkenntnisse hervorgebracht, neue Maßnahmen angestoßen und aufgezeigt, dass auch flurstücksübergreifende Entwicklungen möglich sind. Neben Gesprächen zu größeren Entwicklungen

finden auch Gespräche mit Eigentümerinnen und Eigentümern zu Modernisierungsvorhaben stadtbildprägender Gebäude statt.

### Politikinformation

In zwei außerordentlichen Sitzungen hatten Vertreter aller politischen Fraktionen die Möglichkeit, sich ausführlich zum Vorentwurf der Rahmenplanung zu informieren. Die Maßnahmen wurden durch das Planungsteam vorgestellt und konnten intensiv diskutiert werden. Dabei wurde u.a. über den Ausbau der Lange Straße diskutiert und die Ausbauvariante 2 befürwortet. Die Entwicklung der Lange Straße 7a-11 hat hohe Priorität, soll aber nicht überstürzt bearbeitet werden. Die Ausschreibung soll zu einem späteren Zeitpunkt mit der Politik rückgekoppelt werden. In einem zweiten Termin wurden die Ergebnisse der ergänzenden Gutachten zu Einzelhandel und Lichtplanung vorgestellt.

### Trägerbeteiligung

Gemäß § 139 Abs. 2 BauGB wurden vom 22.06. bis 23.07.2020 im Zuge der Rahmenplanung die Träger öffentlicher Belange beteiligt. Es wurden 62 Träger angeschrieben. Es sind 28 Stellungnahmen eingegangen.



**vorab RUNDGANG  
mit dem Planungsteam  
Start: 16.00 Uhr  
vor dem Rathaus**

**Einladung zur  
PLANUNGSWERKSTATT  
Innenstadtsanierung**

**Montag, 4. November 2019  
18.00 Uhr im Rathaus Diepholz**

Im Herbst 2018 wurde die Diepholzer Innenstadt in die Städtebauförderung aufgenommen. Gemeinsam mit Ihnen wollen wir den Planungsraum besuchen und im Anschluss konkrete Maßnahmen für die Innenstadtentwicklung diskutieren.

**Gestalten Sie mit!**



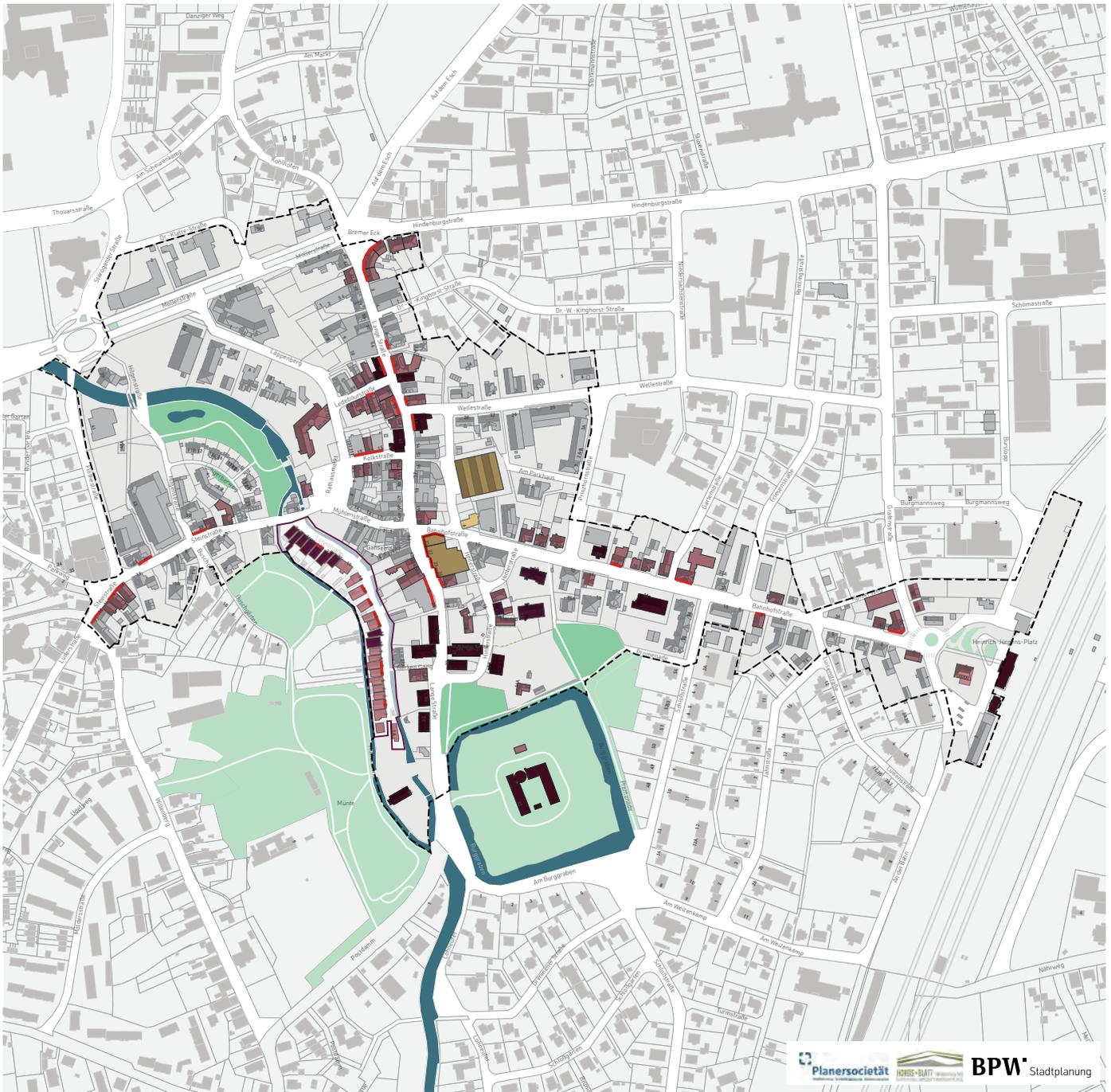
## 4 Analyse

### 4.1 Stadtbild und städtebauliche Gliederung

Das Plangebiet umfasst die historische Altstadt, die sich entlang der Lange Straße ausgehend vom Schloss nach Norden erstreckt sowie die sie kreuzende Achse (Bahnhofstraße/Mühlenstraße). Im Sanierungsgebiet können unterschiedliche städtebauliche Gliederungen und Strukturen unterschieden werden:

- Die Lange Straße, beginnend mit dem Schloss, ist der Siedlungsursprung der Stadt und bildet nach Norden die historische Achse aus. Daher finden sich bis heute entlang der Achse mit weitestgehend geschlossener Bauweise viele stadtbildprägende Gebäude oder Denkmäler. Die Achse setzt sich außerhalb des Sanierungsgebiets in den Kohlhöfen fort.
- Die historische Lohnstraße bildet ein siedlungsstrukturelles eigenständiges Element. Die geschlossene Wohnbebauung mit giebelständigen eingeschossigen Gebäuden und erhaltener historischer Parzellenstruktur in Insellage ist stadtbildprägend und wurde im Zuge der letzten Sanierung saniert. Hierbei handelt es sich um einen historischen Straßenzug, wo ursprünglich zahlreiche Wollspinnereien und Webereien ansässig waren.
- Nördlich der Lohnstraße folgt der sogenannte Flöthebogen. Auf dem Gelände einer ehemaligen Lackiererei und Gerberei entstand in den 1990er Jahren Wohnbebauung für vorrangig altengerechtes Wohnen sowie eine Grünfläche entlang der Lohne.
- Die Mühlenstraße/Steinstraße ist Teil der historischen Siedlungsstruktur, die sich über den Parkweg fortsetzt. Die historischen eingeschossigen und giebelständigen Gebäude sind an vielen Stellen bereits durch Neubauten verschiedener Epochen ersetzt.
- Der Bereich westlich der Lange Straße wird von größeren Strukturen geprägt. Entlang des Lappenbergs ist eine Konzentration aus Fachmärkten, kleinerem Einzelhandel und sozialen Einrichtungen mit vorgelagerten Stellplatzbereichen entstanden. Der Bereich wurde im Rahmen der letzten Sanierung neu strukturiert.
- Die Bahnhofstraße wurde als geradlinige 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. Die historischen Alleebäume wurden zugunsten einer breiteren Bahnhofstraße in den 1970er Jahren gefällt und durch eine unregelmäßige Bepflanzung ersetzt, die der Straße bis heute ein sehr grünes Bild verleiht.

Ein Drittel des Gebäudebestands im Fördergebiet (ohne Lohnstraße) ist stadtbildprägend bzw. steht unter Denkmalschutz. Es wurden 73 Gebäude als stadtbildprägend definiert. Zu diesen Gebäuden wurde in einem Extradokument ein Kurzsteckbrief zur architektonischen Besonderheit verfasst. Die Rahmenplanung ergänzt die Ausführung der VU zum Stadtbild (BPW 2016: 13f.). Es wurde die Dachlandschaft, die Geschossigkeit und das Fassadenmaterial kartiert.



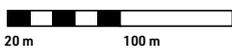
Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

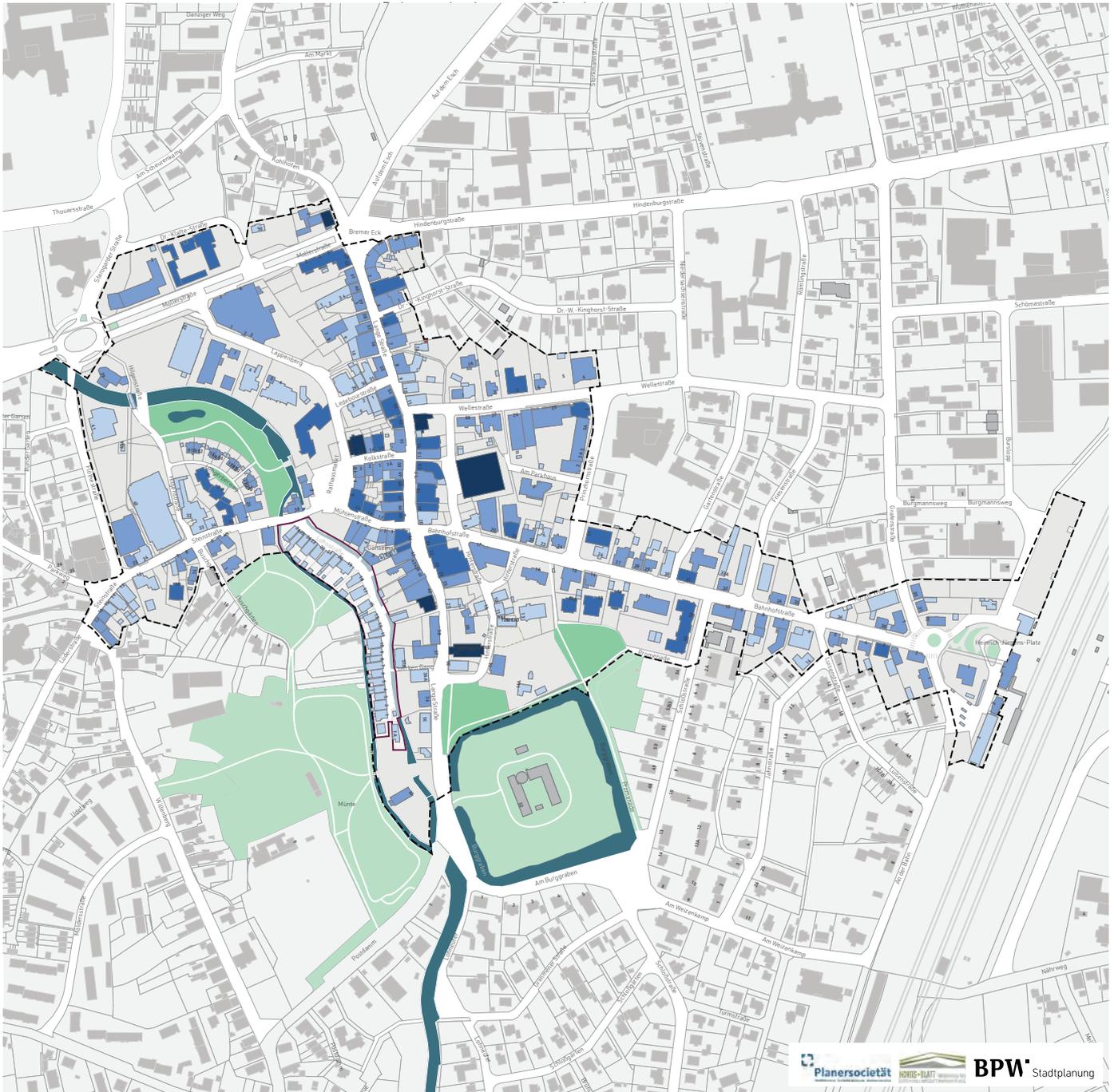
Karte:  
Stadtbildprägende Gebäude

- Baudenkmal (§ 3 Abs. 2 und Abs. 3 NDSchG)
- Stadtbildprägendes Gebäude
- Negativ stadtbildprägend
- Überprägung der Fassade (neue Materialität, Auflösung der historischen Fassadengliederung, etc.)

- Sanierungsgebiet
- nicht Teil des Fördergebietes
- Öffentliche Grünflächen
- Wasserfläche

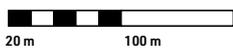
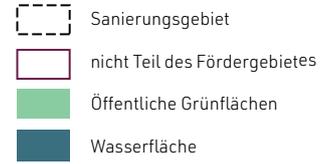
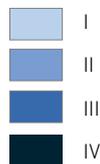


Stand: 24.04.2020



Stadt Diepholz  
**Rahmenplan  
 Innenstadt Diepholz**

Karte:  
 Geschossigkeit



Stand: 24.04.2020



Jugendstil/Gründerzeit



Sonstiges

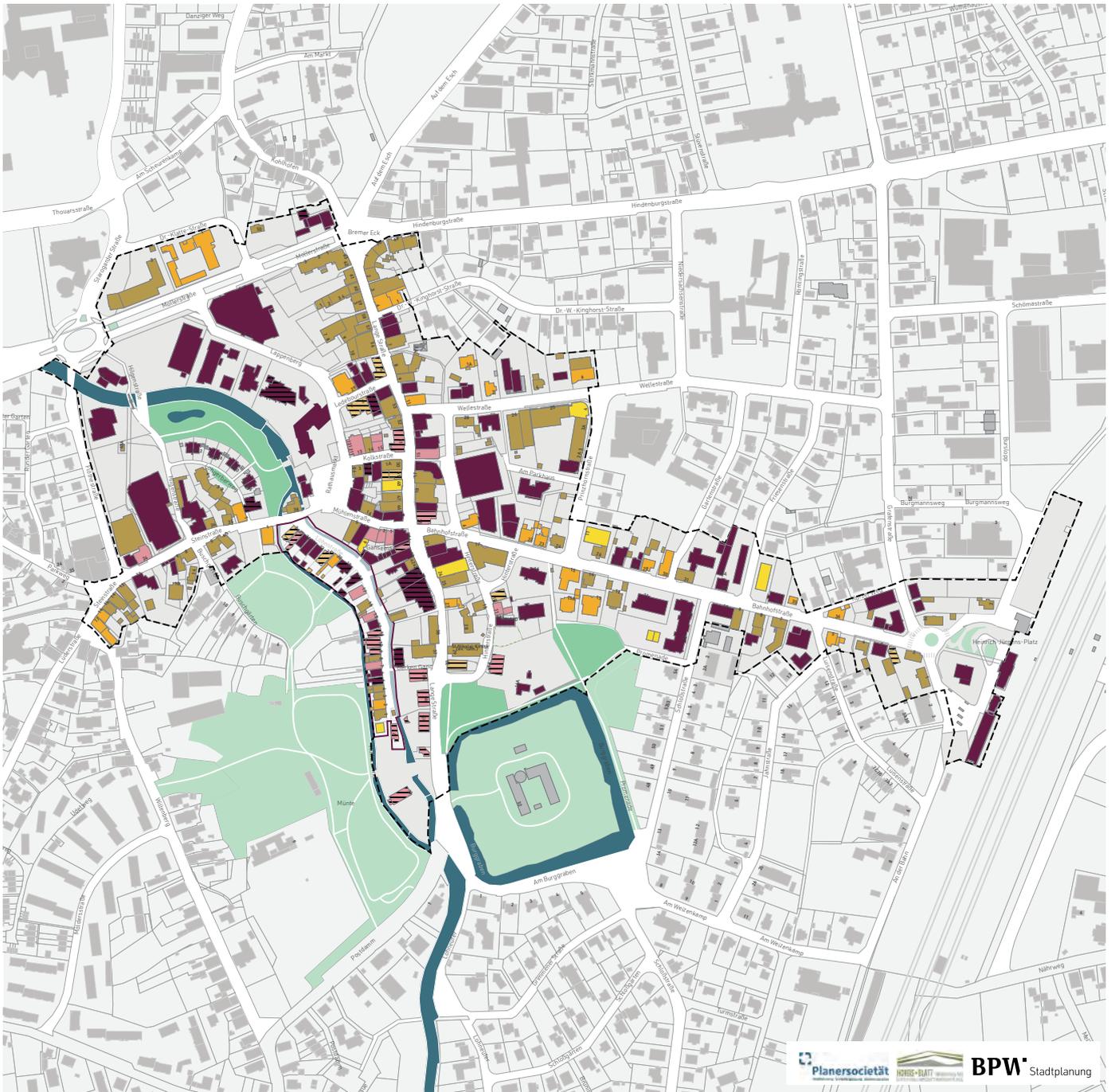
### Geschossigkeit

Im Hinblick auf die Höhenentwicklung ergibt sich ein differenziertes Bild der Diepholzer Innenstadt. Die höchsten Gebäude sind vorrangig historische Gebäude. Der Kirchturm, der Schlossturm als auch die Turmspitze des Alten Rathauses bilden Höhenpunkte in der Stadtsilhouette aus. Der Rathaustrurm ist vor allem im direkten Umfeld wahrnehmbar.

Im Allgemeinen wird im Sanierungsgebiet niedrig gebaut, die höchsten Gebäude haben maximal vier Geschosse und eine Vielzahl der Gebäude verfügt sogar nur über ein bis zwei Geschosse. Entlang der Lange Straße nimmt die bauliche Dichte zu. Die größtenteils geschlossene Bauweise ist von zwei- bis dreigeschossigen Gebäuden geprägt. Dreigeschossige Bauten finden sich vor allem bei Neubauten, wie z.B. der Neubau in zweiter Reihe entlang der Bahnhof- und Steinstraße, aber auch entlang der Wellestraße. Die Bahnhofstraße sticht durch ihre Heterogenität hervor. Die Geschossigkeit variiert. Eine klare Raumkante findet sich am Ende im Bereich des Kreisverkehrs vor dem Bahnhof. Durch die zunehmende und kontinuierliche Folge von Gebäudehöhen ab dem Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Schlossstraße wird das Stadtbild urbaner.

Das Gebäudeensemble der Lohnstraße ist in der Karte „Stadtbildprägende Gebäude“ deutlich erkennbar. Die giebelständigen Gebäude haben alle nur ein Geschoss.

Die größeren Strukturen entlang der Flöthestraße und am Lappenberg sind in eingeschossiger Bungalowbauweise in den 1970/80er Jahren entstanden, andere sind eher als Halle, z.B. für die Nutzung als Lebensmittelmarkt, ausgebaut. Durch schwache Raumkanten und untypische Strukturen entstehen Brüche zum umliegenden Stadtbild.



Planersocietät HOREIS+BLATT BPW Stadtplanung

Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Fassadenmaterial

- Klinker
- Klinker, übermalt
- Putz
- Putz mit Klinker, natur und übermalt
- Fachwerk mit Putz
- Fachwerk mit Klinker
- Fachwerk mit Klinker, übermalt
- Sonstiges

- Sanierungsgebiet
- nicht Teil des Fördergebietes
- Öffentliche Grünflächen
- Wasserfläche



Stand: 24.04.2020



Bauweise mit Zwerchgiebel



Giebelständige Bauweise

### Fassadenmaterial

Es gibt in der Diepholzer Innenstadt keine bestimmte Fassadenmaterialität, die das Stadtbild prägt. Dennoch ist eine Typisierung möglich. Es finden sich vor allem Klinkerfassaden, Putz sowie Putz und Klinker kombiniert. Sowohl Putz als auch Klinker sind zu jeweils 35 % die häufigsten Fassadenmaterialien im Sanierungsgebiet. Darüber hinaus gibt es einzelne Fachwerkgebäude, sie machen ca. 10 % des Gebäudebestands aus. Die wenigen Ausnahmen mit anderem Material stechen im Stadtbild hervor. Das Ceka-Kaufhaus und die Commerzbank in der Lange Straße Süd haben z.B. eine Fassadenverkleidung mit Facettenelementen, ein Gebäude in der Fußgängerzone ist aus Stein.

Die Fachwerkgebäude finden sich vor allem im historischen Bereich entlang der Lange Straße und der Lohnstraße. Besonders hervorzuheben ist ein Fachwerkensemble am Amtsgarten. Die Architektur der Gebäude ist sehr homogen, sie alle orientieren sich zum Amtsgarten, alle Gebäude sind aus Fachwerk mit übermaltem Klinker. Andere Fachwerkgebäude mit Klinker als auch Putzfassade sorgen für besondere Blickpunkte im Stadtbild. Das Fachwerkhaus im Kreuzungsbereich der Lange Straße und Bahnhofstraße ist besonders stadtbildprägend, da es für alle Durchfahrenden und Ankommenden zuerst sichtbar ist.

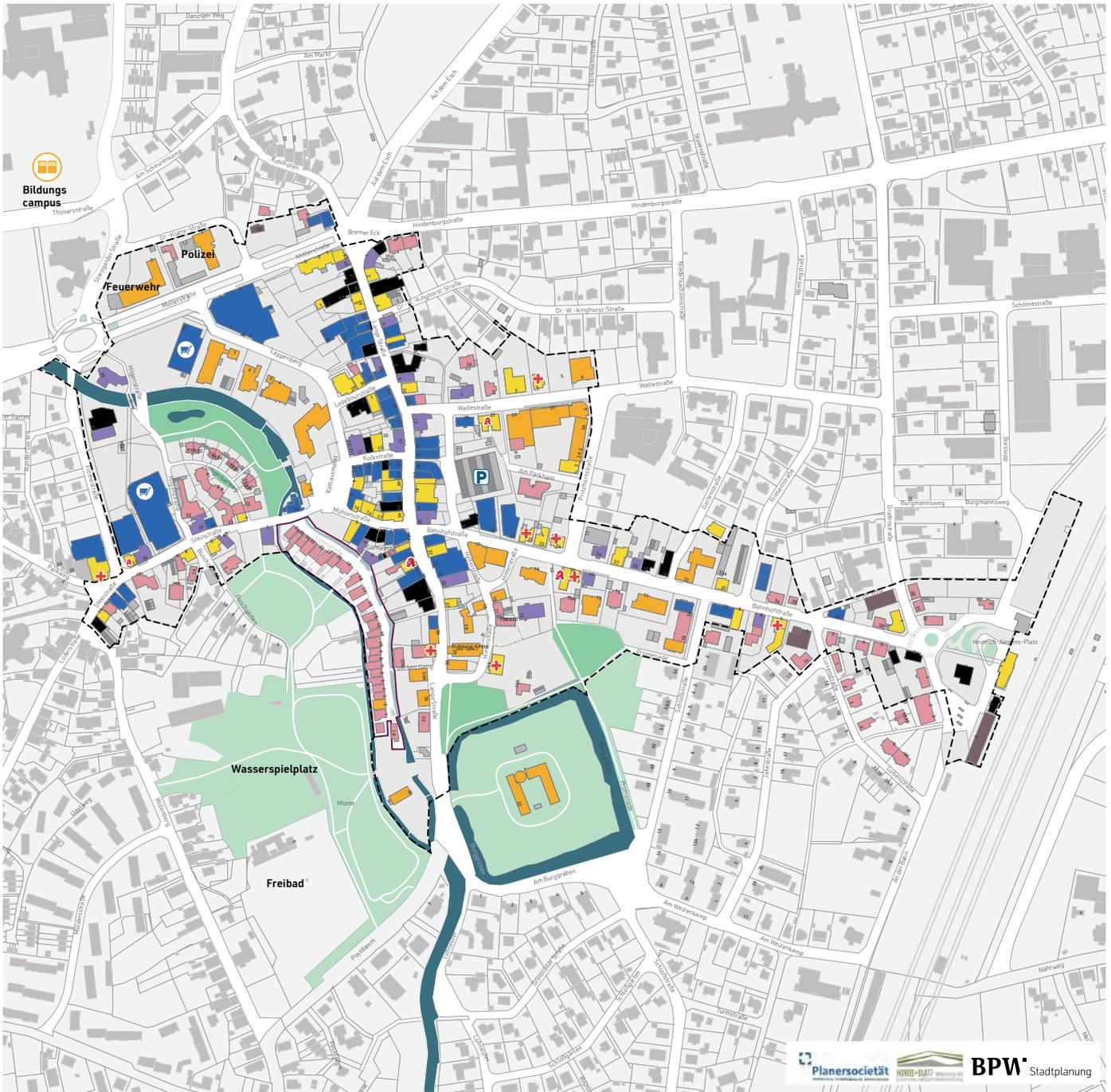
Die Lohnstraße, die konsequent mit einer Gebäudetypologie (eingeschossig und giebelständig) bebaut ist, variiert stark in der Fassadenmaterialität. Die Heterogenität der Materialität bei sich stark ähnelnder Bebauung sorgt für eine spannungsreiche Diversität im Stadtbild. Auch entlang der Lange Straße, vor allem im Bereich der Fußgängerzone, wechseln sich die Fassadenmaterialien ab. Aufgrund unterschiedlicher Bauformen wird nicht die gleiche Raumwahrnehmung wie in der Lohnstraße erzeugt.

Stadtbildprägende Gebäude sind neben Fachwerk aus Putz und Klinker. Die Klinkerbauten sind vorrangig ehemals öffentliche Gebäude im Wilhelminischen Stil, angelegt an den Historismus. Die verputzten stadtbildprägenden Gebäude sind häufig farbig, aber hell getrübt.

## 4.2 Nutzungen

Die Nutzungskartierung wurde auf Basis der Kartierung zur VU am 14.03.2019 aktualisiert. Kartiert wurden alle Erdgeschossnutzungen, bereits bekannte Veränderungen wurden mit aufgenommen, z.B. Räumungsverkauf wegen Ladenschließung. Das Sanierungsgebiet kann in folgende Funktionsbereiche eingeteilt werden:

- Die Fußgängerzone im Bereich der Lange Straße ist der zentrale Geschäftsbereich mit typischem und teilweise traditionsreichem Geschäftsbesatz. Als wichtiger Frequenzbringer hat sich im südlichen Bereich das Ceka-Kaufhaus angesiedelt und im Norden eine Rossmann-Filiale. Seit der Kartierung 2016 hat die Zahl der leerstehenden Ladengeschäfte vor allem entlang der Lange Straße zwischen Mollerkreisel und Schloss zugenommen. Waren es 2016 noch 12 Leerstände sind es heute 17. Diese Leerstände bestanden früher vor allem in den Seitenstraßen. Heute sind sie auch direkt in der Lange Straße vor allem am nördlichen und südlichen Ende. Die leerstehenden Geschäfte sind größtenteils nicht die Läden, die bei der Kartierung 2016 leer standen. Dies spricht für eine hohe Fluktuation, die wiederum ein Merkmal des Trading-Down-Prozesses ist. Der funktionale Rückgang verstärkt sich erfahrungsgemäß, da die Zahl der Passanten sinkt und somit auch bestehende Geschäfte wirtschaftlich bedroht sind. Die Anrainerstraßen, wie Ledebourstraße und Kolkstraße sowie der Rathausvorplatz mit Wochenmarkt, gehören auch zum zentralen Geschäftsbereich. Hier gibt es zudem die höchste Dichte gastronomischer Angebote. Die Angebote halten sich seit der Bestandsaufnahme zur VU konstant.
- 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. (VU 2017, S. 19)
- Im Bereich Flöthestraße und Mollerstraße liegen isolierte Einzelhandelsstandorte mit Aldi und Combi.
- Die Bahnhofstraße zwischen Hinterstraße und Schloßstraße weist vorrangig Mischnutzung als Erweiterung des zentralen Geschäftsbereichs auf und ist vorrangig geprägt durch Dienstleistungen mit Kundenfrequenz und öffentliche Einrichtungen. Vereinzelt sind Facheinzelhandel und Gewerbe vorzufinden. Der Besatz ist dabei thematisch deutlich auf den Gesundheits- und Pflegebereich ausgerichtet. Ärzte und Apotheken sorgen für Frequenz.
- Entlang der Wellestraße und in ihrer Verlängerung gibt es eine Konzentration wichtiger öffentlicher Einrichtungen wie das Kino, die Kreisverwaltung, Kreissparkasse, Gesundheitsamt und Volksbank. In der Hindenburgstraße liegt das regionalbedeutsame Krankenhaus.
- Weitere öffentliche Einrichtungen konzentrieren sich im Bereich Rathausmarkt und westlich des Lappenberg und in der Fortsetzung bis zum Schulzentrum.



Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Nutzungen EG  
(Erhebung: 14.03.2019)



Stand: 24.04.2020

- Einzelhandel
- Lebensmittel-Einzelhandel
- Dienstleistung
- Gewerbe
- öffentliche, soziale, kulturelle Einrichtung
- A Apotheke
- + Arztpraxis
- Wohnen
- Gastronomie
- Leerstand

- Sanierungsgebiet
- nicht Teil des Fördergebietes
- Öffentliche Grünflächen
- Wasserfläche

- In der südlichen Lange Straße und an das Schloss angrenzend gibt es eine Konzentration öffentlicher, kultureller, kirchlicher und sozialer Einrichtungen, so ist z.B. in der Münze die Kreismusikschule und ein Studenten- und Jugendcafé (Café Freiraum) beheimatet und im Schloss (liegt außerhalb des Sanierungsgebiets) das Amtsgericht.
- Im Sanierungsgebiet befinden sich entlang der Lohnstraße und Steinstraße Wohnquartiere. Außerdem ist der westliche Teil der Bahnhofstraße zwischen Schlossstraße und Bahnhof vorrangig von Wohnnutzungen geprägt. Darüber hinaus gibt es Wohnnutzung in den Obergeschossen auch entlang der Lange Straße. Wohngebiete grenzen im unmittelbaren Umfeld des Sanierungsgebiets an.

### **Vertiefung Einzelhandel**

Parallel zur Rahmenplanung wurde eine gutachterliche Stellungnahme zur Entwicklungsperspektive der Diepholzer Innenstadt durch Radtke Consulting im Frühjahr 2020 erarbeitet. Das Gutachten trifft allgemeine Aussagen sowie konkrete Kurzeempfehlungen für Vertiefungsbereiche. Die Hinweise sind den Maßnahmen in Kapitel 6 zu entnehmen.

„Die Stadt Diepholz verfügt nach den aktuellen Erhebungen über eine gesamte Einzelhandels-Verkaufsfläche von knapp 38.300 m<sup>2</sup>. Bezogen auf etwa 16.700 Einwohner (Stand 2018, Das Gutachten verwendet ausschließlich die Daten mit Hauptwohnsitz. Darauf beziehen sich auch alle Kaufkraftberechnungen.) errechnet sich eine Verkaufsflächenausstattung von rund 2,3 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche je Einwohner. Im Vergleich zum Bundesdurchschnitt von etwa 1,5 m<sup>2</sup>/Ew. ist das ein hoher Wert, der allerdings für ein starkes Zentrum in einem ländlich geprägten Umland auch nicht ungewöhnlich ist.“ (RC 2020: 12) Die Innenstadt ist durch einen sehr hohen Leerstand gekennzeichnet. Eine errechnete durchschnittliche Raumleistung Verkaufsfläche ist nur knapp befriedigend und wird nur durch die gute Leistungsstärke der Anbieter im periodischen Bedarfsbereich erreicht.

Im periodischen Bedarfsbereich summiert sich die erhobene Verkaufsfläche (VKF) auf 14.200 m<sup>2</sup> (0,85 m<sup>2</sup> je Ew.). Mit rd. 9.700 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche befindet sich der Angebotsschwerpunkt im übrigen Stadtgebiet; der zentrale Versorgungsbereich Stadtzentrum/Innenstadt (rd. 4.500 m<sup>2</sup> VKF) hat dennoch ein relativ großes Gewicht als Standort für den Lebensmittel- und Drogeriewareneinkauf. Zudem erreicht die Innenstadt durch die starke Präsenz von Anbietern mit betriebstypisch hohen Raumleistungen (Bäckereien, Apotheken sowie der relativ umsatzstarke Aldi) in diesem Segment eine überdurchschnittliche Flächenproduktivität von 4.100 € je m<sup>2</sup> Verkaufsfläche.

In den aperiodischen Sortimenten ist die Innenstadt für das Modesegment (rd. 4.500 m<sup>2</sup> VKF, ca. 74 % der Gesamtausstattung) und den Technikbereich, zu dem auch Optiker und Akustiker zählen, der führende Standort. (RC 2020: 10 ff.)

### **Handlungsbedarfe**

„Die Entwicklungsperspektiven stehen im Zusammenhang mit dem aktivierbaren Umsatzpotenzial. Das Umsatzpotenzial stellt die Zielgröße für ein mögliches Umsatzvolumen dar. Im periodischen Bedarf ergibt sich in Hinblick

Warengruppe	Verkaufsfläche 2020		Umsatz 2019		Raumleistung in €/m² VKF
	in m²	in %	in Mio. €	in %	
<b>Periodischer Bedarf</b>	<b>14.200</b>	<b>37,1</b>	<b>54,4</b>	<b>56,8</b>	<b>3.830</b>
<b>Aperiodischer Bedarf</b>	<b>24.060</b>	<b>62,9</b>	<b>41,3</b>	<b>43,2</b>	<b>1.720</b>
Bekleidung/Schuhe/ Lederwaren	6.090	15,9	11,3	11,8	1.860
Technik	2.350	6,1	7,4	7,7	3.150
Persönlicher Bedarf	5.130	13,4	8,2	8,6	1.600
Baumarktsortimente/ Gartenbedarf	6.310	16,5	9,0	9,4	1.430
Einrichtungsbedarf	4.180	10,9	5,4	5,6	1.290
<b>Summe</b>	<b>38.260</b>	<b>100,0</b>	<b>95,7</b>	<b>100,0</b>	<b>2.500</b>

12

Warengruppe	Verkaufsfläche 2020		Umsatz 2019		Raumleistung in €/m² VKF
	in m²	in %	in Mio. €	in %	
<b>Periodischer Bedarf</b>	<b>4.490</b>	<b>31,5</b>	<b>18,4</b>	<b>47,9</b>	<b>4.100</b>
<b>Aperiodischer Bedarf</b>	<b>9.750</b>	<b>68,5</b>	<b>20,0</b>	<b>52,1</b>	<b>2.050</b>
Bekleidung/Schuhe/ Lederwaren	4.220	29,6	7,8	20,3	1.850
Technik	1.920	13,5	6,2	16,1	3.230
Persönlicher Bedarf	2.610	18,3	4,6	12,0	1.760
Baumarktsortimente/ Gartenbedarf	720	5,1	1,0	2,6	1.390
Einrichtungsbedarf	280	2,0	0,4	1,0	1.430
<b>Summe</b>	<b>14.240</b>	<b>100,0</b>	<b>38,4</b>	<b>100,0</b>	<b>2.700</b>

13

Warengruppe	Umsatz 2019/2020	Umsatz- potenzial
	in Mio. €	in Mio. €
<b>Periodischer Bedarf</b>	<b>18,4</b>	<b>21,0</b>
<b>Aperiodischer Bedarf</b>	<b>20,0</b>	<b>27,5</b>
Bekleidung/Schuhe/ Lederwaren	7,8	9,6
Technik	6,2	7,6
Persönlicher Bedarf	4,6	7,8
Baumarktsortimente/ Gartenbedarf	1,0	1,4
Wohn- und Einrichtungsbedarf	0,4	1,2
<b>Gesamt</b>	<b>38,4</b>	<b>48,5</b>

14

12 / Gesamtstadt: Verkaufsfläche und Einzelhandelsumsatz (Quelle: RC)

13 / Innenstadt: Verkaufsfläche und Einzelhandelsumsatz (Quelle: RC)

14 / Umsatz und Umsatzpotenzial für die Innenstadt von Diepholz (Quelle: RC)

auf die quantitative Angebotsprofilierung nur wenig Handlungsbedarf, da die entsprechende Versorgung mit einem breiten und tiefen Sortimentsspektrum stadtweit gut gewährleistet ist und neue Impulse in qualitativer Hinsicht durch die Ansiedlung von familia zu erwarten sind. Insofern kommt hier dem Aspekt möglicher Standortverlagerungen von bestehenden Anbietern in den Kern der Innenstadt der größere Stellenwert zu, zumal der flächenseitige Entwicklungsspielraum relativ begrenzt ist und die daraus resultierenden Umsatzpotenziale einen Anreiz für Bestandsunternehmen darstellen können, eine neue und damit zeitgemäße, funktionale, gegenüber dem Bestand möglicherweise auch größere Fläche in der Innenstadt belegen zu können. Gewisse Erweiterungen des Anbieterspektrums sind dennoch zur Attraktivitätssteigerung denkbar.

Im aperiodischen Bedarfsbereich mussten in der jüngeren Vergangenheit starke Einbußen im Angebotsspektrum der Innenstadt verkraftet werden. Diese zu kompensieren, ist eine der Hauptaufgaben bei der Neuaufstellung des Einzelhandelsstandortes Diepholzer Innenstadt, um die überörtliche Ausstrahlungskraft zu sichern und möglichst wieder auf ein Niveau zu bringen, das der mittelzentralen Versorgungsfunktion der Stadt entspricht und vor wenigen Jahren auch noch erreicht war. Das rechnerische Umsatzpotenzial liegt um 38% über dem ermittelten Bestandsumsatz, vor allem in der Warengruppe der Persönlichen Bedarfe (Haushaltswaren, Sport etc). Hier liegen die Perspektiven zunächst in der Gewinnung neuer Kundenmagneten, da zuerst wohl ein stabiler Rahmen geschaffen werden muss (zu dem auch die Profilierung im periodischen Bedarf zu zählen ist), bevor auch kleinere Filialistinnen und Filialisten wieder für einen Standort in der Diepholzer Innenstadt interessiert werden können.“ (RC 2020: 48)



15



16



17



18

15 / Bahnhofstraße

16 / Bahnhofstraße auf Höhe Lange Straße

17 / Steinstraße

18 / Mühlenstraße

### 4.3 Erschließung, Mobilität und Verkehr

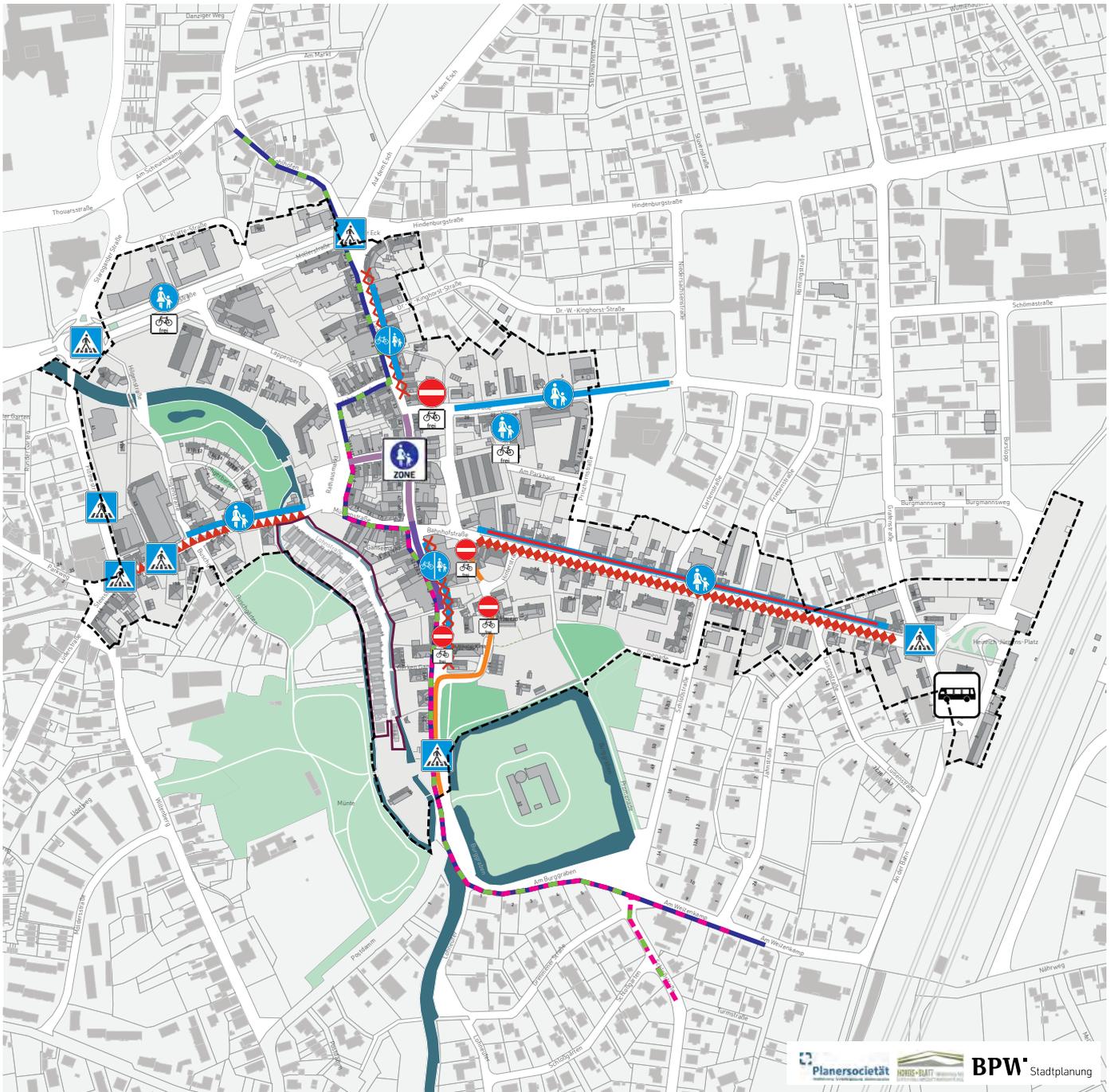
Die Analyse der verkehrlichen und mobilitätsrelevanten Aspekte konzentriert sich im Zuge der Rahmenplanung auf die Situation und Ansprüche für die Nahmobilität (Fuß- und Radverkehr) sowie für den Kfz-Verkehr (fließend und ruhend). Das Handlungsfeld öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) wird im Kontext der einzelnen Analyseschritte stets mitgedacht und auf Grundlage einer verkehrsmittelübergreifenden Sichtweise integriert behandelt. Aufgrund des vergleichsweise kleinen Betrachtungsmaßstabs der Rahmenplanung wird der ÖPNV jedoch nicht in gleicher Intensität wie bspw. das Handlungsfeld Fußverkehr behandelt. Gleichwohl müssen parallele Entwicklungen, wie z. B. der Umbau der Haltestelle Diepholz Rathaus (Überschneidung Themenfeld Barrierefreiheit), im fortlaufenden Prozess berücksichtigt werden.

#### Fußverkehr und Barrierefreiheit

In Diepholz insgesamt und in der Innenstadt insbesondere lassen die Distanzen es zu, viele Wege zu Fuß (oder mit dem Rad) zu absolvieren. Neben attraktiven (Parallel-)Wegen im Grünbereich bietet auch das Straßennetz zahlreiche Verbindungen, wenn auch mit verschiedenen Attraktivitäten für verschiedene Nutzergruppen.

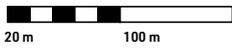
Stellenweise ist das Queren von Straßen durch höhere Verkehrsmengen und fehlender Querungshilfen erschwert, was zu einer gewissen Trennwirkung mancher Straßenzüge führt. So ist insbesondere die Bahnhofstraße für Zufußgehende verbesserbar. Auf der gesamten Strecke zwischen Bahnhof und Diepholzer Innenstadt (Eingang Lange Straße) gibt es keine Querungsmöglichkeit. Dies ist aufgrund der verschiedenen Nutzungen auf diesem über 500 Meter langen Stück sehr problematisch. Darüber hinaus führt das Fehlen von Radinfrastruktur dazu, dass der Radverkehr aufgrund eines geringen Sicherheitsgefühls auf der Fahrbahn häufig in den Seitenraum ausweicht. Ebenso sind die Ein- und Ausfahrten der zahlreichen Grundstücke problematisch. Fahrzeuge (und im Gegenzug Zufußgehende) werden häufig erst spät gesehen, was sich durch weitere Elemente auf den Gehwegen (z. B. Mülltonnen) noch verstärkt. Die Gehwegbreiten sind auf den meisten Straßen rund um die Diepholzer Innenstadt ausreichend. Die Gehwegbreite entlang der Bahnhofstraße variiert. Sie kommt in Gänze nicht ihrer Funktion als Verbindungsweg nach.

Positiver sieht es auf der Wellestraße aus, denn hier gibt es neben ebenfalls vielen Nutzungen ausreichend breite Gehwege. Auch hier ist jedoch das Queren durch fehlende Querungshilfen erschwert, was aber durch die geringeren Geschwindigkeiten im Alltag aufgewogen wird. Ähnliche Konflikte hinsichtlich der Nutzungsüberlagerung lassen sich in der Lange Straße Nord und Süd feststellen. Belebte, jedoch enge Seitenbereiche sind hier vor allem durch den Kfz-Verkehr (in Verbindung mit parkenden oder parksuchenden Fahrzeugen) eingeschränkt. Fußverkehrfreundliche Ansätze lassen sich in der Steinstraße finden. Hier finden sich neben einer Querungshilfe auch Anlagen zur Barrierefreiheit. Barrierefrei werden zudem künftig auch alle Haltestellen im Diepholzer Innenstadtbereich. Die Haltestelle am Rathausmarkt und in der Prinzhorstraße sind bereits umgebaut.



Stadt Diepholz  
**Rahmenplan  
 Innenstadt Diepholz**

Karte:  
 Nahmobilität



Stand: 18.05.2020

- |  |  |  |                                    |  |                               |
|--|--|--|------------------------------------|--|-------------------------------|
|  | Beidseitiger Gehweg  |  | Optimierungsbedarf Radfahrstreifen |  | Sanierungsgebiet              |
|  | Einseitiger getrennter Rad- und Gehweg (Benutzungspflicht) |  | Brückenradweg                      |  | nicht Teil des Fördergebietes |
|  | Vorhandene Querungshilfe                                   |  | Radweg Erlebnistour                |  | Öffentliche Grünflächen       |
|  | Gemeinsamer Geh- und Radweg (keine Benutzungspflicht)      |  | Radweg Gänsetur                    |  | Wasserfläche                  |
|  | Einbahnstraße - Radverkehr in Gegenrichtung frei           |  | Fußgängerzone                      |  | Bahnhof                       |
|  | Trennwirkung / Querungsbedarf                              |  | Verkehrsberuhigter Bereich         |  | ZOB                           |
|  | Radverkehrsunfreundliche Oberflächenbeschaffenheit         |  |                                    |  |                               |
|  | Konfliktpotenzial im Seitenraum                            |  |                                    |  |                               |
|  | Optimierungsbedarf Fußwegeachse / Barrierefreiheit         |  |                                    |  |                               |

Wege und Platzoberflächen sind nur in Ansätzen barrierefrei ausgestaltet und weisen stellenweise Stolperfallen aufgrund unebener oder rutschiger Oberflächenbeschaffenheit auf. Aufgrund des moorigen Untergrunds der Stadt Diepholz kommt es hier zum Teil zu Absackungen. Auch durch hochkommende Wurzeln wird die Oberfläche uneben. Hier sticht die Bahnhofstraße hervor: Fehlende barrierefreie oder nicht barrierefreie Überwege und Materialien mit Stolperpotenzial machen die Bahnhofstraße unattraktiv gemessen an ihrer wichtigen Funktion.

Generell lässt sich im Wegenetz häufig eine fehlende Stringenz feststellen. Zufußgehende suchen sich ihre Querungsmöglichkeiten häufig intuitiv aufgrund eines fehlenden Angebots. Anders hingegen sind die Voraussetzungen in der Fußgängerzone. Sitzmöglichkeiten, Belebtheit, eine attraktive Gestaltung und Spielelemente führen dazu, dass die Bereiche auch für den ruhenden Fußverkehr nutzbar sind. Außerhalb der Fußgängerzone und den Grünstrukturen gibt es jedoch kaum konsumfreie Sitzmöglichkeiten und Aufenthaltsflächen.

In der Diepholzer Innenstadt gibt es zahlreiche Zielpunkte sowie Orte mit einer Funktion als Verteilpunkte: etwa der Bahnhof, das Parkhaus an der Hinterstraße oder das Alte Rathaus sowie die Fußgängerzone. Was jedoch fehlt, ist eine hinreichende Beschilderung zu und zwischen diesen Orten/Verteilpunkten. Ebenfalls sind touristische Routen (etwa die Grafentour) oftmals nicht im öffentlichen Raum beschildert. Wege vom Parkhaus in die Innenstadt oder aus der Innenstadt in die südlich gelegenen Naherholungsgebiete müssen intuitiv erfolgen, was insbesondere bei Touristen trotz Hilfe durch mobile Endgeräte problematisch ist.

Die Beleuchtung in der Diepholzer Innenstadt ist größtenteils als ausreichend zu bezeichnen, entspricht aber nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik und ist in einigen Bereichen als abgängig zu bezeichnen.

### **Radverkehr**

Durch die kurzen Wege innerhalb des Stadtgebiets und die Nähe zu attraktiven ansprechenden Naherholungsmöglichkeiten ist Diepholz generell attraktiv für den Alltags- und den touristischen Radverkehr.

In der Diepholzer Innenstadt gibt es jedoch einige Lücken und Barrieren, die von Radfahrenden negativ empfunden werden und im Alltag durch Bewohnerinnen und Bewohner oft nur durch Improvisation überwunden werden. Dabei sind jedoch viele Teilen der Innenstadt Bereiche mit reduzierter Geschwindigkeit, sodass eine Führung in Mischform prinzipiell möglich ist und so auch schon im Alltag häufig praktiziert wird.

Generell sind alle Eingänge bzw. Knoten der zentralen Lange Straße (sowie die Lange Straße selber) bereits entsprechend frequentiert. Problematisch ist aktuell vor allem die Bahnhofstraße. Tempo 50, keine eigene Radinfrastruktur und zum Teil überhöhte Geschwindigkeiten sorgen dafür, dass der Radverkehr aus Sicherheitsgründen häufig in den Seitenraum ausweicht. Dies führt zu Konflikten mit Zufußgehenden, von denen neben Radfahrenden auch erhöhte Aufmerksamkeit an den zahlreichen Ein- und Ausfahrten der Grundstücke gefordert wird. Ebenso wie auf der Bahnhofstraße ist auch auf der Wellestraße



19



20



21



22

und Hindenburgstraße – ebenfalls Zubringer aus Richtung Osten in die Innenstadt – kaum bzw. wenig eigene Radinfrastruktur vorhanden.

Südlich der Innenstadt lassen sich zum Teil bessere Voraussetzungen finden: Hier finden sich in der südlichen Lange Straße sowie in der Hinterstraße Radfahrstreifen. Diese wurden 2019 erneuert und bieten den Radfahrenden einen gewissen Schutz.

Aus Richtung Westen ist die Steinstraße Eingang für den Radverkehr in die Diepholzer Innenstadt. Trotz geringer Kfz-Geschwindigkeiten gibt es hier Qualitätseinbußen für Radfahrende durch die dortigen Pflastersteine. Auch hier ist zu beobachten, dass der Radverkehr häufig in den Seitenraum ausweicht.

Rund um die Diepholzer Innenstadt gibt es darüber hinaus zahlreiche Einzellösungen: So ist das Ausweichen auf den Gehweg nicht überall Resultat von fehlendem Sicherheitsgefühl, sondern zum Teil so gewollt. In der Flöthestraße und Mollerstraße gibt es Gehwege, die explizit für den Radverkehr freigegeben sind. Und auch freigegebene Einbahnstraßen sind zu finden, so etwa in der Wellestraße als Verbindung zur Lange Straße.

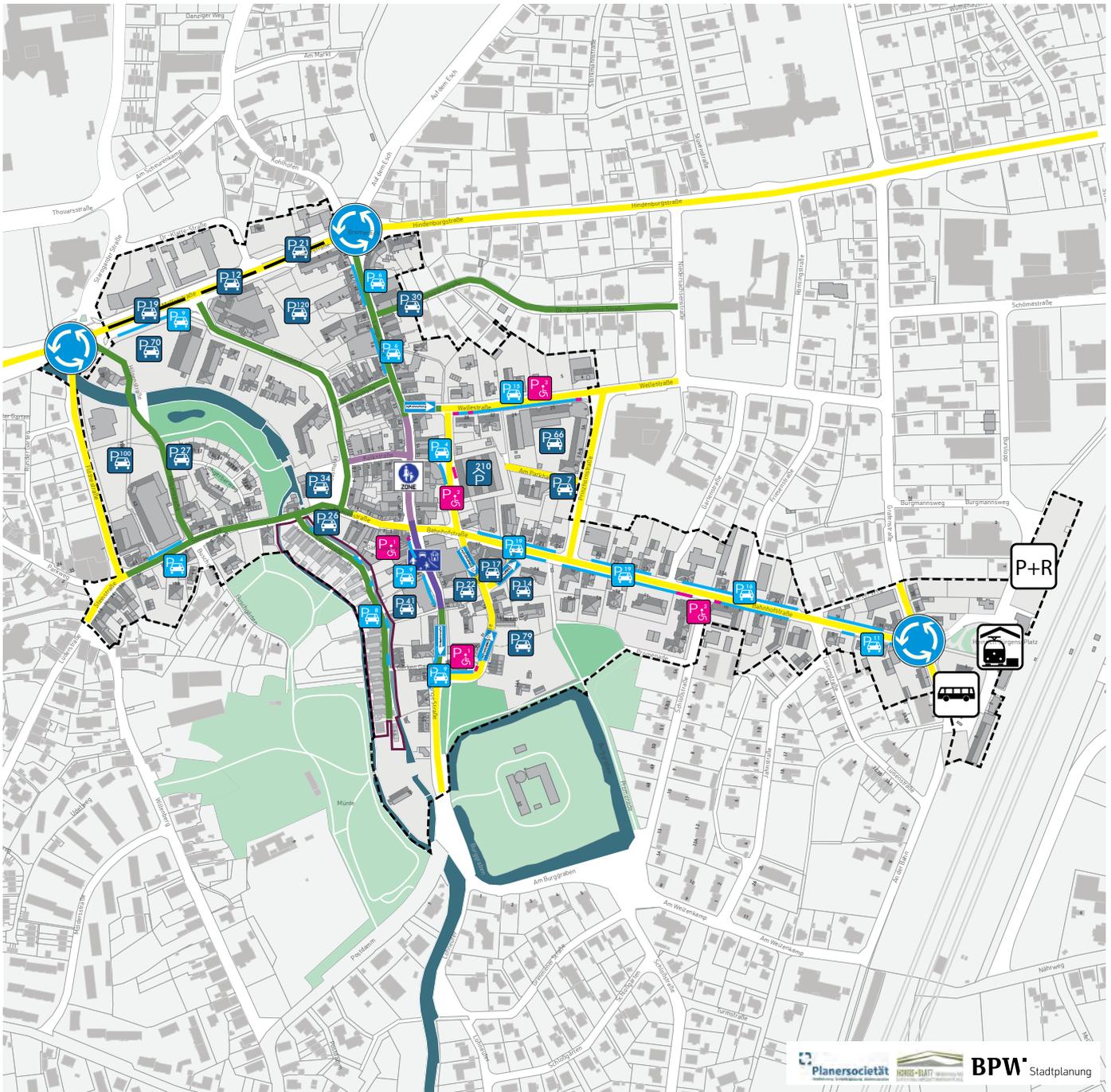
Für die attraktive Erreichbarkeit der Innenstadt zählt jedoch nicht nur die Infrastruktur auf den Zuwegen und Routen, sondern auch die Möglichkeit, Fahrräder aller Art attraktiv und sicher abzustellen. Während es am Diepholzer Bahnhof ein großes Angebot an Abstellanlagen gibt (davon auch viele abschließbare Fahrradboxen, die auch stark ausgelastet sind), ist das Angebot in der Innenstadt und an den jeweiligen Eingängen noch ausbaubar. Viele Geschäfte in der Lange Straße haben eigene kleinere Abstellmöglichkeiten, welche jedoch häufig so genannte „Felgenkiller“ sind. Vereinzelt gibt es in der Fußgängerzone aber auch modernere Fahrradabstellbügel.

19 / Radfahrstreifen südliche Lange Straße

20 / Radverkehr frei im Seiten Mollerstraße

21 / Fahrradboxen am Bahnhof

22 / Radstellablagen am Bahnhof

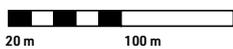


Planersocietät HOREIS+BLATT BPW Stadtplanung

Stadt Diepholz

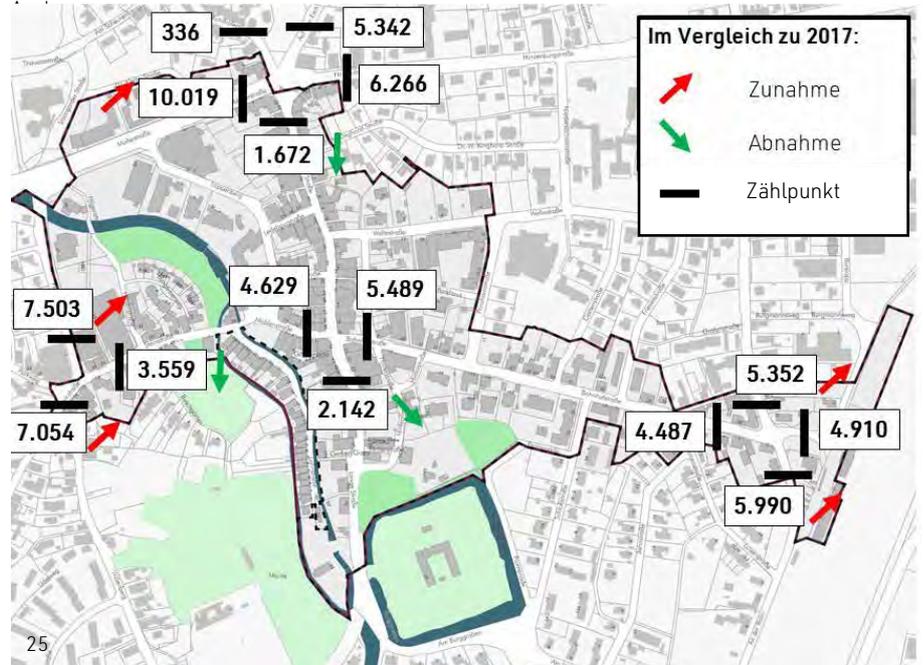
## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Fließender und ruhender  
Verkehr



Stand: 18.05.2020

- |  |                              |  |                            |  |                               |
|--|------------------------------|--|----------------------------|--|-------------------------------|
|  | Tempo 30                     |  | Fußgängerzone              |  | Sanierungsgebiet              |
|  | Tempo 50                     |  | Kreisverkehr               |  | nicht Teil des Fördergebietes |
|  | Einbahnstraße                |  | Verkehrsberuhigter Bereich |  | Öffentliche Grünflächen       |
|  | Parkplatz Pkw                |  |                            |  | Wasserfläche                  |
|  | Behindertenparkplatz         |  |                            |  |                               |
|  | Parkhaus / Tiefgarage        |  |                            |  |                               |
|  | Parkplatz Pkw im Straßenraum |  |                            |  |                               |
|  | Park & Ride                  |  |                            |  |                               |
|  | Bahnhof                      |  |                            |  |                               |
|  | ZOB                          |  |                            |  |                               |



### Fließender Kfz-Verkehr

Der Untersuchungsraum ist über die Moller- und Hindenburgstraße sehr gut an die überregionalen Verkehrsachsen mit der B 51 sowie der B 214 angebunden. Die Innenstadt von Diepholz weist somit eine gute regionale Erreichbarkeit im motorisierten Individualverkehr auf. Mit der Achse Hindenburg- und Mollerstraße verläuft zudem eine wichtige innerstädtische Verbindungsachse für den fließenden Kfz-Verkehr unmittelbar entlang der Innenstadt, welche insbesondere auch die Quartiere westlich der B 51 mit den Quartieren östlich der Bahnstrecke verbindet. Parallel hierzu weist die Achse Bahnhofstraße – Steinstraße – Lüderstraße die Verbindungsfunktion der Innenstadt zum Bahnhof sowie zu den südlich gelegenen Quartieren auf. Aufgrund zukünftiger Bautätigkeiten und Quartiersentwicklungen östlich des Bahnhofs wird die Achse mit der Unterführung der Bahnstrecke an Bedeutung gewinnen. Die jeweiligen Verbindungsachsen in west-östlicher Richtung werden durch die Straßenzüge Grafenstraße im Osten sowie Flöthestraße im Westen miteinander verbunden, diese liegen jedoch außerhalb des Untersuchungsraumes. Im Zentrum des Betrachtungsraumes spielt die Lange Straße eine wichtige Rolle für den fließenden Kfz-Verkehr in nord-südlicher Wegebeziehung. Die außerhalb der Fußgängerzone gelegenen Einrichtungen können über die Lange Straße direkt mit dem Kfz-Verkehr angesteuert werden. Darüber hinaus kommt der Lange Straße in südlicher Richtung eine Bedeutung als relevante Verbindungsachse parallel zur Lüderstraße bzw. zum Willenberg zu.

Neben dem verkehrsberuhigten Bereich auf der südlichen Lange Straße und Tempo-30-Abschnitten, v. a. im westlichen Teil der Innenstadt, sind auf zahlreichen Streckenabschnitten in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone noch 50 km/h zulässig. In diesem Kontext sind insbesondere auf der geradlinigen Bahnhofstraße überhöhte Geschwindigkeiten zu beobachten, was auch im Rahmen der Beteiligungsformate bestätigt wurde. Der verkehrsberuhigte Bereich bildet neben der Fußgängerzone die Mitte der Stadt aus und stellt baulich wie auch verkehrsrechtlich eine Besonderheit in der Diepholzer Innenstadt dar. Der entsprechende Abschnitt ist aufgepflastert und führt somit bereits automatisch zu einer Geschwindigkeitsreduzierung des fließenden Kfz-Verkehrs im sensiblen Bereich mit zahlreichen Nutzungsansprüchen.

23 / Flöthestraße als Verbindungsachse

24 / Aufgepflasterter verkehrsberuhigter Bereich

25 / Querschnittsbelastungen im Vergleich zu 2017 (dargestellt ist die durchschnittliche Verkehrsstärke pro 24 Stunden im Querschnitt)

Über eine im Spätsommer 2019 durchgeführte kameragestützte Verkehrszählung wurden an vier Knotenpunkten in den Morgen- und Abendstunden Zahlenwerte ermittelt, um die dortigen Verkehrsbelastungen darstellen zu können und erste Einschätzungen hinsichtlich der Straßenraumgestaltung sowie der verkehrlichen Abwicklung des Rad- und Kfz-Verkehrs vornehmen zu können.

Die betrachteten Knotenpunkte weisen keine offensichtlichen Kapazitätsengpässe auf. Im Vergleich zu Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2017 sind keine besonders großen Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsbelastung erkennbar. Während die Belastungen auf der Bahnhofstraße nahezu identisch sind, weisen die Nord-Süd-Achsen westlich (Flöthestraße) und östlich (Grafenstraße) der Innenstadt Zunahmen im Vergleich zum Jahr 2017 auf. Trotz der Abnahmen auf der Lange Straße (Nord und Süd) sind die Verkehrszahlen im südlichen Abschnitt auf Höhe des verkehrsberuhigten Bereichs mit besonderer Aufmerksamkeit zu betrachten. In der nachmittäglichen Spitzenstunde verkehren hier 217 Kfz, was einer Frequenz von rund 4 Kfz pro Minute entspricht und gerade im nahmobilitätssensiblen Bereich nicht unterschätzt werden darf.

### **Ruhender Kfz-Verkehr**

Für den ruhenden Kfz-Verkehr werden im Betrachtungsraum zahlreiche Flächen angeboten. Das Parkraumangebot beläuft sich auf insgesamt rund 1.050 Pkw-Stellplätze, wovon ca. 200 Parkplätze auf private Besitzer (z. B. Supermärkte) entfallen. Etwa 145 Stellplätze sind straßenbegleitend untergebracht und somit fester Bestandteil des Straßenraums. Die hohe Anzahl des Parkraumangebotes führt – v. a. in Verbindung mit dem fließenden Kfz-Verkehr – zu einer den öffentlichen Raum dominierenden Präsenz des ruhenden Kfz-Verkehrs. Darüber hinaus existiert am Bahnhof ein großer Park&Ride Parkplatz mit 135 Pkw-Stellplätzen, welche die intermodale Wegekette zwischen MIV (motorisierter Individualverkehr) und SPNV (Schienenpersonennahverkehr). Die ordnungsrechtliche Parkraumregelung sieht bei nahezu allen öffentlichen Stellplätzen vor, dass das Fahrzeug mittels Parkscheibe bis zu zwei Stunden abgestellt werden kann. Eine finanzielle Bewirtschaftung ist nur im zentral gelegenen Parkhaus vorgesehen, wo mit Parkscheibe eine Stunde kostenfrei geparkt werden darf, bis ein Entgelt fällig wird.

Ein besonderer Fokus liegt auf dem hiesigen Parkhaus der Stadt Diepholz. Dies liegt u. a. in dem innerstädtischen Standort in unmittelbarer Nähe zur Fußgängerzone sowie in der direkten und unkomplizierten Erreichbarkeit mit dem Pkw begründet. Direkte Wegeverbindungen zum Einzelhandel, zur Gastronomie sowie Freizeiteinrichtungen, über Fußwege mit einer Dauer von unter 5 Minuten erreichbar, stellen beispielhafte Aspekte der Standortmerkmale des Parkhauses dar.

Dennoch zeigt sich aus qualitativer wie auch quantitativer Sicht keine starke Auslastung der dort zur Verfügung stehenden Parkplätze. Dies steht im starken Widerspruch zu anderen Parkplätzen im Straßenraum sowie auf öffentlichen Flächen. Ausgehend von Ortsbegehungen sowie Planungsspaziergängen entsteht schnell der subjektive Eindruck, dass in Diepholz rund um die Innenstadt ein Mangel an Parkplätzen herrscht. Grund hierfür ist u. a. die Konzentration des kollektiven Parksuchverkehrs auf nur bestimmte Pkw-Stellflächen, welche idealerweise direkt am aufzusuchenden Zielort angeboten werden.

Zugleich weist das Parkhaus bauliche, gestalterische und z. T. auch regulative Mängel auf. Seit dem Bau vor ca. 40 Jahren wurden an dem Objekt keine wesentlichen Sanierungs- oder Aufwertungsmaßnahmen durchgeführt, sodass das Parkhaus mittlerweile in einem schlechten baulichen Zustand ist. Abnutzungserscheinungen sowie veraltete Ausstattungsanlagen (u. a. Beleuchtung), schmale Stellplätze und niedrige Deckenhöhen führen zudem zu einer mangelnden (Aufenthalts-)Qualität, sodass auch hierdurch die geringe Nutzung erklärt werden kann.

Eine im Spätsommer 2019 durchgeführte Parkraumerhebung von ca. 1.200 Parkplätzen (inkl. Park&Ride) an einem Werk- sowie an einem Wochenendtag bestätigte die Annahme, dass rein quantitativ ein Überangebot an Pkw-Stellplätzen im Untersuchungsgebiet vorhanden ist. Während die Park&Ride-Anlage sowie einzelne, v. a. kleinere Stellplatzanlagen bzw. straßenbegleitende Stellplätze kurzzeitig voll ausgelastet sind, wird die Mehrheit der öffentlich zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze nicht genutzt. Die Auslastung am Wochenende fiel dabei grundsätzlich geringer aus als an einem Werktag.



26 / Parken Bahnhofstraße



27 / Parken im Parkhaus



28 / Fußwegeverbindung Parkhaus-Fußgängerzone



29 / Eingang Parkhaus



30 / Hochwertige Gestaltung des Flöthebogens

31 / Beliebter Spielplatz im Müntepark

32 / Blick von Innenstadt Richtung Diepholzer Schloss

## 4.4 Öffentlicher Raum, blau-grüne Infrastruktur

Die Diepholzer Innenstadt ist im Westen und im Süden umschlossen von öffentlichen Grünanlagen, die durch Wegeverbindungen, großzügige Rasenflächen und alten Baumbestand geprägt sind. Der Flöthebogen und der Müntepark erstrecken sich westlich entlang der Lohne bzw. der Vorder- und Hinterlohne. Eine Besonderheit stellt am südlichen Ende der Hauptachse „Lange Straße“ das Diepholzer Schloss mit dem Naturdenkmal Schlossinsel und dem Burggraben, sowie dem vorgelagerten Amtsgarten und dem Schlossgarten dar. Versteckt hinter der Bebauung gelegen, sind die Grünanlagen im Stadtbild kaum wahrnehmbar. Der Zugang erfolgt meist über schmale und schwer auffindbare Fuß- oder Radwege. Einzig am Amtsgarten bietet sich eine Anknüpfung des Innenstadtbereichs an die Grünanlagen.

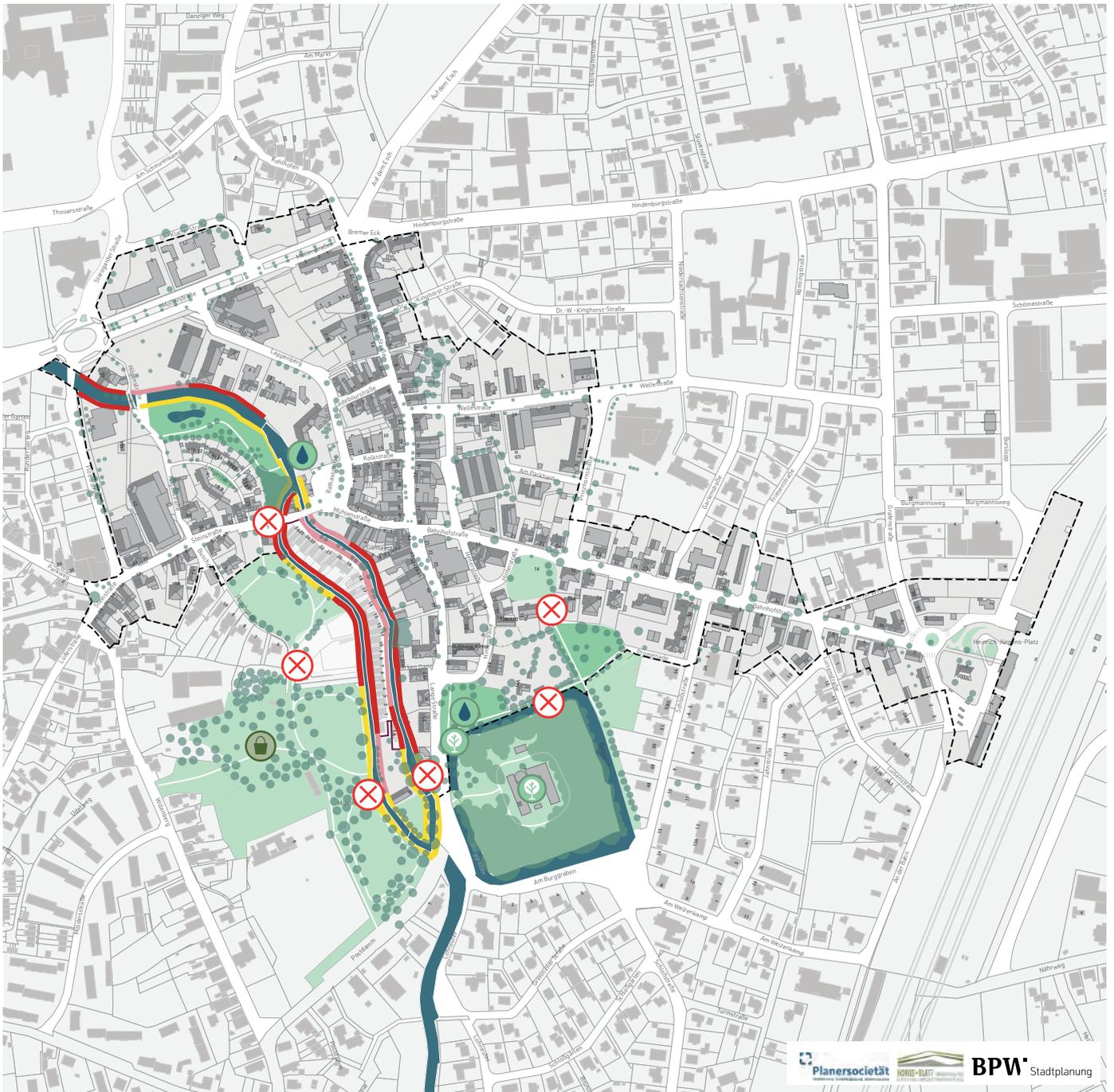
Mit dem Rathausmarkt und der Langen Straße, inkl. der Fußgängerzone, befinden sich in der Innenstadt urbane öffentlich nutzbare Freiflächen mit einer nicht mehr zeitgemäßen Gestaltung aus den 1980er Jahren. Besondere Flächenpotentiale zu einer Weiterentwicklung des öffentlichen Raums bieten das in öffentlicher Hand befindliche Grundstück der Wissenswerkstatt, sowie der Bahnhofsvorplatz.

### Grünstruktur

Der Flöthepark bietet eine fußläufige Verbindung zwischen der Hilgenstraße im Norden und dem Rathausmarkt und stellt gleichzeitig eine Querverbindung zwischen Lohgerberweg und Rathausmarkt her. Die Grünanlage befindet sich in einem gepflegten Zustand und ist geprägt durch eine Streuobstwiese, weg- begleitende Formhecken, sowie alten Baumbestand. Im Norden befindet sich ein Regenrückhaltebecken mit einem Unterstand als Aufenthaltsmöglichkeit. Dort endet der Flöthebogen an einem Ort, der kaum Orientierung bietet. Eine wichtige Verbindung des Flöthebogens Richtung Süden zur Steinstraße und in den Müntepark fehlt.

Der Müntepark hält eine Hauptwegeverbindung zwischen Steinstraße und Postdamm vor. Mehrere Querverbindungen, z.B. zur Lohnstraße, Buschgärten und zum Willenberg binden den Park an die umgebenden Viertel an. Eine private Kleingartenanlage teilt den entlang der Lohne verlaufenden Park räumlich in zwei Bereiche, die über einen Weg miteinander verbunden sind. Die Kleingartenanlage wird dabei aber als Teil des Parks wahrgenommen.

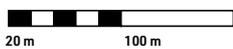
Der nördliche Bereich ist geprägt durch eine freie Rasenfläche mit wenigen Einzelbäumen, sowie einen Rundweg. Eine übergeordnete Gestaltung hinsichtlich Wegekonzeption, Vegetation und Ausstattung ist hier nicht erkennbar und die Möblierung ist sehr veraltet. Von der Steinstraße gibt es einen unauffälligen Fußweg in den Müntepark. Da dieser häufig von Müllcontainern versperrt ist, wird von Norden hauptsächlich der Zugang über die Straße Buschgärten genutzt. Der kleine Parkplatz am nördlichen Ende verhindert eine Öffnung des Parks Richtung Innenstadt und somit die Sichtbarkeit der Grünanlagen in Diepholz. Der gängigste, aber kaum wahrnehmbare Zugang von der Innenstadt erfolgt über eine Brücke an der Lohnstraße, die über den Gänsemarkt eine Verbindung zur Langen Straße schafft. Ein in der zentralen Innenstadt wahrnehmbarer Eingang in den Müntepark fehlt.



Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Freiraum



Stand: 24.04.2020

Mangelnde Wassererlebbarkeit aufgrund:

-  Ruhender Verkehr
-  Privatgelände
-  Dichte Bepflanzung
-  Wassererlebnis
-  Naturdenkmal
-  Spielort
-  Optische der räumliche Unterbrechung zwischen Grünanlagen

-  Sanierungsgebiet
-  nicht Teil des Fördergebietes
-  Öffentliche Grünflächen
-  Wasserfläche
-  Baum

Der südliche Bereich des Münteparks verfügt über eine Bahngolfanlage, einen neu gestalteten Wasserspielplatz, Tennisplätze und ein Freibad. Durch ein ausgewogenes Verhältnis aus freien Rasenflächen, Wegen, Strauchpflanzungen und Bäumen wird hier der Charakter eines klassischen Parks erzielt. Der Eingang von der Straße „Willenberg“ ist neu gestaltet und öffnet den Park nach Westen. Im gesamten Müntepark ist die Beleuchtung mit Mastleuchten erneuert worden.

Vom Müntepark gelangt man an dem historischen Gebäude „Münze“ vorbei zum Diepholzer Schloss. Dieser Bereich wird gleichzeitig als Zufahrt zum Parkplatz der Münze genutzt, sodass eine zusammenhängende Parkgestaltung zwischen Müntepark und den Flächen am Schloss nicht erreicht wird. Auch eine Sichtbeziehung zur Schlossinsel bzw. zum Amtsgarten wird durch die starke Eingrünung verhindert.

Die als Naturdenkmal eingetragene Schlossinsel wird durch einen Burggraben umschlossen. Ein Stelenpfad ermöglicht den Rundgang um das Schloss durch dichten Baumbestand. Der vom Heimatverein Diepholz e.V. angelegte Rosengarten nach barockem Vorbild befindet sich auf der Südseite des Schlosses und ist öffentlich zugänglich. Die Zufahrt zur Schlossinsel erfolgt von der Langen Straße. Für Fußgänger ist diese nicht attraktiv und aus Richtung der Innenstadt und der übrigen Grünanlagen nicht ausreichend sichtbar. Der Burggraben wirkt als stark trennendes Element, sodass eine mögliche Nutzung des Schlossparks durch Besucher oder Spaziergänger nicht gefördert wird.

Angrenzend an die Schlossinsel befinden sich die Grünflächen, die im Diepholzer Sprachgebrauch Amtsgarten, Schlossgarten oder Promenade genannt werden. Diese sind stark sanierungsbedürftig und werden derzeit einer dem Schlossumfeld angemessenen Gestaltung nicht gerecht. Der kaum strukturierte Gehölzbestand verhindert den Blick auf das Schloss. Eine Verbindung der umgebenden historischen Gebäude zu einem historischen Ensemble über eine wirkungsvolle Parkgestaltung wird nicht erreicht. Durch das mit dichtem Bewuchs eingefriedete Privatgrundstück Hinterstraße 14a ergibt sich zudem eine räumliche Trennung der Grünanlagen am Schloss in zwei Bereiche, den Amtsgarten und den Schlossgarten. An dieser Engstelle sind diese nur durch einen schmalen Weg verbunden. Der Schlossgarten ist daher eher rückwärtig hinter Bebauung versteckt und wenig präsent. Er wird vorwiegend als Durchgangsraum genutzt und bietet kaum Aufenthaltsqualität. Die den Burggraben begleitenden Baumreihen aus Säuleneichen sind hier besonders prägende Elemente. Anbindungen an die Bahnhofstraße und Schlossstraße erfolgen über zwei schmale Fußwege. Von außen sind diese Parkeingänge jedoch kaum sichtbar.

### **Wasser**

Durch die Innenstadt verläuft die Lohne, die sich zwischen Rathaus und der „Münze“ in Vorder- und Hinterlohne teilt. Die Sichtbarkeit der Lohne im Stadtbild von Diepholz ist jedoch stark eingeschränkt und nur an wenigen Stellen wird auch der Zugang zur Lohne ermöglicht. Bebauung bzw. Privatgrundstücke, dichter Bewuchs oder ruhender Verkehr grenzen zumeist direkt an die Lohne an. Einzig an den Querungsstellen ist die Lohne gut sichtbar und am Rathaus bietet ein Klinkermauerwerk mit Stufen eine Aufenthaltsmöglichkeit



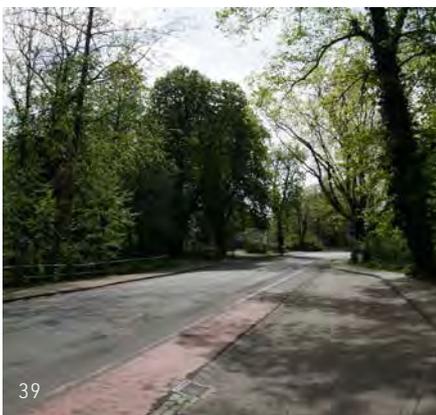
33 / Möglicher Durchgang von der Steinstraße in den Flöthebogen

34 / Engstelle am Burggraben

35 / Unattraktive Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser

36 / Nördlicher Abschluss des Münteparks zur Steinstraße

37 / Übergang vom Müntepark zum Diepholzer Schloss



38 / eingeschränkte Sichtbarkeit und Erlebbarkeit der Lohne

39 / Zufahrt zum Diepholzer Schloss schlecht auffindbar und nicht attraktiv für Fußgänger

40 / Gestaltung der Fußgängerzone nicht mehr zeitgemäß

41 / prägende Baumreihe aus Säuleneichen

42 / Zugang zu den Grünanlagen von der Bahnhofstraße an der Bildungswerkstatt



mit Bezug zum Wasser, das jedoch versteckt hinter dem Parkplatz liegt. Das Kanufahren auf der Lohne erfreut sich großer Beliebtheit. Eine versteckte und kaum attraktive Anlegestelle befindet sich hinter dem Agenda21-Haus. Der Gewässerentwicklungsplan der Stadt Diepholz benennt für die Lohne im Plangebiet zwei Maßnahmen, den naturnahen Ausbau der Hinterlohne und die ökologische Durchgängigkeit des Rathauswehres in der Lohne.

Der Burggraben des Diepholzer Schlosses stellt eine Besonderheit dar. Durch den Bewuchs des Ufers ist er jedoch an vielen Stellen nicht sichtbar und es fehlen attraktive Aufenthaltsmöglichkeiten am Wasser. Die Schlossinsel ist durch den Burggraben räumlich und visuell von der Innenstadt abgeschnitten, bietet aber als wichtiges Diepholzer Wahrzeichen ein besonderes Potential für die öffentliche Nutzung im Freiraum.

### **Urbane Freiräume**

Die Lange Straße stellt eine wichtige historische Achse in der Diepholzer Innenstadt dar. Auf nahezu der gesamten Länge ist sie durch Einzelhandel und Gastronomie geprägt. Die Freiraumgestaltung aus den 1980er Jahren teilt die Lange Straße jedoch räumlich und gestalterisch in drei Abschnitte, mit der Fußgängerzone in der Mitte. Das Flanieren oder Bummeln auf der gesamten Länge der Lange Straße, auch über die Fußgängerzone hinaus, wird so derzeit nicht gefördert. Durch falsch platzierte Möblierungselemente oder kreuzende Straßen werden zusätzliche Barrieren geschaffen. Im Einkaufsbereich fehlen Attraktionen wie z.B. Spielgeräte oder ein Wasserspiel. Ein zentraler Platz, der zur Entschleunigung und zum Aufenthalt anregt, fehlt. Es gibt zahlreiche gastronomische Angebote mit Außenbestuhlung, die jedoch vielerorts nicht in die Freiraumgestaltung integriert sind und daher meist improvisiert wirken. Die Möblierung und Beleuchtung ist in die Jahre gekommen und bedarf einer neuen und zeitgemäßen Ausrichtung. Durch eine schwellenarme Flächengestaltung und regelmäßige Sitzmöglichkeiten ist die Barrierefreiheit gut ausgebaut, taktile Leitsysteme fehlen jedoch. Bepflanzte Blumenkübel weisen auf das Engagement und Verantwortungsbewusstsein der Unternehmen und Privatleute für die Diepholzer Innenstadt hin. Die Bäume vermitteln einen heterogenen Charakter und befinden sich aufgrund zu kleiner Baumscheiben in einem schlechten Entwicklungszustand. In der Lange Straße Nord und Süd sind die Bäume im Straßenraum inzwischen teilweise zu groß geworden.

## 5 Strategie

Für den Rahmenplan Innenstadt wurden fünf strategische Ziele formuliert. Neben einer Gesamtstrategie gibt es vier untergeordnete Strategien. Eine Strategie versteht sich dabei als ein zielorientiertes, langfristiges Vorgehen, das Schwerpunkte setzt und operativ aufzeigt, wie ein Ziel erreicht werden kann. Die Strategie bezieht sich auf das Sanierungsgebiet und angrenzende Bereiche. Im Kapitel 6 werden die Maßnahmen zur Umsetzung erläutert.

### 5.1 Gesamtstrategie: Die vernetzte Innenstadt



43 / Die Aufpflasterung kennzeichnet den Innenstadteingang und sorgt für eine Verkehrsberuhigung zwischen der Fußgängerzone und der südlichen Lange Straße.

44 / Der Bodenbelag der Innenstadt endet abrupt an der Wellestraße

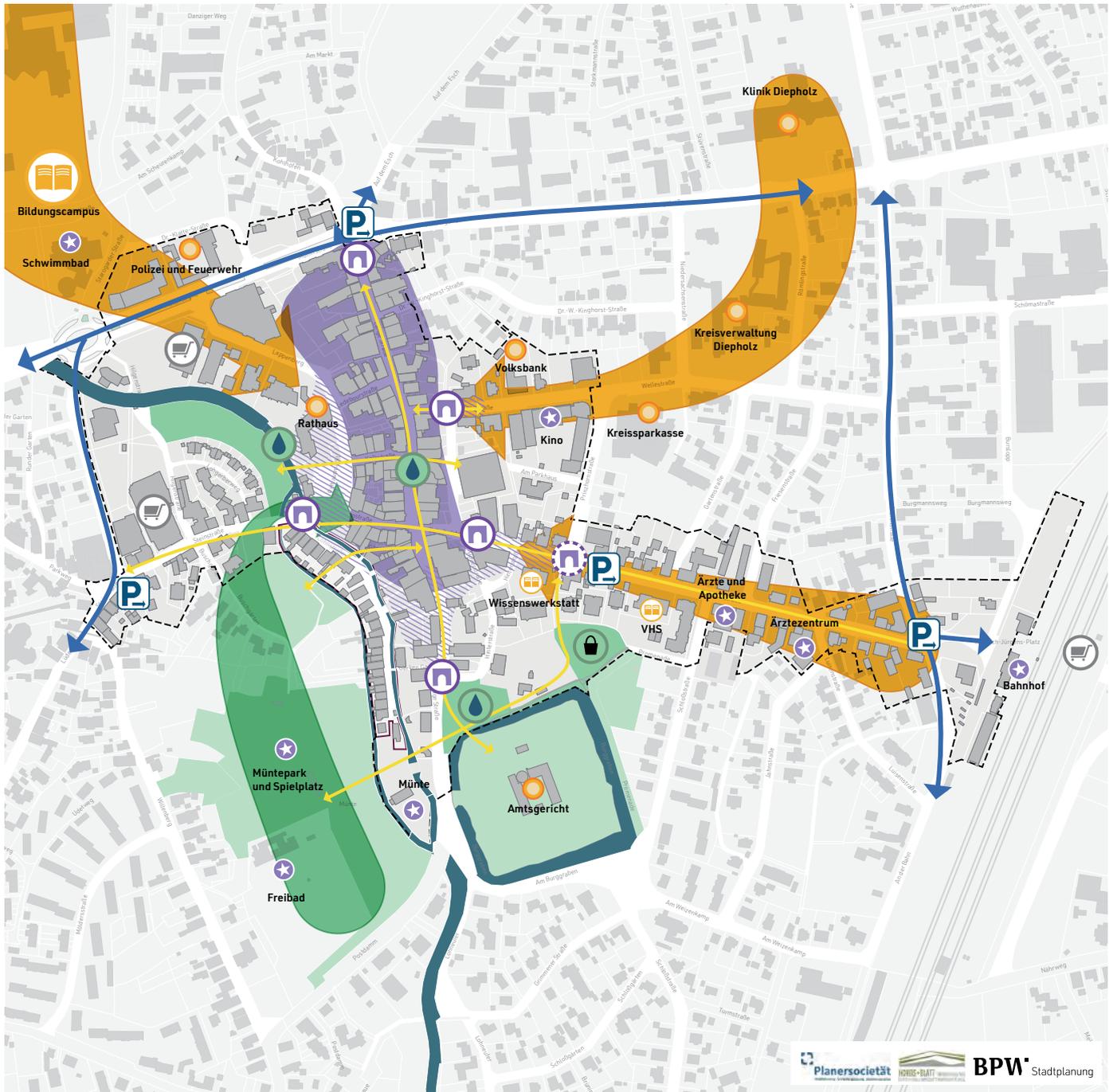
45 / Die Wellestraße mit vielen Arbeitsstandorten mündet direkt in der Fußgängerzone.

Die Innenstadt von Diepholz soll attraktiv und lebendig werden. Der Aufenthalt soll für alle vergnüglich und schön sein. Daher sind Angebote zu schaffen, die außergewöhnlich sind, den Aufenthalt verbessern und zu unterschiedlichen Tageszeiten Menschen in die Innenstadt bringen. Das bedeutet unter anderem die Herstellung von Sitzmöglichkeiten und Spielelementen, aber auch die Stärkung von Nutzungen. Im unmittelbaren Umfeld der Diepholzer Innenstadt gibt es große Arbeits-, Bildungs- und Freizeitstandorte, die zukünftig besser mit der Innenstadt verbunden werden sollten.

Die Innenstadt gilt es zukünftig klar zu definieren. Dafür wird eine Kernzone ausgewiesen, die durch die Verwendung von gleichen Materialien, Ausstattungselementen und Pflanzkonzepten intuitiv erkennbar wird. Diese konsequent ausgeführte Gestaltung greift das bestehende Gestaltungskonzept, das im Rahmen der letzten Sanierung mit rotem Backstein eingeführt wurde, auf und passt es entsprechend den aktuellen Anforderungen an. Die neuen Eingänge zur Innenstadt sind gestalterisch hervorzuheben. Maßnahmen können neben Aufpflasterungen auch die Verwendung von besonderen Pflanzelementen oder Lichtakzenten sein, wie eine Eckbeleuchtung.

Motorisierte Verkehre durch die Innenstadt gilt es zu vermeiden. Die Einführung eines Parkleitsystems soll die Besucher aus der jeweiligen Richtung kommend zu einem Parkplatz bzw. dem zentralen Parkhaus leiten und somit die übergeordneten Kfz-Verkehre lenken. Parallel dazu sollen die Wege in und um die Innenstadt ausgebaut werden. Die kurzen Wegestrecken vom Schulzentrum (zukünftig Bildungscampus) und anderen Arbeitsstandorten (z.B. entlang der Wellestraße und im südlichen Bereich der Lange Straße) erscheinen heute als weite Wege. Daher gilt es auch die Wege zur Innenstadt attraktiv zu gestalten, um von den umliegenden Frequenzbringern zu profitieren und die Innenstadt mit Menschen und Leben zu füllen.

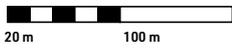
Die Wegeverbindungen und Übergänge der Nahmobilität sind in der Innenstadt auszubauen. Dazu gehören vor allem die Wege, die gebauten Raum mit Räumen der Naherholung und Tourismus sowie den Ankunftsorten der Innenstadt verbinden. Die meisten Verbindungen sind bereits vorhanden, aber bisher kaum im Stadtraum wahrnehmbar. So sind es vom Parkhaus nur knapp 50 m bis zur Lange Straße und nochmal 220 m bis zur Lohne. Der Ausflug zum Wasserspielplatz im Müntepark kann auch mit einer Erledigung in der Innenstadt verbunden werden. Vom Gymnasium sind es nur fünf Minuten zu Fuß und vom Standort des Landkreises Diepholz weniger als fünf Minuten bis zur Lange Straße.



Planersocietät **INNOV-PLATT** **BPW** Stadtplanung

## Stadt Diepholz Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Gesamtstrategie



Stand: 23.04.2020

- Frequenz generieren, Nahmobilität stärken: Verbindungen aus den Randlagen in die Innenstadt stärken
- Kernzone mit zentralem Einkaufsbereich und einheitlichem Freiraumkonzept
- Erweiterungsbereich
- Stadteingang: Hauptzugang
- Stadteingang: Nebeneingang
- Wichtiger Frequenzbringer
- Öffentliche Nutzungen
- Große Arbeitsstandorte
- Bildungseinrichtung
- Lebensmittel-Einzelhandel
- Wegeverbindungen und Übergänge der Nahmobilität ausbauen
- übergeordnete Kfz-Verkehre lenken
- Parkleitsystem
- Spielort
- Urbanes Wassererlebnis
- Sanierungsgebiet
- nicht Teil des Fördergebietes
- Öffentliche Grünflächen
- Wasserfläche

## 5.2 Die vitale Stadt



Der Einzelhandel „sorgt für Leben auf den Straßen, für eine abwechslungsreiche Gestaltung, für soziale Interaktionen, Aufenthaltsqualität und wirtschaftliches Wohlergehen“ (StadtBauKultur NRW 2019: 7). Die Essenz des städtischen Lebens ist jedoch nicht der Handel, sondern es sind Menschen, die sich im Raum bewegen und interagieren. Ziel ist es daher, neben dem Einzelhandel ins öffentliche Leben zu investieren, um „ein soziales und wirtschaftliches Netzwerk zu schaffen, das sich auf Straßen und öffentlichen Plätzen abspielt“ (ebd.: 29) zu jeder Tageszeit.



Nach dem Prinzip „Stärken stärken“ ist zum einen die Konzentration des Geschäftsbesatzes ein wichtiges Ziel, zum anderen ist ein Funktionsmix in der Innenstadt zu fördern. Die Aufenthaltsqualität soll verbessert werden, um Treffpunkte zu schaffen und ein lebendiges Zentrum zu ermöglichen. Für den Handel im Kernbereich gilt:

- Der zentrale Versorgungsbereich für Diepholz ist sehr großzügig ausgedehnt und sollte gezielt in den zentralen 1A Lagen gestärkt werden. Die Figur des „Knochen“ mit zwei starken Magneten an den Enden der Lange Straße ist zudem zu bewahren. Der Erhalt des Kaufhauses mit einem breit aufgestellten Sortiment ist eine zentrale Aufgabe. Die Neustrukturierung des nördlichen Magneten am Lappenberg bzw. Lange Straße 7a-11 ist zu forcieren.
- Einzelhandel hat in der Lange Straße Vorrang vor Dienstleistungen.
- Zur Stärkung der „aktiven Erdgeschosszone“ sollten Schaufensterbereiche erhalten bleiben, wo es heute schon welche gibt.
- Städtebaulich vertäglich An siedlung von Handwerk- oder Gewerbetrieben: Aufgrund bestehender Raumgrößen und der Erschließungssituation sind klassische Betriebe ungeeignet. Nachbarschaftsverträgliche urbane Produktionen (z.B. Goldschmied, Co-Working-Space,...) können die Innenstadt ergänzen.
- Der Wochenmarkt ist zu erhalten und angebotsabhängig auszubauen (Marktzeiten kompatibler gestalten für Berufstätige).



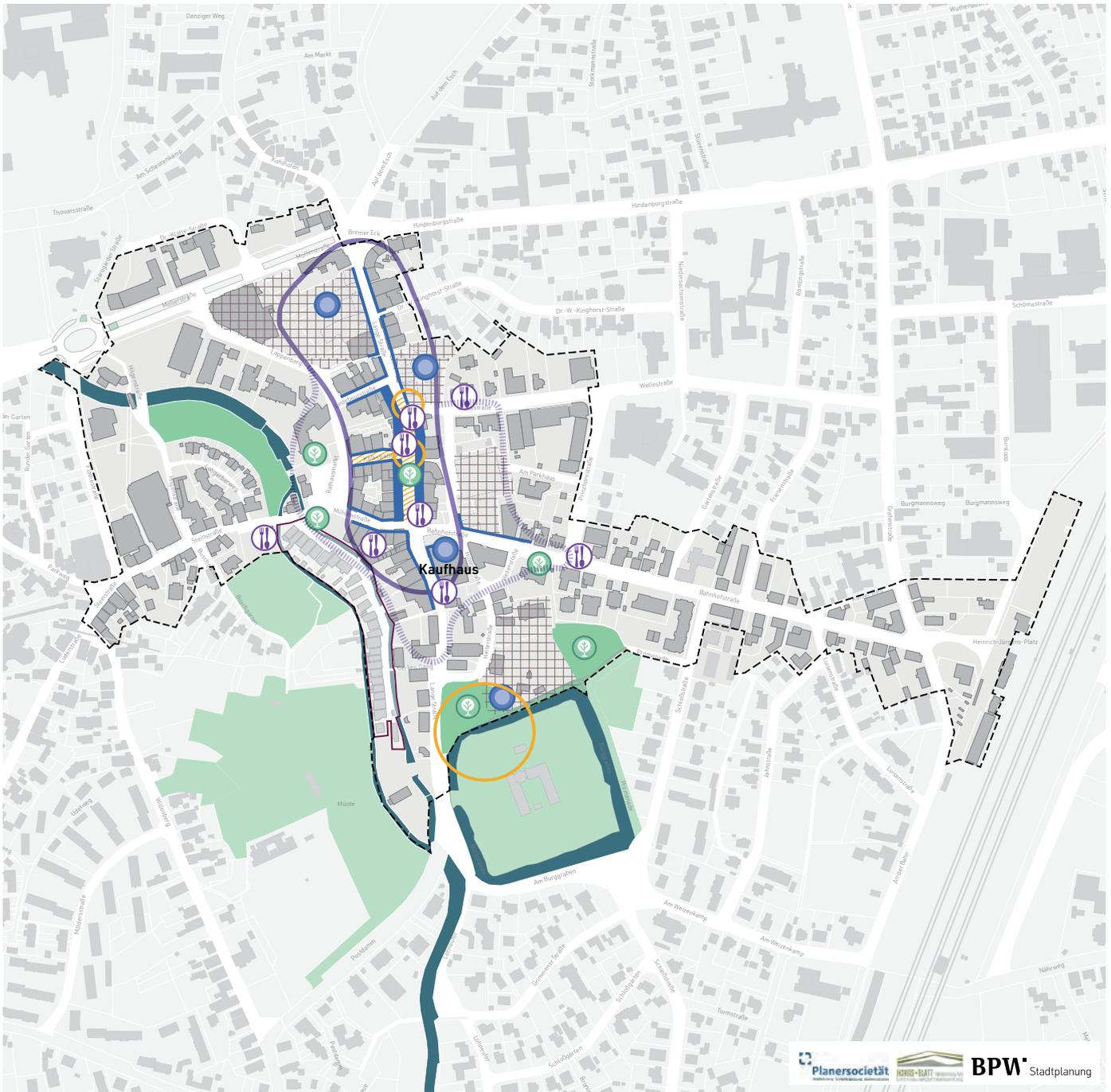
Zukünftig wird zentrales Wohnen immer attraktiver werden. Zur Förderung der Wohnnutzung in der Innenstadt gehört neben der Schaffung von attraktiven Wohnangeboten auch die Bereitstellung von Freiräumen, die auch die Ansprüche der Bewohner des Quartiers berücksichtigen.

Auch gastronomische Angebote beleben den Raum. Es gibt bisher keine Konzentration von Gastronomie, die in den Außenraum wirkt. Die Eisdielen in der Lange Straße ist als positives Beispiel hervorzuheben. In diesem Zuge soll zukünftig der Kernbereich der Fußgängerzone nicht als Straßenraum, sondern vielmehr als zentraler Stadtplatz mit entsprechenden Angeboten (z.B. Wasserspiel) gedacht werden. Die Ansiedlung von Gastronomie und Orten besonderer Art ist nicht auf den zentralen Bereich begrenzt, sondern auch entlang der grün-blauen Infrastruktur sowie im Bereich der Hinterlohne/Mühlenstraße oder am Amtsgarten sind gastronomische Angebote in Kombination mit Freiraumangeboten auszubauen.

46 / Im Amtsgarten, am Schloss gibt es bereits erste Ansätze das Wasser zu erleben.

47 / Das Ceka und die angrenzenden Nutzungen in der südlichen Lange Straße sind wichtige Frequenzbringer.

48 / Punktuelle Spielangebote für junge Stadtbesucher



Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Vitale Stadt



Stand: 23.04.2020

-  Kernzone
-  Erweiterungsbereich
-  Entwicklungspotenzial
-  Frequenzbringer erhalten und/oder ansiedeln
-  1A Lage
-  1B Lage
-  Außengastronomie
-  Fußgängerzone als zentralen Platz denken
-  Besondere Erlebnisbereiche
-  Besondere Orte im Freiraum
-  Sanierungsgebiet
-  nicht Teil des Fördergebietes
-  Öffentliche Grünflächen
-  Wasserfläche

### 5.3 Die schöne Stadt

Die Stadt Diepholz hat sich vom Schloss entlang der Lange Straße und später auch entlang der kreuzenden Achse Bahnhofstraße/Mühlenstraße/Steinstraße entwickelt. Entlang dieser Nord-Süd und Ost-West Achsen liegen viele der baukulturellen Schätze der Stadt. Ziel ist es, die baukulturelle Geschichte und Charakteristik der Diepholzer Innenstadt sichtbar zu machen und zu stärken und die vielen unterschiedlichen schönen Orte miteinander zu verbinden.

Im Süden bilden mehrere historische Ensembles einen gemeinsamen Raum aus, der bisher nicht vernetzt und verbindend wahrgenommen wird. Die räumlichen Zusammenhänge sind herauszuarbeiten und ganzheitlich zu betrachten. Dazu gehören die Lohnstraße, die Münze, das Schloss und das „Fachwerk-Ensemble“ um den Amtsgarten. Die Lohnstraße wurde im Zuge der letzten Sanierung weitgehend wiederhergestellt. Die dort entstandenen Qualitäten gilt es durch Freiraumgestaltung mit den angrenzenden Räumen zu verbinden. Das „Fachwerk-Ensemble“ ist in seiner Gesamtheit als Raumkante für den ehemaligen Amtsgarten herauszustellen.

Die historischen Raumkanten der Achse Lange Straße sind auch bei neuen Bauvorhaben zu berücksichtigen. Bei Neubauten im Kreuzungsbereich zur Lange Straße ist zu überprüfen, ob möglicherweise zur Verbesserung der Zuwegung der Straßenraum verbreitert werden kann (z.B. Übergang Lange Straße und Wellestraße). Die in der letzten Sanierung umgesetzte Freiraumgestaltung mit einer straßenübergreifenden Gestaltung der Lange Straße ist zu erhalten und südlich im Bereich des historischen Ensembles fortzuführen. Der Rathausmarkt wird heute von der Mühlenstraße zerschnitten und soll zukünftig als ein Raum vom Rathaus bis zur Lohne und Lohnstraße wahrgenommen werden. Hilfreich dafür sind Grünschnitt, die Neuordnung der Stellplätze am Wasserlauf und eine ansprechende Lichtgestaltung in den Abendstunden.

Neben Modernisierung und ansprechender Freiraumgestaltung gilt es zukünftig auch durch eine neue Grundbeleuchtung, mit Akzentuierung einzelner Gebäude und weiteren Lichtelementen, den städtischen Freiraum in den Dunkelstunden erlebbar zu machen und dabei das Sicherheitsempfinden und die Wahrnehmung positiv zu beeinflussen. Dabei können die Fassaden wie z.B. am Alte Rathaus, die Münze oder die Volkshochschule durch Betonung besonderer architektonischer Elemente hervorgehoben werden. Sie bilden so in der Nachtwirkung sichtbare Raumkanten, die das Stadtbild ordnen und Orientierung geben.

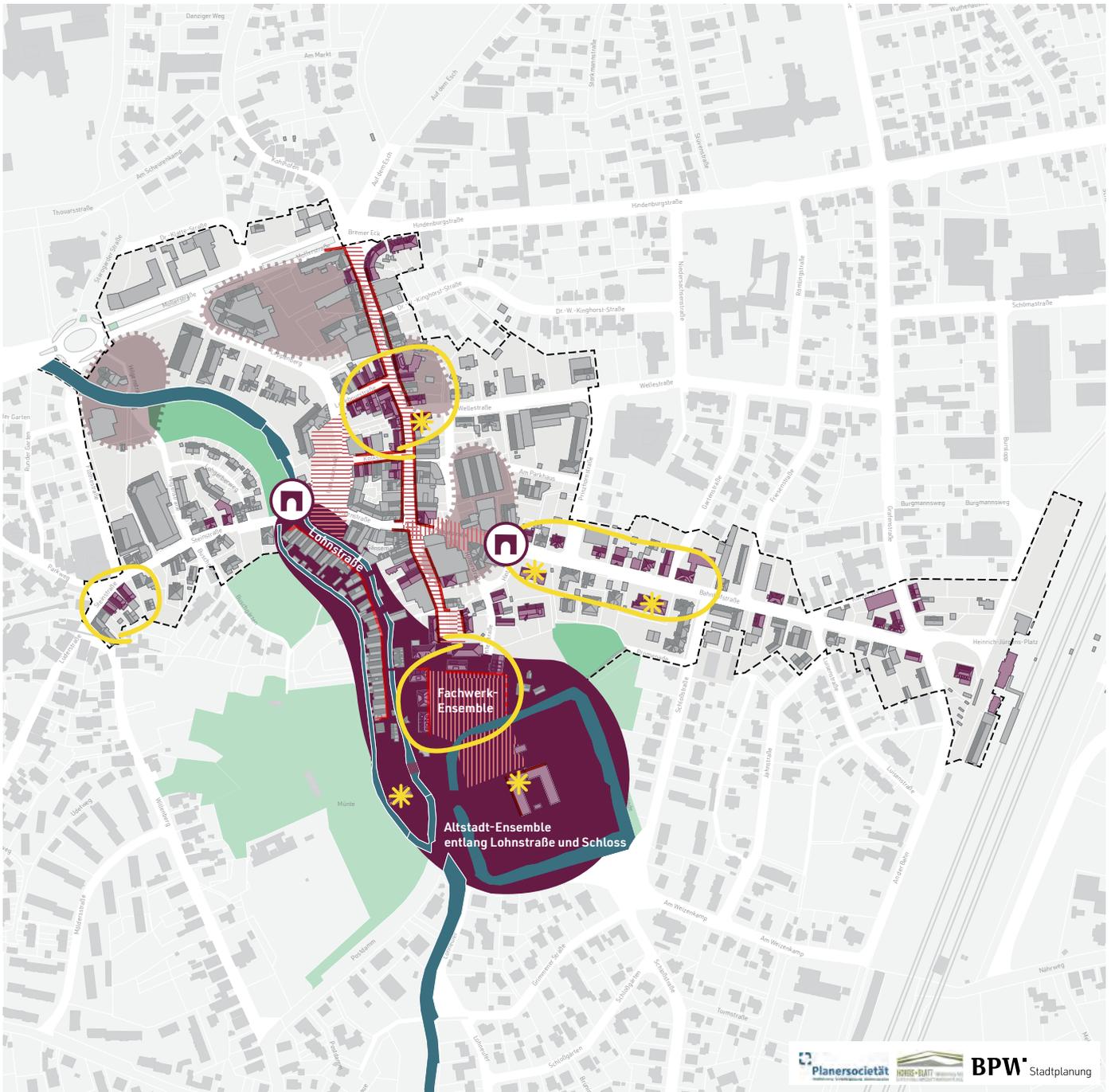
Die historischen Stadtachsen prägen bis heute die Diepholzer Innenstadt. Dennoch wurde über die letzten Jahrzehnte an einigen Stellen das Funktionsgefüge beschädigt. Durch behutsame Stadtreparatur sowie anspruchsvolle und integrierte Konzepte sind die Orte im Zusammenspiel mit ihrer Umgebung neu zu entwickeln. Dazu gehört der Eingangsbereich zwischen Bahnhofstraße und Lange Straße, das Lappenberg-Areal, die Leerstände im städtischen Eigentum entlang der Lange Straße 7a-11 und der Bereich zwischen Flöthebogen, Flöthestraße und Mollerstraße. Für das Zentrum Diepholz typische Bauweisen sind zu berücksichtigen (siehe Maßnahme 6.1).



49 / Historisches Gebäudeensemble in der Bahnhofstraße mit teilweise bereits modernisierter Gebäudesubstanz

50 / Eingang zur Innenstadt durch abgestimmte Materialwahl und neue bauliche Impulse im Bereich Bahnhofstraße/Hinterstraße gestalten

51 / Das Fachwerk-Ensemble im Umfeld zum Schloss kann heute kaum wahrgenommen werden.

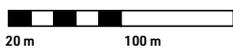


Planersocietät **INHOUS-PLANN** **BPW** Stadtplanung

Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Die schöne Stadt



Stand: 23.04.2020

-  Historische Raumkante erhalten
-  Raum zusammenhängend gestalten
-  Historische Stadtbild stärken und inszenieren
-  Inszenierung einzelner Fassaden (Auswahl)
-  Raumübergreifendes historisches Ensemble ausbilden
-  Impulsprojekte der Stadterneuerung und Stadtreparatur
-  Stadtbildprägendes Gebäude
-  Städteingang ausbilden (städtebaulich oder freiraumgestalterischer Akzent)
-  Sanierungsgebiet
-  nicht Teil des Fördergebietes
-  Öffentliche Grünflächen
-  Wasserfläche

## **Exkurs: Handlungsansätze Licht**

Die Rahmenplanung für die Diepholzer Innenstadt sieht u. a. vor, die Beleuchtung zu erneuern, wenn nötig zu erweitern und der neu geplanten Situation anzupassen. In der Rahmenplanung für die Innenstadt Diepholz werden für das Sanierungsgebiet städtebauliche, verkehrstechnische und freiraumplanerische Maßnahmen formuliert. Eine zukunftsorientierte Lichtkonzeption kann zur Erreichung der Ziele einen wichtigen Beitrag leisten.

Bevor die ersten Überlegungen dazu erfolgen, werden die vorhandenen Beleuchtungsanlagen erfasst und bewertet.

### **Leuchtentypen**

Im Planungsbereich stehen zur Zeit sowohl dekorative als auch technische Leuchten mit unterschiedlichen Lichtpunkthöhen, Abständen, Mastarten und Leuchtmitteln.

#### **Dekorative Leuchten**

In der Fußgängerzone, entlang der Langen Straße zwischen Bremer Eck und St. Nicolai-Kirche, im Amtsgarten sowie auf dem Vor- und Parkplatz am Rathaus stehen sogenannte Kelchleuchten, teils als Einzel-, teils als Doppelauslegerleuchten des Herstellers Vulkan. Diese Leuchten wurden im Rahmen der letzten Innenstadtsanierung 1985 aufgestellt und gehen ihrem Lebensende entgegen: Die Lackierung der Masten und Leuchtkörper hat inzwischen viel Farbe verloren und platzt an vielen Stellen ab. Die Leuchtmittel sind nicht mehr effektiv, eine Umrüstung auf LED ist nicht möglich; die Betriebsgeräte sind veraltet. Die Leuchtengläser sind stark verschmutzt bzw. vergilbt, Ersatzteile sind schlecht verfügbar.

#### **Technische Leuchten**

Entlang der Bahnhofstraße stehen einseitig 7,50 m hohe Peitschenmasten mit Kofferleuchten, die mit Leuchtmitteln bestückt sind, die inzwischen nicht mehr hergestellt werden (HQL-Lampen).

Durch die altersbedingten Leistungseinschränkungen sowie durch die Verfärbung und Vergilbung der Leuchtengläser wird die Bahnhofstraße nicht mehr optimal ausgeleuchtet. Im Kreuzungsbereich Bahnhof- / Lange Straße befinden sich überdimensionierte Kofferleuchten mit NAV-Bestückung, die den hier ehemals befindlichen Fußgängerüberweg beleuchtet haben. Ab der Aufpflasterung im Bereich der Fußgängerzone säumen bis zu 7,50 m hohe gerade Masten die Mühlenstraße und die Steinstraße bis hin zur Apotheke am Pohl. Der technische Zustand der Leuchten ist vergleichbar mit denen in der Bahnhofstraße.

Die Wellestraße, Prinzhornstraße sowie Lappenberg und Rathausmarkt werden überwiegend von veralteten Langfeld- bzw. Kofferleuchten auf 7,50 m hohen Masten, teils mit Ausleger, beleuchtet. Auch hier ist der technische Zustand aufgrund des Alters, der ineffektiven Leuchtmittel und der Glasverfärbung nicht mehr einwandfrei.

In der Hinterstraße und an der Straße „Am Parkhaus“ sorgen kleine und große Kofferleuchten auf 4,0 bis 6,0 m hohen geraden Masten für eine Mindestbeleuchtung. Die Leuchten sind funktionstüchtig, doch optischer und technischer Zustand lassen auch hier zu wünschen übrig: verlustreiche konventionelle



52



55



53



56



54



57

52 / Dekorative Leuchten aus der letzten Sanierung mit funktionalen Mängeln in der Fußgängerzone

53 / in der Lange Straße

54 / im Amtsgarten

55 / Technische Leuchten mit hohen Peitenschmasten und Kofferleuchten in der Wellestraße

56 / in der Prinzhorstraße

57 / Am Parkhaus

58 / in der Hinterstraße



58



59



60



61

© 2013 Anna Schürmann | Lichtplanung

59 / Fassadenanstrahlung und Beleuchtung am Bremer Eck

60 / Fassadenanstrahlung St. Nicolai

61 / Leuchtviefalt in Diepholz: massive Altstadtleuchten, Mastleuchten und Lichtstehlen

62 / Unter dem Licht von Natriumdampflampen sind nicht alle Farben sichtbar, hier z.B. das Grün von Bäumen

63 / Gezielte Lichtillumination statt Streulicht

Vorschaltgeräte und durch UV stark verwitterte Kunststoffgehäuse zeugen von der baldigen Abgängigkeit der Leuchten.

### Fassadenanstrahlung

Aktuell gibt es im Planungsbereich nur wenige illuminierte Objekte. In warmweißer Lichtfarbe angestrahlt werden z. B. das Bahnhofsgebäude, die St. Nicolai-Kirche, die Villa „Prinzhorn“, das Gebäude der Kneipe „Hooka Hey“ oder der grün bepflanzte Bogen am Bremer Eck. Die hier befindliche Spielothek wird farbig beleuchtet, ebenso wie der Rathausturm oder die Fassade der Tanzschule Hoppenburg in der Hinterstraße. Die sporadischen, nicht aufeinander abgestimmten Anstrahlungen sind nur zum Teil gut umgesetzt. Hierbei spielen Lichtfarbe, -richtung, Leuchtentyp, Positionierung und Proportionen eine Rolle. Farbige Licht sollte sehr bewusst eingesetzt werden.

### Schaufensterbeleuchtung

In der Fußgängerzone und der Langen Straße wie auch in der Welle-, Bahnhof-, Stein- oder Mühlenstraße sorgen Schaufensterbeleuchtungen und Lichtreklamen für zusätzliche optische Unruhe und unkontrollierte Lichtimmissionen.



### Hinweise zur Sanierung

Die Handlungsansätze Licht dienen als konzeptionelle Grundlage für spätere Objektplanungen für einzelne Straßen, (Park-)Plätze, Grünanlagen oder Kreuzungsbereiche bzw. für die Beleuchtung ausgewählter Fassaden.

### Lichtfarbe

Die Lichtfarbe wird bestimmt durch die Farbtemperatur. Diese wird in Kelvin (K) gemessen. Warmweißes Licht wird als gemütlich und wohnlich empfunden und liegt in einem Bereich von 2.700K – 3.300K. Neutralweißes Licht liegt in einem Farbtemperaturbereich von 3.300K – 5.300K und erzeugt eine eher sachliche, klare Lichtstimmung. Für das „Wohnzimmer“ der Stadt, die Grünanlagen und die Innenstadtbereiche wird warmes und wohnliches Licht mit 3.000 K empfohlen.



### Farbwiedergabe

Welche Farben wir Menschen wahrnehmen können, hängt von der spektralen Zusammensetzung der Lichtquelle ab. Im Tageslicht sind alle Farben erkennbar, nicht aber unter jedem künstlichen Licht. Das Licht der Natriumdampflampe z. B. macht das Grün der Bäume unsichtbar. In Zukunft sollte die Farbwiedergabe vereinheitlicht werden, dabei ist weißes Licht mit einem Farbwiedergabewert von  $R_a \geq 80$  empfehlenswert.

### Lichtrichtung

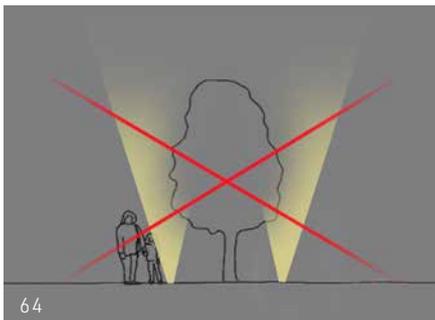
Für die Beleuchtung der Straßen sind gerichtete Lichtquellen zu empfehlen. Lichtimmission und ungewolltes Streulicht sollen vermieden werden. Bei der Leuchtauswahl und -positionierung ist sicherzustellen, dass das Licht nur die gewünschten Objekte illuminiert und Lichtimmissionen wie eine ungewollte Aufhellung von Fassaden oder Wohnräumen, soweit möglich vermieden werden.

### Physiologische Blendung

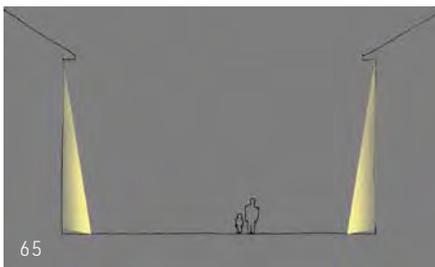
Als physiologische Blendung wird die direkte Einsicht in eine Lichtquelle bezeichnet. Bei gleicher Lichtmenge ist die Blendung ausgehend von einer kleinen Lichtquelle deutlich höher als von einer großen Lichtquelle. Somit ist bei der Beleuchtung mit LED, die eine sehr kleine Oberfläche aufweist, im besonderen Maß auf eine gute technische Anordnung und Ausrichtung der Leuchten und Lichtquellen zu achten.

Besonders starken Einfluss hat diese Blendung z.B. bei der Anstrahlung und Wahrnehmung von Fassaden oder der Sichtbarkeit in größeren Freianlagen. Hier kann die Sehleistung durch blendende Lichtkörper stark reduziert werden, was die Erkennbarkeit von Personen oder architektonischen Details entsprechend stark mindert, bzw. die Anmutung einer beleuchteten Fassadenanstrahlung bis zur Wirkungslosigkeit reduzieren kann.

Die individuelle Bewertung der Blendung ist außerdem vom Alter des Betrachtenden abhängig. So nimmt ein Mensch mit einer leicht getrübbten Linse, was bereits ab dem 40. Lebensjahr eintritt, die Blendung einer Leuchte wesentlich deutlicher wahr als ein junger Mensch mit noch klarer Linse.



64



65

64 / Schema zur Lichtrichtung: Das Licht ist nicht zielgerichtet und beleuchtet daher mehr die Umgebung als das Objekt selbst

65 / Schema zur Lichtrichtung: Lichtquellen nah am Objekt sorgen für einen kleinen Lichtkegel und zielgerichtete Beleuchtung

66 / Bedarfsgerechte Beleuchtung: Sensoren reagieren auf Bewegung und erhöhen das Lichtniveau nach Bedarf

### Lichtpunkthöhe

Eine gute Beleuchtung zeichnet sich u. a. dadurch aus, dass eine gleichmäßige Lichtverteilung ohne Dunkelzonen und Blendeffekte erzielt wird. Die Wahl der richtigen Lichtpunkthöhe spielt hierbei eine entscheidende Rolle. Sie sollte im Planungsbereich einheitlicher gewählt werden, aber immer auf die jeweilige Beleuchtungssituation abgestimmt werden. Es werden Lichtpunkthöhen von 4 m bis maximal 6,5 m empfohlen.

### Beleuchtungsstärke

Die Beleuchtungsstärke definiert, wie viel Licht auf eine bestimmte Fläche fällt und hat großen Einfluss darauf, wie schnell, sicher und leicht eine Sehaufgabe von den Augen bewältigt werden kann. Es ist darauf zu achten, dass zukünftig dunkle, nicht ausreichend beleuchtete Verkehrs- und Platzflächen vermieden werden. Durch lichttechnische Berechnungen wird die jeweils passende Beleuchtungsstärke ermittelt. Geltende Normen, Vorgaben und der aktuelle Stand der Technik sind einzuhalten.

### Leuchtengestaltung

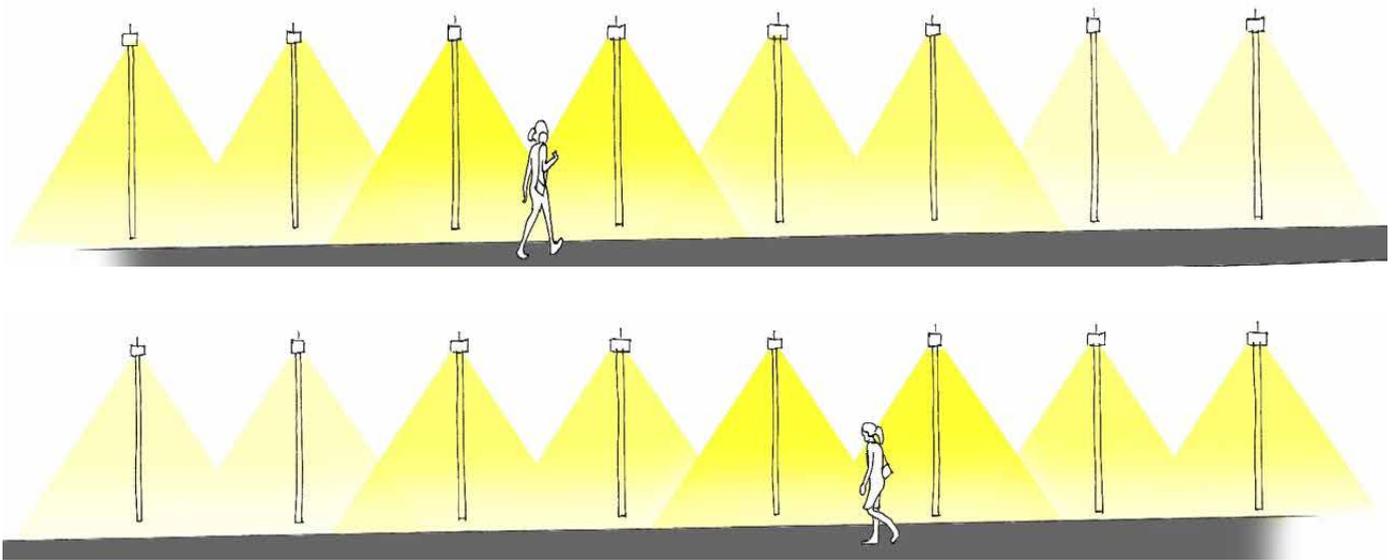
In der gesamten Stadt und damit auch im Planungsbereich gibt es zahlreiche unterschiedliche Leuchtenformen: massive Altstadtleuchten, Kugelleuchten, runde Lichtstelen, Mastansatz- und Mastaufsatzleuchten führen zu einer großen Produktvielfalt. Der bisher eingeschlagene Weg in der Sanierung der Straßenbeleuchtung, der auf eine Reduktion der bestehenden Leuchtenvielfalt abzielt, sollte fortgesetzt werden.

Für den zentralen Innenstadtbereich ist eine zeitlose moderne Leuchtenform auszuwählen, die ein gestalterisches Gesamtbild entlang der Langen Straße herstellt und den räumlichen Zusammenhang sowohl in der Tag- als auch in der Nachtwirkung unterstreicht.

### Objekt- und Fassadenillumination

Wenn Bäume, Mauern, Skulpturen oder Bauwerke beleuchtet werden, entstehen ganz besondere Lichtstimmungen. Die Lichtakzente heben die Besonderheiten durch eine höhere Leuchtdichte aus der Umgebung hervor und ziehen die Blicke an. So in Szene gesetzte Fassaden, tragen als vertikale Flächen wesentlich zur Raumwirkung einzelner Betrachtungsbereiche bei, bilden bewusste Raumkanten aus und unterstreichen die markanten Gebäude einer Stadt.

Grundsätzlich ist bei Anstrahlungen mit weißem Licht eine Lichtfarbe von 3.000 K zu wählen. Farbige Licht sollte sehr bewusst eingesetzt werden und einem Konzept folgen. Bei der Leuchtauswahl und -positionierung ist sicherzustellen, dass das Licht nur die gewünschten Objekte illuminiert und Lichtimmissionen soweit möglich vermieden werden. Jedes Objekt ist dabei individuell zu betrachten.



66

### **Bedarfsgerechte Beleuchtung**

Das richtige Licht am richtigen Ort: Das Lichtniveau wird in Abhängigkeit von Bewegungserkennung, Höhe des Verkehrsvolumens oder aufgrund individueller Zeitvorgaben automatisch angepasst. Der dadurch erzielte gute Sehkomfort erzeugt ein Gefühl der Sicherheit, während gleichzeitig Energie eingespart wird.

Alle Leuchten und Sensoren sind dabei mit einem Funknetz untereinander verbunden und übermitteln Daten wie Betriebszustand, Betriebszeiten, Energieverbrauch, Störungsmeldungen und viele weitere Informationen an eine zentrale Stelle. Dort werden die Daten gesammelt und an eine Leitstelle, z.B. an Zuständige im Rathaus, übermittelt. Von dort können dann alle Einstellungen am System zentral durchgeführt werden und z.B. bei Veranstaltungen individuelle Beleuchtungssituationen angepasst werden. Dies bedeutet neben der Energieeinsparung auch eine Reduzierung von Betriebskosten und bietet zusätzlichen Komfort und Sicherheit im innerstädtischen Bereich.

Allein dadurch ist eine Reduzierung des Energieverbrauchs um >40% zu erwarten, die mit einer geringeren Lichtemission einhergeht.



67



68



69

67 / Neustrukturierung des Schlossumfelds mit Wassererlebnis

68 / Übergang der Grünanlagen an der Steinstraße mit Öffnung zur Innenstadt

69 / Attraktivierung der Achse Lange Straße und Verbesserung der Durchgängigkeit

## 5.4 Die blau-grüne Innenstadt

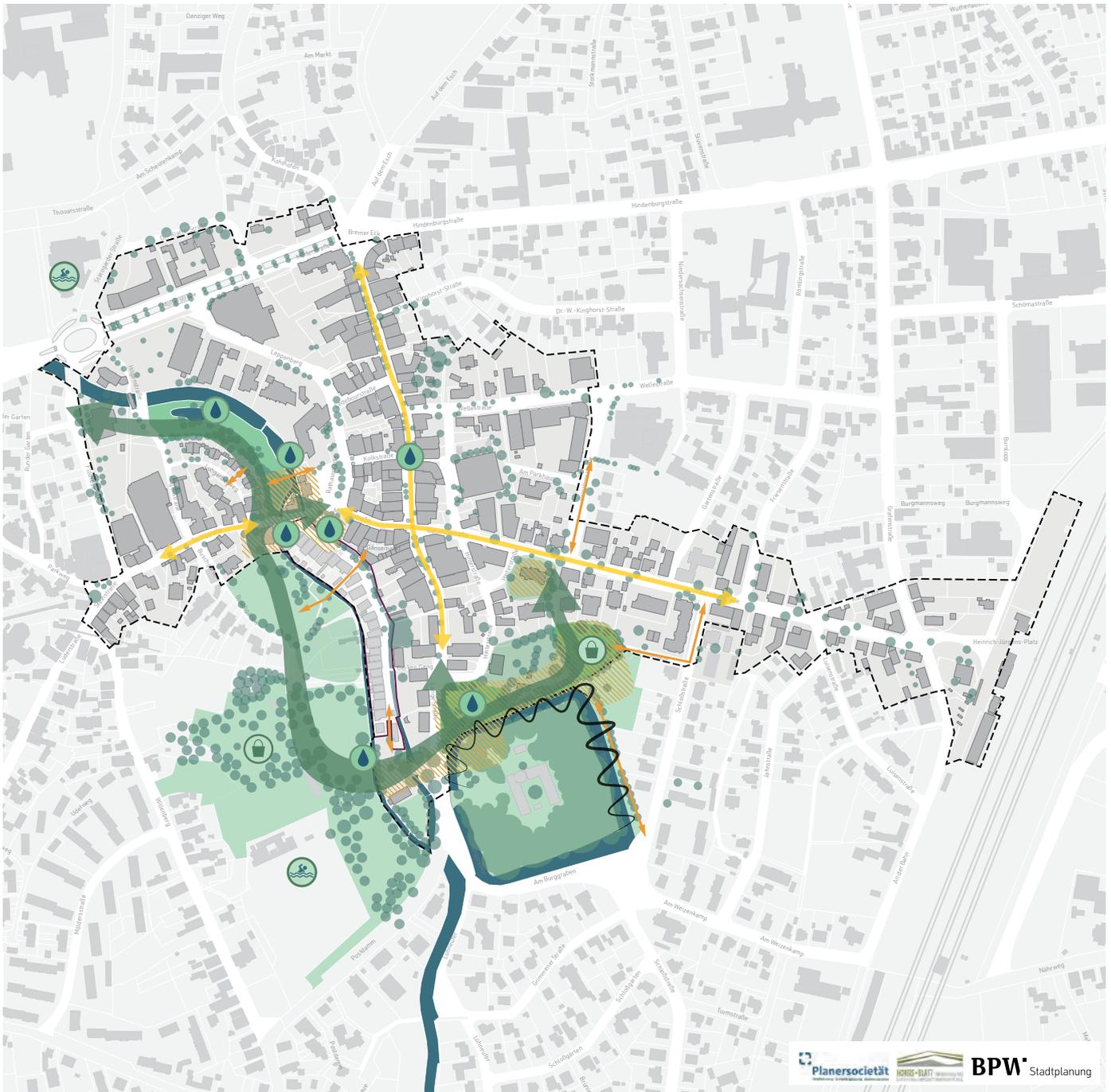
Eine Positionierung als „grüne Stadt“ ist in Zeiten eines steigenden Umweltbewusstseins als weicher Standortfaktor zu verstehen. Hierdurch können Entwicklungen in den Bereichen Wohnen, Gewerbe/Einzelhandel und Tourismus ausgelöst und gefördert werden. Mit attraktiven Angeboten zur Freizeitgestaltung und als Ort der Zusammenkunft verschiedener Gesellschaftsgruppen tragen Grünanlagen zudem zur Identifizierung der Bevölkerung mit ihrer Stadt bei.

Die Diepholzer Innenstadt wird im Westen und im Süden gefasst durch großzügige Grünanlagen mit einem prägenden Baumbestand, die sich historisch entlang der Lohne und im Schlossumfeld entwickelten. Durch die räumliche und gestalterische Trennung der Grünanlagen in verschiedene Einzelflächen werden diese jedoch heute nicht mehr als zusammenhängender Grünzug wahrgenommen. Dies zeigt sich nicht zuletzt auch in den vielfältigen Bezeichnungen für die Grünflächen. Eine übergeordnete Verbindung der Anlagen ist herzustellen und zu stärken, um die Nutzbarkeit für Spaziergänger, Radfahrer oder Freizeitsportler (z.B. Jogger) zu verbessern. Eine gesamthafte Gestaltung mit einheitlichen Materialien, Möblierung und Beleuchtung unterstützt den Zusammenschluss. Durch eine punktuelle Öffnung der Grünanlagen zur Innenstadt und eine Verbesserung der Zugänge kann die Wahrnehmung des Grüns im Stadtbild gesteigert werden.

Die vielerorts versteckt liegende Lohne ist als „blaue Ader“ von Diepholz wieder sichtbar und erlebbar zu gestalten. Über neue Blickachsen und ansprechende Orte und Wege am Wasser wird die Aufenthaltsqualität und Attraktivität der Grünanlagen erheblich gesteigert. Im Bereich des Schlosses ist die trennende Wirkung des Burggrabens abzubauen, um die Beziehung der Innenstadt zum Schloss wiederherzustellen. Mit einer Neustrukturierung des Übergangs zwischen Flöthepark und Müntepark an der Steinstraße ist eine Wiederherstellung der Wegeverbindung und die Verbesserung der Sichtbarkeit der Grünflächen in der Innenstadt möglich.

Eine Überarbeitung des Schlossumfelds ist einerseits notwendig, um das Diepholzer Schloss mit einer ansprechenden Gestaltung wieder in das Stadtbild zu integrieren. Andererseits sind die Verknüpfungen und Sichtbeziehungen der Einzelflächen untereinander wiederherzustellen und die Zugänge sichtbar und attraktiver zu gestalten.

Die urbanen Freiraumachsen Lange Straße und Bahnhofstraße sind hinsichtlich der heutigen Anforderungen an Nutzung und Gestaltung neu auszurichten. In der Lange Straße sind öffentliche Aufenthaltsorte und Attraktionen, wie Wassererlebnisse und kleine Spielorte zu schaffen, um den Einzelhandel und die Gastronomie zu stärken. Eine durchgängige Gestaltung der Lange Straße als zentrale Einkaufsachse mit einer zeitgemäßen Materialwahl und Ausstattung kann neue Impulse für die Innenstadt setzen. Die Bahnhofstraße ist als wichtige Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt insbesondere für den Fuß- und Radverkehr zu attraktivieren. Eine Neugestaltung sollte den Bahnhof gefühlt näher an die Innenstadt bringen. Der Bahnhofsvorplatz und die Wissenswerkstatt bieten weitere Flächenpotentiale für eine Weiterentwicklung des öffentlichen Freiraums.

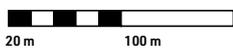


Planersocietät **INNO-PLATT** **BPW** Stadtplanung

Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Die grün-blaue Innenstadt



Stand: 23.04.2020

-  Amtsgarten und Schlossgarten verbinden
-  Wasser erlebbar machen
-  Verbindung der Grünflächen stärken
-  Wege in die Grünflächen auffindbar machen
-  Neustrukturierung Grünflächen
-  Wichtige Freiraumverbindungen
-  Spielplatz
-  Schwimmbad
-  Sanierungsgebiet
-  nicht Teil des Fördergebietes
-  Öffentliche Grünflächen
-  Wasserfläche
-  Baum



Backsteinfassaden



Roter Klinker



Fachwerkgebäude



Holz



Schmuckelemente Sandstein



Sandstein



Pflasterflächen aus Granit oder grauem Betonstein



Grauer Granit / Grauer Beton

## **Exkurs: Gestaltungsleitfaden Freiräume**

Im Rahmen der Innenstadtsanierung werden zahlreiche öffentliche Freiräume, Grünanlagen und Straßenzüge in Diepholz neu gestaltet. Ziel ist es, mit diesem Gestaltungsleitfaden die vielerorts homogene Bebauung über eine einheitliche Freiraumgestaltung zu verbinden und der Innenstadt insgesamt ein ruhiges Erscheinungsbild zu verleihen. Die Wahl der Oberflächenbeläge und Möblierungen sollte einem Leitfaden folgen, der sich an den im Stadtbild bereits vorhandenen Materialien orientiert. Dafür können sowohl historische, als auch moderne Elemente Beispiel sein.

Da die jeweiligen Maßnahmenbereiche unterschiedliche Funktionen übernehmen und ganz verschiedene Anforderungen hinsichtlich Nutzung und Gestaltung gestellt werden, gibt der Leitfaden übergeordnete Hinweise hinsichtlich zu verwendender Materialien, Oberflächen und Farben.

### **Material**

#### **Roter Klinker**

Viele historische Gebäude in Diepholz, wie beispielsweise der Bahnhof oder das Alte Rathaus, aber auch zeitgenössische Bauten wie das Neue Rathaus, sind charakterisiert durch roten Klinker. Auch in den Freiräumen der Innenstadt findet sich vielerorts roter Pflasterklinker wieder. In Anlehnung an diese Vorbilder ist roter Klinker als Oberflächenbelag, aber auch für Mauern, Einfassungen, Sitzbänke, oder besondere Elemente wie ein Wasserspiel einzusetzen.

#### **Holz**

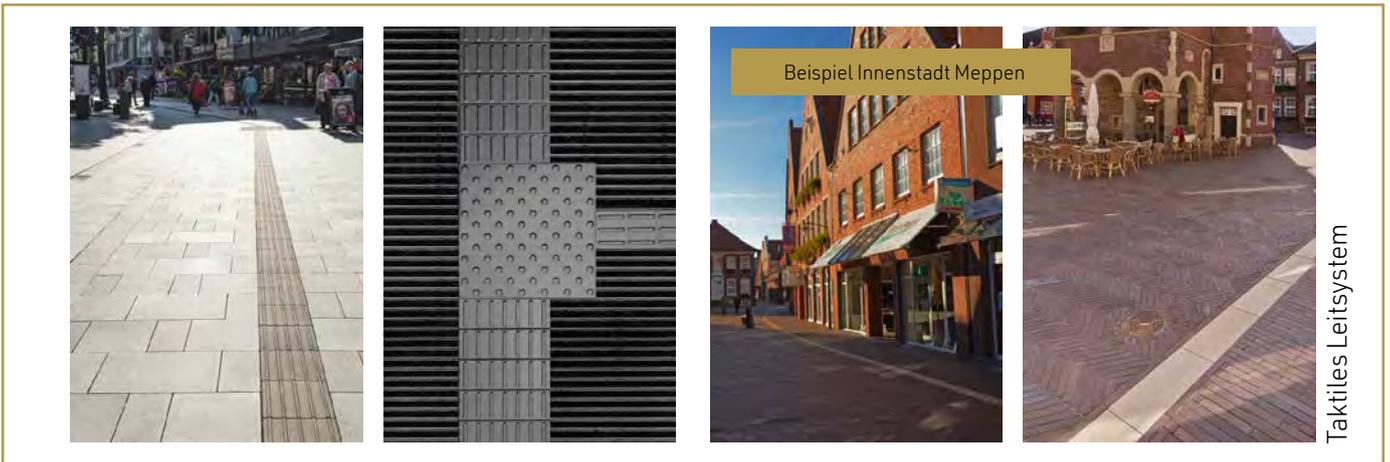
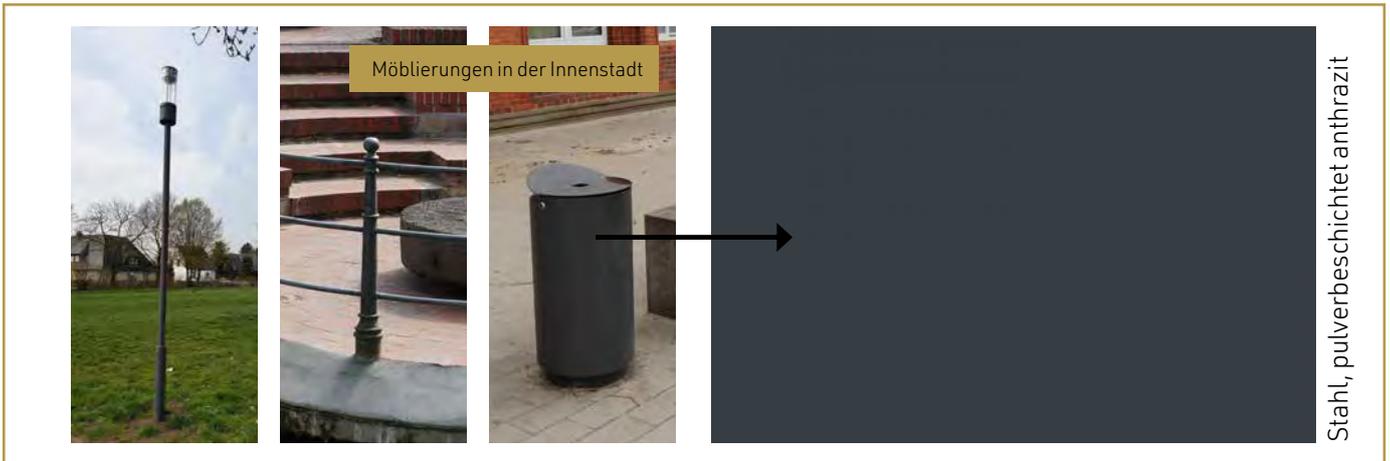
In der Diepholzer Innenstadt sind zahlreiche Fachwerkgebäude zu finden, dessen Holzständerwerk als Vorbild für Ausstattungen in den Freianlagen dienen kann. Auch einige Brücken über die Lohne sind aus Holz gefertigt. Für Neugestaltungen sind daher Sitzbänke und informellere Sitzpodeste, aber auch Spielgeräte, Pflanzkübel oder Skulpturen aus naturbelassenem oder farblos behandeltem Holz denkbar.

#### **Sandstein**

Als regionales Material ist Sandstein in Form von Schmuckelementen an vielen Fassaden und in Freiräumen zu finden. Insbesondere im Schlossumfeld und den Grünanlagen ist die Verwendung von Sandstein, beispielsweise als Wegefassung, in Treppenanlagen oder Mauern möglich.

#### **Grauer Granit/Grauer Beton**

Grauer Granit findet sich in vielen Diepholzer Freiräumen als Oberflächenbelag wieder. Freianlagen jüngerer Datums, wie z.B. der Bahnhofsvorplatz, sind oftmals durch grauen Betonstein geprägt. Im Rahmen von Neugestaltungen sind grauer Granit oder graues Betonpflaster in verschiedenen Formaten zu verwenden.



### **Stahl, pulverbeschichtet anthrazit**

Die Diepholzer Stadtmöblierung ist heute vielfach geprägt durch Stahlelemente, z.B. bei Leuchten, Abfallbehältern, Absturzsicherungen, Poller etc. Aufgrund der hohen Widerstandsfähigkeit sollte Stahl in den Ausstattungen weiterhin verwendet werden. Um die Einheitlichkeit zu gewährleisten, ist bei Pulverbeschichtungen die Farbe Anthrazit zu wählen

### **Pflanzen/Vegetation**

An vielen Orten in der Innenstadt finden sich gärtnerische Elemente, wie Hecken, grüne Torbögen, blühende Beete oder bepflanzte Kübel, wieder. In der Umsetzung der verschiedenen Maßnahmen ist immer die Reduzierung der versiegelten Flächen zu prüfen und der Einsatz von Beeten, Strauchflächen, Wiesen oder Formgehölzen anzudenken.

### **Taktiler Leitsystem**

Um die Barrierefreiheit für Sehbehinderte zu gewährleisten ist die Herstellung eines taktilen Leitsystems gemäß DIN 18040 und DIN 32984 vorzusehen. Ein durchgängiges System aus Bodenindikatoren ist insbesondere in der Lange Straße und der Bahnhofstraße erforderlich. Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs und wichtige öffentliche Einrichtungen sind in das System einzubinden. Für jeden Maßnahmenbereich ist grundsätzlich individuell die Notwendigkeit der Anbindung an das Leitsystem zu prüfen. Das Beispiel der Innenstadt von Meppen kann aufgrund des gut funktionierenden und gestalterisch attraktiven Leitsystems als Vorbild dienen.

## 5.5 Die mobile Innenstadt

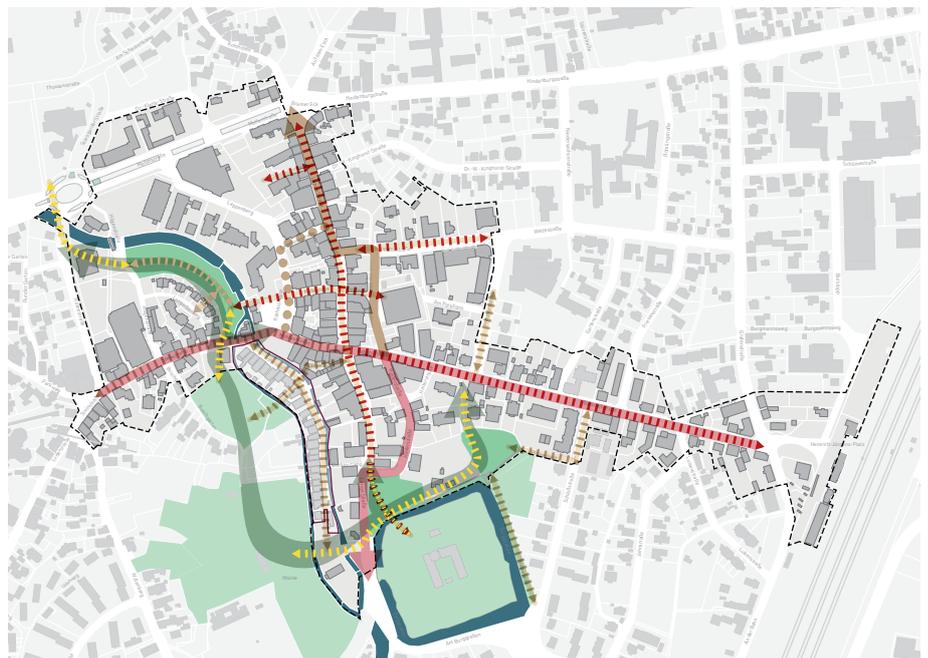
Die Strategie der mobilen Stadt greift die bereits bestehenden Stärken der Stadt Diepholz auf: kurze Wege zu Fuß und mit dem Rad. Der Verbindung zwischen Bahnhof und der Innenstadt kommt dabei eine besondere Rolle zu. Sie soll qualitativ und funktional aufgewertet werden. Insbesondere die Seitenräume sollen hinsichtlich ihrer Nutzbarkeit für Zufußgehende verbessert werden. Dies schließt neben einer barrierefreien Ausgestaltung auch die Einrichtung von Querungsmöglichkeiten auf der Strecke zwischen Bahnhof und Innenstadt ein. Weitere Querungshilfen und Ertüchtigungen von Querungen sind ebenfalls Bestandteil dieser Strategie, um die Trennwirkung der Bahnhofstraße abzubauen und die gegenüberliegenden Nutzungen räumlich zusammenzubringen.

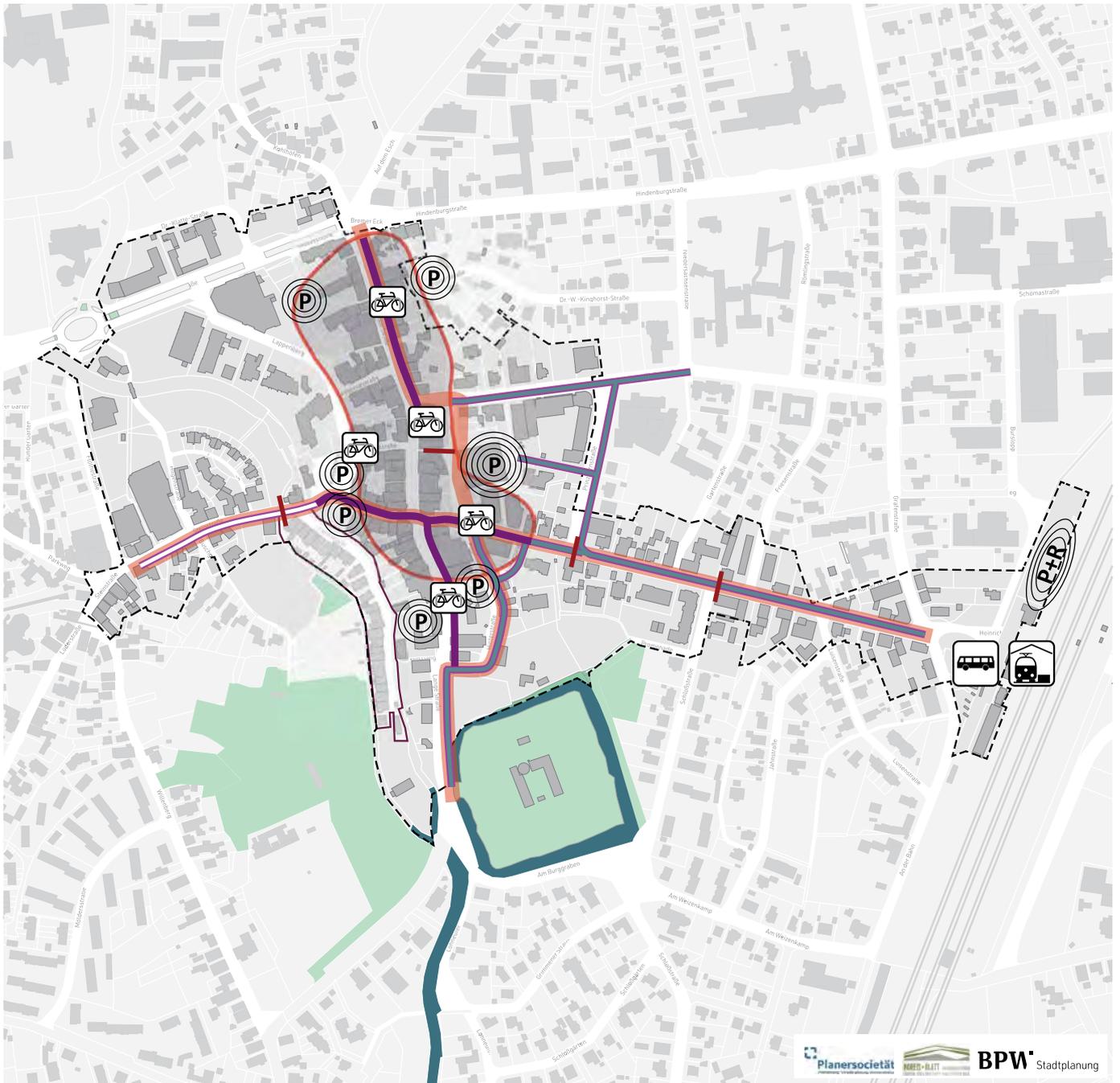
Die Bahnhofstraße soll – neben einer Aufwertung in den Seitenräumen für Zufußgehende – auch hinsichtlich anderer Verkehrsarten ertüchtigt werden. Der Radverkehr ist hierbei von besonderer Bedeutung, da er aktuell durch den motorisierten Verkehr – teilweise mit überhöhten Geschwindigkeiten – eingeschränkt wird. Geringere Kfz-Geschwindigkeiten und mehr Raum für den Radverkehr soll diese Achse so auch für Radfahrende stärken. Analog zur Bahnhofstraße beschreibt eine grundsätzliche Geschwindigkeitsreduzierung im Untersuchungsraum einen Teil der Strategie, um die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden zu reduzieren und somit die Verkehrssicherheit zu erhöhen sowie Luft- und Lärmemissionen im Innenstadtbereich zu minimieren.

Die kurzen Wege in Diepholz entstehen vor allem zwischen den populären Anknüpf- und Zielorten. Während die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt mit ca. 600 m noch vergleichsweise lang erscheint, sind es von den zahlreichen Parkmöglichkeiten in der Innenstadt zu verschiedenen Zielorten oft nur Distanzen von wenigen Minuten zu Fuß. Eine Ertüchtigung des Wegenetzes schließt somit vor allem die Verbindungen zwischen größeren Parkplätzen mit

### Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes

-  Hauptradwegenetz ausbauen
-  Hauptradroute erhalten
-  Freizeitroute  
(Brückenradweg, Radweg  
Erlebnistour, Radweg  
Gänsetour)
-  Wegeverbindungen sichern  
und herstellen
-  Gehwege gestalterisch und  
funktional ausbessern
-  Wegeverbindungen erhalten  
und Sichtbarkeit verbessern





Planersocietät **MAIER-BLITT** **BPW** Stadtplanung

Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Die mobile Stadt



Stand: 23.04.2020

-  Tempo 30
-  Verträgliche Abwicklung des Radverkehrs
-  Primäre Radverkehrsachse
-  Verkehrsberuhigter Bereich
-  Trennwirkung abbauen/  
Querungsmöglichkeiten
-  Radabstellanlagen optimie-  
ren, qualifizieren, anbieten
-  Kfz-Parken zentralisieren und  
qualifizieren
-  Bahnhof
-  ZOB

-  Sanierungsgebiet
-  nicht Teil des Fördergebietes
-  Öffentliche Grünflächen
-  Wasserfläche

Zielen in der Innenstadt ein. Von besonderer Bedeutung ist dabei das Parkhaus an der Hinterstraße. In Sanierungs-, Aufwertungs- oder Neubaumaßnahmen sollte die Integration in die Umgebung und das Fußwegenetz einen hohen Stellenwert erhalten.

Wie in den anderen Strategien bereits beschrieben, sollen die Eingänge zur und in die Diepholzer Innenstadt gestärkt werden. In der Strategie der mobilen Stadt ist dabei die Ausweitung des Angebots (qualitativ und quantitativ) von Radabstellanlagen an den Eingängen – aber auch in der Fußgängerzone – ein Element der Aufwertung.

Der Ausbau des Radverkehrs wird außerdem in noch höherem Maße als bisher Rechnung getragen, weil im Zuge dieser Strategie sowohl die Nord-Süd-, als auch die West-Ost-Achse gestärkt werden.

## Exkurs Parkraumkonzept

Die Parkraumkonzeption soll im übergeordneten Sinne dazu beitragen, die Attraktivität der Innenstadt Diepholz als Wohnstandort, Geschäftslage sowie als touristisches Ziel zu erhalten und soweit möglich weiter auszubauen. Dazu gehört einerseits, dass sie für alle Zielgruppen sowie die Anliegerinnen und Anlieger erreichbar bleibt. Andererseits definiert sich die Anziehungskraft der Innenstadt durch ihren historisch geprägten, attraktiven öffentlichen Raum mit einem hohen Anteil an Grünflächen. Ziel des Parkraumkonzeptes ist es daher, die gegebene Parkraumnachfrage möglichst verträglich abzuwickeln, sodass insbesondere weitere Potenziale zur Gestaltung des öffentlichen Raumes eröffnet werden.

Die Parkraumkonzeption baut im Wesentlichen auf den folgenden vier Säulen auf:

### 1. Parken zentralisieren und qualifizieren

- Erreichbarkeit der Innenstadt über zentrale Abstellmöglichkeiten für den Pkw gewährleisten
- in unmittelbarer Entfernung zur Fußgängerzone
- Neubau und damit Aufwertung des Parkhauses an gleicher Stelle

### 2. Punktuelle Kfz-Stellplatzreduktion

- im Rahmen einer gestalterischen Aufwertung des öffentlichen Raumes
- teilweise Schaffung von Ausgleichsstellflächen auf zentralen Parkplätzen

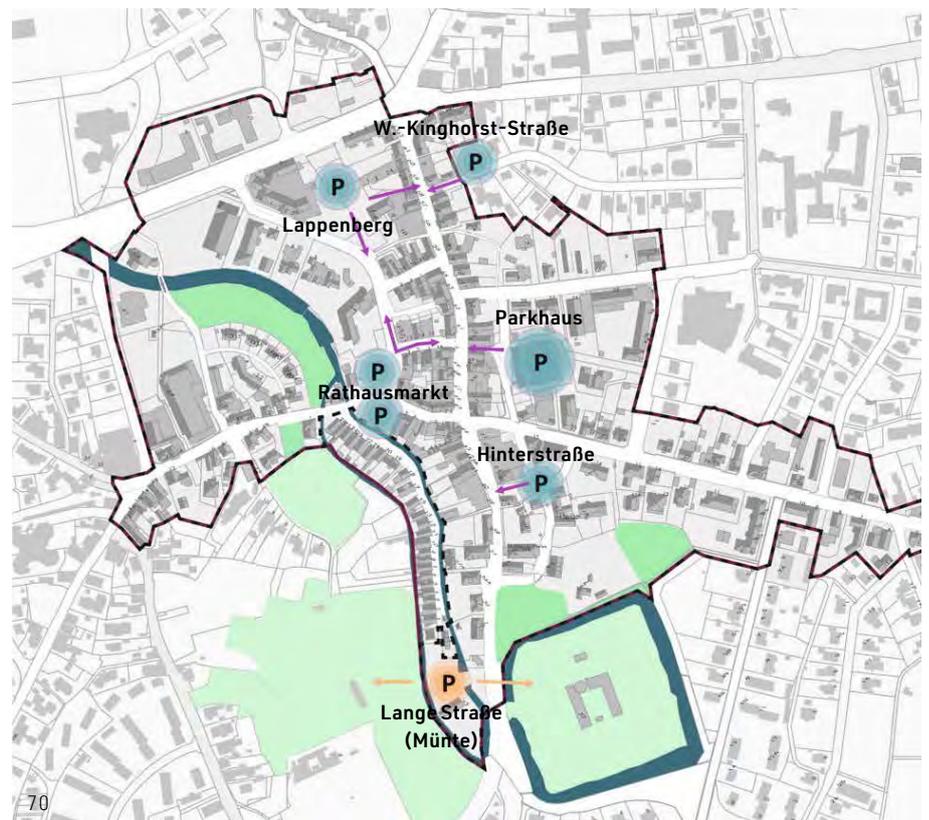
### 3. Parkraumbewirtschaftung

- Finanzielle Steuerungsmöglichkeiten und Anreize nutzen zur Stärkung der zentralen Parkplätze

### 4. Lenkung und Wegweisung

- Aufbau eines statischen Systems an den Eingängen des Untersuchungsgebietes
- Lenkung führt in erster Linie zum Parkhaus

70 / Parken zentralisieren  
 blau: Alltagsparken  
 orange: Freizeitparken



### 1. Parken zentralisieren und qualifizieren

Wie die Analyse gezeigt hat, existieren bereits zahlreiche Abstellmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet. Zugunsten einer guten Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Pkw und einer schnellen Zuwegung vom Parkplatz zur Fußgängerzone sollen zentralisierte Parkangebote fokussiert werden, welche als zentrale Zielorte für den Parksuchverkehr dienen. Hierfür werden folgende Parkplätze als prioritär betrachtet (vgl. Abb. 69) :

- Parkhaus
- Lappenberg
- Rathausmarkt
- Lange Straße (Münze)
- Dr. Wilhelm-Kinghorst-Straße
- Hinterstraße Süd

Je nach Richtung, aus der die Innenstadt Diepholz mit dem Pkw angefahren wird, steht eine Parkmöglichkeit im direkten Umfeld der Fußgängerzone bzw. des Einzelhandels zur Verfügung. Für touristische Nutzungen am Schlossgarten und Müntepark, wird der Parkplatz zwischen Müntepark und dem Amtsgericht Diepholz aufgewertet, um die direkte Anbindung in die Grünanlagen sicherzustellen. Aufgrund der bereits guten Pkw-Erreichbarkeit der Innenstadt Diepholz, kann die bestehende Infrastrukturanbindung der Parkplätze als gut bezeichnet werden.

Aufgrund der besonderen Bedeutung des Parkhauses als zentrales Parkplatzangebot, wird dieses als einzelne Maßnahme detailliert im Maßnahmenkapitel unter Nummer 6.10 aufgeführt und beschrieben.

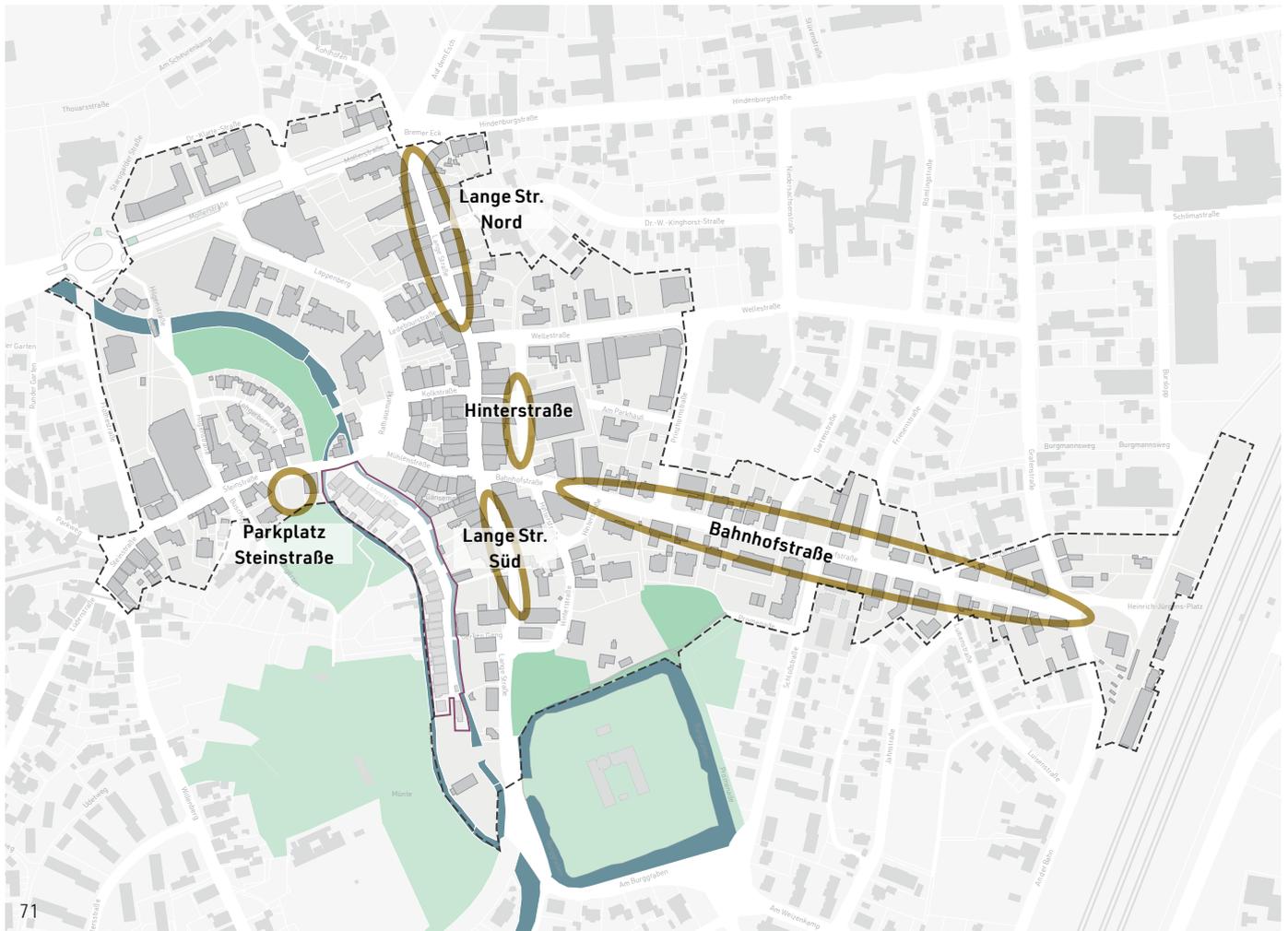
Über das allgemein zugängliche Parkraumangebot hinaus, ist insbesondere im Zuge des demografischen Wandels eine ausreichende Anzahl von Parkmöglichkeiten für körperlich eingeschränkte bzw. behinderte Menschen zu berücksichtigen. Diese können auch für Bring- und Abholvorgänge von mobilitätseingeschränkten Menschen genutzt werden. Im Untersuchungsgebiet gibt es derzeit 13 Behindertenparkplätze im öffentlichen Raum (ca. 1,5% der öffentlichen Parkmöglichkeiten). Allgemein wird ein Anteil von mindestens 3% empfohlen (vgl. DIN 18024-1). Ein Anteil von 3% entspricht für die Innenstadt Diepholz und die umliegenden untersuchten Bereiche einer Gesamtzahl von ca. 24 Behindertenparkplätzen (unter Berücksichtigung der bereits reduzierten Gesamtzahl). So ist örtlich eine Erhöhung der Behindertenparkmöglichkeiten zu empfehlen. Sie sollte vor allem dort stattfinden, wo bisher wenige bzw. keine Behindertenparkmöglichkeiten sind (z. B. Hinterstraße), die Auslastung hoch ist (insb. Bahnhofstraße) oder wo mit einem Bedarf gerechnet werden kann (im Umfeld von Ärzten, Seniorenheimen, Kirchen ect.). Es ist perspektivisch an zu raten, in der Innenstadt möglichst nahe an den entsprechenden Zielen (Einkaufsmöglichkeiten, Rathaus, Marktplatz, ärztliche Versorgung, Nicolaikirche etc.) einzelne weitere Behindertenparkmöglichkeiten anzuordnen.

## 2. Pkw-Stellplatzreduktion

Auf Grundlage der Parkraumerhebung im Rahmen der Bestandsanalyse wurde ersichtlich, dass bzgl. des im Untersuchungsraum angebotenen Parkraums im öffentlichen Straßenraum sowie auf bestehenden Parkplätzen ein Überangebot an Pkw-Stellplätzen existiert. Aus diesem Grund wird im Folgenden näher darauf eingegangen, wo punktuelle Pkw-Stellplatzreduktionen sinnvoll und adäquat erscheinen. Hierbei gilt es zu beachten, dass die Vorschläge nicht allein dem Selbstzweck der Reduktion sondern das Ergebnis einer Abwägung unterschiedlicher Nutzungsansprüche, der integrativen Sichtweise verschiedener Fachdisziplinen (Stadt- und Verkehrsplanung, Landschaftsarchitekten) sowie der Rückmeldungen aus den Beteiligungsprozessen widerspiegelt. Demnach bedeutet dies, dass die Fläche eines Parkplatzes einer anderen Nutzung zugeführt wird (z.B. breiterer Gehweg).

Die Umnutzung bestehender Parkplätze konzentriert sich in erster Linie auf die straßenbegleitenden Pkw-Stellflächen entlang der Bahnhofstraße, der Lange Straße (Nord und Süd) sowie der nördlichen Hinterstraße auf Höhe des Parkhauses. Darüber hinaus erfolgt eine Reduktion der Parkplätze am westlichen Eingang des Münteparks (Steinstraße). Wie eingangs bereits erwähnt, ist jeder Eingriff hinsichtlich einer Stellplatzreduktion im Kontext geplanter Maßnahmen bzw. Optimierungen zugunsten anderer Verkehrsteilnehmenden, vorrangig des Fuß- und Radverkehrs, zu betrachten.

In der Bahnhofstraße sowie in der Lange Straße werden Pkw-Stellplätze zugunsten einer nahmobilitätsfreundlichen sowie barrierefreien Gestaltung reduziert. Der Straßenraum wird neu und gerecht für alle Verkehrsteilnehmenden aufgeteilt. Die Reduktion der Pkw-Stellplätze dient somit bspw. auch der Stärkung der Erreichbarkeit der Innenstadt im nichtmotorisierten Verkehr auf der West-Ost-Achse (Bahnhof – Innenstadt). Darüber hinaus werden mit der Lange Straße auch die Straßenräume in unmittelbarer Nähe zum Einzelhandel



71

Bereich (Maßnahmenbezug)	Bestand	Stellplatzreduktion	Anmerkung
<b>Bahnhofstraße (Nr. 6.12)</b>	68	- 27	Gestaltung einer breiten Fußwegeachse auf südlicher Seite zw. Bahnhof und Innenstadt
<b>Lange Straße Nord (Nr. 6.6)</b>	12	- 12	Straßenraumgestaltung im nahmobilitätssensiblen Bereich
<b>Lange Straße Süd (Nr. 6.6)</b>	19	- 9	Straßenraumgestaltung im nahmobilitätssensiblen / verkehrsberuhigten Bereiches
<b>Hinterstraße Nord (Nr. 6.10)</b>	6	- 4	Wegfall straßenbegleitendes Parken zu Gunsten eines neuen Parkhauses
<b>Parkplatz Steinstraße (Nr. 6.17)</b>	20	- 20	Gestaltung Eingang West mit Freiraumqualitäten

72

für den Fuß- und Radverkehr gestärkt. Am Parkplatz Steinstraße erfolgt die Reduktion, um u.a. eine städtebauliche und freiraumplanerische Aufwertung zu fördern und einen attraktiven Stadteingang West zu schaffen bzw. den Grünzug westlich der Innenstadt zusammenzuführen. Wichtig für alle Vorschläge zur Stellplatzreduktion ist die Erkenntnis, dass weiterhin ausreichend Pkw-Stellplätze in der Innenstadt sowie im direkten Umfeld zur Verfügung stehen und die Erreichbarkeit mit dem Kfz sichergestellt ist. Parallel hierzu ist die Stärkung zentraler Parkplätze im Einzugsbereich der Innenstadt und insbesondere des Parkhauses von besonderer Relevanz.

### 3. Parkraumbewirtschaftung

Die Parkraumbewirtschaftung ist ein Hauptansatzpunkt zur Beeinflussung und Lenkung des Parkdrucks. Kostenlose Parkmöglichkeiten ziehen tendenziell den Parkdruck an, gebührenpflichtige sind tendenziell eher weniger attraktiv. Weiterhin kann die Parkdauer – und damit auch die jeweilige Nutzergruppe (Mitarbeitende, Kurzparkende etc.) – durch eine zulässige Höchstparkdauer (Parkscheibe) beeinflusst werden.

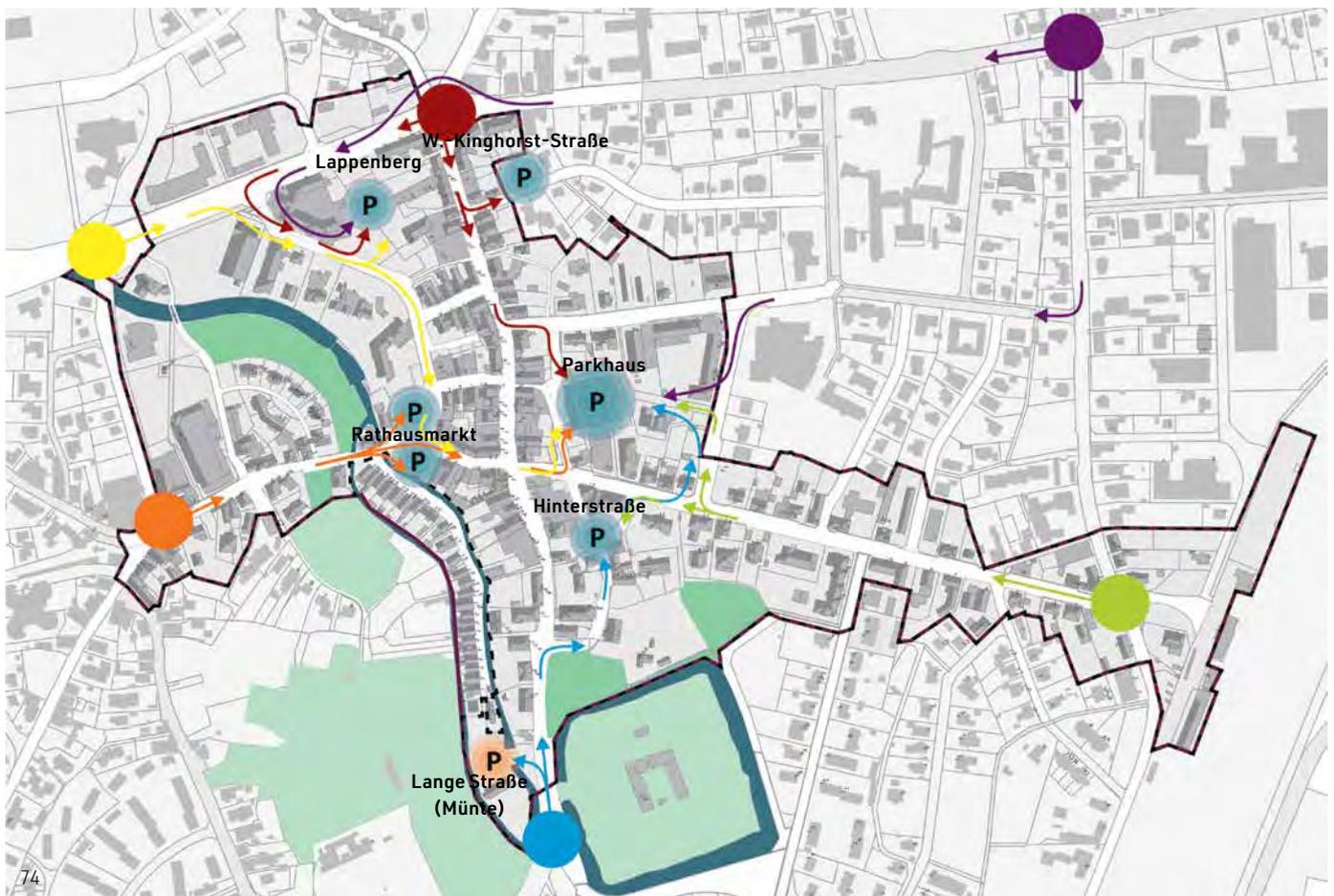
Mit dem Ziel, die Innenstadt Diepholz zu entlasten und den Parkdruck im öffentlichen Straßenraum möglichst aufzufangen, ist eine grundsätzliche Änderung der derzeitigen Bewirtschaftung im Untersuchungsgebiet zu empfehlen:

- Im öffentlichen Straßenraum wird die kostenfreie Parkdauer mittels Parkscheibe auf 30 Minuten begrenzt („Brötchentaste“).
- Für öffentliche (Sammel-)Parkplätze gilt eine kostenfreie Parkdauer von 1 Stunde mittels Parkscheibe. Ab der 61. Minute gilt 1€/h.
- Im Parkhaus steht den Pkw-Fahrenden eine kostenfreie Parkdauer von 3 Stunden zur Verfügung. Ab der 3. Stunde gilt eine Parkgebühr von 0,70€/h.
- Durch die Änderung bzw. Abstufung des Bewirtschaftungsprinzips – öffentlicher Straßenraum > öffentlicher Parkplatz > Parkhaus – wird zum einen ein eindeutig verständliches und einprägsames System geschaffen. Zum anderen trägt eine stärkere gebührenpflichtige Bewirtschaftung des öffentlichen Raumes in der Innenstadt auch der Tatsache Rechnung, dass der öffentliche Raum in Diepholz besonders wertvoll ist.
- Für Dauerparkende soll die Regelung wie derzeit im bestehenden Parkhaus aufrecht erhalten bleiben: bei Anmietung eines Parkplatzes für einen längeren Zeitraum gibt es Vergünstigungen pro Monat bzw. pro Jahr (z. B. 12 Monate nutzen, 11 Monate zahlen). Darüber hinaus wird im Rahmen der Parkraumbewirtschaftung empfohlen, Verfahren zum Ticketing zu erweitern bzw. zu modernisieren. Ein App-, Smartphone- bzw. Handy-basiertes Verfahren ermöglicht hierbei eine flexible und vor allem barrierearme Nutzung, wenn bspw. die Parkdauer auch mit dem Mobiltelefon verlängert und bezahlt werden kann.



### 4. Lenkung und Wegweisung

Die Lenkung des Parksuchverkehrs auf die zentralen Parkmöglichkeiten kann durch eine optimierte Wegweisung flankiert werden. Derzeit befinden sich im Untersuchungsgebiet nur vereinzelte statische Wegweiser zum Parkhaus mit



73 / Parklenkung aktuell in Diepholz

74 / Prinzipskizze Parkleitsystem: Aus den unterschiedlichen Richtungen kommend (hier in unterschiedlichen Farben dargestellt) werden die nächstgelegenen Parkplätze angeboten. Das Parkhaus steht am Ende jeder Wegekette als hierarchisch wichtigste Parkmöglichkeit.

einer entsprechenden Richtungsangabe. Für die weiteren bestehenden Parkplätze rund um die Innenstadt existiert keine Wegweisung.

Grundsätzlich ist zu empfehlen, eine statische Wegweisung für die zentralen Parkplätze einheitlich einzurichten. Eine Aufrüstung auf voll- oder halbdynamische Systeme wäre zum einen mit hohen Investitions- und Folgekosten verbunden, zum anderen könnte sie nur gebührenpflichtige Parkplätze (mit Schrankensystem) einbeziehen. Darüber hinaus zeigen derartige Systeme erfahrungsgemäß eher in großen Städten bzw. großen räumlichen Einheiten Wirkung und weniger in der Feinverteilung „auf den letzten Metern“.

Für Diepholz wird ein statisches Parkleitsystem empfohlen, welches die Betroffenen frühzeitig an den wesentlichen Knoten- und Eingangspunkten „empfängt“ und den direkten Weg zum nächstgelegenen Parkplatz zeigt. Grundsätzlich sollte hierüber auch versucht werden – analog zur Parkraumbewirtschaftung – das Parkhaus als prominenteste Parkmöglichkeit hervorzuheben, um hier eine größtmögliche Auslastung zu generieren.

Die Einbindung des Parkleitsystems in technische Hilfsmittel (z. B. Navigationssystem, Informationen auf der Webseite der Stadt) kann die Einführung und Öffentlichkeitswahrnehmung fördern.

Abzuwarten bleibt, welche Möglichkeiten zukünftige technische Entwicklungen bieten. Hier sollten auch Erfahrungen anderer Städte einbezogen werden. Zum Beispiel können mit Hilfe der Daten, die ein Handyparken liefert, Auslas-



75

75 / Radabstellanlagen in Ulm

76 / Ablauf Parkraumkonzeption

tungsdaten von einzelnen Parkplatzangeboten direkt an die Autofahrer (per Smartphone-App) weitergegeben werden. Verschiedene Anbieter des sogenannten „Smartparking“ positionieren sich seit dem Jahr 2018 am Markt und bieten App-gestützte Systeme gekoppelt mit Sensoren auf Parkplätzen an, sodass es möglich ist bereits „von zu Hause aus“ einen Parkplatz zu reservieren und per Navigation bis zum Parkplatz geleitet zu werden (z.B. bereits im Einsatz in Ahlen, Coesfeld, Lippstadt, Emsdetten).

### **Flankierende Maßnahmen und zeitliche Abhängigkeiten**

Neben den genannten wesentlichen vier Säulen des Parkraumkonzeptes spielen auch begleitende Maßnahmen eine Rolle, um eine erfolgreiche Umsetzung sicherzustellen bzw. integrativ zu begleiten. An dieser Stelle wird auf folgende begleitende Bausteine hingewiesen:

#### **Öffentlichkeitsarbeit und Marketing**

Eine begleitende Informationsarbeit hilft, Verständnis gegenüber umzusetzenden Maßnahmen aufzubauen. Neben der Ankündigung abgestimmter Planungen kann insbesondere die Erläuterung der Hintergründe und Ziele der einzelnen Maßnahmen sowie die Herstellung eines Kontextes zu anderen Planungsgeschehnissen helfen, bestimmte Maßnahmen besser zu verstehen und nachzuvollziehen. Dabei sind die Mittel und Kanäle der Informationsvermittlung frei wählbar (z. B. Print, Social Media, Webseite der Stadt). Einen Schritt weitergedacht, können einzelne Maßnahmen durchaus auch in den Rahmen von Veranstaltungen/Aktionen eingebunden werden, wenn bspw. einem zukünftig wegzunehmenden Parkplatz temporär eine andere Nutzung zugeführt wird (z. B. ein Parklet mit Sitzmöglichkeiten).

#### **Radverkehr**

Neben der Organisation des ruhenden Kfz-Verkehrs sind auch für den ruhenden Radverkehr entsprechende Maßnahmen zu empfehlen. Radfahrende wollen i. d. R. ihr Zweirad sicher abgestellt wissen. Dies gewinnt insbesondere vor dem Hintergrund der zunehmenden Anzahl von Pedelecs und somit höherpreisigen Fahrrädern an Bedeutung. So sind abschließbare Radabstellanlagen (wie bspw. am Bahnhof) nicht überall sinnvoll, aber ein vereinzelt Angebot kann im Kontext der touristischen Fahrradnutzung (Stichwort Marissa Ferienpark) empfehlenswert sein. So sollte die bereits bestehende überdachte Radabstell-

anlage in der Lange Straße (neben C&A) attraktiviert und aufgewertet werden. Neben einer neuen Beleuchtung, kann die Anlage auch durch Schließfächer mit Lademöglichkeit für den Akku und zur Verstaung von Gepäck ergänzt werden. Darüber hinaus werden weitere Fahrradanhänger im Innenstadtbereich empfohlen (siehe auch Karte zur Strategie „Mobile Stadt“).

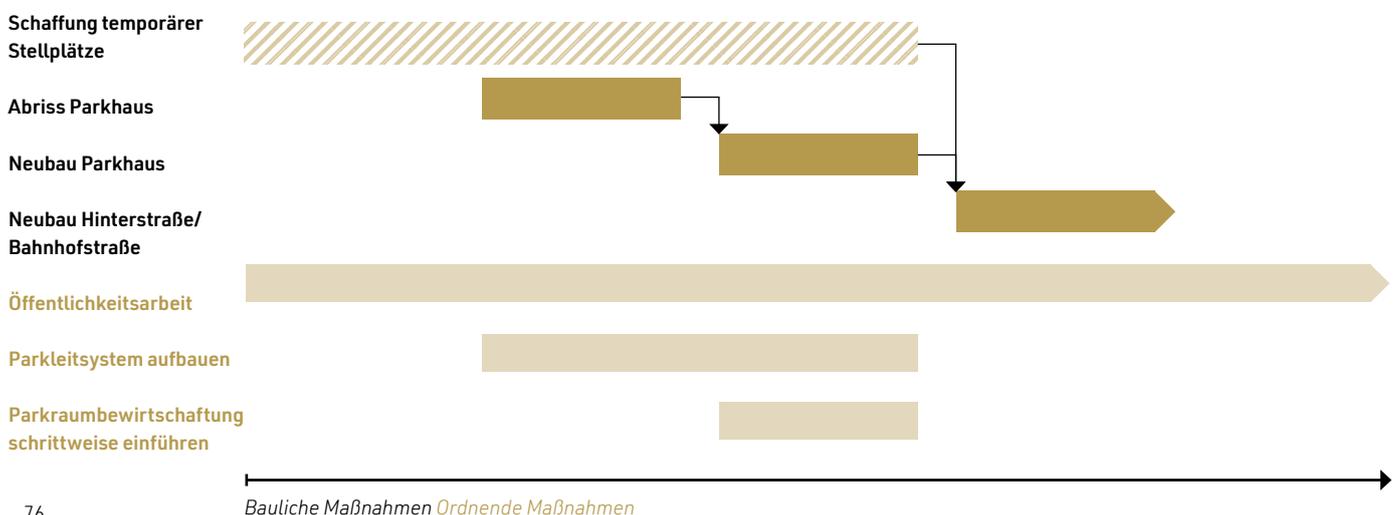
**Elektromobilität**

Die Elektromobilität rückt immer mehr in den Fokus, insbesondere durch die aktuelle Diskussion zu Emissionen von Dieselfahrzeugen. Nicht nur die Autoindustrie ist gefordert, Lösungen zu entwickeln. Auch die öffentliche Hand kann Nutzungshemmnisse abbauen, indem die Versorgungssicherheit durch ein Grundnetz an Stromtankstellen sichergestellt wird. Da Elektrofahrzeuge vor allem dort geladen werden, wo sie länger stehen, bietet es sich an, im Rahmen des Neubaus eines Parkhauses die entsprechende Infrastruktur für Lademöglichkeiten zu berücksichtigen. Neben dem Angebot von Ladepunkten, gilt es, insbesondere die technischen Vorbereitungen (z. B. Leitungsnetz, Leerrohre) zu schaffen, um spätere – möglicherweise kostenintensivere – Baumaßnahmen zu vermeiden.

**Umsetzung**

Für die Umsetzung der Parkraumkonzeption gilt es, einen Zeitplan aufzubauen, um Abhängigkeiten der Maßnahmen zu berücksichtigen (vgl. Übersichtsgrafik Nr. 75). So müssen nach Rückbau des Parkhauses und bis zur Fertigstellung des Neubaus alternative Parkplätze, im Idealfall im unmittelbaren Umfeld, angeboten werden.

Parallel zu den baulichen Maßnahmen sollen Maßnahmen zur Lenkung und Ordnung etabliert werden. Das Ziel ist es, mit Fertigstellung des Neubaus ein ausgebautes Parkleitsystem zu haben und eine Parkraumbewirtschaftung einzuführen. In beiden Fällen übernimmt das Parkhaus eine zentrale Funktion. Es soll als Hauptankunftsort bestmöglich ausgewiesen werden und eine kostengünstigere Alternative im Vergleich zu den anderen Parkplätzen sein. Eine dauerhafte, begleitende Öffentlichkeitsarbeit schafft dabei einen transparenten und partizipativen Ablauf.



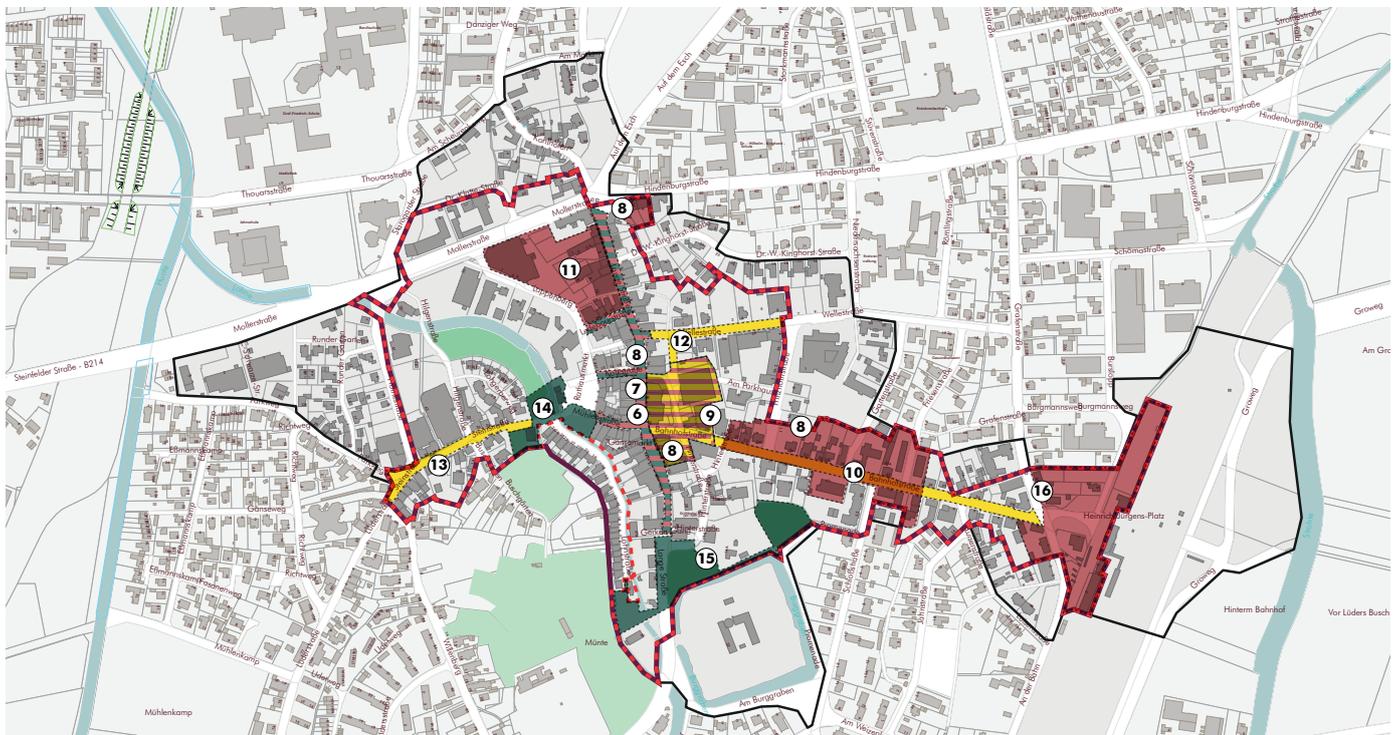
## 6 Maßnahmen

Die im Folgenden vorgestellten Maßnahmen leiten sich aus den Strategien zur Innenstadtentwicklung ab. Einige der Maßnahmen sind übergeordnete Maßnahmen für den gesamten Sanierungsraum und können auch auf angrenzende Stadträume übertragen werden. Diese Maßnahmen werden im ersten Teil des Kapitels vorgestellt. Im zweiten Teil des Kapitels werden räumlich konkrete Maßnahmen aufgeführt.

Die Maßnahmensteckbriefe nennen zunächst Hintergrund und Ziel, bevor der Raum noch einmal konkreter analysiert wird und anschließend Hinweise zur Maßnahme gegeben werden. In der farbigen Infobox werden die wesentlichen Schritte zur Umsetzung zusammengeführt. Die Reihenfolge der Maßnahmen beinhaltet keine Priorisierung. Die Ableitung der Maßnahmen ist unabhängig von einer Förderfähigkeit durch die Städtebauförderung erfolgt.

### Ergänzung seit Beschlussfassung VU

Im Mai 2017 wurden die Vorbereitenden Untersuchungen mit dem Erneuerungskonzept für die Innenstadtsanierung beschlossen. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen und der vertiefenden Bearbeitung während der Rahmenplanung haben sich Maßnahmen verändert und neue Maßnahmen wurden aufgenommen. Folgende Maßnahmen sind neu: Nr. 2 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen, Nr. 7 Entwicklung Lange Str. 7a-11, Nr. 15 Bauliche Entwicklung Amtsgarten, Nr. 19 Bauliche Entwicklung Steinstraße, Nr. 29 Erweiterung Flöthebogen, Nr. 21 Modernisierung und Entwicklung Polizei und Feuerwehr.

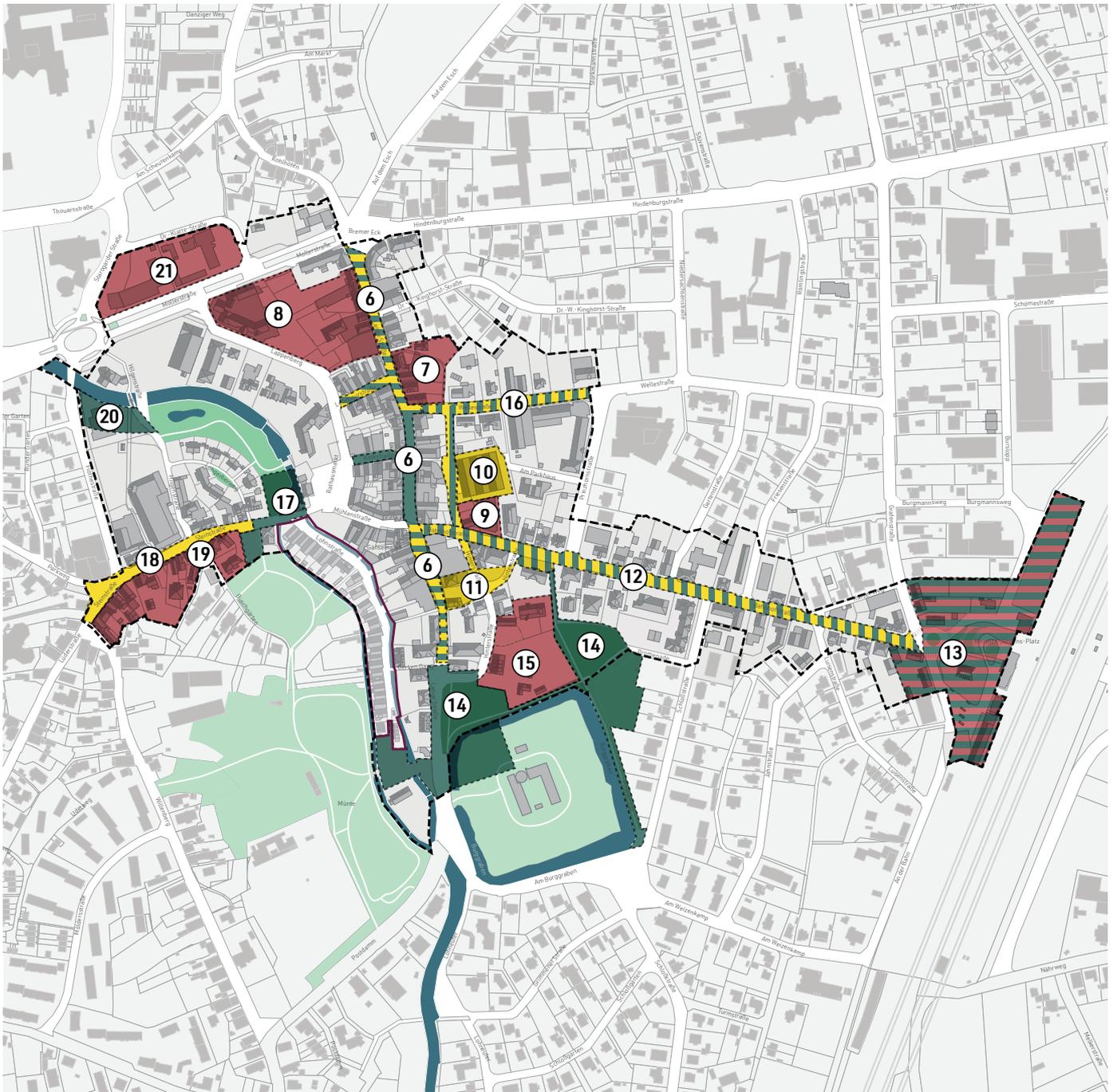


Stadt Diepholz  
**Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt**

Karte Nr. 9  
**Maßnahmen**

Stand: 04.01.2018

- |  |  |   |   |  |
|--|--|---|---|--|
| <p>① Städtebauliche Rahmenplanungen zur Sanierung</p> <p>② Modernisierung von Gewerbeeinheiten zur Schaffung moderner Ladeneinheiten</p> <p>③ Erarbeitung und Installation eines einheitlichen Orientierungs- und Leitsystems</p> <p>④ Entwicklung und Umsetzung eines Beleuchtungskonzept</p> | <p>⑤ Erarbeitung und Umsetzung eines Parkraumkonzeptes</p> <p>⑥ Erarbeitung und Umsetzung eines freiraumplanerischen Gestaltungskonzept für die Lange Straße</p> <p>⑦ Erarbeitung von Gestaltungsempfehlungen für die Lange Straße</p> <p>⑧ Sanierung von stadtbildprägenden und stadtbewussten Gebäuden</p> | <p>⑨ Aktivierung von Flächenpotenzialen und Umgestaltung der Hinterstraße als Städteingang Ost</p> <p>⑩ Gestaltungskonzept Straßenraums Bahnhofstraße und Umsetzung</p> <p>⑪ Aufwertung und Neustrukturierung Lappenberg</p> <p>⑫ Umgestaltung und Aufwertung Wellestraße</p> | <p>⑬ Umgestaltung und Aufwertung der Steinstraße für alle Verkehrsteilnehmer</p> <p>⑭ Gestaltung eines Städteingang West</p> <p>⑮ Gestaltung eines Städteingang Süd</p> <p>⑯ Aktivierung von Flächenpotenzial im Bahnhofsumfeld</p> <p>⑰ Sanierungsmanagement</p> <p>⑱ Sonstige Maßnahmen</p> | <p>■ Bauliche Maßnahmen</p> <p>■ Freiraumplanerische Maßnahmen</p> <p>■ Verkehrsordnende Maßnahmen</p> <p>■ Sanierungsgebiet</p> <p>■ Fördergebiet</p> <p>■ Untersuchungsgebiet VU</p> |
|--|--|---|---|--|



Stadt Diepholz

## Rahmenplan Innenstadt Diepholz

Karte:  
Maßnahmenübersicht



Stand: 14.08.2020

- |  |  |   |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>① Sanierung und Modernisierung von Gebäuden und Gewerbeeinheiten</li> <li>② Sanierung Gemeinbedarf- und Folgeeinrichtungen</li> <li>③ Regelwerk zur Baugestalt</li> <li>④ Orientierungs- und Leitsystem</li> <li>⑤ Beleuchtungskonzept</li> <li>⑥ Umgestaltung Lange Straße</li> <li>⑦ Flächenaktivierung Lange Straße 7a-11</li> <li>⑧ Umgestaltung und Neuordnung Lappenberg</li> <li>⑨ Neuordnung östlicher Städteingang</li> <li>⑩ Parkhaus Neubau</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>⑪ Neuordnung Verkehr und ruhen-der Verkehr Hinterstraße</li> <li>⑫ Neugestaltung Bahnhofstraße</li> <li>⑬ Neuordnung Bahnhofsumfeld</li> <li>⑭ Freiraumraumgestaltung Amtsgarten/Schlossgarten</li> <li>⑮ Bauliche Entwicklung Amtsgarten</li> <li>⑯ Umgestaltung Wellestraße</li> <li>⑰ Gestaltung westlicher Städteingang</li> <li>⑱ Umgestaltung Steinstraße</li> <li>⑲ Bauliche Entwicklung Steinstraße</li> <li>⑳ Erweiterung Grünzug Flöthebogen</li> <li>㉑ Modernisierung/Entwicklung Polizei und Feuerwehr</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>--- Sanierungsgebiet</li> <li>□ nicht Teil des Fördergebietes</li> <li>■ Öffentliche Grünflächen</li> <li>■ Wasserfläche</li> <li>■ Bauliche Maßnahme</li> <li>■ Freiraumplanerische Maßnahme</li> <li>■ Verkehrsplanerische Maßnahme</li> </ul> |
|--|--|---|

## Maßnahmen zum Klimaschutz

Ziel der deutschen Klimapolitik ist es, bis 2030 die Emissionen von Treibhausgasen um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken und bis zum Jahr 2050 weitgehend Treibhausgasneutralität zu erreichen. Um die Treibhausgasemissionen zu senken, zielen die Maßnahmen zum Klimaschutz auf den Ausbau erneuerbarer Energiequellen und den effizienten Einsatz von Energie. Die Sanierung der Diepholzer Innenstadt kann durch Energieeinsparung im Gebäudebereich und durch Angebote für eine klimafreundliche Mobilität einen Beitrag zum Ziel der Treibhausgasneutralität leisten.

### Energieeinsparung durch klimaneutrale Gebäude

„Heute geht ca. ein Drittel des Endenergieverbrauchs der BRD in die Wärmeversorgung. Bis 2030 sollen 67 Prozent (gegenüber 1990) an Emissionen eingespart werden. Das wird über anspruchsvolle Neubaustandards, langfristige Sanierungsstrategien und die schrittweise Abkehr von fossilen Heizungssystemen geschehen.“ (BMU 2020) Durch gezielten Städtebau, spezielle Bautechnik, Versorgungsmodelle und technische Erneuerungen kann der Wärmeverbrauch minimiert werden.

Die Sanierung fördert die Modernisierung von Gebäudesubstanz, sowohl von privaten Gebäuden als auch von Gemein- und Folgebedarfseinrichtungen. Bei den Sanierungen werden die energetischen Anforderungen beachtet, durch energieeffiziente Bauweise und effiziente Wärmeversorgung kann langfristig eine Energieeinsparung hergestellt werden (bspw. Maßnahme Nr. 1 und Nr. 2 Sanierung und Modernisierung von Gebäuden, Gewerbeeinheiten sowie Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen).

Die Energieeinsparverordnung (EnEV) regelt bereits heute maßgeblich die Gebäudewärmeversorgung im Neubau. Durch kompakte Bauweisen in integrierter Lage ist außerdem ein geringerer Energieverbrauch als auf der grünen Wiese zu erwarten (bspw. Maßnahme Nr. 7 Flächenaktivierung Lange Str. 7a - 11). Sollten sich im Rahmen der Sanierung größere Wohnbauprojekte ergeben, wird empfohlen, den Einsatz von erneuerbaren Energien und Quartierskonzepten zu überprüfen. Auch im Bereich des öffentlichen Raums kann z.B. durch modernisierte Beleuchtungssysteme Energie eingespart werden (bspw. Maßnahme Nr. 5 Beleuchtungskonzept)

### Klimagerechtes Mobilitätskonzept

„Der Verkehrsbereich soll mit Energieeinsparungen von 40 Prozent (gegenüber 1990) zum 2030er Klimaziel beitragen. Alternative Antriebe, der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), der Schienenverkehr und der Rad- und Fußverkehr, aber auch eine Digitalisierungsstrategie werden eine wichtige Rolle spielen.“ (BMU 2020)

Durch die Förderung von privaten Investitionen (bspw. Maßnahme Nr. 18 Bauliche Entwicklung Steinstraße) wird innenstadtnahe und kompakte Siedlungsentwicklung unterstützt, was den Vorteil hat, dass das Verkehrsaufkommen reduziert wird, da alltägliche Besorgungen ohne Pkw zurückgelegt werden können. Somit kann langfristig der Energieaufwand gesenkt werden.

Die Sanierung der Innenstadt sieht außerdem die Stärkung von Nahmobilitätsangeboten vor sowie Raum für zukunftsweisende Mobilität und ein verbessertes Angebot für den ruhenden Verkehr. Durch den Ausbau der Infrastruktur können Anreize geschaffen werden, die zu einem veränderten Mobilitätsverhalten führen, das wiederum zu einer Minderung des CO<sub>2</sub> Ausstoßes beiträgt (bspw. Maßnahme Nr. 12 Neugestaltung Bahnhofstraße).

### **Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel**

Neben dem Klimaschutz, spielt auch die Anpassung an den Klimawandel eine wichtige Rolle in der Stadtentwicklung. Veränderungen sind bereits spürbar. So treten schon heute Extremereignisse auf, die hohe Schäden verursachen. Die Hitzetage werden mehr, Starkniederschläge häufen sich und die Niederschlagsperioden verschieben sich. Da heute gebaute Gebäude und Stadtstrukturen auch in 50 Jahren noch funktionieren sollen, muss bereits heute für das Klima von morgen gebaut werden. Auf diese externen Einflüsse ist Diepholz im Rahmen der Sanierung vorzubereiten. Maßnahmen zielen darauf ab, eine hitzeangepasste Stadt und wassersensible Stadt zu fördern.

### **Hitzeangepasste Stadt**

Maßnahmen zur Hitzereduzierung zielen darauf ab, schattenspendende Räume zu schaffen und kühlende Flächen durch ausreichend Luftaustausch und Zufuhr von Kaltluft zu gewährleisten. Auch die Verringerung des Albedo-Effekts (Rückstrahlung) und Minimierung der Aufheizung durch angepasste Fassaden und Oberflächenfarben hilft dabei die Hitze zu reduzieren. Die Sanierung hat zum Ziel, die blau-grünen Qualitäten der Innenstadt zu stärken (bspw. Nr. 14 Amtsgarten), Freiräume aufzuwerten (bspw. Nr. 6 Umgestaltung Lange Straße) und Wegeverbindungen der Nahmobilität (bspw. Nr. 12 Neugestaltung Bahnhofstraße) auszubauen. Bei den Vorhaben geht es nicht nur um gestalterische Ansätze, sondern auch immer um die ökologische Verbesserung. Daher sind z.B. bei Neupflanzungen klimaresiliente Bäume zu wählen und Verdunstungsflächen zu erhöhen.

### **Wassersensible Stadt**

Die Verschiebung von Niederschlagsperioden und die Häufung von Starkregenereignissen führen dazu, dass mit Wasser zukünftig anders umgegangen werden muss. Es müssen Flächen zum Regenrückhalt, Versickerung und Speicherung hergestellt werden. Diese Flächen können nicht allein im öffentlichen Raum hergestellt werden. Daher sind auch auf privaten Grundstücken Retentionsflächen herzustellen, z.B. durch Gründächer (bspw. Nr. 15 bauliche Entwicklung Amtsgarten). Eine multifunktionale Flächennutzung hilft, Flächen für Wasserrückhalt zu schaffen (bspw. Nr. 6 Umgestaltung Lange Straße). Gleichzeitig können bei der Umgestaltung von Straßenräumen Maßnahmen zur Versickerung berücksichtigt werden (bspw. Nr. 16 Umgestaltung Wellestraße).

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Eigentümergespräche
- Erstellung und Verteilung von Informationsmaterial zur Sanierung und Nennung eines Ansprechpartners
- Öffentlichkeitswirksame Präsentation eines Vorzeigeprojekts
- Prüfauftrag: Hilfestellung zur Planung (z.B. Kontaktvermittlung zu Architekten/Energieberatern, Beratungsgutscheine, Modernisierungsbüro...)
- Prüfauftrag: Alternative Förderprogramme

## 6.1 Sanierung und Modernisierung von Gebäuden und Gewerbeeinheiten

### Hintergrund und Ziel

Historische Gebäudesubstanz prägt Ortschaften und ist identitätsstiftend. Im Sanierungsgebiet sind mit einem Anteil von rund einem Drittel viele traditionelle Gebäude erhalten. Diese sind prägend für die Atmosphäre der Stadt Diepholz. Die Gebäude befinden sich vorrangig im Einzeleigentum. Die historischen Gebäude, häufig mit kleinteiliger Parzellierung, sind häufig nicht saniert und erfordern kostenintensive Modernisierungen. Gewerbeeinheiten in den Erdgeschosszonen lassen sich teilweise nicht mehr wirtschaftlich nutzen und sind mindergenutzt oder stehen leer. Neben positiv stadtbildprägenden Gebäuden, gibt es auch Bauten, die aufgrund ihres Zustands störend auf das Stadtbild wirken.

Ziel der Städtebauförderung ist nicht nur die Förderung von öffentlichen Räumen, sondern auch die Unterstützung von privaten Investitionen, um die Innenstadt ganzheitlich zu attraktiveren. Daher werden private Sanierungen von erhaltenswerten Gebäuden, leerstehenden oder von Leerstand bedrohten Gebäuden sowie die Modernisierung bzw. Anpassung von Gewerbeeinheiten und Maßnahmen zur Erneuerung des baulichen Bestands gefördert, um entsprechend der Sanierungsziele den Abbau von Leerstand zu unterstützen. Die vom Rat der Stadt Diepholz am 05.12.2019 beschlossene „Richtlinie über die Gewährung von Fördermitteln für die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden sowie den Rückbau von Bausubstanz“ (kurz: Modernisierungsrichtlinie) regelt im Einzelnen die Details zur Förderung. Neben der Aufwertung des Stadtbilds können die Gebäude auch energetisch saniert werden. Die Wärmeversorgung macht heute ein Drittel des Endenergieverbrauchs in Deutschland aus. Eine Senkung des Energieverbrauchs unterstützt die Ziele der Klimapolitik.

### Empfehlungen bei Sanierung im Bestand

Bei der Sanierung von erhaltenswerten Gebäuden sind die Charakteristika der historischen Bauformen zu bewahren und hervorzuheben. Wenn möglich, sollten historische Aufnahmen der Gebäude herangezogen werden, um die Wiederherstellung der historischen Fassade nach Original zu ermöglichen. Bei der Modernisierung ist vor allem auf folgende Aspekte zu achten:

- Rückbau von nachträglichen Überformungen an historischen Gebäuden mit dem Ziel, die ursprüngliche Fassadengliederung wiederherzustellen, z.B. Rückbau von Kragplatten, unproportionierten Anbauten, ortsuntypischen Materialien in Erdgeschosszone, architekturverändernde äußere Wärmedämmschichten zur straßenzugewandten Seite (und Prüfung, wie dennoch eine vergleichbare Gesamtenergieeffizienz zu erreichen ist)
- Studie der Lochfassade und Wiederherstellung der ursprünglichen Proportionierung und Fassadengliederung; bei Schaufenstern sind die Proportionen der Fassadengliederung zu berücksichtigen
- Berücksichtigung historischer Fensterarten (z.B. Flügelfenster oder Sprossenfenster)

77 / Skizze zur Umgestaltung einer bestehenden Hausfassade in der Bahnhofstraße. Als Inspiration dient ein Gebäude in direkter Nachbarschaft (oben links)

78 / Vorbildhafte Sanierung der Obergeschosse, das Erdgeschoss setzt sich durch die Gestaltung von der Fassade ab und bricht durch die Kragplatte die horizontale Gliederung auf. Die Schaufenster berücksichtigen die Gliederung der Lochfassade.

79 / Die Gebäudekubatur und der Zwerchgiebel lassen die historische Bausubstanz erahnen. Durch Werbeanlagen, Wärmedämmsystem und Riemchen wurde die Fassade stark überprägt.



- Berücksichtigung der Dachform und der Dachaufbauten, ggf. Rückbau von z.B. Gauben
- Bei Fassadensanierung: Verwendung ortstypischer Materialien wie Klinker und Putz. Aus dem Bestand sind folgende historischen Verwendungsarten abzuleiten:
  - Klinker: rötliche, rotbraune, braune Farbtöne
  - Putz: Pastelltöne, mit farblich abgesetzten Fensterlaibungen
  - Fachwerk: vorrangig verputzt oder mit übermaltem hellem Klinker, in Ausnahmefällen rotbrauner Klinker

#### **Empfehlungen bei Neubau und Anpassung von Planrecht**

- Bei wirtschaftlicher Tragfähigkeit ist der Erhalt historischer Gebäudesubstanz vor einen Neubau zu stellen, vor allem in historischen Ensembles (siehe Strategie „schöne Innenstadt“). Bei Neubauten sind lagebezogene Entwürfe zu entwickeln (Wettbewerbe sichern Qualität und können komplexe Aufgabenstellungen häufig besser lösen).
- Berücksichtigung von historischen Raumkanten und geschlossener Bauweise sowie Ausrichtung der Hauptfassade zur Raumkante
- „Blinde“ Erdgeschosszonen ohne Fenster oder verklebte Fenster sind zu vermeiden
- Lageabhängig sind zu berücksichtigen: offene/geschlossene Bauweise
- Die Geschossigkeit hat sich im Bestand einzufügen, so gibt es bisher nur vorrangig entlang der Lange Straße Gebäude mit drei Geschossen. Viergeschossigkeit beschränkt sich auf wenige Ausnahmen und ist von der Baumaschine historischen oder repräsentativen Gebäuden vorbehalten.
- Die Dachform ist abhängig des Umfelds zu berücksichtigen (es gibt nur in der Lohnstraße eine klar ablesbare Giebeldachstruktur). Grundsätzlich ist die Ausprägung einer Dachlandschaft mit roten, rot-braunen Ziegel zu fördern. Walmdächer sind zu vermeiden.



**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Pächtergespräche
- Modernisierungsgutachten
- ggf. Sanierung/Modernisierung

## 6.2 Förderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

### Hintergrund und Ziel

Die Städtebauförderung unterstützt die Errichtung und Änderung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen. Folgeeinrichtungen sind sonstige Bauten und Anlagen, die nicht vom Begriff der Gemeinbedarfseinrichtungen erfasst werden, aber zur Verwirklichung der Sanierungsziele notwendig sind. Es können Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, aber keine Instandhaltungsmaßnahmen gefördert werden.

Die Innenstadt von Diepholz übernimmt als Kreisstadt und Mittelzentrum verschiedene Funktionen der Versorgung und verfügt daher über unterschiedliche Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen. Damit die Stadt Diepholz ihrer originären Aufgabe als Mittelzentrum nachkommen kann und parallel dazu Frequenz in der Innenstadt durch Besucher und Mitarbeitende generiert wird, gilt es Gemeinbedarfeinrichtungen langfristig zu stärken. Mit der Volkshochschule, Wissenswerkstatt, Münze etc. gibt es schon besondere Frequenzbringer und Attraktionen für unterschiedliche Personengruppen. Diese Angebote gilt es in ihrer baulichen Gestalt zu erhalten und auszubauen. Außerdem sollen neue Angebote geschaffen werden, wie z.B. Mobilitätsangebote in Bahnhofsnähe. Parallel zu baulichen Maßnahmen können energetische Sanierungen durchgeführt werden, um einen effizienten Einsatz von Energien zu erreichen.

### Einrichtungen mit Modernisierungsbedarf

Bei den im Folgenden aufgelisteten Gebäuden handelt es sich um keine abgeschlossene Auflistung, sondern um öffentliche Gebäude mit Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf zum Zeitpunkt der Rahmenplanung. Bei den Gebäuden stehen in den kommenden zehn Jahren Modernisierungen oder Sanierungen an, um den Bestand und seine Nutzung zu sichern und zu verbessern. Die Außensanierungen betreffen vor allem folgende Kriterien an der Gebäudehülle: Fenster, Dachflächenfenster, Fassade (Anstrich und Mauerwerk), Zinkeinfassungen im Dach- und Mauerwerksbereich, Dacheindeckung bzw. Flachdachsanieierung und Dachrinnen. Im Innenraum sind grundlegende Funktionsfähigkeiten sicherzustellen, das betrifft u.a. auch Heizungs- und Sanitäreanlagen.

### Lange Straße 12 (Altes Rathaus)

Das Alte Rathaus ist ein besonders stadtbildprägendes Gebäude in der Stadt Diepholz und bietet verschiedene Angebote für unterschiedliche Personengruppen in der Stadt. Im Erdgeschoss befindet sich eine Gastronomie. Die drei oberen Geschosse sind fast vollständig an die Deutsche Angestellten-Akademie (DAA) vermietet. Der Zweck dieser Einrichtung besteht in der Förderung der Volks- und Berufsausbildung, der Erziehung sowie der Jugendhilfe und des Wohlfahrtswesens. Ein Teil der Nutzfläche wird von der Stadt Diepholz für Ausstellungen und ähnliche Events selbst genutzt. Zukünftig möchte die Stadt die Nutzung der Gemeinbedarfsflächen intensivieren.





### Lange Straße 33 (Münze)

Das Gebäude der ehemaligen Münze bietet vor allem jungen Menschen einen Anlauf- und Treffpunkt in der Stadt Diepholz. Im Erdgeschoss befindet sich das „Café Freiraum“ – ein Treffpunkt insbesondere für junge Leute mit diversen Unterhaltungsangeboten. Dieses Jugendcafé wird von der Stadt Diepholz betrieben. Es werden damit keine Einnahmen erwirtschaftet. In den beiden oberen Geschossen befindet sich die Kreismusikschule des Landkreises Diepholz.



### Bahnhofstraße 16 (Wissenswerkstatt)

Die Wissenswerkstatt ist regional bekannt und bietet Kindern und Jugendlichen als außerschulischen Lernort die Möglichkeit, Naturwissenschaften und Technik zu erleben. Damit stärkt die Einrichtung das Profil der Stadt als technisch-naturwissenschaftlicher Bildungsort in Kooperation mit der privaten Fachhochschule. Das dreigeschossige Gebäude ist bisher hauptsächlich an den Wiwe-Verein „Wissenswerkstatt Metropolregion Nordwest“ vermietet. Im Obergeschoss befindet sich eine Tanzschule. Das Dachgeschoss und einige Kellerräume werden von der Stadt Diepholz, dem Heimatverein Diepholz sowie der Fördergemeinschaft Diepholz genutzt.



### Rathausmarkt 2 (Agendahaus)

Das Agendahaus ist ein wichtiger Ort des bürgerschaftlichen Engagements in der Stadt. Im Gebäude sind die Freiwilligenagentur, die Geschäftsstelle der Agenda 21 Bürgerstiftung sowie Räume für die Arbeit der politischen Fraktionen untergebracht. Um das stadtbildprägende Gebäude sowie die Nutzungen zu erhalten, ist vor allem eine Sanierung des Innenbereichs durchzuführen.



### Bahnhofstraße 11 (Volkshochschule)

Das Gebäude ist im Eigentum des Landkreis Diepholz. Mit der Nutzung als Volkshochschule handelt es sich um eine wichtige öffentliche Gemeinbedarfs-einrichtung, die auch an diesem Standort erhalten und ausgebaut werden sollte. Im weiteren Verfahren sind mögliche Sanierungs- und Modernisierungsbedarfe zu klären.

### Neue Einrichtungen

Zum Zeitpunkt der Rahmenplanung ist eine neue Gemeinbedarfs- und Folge-einrichtung konkret in der Überlegung. Die Bedarfe können sich im Zeitraum der Sanierung verändern.

### Heinrich-Jürgens-Platz 1 (ehem. Hotel Steuding)

Das ehemalige Hotel wurde aus städtebaulichen Gründen per Vorkaufsrecht von der Stadt gekauft. Der Ort soll für zukunftsorientierte Mobilitätsangebote gesichert werden (vgl. Kapitel „6.13 Neuordnung Bahnhofsumfeld“ auf Seite 132). Ziel ist es, in Kooperation mit einem sozialen Träger Mobilitätsangebote, wie z.B. Fahrradparken und -reparatur zu realisieren. Durch den Umbau des Außenraums soll eine bessere räumliche und visuelle Verbindung zwischen Busbahnhof und Bahnhof erreicht sowie verbesserte Mobilitätsangebote auf dem Parkplatz des ehemaligen Hotels geschaffen werden. Dafür ist das Gebäude und der Außenraum den Nutzungen entsprechend umzubauen. Um die konkreten Umbaumaßnahmen abzustimmen, ist zunächst ein Modernisierungsgutachten zu beauftragen.

80 / Altes Rathaus

81 / Wissenswerkstatt

82 / Münze

83 / Volkshochschule

84 / Agendahaus

### Nächste Schritte/Aufgaben

- Politischer Beschluss zur Erarbeitung eines Regelwerks
- Klärung: Geltungsbereich
- Beauftragung Fachgutachten zur Erstellung des Regelwerks
- Kommunikation und konsequente Vertretung des Regelwerks

## 6.3 Regelwerk zur Sicherung der Baugestalt

### Hintergrund und Ziel

Um historische Gebäude herauszustellen und für ein ruhiges Stadtbild zu sorgen, sind Werbeanlagen und Mobiliar als Gestaltungsmittel anzupassen und der Bebauung unterzuordnen. In Diepholz gibt es bisher keine Regelung zu Werbeanlagen oder Bauweisen. Für einige Bereiche existieren Bebauungspläne, die teilweise durch örtliche Bauvorschriften diese Aufgabe übernehmen.

Im Folgenden werden verschiedene Regelwerke zur Sicherung der Baukultur vorgestellt. Alle Regelwerke sind in enger Zusammenarbeit mit Eigentümern und Gewerbetreibenden zu erstellen. Die Regelwerke können kombiniert werden. Durch ein Regelwerk kann das Sanierungsziel „Bewahrung und Inwertsetzung der stadtbildprägenden Bausubstanz“ unterstützt werden.

### Empfehlung für Diepholz

Durch das Sanierungsrecht können schon heute die Gestaltung von Werbeanlagen gesteuert werden. Um keine willkürlichen Aussagen zu treffen, wird eine einfache Gestaltungsfibel empfohlen. Entscheidungen sind somit für Dritte nachvollziehbar. Es wird vorgeschlagen, die Erarbeitung einer Gestaltungsfibel und die Planungen für die Lange Straße (vgl. Kapitel „6.6 Umgestaltung Lange Straße“) parallel laufen zu lassen. Somit kann eine gemeinsame Eigentümerbeteiligung für beide Verfahren stattfinden.

Grundsätzlich wird für die Diepholzer Innenstadt eine Werbeanlagensatzung empfohlen. Besonders im Kernbereich und städtebaulich empfindlichen Bereichen wie im Schlossumfeld sollten die Gestaltung der Außenfassade geregelt werden. Die Satzung kann auf Basis der Gestaltungsfibel beschlossen werden.



## Hinweise zu den unterschiedlichen Regelwerken

### Gestaltungsfibel

- Die Gestaltungsfibel hat lediglich einen empfehlenden Charakter.
- In der Gestaltungsfibel werden die ortstypischen Merkmale des Stadtbildes aufgenommen und dargestellt. Konkrete bildliche Beispiele erleichtern das Verständnis in Bezug auf Fassadengliederung und Kubaturen.
- Eine Gestaltungsfibel für ein Gebiet mit empfehlenden Hinweisen für Bebauung und Begrünung, kann mit einer Werbeanlagensatzung kombiniert werden, die Werbeanlagen planungsrechtlich steuert.

### Gestaltungssatzung (Werbeanlagensatzung)

- Eine Gestaltungssatzung ist ein formales Regelwerk. Es handelt sich um eine politisch beschlossene Satzung. Ein Handbuch zur Satzung ist als bildreiche und beschreibende Anleitung zu erstellen (ähnlich einer Gestaltungsfibel).
- Eine Gestaltungssatzung kann Festsetzungen zur Gestaltung von Gebäuden (Dachform, Fassadengliederung, Material), Werbeanlagen und Freibereichen treffen.
- Die Satzung ist als enges Regelwerk zu fassen, wenn die derzeitige Gestalt bewahrt oder genaue Vorgaben getroffen werden sollen. Prägenden Elemente werden beschrieben und können festgesetzt werden. Es ist eher grob zu formulieren, wenn eine Fortentwicklung des Quartiers ermöglicht werden soll.
- Eine Werbeanlagensatzung ist eine Unterform der Gestaltungssatzung und regelt insbesondere Form, Größe, Lage, Farbton und Material von Werbeanlagen. Weiterhin kann die Gestaltung von Vordächern, Markisen und Schirmen geregelt werden.

### Erhaltungssatzung

- Die Erhaltungssatzung ist ein formales Regelwerk. Es handelt sich um eine politisch beschlossene Satzung. Ein Handbuch zur Satzung ist als bildreiche und beschreibende Anleitung zu erstellen.
- Ziel der Erhaltungssatzung ist die Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebiets auf Grund seiner städtebaulichen Gestalt. Es werden keine genauen Gestaltungsregeln, sondern den Rahmen setzende Vorgaben festgesetzt.
- Es kann der Erhalt von Gebäuden festgesetzt werden.

### Bebauungsplan mit örtlichen Bauvorschriften

- Ein Bebauungsplan ist ein formales Regelwerk bzw. eine Satzung, die politisch beschlossen wird.
- Der Bebauungsplan kann bodenordnungsrechtlich die Gestaltung regeln, z.B. Baulinien (entlang dieser Flucht muss gebaut werden), Gebäudehöhe oder die Dachhöhe, -neigung und -richtung festsetzen.
- In örtlichen Bauvorschriften werden Aussagen zur Gestaltung (Fassadenmaterial, Farbtöne, Dachmaterial, Einfriedungen von Freibereichen ect.) festgesetzt.



85 / Regelwerke zur Gestaltung zeigen auf, wie mit dem öffentlichen Raum umgegangen werden darf. Dazu zählen unter anderem Aufsteller und ortsfeste Einrichtungen zur Bewerbung. Auf dem Bild einer typischen Fußgängerzone der Größe wie Diepholz wurden exemplarische Objekte hervorgehoben, die ungeregelten den Raum prägen.

86 / Eine Fotomontage zeigt, wie der Raum mit wieder hergestellten Fassaden, einheitlicher Beschriftung und geregelten Aufstellern wirken kann.

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Beauftragung Fachgutachten
- Abstimmung mit Interessierten und Heimatverein

**6.4 Orientierungs- und Leitsystem****Hintergrund und Ziel**

Die Diepholzer Innenstadt bietet bereits heute viele Attraktionen, die für nicht ortskundige schwer zu entdecken sind. Mit der Ansiedlung des Marissa-Ferienparks bieten sich neue Potenziale im Bereich des Tages- und Radtourismus, die es zu aktivieren gilt. Besucher informieren sich im Vorfeld und sind dank Smartphones vor Ort meistens auch gut ausgestattet. Feste Hinweise zur Lenkung der Touristen haben aber nach wie vor eine hohe Bedeutung. Sie dienen der Orientierung und sollen gleichzeitig noch auf weitere interessante Orte in der Innenstadt hinweisen. Darüber hinaus schaffen Sie bei der einheimischen Bevölkerung ein Bewusstsein für die Qualitäten der Stadt.

Mit der „Grafentour“, die in der Stadtbroschüre „Diepholz im Blick“ ausgewiesen wird, ist ein erster Schritt getan, bisher ist die Route aber nicht im öffentlichen Raum ablesbar. Die Strecke sollte sich zukünftig weitgehend intuitiv finden lassen. Wegweiser und Hinweise ergänzen die Strecke. Für ein touristisches Leitsystem sind die Inhalte festzulegen und die Gestaltungsanforderungen zu definieren.

**Hinweise**

- Definition von Ankunfts- und Orientierungsorten, die willkommen heißen, Orientierung geben und in der Innenstadt (Vorschlag: Bahnhof, Parkhaus, Amtsgarten, Bushaltestelle Rathausmarkt) und entlang der übergeordneten Radrouten weiterleiten
- Definition von Zielorten (Vorschlag: Bildungscampus, Bahnhof, Fußgängerzone, Schloss, Münze, Wasserspielplatz, Minigolf, Freibad, Rathaus etc.)
- Definition von Standorten mit Informationstafeln/Stehlen, die über Hintergründe informieren (Vorschlag: Volkshochschule, Wissenswerkstatt, Schloss, Amtsgarten, Münze, Altes Rathaus-Fußgängerzone, Lohnstraße-Rathausmarkt ect.)



87



88



89



90



91

87 / Die Informationstafel zum Schloss ist schlecht zugänglich

88 / Es gibt verschiedene Informationssysteme, die sich über die Zeit in der Stadt angesammelt haben. Die angebotene Informationsdichte ist hoch.

89 / An Gebäuden in der Lange Straße sind teilweise die Gebäudehistorien ausgehängt, auch an ersetzten Gebäuden.

90 / Informationstafel im Erscheinungsbild anderer Verbände.

91 / Ausweisung zum Tuchmacherhaus an der Straßenlaterne ist kaum zu erkennen

92 / Übersichtliche Radwegeausweisung in der Lange Straße konkurriert mit anderen Beschilderungssystemen an der Straßenlaterne

93 / Beschilderung wirkt störend im Raum.



92



93

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Vergabe der Planungsleistungen für die Beleuchtung an ein Lichtplanungsbüro

## 6.5 Beleuchtungskonzept

### Hintergrund und Ziel

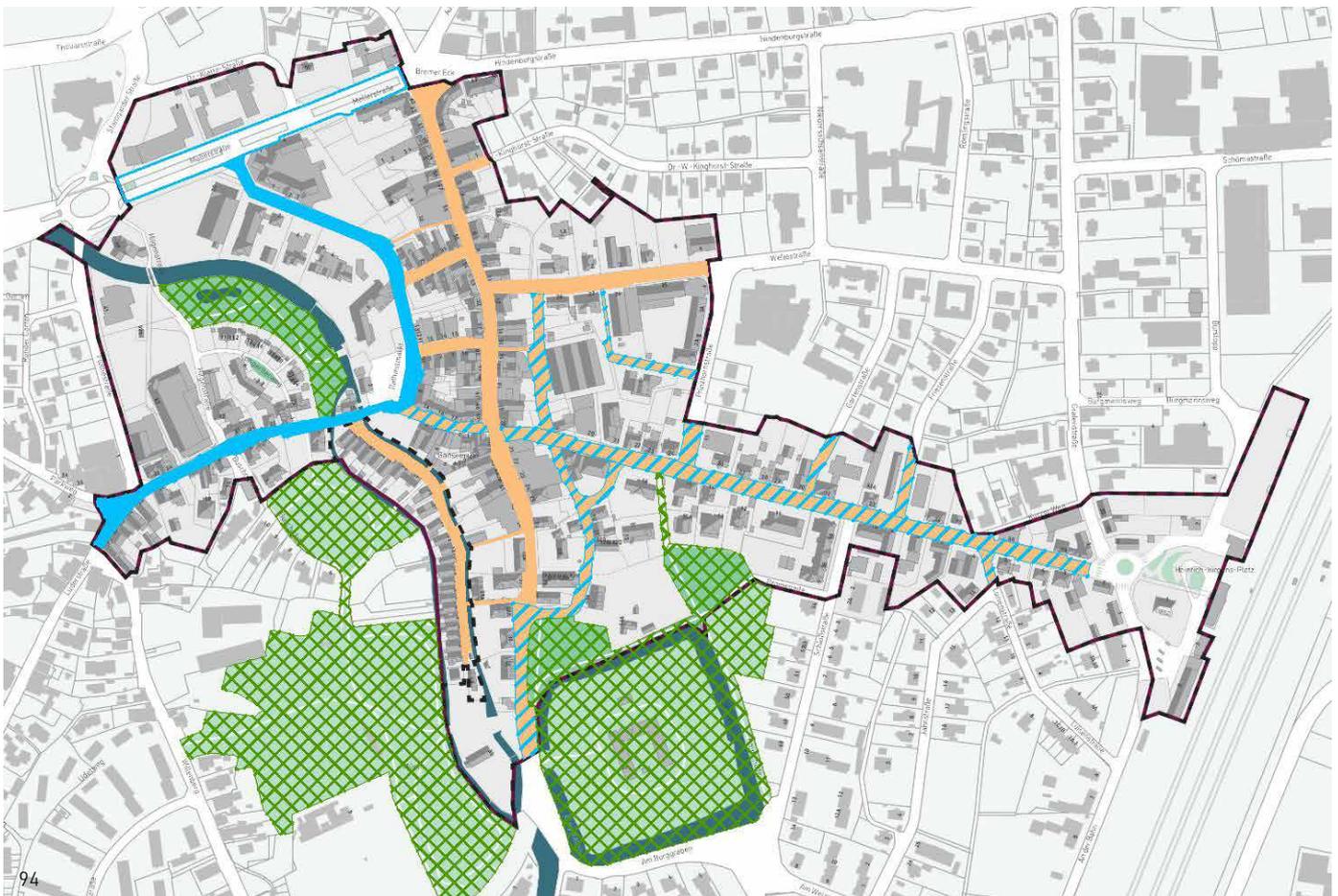
Die Qualität eines öffentlichen Raums definiert sich in den Dunkelstunden zu einem Großteil über die Idee und die Ausführung der Beleuchtungsplanung. Mit künstlichem Licht lassen sich Akzente setzen, die am Tage nicht möglich wären; damit erhöht sich die Attraktivität einer Stadt und ein positives Image wird geschaffen oder verstärkt. Die Bewohnerinnen und Bewohner identifizieren sich mit „ihrer“ Stadt und erleben deren besondere Lebensqualität auch in den Dunkelstunden.

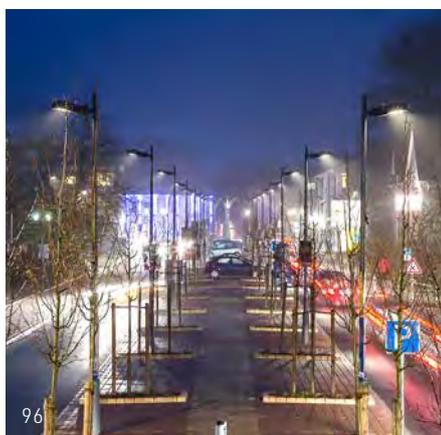
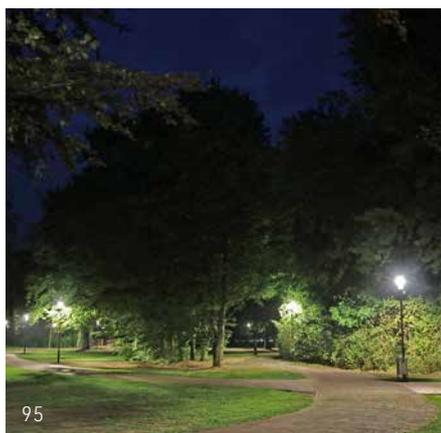
Tagsüber übernehmen die Leuchten eine dekorative Funktion. Auch diese ist hoch zu bewerten, denn die Leuchten werden als Objekte im Raum wahrgenommen und prägen den Stil der Umgebung. Die Formgebung einer Leuchte soll sich der umgebenden Architektur anpassen, diese soll unterstützend oder zurückhaltend unauffällig sein. Sie ist immer im Kontext zum jeweiligen Umfeld zu wählen. Eine Beleuchtung, die z. B. den Wegeverlauf nachzeichnet, hilft dabei, sich schneller zu orientieren. Beschaffenheit der Wege, Hindernisse oder Niveauunterschiede sollten für alle Nutzer auch in den Dunkelstunden erkennbar sein. Dabei ist auch die Sehleistung der unterschiedlichen Altersstrukturen der Nutzer zu beachten.

Künstliche Beleuchtung kann sicherlich nicht das gleiche Sicherheitsgefühl wie am Tag vermitteln, dennoch kann sie viel dazu beitragen, dass sich Menschen auch in den Abend- und Nachtstunden sicher bewegen können.

**Plan: Klassifizierung der Straßenbeleuchtung nach Nutzung und Verkehrsbelastung**

-  **dekorative Leuchten**
-  **technische Leuchten**
-  **technisch-dekorative Leuchten**
-  **Parkbeleuchtung**





### Lichttechnische Gestaltung für Bereiche in der Diepholzer Innenstadt

Unter Berücksichtigung der dargestellten Handlungsansätze können Schlüsselmaßnahmen für die lichttechnische Gestaltung verschiedener Bereiche im Planungsgebiet definiert werden.

#### Fußgängerzone / Lange Straße Nord und Süd

Ansprechend gestaltete innerstädtische Bereiche werden von der Bevölkerung gut angenommen und wirken umsatzfördernd für Einzelhandel und Gastronomie. Auch die Beleuchtung kann positiv dazu beitragen. Empfehlenswert für den Innenstadtkern ist zukünftig eine schlichte, aber dekorative Mastleuchte, die das „Wohnzimmer“ der Stadt bei Tag und bei Nacht schmückt und sich harmonisch in das Stadtbild fügt. Sie sollte idealerweise zu einer Leuchtenfamilie gehören, in der mehrere Baugrößen für die verschiedenen Straßenquerschnitte und Anwendungsbereiche in der Innenstadt vorgesehen werden können. Dabei werden unterschiedliche Lichtverteilungen in verschiedenen Leistungsklassen benötigt, die mit moderner Steuerungstechnik bedarfsgerecht anzupassen sind.

Die Lichtqualität ist hier ein wichtiger Faktor zur ungestörten Wahrnehmung der Innenstadt. So sollten die Leuchten eine sehr geringe Direktblendung aufweisen und keine Streulichtimmission auf den angrenzenden Fassaden bewirken. Hierbei ist besonders eine Aufhellung der Wohnbereiche, die sich vermehrt im 1. und 2. OG in der Innenstadt befinden, zu vermeiden.

Beleuchtungsproben sind ein wichtiger Bestandteil einer Lichtplanung, durch sie wird die tatsächliche (Licht-)Wirkung vor Ort veranschaulicht. Gerade für die Auswahl der Leuchte für den zentralen Innenstadtbereich ist eine Bemusterung von verschiedenen geeigneten Fabrikaten vorzusehen.

#### Grünanlagen

In den Park- und Grünanlagen dient die Beleuchtung in erster Linie der Sicherheit der Passanten. Daher ist auf einen nicht zu großen Lichtpunktstand, eine gleichmäßige Ausleuchtung und wenig Blendung großen Wert zu legen. Damit wird ein angenehmes Ambiente für Zufußgehende, Jogger und Joggerinnen oder Radfahrende erzielt und kriminellen Handlungen vorgebeugt.

Da die im Müntepark eingesetzte Leuchtenform einer dekorativen Mastleuchte mit Glaszylinder und breit strahlender Abstrahlcharakteristik diese Voraussetzungen erfüllt und zudem gestalterisch überzeugt, sollen in Grünanlagen im Planungsbereich die vorhandenen Leuchtentypen mit einer Lichtpunkthöhe von 4 m weitergeführt werden.

#### Zentrale Achsen

In der Bahnhofstraße sowie in der Wellestraße sollte die für die Fußgängerzone ausgewählte Leuchte in ähnlicher Formensprache fortgesetzt werden, angepasst an die Beleuchtungssituation hinsichtlich der Lichtpunkthöhe oder der gewählten Optik. Für andere an den Innenstadtkern angrenzende Straßen wie Rathausmarkt / Lappenberg, Steinstraße oder Hinterstraße könnten technische Leuchten mit kleinem Ausleger ihren Einsatz finden, so wie es bereits in einigen umgestalteten Bereichen realisiert wurde.

94 / Plan Straßenebeleuchtung

95 / Grünanlage: Diepholz, Müntepark (Quelle: OC|L)

96 / Zentrale Achse: Diepholz, Mollerstraße (Quelle: OC|L)



### Ergänzende Fuß- und Radwege

Für im Planungsgebiet vorhandene Fuß- und Radwege wie für die Bereiche des zentrumsnahen Wohnens bietet es sich an, den eingeschlagenen Weg in der Leuchtenanierung fortzusetzen und kleine technische Leuchten mit einer Lichtpunkthöhe von 4 m bis 5 m einzusetzen. Eine extrem breitstrahlende Lichtverteilung sorgt bei Rad- und Fußwegen für eine besonders gleichmäßige Ausleuchtung.



### Private oder öffentliche Parkplätze

Parkplätze unterscheiden sich sehr in ihrer Struktur, sie bieten unterschiedlich viele Stellplätze und verfügen nur über sehr wenig Raum, der sich für die Platzierung von Leuchten eignet. Jeder Parkplatz ist daher individuell zu betrachten. In Abhängigkeit von den Standorten ist in der Regel eine Lichtpunkthöhe von 5 m bis maximal 8 m mit einer Lichtfarbe von 3.000 K zu empfehlen. Lichtrichtung und Leuchtausrichtung sind so zu wählen, dass keine Blendung für die Nutzer des Platzes oder die Anwohner entsteht und Lichtimmissionen auf angrenzenden Flächen oder Gebäuden vermieden werden.



### Besondere Illuminationen

#### Objektillumination

Bei der Illumination von Fassaden, Bäumen, Skulpturen und anderen Objekten ist auf eine gezielte Positionierung und Ausrichtung der Lichtkegel zu achten. Die Dreidimensionalität von zu beleuchtenden Objekten wie Bäumen, Kunstwerken und Skulpturen wird bei Nacht erlebbar gemacht. Die Eigenschaften der Objekte werden mit Licht betont. Die Leuchtauswahl wird individuell auf die einzelnen Objekte abgestimmt, die Leuchten sind exakt zu positionieren und auszurichten.

#### Fassadenillumination

Was für die Anstrahlung von Objekten gilt, ist auch für Fassaden anwendbar. Doch nicht jedes Gebäude eignet sich für eine Inszenierung mit Licht. Bei der Auswahl sind z. B. Art und Zustand des Gebäudes sowie der Fassade zu betrachten. Für die Inszenierung mit Licht bieten sich vor allem folgende städtebaulich markanten oder historisch relevanten Gebäude an: Fachwerkensemble

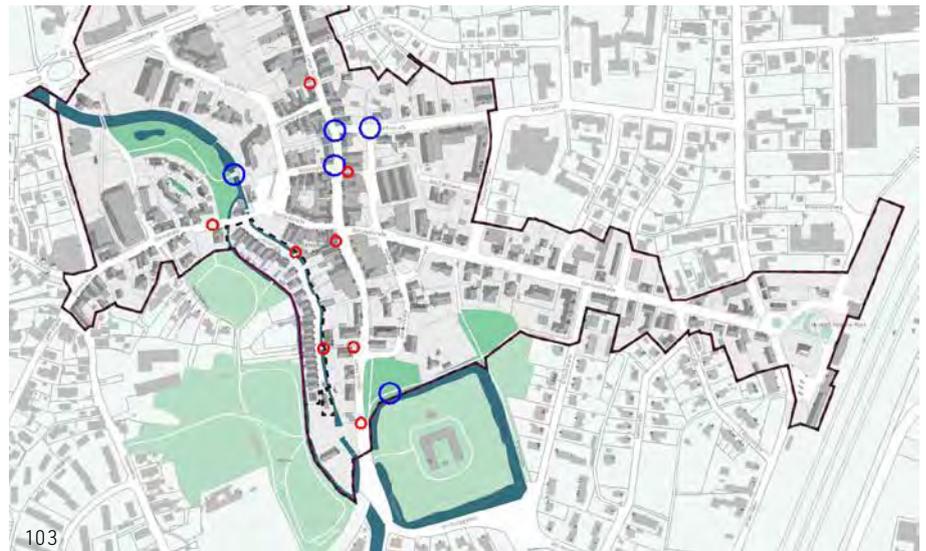
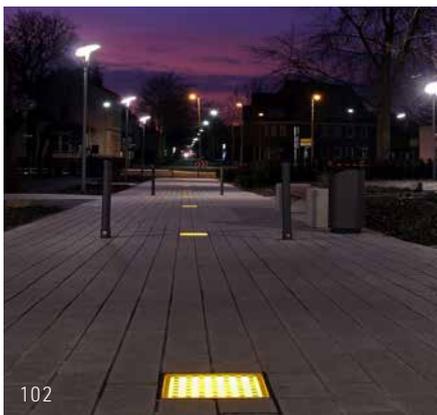
#### Fassadenbeleuchtung

- Fassadenanstrahlung
- vorhandene Fassadenanstrahlung
- dezente Fassadenaufhellung durch Streulichtanteile



**Plan: Beleuchtung von Plätzen**

-  Plätze für mögliche Lichtinszenierung
-  Akzentuierung von Querungen und Durchgängen



rund um die St.-Nicolai-Kirche, Schloss, Altes Rathaus, Agendahaus, Gebäude der Volkshochschule und der Wissenswerkstatt sowie das Gebäude der Polizei in der Bahnhofstraße.

Sowohl für die Objekt- als auch die Fassadenbeleuchtung gilt: Eine Bemusterung vor Ort mit entsprechenden Leuchten ist notwendig, um die Umgebung in der Nachtsituation mit einzubeziehen und im Kontext zu bewerten.

**Lichtinszenierung**

In der Freiraumplanung lässt sich Licht auch für die Kennzeichnung bestimmter Bereiche oder Wege nutzen. So können z.B. in den Boden integrierte Lichtelemente den Eingang zu schlecht sichtbaren Verbindungswegen hervorheben, Sitzelemente unterleuchten oder Flussufer markiert werden. Anstrahlungen abseits der Wege setzen reizvolle Lichtakzente, schaffen Ambiente und steigern die Attraktivität der Umgebung. Bei der Gestaltung von Plätzen oder anderen Orten, die zum Verweilen einladen, kann die Aufenthaltsqualität durch eine stimmungsvolle Beleuchtung deutlich verbessert werden.

Auch hier sollte darauf geachtet werden, dass keine Produktvielfalt entsteht; bei zukünftigen Gestaltungsmaßnahmen sollten soweit möglich die bereits im Stadtgebiet eingesetzten Lichtelemente weiter eingesetzt werden.

**Bedarfsgerechte Beleuchtung**

Ein Lichtsteuerungssystem sorgt für einen energieeffizienten Betrieb und gleichzeitig für Sicherheit. Das Licht wird nach dem Leitsatz „So viel wie nötig, so wenig wie möglich.“ abgerufen. Im Nutzungsfall ist immer eine DIN-gerechte Beleuchtung vorhanden.

Nach den guten Erfahrungen mit dem bereits vorhandenen Telemanagementsystem in der Mollerstraße soll die Ausweitung bzw. die Implementierung eines Steuerungssystems geprüft werden bzw. sollte die Möglichkeit geschaffen werden, die zukünftig zu installierenden Leuchten in ein Steuerungssystem einbinden zu können. Damit macht die Stadt Diepholz einen großen Schritt in Richtung Zukunftsfähigkeit und Klimaschutz.

97 / Fuß- und Radweg: Bremen, Denkort Bunker Valentin (Quelle: OC|L)

98 / Objektillumination: Lohne, Fußgängerzone (Quelle: OC|L)

99 / Fassadenillumination: Diepholz, St.-Nicolai-Kirche (Quelle: OC|L)

100 / Plan Beleuchtung von Plätzen

101 / Lichtinszenierung: Diepholz, Thouars-Brücke (Quelle: OC|L)

102 / Lichtinszenierung: Diepholz, Bahnhof (Quelle: OC|L)

103 / Plan: Geeignete Fassaden zur Fassadenbeleuchtung

### Nächste Schritte/Aufgaben

- Zusammenstellung der Planungsgrundlagen (Vermessung, Bodengutachten, Leitungspläne, ggf. Vitalitätsgutachten der Bäume)
- Vergabe der Planungsleistungen an ein Landschaftsarchitekturbüro über VgV-Verfahren oder Mehrfachbeauftragung

104 / Die Sitzbänke sind in ausreichender Zahl vorhanden. Durch die Klinkerwangen sind sie massiv und vielfach eine Barriere.

105 / Die Patenschaften für die Pflanzkübel werden von örtlichen Geschäftsbetreibern gut angenommen. Das Design ist veraltet und nicht mehr zeitgemäß.

106 / Die Bäume im nördlichen Abschnitt der Lange Straße sind mit den Jahren zu groß geworden und stehen zu nah an den Gebäuden, sodass die Kronen asymmetrisch gewachsen sind. Die Standsicherheit ist somit langfristig nicht gewährleistet.

107 / Die Kugelohorne in der Fußgängerzone befinden sich in ganz unterschiedlichen Entwicklungsstadien. Die Baumscheiben sind nach heutigen Standards nicht ausreichend groß.

108 / Die Schaukästen sind nicht mehr zeitgemäß und werden als Barriere wahrgenommen.

109 / Das kürzlich nachgerüstete Wackeltier ist bei Kindern beliebt.

110 / Die grünen Torbögen sind prägende Merkmale der Stadt Diepholz. An den Eingängen in die Fußgängerzone wirken sie jedoch auch trennend. So werden die angrenzenden Straßen mit den Geschäften abgehängt.

111 / Die Beleuchtung mutet historisch an, jedoch wird der Leuchtyp nicht mehr hergestellt.

112 / Die Gestaltung der 1980er Jahre arbeitet mit Mustern im Pflaster, wodurch ein unruhiges Bild entsteht.

113 / Die Lange Straße ist mit einem hochwertigen roten Pflasterklinker gestaltet.

114 / Die unterschiedlichen Verlegemuster des Pflasters erzeugen ein heterogenes Bild und verkleinern den Straßenraum optisch.

## 6.6 Umgestaltung Lange Straße

### Hintergrund und Ziel

Die Lange Straße ist eine der bedeutenden historischen Achsen in Diepholz. Noch heute befinden sich hier viele stadtbildprägende und denkmalgeschützte Gebäude. Überwiegend geprägt durch inhabergeführten Einzelhandel und Gastronomie stellt die Lange Straße, gemeinsam mit den angrenzenden Straßen, heute das Geschäftszentrum von Diepholz dar. Jedoch ist auch die Diepholzer Innenstadt von den Auswirkungen des Strukturwandels im Handel betroffen, sodass immer mehr leerstehende Ladengeschäfte in der Lange Straße zu finden sind. Ziel der Sanierung ist die Stärkung und Sicherung des vorhandenen Geschäftsbereichs und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität entlang der Lange Straße.

Im Zuge der letzten städtebaulichen Sanierung wurde in den 1980er Jahren für die gesamte Lange Straße eine einheitliche Flächengestaltung realisiert und der mittlere Abschnitt mit der Kolkstraße als Fußgängerzone ausgewiesen. Der Unterbau ist auch weiterhin funktionsfähig, sodass kein grundlegender Ausbau nötig ist. Die Konzeption des Freiraums entspricht jedoch nicht mehr aktuellen Nutzungs- und Gestaltanforderungen, die heute an eine zeitgemäße Innenstadt gestellt werden. Der Umbau dient daher einer gestalterischen Aufwertung, aber auch dazu, die Diepholzer Innenstadt unter Berücksichtigung der Barrierefreiheit und der Maßnahmen zu Klimaschutz und Klimaanpassung zu sanieren.

Mittels einer Attraktivierung der Lange Straße können erste Impulse zur Entwicklung der Innenstadt und Förderung des Einzelhandels gesetzt werden. Eine Neugestaltung sollte das Einkaufserlebnis fördern und die Aufenthaltsqualität steigern, um die Verweildauer im zentralen Innenstadtbereich zu verlängern. Diese Effekte können ganz allgemein durch folgende planerische Ansätze erzielt werden.

- Fußgängerzone mit dem nördl. und südl. Abschnitt räumlich besser verknüpfen
- Fußgängern mehr Raum geben
- Anziehungspunkte und Attraktionen gestalten
- Anknüpfungen verbessern, z.B. an Parkplätze, Grünanlagen, historische Orte
- Ausstattung modernisieren
- Grün unter Gesichtspunkten von Klimaschutz und -anpassung entwickeln

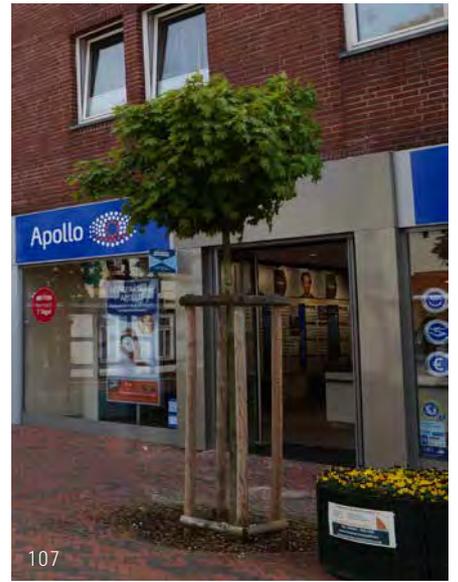
### Freiraumplanerische Analyse

Die bestehende Flächengestaltung aus den 1980er Jahren erzielt durch wechselnde Oberflächenmaterialien, unterschiedliche Verlegemuster des Pflasters und zahlreiche Möblierungen vor dem Hintergrund der heterogenen Bebauung insgesamt ein unruhiges Erscheinungsbild.

### Materialität

Prägendes Material ist der hochwertige rote Pflasterklinker der Bockhorner Klinkerwerke, ergänzt durch graues und anthrazitfarbenes Granitpflaster. Häufige Material- und Verlegemusterwechsel des Pflasters erzeugen Uneinheitlichkeit. Insbesondere das übergeordnete Kreuzmuster tritt optisch hervor. Das Kleinsteinpflaster aus Granit in der Fahrbahn erzeugt zudem Lärm.

Maßnahmen





115



116



117



118

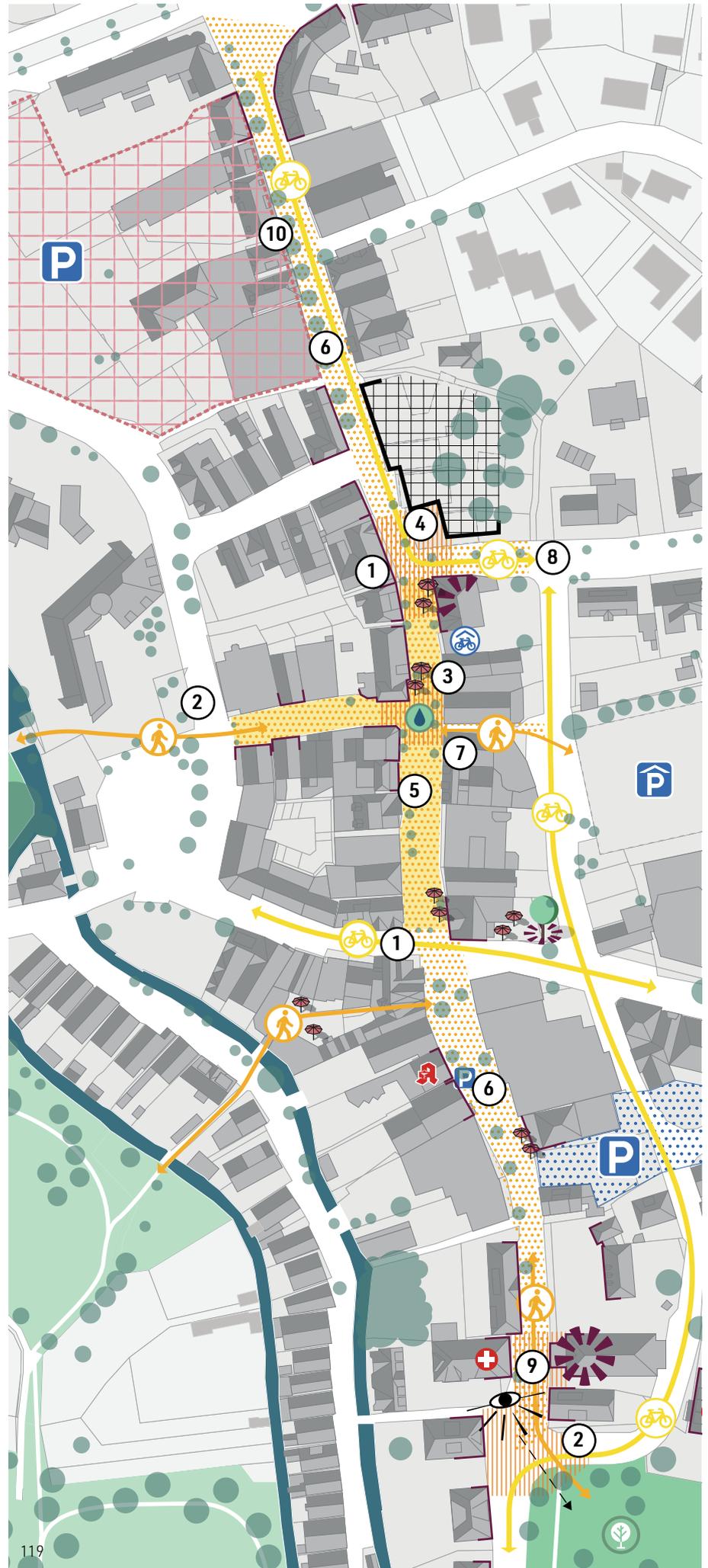
115 / Im Übergang von der Fußgängerzone in den nördlichen Abschnitt der Lange Straße versperren zahlreiche Barrieren für Fußgänger den Weg.

116 / Durch den Torbogen und die Sitzbänke wird eine klare Trennung zwischen Fußgängerzone und südlichem Abschnitt der Lange Straße vorgenommen.

117 / Im Süden findet sich für Fußgänger kein attraktiver Weg in die Grünanlagen des Amtsgartens.

118 / Der Kreuzungsbereich an der Kolkstraße könnte als Platz gestaltet werden. Die Flächen-gestaltung nimmt derzeit keine Rücksicht auf die außergastronomischen Angebote.

119 / Funktionsschema der Lange Straße



### Ausstattung

Die Ausstattungselemente sind nicht mehr zeitgemäß und in einem veralteten Zustand. Vielerorts wirken sie als Barriere vor den Eingängen der Geschäfte oder den Übergängen in die angrenzenden Straßen. Die Bewegungsbereiche vor den Ladengeschäften sind durch Möblierungen und Bäume auf einen schmalen Streifen begrenzt und durch unterschiedliche Aufsteller der Einzelhändler zusätzlich verengt.

### Grün

In der Fußgängerzone sind kleinkronige Kugelahorne prägend. Die Anordnung der Bäume wirkt willkürlich und durch Nachpflanzungen befinden sich die Bäume in unterschiedlichen Entwicklungsstadien. Die grünen Torbögen stellen besondere Erkennungsmerkmale dar, als Eingangstore in die Fußgängerzone wirken sie aber auch trennend gegenüber den angrenzenden Geschäftsbereichen. Die Bäume im nördlichen und südlichen Abschnitt sind stellenweise zu groß geworden und stehen meist zu nah an den Gebäuden. Hierdurch wird der Straßenraum visuell verkleinert und verdunkelt. Aufgrund der Enge bilden die Bäume Kronenasymmetrien aus, sodass die Standsicherheit auf Dauer nicht gewährleistet ist. Die Baumscheiben aller Bäume sind nach heutigen Standards zu klein. Am Entwicklungszustand der Bäume lässt sich die unzureichende Versorgung der Wurzeln mit Wasser und Sauerstoff ablesen.

### Räumliche Planungsziele

#### ① Achse stärken

Die Lange Straße ist als „Rückgrat“ der Stadt Diepholz weiter zu stärken. Durch eine Verbesserung der Verbindung der drei Abschnitte, eine durchlässige Gestaltung der Übergänge sowie die Attraktivierung des nördlichen und südlichen Abschnitts für Zufußgehende wird die Innenstadt für das Einkaufserlebnis attraktiver. Zudem werden Ladengeschäfte außerhalb der Fußgängerzone nicht abgehängt.

#### ② Wegeverbindungen in die Grünanlagen verbessern

Die Wege- und Sichtbeziehungen von der Lange Straße in die Grünanlagen sind durch freiraumplanerische Maßnahmen zu verbessern und durch eine übergeordnete Beschilderung zu unterstützen.

#### ③ Zentraler Platz mit Wasserspiel

Durch die Herstellung eines Platzes mit Wasserspiel an der Kreuzung zur Kolkstraße wird ein zentraler Aufenthaltsort geschaffen, der den Besuch in der Innenstadt attraktiv macht. Das Wasserspiel kann als Spielelement für Kinder gestaltet werden. Eine Einbindung der bestehenden Außengastronomie in die Platzgestaltung schafft zusätzliche Synergien.

#### ④ Freiraumplanerische Neuordnung an der Lange Straße 7a-11

Im Rahmen der städtebaulichen Entwicklung des Areals Lange Straße 7a-11 ist auch der Freiraum neu zu ordnen. Durch den Rücksprung der geplanten Bebauung entsteht ein kleiner Vorplatz, der beispielsweise eine außergastronomische Nutzung zulässt. Eine Neustrukturierung des Freiraums sollte auch die Einbindung des historisch bedeutenden Alten Rathauses zum Ziel haben.

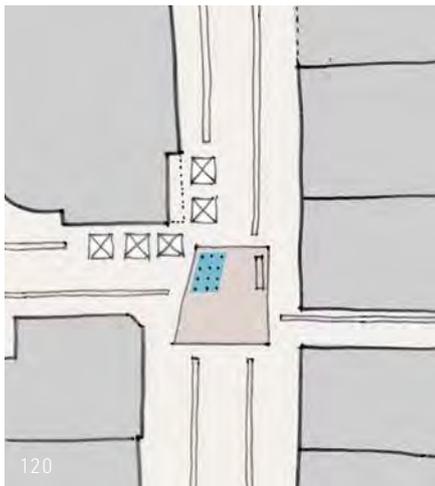


- 5 Gliederung der Fußgängerzone**  
Vor den Ladengeschäften in der Fußgängerzone sind breitere Gehwegbereiche herzustellen, um die Zuwegung zu Eingängen und Schaufenstern zu verbessern. Durch Möblierungen oder Bäume entstandene Barrieren sind abzubauen bzw. neue Ausstattungen bedarfsgerecht anzuordnen.
- 6 Straßenraum in Lange Straße Nord und Süd anpassen**  
Um dem Fußgängerverkehr mehr Raum zu geben, ist eine verkehrliche Neuordnung im nördlichen und südlichen Abschnitt vorzunehmen. Durch die gemeinsame Nutzung der Fahrbahnen durch Pkw und Radfahrende im Mischverkehr und die Reduzierung der straßenbegleitenden PKW-Stellplätze werden breitere Gehwegbereiche, sowie zusätzlicher Raum für Sitzbänke, Fahrradbügel und ausreichend bemessene Baumscheiben generiert.
- 7 Auffindbarkeit des Durchgangs zum Parkhaus verbessern**  
Der bestehende schmale Gang von der Fußgängerzone zum Parkhaus ist in die Flächengestaltung der Lange Straße einzubinden. Die Eingänge sind sichtbar hervorzuheben und durch eine aussagekräftige Beschilderung zu ergänzen.
- 8 Übergabe in die Wellestraße definieren**  
Die Übergabe der Lange Straße in die Wellestraße bedarf einer freiraumplanerischen Neudefinition. Die fußläufige Erreichbarkeit der in der Wellestraße ansässigen Geschäfte soll dabei besondere Berücksichtigung finden. Eine Verbreiterung des Gehwegs an der Wellestraße entlang des Alten Rathauses und eine Aufpflasterung im Kreuzungsbereich zur Hinterstraße sind wirkungsvolle Maßnahmen.
- 9 Überarbeitung des Kreuzungsbereichs zum Amtsgarten**  
Der Anschluss der Lange Straße nach Süden ist hinsichtlich der Sichtbeziehung und der fußläufigen Erreichbarkeit in den Amtsgarten zu überarbeiten. Eine Reduzierung der Fahrbahnbreite und der Abbiegespuren für Pkw gibt einerseits Zufußgehenden mehr Raum und lässt andererseits eine kleine Platzsituation vor der St. Nicolai Kirche und dem Pfarramt zu.
- 10 Anpassung an Entwicklungen am Lappenberg**  
Die Entwicklungen des Geschäftsstandortes am Lappenberg werden auch Auswirkungen auf den Straßenraum der Lange Straße haben. Auf künftige Zugänge oder Eingänge in das Areal sollte die Freiraumgestaltung in der Lange Straße reagieren.

## **Gestalterische Planungsziele**

### **Materialwahl**

Mit dem roten Klinkerpflaster besitzt Diepholz ein hochwertiges und ortsprägendes Oberflächenmaterial, das in einer Neugestaltung wieder Verwendung finden sollte. Die Planung mit dem bestehenden Material entspricht einem nachhaltigen Umgang mit Ressourcen und erhält gleichzeitig das ortstypische Bild. Zudem ergeben sich im Vergleich zu einem grundhaften Neuausbau Einsparungen bei den Materialkosten. Bereits durch die Reduzierung der Vielfalt an Pflasterbelägen und Verlegemustern sowie den Einsatz von neuen Möblierungen kann eine Modernisierung der Innenstadt erzielt werden. Ergänzt durch einen modernen großformatigen Betonstein wird das Klinkerpflaster aus den 1980er Jahren in einen zeitgemäßen Kontext gebracht. Der Betonstein kann



120 / Die Aufsicht (ohne Maßstab) stellt die Einbindung des Platzes in eine mögliche Gestaltung der Fußgängerzone dar. Durch die Attraktivierung und Anknüpfung des Durchgangs zum Parkhaus wird das zentrale Parken gefördert.

121 / Kreuzungsbereich Lange Straße / Kolksstraße im Bestand

122 / Die Fotomontage zeigt beispielhaft, wie ein Platz mit Wasserspiel gestaltet werden kann. Ein „Inlay“ im Pflaster markiert den Platz. Das Wasserspiel stellt als Spielelement für Kinder eine besondere Attraktion in der Innenstadt dar. Als bodengleiches Düsenfeld hergestellt ist es dennoch keine Barriere und kann bei Bedarf auch befahren werden. Die Integration der bestehenden Gastronomie erzeugt ein „Piazza“-Gefühl. Zusätzliche Sitzbänke erhöhen die Aufenthaltsqualität.

123 / Die Fotomontage zeigt die Situation in den Dunkelstunden.

als Ersatz für das Granitpflaster in den Fahrbahnen, als „Inlay“ oder für neue Platzsituationen Verwendung finden. Das vorhandene Kleinsteinpflaster aus Granit kann ersatzweise in der Gestaltung der Grünanlagen am Schloss wieder eingesetzt werden.

### **Barrierefreiheit**

Im Rahmen der Umgestaltungsmaßnahmen ist die Barrierefreiheit unter Beachtung der entsprechenden DIN-Normen zu erfüllen. Neben einem taktilen Orientierungs- und Leitsystem ist eine ausreichende und hindernisfreie Gehwegbreite von mindestens 1,80 m zu berücksichtigen. Weiter sind beispielsweise kontrastierende Flächenbeläge, Aufenthaltsangebote in regelmäßigen Abständen und schwellenarme Übergänge herzustellen.

### **Ausstattung**

Eine Erneuerung der Ausstattungen (Sitzbänke, Abfallbehälter, Pflanzkübel, Fahrradbügel, Versorgungspoller etc.) und der Beleuchtung sollte nach den Vorgaben des Gestaltungsleitfadens erfolgen und für die gesamte Länge der Lange Straße gelten. Die Verteilung der Möblierungen sollte auf die derzeitigen Gegebenheiten Rücksicht nehmen und Eingänge, Übergänge oder Schaufenster nicht versperren.

### **Beleuchtung**

Die Positionierung der Beleuchtung sollte vorrangig einseitig oder wenn benötigt in beidseitig versetzter Anordnung ausgeführt werden. Die Lichtpunkthöhe ist mit ca. 5 m vorzusehen. Hervorzuheben ist sowohl in der Grundbeleuchtung wie auch ggf. mit verbindenden Lichtelementen der Durchgang Lang Straße/Hinterstraße zur visuellen Anbindung des Parkhauses. Dies gilt auch für Durchgänge wie z.B. Lange Straße 55/56 oder Lange Straße/Gänsemarkt/Lohnstraße. Standorte für eventuelle Lichtinszenierungen sind an den Kreuzungspunkten Lange Straße – Wellestraße/Kolkstraße und Wellestraße/Hinterstraße. In Teilbereichen könnten die Bäume mittels Bodenstrahlern akzentuiert werden.

### **Marktversorgung**

Im Verlauf der Langen Straße sollen, sofern erforderlich, die Energieversorgungseinheiten erhalten bleiben. Hier sind im fußläufigen Bereich über den gesamten Straßenverlauf ca. 3 Versorgungspunkte als Unterflurversorgungseinheiten vorzuhalten. Diese dienen der Energieübergabe, an denen bei Bedarf eine mobile Unterverteilung angeschlossen werden kann.

### **Bestandsbäume**

Aussagen zum Fortbestand der Bestandsbäume oder einem notwendigen Ersatz sind im Rahmen der Objektplanung zu treffen. Die bestehenden Bäume sind eingehend zu kontrollieren und ein zukunftsfähiges Grünkonzept unter Berücksichtigung der gesamten Lange Straße zu entwickeln. Die Baumscheiben sind nach heutigen Standards auszubauen.

Die grafischen Darstellungen der Abb. 114 ff. zeigen die vorgesehene Weiterentwicklung der drei Abschnitte Fußgängerzone, Lange Straße Nord und Lange Straße Süd.

## **Hinweise zum Einzelhandel**

### **Lange Straße Nord**

Der Bereich Lange Straße Nord zählt aktuell zweifellos zu den problematischsten Gebieten in der Innenstadt. Damit wird dieses Entrée in die Innenstadt in der Wahrnehmung negativ besetzt und wirkt somit auf die gesamte Lange Straße und ihre Nebenlagen negativ.

Wegen der guten verkehrlichen Erreichbarkeit und dem Entwicklungspotenzial in Verbindung mit dem Bereich Lappenberg kann der Langen Straße Nord eine Schlüsselfunktion für die Entwicklung der gesamten zentralen Innenstadt um die Lange Straße herum zukommen, wenn hier die bisher fehlenden Magneten etabliert werden können.

### **Lange Straße Mitte**

Der Bereich Lange Straße Mitte ist die zentralste Einzelhandelslage der Innenstadt, der eine wichtige Rolle als Bindeglied zwischen den umliegenden Gebieten und Identifikationszentrum des innerstädtischen Geschehens zukommt.

Dem wird der Bereich aktuell nur bedingt gerecht, auch wenn hier einige prinzipiell kompetente Betreiber lokalisiert sind, die aber zu wenig Synergiepartner haben, um einen attraktiven Geschäftsbesatz auszubilden. Da die Etablierung größerer, attraktiver Ladenlokale hier schwierig sein wird, sind die Perspektiven der Langen Straße Mitte stark von den umliegenden Projektentwicklungen abhängig.

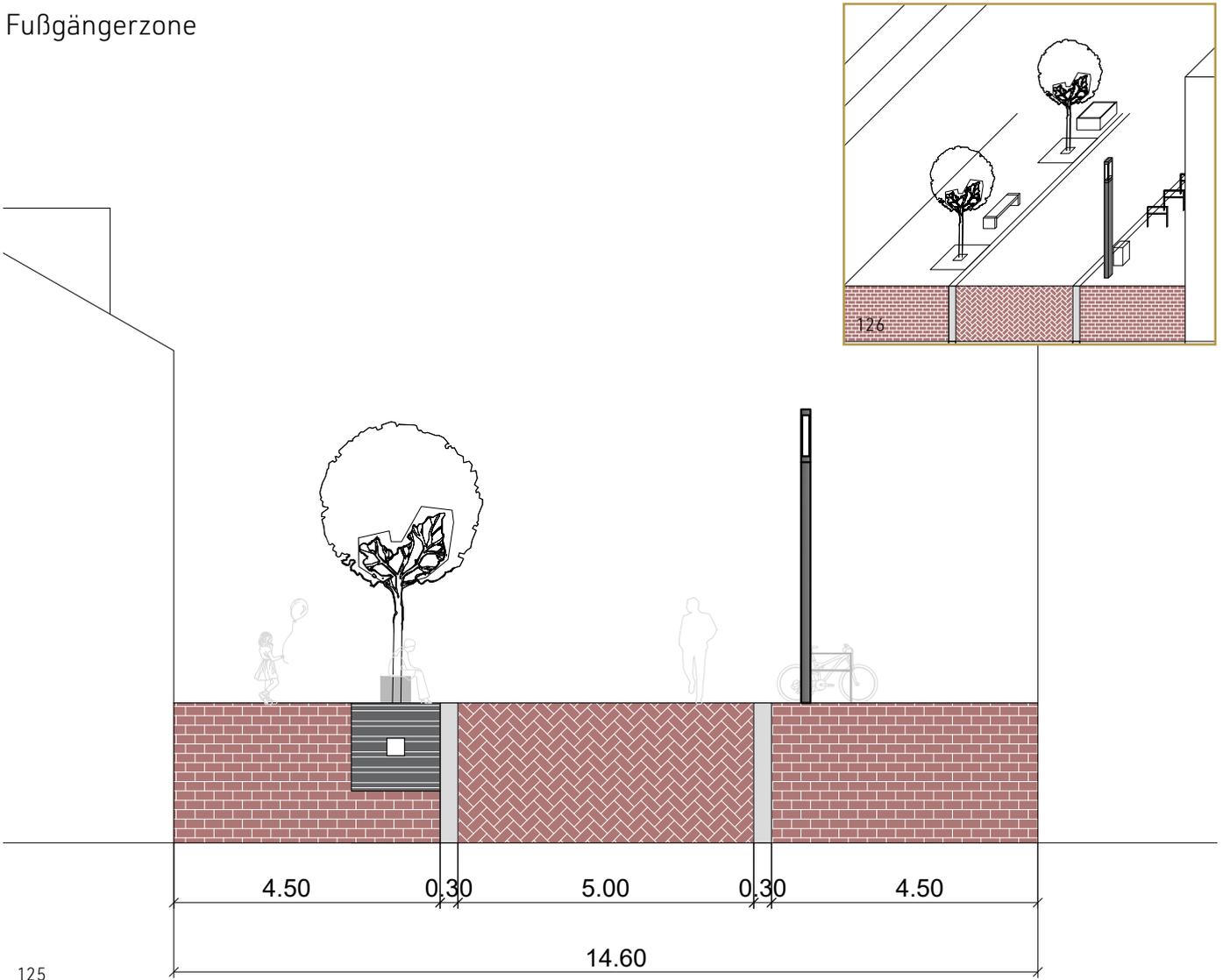
### **Lange Straße Süd**

Der Bereich Lange Straße Süd ist trotz seiner etwas randständigen Lage durch die Präsenz eines der wichtigsten Anbieter von großer Bedeutung für die Diepholzer Innenstadt. Dessen ungeachtet bleibt auch die Lange Straße Süd nicht von Leerständen verschont. Für die Perspektiven dieser Mikrolage sowie der Innenstadt als Einzelhandelsstandort insgesamt ist daher der Erhalt dieses Magnetbetriebes essenziell.

Mit der angestrebten Neugestaltung und nutzungsstrukturellen Aufwertung des Gebietes Bahnhofstraße/Lange Straße/Hinterstraße sowie mit einer möglichen Modernisierung des Kaufhauses können die Voraussetzungen deutlich verbessert werden, einen der wichtigsten Synergiepartner des Innens-tadteinzehandel dauerhaft zu erhalten.



### Fußgängerzone



124 / Das Foto zeigt, dass die Breite der Granitpflasterstreifen der Fußgängerzone Raum nimmt. Durch einen schmalen beidseitigen Streifen entstehen größere Vorbereiche für die Ladengeschäfte.

125 / Beispielhafter Schnitt durch die Fußgängerzone

126 / Beispielhafte Isometrie der Fußgängerzone

**nächste Seiten:**

127 / In dem Foto der Lange Straße Nord wird deutlich, dass eine Reduzierung der Fahrbahnbreite mehr Platz für den Gehwegbereich generiert.

128 / Beispielhafter Schnitt durch die Lange Straße Nord

129 / Beispielhafte Isometrie der Lange Straße Nord

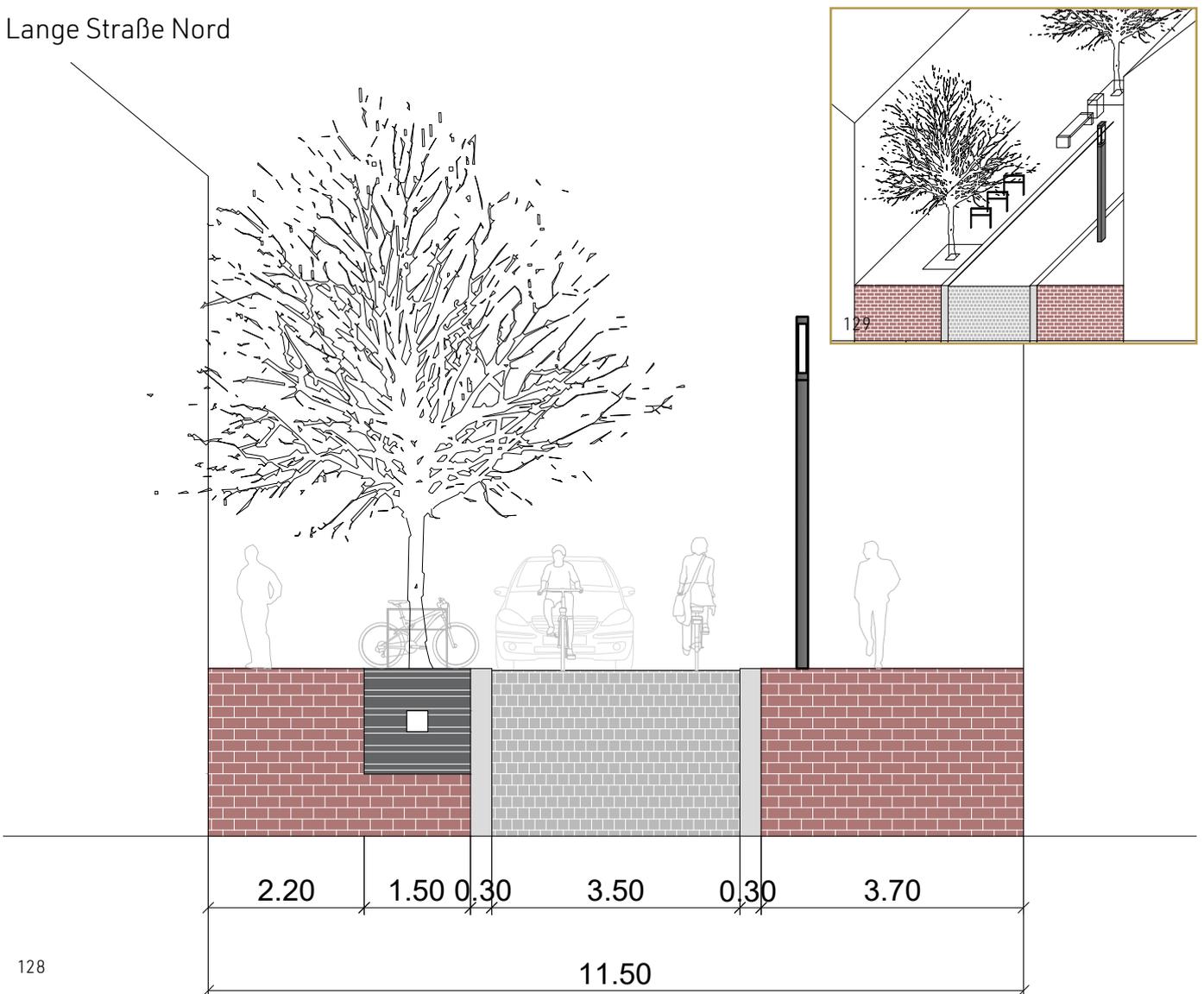
130 / Der Entfall des Radwegs ermöglicht komfortablere Bereiche für Zufußgehende und die Konflikte zwischen Radfahrenden und Zufußgehenden werden reduziert.

131 / Beispielhafter Schnitt durch die Lange Straße Süd

132 / Beispielhafte Isometrie der Lange Straße Süd

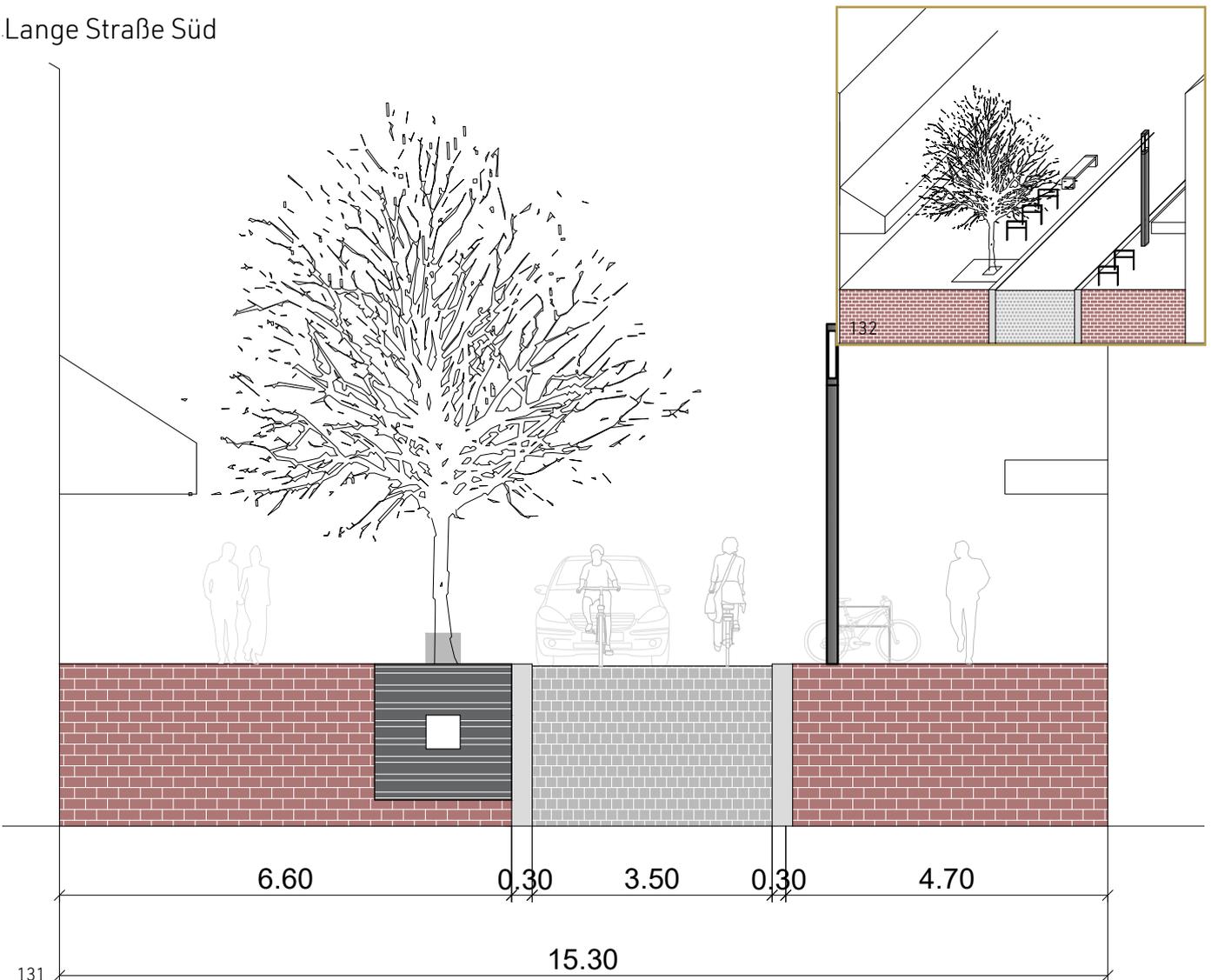


Lange Straße Nord





Lange Straße Süd



**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Aufstellungsbeschluss  
Bebauungsplan
- Erstellung Exposé ggf. mit  
Unterstützung Fachplanung
- Klärung der  
Rahmenbedingungen zum  
Grundstück, ggf. ergänzende  
Gutachten
- Konzeptvergabe zur optimalen  
Flächenentwicklung  
(Auslobung durch Stadt)
- Rückbau

**6.7 Flächenaktivierung Lange Straße 7a-11****Hintergrund und Ziel**

Im direkten Übergang zwischen Fußgängerzone und nördlicher Lange Straße hat die Stadt Diepholz im Frühjahr 2019, als eine der ersten Maßnahmen nach Aufnahme in die Förderkulisse, die Gelegenheit genutzt und die Grundstücke Lange Straße 7a, 8, 9, 10 und 11 erworben (Flurstücke: 13/4, 15/2, 137/3, 15/3, 17/1, 20/1, 386/21). Diese Grundstücke haben zusammen eine Fläche von rund 4.000 qm. Mit diesen Flächen in zentraler Lage hat die Stadt die Chance genutzt, aktiv ein Schlüsselprojekt der Innenstadtsanierung zu entwickeln. Ziel ist es, die Innenstadt langfristig zu beleben und daher frequenzbringende Nutzungen in der Innenstadt anzusiedeln. Die Stadt möchte die Grundstücke im Zusammenspiel mit dem Lappenberg-Areal entwickeln. Durch neue Nutzungen soll die Verbindung der Fußgängerzone mit der Lange Straße Nord und der Wellestraße gestärkt werden. Ziel ist es, eine belebende Ergänzung im Einzelhandel- und Gastronomiebereich anzusiedeln.

Das Grundstück soll durch einen Investor entwickelt werden. Um die städtebaulich-hochbauliche Qualität zu sichern, ist ein vorgeschaltetes Vergabeverfahren durchzuführen. Die Verfahrensart ist noch zu prüfen. Durch kompakte Siedlungsentwicklung kann im Neubau der Energieaufwand gesenkt werden und mit der Energiesparverordnung (EnEv) gibt es heute schon einen Standard, der maßgeblich die Gebäudewärmeversorgung im Neubau regelt.

**Städtebauliche Analyse****Nutzung**

Die Fußgängerzone mit klassischen Angeboten des Einzelhandels ist in Diepholz sehr kurz. Funktional als auch teilweise gestalterisch setzt sie sich nach Norden bis zum Mollerkreisel fort. Vor allem der Bereich um das Lappenberg-Areal bietet hier weitere Einkaufsmöglichkeiten, dennoch hat der





137



138



139

133 / Die Grundstücke liegen in zentraler Lage am nördlichen Ende der Fußgängerzone. Die eingeschossige Bauweise mit Giebeln ist durch ihre Orientierung und Bauweise ortsbildprägend. Die Fassade des Gebäudes mit Imbissnutzung steht unter Denkmalschutz.

134 / Blick aus Süden, der Gehweg ist zunächst noch etwas breiter mit zwei Bäumen bevor er ab Gebäudenummer 8 nach Norden schmaler wird.

135 / Blick aus der nördlichen Straße auf die Spitze des Alten Rathauses.

136 / Von der Wellestraße kommend bildet das Bodenmaterial einen Übergang zum Kernbereich der Innenstadt aus. Die Bebauung verschwindet hinter den Bäumen. Der Fußweg auf der Seite des Alten Rathauses ist sehr schmal.

137 / Etliche Gebäude weisen hohen Sanierungsbedarf auf. Hier ist auf der Gebäudeseite ein großer Riss in der Fassade zu erkennen

138 / Rückseite des Gebäudes Lange Str. 8

139 / Bewachsene Gartengrundstücke im hinteren Bereich der Bebauung.



134



135



136



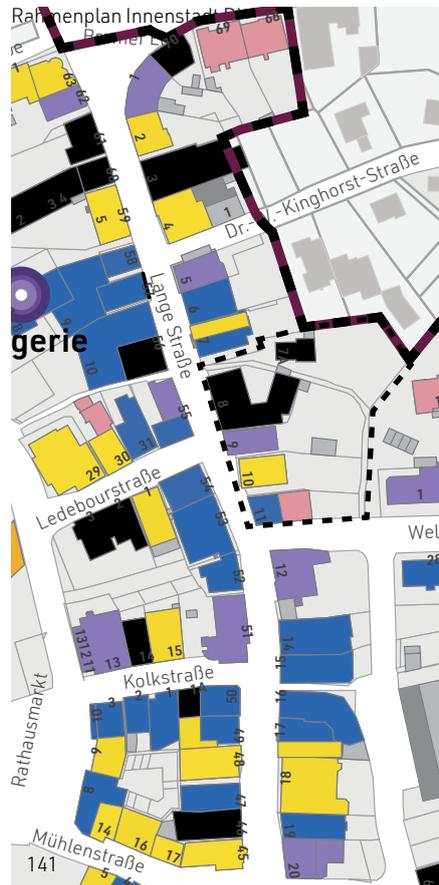
140 / Kartenausschnitt Stadtbildprägende Gebäude mit Dachstruktur (Legende S. 21), die Fläche Lange Str. 7a-11 ist gestrichelt umrandet

141 / Kartenausschnitt EG-Nutzungen (Legende S. 27)

142 / Kartenausschnitt Fassadenmaterial (Legende S. 24)

143 / Kartenausschnitt Gebäudehöhe (Legende S. 22)

144 / Historische Karte von 1882



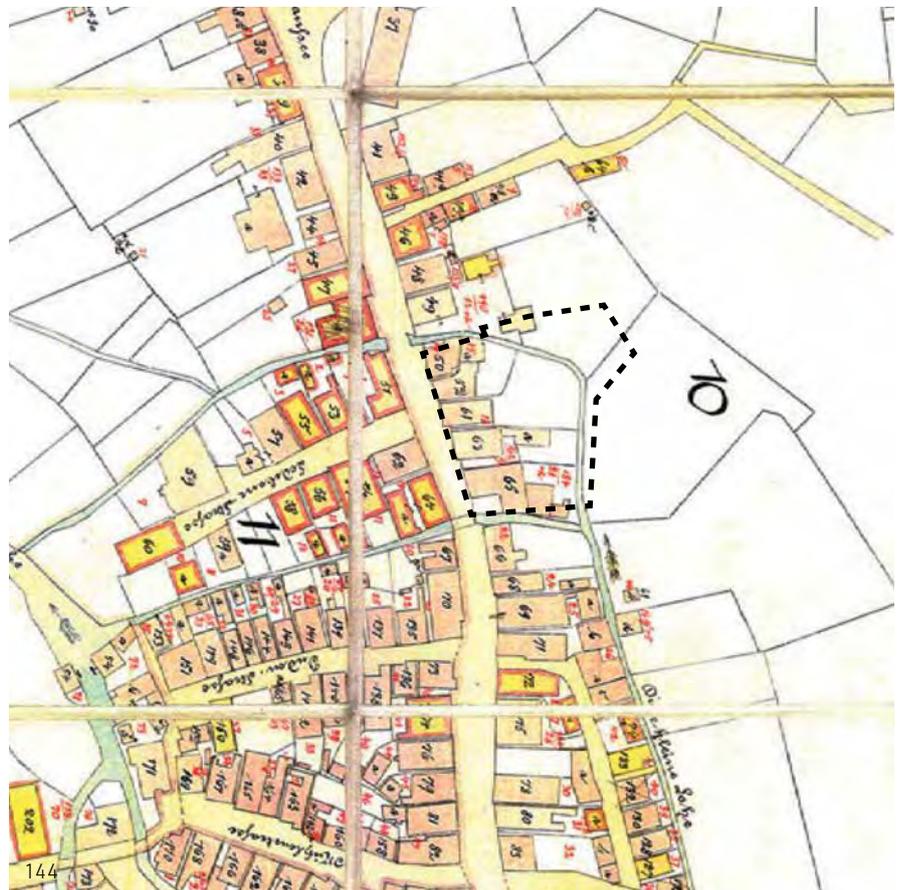
Besatz in den letzten Jahren abgenommen, sodass der nördliche Teil immer mehr von der Fußgängerzone abgehängt wird. Auch die Erdgeschossnutzung in den Gebäuden Lange Straße 7a-11 fluktuiert. Seit Gerry-Weber 2017 den Standort aufgegeben hat, steht das Gebäude leer. Ebenso steht das Gebäude Nr. 7a leer, in Nr. 9 gibt es einen Asia-Imbiss, Nr. 10 ist als Zwischennutzung vermietet. In der Nr. 11 ist ein Süßwarenladen ansässig. Im hinteren Teil befindet sich Wohnnutzung. Im direkten Umfeld gibt es mit Gastronomie (inkl. Außengastronomie) im Alten Rathaus, einer Buchhandlung und einem Optiker frequenzbringende Nutzungen. Aktuell ist eine Kontinuität zwischen Läden, die zum Bummeln einladen, bis zur Ledebourstraße spürbar.

### Stadtbild

Die Gebäude Lange Straße Nr. 11, 9 und 8 sind historisch und in ihrer Wirkung stadtbildprägend. Die Fassade des Hauses Nr. 9 steht unter Denkmalschutz. Die nördlich angrenzenden Gebäude fügen sich in die Bauflucht. Jedoch sind die Fassaden aller Gebäude im Erdgeschoss durch die Einzelhandelsnutzungen überprägt. Im direkten Umfeld gibt es weitere Gebäude, die stadtbildprägend oder denkmalgeschützt sind. Die Bauten sind Zeitzeugen unterschiedlicher Epochen: das Fachwerkgebäude Nr. 55 hat einen dörflich-mittelalterlichen Charakter, die Gebäude Nr. 53 und 51 mit ihrer gründerzeitlichen Putzfassade zeugen von wirtschaftlichem Aufschwung sowie auch das Alte Rathaus von 1905 mit imposanter Backsteinfassade, großen Fenstern und Turmspitze. Die nördlich anschließenden Gebäude sind vorrangig mit einer Putzfassade verkleidet. Im Umfeld der Ledebourstraße und am Ende der Fußgängerzone gibt es weitere Backsteingebäude mit oder ohne Fachwerkelemente.

### Städtebau

Die Wohn- und Geschäftsgebäude 8, 9, 10 und 11 sind wie fast alle Gebäude in der Lange Straße straßenbegleitend und orientieren sich mit ihren großen



Schaufenster zu dieser. Das Wohngebäude 7a mit Garten liegt isoliert in der zweiten Reihe. Die Gebäude 9, 10 und 11 sind für die Lange Straße untypisch in offener Bauweise errichtet und leicht zum Straßenraum gedreht.

### Sanierungszustand

Die Bausubstanz ist in einem schlechten Zustand. Die Gebäude weisen lange und tiefe Risse in den Fassaden auf. Die Stand- und Verkehrssicherheit ist gewährleistet und wird regelmäßig geprüft. Eine Sanierung ist wirtschaftlich nicht leistbar.

### Dachlandschaft und Geschossigkeit

Im Lauf der Lange Straße gibt es keine eindeutige Dachlandschaft, es handelt sich vor allem um giebel- und traufständige Dächer. Neubauten in der Lange Straße (z.B. C&A) sind giebelständig. Die eingeschossige Bauweise der Häuser Nr. 9, 10 und 11 bilden einen Sonderfall in der Lange Straße. Nach Norden wird die Bebauung zweigeschossig plus Dachlandschaft fortgeführt. Das südlich angrenzende Alte Rathaus ist mit seiner Turmspitze eines der höchsten Gebäude im Planungsgebiet. Durch das gegenüberliegende Gebäude Nr. 53 mit drei Geschossen ergibt sich im Kreuzungsbereich Lange Straße/Wellestraße eine räumliche Enge. Im Bereich der Fußgängerzone gibt es weitere Gebäude mit zwei bis drei Geschossen.

### Freiraum

Der Gehweg weitet sich im Bereich der gedrehten Frontbereiche und ermöglicht ein bequemes Nebeneinander von Radfahrenden und zu Fußgehenden sowie Auslagefläche von Geschäften. Die rückwärtigen Grundstücke sind gärtnerisch gestaltet und haben einen Baumbestand. Im Straßenraum stehen entlang der Kreuzungssituation Wellestraße und Lange Straße mehrere kurzstämmige klein- bis mittelgroße Bäume. Sie bilden trotz Seitenversprung eine gestalterische Einheit mit der Halallee in der nördlichen Lange Straße.

Typisch ist der Efeubewuchs im Stammbereich. Der Baumbesatz in der Fußgängerzone unterscheidet sich vom Rest der Lange Straße, er ist von kleinen Ahornbäumen geprägt.

### **Erschließung**

Der nördliche Verlauf der Lange Straße ist als Einbahnstraße in Richtung Wellestraße für den Autoverkehr freigegeben. Die nächsten Parkplätze im unmittelbaren Umfeld des Untersuchungsbereichs sind zwölf Parkplätze im öffentlichen Raum der nördlichen Lange Straße (die für Parksuchverkehr sorgen) sowie Parkplätze in der Wellestraße und das Parkhaus in der Hinterstraße. Derzeit findet eine Erschließung durch die Lange Straße statt.

### **Räumliche Planungsziele**

- 1 Charakter der Diepholzer Innenstadt wahren**

Der Charakter der Diepholzer Innenstadt mit kleinteiliger, straßenbegleitender Bebauung und ausgeprägter Dachlandschaft ist zu erhalten und in diesem Sinne fortzuentwickeln. Eine Zusammenschaltung von Erdgeschossflächen für marktgerechte Bedarfe sollte sich nicht in der Architektur wiederfinden, sondern eine vertikale Gebäudegliederung angestrebt werden. Die Diepholzer Innenstadt ist durch eine Dachlandschaft und Gebäudehöhen zwischen ein bis drei Geschossen geprägt. Es sind in einem hochbaulichen Verfahren Lösungen für die Höhenentwicklung am Standort mit bisher eingeschossiger Bauweise aufzuzeigen. Die historischen Raumkanten können aus städtebaulichen Gründen verspringen, solange eine Adressierung zur Lange Straße und eine ruhige Raumwirkung gesichert wird.
- 2 Inwertsetzung der historischen umliegenden Gebäude unter Berücksichtigung von Sichtachsen**

Das Alte Rathaus mit seiner Backsteinfassade und Turmspitze ist ein besonders ortsbildprägendes Gebäude in der Diepholzer Innenstadt. Aus Norden kommend ist die Sichtachse auf das Gebäude zu erhalten. Dies ist durch geringe Geschossigkeit oder eine leicht versetzte Bauweise möglich. Durch eine Aufweitung des Straßenraumes kann das Gebäude mehr zur Geltung kommen. Auch die Gebäude Lange Str. 52 und 53 sind von besonders stadtbildprägender Bedeutung. Die Sichtachse aus der Ledebourstraße auf das heutige Gebäude Nr. 9 ist bei einer baulichen Entwicklung zu berücksichtigen. Hier braucht es zukünftig einen baulichen Fixpunkt vom Rathausmarkt kommend.
- 3 Frequenzbringer mit belebter Erdgeschosszone ansiedeln**

Dem Eckgebäude Lange Straße 11 kommt eine wichtige Funktion als Bindeglied zwischen Lange Straße und Wellestraße zu und sollte sich daher zukünftig auch zu beiden Straßenräumen öffnen (vgl. Radtke Consulting 2020). Es sollte daher durch eine frequenzbringende Nutzung besetzt und eine belebte Erdgeschosszone realisiert werden. In den Beteiligungsveranstaltungen kam der Wunsch nach einem Café oder Backshop auf.
- 4 Gestaltung Übergang Fußgängerzone**

Die Lange Straße wird ihrem Namen gerecht. Mit der Umgestaltung bietet sich die Chance, den Raum im Kreuzungsbereich Lange Straße/Wellestraße aufzuweiten und somit einen Übergang in die Fußgängerzone sowie Flächen für Außengastronomie zu schaffen. Die Aufweitung ist als Folge der neuen Platz-



-  Räumlich zusammenhängende Fläche
-  Stadtbildprägendes Gebäude
-  Fassade mit Raumwirkung
-  Besondere Raumkante
-  Wichtige Blickbeziehung
-  Fußwegeverbindung
-  Radwegeverbindung
-  Zufahrt
-  Übergeordnete Grünraumverbindung
-  (Temporäre) Grünfläche
-  Freiraumangebote (Wasser, Spielort)
-  Bauliche Entwicklung mit Raumkante
-  Geschossigkeit
-  Freiraumangebote z.B. Gastronomie

gestaltung im Kreuzungsbereich Lange Straße/Kolkstraße zu verstehen und sollte in ihrer Ausgestaltung die Materialien wiederverwenden (vgl. Maßnahme Nr. 6).

**5 Erweiterung Straßenraum**

Der Gehweg, der die Lange Straße und die Wellestraße verbindet, ist vor allem auf der südlichen Seite besonders schmal. Da es die Seite mit direkten Weg aus der Fußgängerzone in die Wellestraße ist, wird er gerne genutzt. Bei einer Umgestaltung in diesem Bereich sollte auch geprüft werden, ob der Straßenraum und der Kurvenradius angepasst werden kann, um die Gehwege entsprechend der aktuellen Anforderungen zu gestalten.

**6 Erschließung des Grundstücks prüfen**

Die Lange Straße ist im Einrichtungsverkehr aus Norden kommend befahrbar. Mit der Entwicklung neuer Nutzungen auf der Fläche Lange Straße 7a - 11 entstehen neue Verkehre. Um die Verkehre aus der Lange Straße fernzuhalten, sollte eine Erschließung des neuen Gebiets durch die Wellestraße erfolgen. Dafür ist im Einfahrtsbereich die Einbahnstraßenregelung aufzuheben.

**Empfehlungen zur Nutzungsansiedlung**

Das Areal eignet sich für die Ansiedlung eines mittelgroßen Betriebs, vorstellbar ist die Ansiedlung eines Modeanbieters in Ergänzung zum Umfeld oder die Umsiedlung eines Technikmarktes. Analog zur heutigen Nutzung könnte der Standort durch ein oder zwei kleinere Ladeneinheiten für Einzelhandel und/oder einzelhandelsnahe Dienstleistungen genutzt werden.

Der Standort mit seiner wichtigen Funktion als Bindeglied zwischen Lange Straße und Wellestraße eignet sich als potenzieller Gastronomiestandort

mit Öffnung zu beiden Straßenräumen. „Wichtig ist hierbei, dass es sich um eine Einrichtung handelt, die tagsüber (spätestens ab dem Mittagsgeschäft) geöffnet ist, um ihre Wirkung für den Einzelhandel zu entfalten. Gemeinsam mit den bestehenden gastronomischen Nutzungen im unmittelbaren Umfeld kann hier ein Cluster entstehen, das nicht nur die Einzelhandelsfunktionen des Umfeldes, sondern auch das in der Wellestraße lokalisierte Kino funktional ergänzt.“ (vgl. RC 2020:51)

**Variante 1:  
Erwerberauswahlverfahren**

- 1. Stufe  
Interessensbekundung der Investoren (+ erster Entwurf)
  
- Auswahlgremium bewertet und gibt Empfehlungen zur Weiterbearbeitung
  
- 2. Stufe  
Überarbeitung der Konzeption (Nutzung und Architektur) und Bewertung nach vorher festgelegten Kriterien

**Variante 2:  
Direktvergabe und Wettbewerb**

- 1. Stufe  
Auswahl des Investors nach Referenz und Vergabe unter Auflage der Durchführung eines Wettbewerbs
  
- 2. Stufe  
Städtebaulich-hochbaulicher Wettbewerb mit Investor als Auslober

**Verfahrensübersicht**

Um die städtebaulichen und funktionalen Ziele der Stadt für das Areal durch private Entwicklungsträger umsetzen zu lassen, stehen grundsätzlich verschiedene Verfahrenswege zur Verfügung.

Bei Variante 1 wird die Fläche an das beste Konzept vergeben. Wie das beste Konzept aussieht, ist vorher durch ein Gremium zu bestimmen. Es ist dabei zu klären, welchen Stellenwert Nutzung, Gestalt und Preis bei der Bewerbung haben. Das Grundstück wird durch ein Exposé mit allen wichtigen Hinweisen zum Grundstück und Verfahren beworben. Anhand der im Vorfeld definierten Bewertungsmatrix werden die eingereichten Konzepte bewertet. Dafür sind zunächst Interessensbekundungen einzubringen. Es sollten nur Bewerbergemeinschaften von Investoren gemeinsam mit Architektinnen und/oder Architekten zugelassen werden. Ein Auswahlgremium bewertet zunächst die eingereichten Unterlagen. Das Gremium sollte aus Stadtverwaltung, Politik, aber auch Fachplanern bestehen, vor allem für die Themen, die relevant bei der Realisierung sind, wie z.B. Brandschutz, Statik, gewerbliche Funktionsfähigkeit. Bei einem Rücksprachekolloquium können Hinweise mit auf den Weg gegeben werden, bevor die tatsächliche Bewerbung erfolgt. Die überarbeiteten Konzepte werden im Anschluss durch das Gremium auf Basis der Bewertungsmatrix bewertet. Aufgrund der komplexen Sachlage wird eine externe juristische Begleitung empfohlen. Die Komplexität des Verfahrens kann auch dazu führen, dass Interessierte abspringen. Es kommt zum Verkauf der Fläche mit der Verpflichtung zur Durchführung des Konzeptes.

Bei Variante 2 wird die städtische Fläche mit einer Verpflichtung zur Durchführung eines hochbaulichen Wettbewerbs an einen Investor veräußert. Bei einem Wettbewerb werden durch die Teilnahme vieler Architekturbüros eine breite Vielfalt an Varianten aufgezeigt. Es wird die beste und nicht die erstbeste Lösung für ein Grundstück prämiert. Je nach Wertgrenze des Grundstücks ist eine europaweite Ausschreibung notwendig. Bei der Vergabe des Grundstücks kann z.B. an einen Investor mit vergleichbaren Projektpreferenzen vergeben werden oder nach Preis. Aufgrund des Sanierungsrechts ist die Preisfrage reguliert. Die Auflage, einen Wettbewerb durchzuführen, führt dazu, dass der Investor mit dem Gewinnerbüro weiterarbeiten muss. In der Praxis hat sich gezeigt, dass Investoren manchmal versuchen den Architekturentwurf vor allem nach wirtschaftlichen Vorgaben und weniger gestalterischen Vorgaben zu beeinflussen.

Bei beiden Varianten ist die Qualität der Auslobung bzw. des Exposés entscheidend für das Verfahren. Nur eine klare Aufgabenbeschreibung und beste Kenntnis über die Rahmenbedingungen führen zu einer guten Umsetzbarkeit des Projektes.



**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Fortsetzung Eigentümer- und Investorengespräche
- Grundstücksneuordnung
- Schaffung Planrecht

**6.8 Umgestaltung und Neuordnung Lappenberg-Areal**

**Hintergrund und Ziel**

Mit der Sanierungsmaßnahme sind die zentrale Einzelhandelslage als auch ihre Ränder funktional als Erlebnisort zu stärken, als vitaler Wirtschafts- und Wohnstandort weiterzuentwickeln sowie die Funktionsvielfalt zu erweitern. „Mit einem Entwicklungskonzept, das unter den gegebenen Restriktionen funktional überzeugende Geschäftsflächen und ein ausreichendes Stellplatzangebot ermöglicht, kann hier ein neuer Anziehungspunkt für den innerstädtischen Einzelhandel geschaffen werden.“ (RC 2020:27)

Die Stadt Diepholz beabsichtigt die Einzelhandelslage „Lappenberg-Areal“ in der nördlichen Innenstadt städtebaulich und planungsrechtlich neu zu ordnen. Dafür wurde bereits 2011 der Aufstellungsbeschluss für den B-Plan Nr. 86 verabschiedet. Die Planungsziele sind teilweise hinfällig. Innerhalb des Gebietes findet sich eine gemischte Baustruktur, die an der Lange Straße durch eine geschlossene Gebäudetypologie geprägt ist, wohingegen die übrige Bebauung durch den Solitärkörper und eine Parkplatzanlage dominiert wird. Das Areal weist zahlreiche Defizite auf, die einen positiven Impuls auf die zukünftige Innenstadtentwicklung von Diepholz erschweren. Die Planungen sind aufgrund der Eigentumsverhältnisse kompliziert. Es gibt zwei größere Flächeneigentümer mit Einzel- und Teileigentum sowie weitere Einzeleigentümer an den Plangebietsrändern. Eine überzeugende Lösung kann nur flurgrenzend





147



148



149



150



151

146 / Lappenberg im Bestand

147 / Die öffentliche Wegeverbindung zwischen Lange Straße und Lappenberg ist für Unwissende kaum auffindbar und nicht attraktiv gestaltet.

148 / Die private Wegeverbindung wird durch Aufsteller, Warenauslagen und parkenden Fahrzeuge verstellt.

149 / Neubau gegenüber dem Lappenberg an der Lange Straße

150 / Ungeordnete Stellplatzsituation am Stadteingang und, mittig auf der Stellplatzanlage führt eine Zufahrt zu einer privaten Tiefgarage. Im Hintergrund ist das Gebäude Lappenberg 1-3.

151 / Begrünte Fläche ohne Qualität mit Einfahrt von der Mollerstraße zu den Stellplatzflächen des Gebäudes Mollerstraße 1-3

152 / Der Drogeriemarkt bildet zur Lange Straße keine Adresse aus.



152

übergreifend möglich sein, wofür Flächentausch oder -verkauf notwendig ist. Die gewachsene Lage mit ihrer komplizierte Eigentümer- und Erschließungssituation hat bisher Entwicklungen verhindert.

In den letzten Jahren sind von unterschiedlichen Akteuren verschiedene Entwürfe für das Gebiet erarbeitet worden. 2017 hat BPW in Kooperation mit neun Grad Architektur ein städtebauliches Konzept erarbeitet, mit dem Ziel einer Verdichtung des Planbereichs und der Schaffung von großen Ladenflächen mit einer städtebaulich und funktional überzeugenden Anknüpfung an die Diepholzer Innenstadt. Das Konzept wurde für die Rahmenplanung aktualisiert.

### **Städtebauliche Analyse**

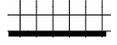
Das Lappenberg-Areal ist eine wichtige Einzelhandelslage und Stellplatzanlage im nördlichen Bereich der Innenstadt. Die Einzelhandelsbetriebe sind trotz unmittelbarer Nähe zur Innenstadt von dieser abgewandt und zum innenliegenden Parkplatz hin orientiert, die Gebäudesubstanz ist zu großen Teilen sanierungsbedürftig. Die Ladenlokale entsprechen nicht den heutigen Anforderungen, in den letzten Jahren hat der Leerstand zugenommen. Mit einem Drogeriemarkt findet sich jedoch auch ein wichtiger Magnetbetrieb am Standort, für den das Ladenlokal jedoch nicht ausreichend ist und hoher Modernisierungsbedarf besteht. Daneben gibt es weitere Betriebe im Niedrigpreissortiment, die alle von der Stellplatzanlage erschlossen sind.

Das Lappenberg-Areal wird als Verbindung von der Stellplatzanlage zur Lange Straße genutzt. Es gibt eine öffentliche und eine private Wegeverbindung, die beide eng und unattraktiv sind. Die Stellplatzanlage wird vom Lappenberg erschlossen, eine Zufahrt ist auch über die Mollerstraße möglich. Einer Tiefgaragenzufahrt für das Gebäude Lappenberg 1-3 bestimmt die Anordnung und Funktionsweise der Stellplatzanlage.

Es handelt sich um einen gewachsenen Standort mit einer heterogenen Bebauung. Vor allem zum Lappenberg hin bildet sich ein uneinheitliches Bild mit unterschiedlichen Gebäudehöhen, Ausrichtungen, Zugängen und Bauweisen. Zur Lange Straße wird eine geschlossene Front entlang der historischen Raumkanten ausgebildet. Die zweigeschossige Bauweise ist vorrangig mit traufständiger Dachstruktur ausgebildet. Im Rahmen der letzten Sanierung wurde das Gebiet neugeordnet. Nach Abbruch baufälliger Bausubstanz wurde am Bremer Eck ein Neubau als Tor zur Stadt errichtet und das Gebäude Lappenberg 1-3 als Teil eines Geschäftszentrums zur Verbesserung der Versorgungsfunktion mit neuen Stellplatzflächen. Das Geschäftszentrum ist aufgrund seiner Stützenstruktur nicht mehr zeitgemäß. Das Gebäude verfügt über Eingänge an allen Seiten und bildet somit keine klaren Räume aus. Die neuen Strukturen der letzten Sanierung brechen mit der kleinteiligen Bebauung der Lange Straße.

Zwischen Mollerstraße und der Stellplatzfläche befindet sich eine Grünfläche, die heute aufgrund von Eigentumsverhältnissen und starkem Bewuchs nicht zugänglich ist. Im Flächennutzungsplan ist die Fläche als gemischte Baufläche dargestellt.



-  Räumlich zusammenhängende Fläche
-  Besondere Raumkante
-  Fußwegeverbindung
-  Zufahrt
-  Bauliche Entwicklung mit Raumkante
-  Geschossigkeit

## Beleuchtung

Die Straße Am Lappenberg / Rathausmarkt ist als stark befahrene Durchgangsstraße zu sehen. Die Beleuchtung sollte sich daher an anderen Verkehrsstraßen wie der Moller Straße oder dem Flöthekreisel orientieren. Eine Lichtpunkthöhe von maximal 6 m ist vorzusehen.

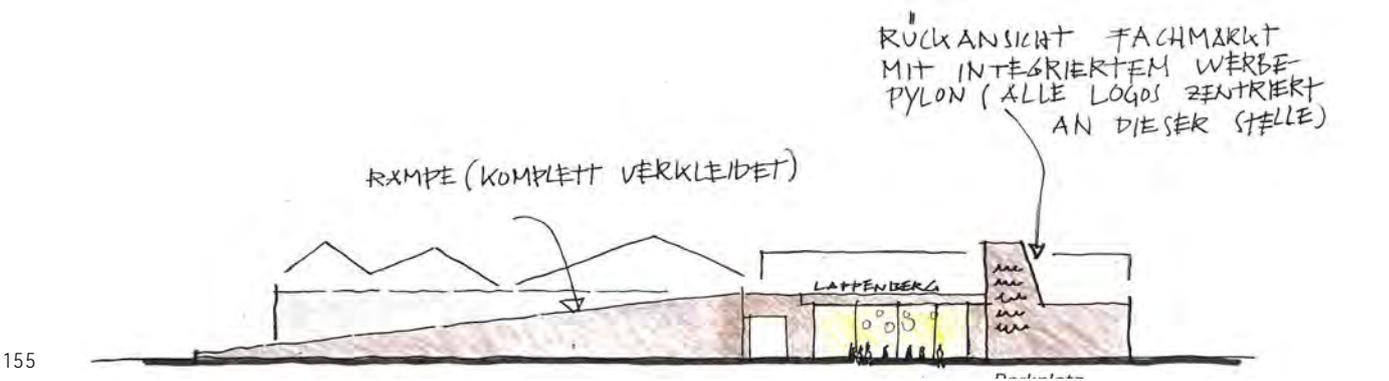
## Hinweise zur städtebaulichen Entwicklung

- ① **Frequenzbringer ansiedeln**  
Der Standort ist als Einzelhandelsstandort vorgeprägt und sollte auch als solcher erhalten bleiben. Ergänzend können in den Obergeschossen Wohnnutzungen realisiert werden. Bei der Planung und Umsetzung ist die Stellplatzanlage als Lärmquelle zu berücksichtigen.
- ② **Ankunftsort Nord und Verbindung zur Innenstadt**  
Die Funktion als öffentliche Parkplatzanlage in einem Netz verschiedener Ankunftsorte in der Innenstadt ist zu erhalten. Bei einer baulichen Umgestaltung ist die bestehende Tiefgarage zu berücksichtigen. Die fußläufigen Verbindungen zwischen Stellplatzanlage und Lange Straße sind aufzuwerten. Im Sinne einer zukunftsweisenden Planung sind ausreichend Fahrradabstellplätze in direkter Nähe der Eingänge zu realisieren.
- ③ **Active Erdgeschosszone zur Lange Straße**  
Die Lange Straße ist das Zentrum von Diepholz und soll auch zukünftig durch verschiedene Nutzungen die Innenstadt beleben. Dafür ist eine attraktive Erdgeschosszone essenziell. Die Erschließung neuer Geschäfte sollte vorrangig über die Lange Straße erfolgen. Es braucht belebte Gebäudeöffnungen, auch abseits des klassischen Schaufensterns. Blinde Fassaden sind zu vermeiden. Eine offene und großzügige Passagenlösung kann eine Alternative bieten, um

zum einen die Wege vom Stellplatz als auch von der Lange Straße zu verkürzen. Eine solche Passage muss auf die Lange Straße eine besonders attraktive Wirkung erzielen.

**4 Charakter der Diepholzer Innenstadt wahren**

Die Diepholzer Innenstadt ist durch eine Dachlandschaft und Gebäudehöhen zwischen ein bis drei Geschossen geprägt. Diese Struktur ist zu erhalten. Vorbildgebend ist der Neubau Ecke Lange Straße/Dr. Wilhelm-Kinghorst-Straße. Durch architektonische Kniffe kann die geforderte lichte Höhe im Einzelhandel als optische 2-Geschossigkeit umgesetzt werden.



153 / Ansicht aus der Lange Straße: Variante 1 mit giebelständiger Bauweise des Supermarktbereichs, hier mit Neubau auch für Lange Straße Nr. 56 (Quelle: 9° Architekten)

154 / Variante 2 mit traufständiger Bebauung, bei beiden Varianten wird der Eingang zur Passage hervorgehoben

155 / Blick von der Stellplatzanlage, bei einer Variante mit einem Parkdeck

156 / Ansicht aus der nördlichen Lange Straße im Entwurf

157 / und im Bestand



### **Hinweise zur Einzelhandelsentwicklung**

Der gewachsene Einzelhandelstandort sollte erhalten bleiben und entsprechende seiner Standortvorprägung entwickelt werden. Daher bietet sich die Profilierung als Standort für den periodischen Bedarf an. Es wird vorgeschlagen, einen bestehenden Lebensmittelmarkt zu verlagern und diesen durch einen zeitgemäßen Drogeriemarkt zu ergänzen. Folgende zwei Varianten sind vorstellbar:

- Verlagerung eines Discounters (die bestehende Flächen könnten branchenfremd nachvermietet oder eine neue Nutzung angesiedelt werden).
- Verlagerung von Einzelhandelnutzungen an der Flöthestraße (die Fläche an der Flöthestraße würde dann für eine grundsätzliche städtebauliche Neuordnung zur Verfügung stehen).

Die Herausforderung besteht darin, ein ausreichendes Stellplatzangebot zu schaffen. Eine Tiefgarage ist für einen Lebensmittelanbieter immer nur ein Kompromiss, insofern müsste dafür gesorgt werden, dass ausreichend ebenerdige Kundeparkplätze zur Verfügung stehen.

Zusätzlich ist zu empfehlen, bei einer Entwicklung dieses Standortbereiches auch die Fläche des Eckgebäudes Lappenberg/Mollerstraße in die Überlegungen einzubeziehen. Mit einer Umstrukturierung des Bereiches könnte sich auch die Möglichkeit eröffnen, die Nutzung stärker als bisher zum Parkplatz hin zu orientieren und dadurch produktivere Anbieter zu etablieren, die ansonsten keinen Platz in der Haupteinkaufslage finden würden.

Sehr wichtig wird in der Entwicklung des Lappenbergs die Anbindung an die Lange Straße, um dort eine Belebung herzustellen, andererseits aber auch kurze Wege zu den Stellplätzen zu ermöglichen. Positive Effekte für die Lange Straße werden insbesondere auch davon abhängen, was die Einkaufenden im unmittelbaren Umfeld des Lappenbergs antreffen. Daher spielt die Qualifizierung der Angebotsstrukturen und Aufenthaltsqualität in der nördlichen Lange Straße eine große Rolle für den Erfolg der Maßnahme. Die Entwicklung kann daher nicht unabhängig vom Standort Lange Str. 7a-11 (vgl. Maßnahme 7) betrachtet werden. (vgl. RC 2020: 49ff.)

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- ✗ Juni 2020: Rückbau Hinterstraße 6
- Zwischennutzung (Hinterstraße, Vorplatz Ceka)
- Neuordnung Verkehr
- Eigentümergespräche Gebäudekomplex (Ceka, Bruns, Commerzbank)
- Modernisierungsgutachten Gebäudekomplex
- Sanierung/Modernisierung/Neubau Gebäudekomplex
- Rückbau Bahnhofstraße 20
- Verfahren zur baulichen Entwicklung Bahnhofstraße/ Hinterstraße

**6.9 Neuordnung östlicher Stadteingang**

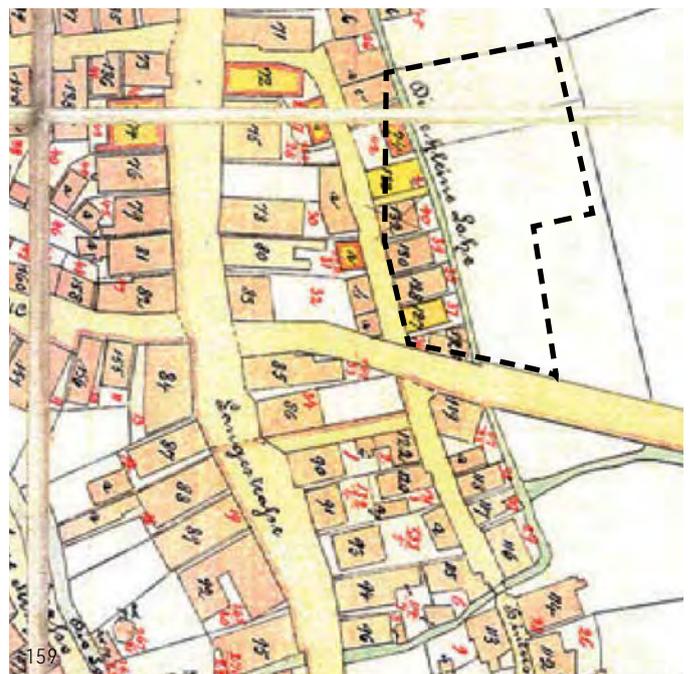
**Hintergrund und Ziel**

Der Kreuzungsbereich Hinterstraße/Bahnhofstraße bildet keinen attraktiven Stadteingang aus. Der Bereich ist von Leerstand und hohem Sanierungsbedarf geprägt und ist insgesamt städtebaulich ungeordnet. Im Bereich der Hinterstraße bilden die Gebäude der Lange Straße ihre Rückseite aus, teilweise mit Stellplätzen, technischer Infrastruktur und Anlieferungszone. Durch fehlende Zuweisungen wird der Raum vor allem durch den ruhenden Verkehr genutzt.

Der Raum ist durch Rückbau, Sanierung und Umgestaltung als Stadteingang auszugestalten. Dabei sollte die Aufpflasterung im Kreuzungsbereich Langestraße/Bahnhofstraße als gestalterische Orientierung dienen. Der Bereich ist sukzessiv zu entwickeln.

**Städtebauliche Analyse**

Wie der Straßenname schon andeutet, handelt es sich um die rückwärtige Erschließung der Lange Straße. Der Plan von 1882 zeigt, dass es hier früher eine geschlossene Bebauung mit kleinen Häusern entlang der kleinen Lohne gab. Auch die Flurstückszuschnitte zeugen noch von der historischen Bebauung. Durch den Bau der Wellestraße und dem Parkhaus sowie den Ausbau der Hinterseite der Lange Straße hat sich die Situation verändert. Das Gebäude Hinterstraße 6 steht noch in der alten Orientierung. Der Neubau der Bundesagentur für Arbeit orientiert sich an den historischen Baufluchten. Nicht nur mit diesem Bau, sondern auch durch das Kaufhaus, Lange Straße 21 und Bahnhofstraße 20, sind moderne Architektursprachen ihrer jeweiligen Epoche dazu gekommen. Heute ist der Raum durch diese Mischung geprägt. Während auf der einen Seite ein Fachwerkgebäude steht, gibt es auf der anderen Straßenseite eine Kachelstrukturfassade aus den 1970er Jahren und das Gebäude der Bundesagentur für Arbeit mit organischer Form und teilweise grüner Fassade. Auch in der Geschossigkeit unterscheiden sich die Gebäude. Der Gebäude-





160



161

158 / Bestandssituation

159 / Historische Karte von 1882, die Hinterstraße war beidseitig bebaut. Die kleinen Häuser auf der östlichen Straßenseite werden durch die kleine Löhne begrenzt.

160 / Das Gebäude Lange Str. 21 wirkt sich negativ auf das Stadtbild aus.

161 / Blick aus der Bahnhofstraße auf die Kreuzungssituation. Der Baum im Kreuzungsbereich ist ortsbildprägend. Die Bebauung ist giebelständig. Am linken Bildrand ist das grüne Gebäude der Bundesagentur für Arbeit zu sehen.

162 / Blick auf den Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Lange Straße mit Aufpflasterung. Bogenlampe, Kragplatte und Straßenschilder sorgen für ein unruhiges Stadtbild.

163 / Das Gebäude Hinterstraße 6 im Kreuzungsbereich verfällt. Das Gebäude wurde im Juni 2020 zurückgebaut.

164 / Blick von der nördlichen Hinterstraße auf den Kreuzungsbereich. Deutlich zu erkennen sind die Fassaden von Bruns und Ceka, die nicht mehr zeitgemäß sind. Am linken Bildrand ist die ehemalige Metzgerei zu sehen. Das Gebäude steht seit längerem leer. Die großflächigen Werbefassaden prägen das Stadtbild negativ.



162



163



164



komplex Lange Straße 21-24 bildet mit dem ortsbildprägenden Baum auf der anderen Straßenseite eine Torsituation aus.

Die Erschließung der Gebäude variiert. Die grundsätzlich der Öffentlichkeit zugänglichen Nutzungen, wie öffentliche Einrichtungen oder Einzelhandel sind vorwiegend von der Bahnhofstraße und Lange Straße zugänglich. Das Kaufhaus hat einen zweiten Eingang im Kreuzungsbereich Hinterstraße/Bahnhofstraße. Der Eingangsbereich ist meist durch falschparkende Autos zugestellt.

Der Gebäudekomplex Lange Straße 21-25 weist besonders hohen Sanierungsbedarf auf. Auch das Parkhaus ist in die Jahre gekommen und entspricht nicht mehr heutigen Anforderungen.

Das seit vielen Jahren leerstehende Haus Hinterstraße 6 wurde während der Erstellung des Rahmenplans im Juni 2020 abgerissen. Die Freifläche wurde in eine temporäre Grünfläche mit Sitzgelegenheiten und einem Graffiti von Künstlern aus der polnischen Partnerstadt Starogard Gdanski überführt

## **Freiraumplanerische Analyse**

### **Grünstruktur**

Im Bereich der Hinterstraße gibt es kaum öffentliches Straßengrün. Vereinzelt befinden sich größere Gehölze zwischen Gehweg und Privatgrundstück. Der Bereich um das Parkhaus ist stärker begrünt, jedoch nicht an der zur Straße gewandten Seite. Der Fußweg zum Eingang des Parkhauses ist von Sträuchern und kleineren Gehölzen gesäumt, vor der südlichen Seite des Parkhauses befindet sich eine Rasenfläche.

### **Ausstattung**

Am Parkhaus in der Hinterstraße sind zwei Schaukästen aufgestellt, zudem gibt es zwei grün lackierte Abfallbehälter. Es gibt unterschiedliche Mastleuchtentypen. Die gesamte Ausstattung ist in die Jahre gekommen. In der Hinterstraße gibt es eine hohe Anzahl an Parkplätzen auf privaten Grundstücken.

### **Materialität**

In der Hinterstraße verläuft beidseitig ein Gehweg. Dieser ist mit Rechteckpflaster verlegt. Im Laufe der Zeit haben sich einige Steine aus dem Verbund gelöst. An manchen Stellen wurde das Pflaster mit anderen Pflastertypen ausgebessert. Ein Hochbord trennt den Gehweg von der asphaltierten Straße. Es gibt eine Pflasterrinne.

165 / Sträucher und Gehölze am Eingang des Parkhauses

166 / Rückseite der Geschäftshäuser aus der Langen Straße, Gehölz mit Unterpflanzung und Parkplatz einer Gastronomie

167 / Infokasten und Abfallbehälter am Parkhaus

168 / Angrenzende Parkflächen

169 / Zwei unterschiedliche Mastleuchten

170 / Ausbesserungen im Pflaster in der Hinterstraße

## **Räumliche Entwicklungsziele**

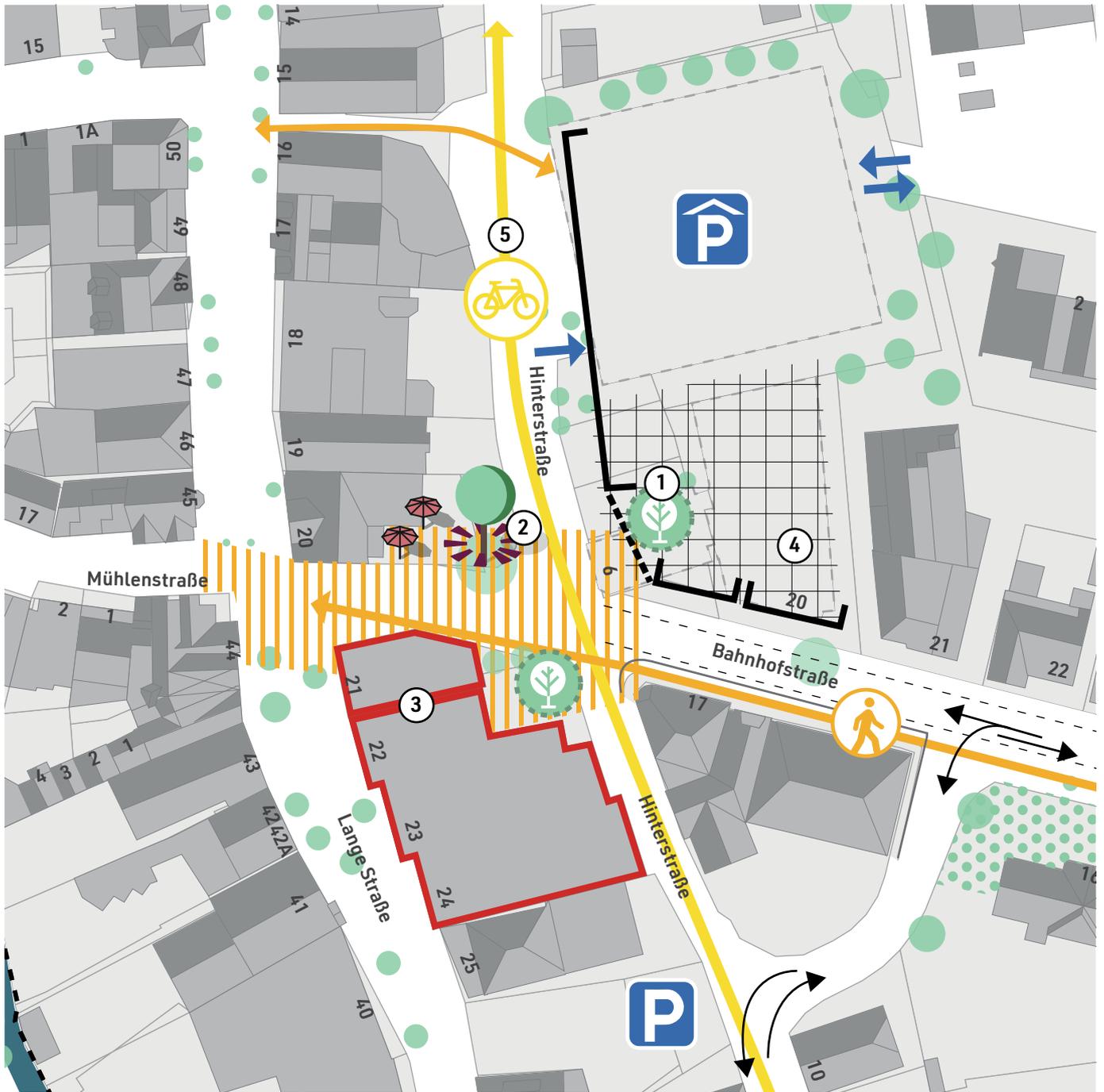
- 1 Rückbau Hinterstraße 6 und Zwischennutzung**

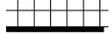
Das seit Jahren leerstehende Gebäude ist ein besonderer städtebaulicher Missstand im Eingangsbereich der Stadt. Ein Rückbau erfolgte im Juni 2020. Eine bauliche Entwicklung ist nur im Zusammenhang mit der Bahnhofstraße 20 sinnvoll, sodass eine Zwischennutzung anzustreben ist. Durch temporäres Grün (Blühstreifen, Blumenkübel ect.) oder einer durch z.B. Schülerinnen und Schüler errichtete Gestaltung kann der Raum neu genutzt und von der Öffentlichkeit angeeignet werden. Eine Zwischennutzung kann kreuzungsübergreifend realisiert werden. So könnte das Café für eine Saison auf dem heutigen Parkplatz Außengastronomie anbieten und das Falschparken vor Ceka durch Pflanzkübel zum einen unterbunden werden und zum anderen der Raum aufgewertet werden.
- 2 Zusammenhängende Gestaltung im Straßenraum**

Heute bildete die Aufpflasterung und der Pflanzbogen an der Lange Straße den Stadteingang aus. Zukünftig sollte der Stadteingang bereits in der Bahnhofstraße ausgebildet werden. Dafür ist die Gestaltung der Aufpflasterung bis zum Kreuzungsbereich der Hinterstraße fortzuführen. Gleichzeitig sind die Seiten des Straßenraumes neu zu ordnen. Vor allem die nördliche Seite des Gehwegs ist durch eine Mauer sehr schmal und begrenzt. Grundsätzlich ist die übergeordnete barrierefreie Wegeverbindung Bahnhof-Innenstadt herzustellen. Durch eine entsprechende Gestaltung des Straßenraums sind die Raumkanten miteinander in Bezug zu setzen.
- 3 Modernisierung Gebäudekomplex Lange Str. 21-24**

Die Fassade des Gebäudekomplexes sollte zukünftig das Stadtbild positiv prägen. Heute wirkt die Fassade vor allem im Kreuzungsbereich in der Hinterstraße sehr heterogen und unruhig. Die mehrfach überprägte Fassade von Lange Str. 21 bildet einen unzureichenden Übergang zwischen der Lange Straße Süd und der Fußgängerzone. Der Bereich ist aufzuwerten, dies kann durch eine Modernisierung oder ggf. Rück- und Neubau geschehen. Bei der Modernisierung sind die verschiedenen Etagenhöhen in den Gebäuden zu berücksichtigen. Bei einem Rückbau ist zu überprüfen, welche Gebäude zu berücksichtigen sind.
- 4 Flächenpotenzial**

Die Flächen Hinterstraße 6 und Bahnhofstraße 20 sind zusammenhängend zu entwickeln. Es sollte eine Fassade zur Bahnhofstraße ausgebildet werden. In Fortführung der Bebauung in der Bahnhofstraße ist eine giebelständige Dachlandschaft auszubilden. Zum Kreuzungsbereich Hinterstraße ist in Zusammenspiel mit den anderen Raumkanten eine neue Eckausprägung auszubilden. Die historische Bauflucht des Bestandsgebäudes sollte nicht wieder hergestellt werden, stattdessen sollte eine städtebauliche Lösung gefunden werden, um den Raum zu öffnen. Eine Eckbetonung muss nicht baulich sein, sondern kann auch durch eine entsprechende Freiraumgestaltung hergestellt werden. Das Grundstück soll durch einen Investor entwickelt werden. Um die städtebaulich-hochbauliche Qualität zu sichern, sollte in einem vorgeschalteten Verfahren ein Entwurf abgestimmt werden. Es kann sich hierbei um einen Wettbewerb, eine Mehrfachbeauftragung, aber auch eine intensive und kooperative Zusammenarbeit mit einem Architekturbüro handeln.



-  Räumlich zusammenhängende Fläche
-  Fassade mit Raumwirkung
-  Besondere Raumkante
-  Wichtige Blickbeziehung
-  Fußwegeverbindung
-  Radwegeverbindung
-  Zufahrt
-  (Temporäre) Grünfläche
-  Bauliche Entwicklung mit Raumkante
-  Geschossigkeit
-  Freiraumangebote z.B. Gastronomie
-  Fassadendefizit



Eine mögliche Nutzung ist im weiteren Prozess zu klären. Die gutachterliche Stellungnahme zum Einzelhandel schlägt für den Standort eine publikumsorientierte Einrichtung an, wie z.B. ein Ärztehaus und/oder ein Therapiezentrum vor.

#### 5 Fahrradachse

Die Hinterstraße soll zur Hauptroute für den Radverkehr in Nord-Süd-Richtung werden. So kann der nahmobilitätssensibleren Abschnitte der Lange Straße auf Höhe des verkehrsberuhigten Bereiches und der Fußgängerzone umgangen werden. Dies ermöglicht ein zügiges Umfahren der Flaniermeile Lange Straße. Der Fokus liegt auf der schnellen und auch übergeordneten Radverkehrsverbindung zwischen den (Wohn-)Quartieren nördlich und südlich der Innenstadt. Gleichwohl bietet diese Achse direkte Anknüpfungspunkte an den Innenstadtbereich, wie z. B. über die Radabstellanlage neben C&A. Der für den regulären Kfz-Verkehr gesperrte Abschnitt der Hinterstraße optimiert automatisch den Komfortfaktor für den Radverkehr und führt diesen direkt auf den Stadteingang Ost zu.

### **Hinweise zur Nutzung Gebäudekomplex Lange Str. 21-24**

Das Kaufhaus in der Lange Straße fungiert als einer der wichtigsten Magnetbetriebe der Diepholzer Innenstadt. Auch durch die Lage im Raum als südlicher Pol der Einkaufsachse Lange Straße und Bindeglied zur Bahnhofstraße/Mühlenstraße kommt dem Standort eine wichtige Funktion zu. Daher ist insbesondere das Grundstück Lange Straße 21 aufzuwerten, aber auch die anderen Nutzungen zu stärken.

Das Kaufhaus verfügt „im aperiodischen Bedarfsbereich in Diepholz über das vielfältigste Angebot. Von der grundsätzlichen Konzeption und Ausrichtung her besteht daher kein Anlass für maßgebliche Änderungen. Das Haus selbst entspricht jedoch nur noch bedingt den aktuellen Anforderungen an eine attraktive Einkaufsstätte. Eine Modernisierung wäre daher wünschenswert. Hierbei könnte auch eine Optimierung des Angebotsmixes und Anpassung an die aktuelle Angebots- und Nachfragesituation erfolgen.“ Idealerweise würde das Kaufhaus die Erdgeschossflächen erweitern. Die bestehende Dienstleistungsnutzung müsste dafür verlagert werden, jedoch sind im unmittelbaren Umfeld genügend Flächen dafür verfügbar. (RC 2020: 52)

### **Hinweise zur Nachnutzung Hinterstraße/Bahnhofstraße**

Eine größere einzelhändlerische Nutzung ist an diesem Standort zu vermeiden. Der einzelhändlerische Fokus soll auf die Lange Straße gelegt werden, daher ist ein Parallellauf mit einhergehendem Frequenzverlust zu vermeiden. Im weiteren Verfahren sind die räumlich-funktionalen Zusammenhänge mit dem Parkhaus zu berücksichtigen, aber keine Entwicklung einer gemeinsamen Erdgeschossfläche anzustreben.

Die Grundstücke Hinterstraße 6 und Bahnhofstraße 20 wiederum können gemeinsam entwickelt werden. Durch die größere Fläche bieten sich mehr Optionen für potenziellen Nutzungsmöglichkeiten. Vorstellbar wären folgende Nutzungen:

- Das Erdgeschoss kann einzelhändlerisch für Konzepte genutzt werden, die wenig Kundenfrequenz benötigen.
- Als Hauptnutzungsbaustein ist eine publikumsorientierte Einrichtung möglich, die von der Nähe zum neuen Parkhaus profitiert, wie z.B. Ärztehaus und/oder Therapiezentrum.
- Verlagerung größerer Dienstleistungsunternehmen (vgl. RC 2020: 53)

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Angebotsgespräche mit Abriss- und Bauunternehmen (Parkhaus)
- Abriss Parkhaus (in Abhängigkeit zur Entwicklung der Hinterstraße Maßnahme 9)
- Neubau Parkhaus
- Parallel: Einführung Wegeleitsystem

**6.10 Neubau Parkhaus****Hintergrund und Ziel**

Dem Parkhaus kommt im Rahmen der Parkraumkonzeption (siehe Kapitel 5.5) eine besondere Bedeutung zu. Mit einem sehr zentralen Standort und einer fußläufigen Entfernung von ca. 50 m bis zur Fußgängerzone kann die Lage als sehr gut bezeichnet werden. Gleichwohl sind die Attraktivität und der bauliche Zustand des Parkhauses als weniger gut zu bezeichnen. Aus diesen Gründen wird der Abriss und Neubau eines Parkhauses an gleicher Stelle empfohlen. Es soll ein modernes Parkhaus entstehen, welches zukünftig Gästen der Innenstadt sowie Mitarbeitenden von Einrichtungen im Umfeld als Pkw-Abstellort dienen soll.

**Konzeption**

Die bereits bestehenden Zuwegungen sollen für die Erreichbarkeit des Parkhauses weiterhin genutzt werden. Darüber hinaus soll das Parkhaus auch über beide Einfahrten (Hinterstraße und Am Parkhaus) verlassen werden können. Die Wege sind bereits bekannt. Zudem besteht eine entsprechende Straßeninfrastruktur, welche auf den Standort des Parkhauses zuläuft. Darüber hinaus sind zwei Ein- und Ausfahrten insofern vorteilhaft, dass im Falle von Zufahrtsbeschränkung (bspw. aufgrund von parallel durchzuführenden Maßnahmen und außerplanmäßigen Veranstaltungen/Planungen/Bauarbeiten) stets eine alternative Zu- und Ausfahrt zur Verfügung steht. Ein entsprechendes Parkleitsystem wird im Rahmen der Parkraumkonzeption (vgl. Kapitel 5.5) beschrieben.

Es wird empfohlen, den Neubau möglichst offen zu gestalten, sodass der Eindruck entsteht, auf einen ebenerdigen Parkplatz zu fahren, anstatt in ein geschlossenes Bauwerk. Eine entsprechend freundliche Gestaltung baut Nutzungshemmnisse ab und kann gleichzeitig den Übergang zur Fußgängerzone mit aufgreifen bzw. andeuten. Darüber hinaus gelten für den Neubau des Parkhauses folgende zu beachtende Aspekte:

- Quer- anstatt Diagonalparken (Flächengewinn)
- Anpassung der Parkplatzgrößen an aktuelle Fahrzeugdimensionen
- EG und tlw. 1. OG für spontane Nutzung
- Ab 1. OG für Dauerparker (z. B. Mitarbeitende in der Verwaltung)
- Aufstockung der gesamten Parkplatzanzahl um 50 Parkplätze

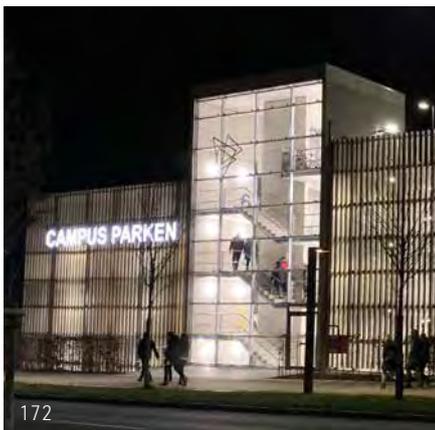
Aufgrund der sehr guten und prominenten Lage des Parkhauses, soll dieses zukünftig auch prioritär aufgesucht werden. Eine bequeme und barrierearme Einfahrt sowie Orientierung innerhalb des Parkhauses kann eine verstärkte Nutzung des Angebotes fördern. Darüber hinaus sind aber auch die Instrumente der Parkraumbewirtschaftung sowie Lenkung/Wegweisung gute Stellschrauben, wie sie im Zuge der Parkraumkonzeption beschrieben sind (vgl. Exkurs: Parkleitsystem).

### Hinweise zur Umsetzung

Hinsichtlich der zukünftigen Umsetzung (Abriss und Neubau) und der Intensität des Eingriffs/der Maßnahmen ist eine abgestimmte Koordination insbesondere mit räumlich relevanten Maßnahmen erforderlich, v. a. mit der Maßnahme Stadteingang Ost (vgl. Kapitel 9).

### Beleuchtung

Bei der Beleuchtung eines Parkhauses steht neben der guten Erkennbarkeit von Hindernissen und Orientierung besonders das Sicherheitsempfinden im Vordergrund. Es gilt hier Angsträume zu vermeiden und durch eine effiziente Beleuchtung eine gute Kombination aus Sicherheit und Sichtbarkeit zu schaffen. Dabei kann mit der Verwendung einer bedarfsgerechten vernetzten Beleuchtung ein hohes Maß an Energieeffizienz erreicht werden.



172 / Parkhaus in Lemgo

173 / Parkhaus Noorstraße, Eckernförde:  
Ergebnis eines Fassenswettbewerbs (Quelle: ax5  
architekten, Foto: Bernd Perlbach)



**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Eigentümergegespräche mit angrenzenden Nutzungen
- Klärung der Statik Schotterfläche (Fläche, Unterbau)
- Detailprüfung Zweirichtungsverkehr Hinterstraße Ost (ggf. Neugestaltung auf Höhe Wissenswerkstatt)
- Ertüchtigung Parkplatz Hinterstraße in Kombination mit Parkplatzfläche Jobcenter

## 6.11 Neuordnung Verkehr und ruhender Verkehr Hinterstraße Süd

### Hintergrund und Ziel

Der südlich an die Bahnhofstraße angebundene Bereich der Hinterstraße vermittelt einen stark unstrukturierten Eindruck mit zahlreichen Flächen für den ruhenden sowie fließenden Kfz-Verkehr. Auf relativ kleinem Raum bündeln sich hier die Parkplatzangebote am Jobcenter sowie auf der Fläche zwischen Hinter- und Lange Straße. Aufgrund der teilweise fehlenden Markierungen, werden die Fahrzeuge ungeordnet abgestellt, was den Eindruck eines strukturlosen Raumes noch verstärkt. Gleichzeitig wird für diesen Teil der Hinterstraße die Stärkung der Nord-Süd-Achse für den fließenden Kfz-Verkehr als Alternative zur Lange Straße verfolgt (vgl. Kapitel 5.4), wodurch die Bedeutung der hiesigen Straßenverkehrsführung wächst.

Für die Neuordnung stehen zwei Aspekte besonders im Fokus: Zum einen sollen die Flächen für den ruhenden Kfz-Verkehr optimiert und neu strukturiert werden. Hierbei werden die Parkmöglichkeiten am Jobcenter sowie die Stellplatzanlage an der Lange Straße gemeinsam betrachtet. Zum anderen erfolgt eine Empfehlung bzgl. einer veränderten Verkehrsführung, um den Bereich insgesamt besser ordnen zu können und die Übersichtlichkeit bzw. Sichtbeziehungen vor Ort zu optimieren.

### Konzeption Parkplatz

Die Fläche des heutigen Parkplatzes zwischen Hinterstraße und Lange Straße wird von Grund auf neu befestigt. Im Anschluss erfolgen Markierungsarbeiten hinsichtlich der Aufstellflächen für die Kfz. Dabei kann durchaus an der jetzigen Situation der „natürlich“ entstehenden Fahrzeugriegel festgehalten werden. Durch ein klares Aufzeigen und eine eindeutige Struktur der einzelnen Parkplätze ist aber ein Gewinn an ca. fünf Parkplätzen möglich. Die Fahrgasse bleibt in der Mitte bestehen. Darüber hinaus soll eine verstärkte Begrünung den Raum aufwerten und zusätzlich strukturieren. Ein Durchbruch zum kleinen Platz der öffentlichen Einrichtung südlich des Parkplatzes sowie eine eindeutige Wegweisung zur Lange Straße sollen einerseits neue Wegebeziehungen und andererseits eine klare Wegweisung zu potenziellen Zielorten aufzeigen.

Analog dazu sollte auch das Parkraumangebot am Jobcenter neu geordnet werden. Eine Neugestaltung des Untergrunds ist nicht zwingend erforderlich, jedoch sollen auch hier mittels Markierungsarbeiten, die einzelnen Flächen für Kfz sichtbar und klarer hervorgehoben werden. Ergänzende Bepflanzungen bzw. Grünelemente können auch dazu beitragen, den Raum des ruhenden Kfz-Verkehrs deutlicher vom öffentlichen Straßenraum abzugrenzen und somit den Gesamttraum besser zu ordnen.

### Verkehrsführung

Hinsichtlich der Verkehrsführung soll der Abschnitt der Hinterstraße östlich des Jobcenters sowie im weiteren südlichen Verlauf in beide Fahrtrichtungen geöffnet werden. Die Öffnung dient in erster Linie dazu, eine attraktive und direkte Wegeverbindung in nordsüdlicher Richtung als Alternative zum nahmobilitätssensiblen Bereich entlang der Lange Straße anzubieten. Nach einer ersten gutachterlichen Einschätzung ist der verfügbare Straßenraum mit



174 / Planungsüberlegungen südliche Hinterstraße

ca. 6 m (Fahrbahn) ausreichend breit, um Begegnungsverkehr verträglich abzuwickeln und den Radverkehr bei Tempo 30 (vgl. Kapitel 5.5) im Mischverkehr zu führen. In den weiteren Schritten bedarf es noch nachfolgender Detailprüfungen. Insbesondere im Bereich Hinterstraße/Bahnhofstraße (östlich des Jobcenters) muss im Detail geprüft werden, ob die Straßenraumbreiten unter den jetzigen Bedingungen der betroffenen Grundstücksflächen realisierbar sind. Alternativ besteht die Möglichkeit, im Rahmen der Neugestaltung des Vorplatzes der Wissenswerkstatt eine entsprechende Flächenverteilung bzw. -anpassung vorzunehmen.

Der westliche Abschnitt der Hinterstraße (zwischen Jobcenter und dem Ceka-Kaufhaus) wird für den Kfz-Verkehr gesperrt und steht in erster Linie für den Radverkehr sowie Lieferverkehr zur Verfügung. Durch die neue Verkehrsführung kann der Durchgangsverkehr auf der Wegebeziehung Willenberg – Bahnhof abseits der Lange Straße und somit abseits der primären Einkaufsachse für den Fuß – und Radverkehr abgewickelt werden.

**Hinweise zur Beleuchtung**

Die Positionierung der Beleuchtung sollte einseitig ausgeführt werden. Die Lichtpunkthöhe ist mit ca. 5 m vorzusehen. Ggf. zu erstellende Parkplätze sollen nach den allgemeinen Vorgaben ausgeführt werden und ebenfalls eine Lichtpunkthöhe von 5 m bis max. 6 m aufweisen.

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- **Detailausarbeitung des Straßenraumentwurfs (Oberflächengestaltung, Farbgebung, Möblierung)**
- **Einbeziehung der Öffentlichkeit (Dialogprozess, Planungswerkstätten)**
- **Umsetzungsphase und Evaluation der verkehrlichen Folgen**

**6.12 Neugestaltung Bahnhofstraße****Hintergrund und Ziel**

Die Bahnhofstraße ist die wichtigste Wegeverbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen dem Diepholzer Bahnhof und der Innenstadt. Auch für den Pkw-Verkehr ist die Straße eine wichtige Verbindung von und in Richtung Osten. Hohe Geschwindigkeiten drängen den Radverkehr zum Teil auf die Gehwege. Dies führt zu Konflikten auf den bereits nicht flächendeckend fußgängerfreundlich Gehwegen. Diese sind nicht durchgehend ausreichend breit, es gibt Gehwegschäden und Barrierefreiheit ist nicht gegeben. Zudem ist zwischen Bahnhof und Innenstadt nur am Anfang und Ende ein sicheres Queren möglich. Die Bahnhofstraße macht insgesamt einen desolaten Gesamteindruck.

Die Bahnhofstraße soll im Sinne ihrer wichtigen Funktion für die Nahmobilität gestärkt werden. Dies geht einher mit der Neuaufteilung des Straßenraums. Ziel ist es, den fließenden Kfz-Verkehr zu entschleunigen, verträglicher abzuwickeln und dabei vor allem die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr zu optimieren, ohne dabei die Belange des straßengebundenen öffentlichen Nahverkehrs zu behindern. Die Bahnhofstraße ist von signifikanter Bedeutung für die Zu- und Abfahrt zum ZOB. Für den Fußverkehr soll so durch eine Neugestaltung eine attraktive und barrierefreie Wegeachse entstehen, die durch Neuschaffung von Querungsmöglichkeiten der Trenn- und Barrierewirkung der Bahnhofstraße entgegenwirkt. Außerdem müssen die Kanäle in der Bahnhofstraße mittelfristig erneuert werden, so dass ein grundlegender Ausbau der Bahnhofstraße im Rahmen der Sanierung durchzuführen ist.

**Hinweise zum Freiraum**

Entlang der gesamten Bahnhofstraßen ergibt sich ein unruhiges Erscheinungsbild. Dies ist unter anderem auf die Übergänge von privaten Grundstücken zum Gehweg zurückzuführen.

- Die Zugänge oder Vorbereiche der Gebäude sind mit unterschiedlichen Materialien ausgestattet.
- Die Pflanzungen in den Vorgärten sind sehr heterogen.
- Die Vorgärten bzw. privaten Vorbereiche liegen nicht in einer Flucht.
- Wo die Vorgärten zurückspringen, haben die befestigten Flächen zwischen Vorgarten und Gehweg unterschiedliche Materialitäten.

Durch übergeordnete Gestaltungsvorgaben für die privaten Grundstücke wird das Erscheinungsbild der Bahnhofstraße beruhigt und die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt attraktiviert. Ein einheitliches Bild der Vorgärten kann durch Regelwerke zur Gestalt (vgl. Kapitel 6.3) erreicht werden, in der beispielsweise ein einheitliches Oberflächenmaterial und Heckenpflanzungen vorgegeben werden.

175 / 1873 wurde der Bahnhof in Diepholz fertiggestellt und die BahnstraÙe erhielt ihre Berechtigung. Die Straße war eine schnurgerade Verbindung von Bahnhof und Innenstadt. Die Aufnahme um die Jahrhundertwende zeigt auf der linken Seite die heutige Volkshochschule mit einer Halballee. Das zweite Gebäude von rechts ist noch heute erhalten. (Quelle: Döbbling, in: Wilfried Gerke (2010): Diepholz - eine Kreisstadt im Wandel der Zeit.)

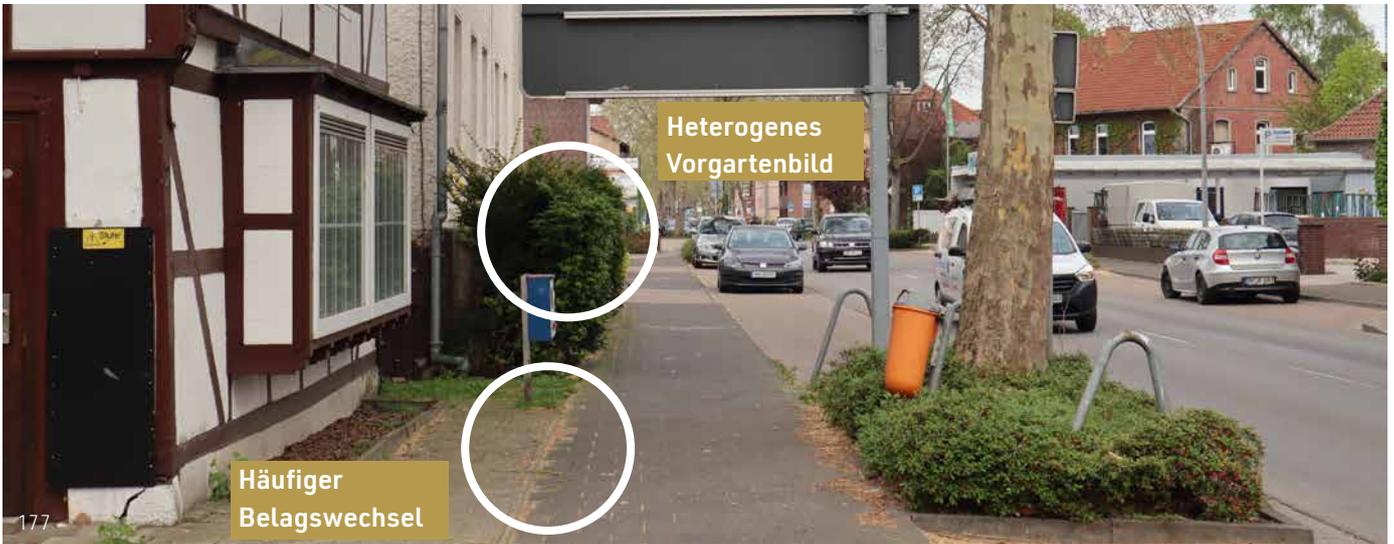
176 / Die Bahnhofstraße hat sich verändert. Der Straßenraum wurde zugunsten des Verkehrs aufgeteilt.

177 / Übergang zwischen öffentlichem und privatem Grundstücke

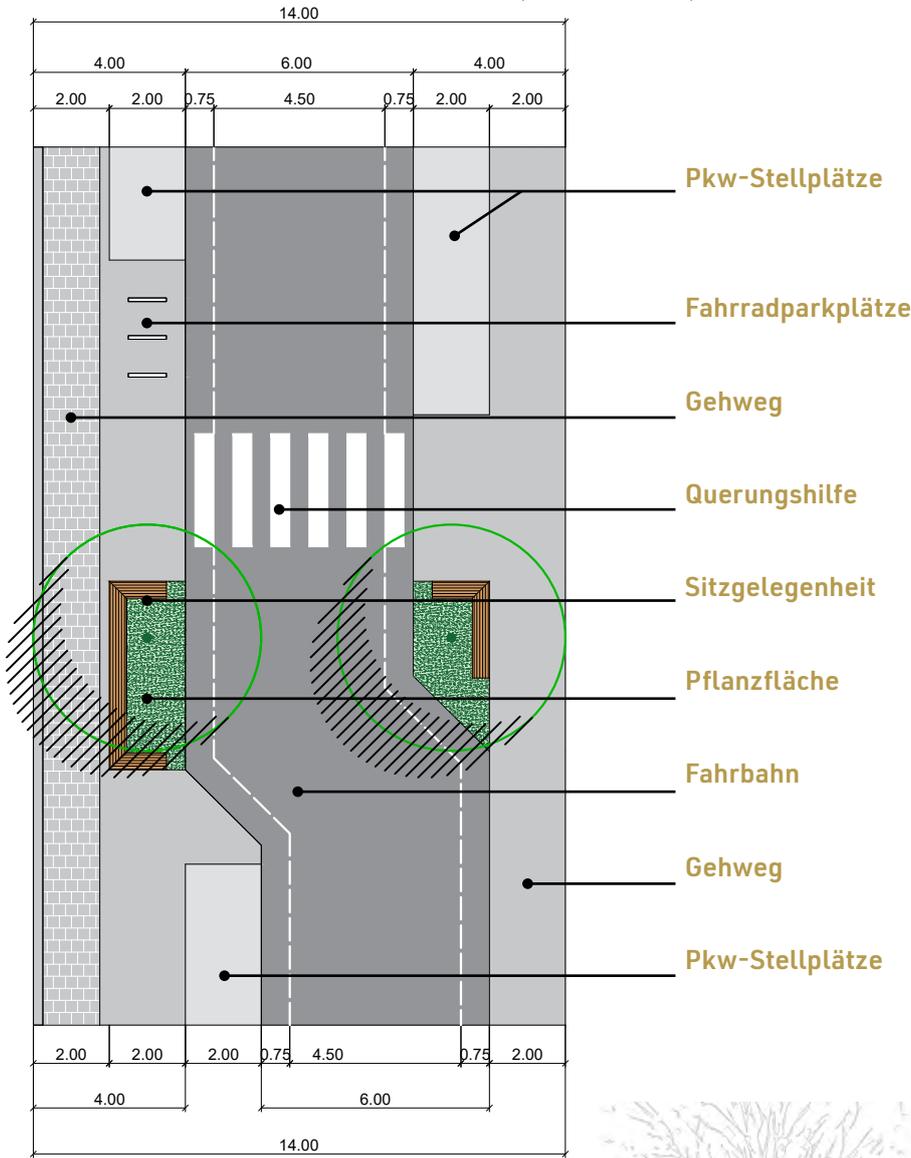
178 / Häufiger Belagswechsel

179 / Heterogenes Vorgartenbild

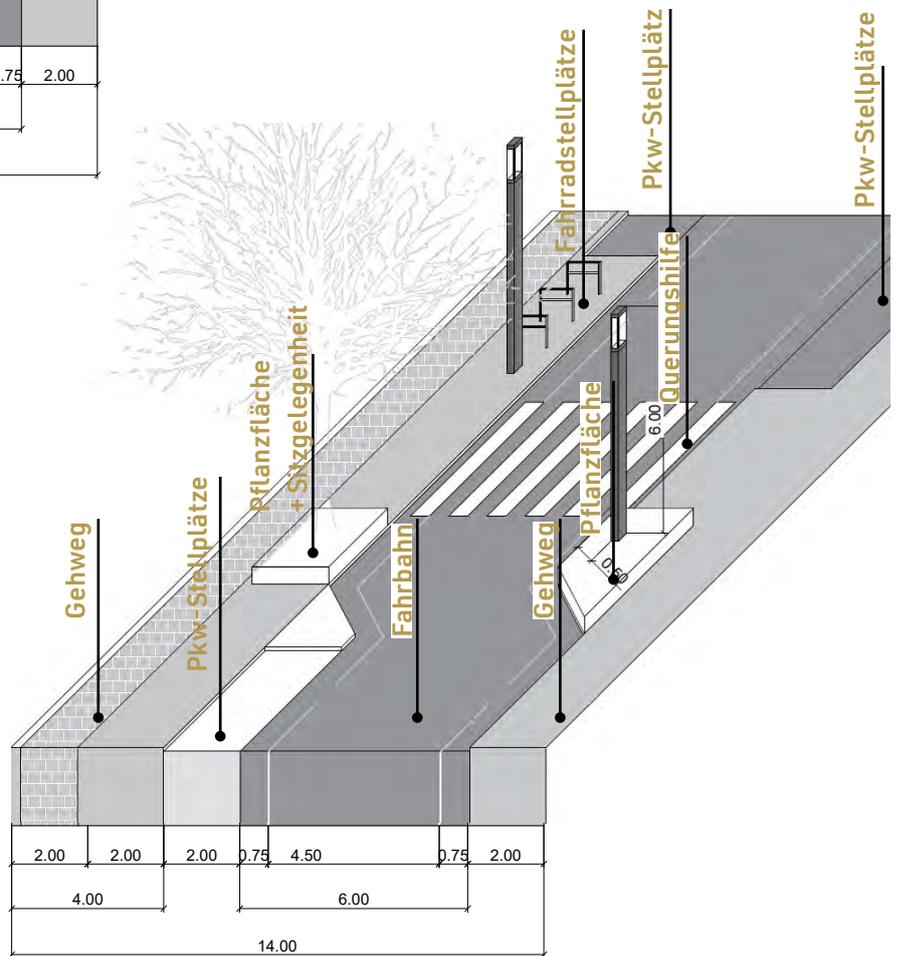
Maßnahmen



Rahmenplan Innenstadt Diepholz



180



182



## Konzeption Bahnhofstraße

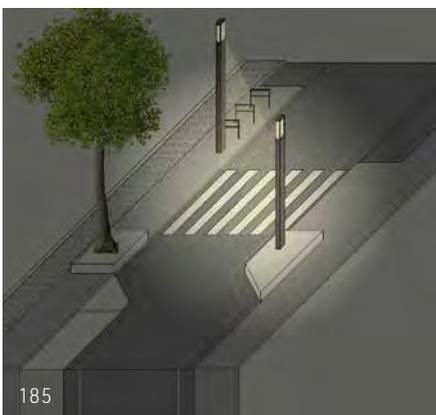
### Barrierefreie Achse

Die Gehwege entlang der Bahnhofstraße sind in einem desolaten Zustand und abgängig. Absackungen, hervorgerufen durch den moorigen Untergrund sowie hochkommende Wurzeln, haben der Bahnhofstraße zugesetzt und vermindern ihre Nutzbarkeit – insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen. Eine durchgängige neue Pflasterung soll die bessere Begeh- und Befahrbarkeit gewährleisten. Gleichzeitig soll bei einer Neupflasterung der Straßenquerschnitt dahingehend verändert werden, dass v.a. dem südlichen Gehweg zukünftig mehr Platz (ca. 4 m) zur Verfügung steht.



### Aufpflasterungen kennzeichnen Zufahrten

Eine besondere Herausforderung stellen die Übergänge zwischen den Gehwegen und privaten Grundstücken dar. Durch ausfahrende Fahrzeuge fühlen sich zu Fußgehende häufig ungeschützt und Personen mit Seheinschränkungen und -behinderungen fehlt eine ertastbarkeit aufgrund fehlender Kanten. Hier wird vorgeschlagen, die Grundstückszufahrten durch besondere Aufpflasterungen kenntlich zu machen, so dass der Fußverkehr stets auf einer Ebene mit gleicher Bodenbeschaffenheit geführt wird.



### Aufpflasterungen bieten Querungshilfe

Die gleiche Aufpflasterung ist in Kreuzungsbereichen ohne Querungshilfe möglich und notwendig, um allen Verkehrsteilnehmenden einen erkenn- und ertastbaren Abschnittswchsel zu signalisieren. Diese Maßnahme wird für die Südseite in den Einmündungen der Luisen-, Schloß- und Hinterstraße vorgeschlagen.

Von hoher Wichtigkeit für die bessere und sichere Benutzbarkeit der Bahnhofstraße ist die Einrichtung einer zusätzlichen Querungsmöglichkeit. Westlich der Einmündung der Prinzhornstraße wird daher eine Querung mittels eines Fußgängerüberwegs vorgeschlagen. Hier treffen mehrere Nutzungen (Apotheke, Ärzte, Gastronomie) aufeinander und im Alltag wird bereits heute dort ein verstärktes informelles Queren festgestellt.

### Sicherheit im Radverkehr erhöhen

Zur Erhöhung der Sicherheit für den Radverkehr werden Rad-Piktogramme und Fahrbahneinengungen vorgeschlagen. Dem Radverkehr kommt hier eine besondere Bedeutung hinzu, da die Bahnhofstraße gemeinsam mit der Mühlen- und Steinstraße die Haupt-Radverkehrsachse in West-Ost-Richtung beschreibt. Aufgrund des engen Querschnitts und der geringen Flächenverfügbarkeit ist eine eigene Infrastruktur für den Radverkehr schwer zu realisieren. Gleichzeitig soll die gemeinsame Führung des Rad- und Fußverkehrs im Seitenraum – u.a. aufgrund von verstärkten Konfliktpotenzialen – vermieden werden. Aus diesen Gründen haben die Piktogramme die Funktion, einerseits den Pkw-Verkehr für den Radverkehr zu sensibilisieren und gleichzeitig dem Radverkehr ein Sicherheitsgefühl zu vermitteln. Ein verstärktes Sicherheitsgefühl fördert die Nutzung der entsprechenden Infrastruktur und erhöht damit die Präsenz des Radverkehrs im Straßenraum, wodurch auch das Bewusstsein des Pkw-Verkehrs gegenüber den „schwächeren“ Verkehrsteilnehmenden erweitert wird.

180 / Prinzipskizze: Verschwenkung und Straßenraumneugestaltung

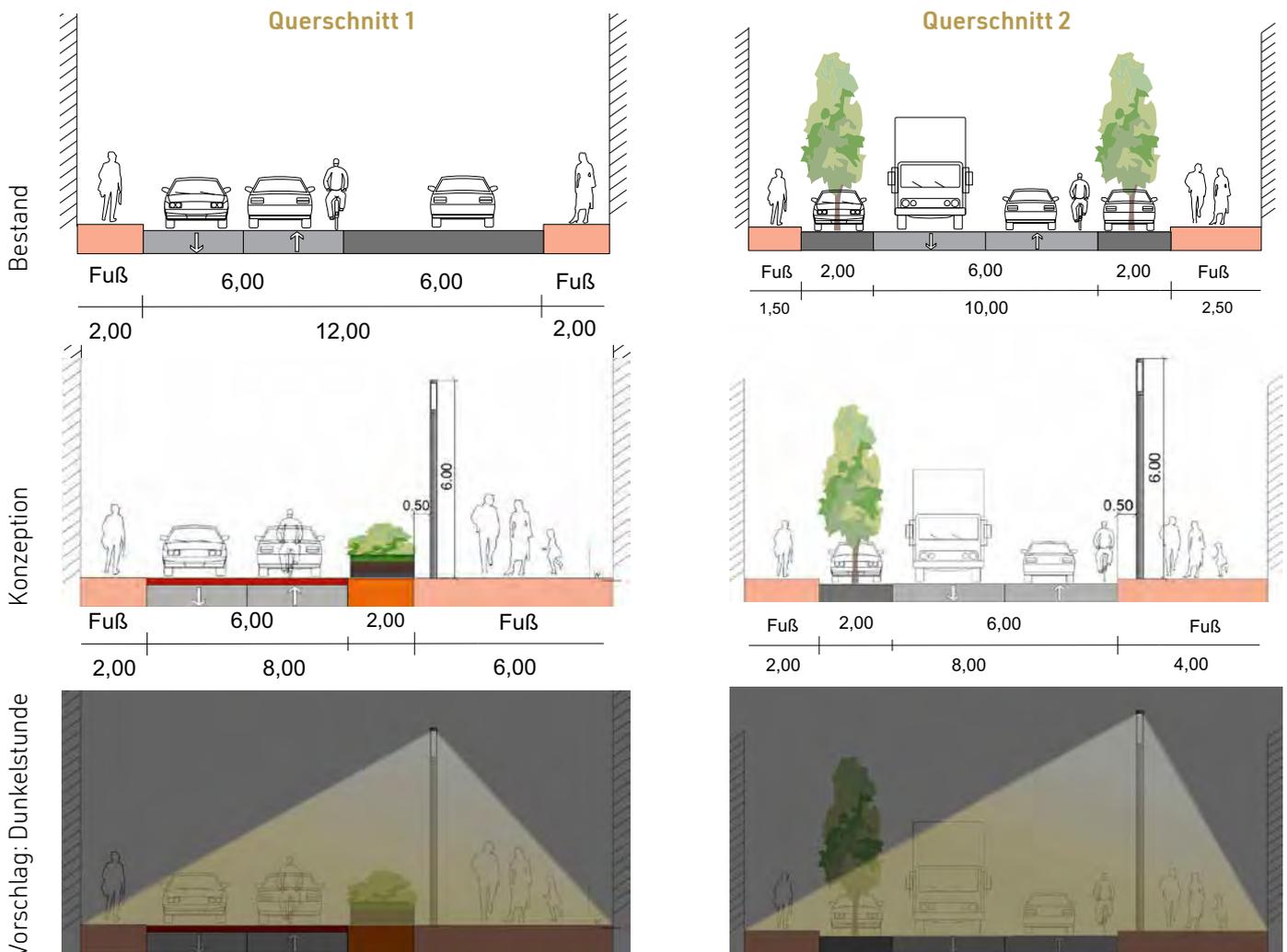
181 / Fotomontage: Beleuchtungssituation bei Nacht, Luftbild

182 / Isometrie: neue Straßenraumaufteilung und klare Zonierung

183 / Aufpflasterung eines Kreuzungsbereichs

184 / Aufpflasterung eines Kreuzungsbereichs

185 / Fotomontage: Beleuchtungssituation bei Nacht, Isometrie



### Temporeduzierung

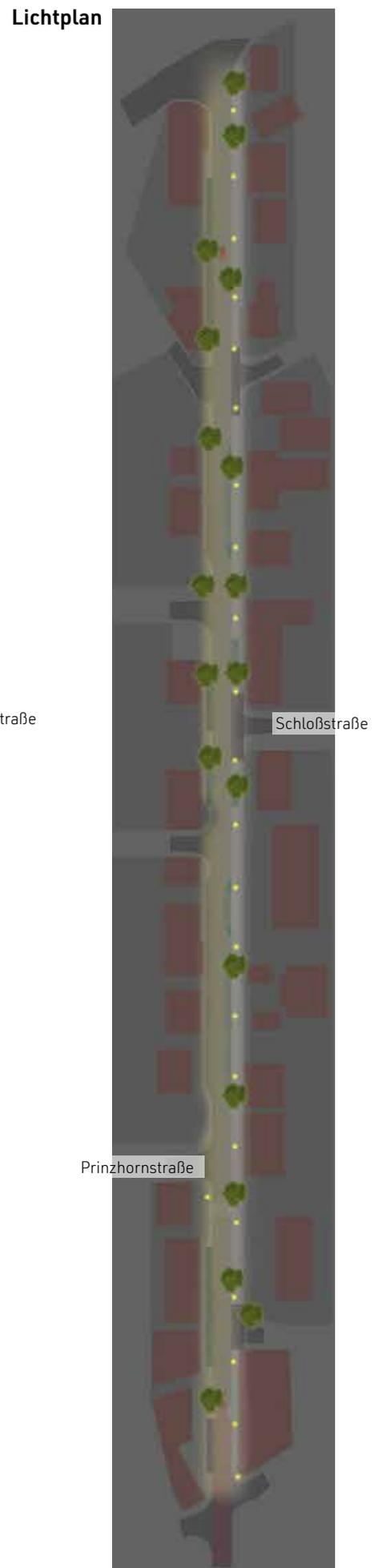
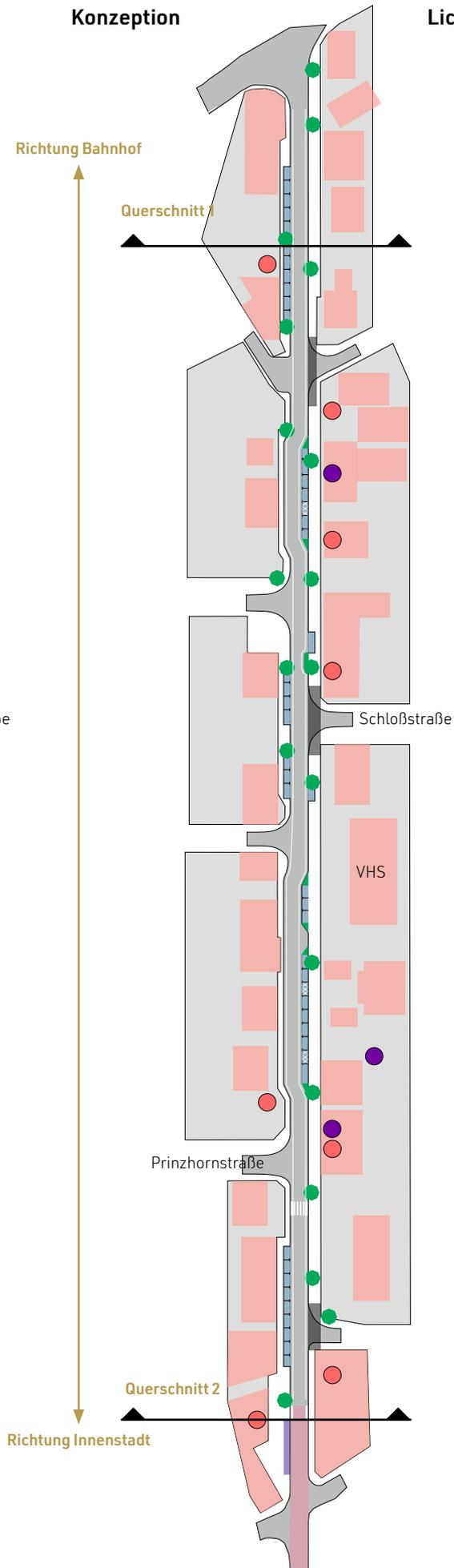
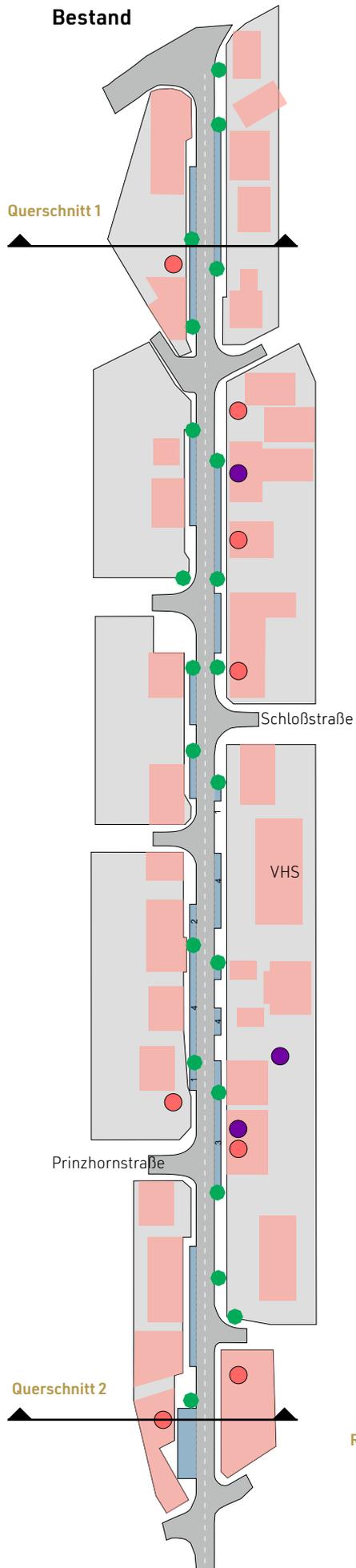
Eine Maßnahme, die den Pkw-Verkehr insbesondere betrifft, vor allem jedoch dem Schutz des Rad- und Fußverkehrs dient, ist die Temporeduzierung auf Tempo 30. Die Maßnahme hat zum Zweck, den Pkw-Verkehr zu entschleunigen und das verkehrliche Miteinander zu verbessern. Reisezeitverluste auf dem Stück zwischen Innenstadt und Bahnhofstraße sind durch diese Herabsetzung kaum zu erwarten, während sich die Sicherheit für andere Verkehrsteilnehmende dadurch merklich erhöht.

### Umnutzung von Parkplätzen

Ebenfalls direkt betroffen ist der Pkw-Verkehr von einer geringfügigen Verknappung des Parkraums. Dies soll einhergehen mit der Umnutzung von Parkplätzen im Sinne einer Neuaufteilung des Straßenquerschnitts. Aktuell zum Parken genutzte Flächen werden an Engstellen im Gehwegbereich den Gehwegen zugeschlagen, sodass eine durchgängige Gehwegbreite erreicht werden kann. Diese Maßnahme geht einher mit dem Parkraumkonzept.

### Beleuchtung

Als eine der wichtigsten Hauptachsen im Betrachtungsgebiet gilt die Bahnhofstraße als verbindendes Element zwischen Bahnhof und Innenstadt. Durch die Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit und die Ausweitung der Flächen für den Rad- und Fußverkehr ist eine gleichmäßige Beleuchtung aller Verkehrsflächen anzustreben. Die Positionierung der Beleuchtung sollte dabei vorrangig einseitig oder wenn benötigt in beidseitig versetzter Anordnung ausgeführt werden. Die Lichtpunkthöhe ist mit ca. 6 m vorzusehen.



**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Abstimmungsgespräche Soziale Träger
- Abstimmung LNVG zum Ausbau P+R Anlage (Parkpalette)
- Angebotseinholung und Vergabe Parkpalette
- Vergabe Freiraumgestaltung in Abhängigkeit zur Nutzung ehem. Hotel Steuding

**6.13 Neuordnung Bahnhofsumfeld****Hintergrund und Ziel**

Das Bahnhofsumfeld ist das Entrée für Diepholz. In den letzten Jahren wurde mit viel Energie und Aufwand das denkmalgeschützte Bahnhofsgebäude und Nebengebäude saniert. Dank des Beleuchtungskonzepts ist der Bahnhof auch in den Abendstunden illuminiert und von der Innenstadt aus zu erkennen. Der Bahnhofsvorplatz wurde 2011 einladend umgestaltet, dabei wurde eine einheitliche Gestaltung in Bezug auf Material, Ausstattung und Pflanzfläche erzielt. Diese Gestaltungsqualität bricht jedoch abrupt an der Bahnhofstraße, dem ZOB und angrenzenden P+R Flächen ab.

Im direkten Bahnhofsumfeld finden bauliche Entwicklungen statt. Mit der Festsetzung des Planrechts für einen Supermarkt östlich der Gleise sind neue Verkehrsströme im Bahnhofsumfeld zu erwarten. Außerdem gibt es Modernisierungs- und Entwicklungsabsichten privater Flächen im Umfeld. Das ehemalige Hotel Steuding wurde durch die Stadt per Vorkaufsrecht erworben. Zur Umnutzung liegen Planungen für einen P+R Parkplatz vor. Diese Planungen sind aufgrund veränderter Rahmenbedingungen zu überprüfen. Die Dynamik im Bahnhofsumfeld ist integriert zu betrachten, um Insellösungen für einzelne Grundstücke zu vermeiden. Die Gestaltqualität des Bahnhofsvorplatz ist fortzuführen.

**Freiraumplanerische Analyse****Grünstruktur**

Auf dem Bahnhofsvorplatz sind mehrere Pflanzflächen vorhanden. Diese sind im Frühjahr mit Narzissen bepflanzt. Ein Großteil dieser Flächen sind mit Eibenhecken eingerahmt, ergänzend gibt es Eibenbosquettes. Einige dieser Eiben sind in einem schlechten Pflegezustand. Zudem gibt es Sträucher und Bodendecker, sowie einige Solitäräume.

**Ausstattung**

Im Bereich des Bahnhofs ist eine moderne, einheitliche und hochwertige Ausstattung vorzufinden. Das verwendete Material ist vorwiegend Stahl in grau-anthrazit. Es gibt Poller, Abfallbehälter, einen Fahrradunterstand und Mastleuchten. Zudem findet man Lichtfliesen in den Wegeachsen, die den Hauptweg zum Bahnhof bzw. in Richtung Innenstadt bei Dunkelheit hervorheben. Neben dem Eingang befindet sich eine Sitzbank aus Beton mit Holzaufgabe. Ein Blindenleitsystem ist vorhanden, jedoch nicht durchgängig, zudem befindet sich dieses direkt am Rand des Gehweges und wird zum Teil von Pflanzen verdeckt. Im Bereich des Bahnhofs gibt es viele verschiedene Schilder. Es fehlt eine einheitliche Beschilderung.

**Materialität**

Die Bodenbeläge im Bereich des Bahnhofs wirken optisch stimmig und neuwertig. Die Fahrbahn ist asphaltiert, für den Gehweg wurde graues Rechteckpflaster verwendet. Ergänzend gibt es eine Pflasterterrasse aus Großsteinpflaster in Granit. Gehweg und Fahrbahn sind im Bereich des Bahnhofs ebenerdig, sodass eine Barrierefreiheit garantiert ist. Die Fußwege in angrenzender Umgebung sind rot gepflastert.

186 / Pflanzflächen vor dem Bahnhof

187 / Bahnhofsvorplatz mit Narzissen und Eibenhecke

188 / Sitzbank und Abfallbehälter vor dem Bahnhof

189 / Fahrradunterstand und Poller in Grau

190 / Beleuchtungssteine auf dem Weg zum Haupteingang des Bahnhofs

191 / Pflasterwechsel Bereich Bahnhof - Umgebung

192 / Moderne Mastleuchte am Bahnhofsvorplatz

193 / Blindenleitsystem am Rand des Gehwegs, zum Teil von Efeu überwachsen

194 / Pflasterwechsel Bereich Bahnhof - Umgebung

Maßnahmen





195 / Park- and Ride Anlage

196 / Stadtbildprägendes Gebäude Grafenstraße 31

197 / Das Gebäude Grafenstraße 30 soll durch den Eigentümer renoviert werden

198 / Blick vom barrierefrei gestalteten ZOB auf die Rückseite des ehemaligen Hotel Steuding. Die Nebenanlagen liegen etwas tiefer als der ZOB und die Radabstellanlage im Bild rechts.

199 / Das derzeit leerstehende Gebäude Bahnhofstraße 1 bildet eine Raumkante zum Kreisverkehr und eine Eingangssituation in die Bahnhofstraße aus.

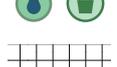
### Städtebauliche Analyse

Das historistische Empfangsgebäude und das ehemalige Postgebäude des Bahnhofs wurden in den 1870er Jahren errichtet und stehen unter Denkmalschutz. Mehrere Gebäude im direkten Umfeld sind stadtbildprägend und fassen den Raum ein. Die von der Gestaltsprache zwar unterschiedlichen Gebäude Bahnhofstraße 2 und Grafenstraße 1 orientieren sich zum Kreisverkehr und bilden zusammen mit dem Neubau Grafenstraße 32 eine Raumkante aus. Es gibt dadurch eine städtebauliche Eingangssituation in die Bahnhofstraße und Übergang zum Bahnhofsvorplatz. Der Baum in der Mitte des Kreisverkehrs fasst den Raum enger. Das ehemalige Hotel Steuding (Heinrich-Jürgens-Platz 1) bildet einen klaren Abschluss zum Bahnhofsvorplatz nach Süden, dort schließt der Busbahnhof an.

Während das Bahnhofgebäude nach der Sanierung von unterschiedlichen Dienstleistungen genutzt wird, schließen sich in Richtung Innenstadt direkt Wohnnutzungen und ergänzende Dienstleistungen an. Teilweise stehen die Gebäude leer, darunter auch das Hotel Steuding. An der Bahn auf einer Fläche, die direkt an das Sanierungsgebiet grenzt, wurde 2019 eine soziale Einrichtung fertiggestellt.

Eine Park- sowie eine Bike-and-Ride-Anlage befindet sich nördlich des Bahnhofsvorplatzes und ist über das Gleis oder eine Fußgängerbrücke vom Bahnhofsvorplatz erreichbar. Der Parkplatz ist ebenerdig, die Gestaltung ist funktional und stellenweise ungepflegt.



-  Räumlich zusammenhängende Fläche
-  Stadtbildprägendes Gebäude
-  Fassade mit Raumwirkung
-  Besondere Raumkante
-  Wichtige Blickbeziehung
-  Fußwegeverbindung
-  Radwegeverbindung
-  Zufahrt
-  Übergeordnete Grünraumverbindung
-  (Temporäre) Grünfläche
-  Freiraumangebote (Wasser, Spielort)
-  Bauliche Entwicklung mit Raumkante
-  Geschossigkeit
-  Freiraumangebote z.B. Gastronomie
-  Mobilitätsangebote und Sondernutzungen für den ruhenden Verkehr

### Räumliche Planungsziele

#### ① Park and Ride Systemgarage

Bisher sahen die Planungen der Stadt Diepholz den Bau von ca. 55 neuen Parkplätzen auf der Fläche des Hotels Steuding vor. Die Anlage würde zu einer unübersichtlichen Zergliederung des Bahnhofsvorplatzes führen. Zudem wäre das Verhältnis von Stellplätzen zu Erschließungsaufwand ungünstig. Die attraktive Wegeachse zur Bahnhofstraße und die hochwertig sanierten Bahnhofsgebäude erfordern ein adäquates Umfeld. Außerdem würden die Parksuchverkehre dadurch zunehmen. Die bereits existierende Park+Ride-Anlage nördlich des Bahnhofgebäudes ist werktags bereits vollständig ausgelastet. Es wird daher der Bau einer Parkpalette auf gleicher Fläche favorisiert. Die Anzahl der Parkplätze kann verdoppelt oder verdreifacht werden und gleichzeitig Lärmschutz für die dahinterliegenden Wohnnutzungen bieten. Es sind hierfür Gespräche mit der LNVG bezüglich möglicher Förderung zu führen. Gefördert werden Park+Ride Anlagen. Es kann auch der sich anschließende Bahnhofsvorplatz als verbindendes Element gefördert werden.

#### ② Hotel Steuding: Erhalt oder Gebäudeersatz

Das ehemalige Hotel wurde aus städtebaulichen Gründen per Vorkaufsrecht von der Stadt, mit dem Ziel einen P+R Parkplatz zu schaffen, gekauft. Diese Planungen wären mit obiger Maßnahme nicht mehr umzusetzen. Dennoch sollte der Raum für zukunftsorientierte Mobilitätsangebote gesichert werden, um Anreize für ein verändertes Mobilitätsverhalten zu schaffen, das langfristig wiederum zu einer Minderung des CO<sub>2</sub>- Ausstoßes beiträgt.

Dafür können verschiedene Ansätze gewählt werden:

- Lösung im Bestand: Erhalt ehemaliges Hauptgebäude, Rückbau der Nebengebäude, Gestaltung des Freiraums mit dem Ziel die Sichtbeziehung zum ZOB zu verbessern und den Eingangsbereich aufzuwerten. Im Gebäude könnten folgende Nutzungen untergebracht werden: Mobilitätsstation Diepholz, Sozialer Träger mit Angeboten und ggf. Wohnnutzung sowie ein öffentliches WC. Durch Mieteinnahmen wäre eine Refinanzierung möglich.
- Lösung im Neubau: Rückbau des Gebäudes mit Nebengebäuden, Neubau eines Gebäudes in Leichtbauweise, z.B. Pavillon mit mobilitätsorientierten Angeboten (Fahrradstation, Serviceangebote, etc.) und Gestaltung des Freiraums mit dem Ziel der verbesserten räumlichen Anbindung des ZOB an den Bahnhof.

### 3 Gestaltung Parkplatz

Der Parkplatz südlich des ehemaligen Hotel Steuding wird heute als öffentlicher Parkplatz genutzt. Durch seine Lage bestimmt er die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit, vor allem für Personen, die aus der Innenstadt zum Bahnhof gehen. Im Sinne einer einheitlichen Parkplatzordnung sollten nicht mehrere kleine Parkplätze, sondern vielmehr große, klar ausgewiesene Parkplätze geschaffen werden. Der Parkplatz sollte daher bei den Planungen für das ehemalige Hotel in den räumlichen Umgriff mit eingefasst werden und Raum für neue Mobilität sowie Stellplätze für die zukünftigen Nutzungen bieten.

### 4 Barrierefreie Verbindung Bahnhof-Innenstadt

Mit der Vorplatzgestaltung wird bereits ein „roter Teppich“ für Ankommende auf den Weg zur Innenstadt ausgerollt. Diese einladende Gestaltung bricht ab dem Kreisverkehr ab und sollte zukünftig bis zur Innenstadt führen. Die Verbindung ist barrierefrei als breiter Gehweg auf der südlichen Bahnhofseite auszuführen. Auch der Radverkehr ist bei der Anbindung zwischen Innenstadt und Bahnhof zu berücksichtigen. Mit dem Ausbau von Einzelhandelsangeboten auf der östlichen Gleisseite werden die Wege zwischen den Räumen zunehmen.

### 5 Entwicklung Bahnhofstraße 2 und Grundstück

Nach einem Eigentümerwechsel gibt es Entwicklungsabsichten. Das Areal ist am Eingang zur Innenstadt städtebaulich wertvoll und unter Berücksichtigung der bestehenden Raumkanten zu entwickeln. Der Erhalt des stadtbildprägenden Gebäudes ist anzustreben. Der angrenzende historisierende Fachwerkbau ist aufgrund seiner kleinen Grundfläche und niedrigen Deckenhöhe schwer nachzunutzen. Er ist nicht zwingend zu erhalten. Es sollte ein Modernisierungsgutachten erstellt werden.

### 6 Sanierung

Die Gebäude in der Grafenstraße sind stadtbildprägend und weisen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf auf. Eine Sanierung sollte die historische Kubatur und Fassaden berücksichtigen. Dafür sind vor allem an der straßenzugewandten Außenfassade WDV-Systeme zu vermeiden und unterteilte Fenster zu bevorzugen. Für das Gebäude Grafenstraße Nr. 30 soll aktuell durch die Eigentümer saniert werden.

- 7 Flächenpotenzial**  
Die rückwärtigen Bereiche der Grundstücke in der Grafenstraße bieten Flächenpotenziale. Hier können in Bahnhofsnähe Wohn- oder Mischnutzungen realisiert werden. Nach Bau einer Parkpalette entlang der Gleise kann hier auch ein Lärmschutz sichergestellt werden.
- 8 Verbesserung Anbindung und Gestaltung Busbahnhof**  
Der Busbahnhof ist räumlich vom Bahnhof getrennt. Aufgrund mangelnder Sichtbeziehungen wirken die an sich nah beieinander liegenden Räume weit weg. Durch Rückschnitt und ggf. Neupositionierung der Fahrradabstellanlage sind die Sichtbeziehungen zu verbessern. Der Busbahnhof soll gestalterisch aufgewertet werden durch verbesserte Wegführung, modernere Sitzmöglichkeiten, die Etablierung eines Lichtkonzept etc.
- 9 Beleuchtung anpassen**  
Die Beleuchtung im Bereich der neu zu gestaltenden Flächen ist an das Gesamtkonzept „Bahnhofsumfeld“ anzupassen.

**Nächste Schritte/Aufgaben**

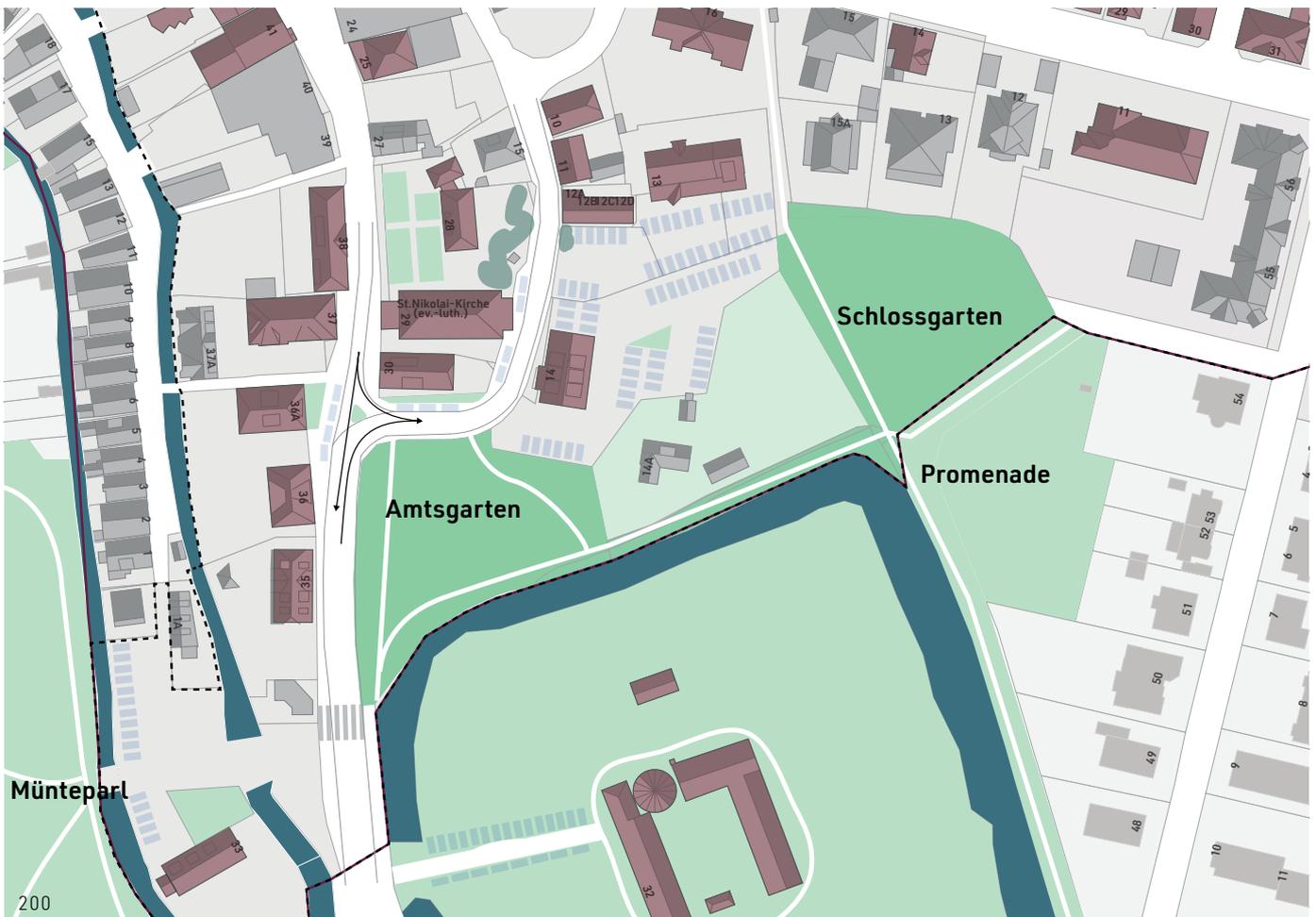
- Vermessung
- Baumgutachten
- Vergabeverfahren Freiraum
- Abstimmung mit Land Niedersachsen bezüglich des Schlosses
- Umsetzung in Abschnitten (höchste Priorität: Amtsgarten)

**6.14 Freiraumgestaltung Amtsgarten /Schlossgarten**

**Hintergrund und Ziel**

Im Süden des Untersuchungsgebietes befindet sich das Diepholzer Schloss mit Park. Das Wahrzeichen der Stadt Diepholz – der Schlossturm – kann aus der Lange Straße nicht eingesehen werden. Nördlich der Schlossinsel befinden sich zwei größere Grünflächen. Die Fläche zwischen Nicolaikirche und Schloss war der historische Amtsgarten. Die andere Fläche war vormals der Schlossgarten. Die beiden Grünflächen werden durch das Grundstück der Hinterstraße 14a getrennt, sind aber durch einen schmalen Fußweg entlang des Schlossgrabens miteinander verbunden. Es gibt einige wenige Sitzmöglichkeiten. Der Raum übernimmt aber eher eine Verteilerfunktion für den Fuß- und Radverkehr als Erholungsfunktion. Die Chance, mit einer qualitätvollen Freiraumgestaltung das baukulturelle Erbe in diesem Bereich hervorzuheben, wird bisher nicht genutzt. Die Grünflächen zwischen Müntepark bis Schlossgarten haben keine besondere Qualität und werden nicht als zusammenhängende Grünfläche wahrgenommen.

Die Strategie „grün-blaue Innenstadt“ sieht vor, die Grünflächen entlang der Innenstadt miteinander zu verbinden. Dafür sind vor allem im Bereich um den Amtsgarten die Flächen neu zu strukturieren, um zum einen Freiraumangebote zu schaffen und zum anderen die Schlossinsel gestalterisch und räumlich mit dem Amtsgarten/Schlossgarten zu verbinden.





200 / Bestandsituation mit Stellplatzanlagen, Fahrtrichtungen, Grün und Dachstruktur. In rosa sind alle stadtbildprägenden Gebäude, darunter auch denkmalgeschützte Gebäude, dargestellt.

201 / Historischer Blick vom Schlossturm auf die Innenstadt von Diepholz. Es ist gut zu erkennen, dass die Schlossinsel zu diesem Zeitpunkt noch nicht stark bewaldet war. Die roten Giebedächer prägen die Dachlandschaft von Diepholz. Der Amtsgarten ist bewirtschaftet. Die Grünfläche ist offiziell der „Garten des 2. Beamten“. Der 1. Beamte hatte seinen Garten auf den Flächen des heutigen Rosengartens auf der Schlossinsel. (Quelle: Friedrich Gottlieb Müller, in: Wilfried Gerke (2010): Diepholz - eine Kreisstadt im Wandel der Zeit.)



202 / Historische Fotografie vom Schlossturm. Gut zu erkennen sind der Burgmannshof rechts neben der Kirche. Das Schulgebäude vor der Kirche ist noch ein Fachwerkbau. Die Bepflanzung der Schlossinsel und des Amtsgartens wächst. (Quelle: unbekannt)



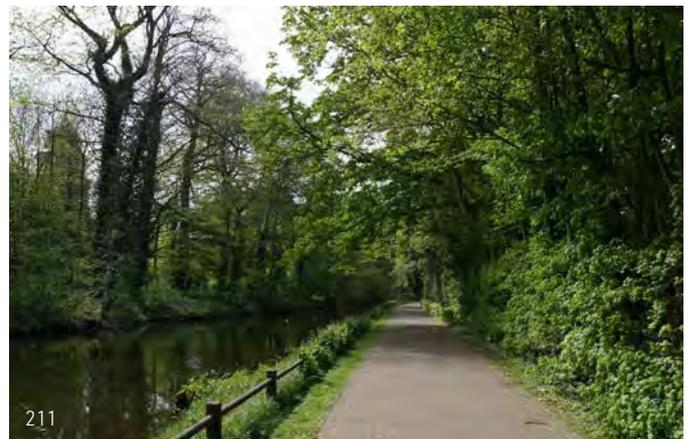
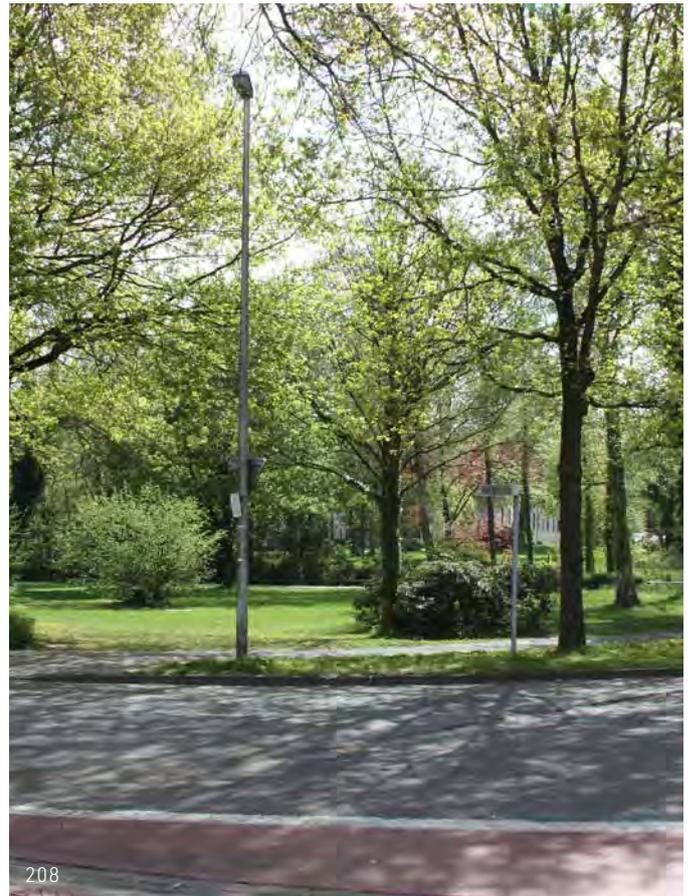
203 / Historische Postkarte vom Diepholzer Schloss (Quelle: o.A., in: Wilfried Gerke (2010): Diepholz - eine Kreisstadt im Wandel der Zeit)

204 / Das Diepholzer Schloss während Umbauarbeiten 2017. Die Architektur ist weitestgehend erhalten.



205 / Diepholz 1882 (Quelle: Stadt Diepholz): Die Siedlungsentwicklung erstreckt sich nördlich vom Schloss entlang der Lange Straße und Mühlenstraße. Das Schlossumfeld ist bis auf den Burgmannshof gänzlich unbebaut.





Der Raum ist sehr sensibel. Sowohl die angrenzenden Gebäude stehen unter Denkmalschutz als auch der Naturraum in Teilen. Obwohl die Schlossinsel und die Promenade nicht im Sanierungsgebiet liegen, sollten die Räume mitberachtet werden. Es bietet sich eine große Chance, das Schloss und das Umfeld zu einem attraktiven, erlebnisreichen Ort zu entwickeln und die Erschließung für die Nahmobilität zu verbessern.

## Freiraumplanerische Analyse

### Grünstruktur

Der Baumbestand auf der Schlossinsel und am Burggraben genießt den Schutzstatus „Naturdenkmal“. Kommt man aus der Innenstadt die Lange Straße hinunter, wird das Schloss nahezu vollständig von großen Gehölzen verdeckt, lediglich an einer Stelle ist ein freier Blick auf das Schloss gegeben. Der Weg „Promenade“, welcher durch den Park führt, ist von großen Säuleneichen flankiert. Die freien Flächen sind mit Rasen bewachsen, der besonders im Bereich des Burggrabens kahle Stellen aufweist. Das Ufer an der Parkseite des Burggrabens wurde kürzlich von Grün befreit, sodass man einen direkten Blick auf das Wasser hat.

### Ausstattung

Im Parkbereich um das Schloss sind nur wenige Sitzgelegenheiten vorzufinden, diese sind zudem alt. Wie an vereinzelt anderen Stellen im Innenstadtbereich wurden Abfallbehälter aus Kunststoff in leuchtendem Orange aufgestellt. Im Bereich um das Schloss ist keine Beleuchtung vorhanden. Im Bereich um „Die Münze“ gibt es historische Mastleuchten. Es gibt einige Erläuterungsschilder, die z.B. Informationen über das Schloss geben.

### Materialität

Die Wege im Park sind mit rötlichen Rechtecksteinen gepflastert und barrierefrei. Die von den Autos befahrene Straße ist asphaltiert und befindet sich in einem guten Zustand. Es gibt eine extra Markierung für den Radweg.

## Städtebauliche Analyse

### Nutzung

Im Bereich um den Amtsgarten gibt es eine Konzentration von öffentlichen, kulturellen, kirchlichen und sozialen Einrichtungen. So ist z.B. in der Münze die Kreismusikschule beheimatet und im Schloss (liegt außerhalb des Sanierungsgebiets) das Amtsgericht. Zudem gibt es neben der Kirche noch weiter der Kirche angegliederte Gebäude und Nutzungen wie das Pastorat. Entlang der Hinterstraße gibt es verschiedene Nutzungen, die tageszeitabhängig Besucher anziehen.

### Stadtbild

Der Bereich um das Schloss ist Wiege der Stadt Diepholz. Im Umfeld des Amtsgartens sind fast alle Häuser denkmalgeschützt oder stadtbildprägend. Die historischen Gebäude sind jedoch nicht in den mittelalterlichen Anfängen der Stadt Diepholz errichtet, sondern im Stil des Klassizismus und Historismus. Nördlich des Amtsgartens liegt die Nicolai-Kirche mit heller Putzfassade und Natursteinbändern. Angrenzend (Lange Str. 30) greift das eingeschossige ehemalige Schulgebäude Schmuckelemente des Kirchenbaus auf. Ebenfalls in diesem liegen weitere Gebäude mit heller, klassizistischer Putzfassade.

206 / Die Baumreihe aus Säuleneichen am Schloss ist ortsprägend.

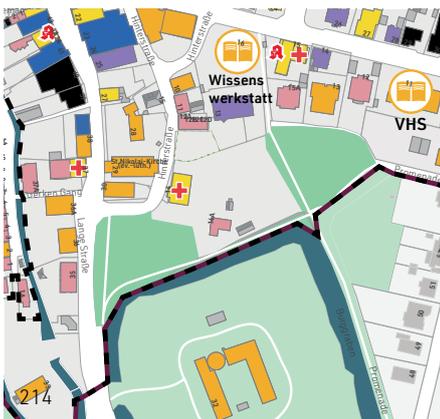
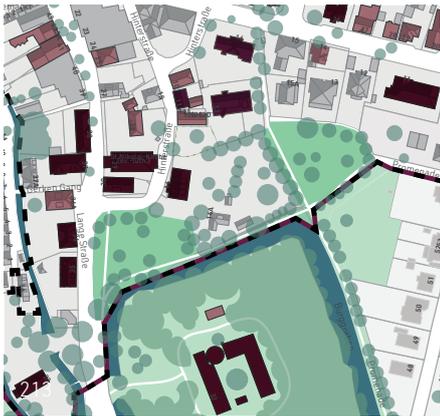
207 / Die vorhandene spärliche Möblierung ist in die Jahre gekommen.

208 / Der Blick auf das Diepholzer Schloss ist durch Bäume und Sträucher versperrt.

209 / Die Sitzmöglichkeiten am Burggraben befinden sich in einem schlechten Zustand.

210 / Die historische Beleuchtung im Amtsgarten ist technisch nicht mehr zeitgemäß. In der Bürgerwerkstatt wird die unzureichende Beleuchtung im Amtsgarten und Schlossgarten bemängelt.

211 / An der Engstelle am Grundstück der Hinterstraße 14a verbindet ein Weg den Amtsgarten und den Schlossgarten. Eine Sichtbeziehung zwischen beiden Bereichen ist unter anderem aufgrund des starken Bewuchses nicht vorhanden.



212 / Das Fachwerk-Ensemble am Schlossumfeld wird bisher kaum in diesem Zusammenhang wahrgenommen.

213 / Karte der denkmalgeschützten und stadtbildprägenden Gebäude (Legende S. 22): Es gibt viele historische und denkmalgeschützte Gebäude im Umfeld.

214 / Nutzungen (Legende S. 27): Das Gebiet wird vor allem durch öffentliche Einrichtungen genutzt und geprägt.

215 / Die gepflasterte Lange Straße endet am Amtsgarten, der Straßenquerschnitt ist auf den motorisierten Verkehr ausgelegt.

Entlang der Lange Straße, westlich des Amtsgarten reihen sich mehrere Fachwerkhäuser. Auch diese weisen mit eher schmucklosen Fachwerkfassaden und gestreckten Fenstern die Merkmale des Klassizismus auf. Das einheitliche Fachwerkrastrer und die traufständigen Dächer sorgen für einen harmonischen Gesamteindruck.

### Erschließung

Der Bereich um den Amtsgarten wird durch die Lange Straße und die Hinterstraße erschlossen. Im Kreuzungsbereich der beiden Straßen ändern sich Materialität und die Richtungen. Während die Lange Straße in Richtung Norden gepflastert ist und die Gestaltssprache der Fußgängerzone und nördlichen Lange Straße aufgreift, bricht sie im Umfeld um das Schloss ab. Ab dem Kreuzungsbereich sind Lange Straße und Hinterstraße asphaltiert. Die Lange Straße wurde in diesem Bereich im Herbst 2019 mit einer neuen Oberfläche asphaltiert. Die Lange Straße ist ab dem Kreuzungsbereich mit der Hinterstraße in beide Richtungen für den Kfz-Verkehr befahrbar. Die Hinterstraße ist nur aus dem Süden kommend befahrbar. Für den Radverkehr gibt es einen einseitigen Radfahrstreifen, der nicht den Maßen der Regelwerke entspricht.

Es gibt für den Fußverkehr verschiedene Wege, das Gebiet zu durchqueren, diese sind aber nicht immer intuitiv auffindbar oder in den Abendstunden schlecht beleuchtet und sorgen somit für ein unzureichendes Sicherheitsgefühl. Dennoch werden die Wege, vor allem die Promenade und der Weg östlich am Schlossgraben von der Diepholzer Bevölkerung gern für Hunderunden oder als Radwegeverbindung genutzt.

Es gibt im Bereich private und öffentliche Parkplätze. Neun öffentliche Parkplätze sind im Längsparken entlang der Hinter- und Lange Straße organisiert. In den Bereichen um Münte und Schloss gibt es weitere Stellplatzangebote, die von der Öffentlichkeit für Besuche von Park und Freibad genutzt werden.



-  Räumlich zusammenhängende Fläche
-  Stadtbildprägendes Gebäude
-  Fassade mit Raumwirkung
-  Besondere Raumkante
-  Wichtige Blickbeziehung
-  Fußwegeverbindung
-  Radwegeverbindung
-  Zufahrt
-  Übergeordnete Grünraumverbindung
-  (Temporäre) Grünfläche
-  Freiraumangebote (Wasser, Spielort)

## Räumliche Planungsziele

- 1 Attraktivierung der Grünanlagen im Schlossumfeld**  
 Die Grünanlagen rund um das Diepholzer Schloss befinden sich in einem veralteten Zustand. Mit einer einheitlichen Neugestaltung für den Amtsgarten, den Schlossgarten, den Bereich vor der Münze und einen Teil der Schlossinsel wird das Diepholzer Schloss wieder in einen angemessenen Rahmen gesetzt. Ein besonderer Schwerpunkt sollte auf der Neustrukturierung des Grüns liegen, um Sichtbeziehungen wiederherzustellen.
- 2 Verbindung Lange Straße-Schloss**  
 Zukünftig sollen die Lange Straße und das Schloss miteinander räumlich und visuell verbunden werden. Die Visualisierung (vgl. Abb. 216) zeigt, wie der Amtsgarten zum Beispiel in Wert gesetzt werden kann. Eine direkte Wegeführung verbindet die Lange Straße mit dem Schloss. Der Burggraben wird durch eine Brücke in Leichtbauweise überwunden und Sitzmöglichkeiten auf beiden Seiten des Wassers laden zum Verweilen ein. Durch gezielten Rückschnitt ist das Schloss nun auch im Sommer einsehbar, besonders erhaltenswerte Bäume sollten als Solitärbäume freigestellt werden.
- 3 Burggraben überwinden**  
 Historisch bedingt umgibt die Schlossinsel ein Burggraben. Der Burggraben kann nur an einer Stelle im Westen durch eine Brücke überwunden werden. Dieser Weg ist heute schlecht einsehbar und für Fußgänger nicht attraktiv. Die Parkplätze stören die repräsentative Zufahrt. Um die Lange Straße mit dem Schloss direkter zu verbinden, gibt es die Idee einer weiteren Brücke an der nördlichen Seite. In Leichtbauweise setzt sich eine Fußgängerbrücke bewusst

vom Burggraben ab. So wird die Schlossinsel mit dem Rundweg mit Stelen zur Geschichte der Stadt für die Diepholzer ein nutzbarer Teil der Grünanlagen. Bei kritischen Verhandlungen im Amtsgericht muss die Zufahrt zum Schloss bewacht werden, daher ist eine Bündelung von Zugängen wichtig.

Nicht nur physisch, sondern auch in der Gestaltung, soll der Burggraben überwunden werden. Die bewaldete Schlossinsel sollte zukünftig auch in der Freiraumgestaltung vor allem entlang des Burggrabens mit der gegenüberliegenden Seite resonieren. Das Wasser sollte erlebbar werden. Dafür eignet sich zum einen der Ort einer möglichen Querung, aber auch im Bereich entlang der Promenade des Schlossgartens sollte das Wasser zum Beispiel durch Sitzgelegenheiten erlebbar werden.

### 3 Verbindung Müntepark-Schloss-Amtsgarten

Übergeordnetes Ziel ist die Herstellung einer Freiraumverbindung entlang der grün-blauen Infrastruktur. Daher ist die Wege- und Sichtverbindung zwischen Müntepark und den Freiräumen am Schloss auszubauen und als Teil der Grünanlagen wahrnehmbar zu machen. Die trennende Wirkung der Lange Straße ist über eine gestaltete Fahrbahnquerung aufzuheben bzw. zu schwächen. Die Sichtbarkeit der Zufahrt zum Schloss ist zu verbessern.

### 4 Neuordnung Straßenraum

Dem Straßenraum der Hinterstraße/Lange Straße kommt im Kontext des Amtsgartens insbesondere eine wichtige Funktion hinsichtlich der Querung zu. Die Stärkung der Wegeachsen Amtsgarten – Innenstadt sowie Amtsgarten – Müntepark führen zu einem verstärktem Querungsbedarf des Straßenraumes. Aus diesem Grund bedarf es auf Höhe der jeweiligen Eingangssituationen ein entsprechendes Querungsangebot für den nichtmotorisierten Verkehr. Aufgrund der Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 auf der Hinterstraße wie auch Lange Straße ist ein Fußgängerüberweg („Zebrastrifen“) nicht zwingend erforderlich, kann aber im Rahmen einer Einzelfallentscheidung aus Gründen der Verkehrssicherheit oder aufgrund zu erwartender stärkerer Fußverkehrsfrequenzen angeordnet werden. Alternativ bieten sich auch sogenannte Aufmerksamkeitsstreifen an, um den Kfz-Verkehr auf die Querungsstelle optisch hinzuweisen und entsprechend zu sensibilisieren. Farblich können diese ggf. auch mit einer grünen Markierung Grünflächen des Amtsgartens aufgreifen. Die Kfz-Fahrbahn – insbesondere die Lange Straße – sollte auf eine Minimalbreite verengt werden, um den Begegnungsverkehr mit Radfahrenden auf der Fahrbahn zu ermöglichen. Dies baut die heutige vorhandene Trennwirkung des Straßenraums ab, vereinfacht bzw. unterstützt das Queren und baut die Dominanz des Kfz-Verkehrs in der Wahrnehmung ab.



Der Kreuzungsbereich Lange Straße/Hinterstraße ist im Rahmen der Umgestaltung der Lange Straße neu zu organisieren. Eine Reduzierung der zwei bestehenden Abbiegespuren vor dem Pfarrhaus auf eine Fahrspur lässt dem historischen Ensemble um die St. Nicolai Kirche mehr Raum und ermöglicht eine bessere Sicht- und Wegeverbindung zum Schloss Diepholz. Ein Fußgängerüberweg in die Grünanlagen optimiert die Anbindung.



### 5 Nutzungen intensivieren

Der Raum ist bisher unklar zoniert und wird kaum genutzt, daher sind Angebote zu schaffen, um die Nutzung des Raums zu intensivieren. Dabei sind die Schlossinsel und der Amtsgarten zusammenzudenken. Eine teilbefestigte Fläche auf der nördlichen Schlossinsel mit einer Basisinfrastruktur für Veranstaltungen schafft Grundvoraussetzungen für die Nutzung als Veranstaltungsort. Es gibt Überlegungen, den ehemaligen Rittersaal für öffentliche Nutzungen zu öffnen (Trauzimmer).

### 6 Verbindung Amtsgarten - Schlossgarten

Die durch das Grundstück der Hinterstraße 14a räumlich getrennten Grünanlagen vor dem Schloss sind über eine einheitliche Neuplanung gestalterisch und funktional besser zu verbinden. Eine Neustrukturierung des Grüns sollte die Wiederherstellung von Sichtachsen zwischen den Bereichen Amtsgarten und Schlossgarten zum Ziel haben.

### 7 Neue Beleuchtung

Die neue Beleuchtung umfasst eine DIN-gerechte Grundbeleuchtung für die Gehwege sowie Lichtelemente zur Akzentbeleuchtung. Alle Beleuchtungskörper sollen so gewählt werden, dass der Einsatz bereits vorhandener Lichtsysteme im Stadtgebiet fortgesetzt werden kann, jeweils angepasst an die jeweilige Situation. Eine Akzentuierung bzw. Raum für Lichtinszenierungen bietet sich im Bereich der neuen Brücke bzw. der Platzgestaltung am Wasser.

Zwischen dem Amtsgarten und der Münze ist ein Lückenschluss der Beleuchtung herzustellen. Auf beiden Fahrbahnseiten der Langen Straße kann ein verbindendes Lichtelement vorgesehen werden, das sowohl in der Tag- wie in der Nachtwirkung eine optische Verbindung entstehen lässt.

216 / Beispiel einer Markierung zur Querung in der Optik eines Zebrastreifens

217 / Beispiel einer farbigen Markierung zur Hervorhebung kreuzender Wegebeziehungen

218 / Fotomontage zur Aufwertung des Amtsgartens

219 / Fotomontage in den Dunkelstunden

**Freihändige unterschwellige Vergabe**

- sofern Planungsleistung unter 216.000 € liegen
- Ausloberin: Stadt Diepholz
- Beauftragung eines Büros
- Kostengünstig und schnell
- Öffentlichkeit kann leicht einbezogen werden

**VgV-Verfahren ggf. mit Pitch**

- bei Planungsleistungen über 216.000 €
- Vergabe nach europaweitem VgV-Verfahren
- Auswahl des Bearbeitungsbüros auf Basis der Referenzen und eines kreativen Aufgabenteils
- Öffentlichkeit sollte erst nach Auswahl des Büros einbezogen werden

220

220 / Übersicht zu Verfahrensvarianten

221 / Möglicher Umgriff für ein Verfahren, in schwarz gestrichelt der Gesamtbetrachtungsraum und in farbig umrandet die erste Umsetzungsmaßnahme

**Hinweis zum Verfahren**

Um den Freiraum entsprechend der Sanierungsziele zu entwickeln, stehen grundsätzlich verschiedene Verfahren zur Verfügung. Die Grafik Nr. 218 führt unterschiedliche Varianten auf. Grundlegend ist zu prüfen, ob das Verfahren freihändig vergeben werden kann. Sollte dies möglich sein, kann eine freiraumplanerische Lösung in einem iterativen Verfahren mit einem Büro erarbeitet werden.

Sofern die Planungsleistungen über den Wert der freihändigen Vergabe liegen, können verschiedene Verfahrensarten der Vergabe herangezogen werden. Dabei besteht die Möglichkeit, die Auswahl des Büros entweder auf Basis der Referenzen oder der konkreten Idee für den Ort zu treffen. Die Hinweise und Vor- und Nachteile sind in der Grafik aufgeführt.

Grundsätzlich sollten durch das Büro oder die Büros bei einem kompetitiven Verfahren zwei Bearbeitungsebenen betrachtet werden. In der Grafik Nr. 219 ist der Gesamtbetrachtungsraum in schwarz gestrichelt abgebildet, für den es eine freiraumplanerische Idee zu entwickeln gilt. Dabei sind die baulichen Entwicklungsszenarien für die Hinterstraße 14a (vgl. Maßnahme 15) zu berücksichtigen, um Entwicklungsoptionen offenzuhalten.

Die Umsetzung sollte in Abschnitten erfolgen, wobei der farbig umrandete Bereich in der Abb. 219 die erste Priorität hat. Für diesen Bereich gilt es konkrete Entwürfe zu erarbeiten. Die Gestaltung ist richtungsweisend für die angrenzenden Räume.

### Mehrfachbeauftragung

- Ausloberin: Stadt Diepholz
- Ca. 3 Büros erarbeiten freiraumplanerische Lösungen für den großen Umgriff
- Weiterarbeit mit einem Büro
- Höhere Kosten (alle Büros erhalten die Kosten der Lph 1-2 der HOAI)
- Öffentlichkeit kann gut einbezogen werden

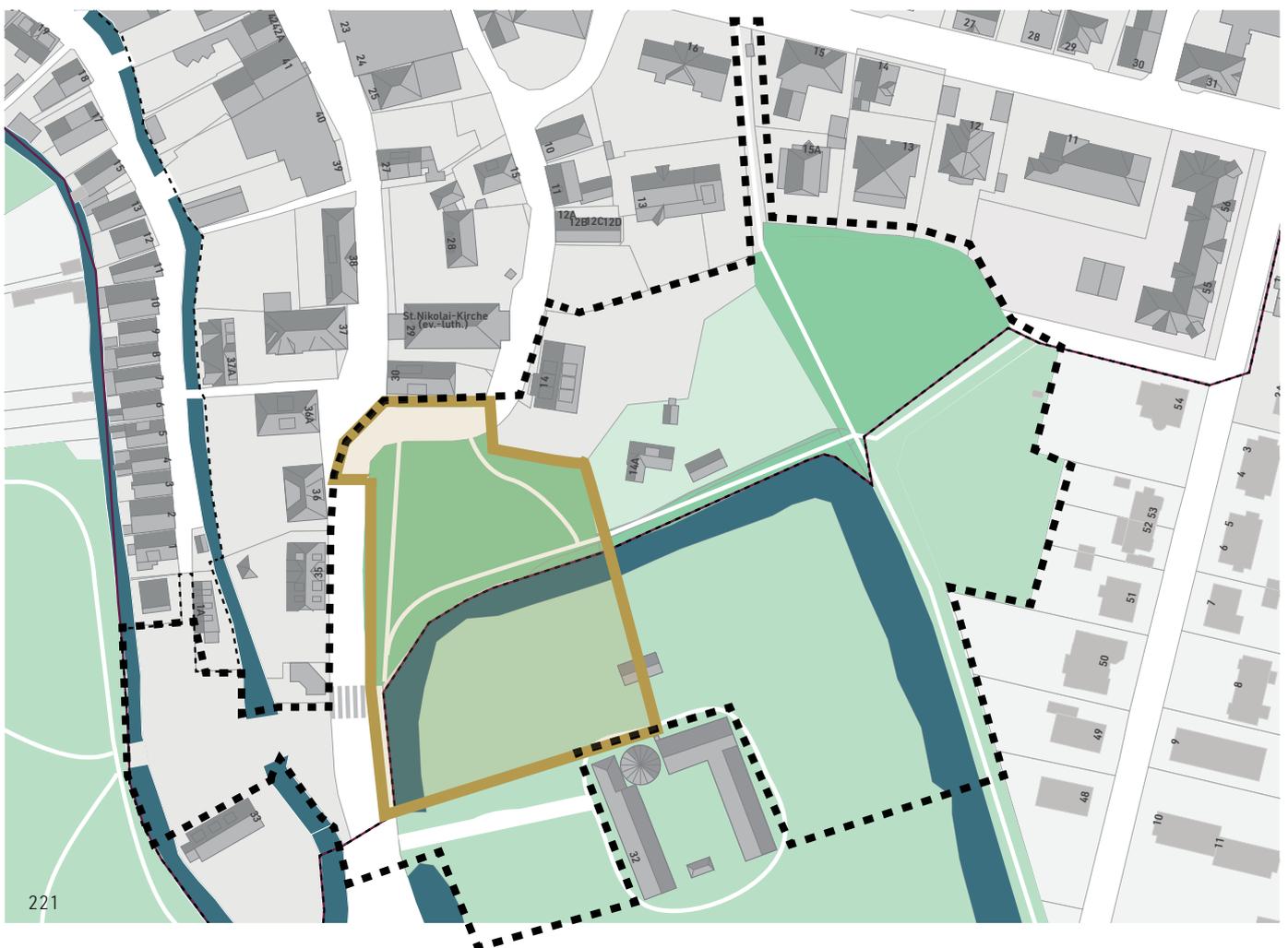
### Wettbewerb

- Ausloberin: Stadt Diepholz
- Großer Ideenteil mit Realisierungsteil Amtsgarten
- Kostengünstig (Lph 1-2 wird auf alle Büros aufgeteilt)
- Öffentlichkeit kann unter Auflagen einbezogen werden

### Zweiphasiger hochbaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb mit städtebaulichen Ideenteil

(vgl. Maßnahme Nr. 15)

- Bei Entwicklung des Freiraums zusammen mit den Flächen Hinterstraße 14a



**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Eigentümergespräche
- Verfahren zur städtebaulich-hochplanerischen Entwicklung
- Schaffung Planrecht

**6.15 Bauliche Entwicklung Amtsgarten/Schlossgarten****Hintergrund und Ziel**

Am Amtsgarten, wo heute die Gebäude Hinterstraße 14 und 14a sind, stand einst der Burgmannshof des Schlosses. 1980 wurde das Gebäude an gleicher Stelle im Fachwerkstil neu errichtet. Durch Flächentausch mit der Stadt wurden die Grundstücksgrenzen verändert. Heute schiebt sich das Grundstück mit dem Einfamilienhausgebäude Hinterstraße 14a zwischen die zwei Grünflächen Amtsgarten und Schlossgarten. Da sich die Besiedlung lange Zeit auf die Lange Straße konzentrierte und es keine Entwicklungen westlich des Schlosses gab, war eine räumliche Verbindung historisch nicht notwendig.

Der Eigentümer hat während der Erarbeitung des Rahmenplans ein mittelfristiges Verkaufsinteresse bekundet, sodass es das Potenzial gibt, den Raum nördlich des Schlossgrabens neu zu denken. Grundsätzlich ist eine dem Ort angemessene Neubebauung denkbar, wenn im Rahmen eines Gesamtkonzepts für das Areal die Verbindung zwischen Amts- und Schlossgarten verbessert wird. Es kann Wohnraum in bester Lage geschaffen und durch Frequenz können die angrenzenden Freiräume aufgewertet werden. Dies entspricht den Sanierungszielen.

**Städtebauliche Analyse****Nutzung**

Das Ärztehaus in der Hinterstraße 14 ist ein besonderer Frequenzbringer. Die Tanzschule sorgt vor allem in den Abendstunden für Belebung. Im mittleren Bereich der Hinterstraße gibt es zudem auch Wohnnutzung. Eine Besonderheit stellt das Wohngebäude 14a dar, das den Grünraum zwischen Amtsgarten und Schlossgarten unterteilt. Im Flächennutzungsplan ist das Grundstück mit Ärztehaus und Einfamilienhaus als Grünfläche dargestellt.

**Erschließung**

Das Areal wird durch die Hinterstraße im Einrichtungsverkehr aus Süden kommend erschlossen. Im Straßenraum befindet sich eine große Stellplatzanlage. Im Bereich des Ärztehauses und der Tanzschule sind ca. 80 Stellplätze vorhanden. Einige Parkplätze sind öffentlich, der größte Teil ist privat.

**Stadtbild**

Entlang der Hinterstraße finden sich Gebäude mit historisch-traditioneller Bauform. Das heute als Tanzschule genutzte Gebäude war Sporthalle der Grundschule und weist Merkmale des Backstein-Historismus auf. Es steht unter Denkmalschutz so wie die Gebäude Hinterstraße 11 und 14. Bis auf die ehemalige Turnhalle sind alle weiteren Gebäude in ein- bis zwei-geschossiger Fachwerkbauweise mit Dachlandschaft errichtet. Die Gebäude sind teilweise in den 1980er Jahren rekonstruiert oder historisierend neu errichtet worden. Mit einer Ausnahme wurden die Fachwerkfassaden verputzt. Sie orientieren sich bis auf die Turnhalle zur Lange Straße. Das Gebäude Hinterstraße 14a liegt zurückgesetzt und wird über die Stellplatzanlage erschlossen. Das Grundstück ist aufgrund der Zaunanlage und des Baum- und Heckenbewuchs aus dem öffentlichen Raum nicht einsehbar.



222



223



224



222 / Stellplatzanlage hinter Hinterstraße 14

223 / Denkmalgeschützte Rekonstruktion von 1980. Das Gebäude beherbergt heute verschiedene medizinische Einrichtungen

224 / Blick in die Hinterstraße aus Süden, rechts ist die Einfahrt zu den Stellplätzen zu erkennen. Das mittlere Gebäude steht unter Denkmalschutz.

225 / Blick auf das Grundstück Hinterstraße 14a

226 / Überblick: Verfahren zur Entwicklung des Grundstücks

### Hinweise zum Verfahren

Aufgrund fehlenden Planungsrechts für den Raum, sollte es zunächst eine städtebauliche Voruntersuchung geben, bevor Aussagen zur Lage, Art und Maß der Bebauung ausgesprochen werden. Der Raum mit seinem historischen Kontext ist hochsensibel. Es gilt die bisher voneinander getrennt wahrgenommenen Freiräume miteinander zu verbinden, das baukulturelle Erbe in Wert zu setzen und neue Nutzungen zur Belebung der Grünflächen zu etablieren. Dafür braucht es eine besondere hochbauliche Antwort. Hinzu kommt das geltende Planrecht. Die Fläche um die Hinterstraße 14a ist im FNP derzeit als Grünfläche dargestellt. Die Rahmenplanung begrüßt eine Bebauung und Öffnung des Grundstücks unter der Prämisse, dass eine neue städtebauliche Antwort gefunden wird, die den Anforderungen Rechnung trägt.

Dafür ist in einem ersten Schritt städtebaulich Stellung zu nehmen. Durch ein Verfahren zur städtebaulichen Entwicklung können zunächst Ideen entwickelt werden, um ausgehend von den Testentwürfen eine städtische Position zu Kubaturen, Erschließung und Nutzung zu entwickeln. Zum jetzigen Zeitpunkt ohne Zeithorizont und voraussichtlichen Nutzungen kann die Verfahrensart noch nicht zu bestimmt werden. Es werden drei unterschiedliche untenstehend drei Verfahrensarten vorgestellt .

Städtebauliche Studie	Städtebaulicher Ideenwettbewerb (Mehrfachbeauftragung)	Zweiphasiger hochbaulich-freiraumplanerischer Wettbewerb mit städtebaulichen Ideenteil
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausloberin: Stadt Diepholz</li> <li>▪ Beauftragung eines Büros</li> <li>▪ Erarbeitung verschiedener Lösungen als iteratives Verfahren</li> <li>▪ Kostengünstig und schnell</li> <li>▪ Öffentlichkeit kann leicht einbezogen werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ausloberin: Stadt Diepholz</li> <li>▪ Ca. 3-4 Büros erarbeiten städtebauliche Lösungen</li> <li>▪ Ggf. mit Stegreifkolloquium</li> <li>▪ Ggf. als kompetitiver Anreiz die Beauftragung einer Masterplanung auf Basis der Ergebnisse</li> <li>▪ Höhere Kosten (alle Büros erhalten die Kosten der Lph 1-2 der HOAI)</li> <li>▪ Öffentlichkeit kann einbezogen werden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Auslober/in: Investor und Stadt</li> <li>▪ 1. Phase: städtebaulich-freiraumplanerischer Entwurf mit großen Umgriff, nach Kolloquium ggf. Ausschluss von Büros</li> <li>▪ 2. Phase: Hochbauliche Vertiefung</li> <li>▪ Kostengünstig (Lph 1-2)</li> <li>▪ Öffentlichkeit kann unter Auflagen einbezogen werden</li> </ul>

## Räumliche Planungsziele

### ① Raumkanten hervorheben

Das städtebauliche Fachwerk-Ensemble um den Amtsgarten ist heute kaum wahrnehmbar. Durch eine zukünftige Gestaltung im Bereich der Hinterstraße 14a sind die Raumkanten im Bestand zu wahren und in Wert zu setzen. Wie östlich des Amtsgarten die Raumkanten zu setzen sind, ist im Rahmen eines städtebaulichen Verfahrens zu klären. Folgende drei Varianten zeigen mögliche Bebauungsstrukturen und damit unterschiedliche Raumkanten auf.



#### Variante 1

Rückbau und Neubau mit zwei Baukörpern, die klare Raumkanten zu den umgrenzenden Räumen ausbilden.



#### Variante 2

Rückbau und Neubau mit zurückgesetztem geschlossenen Baukörper, der die Grünraumverbindungen hervorhebt



#### Variante 3

Erhalt und Umbau Fachwerkhaus (Hinterstraße 14a) mit Ergänzungsbau, z.B. für eine Gastronomie im Park

### ② Grundstücksübergreifend Denken

Eine optimale Gestaltung kann auch Grundstücksgrenzen übergreifend geplant werden. Bei einem städtebaulichen Verfahren sollte zur Ermittlung der besten Lösung zunächst ein größerer Raum betrachtet werden und nicht an Flurstücksgrenzen festgehalten werden.

### ③ Nutzung intensivieren

Die bauliche Entwicklung der Hinterstraße 14a bietet die Chance, in besonderer hochwertiger Lage frequenzbringende Nutzungen unterzubringen. Neben Wohnen ist die Lage im unmittelbaren Umfeld von Schloss und Amtsgarten für gastronomische Nutzung mit Außengastronomie prädestiniert.

### ④ Grüne Verbindung stärken

Übergeordnetes Ziel ist die Schaffung einer Grünraumverbindung von der Bahnhofstraße über Schloss, Müntepark und Flöthebogen entlang bestehender Grünflächen und Wasserwegen. Das Grundstück bildet heute ein Nadelöhr der Wegeverbindung am Schlossgraben aus. Die Aufwertung der Wegebeziehung ist ein übergeordnetes strategisches Ziel.

Maßnahmen



-  Räumlich zusammenhängende Fläche
-  Stadtbildprägendes Gebäude
-  Fassade mit Raumwirkung
-  Besondere Raumkante
-  Übergeordnete Grünraumverbindung
-  Bauliche Entwicklung mit Raumkante
-  Nutzung intensivieren

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Vermessung
- Vergabe Planungsleistung in Abhängigkeit zur Neugestaltung der Lange Straße
- Umsetzung

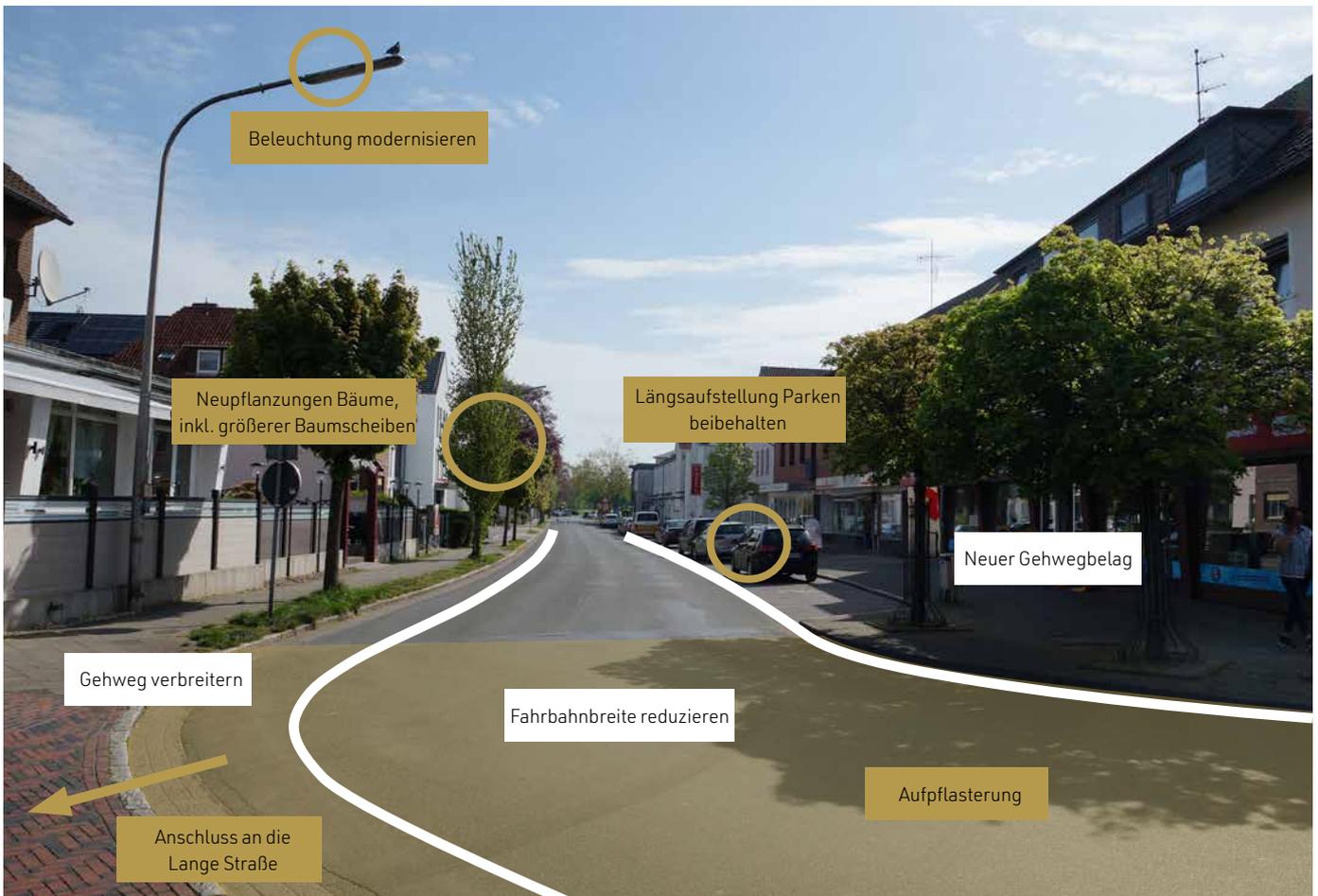
## 6.16 Umgestaltung Wellestraße

### Hintergrund und Ziel

Die Wellestraße beschreibt einen relativ charakterlosen und somit widersprüchlichen Straßenraum. Der Straßenzug ist gesäumt von attraktiven Zielorten (z. B. Kino, Gastronomie, Spielwarengeschäft) und verbindet Arbeitsorte mit der Innenstadt. Gleichzeitig lädt der Straßenraum wenig zum Verweilen ein. Die Wellestraße auf Höhe der Lange Straße kann als Eingangstor in die Innenstadt aus östlicher Richtung kommend charakterisiert werden.

Die Wellestraße soll als gesamter Straßenraum gestalterisch aufgewertet werden. Ein grundhafter Ausbau ist nicht notwendig, da bspw. die Fahrbahn in einem guten baulichen Zustand ist und insbesondere auch der südliche Seitenraum ausreichend Platz für den nichtmotorisierten Verkehr anbietet. Der Straßenraum soll besser eingefasst und harmonischer gestaltet werden, dem Fußverkehr wird mehr Raum gegeben, während die Flächen für den fließenden Kfz-Verkehr leicht reduziert werden. Hierdurch kann die optische und wahrgenommene Dominanz des Kfz-Verkehrs im Straßenraum abgebaut und somit die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden verbessert werden. Die Straßenebenenräume sind unter Berücksichtigung von ökologischen Aspekten neuzugestalten.

Die Maßnahme ist in Abhängigkeit von der Maßnahme Neugestaltung Lange Str. (vgl. Kapitel 6.6) und der Maßnahme Neubau Parkhaus (vgl. Kapitel 6.10)



Maßnahmen



227 / Gehölze an der Nordseite der Wellestraße



228 / Schmäler Grünstreifen zwischen Gehweg und Straße



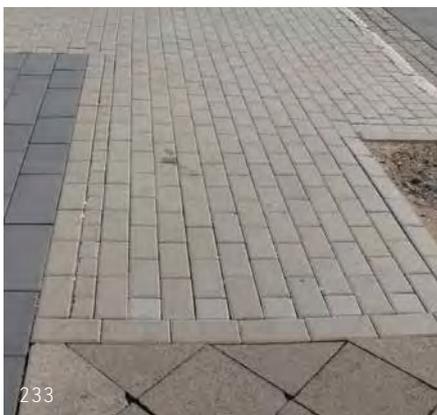
229 / Parkbuchten und Ladestation für Elektroautos an der Südseite



230 / Pflasterwechsel Lange Straße/Wellestraße



231 / Mastleuchte in der Wellestraße



sowie Flächenaktivierung Lange Str. 7a-11 (vgl. Kapitel 6.7) abhängig. Die Gestaltung sollte sich der Neugestaltung der Lange Straße unterordnen und nicht durchgeführt werden, solange noch Baustellenfahrzeuge die Straße benutzen.

### Konzeption

Eine Verkleinerung der Fahrbahn auf ca. 4,5 m (momentan ca. 6 m) räumt Spielraum in der Gestaltung des nördlichen Seitenraums und somit des Gehwegs ein. Gleichzeitig sollte dort die Grünbepflanzung optimiert werden. Größere Baumscheiben und eine einheitliche Bepflanzung mit neuen Bäumen schaffen ein adäquates und attraktives Pendant zur südlichen Bepflanzung. Ein breiterer Gehweg auf der nördlichen Seite schafft eine Barrierefreiheit im Begegnungsverkehr für Zufußgehende bzw. erlaubt auch das bequeme Gehen nebeneinander, was – mit Blick auf die Lage des Eiscafés – durchaus sinnvoll erscheint.

Der Radverkehr wird weiter auf der Fahrbahn gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr geführt. Bei einer Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 werden die Geschwindigkeitsunterschiede zwischen Rad- und Kfz-Verkehr angeglichen. Zudem wird hierdurch der Verkehrssicherheit und der Sensibilität auf der Wellestraße als Einfallssache zur Innenstadt Rechnung getragen. Die Seitenräume dienen somit in erster Linie dem Fußverkehr und durch die Abwicklung des Radverkehrs auf der Fahrbahn werden Konfliktpotenziale im Gehwegbereich abgebaut. Zudem wird hiermit die Radverkehrsführung der Nord-Süd-Achse Lange Straße – Hinterstraße aufgegriffen und kann nahtlos in östlicher Richtung fortgeführt werden. Anlagen des ruhenden Radverkehrs existieren in der Wellestraße im Kontext der vorhandenen Nutzungen in ausreichender Anzahl und sollten nur bei steigender Nachfrage/Auslastung ergänzt werden.

Auf Höhe des Knotenpunktes Wellestraße/Lange Straße wird eine bauliche Aufpflasterung – vergleichbar mit den Empfehlungen in der Bahnhofstraße – vorgeschlagen. Hierdurch werden die beiden gegenüberliegenden Straßenseiten näher zusammengebracht und der Eingang zu Innenstadt an dieser Stelle hervorgehoben. Gleichzeitig wird hiermit der Wegeverbindung zum Parkhaus Rechnung getragen, was insbesondere für Personen gilt, die die nördliche Lange Straße vom Parkhaus aus kommend aufsuchen möchten.

### Hinweise zur Beleuchtung

Für den gesamten Straßenzug der Wellestraße bedarf es einer Modernisierung der Beleuchtung. Die Gestaltung soll sich an der Lange Straße orientieren. Die Umgestaltung sieht auch eine Geschwindigkeitsreduzierung vor, die Seitenräume sollen verbessert werden. Daher ist für alle Verkehrsteilnehmenden, auch in den teils recht großen Flächen für Rad- und Fußverkehr ist eine gleichmäßige Beleuchtung anzustreben.

Die Positionierung der Beleuchtung sollte vorrangig einseitig oder wenn benötigt in beidseitig versetzter Anordnung ausgeführt werden. Die Lichtpunkthöhe ist mit ca. 5 m bis 6 m vorzusehen.

232 / Schaden in der Oberfläche

233 / Unterschiedliche Pflastertypen in der Wellestraße

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Eigentümergepräche mit angrenzenden Nutzungen in der Steinstraße
- Vergabeverfahren  
Umgestaltung Parkplatz und Öffnung Flöthebogen

**6.17 Gestaltung westlicher Stadteingang****Hintergrund und Ziel**

Die Steinstraße stellt den westlichen Eingang in die Diepholzer Innenstadt dar. Heute ist dieser Stadteingang nicht explizit hervorgehoben und die Querung der Lohne ist in diesem Bereich kaum wahrzunehmen. Der Flöthepark und der Müntepark liegen nördlich und südlich der Steinstraße versteckt hinter Bebauung, einem Parkplatz oder dichtem Bewuchs. An dieser Stelle bietet sich jedoch die beste Gelegenheit, die Grünanlagen näher an die Innenstadt zu bringen und in ganz zentraler Lage die Sichtbarkeit der Grünanlagen und der Lohne im Stadtbild zu verbessern. Mit einer Verknüpfung der beiden Parkanlagen über die Steinstraße hinweg kann ein attraktives grünes Tor für die Innenstadt hergestellt werden, während gleichzeitig eine Qualifizierung der Grünanlagen vorgenommen wird.





234 / Bestandssituation im Bereich Eingang West. Es bieten sich Flächenpotentiale für die Verbindung von Müntepark und Flöthepark.

235 / Der Eingang in den Müntepark ist kaum sichtbar und häufig mit Müllcontainer verstellt. Daher wird häufig die Straße Buschgärten als Zugang von Norden genutzt.

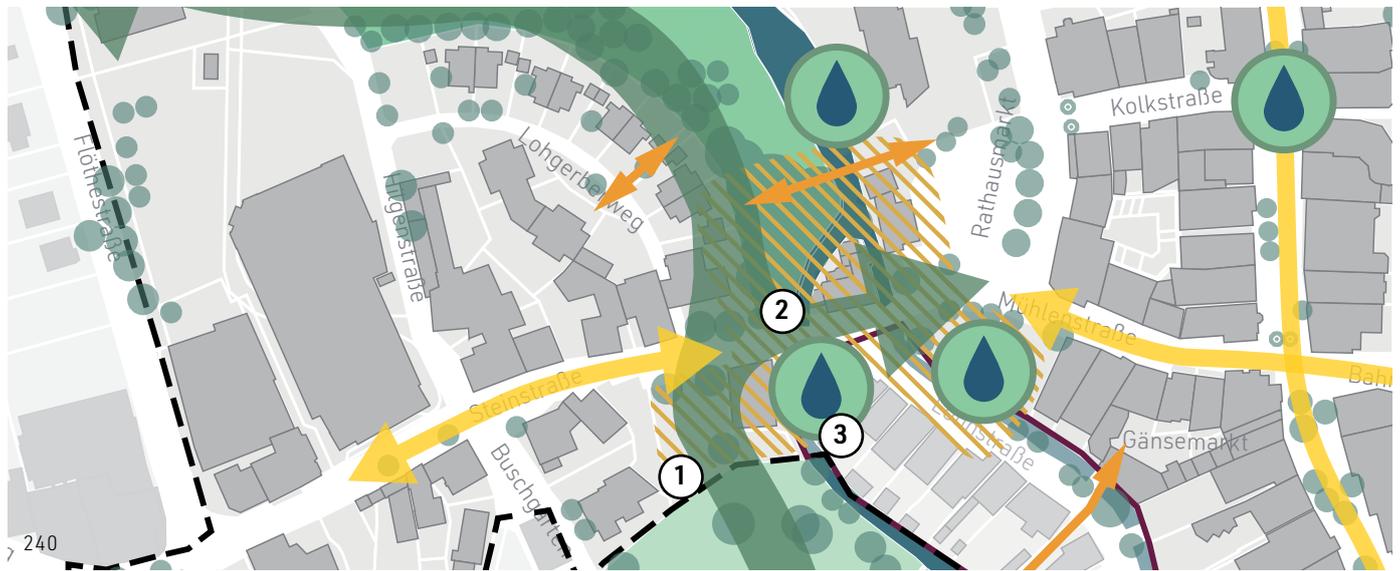
236 / Der Parkplatz verhindert derzeit ein Tor in den Müntepark.

237 / Der Flöthepark ist nach Süden zur Steinstraße ohne Anbindung für den Fuß- und Radverkehr.

238 / Die Lohne wird an der Steinstraße lediglich durch Schilder an den Brücken erkennbar. Der Müntepark liegt versteckt hinter Gebäuden und Parkplatz.

239 / Ausschnitt aus dem Masterplan Müntepark von 2013





### Räumliche Planungsziele

- ① **Verbindung der Parks/Öffnung der Grünanlagen zur Steinstraße**  
Eine Verbindung des Münteparks und Flötheparks kann über die freiraumplanerische Parkgestaltung der Fläche zwischen der Steinstraße 36 und Steinstraße 38, sowie der Parkplatzfläche erfolgen. Oberste Planungsziele müssen dabei die Sichtbarmachung der Eingänge und der Lohne sein.
- ② **Wegeverbindung**  
Zwischen Flöthepark und Müntepark ist eine direkte Wegebeziehung für den Fuß- und Radverkehr vorzusehen. Eine sichere Querung der Steinstraße ist mittels geeigneter Maßnahmen zu sichern.
- ③ **Erlebbarkeit der Lohne**  
Im Rahmen einer Neugestaltung bietet sich die Gelegenheit, die Lohne sichtbar und erlebbar zu machen. Dies kann beispielsweise durch attraktive Aufenthaltsorte am Wasser oder einen Weg entlang der Lohne erreicht werden.
- ④ **Beleuchtung als verbindendes Element**  
Im Bereich der Grünlagen ist auf beiden Fahrbahnseiten ein verbindendes Lichtelement vorzusehen, sodass diese sowohl in der Tag- wie in der Nachtwirkung eindeutig wahrgenommen werden und eine optische Verbindung entsteht.

Die räumliche Entwicklung des Eingang West ist in zwei Varianten zu denken. Beide können als Optionen für die Umstrukturierung weiter in den Diskurs gebracht werden. Variante 2 kann auch als längerfristige Entwicklungsperspektive verstanden werden und durchaus zeitlich auf Variante 1 folgen.

- Variante 1 sieht die Entwicklung der Parkanlagen unter Berücksichtigung der derzeitigen Eigentumsverhältnisse vor. Eine direkte Beziehung zwischen den Grünanlagen ist dann nicht möglich. Eine Umgestaltung kann aber zu einer Aufwertung des Areals führen, wodurch z. B. das Betreiben eines Cafés/Biergartens mit Blick in den Park attraktiv gemacht wird. Eine Außengastronomie könnte in diesem Fall über den bisher genutzten Raum nach Süden erweitert werden.
- Optional bzw. als perspektivische Entwicklung kann unter Einbindung des Grundstücks Steinstraße 1 eine direkte Verknüpfung der Grünanlagen umgesetzt werden. Des Weiteren bietet sich die Möglichkeit, attraktive und gut sichtbare Aufenthaltsorte an der Lohne zu gestalten.

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Vergabe bzw. Beauftragung Bauhof
- Umsetzung Radstreifen

**6.18 Umgestaltung Straßenraum Steinstraße****Hintergrund und Ziel**

Die Steinstraße ist die westliche Einfallsachse in die Innenstadt Diepholz. Sie charakterisiert sich durch einen relativ schmalen Straßenraum mit geringen Breiten im Seitenraum sowie auf der Fahrbahn. Letztere zeichnet sich durch ein Kopfsteinpflaster aus. Während die Steinstraße früher Standort zahlreicher Einzelhandelseinrichtungen war, gibt es mittlerweile nur noch sehr wenig Geschäftsbesatz, sodass der Straßenzug in erster Linie dem Durchgangsverkehr dient. Dennoch kommt ihr in unmittelbarer Nähe zur Lohne die Funktion als Eingang West (vergleiche Maßnahme 6.17) zur Innenstadt zu. In diesem Zusammenhang sei auch auf die Wichtigkeit der Verbindungsfunktion zwischen den Grünzügen nördlich und südlich der Steinstraße hingewiesen, welcher momentan nicht erlebbar und nur schwer wahrnehmbar ist. Der Straßenraum soll vor allem für den Radverkehr verbessert werden.

**Konzeption**

Aufgrund der vergleichsweise geringen Bedeutung der Steinstraße hinsichtlich der Aufenthaltsqualität sowie der sehr geringen Spielräume bzgl. der Straßenraumbreite, erfolgt hier kein großer Eingriff auf der Gesamtlänge der Steinstraße. Punktuelle größere Eingriffe werden in der Maßnahme 6.17 (Gestaltung Eingang West) und der Maßnahme 6.20 (Wegeverbindung Flöthebogen) beschrieben.

Im Zuge einer verkehrlichen Verbesserung wird der Fokus insbesondere auf den Radverkehr gelegt. Mit Blick auf die Wichtigkeit der Steinstraße für den Radverkehr wird ein einfacher Asphaltstreifen in einer Breite von ca. 1 m am Fahrbahnrand empfohlen. Dieser hat nach Straßenverkehrsordnung keine ordnungsrechtliche Bedeutung (darf vom Kfz-Verkehr mitgenutzt/überfahren werden), sondern dient in erster Linie als gut befahrbarer Angebotsstreifen für den Radverkehr. Da in der Steinstraße bereits ein Tempo von maximal 30 km/h vorgegeben ist, herrscht hier eine relativ angegliche Geschwindigkeit zwischen dem fließenden Kfz- und Radverkehr. Der Asphaltstreifen ermöglicht es den Radfahrenden die Fahrbahn zu nutzen, ohne dabei Komforteinbußen durch das Kopfsteinpflaster in Kauf nehmen zu müssen. Gleichzeitig wird hierdurch das Konfliktpotenzial zwischen Rad- und Fußverkehr in den schmalen Seitenräumen abgebaut.

**Hinweise zur Beleuchtung**

Auch die Steinstraße fügt sich im Beleuchtungskonzept an den Rathausmarkt und Lappenberg an. Dabei sollte die Positionierung der Leuchten in einseitiger Anordnung ausgeführt werden. Die Lichtpunkthöhe ist mit ca. 6 m vorzusehen.



241

241 / Fotomontage: Fußgängerüberweg auf Höhe Steinstraße 1 und asphaltierter Seitenstreifen für den Radverkehr

## 6.19 Bauliche Entwicklung Steinstraße

### Hintergrund und Ziel

Die Steinstraße ist Teil der historischen Siedlungsstruktur. Die Gebäudealter und -strukturen entlang der Straße sind heterogen. Die historischen eingeschossigen und giebelständigen Gebäude sind an vielen Stellen bereits durch Neubauten aus unterschiedlichen Epochen ersetzt. Die Neubauten der letzten Jahrzehnte nehmen keinen Bezug auf den Straßenraum, so bildet das Fachmarktzentrum seine Rückseite zur Steinstraße aus. Durch blinde Fassaden geht das Miteinander von Innen und Außen verloren. Die erhaltenen alten Gebäude weisen einen hohen Sanierungsbedarf auf, vor allem im Kreuzungsbereich mit der Flöthestraße.

Bei einer Neubebauung sollten die Fehler der letzten Jahrzehnte vermieden werden und der Neubau sich am Bestand orientieren sowie Raumkanten zur Steinstraße ausbilden. Dafür wurde im Masterplan Müntepark von 2013 eine Konzeption für eine mögliche Bebauung der südlichen Seite erarbeitet. Der städtebauliche Entwurf ist Grundlage für den Bebauungsplan Nr. 84 „Müntepark“. Für den nördlichen Bereich werden bisher keine Aussagen getroffen. Hier sollten bei baulichen Entwicklungen im Einzelfall die architektonische Ausgestaltung in enger Absprache mit der Stadtverwaltung laufen.

Die Maßnahme wurde im Rahmenplan als Ergänzung zur VU aufgenommen. Aufgrund von Eigentümerwechsel ist hier in den nächsten Jahren mit Veränderungen in der baulichen Substanz zu rechnen, sei es durch Modernisierung oder Neubau. Diese Entwicklung ist zu begleiten, um die bauliche Qualität für den westlichen Stadteingang sicherzustellen. Die Stärkung der kompakten Stadt durch die Schaffung neuer Wohnangebote hat den Vorteil, dass das Verkehrsaufkommen reduziert wird und somit der Energieaufwand gesenkt werden kann. Bei einer Neubebauung setzt die EnEV Standards zur effizienten Bebauung, um den Wärmeverbrauch entsprechend den Zielen der Klimapolitik langfristig zu senken.



242



243



244



245

242 / Neubauten bilden blinde Fassaden zum Straßenraum aus.

243 / Gebäudebestand im Kreuzungsbereich Steinstraße/Flöthestraße mit hohem Sanierungsbedarf

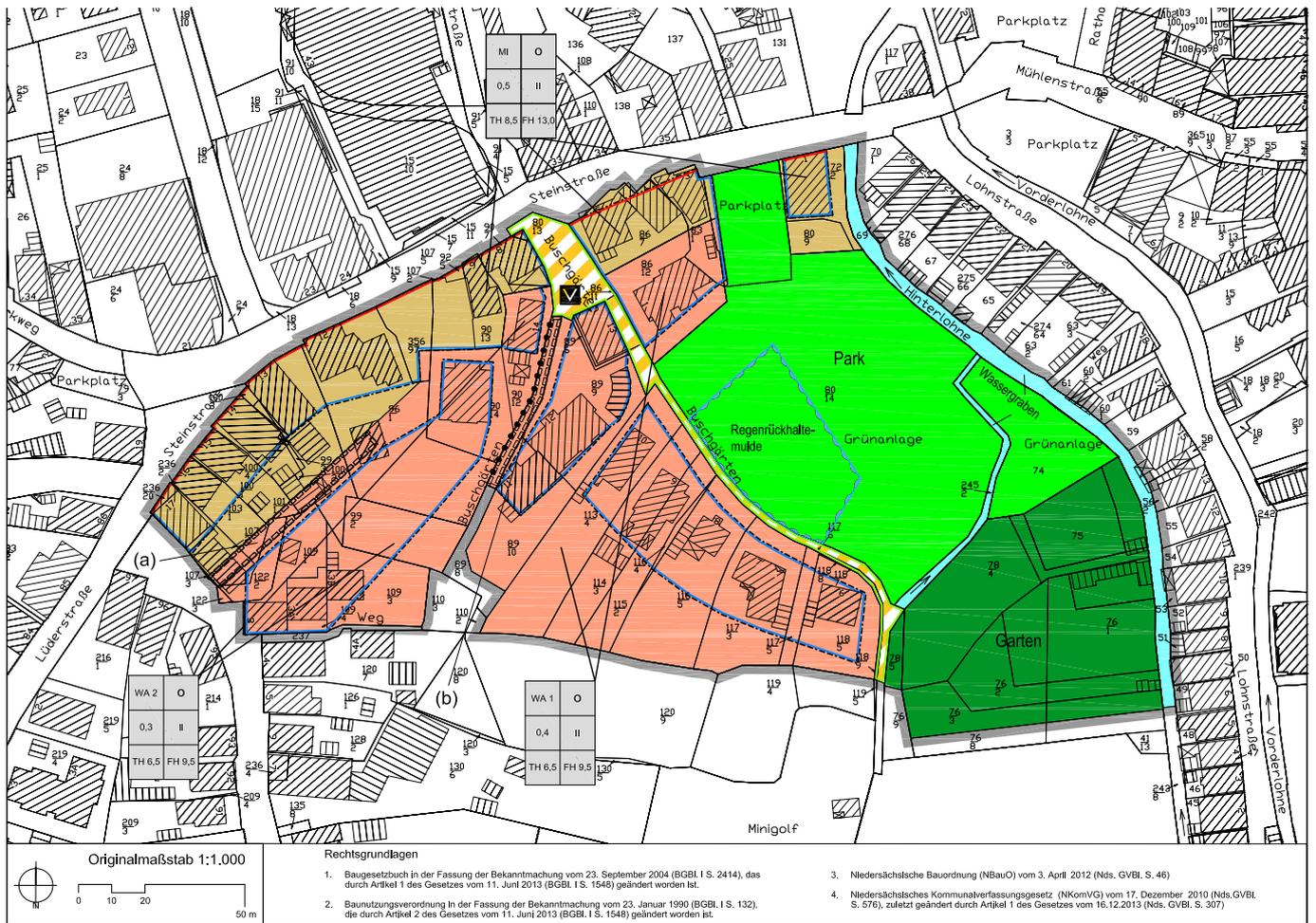
244 / Bebauung ragt in den Straßenraum

245 / Von der Steinstraße wird durch einen verkehrsberuhigten Bereich das Wohnquartier Buschgärten erreicht.

246 / Städtebauliches Konzept zum Bebauungsplan Nr. 84 „Müntepark“



246



247

**Legende (Auswahl)**

- Allgemeines Wohngebiet
- Mischgebiet
- Verkehrsflächen bes. Zweckbestimmung
- Öffentliche Grünflächen
- Private Grünfläche
- Baugrenze
- Baulinie

**Aussagen des B-Plan Nr. 84**

Der Bebauungsplan setzt entlang der südlichen Steinstraße ein Mischgebiet mit einer GRZ von 0,5 und eine offene Bauweise fest. In zweiter Reihe (außerhalb des Sanierungsgebiets) wird ein Wohngebiet festgesetzt. Um eine straßenbegleitende Bebauung sicherzustellen, wurde eine Baulinie entlang der Steinstraße festgesetzt. Eine Unterschreitung der Baulinie ist bis 1,50 m ausnahmsweise zulässig. Die Gebäude Steinstraße Nr. 3, 4, und 5 überschreiten im derzeitigen Bestand die festgesetzte Baulinie. Eine Zurücksetzung der Baulinie ist zugunsten eines breiteren Gehwegs festgesetzt. Der als Parkplatz genutzte Bereich ist als öffentliche Grünfläche festgesetzt.

Durch die örtliche Bauvorschrift wird die Baugestalt geregelt. Es sind nur geneigte Dächer als Satteldach oder Walmdach zulässig. Die Gebäude sind mit hellem Putz oder hellem Klinker auszuführen.

**Nächste Schritte/Aufgaben**

- Städtischer Grunderwerb Flöthestraße 41
- Rückbau Flöthestraße 41
- Planung und Ausführung

**6.20 Erweiterung Grünzug Flöthebogen**

**Hintergrund und Ziel**

Das Gebäude Flöthestraße 41 ist ein gewerblicher Flachbau ohne erhaltenswerte Architektur. Da zukünftig die Ansiedlung in der Kernzone zu stärken ist, sollte die Nebenlage nicht weiter gestärkt und eine gewerbliche Nachnutzung vermieden werden. Das Grundstück hat einen Zugang zur Lohne, der Baukörper und seine vormalige Nutzung wenden bisher von ihr ab. Durch den Rückbau des Gebäudes kann eine Fortsetzung des Flöthebogens entlang des Wasserlaufs realisiert werden. Der Flöthebogen, ein Grünzug mit zentrumsnahen Wohnungen, ist ein Ergebnis der letzten Sanierung. Die geschaffenen Freiraumqualitäten enden derzeit abrupt auf der großen versiegelten Parkplatzfläche. Mit der Fortführung des Grünzugs kann die Orientierung vereinfacht, Schulwege sicherer gestaltet und durch Entsiegelung der Flächen das Stadtklima verbessert werden. Die Gastronomie nördlich der Lohne öffnet sich derzeit nicht zum Wasser, zukünftig könnte die Lagequalität besser ausgenutzt werden.

Diese Wegeverbindung als Teil des Grünzugs durch die Innenstadt (vgl. Strategie grün-blaue Innenstadt Kapitel 5.4 und Abb. 236) schafft in Verbindung mit der Maßnahme Eingang West (vgl. Kapitel 6.17) und der geplanten Erschließungsachse auf dem Bildungscampus eine Vernetzung zwischen den nördlichen und südlichen Stadtteilen. Parallel zum Straßennetz kann eine alternative Nahmobilitätsroute von der Thüringer Straße bis zum Postdamm realisiert werden.

**Langfristige Nutzungsperspektive**

Langfristig sollte der Flöthebogen in Zusammenhang mit dem Fachmarktstandort betrachtet werden. Der Einzelhandelstandort bringt aktuell wenig Impulse für die Innenstadt. „Für den Verbrauchermarkt wird sich die Wettbewerbssituation perspektivisch erhöhen, sodass er möglicherweise in der gegebenen Größe nicht mehr erforderlich sein wird. Mit Standortverlagerungen der bestehenden Anbieter an zentraler gelegene Entwicklungsstandorte würde die Möglichkeit eröffnet, dieses Gebiet einer neuen, intensiveren und attraktiveren Nutzung zuzuführen und das Synergiepotenzial sowohl für die verlagerten Betriebe als auch für die Lange Straße zu erhöhen“ (RC 2020: 29). Der Standort eignet sich für die Entwicklung von zentrennahem Wohnen.

247 / Bebauungsplan Nr. 84

248 / Ausschnitt aus der Strategiekarte: Durch die Wegeverbindung wird der Müntepark entlang des Flöthebogens mit dem nördlich angrenzenden Bildungscampus verbunden.

249 / Blick von der Brücke der Flöthestraße auf die verwunschen wirkende Lohne/Flöthe: Die angrenzenden Nutzungen profitieren bisher nicht von den Freiraumqualitäten.



### Nächste Schritte/Aufgaben

- Klärung Sanierungs- und Entwicklungsbedarfe Feuerwehr und Polizeiinspektion
- Ggf. städtebauliche Untersuchung zur Formulierung von räumlichen Entwicklungszielen

## 6.21 Modernisierung Polizei und Feuerwehr

### Hintergrund und Ziel

Polizei und Feuerwehr sind nebeneinander an der Mollerstraße in Verbindung zwischen Bildungscampus und Innenstadt angesiedelt. Das „Haus der Feuerwehr“ wurde 1978 eröffnet und 2003 grundlegend saniert. Das Gebäude der Polizeiinspektion ist sanierungsbedürftig, es gibt Überlegungen, das Gebäude zu ersetzen. Die Zuständigkeit der Polizeiinspektion erstreckt sich jedoch über den Landkreis hinaus. Somit sind Entscheidungen über Veränderungen nicht im direkten Einflussbereich der Stadt Diepholz.

Bisher orientieren sich die Gebäude in unterschiedliche Richtungen und funktionieren isoliert. Mittel- bis langfristig ist hier eine Entwicklungsperspektive für den Standort zu entwickeln, die die umliegenden Entwicklungen und Flächen einbezieht. Aufgrund der integrieren Lage mit der guter Erschließung zwischen Innenstadt und nördlichen Wohngebieten mit Entwicklungsmöglichkeiten sowie dem Bildungscampus, können die Flächen zukünftig wichtige Scharnierfunktionen übernehmen. Bei einem Neubau sollte unvor- eingingenommen auch eine Standortverlagerung diskutiert werden.

Folgende Projekte befinden sich im unmittelbaren Umfeld und sind zu berücksichtigen:

- Ausbau Bildungscampus
- Entwicklung der Fläche Dr.-Klatte-Straße
- Entwicklung des Lappenberg-Areal mit ggf. neuer Erschließung

250 / Blick von der Mollerstraße auf die Rückseite des „Haus der Feuerwehr“ und am Ende der Straße die Polizeiinspektion aus den frühen 1980er Jahren mit Fensterbändern.



250

## 6.22 Sofortmaßnahmen

Während des Prozesses zeigte sich bei der Diepholzer Bevölkerung ein großes Interesse an der Innenstadtsanierung. Um den Rückenwind des Prozesses zu nutzen, sollten frühzeitig Veränderungen im Raum sichtbar werden. Vielen Maßnahmen gehen komplexe und zeitintensive Planungen voraus, sodass die Ergebnisse nicht für alle zeitnah sichtbar werden. Sofortmaßnahmen können eine Initialzündung für die Umsetzung des Rahmenplans zur Innenstadt sein.

Folgende Sofortmaßnahmen wurden während des Prozesses identifiziert:

- Asphaltierung Fahrradspur Steinstraße (vgl. Maßnahme 18)
- Rückschnitt Unterholz am Parkplatz Rathausplatz entlang der Lohne
- Maßnahmenfestival: Orte der Veränderung bespielen und ins Bewusstsein rufen (Wo soll was passieren)
- Temporäre Beleuchtung
- Gemeindefest in den Amtsgarten verlegen bzw. die Flächen mit einbeziehen
- Anweisung an die Mitarbeitenden des Rathauses, dass die Parkplätze im Parkhaus zu nutzen sind (bereits in Teilen erfolgt)
- Tempo 30 in der Innenstadt anordnen
- Ausschreibung: freiraumplanerische Umgestaltung Lange Straße Mitte (vgl. Maßnahme Nr. 6)
- Modernisierungsgutachten
- Förderung von privaten Investitionen

Folgende Maßnahmen wurden bereits umgesetzt:

- Rückschnitt Efeu an den Bäumen (ist im Frühjahr 2020 bereits erfolgt)
- Rückbau Hinterstraße 6 und temporäre Gestaltung der Freifläche (ist für Sommer 2020 geplant)

## Quellen

- BPW Stadtplanung (2017): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept.
- BPW Stadtplanung (2017): Vorbereitende Untersuchungen.
- Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit -BMU (2020): Nationale Klimapolitik. < <https://www.bmu.de/themen/klima-energie/klimaschutz/nationale-klimapolitik/> >, 16.06.2020 Gerke, Wilfried (2010): Diepholz - Eine Kreisstadt im Wandel der Zeiten. Schröderscher Buchverlag. Diepholz.
- INWIS Forschung & Beratung GmbH (2016): Wohnraumversorgungskonzept Landkreis Diepholz.
- Landesinitiative StadtBauKultur NRW (Hrsg.) (2019): Einkaufsstraßen neu denken – Bausteine für neue Perspektiven.
- Radtke Consulting (2020): Entwicklungsperspektiven für den Diepholzer Innenstadteinzelhandel.





Stand: 20.08.2020

Nach erfolgreicher Aufnahme in die Städtebauförderung 2018 konkretisiert der Rahmenplan die Maßnahmen aus den Vorbereitenden Untersuchungen. Ziel der Sanierung ist es, die Diepholzer Innenstadt zu einem lebendigen und lebenswerten Ort für alle zu entwickeln. Zentrale Maßnahmen sind:

- Neugestaltung Lange Straße unter Aspekten der Barrierefreiheit
- Entwicklung der Lange Str. 7a-11 für frequenzbringende Nutzungen
- Ersatz des Parkhauses
- Aufwertung des Schlossumfelds
- Neuordnung der Bahnhofstraße für alle Verkehrsteilnehmenden