2014

STADT EMDEN

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept
und
Vorbereitende Untersuchungen
Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße
Programmkomponente
„Soziale Stadt - Investitionen im Quartier“

BauBeCon
Sanierungsträger GmbH
Ein Unternehmen der DSK-Gruppe

INTEGRIERTES STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT und VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

zum Programm „Soziale Stadt - Investitionen im Quartier“

PORT ARTHUR / TRANSVAAL - SÜDLICHE RINGSTRAßE

STADT EMDEN

Sommer 2014

Auftraggeber	**Stadt Emden** Ringstraße 38 b 26721 Emden Tel.: 04921 - 87 0 Ansprechpartner: Herr Lars Kolk Herr Peter Bruns Herr Wilhelm Lücking
Auftragnehmer	**BauBeCon Sanierungsträger GmbH** Anne-Conway-Straße 1 28359 Bremen Tel.: 0421 - 32901 0 Fax.: 0421 - 32901 22
Bearbeitung:	Frau Bianca Matthes Herr Torben Pöplow

Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis 4

0 Vorbemerkungen 7

TEIL A: Übergeordnetes Entwicklungskonzept der Gesamtstadt 11

1 Lage im Raum 12

2 Verkehrliche Anbindung 15

3 Historische Entwicklung 18

4 Übergeordnete Rahmenbedingungen 20

4.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen 21

4.2 Flächennutzungsplan 23

5 Siedlungsstruktur 27

6 Bevölkerungsstruktur 31

6.1 Bevölkerungsstand und -Entwicklung 31

6.2 Bevölkerungsprognose 39

6.3 Zusammenfassung Bevölkerungsstruktur 40

7 Wirtschaft und Beschäftigung 41

7.1 Wirtschaftsstruktur 41

7.2 Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten 45

7.3 Berufspendler 47

7.4 Erwerbslose 47

7.5 Kaufkraft und Einzelhandel 51

7.6 Zusammenfassung Wirtschaft und Beschäftigung 55

8 Freizeit und Tourismus 59

8.1 UNESCO Weltnaturerbe und Biosphärenreservat 59

8.1 Struktur der Tourismusarbeit 60

8.2 Kultur- und Freizeitangebote 61

8.3 Tourismusangebote 64

8.4 Zusammenfassung Freizeit und Tourismus 66

9 Gesundheit, Soziales und Bildung 69

9.1 Gesundheit und Soziales 69

9.2 Bildung 75

9.3 Zusammenfassung Gesundheit, Soziales und Bildung 79

10 SWOT-Analyse 80
10.1 Stärken 80
10.2 Schwächen 83
10.3 Chancen 84
10.4 Risiken 85
11 Zusammenfassende Schluss-betrachtung und Empfehlung 86
11.1 Resümee 86
11.2 Leitbild 88
11.3 Städtebauliche Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen 90

TEIL B: Vorbereitende Untersuchungen im Untersuchungsgebiet der Stadt Emden „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ 95
1 Rechtliche Grundlagen 96
1.1 Städtebauförderungsprogramm: Programmkomponente „Soziale Stadt 96
1.2 Vorbereitende Untersuchungen nach dem BauGB 97
2 Das Untersuchungsgebiet 99
3 Städtebauliches Profil des Untersuchungsgebietes 103
3.1 Siedlungsstruktur und Bebauung 103
3.1 Bauleitplanung im Untersuchungsgebiet 108
3.2 Gewerbe- und Wirtschaftsstruktur 110
3.3 Freiraumsituation 112
3.4 Verkehrsstruktur im Untersuchungsgebiet 113
4 Soziales Profil des Untersuchungsgebietes 118
4.1 Genese und Einordnung des Untersuchungsgebietes 118
4.2 Infrastrukturausstattung und Akteursnetzwerke 120
4.3 Bevölkerungsstruktur 124
4.4 Arbeitslosigkeit und Transferleistungen 130
4.5 Jugend und Bildung 132
4.6 Sicherheit 134
4.7 Fazit: Soziales Stadtteilprofil 135
5 Entwicklungshemmnisse 137
5.1 Soziale und wohnungswirtschaftliche Missstände 139
5.2 Städtebauliche Missstände 141

6 Öffentlichkeitsbeteiligung 147
6.1 Beteiligung Träger öffentlicher Belange 147
6.2 Bürgerbeteiligung 147
7 Leitbild 150
7.1 Städtebaulicher Handlungsansatz 150
7.2 Sozialer und wohnungswirtschaftlicher Handlungsansatz 150
8 Erneuerungskonzept / Sanierungsziele 153
8.1 Baulich-energetische Modernisierung des Gebäudebestandes und Schaffung von Wohnraum mit barrierefreier und zeitgemäßer Ausstattung im preiswerten Finanzierungssegment 154
8.2 Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zum umliegenden Stadtgebiet und Entwicklung eines Naherholungspotenzials im Quartier 156
8.3 Modernisierung an öffentlichen Wegen und Straßen, insbesondere im Bereich Hansastraße, der Althusiusstraße und der Ringstraße 159
8.4 Revitalisierung der Ültje-Brache 161
9 Kosten- und Finanzierungsübersicht 163
10 Abgrenzung des Sanierungsgebietes 166
11 Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht 169
12 Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses an der Sanierung 171

Abbildungsverzeichnis 172
Tabellenverzeichnis 174
Literatur- und Quellenverzeichnis 175
Anhang 179

0 Vorbemerkungen

Herausforderung demografischer und wirtschaftlicher Wandel

Der gesellschaftliche und ökonomische Wandel differenziert die bundesdeutschen Städte und Gemeinden zunehmend. Zwar prosperiert durchaus eine Vielzahl von Stadtteilen, immer mehr Quartiere verzeichnen jedoch eine vermehrte Konzentration von städtebaulichen, wirtschaftlichen und sozialen Problemen. Der Bund unterstützt seit 1999 die städtebauliche Aufwertung und die Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts in benachteiligten Stadt- und Ortsteilen mittels des Städtebauförderungsprogramms "Soziale Stadt". Im Fokus stehen sowohl Quartiere mit baulichen Missständen, mit Mängeln im Wohnumfeld, mit unzureichender Infrastruktur, aber auch Stadtteile, die durch hohe Arbeitslosigkeit und durch niedrige Einkommen der Quartiersbewohner, durch fehlende Schul- und Bildungsabschlüsse und damit durch geringe Arbeitsmarktchancen sowie Belastungen im Zusammenleben geprägt sind.[1]

Zielsetzung

Ziel ist es, die Kommunen bei der schwierigen Aufgabe zu unterstützen, einer drohenden „Abwärtsspirale“ in diesen benachteiligten Stadt- und Ortsteilen entgegenzuwirken, eine Stabilisierung und Aufwertung zu erreichen und die Lebensbedingungen insgesamt zu verbessern. Erreicht werden diese Zielsetzungen durch städtebauliche Investitionen in das Wohnumfeld, in die Infrastruktur und in die Qualität des Wohnens. Hintergrund ist eine optimierte Generationengerechtigkeit und Familienfreundlichkeit sowie die Verbesserung des gesellschaftlichen Zusammenhalts und die Integration aller Bevölkerungsgruppen.[2]

Integrierter Handlungsansatz

Die Probleme benachteiligter Stadt- und Ortsteile sind oft sehr komplex und können nur in einem umfassenden Handlungsansatz gelöst werden. Deshalb werden der Arbeit in den Programmgebieten der Sozialen Stadt Integrierte Entwicklungskonzepte zu Grunde gelegt, Ressourcen im Quartier abgestimmt und gebündelt sowie fachübergreifende Kooperationen gebildet und gelebt.

[1] Vgl. BMVBS 2013, S. 2.
[2] Vgl. ebd.

Wichtige Partner sind andere Ressorts, sowie auch Unternehmen, (Bürger-)Stiftungen, der Bundesfreiwilligendienst und viele mehr. Ein zentrales Element des Programmansatzes ist außerdem die frühzeitige Einbindung und Beteiligung der Bewohnerschaft in die Planung und Umsetzung im Quartier. Dieses Vorgehen erhöht die Akzeptanz und Qualität der Projekte und fördert die Identifikation mit dem Wohnumfeld. Ein aktives Quartiersmanagement koordiniert die Maßnahmen, unterstützt die Prozesse und fördert die Netzwerkarbeit vor Ort.[3]

Synergieeffekte

Auf dieser Weise werden durch den integrierten Ansatz und die Verknüpfung unterschiedlicher Themenbereiche Synergien bewirkt:

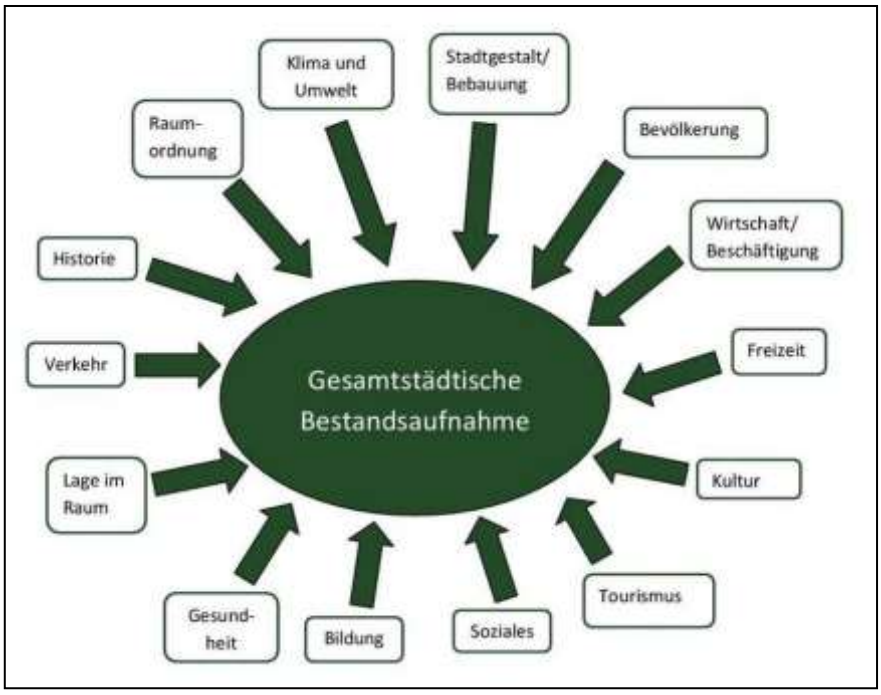
- auf räumlicher Ebene (Region, Gesamtstadt, Stadt- und Ortsteile)
- auf Fachbereichsebene (Bauen, Wohnen, Wirtschaft, Verkehr, Umwelt, Energie, Bildung, Soziales, Kultur etc.)
- auf Planungsebene (formelle und informelle Planungen wie Satzungen, Fachkonzepte, Gutachten etc.)

In den Planungsprozess des ISEKs ist zudem eine Vielzahl von Akteuren mit eingebunden, deren Bedürfnisse und Erwartungen es abzustimmen gilt:

- Verwaltung
- Kommunalpolitik
- Bürger
- etc.

[3] Vgl. BMVBS 2013, S. 2.

Abb. 1: Planungssektoren und Akteure der Stadtentwicklungsplanung



(Quelle: BauBeCon Sanierungsträger GmbH 2014)

Aufbau des ISEKs

Konkret soll das ISEK für die Stadt Emden Entwicklungsziele und Handlungsschwerpunkte für einen längerfristigen Zeitraum aufzeigen. Dazu werden eine Bestandsaufnahme und -analyse durchgeführt, Leitziele entwickelt und Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Die bestehenden und sich abzeichnenden Probleme und Defizite, aber auch mögliche Potenziale werden in den unterschiedlichen thematischen und auch räumlichen Bereichen herausgearbeitet und eine entsprechende Zielformulierung und Vorgehensweise für bestimmte räumliche Schwerpunktbereiche vorgeschlagen. Das ISEK stellt Ziele und Maßnahmen für das zukünftige Fördergebiet dar, sodass die Zielsetzung ausdrücklich in der Durchführung der Sanierungsmaßnahme „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ liegt. In diesem Zusammenhang zeigt das ISEK verschiedene Finanzierungsmöglichkeiten auf, mit deren Unterstützung die aufgeführten Ziele erreicht werden können (kommunale Haushaltsmittel, Fördermittel, private Finanzierung).

ISEKs sind Fördervoraussetzung

In der Städtebauförderung ist das ISEK seit 2012 Voraussetzung für die Vergabe von Fördermitteln (Verwaltungsvereinbarung 2012).

Dieser Bericht dokumentiert die vorgenommenen Analysen und stellt in einem Erneuerungskonzept alle Maßnahmen zusammen, die zur Beseitigung der bestehenden städtebaulichen Missstände und zur Erhaltung der historischen Innenstadt erforderlich sind.

Teil A: Gesamtstädtisches Konzept

Teil A dieses ISEKs bettet den Bereich „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ in ein gesamtstädtisches Konzept ein.

Inhaltlich relevante Daten, wie

- Geographische Grundlagen
- Bevölkerungsstruktur und -entwicklung
- Wirtschaftsstruktur und Arbeitsmarkt
- Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Soziales

können diesem Integrierten Stadtentwicklungskonzept Emden 2014 - Teil A entnommen werden.

Teil B: Vorbereitende Untersuchungen

Teil B des vorliegenden Konzeptes beschreibt die Vorbereitenden Untersuchungen zum Untersuchungsgebiet Emden „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“. Nach einer Bestandsanalyse hinsichtlich Gebäudezustand, Sozialstruktur sowie Nutzungsstruktur erfolgt eine Bestimmung und Lokalisierung des Konfliktpotenzials auf Grundlage der Bestandsuntersuchung im Sinne des § 136 Abs. 3 BauGB (städtebauliche Missstände). Diese Untersuchungen stehen dabei auf der Basis der Ergebnisse eines für das gesamte Stadtgebiet aufgestellten „Integrierten Stadtentwicklungskonzeptes“. Darauf aufbauend wurde ein Erneuerungskonzept aufgestellt, in dessen Umfang mittel- und langfristige Entwicklungsziele festgelegt sowie Einzelmaßnahmen vorgeschlagen werden, die für die Erhaltung von privaten Wohn- und Geschäftsgebäuden zur langfristigen Sicherung und Nutzung der Bausubstanz im Quartier notwendig sind.

TEIL A: Übergeordnetes Entwicklungskonzept der Gesamtstadt

1 Lage im Raum

westliche Lage an der Emsmündung

Die kreisfreie Stadt Emden liegt im Nordwesten Niedersachsens in der Region Ostfriesland an der Emsmündung. Sie ist die westlichste deutsche Hafenstadt mit dem viertgrößten Seehafen der Bundesrepublik. Das Gebiet der Stadt Emden umfasst etwa 49.790 Einwohner auf einer Fläche von ca. 112,35 km² (ca. 442,37 Einw. / km²).[4]

die Kernstadt Emden

Der Kern der Stadt Emden (im Weiteren auch als Kernstadt bezeichnet) befindet sich zwischen der historischen Wallanlage und Eisenbahnstrecken bzw. Verkehrswegen. Er ist zudem das historische Zentrum der Stadt.

Geprägt ist das Zentrum durch einen Mix aus Wohnen, Einzelhandel, kulturellen sowie touristischen Nutzungen.

Um das Zentrum schließen sich die Stadtteile Port Arthur, Transvaal, Constantia, Conrebbersweg, Früchteburg, Barenburg, Wolthusen / Tholenswehr, Herrentor und Friesland (Kolonie Friesland) an. Sie stellen die Innenstadterweiterung dar, die die historisch gewachsenen und noch teilweise ablesbaren Dörfer mit ihren Dorfkernen zu Wohnstandorten mit zum Teil urbanem Charakter umwandelten.

die Vorstädte Emdens

Etwas weiter vom Zentrum entfernt liegen die "Vorstädte" Harsweg und Borßum / Hilmarsum und Larrelt. Auch hier sind Versorgungseinrichtungen vorhanden und es ist ein städtisches Erscheinungsbild ablesbar. Abseits davon befinden sich eher dörfliche Strukturen. Diese sind jedoch in Bezug auf ihre dörflichen Versorgungseinrichtungen wie Kindergarten, Grundschule, Bäckerei oder kleinere Verbrauchermärkte unterschiedlich stark ausgeprägt.

[4] Vgl. Stadt Emden 2014.

Abb. 2: Lage der Stadt Emden in der Region

(Quelle: Veränderte Darstellung gemäß Hannemann 2004)

Nachbargemeinden der Stadt

Umschlossen wird das Emder Stadtgebiet von West nach Ost durch die Gemeinden Krummhörn, Hinte, Südbrookmerland und Ihlow (allesamt Landkreis Aurich) sowie durch die Gemeinde Moormerland im Landkreis Leer. Südlich und südwestlich grenzt Emden an die Ems bzw. an den Dollart. Am gegenüberliegenden Ufer der Ems bzw. des Dollarts befinden sich die Gemeinden Jemgum und Bunde des Landkreises Leer auf bundesdeutscher und die Stadt Delfzijl sowie die Gemeinde Oldambt auf niederländischem Territorium.

administrative Zugehörigkeit der Insel Borkum

Bemerkenswert ist die politische Zugehörigkeit der Insel Borkum. Diese gehört zwar dem Landkreis Leer an, die einzige Verbindung zum deutschen Festland führt jedoch über Emden. Aus diesem Grund fungiert die Stadt Emden sowohl als Schul- als auch als Dienstleistungs- und Einzelhandelsstandort für die Insel.

Mittelzentrum Emden und nächstgrößere Agglomerationen

Das Mittelzentrum Emden (mit oberzentralen Teilfunktionen) liegt im grenznahen Bereich der deutsch / niederländischen Grenze. Zu den nächstgelegenen größeren Städten in Niedersachsen zählen zum einen die Mittelzentren Aurich (ca. 27 km; 40.000 Einw.) und Leer (ca. 33 km; 34.000 Einw.). Die Oberzentren Oldenburg (mit ca. 160.000 Einw.) und Wilhelmshaven (mit ca. 77.000 Einw.) liegen etwa 80 km entfernt. Die niederländische Großstadt Groningen (etwa 580.000 Einw.) befindet sich in etwa 100 km Entfernung.[5]

[5] Eigene Ermittlung nach Bing Maps 2014.

2 Verkehrliche Anbindung

Anbindung an den Flugverkehr

Die Stadt Emden besitzt zwar den Flugplatz Emden, dieser ist jedoch lediglich für Starts und Landungen von Maschinen bis zu 6,2 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht zugelassen. Weitere Ausbaumaßnahmen sind jedoch geplant. So verfügt die Stadt über keinen eigenen Flughafen. Der City-Airport Bremen, als internationaler Verkehrsflughafen ist der nächstgelegene Flughafen (in etwa 130 km Entfernung), der sowohl nationale wie auch internationale Flugziele anbietet. Nach eigenen Angaben ist der Flughafen Bremen Europas schnellster Abflughafen, indem dessen Kunden einen internationalen Flughafen vorfinden, der in nur elf Minuten vom Bremer Hauptbahnhof zu erreichen ist. Die Straßenbahn hält direkt vor dem Terminal. Reisende profitieren von den hervorragenden Umsteigeverbindungen an europäischen Drehkreuzen, die wöchentlich rund 200 Mal angeflogen werden.[6]

schienengebundener Verkehr

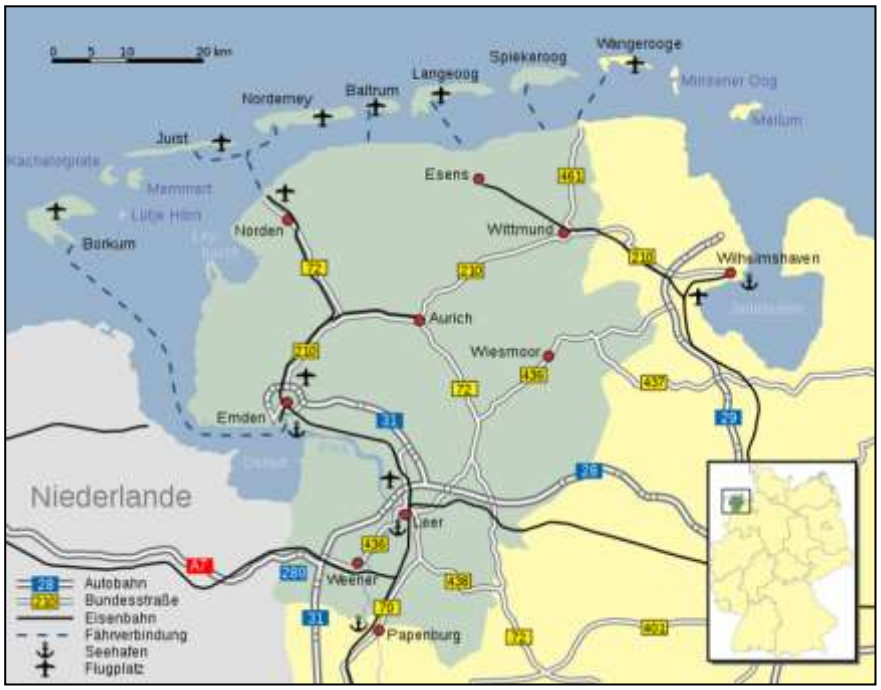
Emden verfügt über mehrere Bahnhöfe für den Personen- und Güterverkehr. So dient sowohl der Emder Hauptbahnhof als auch der Bahnhof Emden Außenhafen in unmittelbarer Nähe des Borkum-Kais, wo die Fähren der AG Ems nach Borkum ablegen, als Personenbahnhof. Passagiere gelangen täglich per InterCitys in den Süden über Münster, über das Ruhrgebiet und über Köln nach Luxemburg oder Stuttgart. In Richtung Osten gewährleisten Verbindungen über Hannover und Bremen den Anschluss nach Berlin. Für die Anbindung an den Regionalverkehr sorgen Regionalzüge nach Münster sowie über Oldenburg und Bremen nach Hannover. Der Emder Güterbahnhof dient heute nur noch dem örtlichen Güterverkehr und hier insbesondere dem Verladen von Autos. Das Emder VW-Werk besitzt einen eigenen Güterbahnhof mit Rangier- und Verladegleisen. Der Emder Hafen hat ebenfalls einen eigenen Hafenbahnhof, den die Hafenbetriebe mit teils eigenem Gleisanschluss beanspruchen.[7]

[6] Vgl. City-Airport Bremen o. J.
[7] Vgl. DB-Vertrieb GmbH 2014.

überregionale Straßenanbindung

Die Bundesautobahn 31 verläuft halbkreisförmig um Emden, schließt die Stadt mit fünf Anschlussstellen an und verbindet Emden bzw. Ostfriesland mit dem Ruhrgebiet. Die Bundesstraße 210, in Emden beginnend, führt in West-Ost-Richtung quer durch Ostfriesland über Aurich, Wittmund und Jever nach Wilhelmshaven. Im Stadtgebiet selbst verläuft ebenfalls in West-Ost-Richtung die Landesstraße 2 von Wybelsum über Larrelt (*Larrelter Straße*) und das Stadtzentrum nach Borssum und Petkum.[8]

Abb. 3: Verkehrliche Anbindung der Stadt Emden an den Regionalverkehr



(Quelle: Wikipedia 2014)

Fährverkehr in Emden

Emden verfügt über einen Fähranleger, von dem täglich Fähren und Katamarane die Insel Borkum ansteuern. Größere technische Einrichtungen (für die Abfertigung größerer RoRo-Schiffe) befinden sich ebenfalls im Emder Hafen. Für den Anschluss des Güterverkehrs zu Wasser sorgt der Dortmund-Ems-Kanal, der den Emder Hafen über Münster mit dem Ruhrgebiet und den Rhein verbindet.

[8] Eigene Ermittlung nach Bing Maps 2014.

Wassergebundener Wirtschaftsverkehr

Über den Mittellandkanal kann Magdeburg, Berlin, Dresden und Prag erreicht werden. Der Ems-Jade-Kanal verbindet Emden mit Aurich und Wilhelmshaven.

ÖPNV

Der ÖPNV in Emden wird mit Omnibussen durch Stadtbuslinien der *Stadtverkehr Emden GmbH* (SVE), einer Tochterfirma der Stadtwerke Emden sichergestellt. Zudem gibt es Verbindungen ins Umland, die von Regionalbussen der Deutsche-Bahn-Tochter *Weser-Ems-Bus GmbH* bedient werden. Neben Radwegen entlang nahezu aller Emder Hauptstraßen existiert eine Reihe von Fahrradstraßen (Radpatjes).

3 Historische Entwicklung

Das folgende Kapitel stellt die bedeutsamsten Eckpunkte der historischen Entwicklung der Stadt Emden stichwortartig dar: [9]

9. Jhdt.	Gründung einer Handelsniederlassung an der Einmündung der Ehe in die Ems.
um 966	Erster datierbarer Kirchenbau an der Stelle der späteren Großen Kirche.
1050	Die Stadt wird Münzstätte und gewinnt als Handelsplatz an Bedeutung.
1464	Die Ostfriesland regierenden Cirksena werden zu Reichsgrafen ernannt und wählen Emden als Residenzstadt.
1494/95	Von König Maximilian werden der Stadt das Stapelrecht und ein Wappen verliehen.
1520	Georg Aportanus hält in Emden die erste reformatorische Predigt.
1542/43	Johannes a Lasco kommt nach Emden und wird Superintendent für die protestantischen Kirchen in Ostfriesland.
1595	Im Zuge der Emder Revolution vertreibt die Bevölkerung das regierende Grafengeschlecht der Cirksena aus der Stadt.
1615	Fertigstellung der Wallanlagen der Stadt.
ab 1683	Emden wird Heimathafen der kurbrandenburgisch-afrikanischen Flotte.
1744	Nach dem Tod des letzten Cirksena ohne männliche Nachkommen wird Emden unter Friedrich II. preußisch.
1751	Gründung der „Asiatischen Handelskompagnie“ durch den Kaufmann Stuart.
1815	Nach der Franzosenzeit wird Emden dem Königreich Hannover zugeschlagen.
1856	Die erste Eisenbahnverbindung (Hannoversche Westbahn) wird fertig gestellt und verbindet Emden mit dem Ruhrgebiet.

[9] Vgl. Stadt Emden 2013, S. 12-13.

1903	Gründung der Nordseewerke.
1944	Am 6. September wird Emden im Innenstadtbereich bei einem 18-minütigen Angriff britischer und kanadischer Bomber zu ca. 80% zerstört. Rund 21.000 Menschen sind nun obdachlos.
1964	Volkswagen nimmt in Emden die Produktion von Fahrzeugen zunächst des Typs Käfer auf.
1970	Errichtung des Neuen Theaters.
1972	Fertigstellung der Nordseehalle.
1973	Gründung der Fachhochschule Ostfriesland.
1986	Am 3. Oktober erfolgt die Eröffnung der Emder Kunsthalle (Stiftung Henri und Eske Nannen)
1995	Nach dreijähriger Bauzeit wird die Johannes a Lasco Bibliothek eröffnet, die bedeutendste Bibliothek für den reformierten Protestantismus in Deutschland.
2009	Schließung der Nordseewerke; Beginn des Windkraftanlagenhersteller SIAG auf dem Gelände der ehemaligen Werft.
2010	Die Fachhochschule Oldenburg-Ostfriesland-Wilhelmshaven (FHOOW) wird aufgelöst. In Emden entsteht die Hochschule Emden / Leer.
2011	Flächentausch des Areals des Rysumer Nackens ermöglicht der Stadt den Ausbau des Hafens und die Einrichtung eines Gebietes für neue Industrieansiedlungen.

4 Übergeordnete Rahmenbedingungen

LROP und RROPs

Für die Stadt Emden ist als übergeordnete Rahmenbedingung das Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) von 2012 anzuführen. Im „Normalfall“ ist die nächste untergeordnete Ebene die Regionalplanung. Die Regionalplanung ist die Planungsebene der Raumordnung auf der für einzelne Teilräume eines Landes Raumordnungspläne (§ 8 (1) Nr. 2 Raumordnungsgesetz) aufgestellt werden. In Niedersachsen werden die "Regionalen Raumordnungsprogramme" (RROP) von den zuständigen Landkreisen sowie von der Region Hannover und dem Zweckverband Großraum Braunschweig (ZGB) als sogenannte "Träger der Regionalplanung" aufgestellt.

der Flächennutzungsplan als RROP in kreisfreien Städten

Die kreisfreien Städte des Landes außerhalb der Region Hannover und des ZGB (Emden, Wilhelmshaven, Osnabrück, Oldenburg, Delmenhorst) sind ebenfalls Träger der Regionalplanung. In diesen erfüllen allerdings die Flächennutzungspläne die Funktion der Regionalen Raumordnungsprogramme, so dass es für diese Städte keine eigenständigen Regionalpläne gibt. Durch die Erstellung der RROP, als kommunale Planungsaufgabe im sogenannten „eigenen Wirkungskreis", resultiert ein Gestaltungsspielraum für die Träger der Regionalplanung, die das Landes-Raumordnungsprogramm als Planungsvorgabe des Landes umzusetzen haben.[10]

[10] Vgl. ML Niedersachsen 2014.

4.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen

Das Landes-Raumordnungsprogramm ist der Raumentwicklungsplan für das Land Niedersachsen. Im LROP sind wichtige Informationen zu raumbedeutsamen Nutzungen (Siedlung, Verkehr, Rohstoffgewinnung etc.) sowie deren Entwicklung aufgeführt.

Das LROP als mittelfristige Vorgabe für städtische Fachplanungen

Des Weiteren wird durch das Programm eine mittelfristige Vorgabe für die Fachplanungen gegeben, deren festgelegte Ziele für das Land Niedersachsen eine hohe Priorität aufweisen. Die Fassung des Landes-Raumordnungsprogramm basiert auf einer Verordnung aus dem Jahr 1994. Seit dem Erscheinungsjahr wurde das Raumordnungsprogramm des Landes Niedersachen mehrfach aktualisiert und befindet sich derzeit auf dem Stand des Jahres 2011 / 2012. Die Änderung wurde am 03.10.2012 wirksam. [11]

Vorranggebiete für hafenorientierte Wirtschaftsanlagen, Großkraftwerk, und See- /Binnenhafen

Gemäß des LROP Niedersachsens und somit als Ziel der Raumordnung grenzt mit dem Dollart südlich an das Mittelzentrum Emden der deutsche Teil des Nationalparks Niedersächsisches Wattenmeer (NLP). Zudem sind im südlichen Bereich des Emder Siedlungsbereiches Vorranggebiete für hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen sowie sowohl für ein Großkraftwerk als auch einen Seehafen / Binnenhafen festgelegt. Durch die direkte Lage am Dollart liegt die Stadt Emden zudem an der Grenze des Eignungsgebietes zur Ausschlusswirkung für die Erprobung der Windenergienutzung auf See.

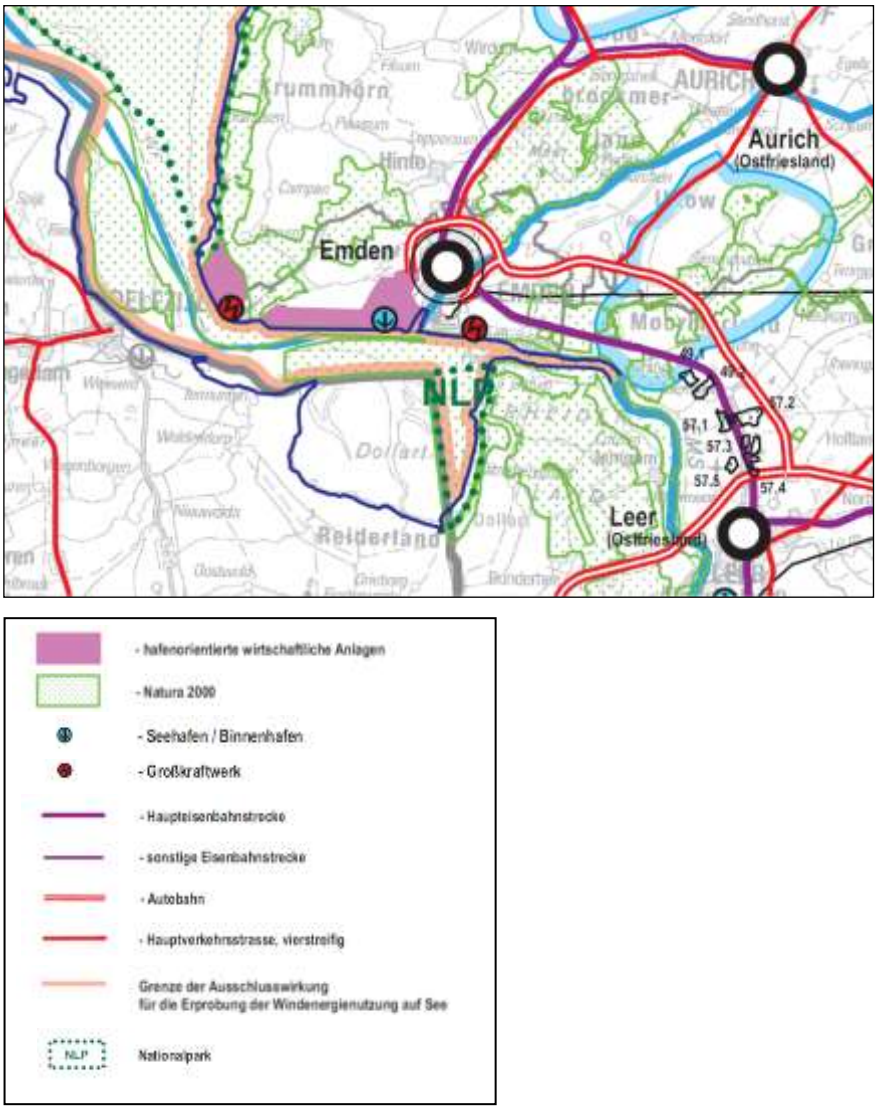
Vorranggebiete für Natura 2000

Nördlich von Emden befinden sich Natura 2000 Vorranggebiete, die unmittelbar an das Emder Stadtgebiet angrenzen. Zudem wird die überregionale verkehrliche Anbindung Emdens aus der Abbildung 4 deutlich, die im LROP Niedersachsen festgeschrieben ist. Hierzu zählen die Haupteisenbahnstrecke in Nord-Süd-Richtung sowie die Emden umfassende Autobahntrasse der BAB 31. Nach Norden hin wird Emden durch die vierspurige B 210 angebunden.

überregionale Verkehrsanbindungen

[11] Vgl. ML Niedersachsen 2014.

Abb. 4: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan des Landes Niedersachsen



(Quelle: ML Niedersachsen 2008)

4.2 Flächennutzungsplan

FNP als koordinierendes Instrument der Bauleitplanung

Als zentrales koordinierendes Instrument der Bauleitplanung regelt der Flächennutzungsplan die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung für das gesamte Stadtgebiet. Die kreisfreie Stadt Emden hat von der Aufstellung eines Regionalen Raumordnungsprogramms abgesehen. Angesichts der geringen Flächengröße der Stadt - Emden ist die kleinste kreisfreie Stadt Niederdachsens - ist der Flächennutzungsplan ausreichend, um eine geordnete räumliche und städtebauliche Entwicklung sicherzustellen.

Gebietsgröße 11.235 ha (u. a. 17,7 % bebaute Fläche)

Das Stadtgebiet Emdens umfasst ca. 11.235 ha. Darin sind ca. 17,7 % bebaute Flächen, ca. 58,9 % landwirtschaftliche Fläche, ca. 7,7 % Verkehrsflächen und ca. 8,9 % Gewässer oder Wald.[12]

Für die Nutzungsstrukturen der Stadt Emden sind die folgenden Grundzüge prägend:

Bahnlinien stellen Querungsbarrieren im Stadtgebiet dar

- Die Stadt wird in Nord-Ost-Richtung sowie durch mehrere Abzweige für Güterverkehr nach West und Süd von Bahnlinien durchquert. Die Bahnanlagen stellen Barrieren dar, die nur an wenigen Stellen überwunden werden können und gliedern die Stadt so in mehrere Teilbereiche. Zugleich bietet die Güterverkehrsstrecke aber auch die Chance, dass in größeren Gewerbegebieten Grundstücke mit Bahnanschluss angeboten werden können. Im Halbkreis verläuft die BAB 31 nördlich des Emder Siedlungsgebietes und teilt im Westen die Stadtteile Constantia und Larrelt.

Dollart / Ems speisen den Emder Industriehafen und Flussläufe im Norden

- Im südlichen Bereich grenzt die Stadt an den Dollart bzw. an die Ems, die den Emder Industriehafen speisen und dessen „Emder Fahrwasser“ und „Alter Binnenhafen“ bis zur Emder Innenstadt reichen. Nach Norden hin werden auf diese Weise diverse Kanäle und Flussläufe genährt.

Innenstadt hauptsächlich gemischte Bauflächen und Allgemeines Wohngebiet

- Die zentrale Innenstadt ist überwiegend als gemischte Baufläche sowie als Allgemeines Wohngebiet dargestellt. Die Innenstadt ist das Versorgungszentrum der Stadt.

[12] Vgl. LSKN 2014.

Hier sind Dienstleistungen, Einzelhandel und öffentliche Versorgungseinrichtungen räumlich konzentriert. Eingelagert sind auch Gemeinbedarfsflächen, z. B. für das Rathaus. Außerdem ist die Innenstadt durch vielfältige Wohnnutzungen geprägt.

- Im südlichen Stadtgebiet befinden sich die großen Gewerbe- und Industriegebiete sowie der Seehafen Emden als Sondergebiet.

große Wohnbaubereiche im Umkreis der Kernstadt

- Große Bereiche nehmen die Wohngebiete ein, die sich in erster Linie um die zentrale Alt- bzw. Innenstadt herum gruppieren. Weitere Wohnbereiche bilden die etwas außerhalb des Kernstadtgebietes liegenden Ortsteile.

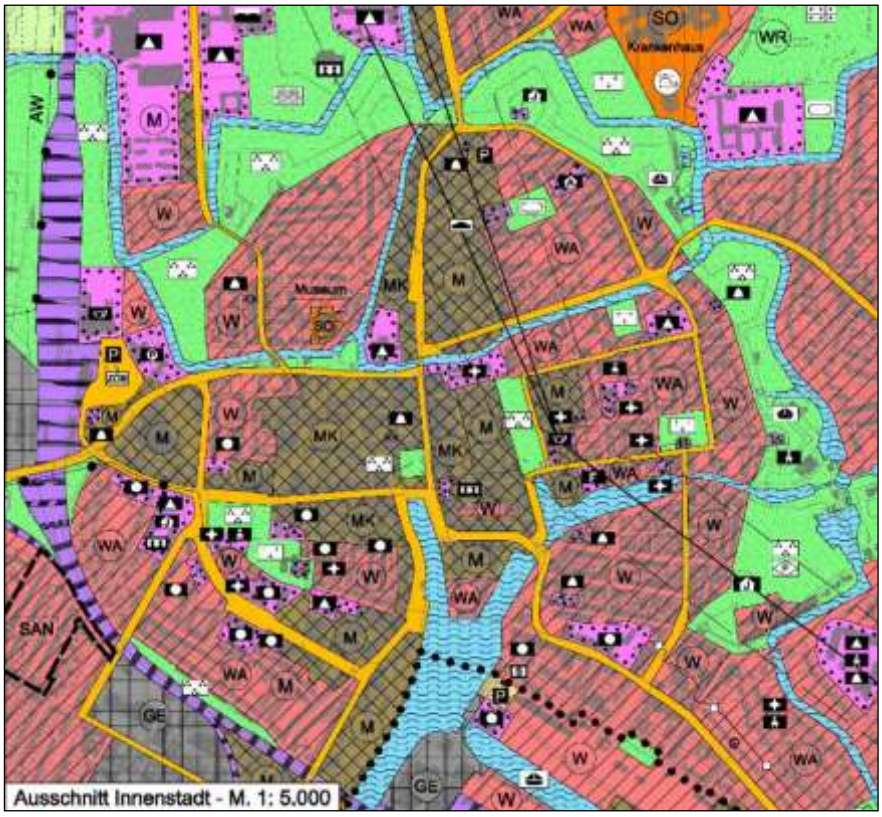
die Kernstadt gliedert sich in sechs Stadtteile

- Die Kernstadt unterteilt sich in erster Linie in die Stadtteile Altstadt, Behördenviertel, Bentinkshof, Boltentor, Groß-Faldern und Klein-Faldern.

Im weiteren Umfeld befinden sich neun weitere Stadtteile

- Dem weiteren Umfeld der Stadt zugehörig sind die Stadtteile Port Arthur, Transvaal, Constantia, Conrebbersweg, Früchteburg, Barenburg, Wolthusen / Tholenswehr, Herrentor und Friesland (Kolonie Friesland). Hinsichtlich der Flächennutzungsplanung werden lediglich die Stadtteile Port Arthur und Transvaal in Teil B dieses Gutachtens näher betrachtet.

Abb. 5: Übersicht des Flächennutzungsplanes für die Innenstadt der Stadt Emden (Stand 10.2009)



(Quelle: Stadt Emden o. J. a.)

Aktuelle Planungen, Gutachten und Konzepte

Verkehrsgutachten 2003

Aus dem Jahr 2003 liegt für die Stadt Emden ein Verkehrsentwicklungsplan vor, erarbeitet durch die Ingenieurgemeinschaft Schnüll, Haller und Partner. Grundlegend wurde in der Untersuchung festgestellt, dass die Belastungen durch den KFZ-Verkehr zum Untersuchungszeitraum keinen sehr hohen Handlungsbedarf auslösten.

Anwachsen des MIV bis 2020 um 19 %

In einem Trendszenario wurde ein Anwachsen des Motorisierten Individualverkehrs um 19 % zum Jahr 2020 vorausgesagt, bei Ergreifung von Maßnahmen, nur im eigenen Hoheitsgebiet der Stadt Emden, könnte dieses Anwachsen um 10 % (Trend -10 % Szenario) reduziert werden.

Förderung des Bus- und Bahnverkehrs

Dafür müssten verschiedene Maßnahmen getroffen werden. Diese stellen insbesondere die Förderung des Bus- und Radverkehrs dar.

Entlastung durch ein Lenkungskonzept des Schwerverkehrs	Eine weitere Entlastung könnte ein Lenkungskonzept für den Schwerverkehr mit sich bringen. Alle Gewerbe- und Industriegebiete sollten von dieser Hauptroute durch eine entsprechende Wegweisung zu erreichen sein.
Netzergänzungsmaßnamen durch die Verbesserung der Hafenanbindung und Erschließung des Binnenhafens	Zusammenfassend kommen die Gutachter zu dem Schluss, dass als Netzergänzungsmaßnahmen allein die Verbesserung der Hafenanbindung und die Erschließung des Binnenhafens angestrebt werden sollten. Weitere Maßnahmen betreffen die Förderung des Radverkehrs, eine stärkere Integration der Straßenräume Neutorstraße / Rathausplatz / Am Delft mit dem Ziel der Attraktivierung des Stadtbildes.

5 Siedlungsstruktur[13]

die Altstadt bildet seit dem 16. Jahrhundert den Kern der Stadt Emden

Die historische Altstadt Emdens bildet seit Mitte des 16. Jahrhunderts den dicht bebauten Kern der Stadt. Das Bild dieser spätmittelalterlichen Stadt war geprägt von einer nachmittelalterlichen Bebauung auf überwiegend sehr schmalen Grundstücken. In der Regel präsentierte sich die zwei- bis dreigeschossige Bebauung mit steilen Giebeln in einem dichten Netz enger Straßen.

Abb. 6: Historische Entwicklung der Stadt Emden bis 1616

(Quelle: Stadt Emden 2010, S. 26)

Abb. 7: Emden um 1615

(Quelle: Stadt Emden 2010, S. 26)

[13] Vgl. Stadt Emden (2010), S. 26-30.

Straßenräume sind heute im Gegensatz zu den Bebauungen noch mittelalterlich geprägt

Einerseits ist Emden heute durch Straßenräume geprägt, wie man sie von mittelalterlichen Städten kennt, andererseits ist von der spät- oder nachmittelalterlichen Bebauung heute nahezu nichts mehr zu sehen.

Luftangriffe des Zweiten Weltkriegs zerstörten nahezu die komplette Emder Innenstadt

Durch die Luftangriffe des Zweiten Weltkrieges ist Emden in erheblichem Umfang zerstört worden, und zwar mehr als etwa Hamburg, Hannover oder Bremen. Insbesondere die Bausubstanz der historischen Kernstadt ist nahezu vollständig verloren gegangen. Bis auf wenige älterer Bauten, die erhalten geblieben oder teils originalgetreu, teils in modernisierter Form wieder aufgebaut worden sind, bestimmen Gebäude, die nach 1945 errichtet wurden, heute das Bild der Innenstadt. Im Wesentlichen erfolgte dieser Wiederaufbau seit Ende der 40er bis in die 60er Jahre des 20. Jahrhunderts.

die Emder Innenstadt bietet das relativ einheitliche Bild der frühen Aufbauphase

Das hatte eine weitere Folge für das Stadtbild Emdens: Da der weit überwiegende Teil der Bausubstanz nunmehr neu war, finden sich in der Innenstadt kaum jüngere Gebäude wieder, wie sie seit Ende der 60er Jahre in den meisten Städten anstelle von abgerissenen Altbauten entstanden sind. Die Emder Innenstadt bietet daher das seltene und relativ einheitliche Stadtbild der frühen Wiederaufbauphase. Zwar wird im Allgemeinen bei dem heutigen Erscheinungsbild der Emder Innenstadt von einem Wiederaufbau der Stadt gesprochen, es handelt sich tatsächlich aber weitgehend um einen kompletten „Neuaufbau“.

der Neuaufbau betraf nur die Gebäude, nicht den Stadtgrundriss

Dieser Neuaufbau betraf jedoch nur die Gebäude in ihrer Architektur und Bauweise, aber nicht den Stadtgrundriss, welcher weitgehend der alte geblieben ist. Zwar wurden teilweise die alten Straßen beim Neuaufbau etwas verbreitert, aber insgesamt wurde das seit dem Mittelalter bestehende Straßennetz beibehalten.

die Mehrzahl der Grundstücke wird durch zwei Straßen erschlossen

Die Übernahme des sehr dichten Straßennetzes führte allerdings auch zu den für die Emder Innenstadt typischen geringen Grundstückstiefen. Die Grundstücke wurden nicht wieder vollständig und nicht wieder so dicht wie in der nachmittelalterlichen Zeit bebaut, so dass die Mehrzahl der Innenstadtgrundstücke bis heute von jeweils zwei Straßen erschlossen wird. Daher ist es möglich von den meisten kleinen Nebenstraßen auf die Rückseiten der Gebäude bzw. in die Hinterhöfe zu sehen.

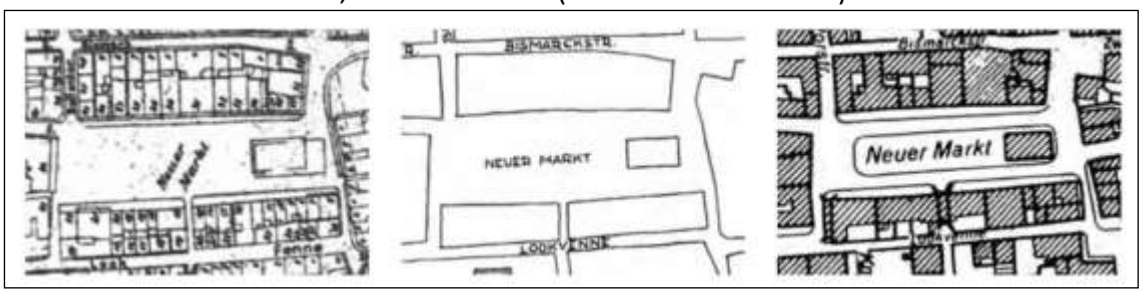
vielfache Zusammenlegung der schmalen Grundstücke

Die Breiten der alten vielfach sehr schmalen Grundstückszuschnitte wurden bei der Neubebauung zumeist nicht beibehalten. Vielfach wurden die Grundstücke zusammengelegt, oder die alten Grundstückgrenzen wurden überbaut. So ergibt sich trotz des ansonsten recht einheitlichen Neuaufbaus ein abwechslungsreiches städtebauliches Bild.

der Neue Markt als Beispiel des neuen Erscheinungsbildes der Innenstadt

Am Beispiel des Neuen Marktes kann man ablesen, wie sich die Struktur der Grundstücksbebauung verändert und dazu beigetragen hat, ein vollständig neues Erscheinungsbild der Innenstadt zu schaffen.

Abb. 8: Neuer Markt 1928, 1945 und 2006 (von links nach rechts)



(Quelle: Stadt Emden 2010, S. 28)

Zusammenlegung zur Genese von größerem Wohnraum

Mit dem Zusammenlegen von kleinen Parzellen sollte vor allem erreicht werden, in den neuen Gebäuden größere und ausreichend erschlossene Wohneinheiten bauen zu können. Denn es war beim Neuaufbau der Stadt ein Hauptziel, neuen - und für damalige Verhältnisse moderneren - Wohnraum für die ausgebombte Emder Bevölkerung zu schaffen. Das hat auch dazu geführt, dass in der Emder Innenstadt bis heute der Anteil an Bewohnern höher ist als in den meisten vergleichbaren Städten.

ganze Zeilen wurden über die alte Parzellenstruktur gelegt

Vor allem dort, wo es ausschließlich um den Wohnungsbau ging, sind bei der Neubebauung ganze Zeilen einheitlich über die alte Parzellenstruktur der Stadt hinweg errichtet worden.

In den Innenstadtstraßen, die als Einzelhandels- und Dienstleistungsbereich geplant waren, sind zwar auch die schmalen Parzellen zusammengelegt worden, aber die Bebauung besteht überwiegend aus Reihen von Einzelhäusern, die einheitlich in ihrer Gestaltung sind.

der Neuaufbau ist nicht natürlich, sondern planerisch konzeptioniert

Der Neuaufbau der Innenstadt ist nicht naturwüchsig und ungeregelt vonstattengegangen. Vielmehr lag ihm ein umfassendes planerisches Konzept zugrunde, das am Ende der 1940er Jahre aus einem städtebaulichen Wettbewerb hervorgegangen ist. Ziele des Wettbewerbs waren insbesondere:

- einerseits die bisherigen städtebaulichen Missstände (zu enge Bebauung, schlechte Belichtung und Belüftung des Wohnens, störende Nutzungsmischung) zukünftig zu vermeiden,
- andererseits das alte städtebauliche Erscheinungsbild mit geschlossener Straßenrandbebauung und begrenzter Höhenentwicklung der Gebäude fortleben zu lassen.

eine gemäßigt moderne Architektur der Emder Innenstadt

Die Architektur aber, die für den Neuaufbau gewählt wurde, war neu. Man kann sie durchaus als Erfindung aus dem Geist einer - nach damaligen Maßstäben - gemäßigten Moderne bezeichnen.

Abb. 9: Klunderburgstraße, Große Straße und Brückstraße (von links nach rechts)

(Quelle: Stadt Emden 2010, S. 29)

6 Bevölkerungsstruktur

Methodik und vergleichende administrative Einheiten

Im Folgenden werden der Bevölkerungsstand sowie die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Emden analysiert. Bei der Entwicklung der Bevölkerung werden neben den absoluten und relativen Betrachtungen die Bevölkerungssalden aus den Geburten und Sterbefällen sowie der Wanderungen aufgezeigt. Hinsichtlich der Wanderungen wird zudem analysiert, welche Gründe für diese Bewegungen verantwortlich sind.

Die darauffolgenden Prognosen beziehen sich sowohl auf die relative Veränderung der Bevölkerung der Stadt Emden als auch auf die Veränderungen der Alterszusammensetzung.

Damit sowohl die aktuellen Werte für die Stadt Emden als auch ihre künftige Entwicklung eingeordnet werden können, werden diese mit administrativen Einheiten aus der Region verglichen. Als Vergleichsstädte wurden die Städte Aurich und Leer ausgewählt. Die Auswahl erfolgt aufgrund ähnlicher strukturellen Voraussetzungen sowie der räumlichen Nähe zur Stadt Emden. Des Weiteren werden die durchschnittlichen Werte für das Land Niedersachsen sowie für den Landkreis Aurich abgebildet. Bei den Kapiteln zur wirtschaftlichen Situation sowie der Beschäftigungssituation, zu den Bereichen Freizeit und Tourismus sowie zu den Themen Gesundheit, Soziales und Bildung wird ebenfalls wie beschrieben vorgegangen.

6.1 Bevölkerungsstand und -Entwicklung

schwankend dynamische Bevölkerungsentwicklung

Am 31. Dezember 2012 zählte die Stadt Emden nach amtlichen Angaben (LSKN) 51.348 Einwohner. Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt verlief zwischen 1991 und 2012 unterschiedlich dynamisch.

Bevölkerungszuwächse bis 2012 um 2 % seit 1991

Insgesamt lassen sich in diesem Zeitraum in Emden drei unterschiedliche Wachstumsphasen verzeichnen. Zwischen 1991 und 1994 verzeichnete die Stadt Bevölkerungszuwächse von über 2,0 %. Diese resultieren sowohl aus dem Geburtenüberschuss als auch aus Wanderungsgewinnen.

Wanderungsgewinne seit 2000 bei stabilen negativen Geburtensaldo

Bis 2001 verlief die Bevölkerungsentwicklung negativ, sodass im Jahr 2000 ein Bevölkerungstief von 50.963 Einwohnern zu verzeichnen war. Der negative Geburtensaldo wurde durch Wanderungsverluste in diesen Jahren noch verstärkt. Nach 2000 blieb der Geburtensaldo zwar weiterhin negativ, konnte aber über Wanderungsgewinne zum Teil ausgeglichen werden. Bis 2009 zeigt sich somit wieder ein leichter Bevölkerungsgewinn von 324 Personen. Aktuell zeigt sich der Entwicklungsstand stabil.

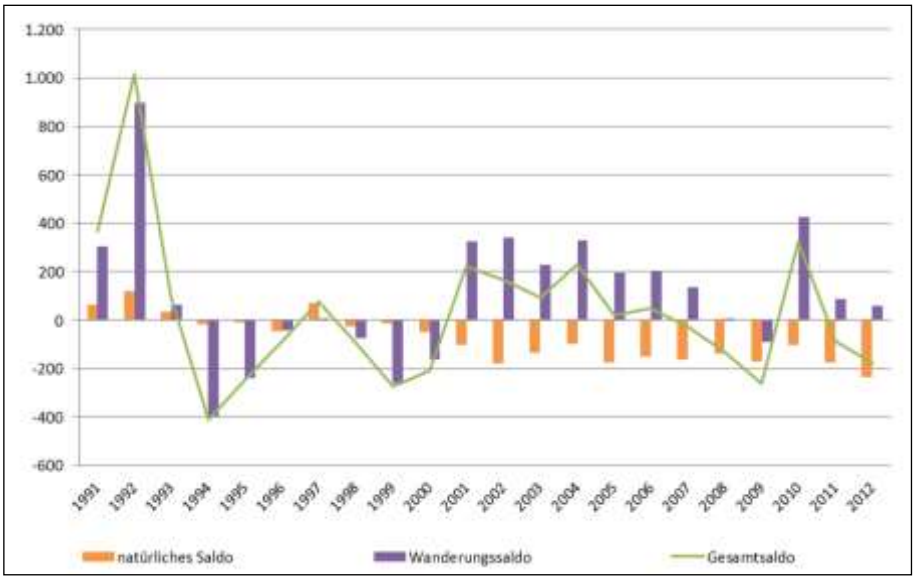
Melderegisterbereinigung 2008

Einschränkend muss hier erwähnt werden, dass ab 2008 eine Melderegisterbereinigung durch die Einführung der Steuer-Identifikationsnummer stattgefunden hat und die Daten deshalb nur bedingt aussagekräftig sind.

Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Emden 1991 bis 2012 (jeweils zum 31.12.)

(Quelle: Eigene Darstellung gemäß LSKN 2014)

Abb. 11: Entwicklung der Bevölkerungssalden der Stadt Emden 1991 bis 2012

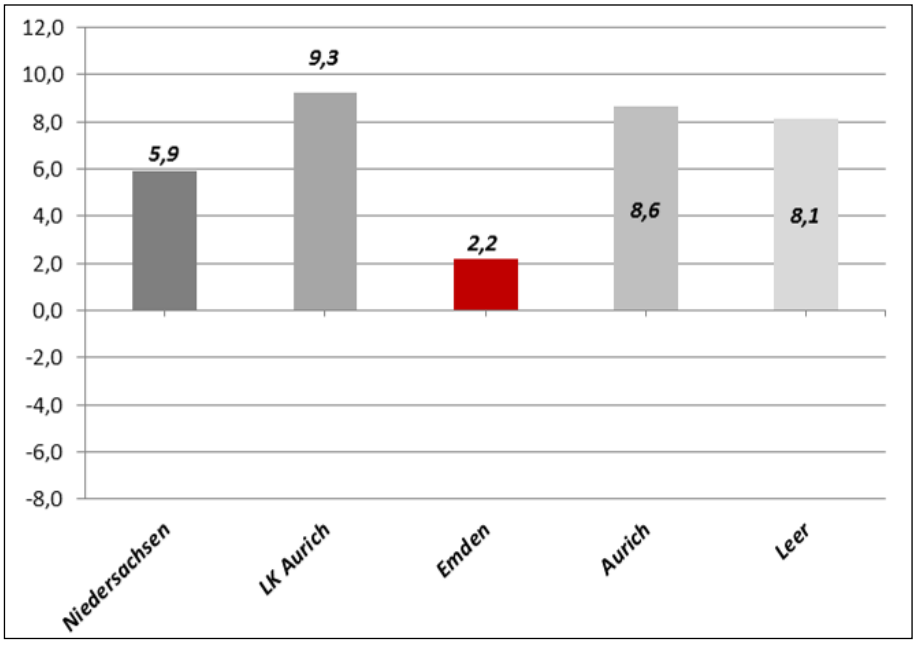


(Quelle: Eigene Darstellung gemäß Eigene Darstellung gemäß LSKN 2014)

Bevölkerungszuwachs von 2,2 % von 1991 bis 2012

Im regionalen Vergleich zeichnet sich ab, dass sich die Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Emden (2,2 %) von 1991 bis 2012 deutlich negativer darstellt als alle durchschnittlichen Bevölkerungsentwicklungen der vergleichenden administrativen Einheiten. So verzeichnen das sowohl das Land Niedersachsen (5,9 %) und der Landkreis Aurich (9,3 %) als auch die Städte Aurich (8,6 %) und Leer (8,1 %) deutlich positivere Ergebnisse.

Abb. 12: Bevölkerungsentwicklung im regionalen Vergleich im Zeitraum 31.12.1991 bis 31.12.2012



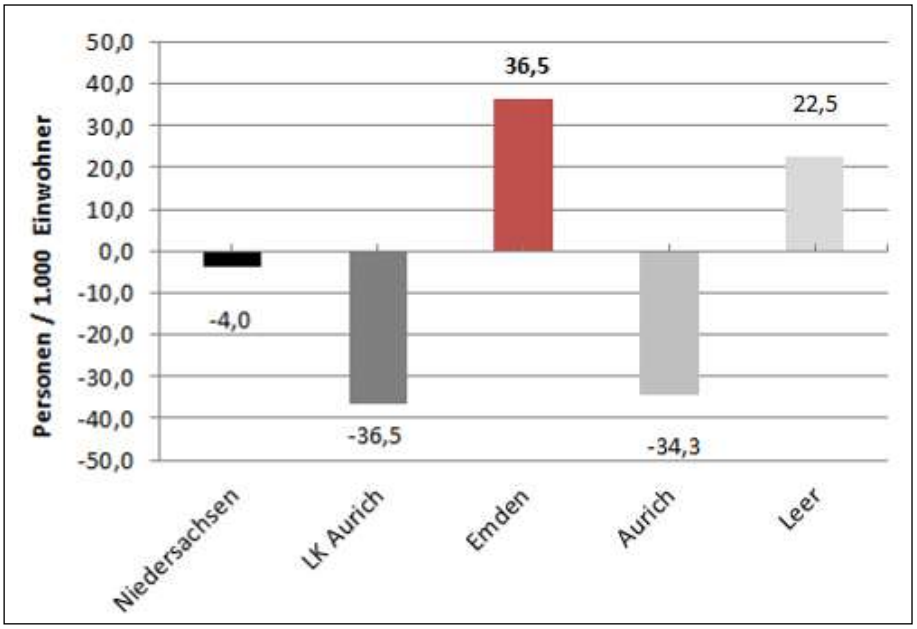
(Quelle: Eigene Darstellung gemäß LSKN 2014)

Welche Bevölkerungsgruppen den Bevölkerungssaldo positiv bzw. negativ beeinflussen, wird bei der Betrachtung der einzelnen Wanderungsgruppen deutlich.

Zuwanderung aus Bildungsgründen (36,5 Pers. / 1.000 Einw.)

Zuwanderung findet in der Stadt Emden im Jahr 2012 besonders stark aus Bildungsgründen statt (36,5 Personen / 1.000 EW). Im regionalen Vergleich ist erkennbar, dass die zu vergleichenden administrativen Einheiten zum Großteil eine negative Entwicklung der Bildungswanderung verzeichnen. Lediglich die Stadt Leer als Fachhochschulstandort weist einen weiteren positiven Wert auf. Der durchschnittliche Wert des Landes Niedersachsen sowie des Landkreises Aurich ist mit -4,0 und -36,5 Personen je 1.000 Einwohner deutlich negativer als der Wert der Stadt Emden. Auch die Stadt Aurich weist einen deutlich negativeren Durchschnittswert (-34,3 Personen je 1.000 Einwohner) auf.

Abb. 13: Bildungswanderung im regionalen Vergleich 2012

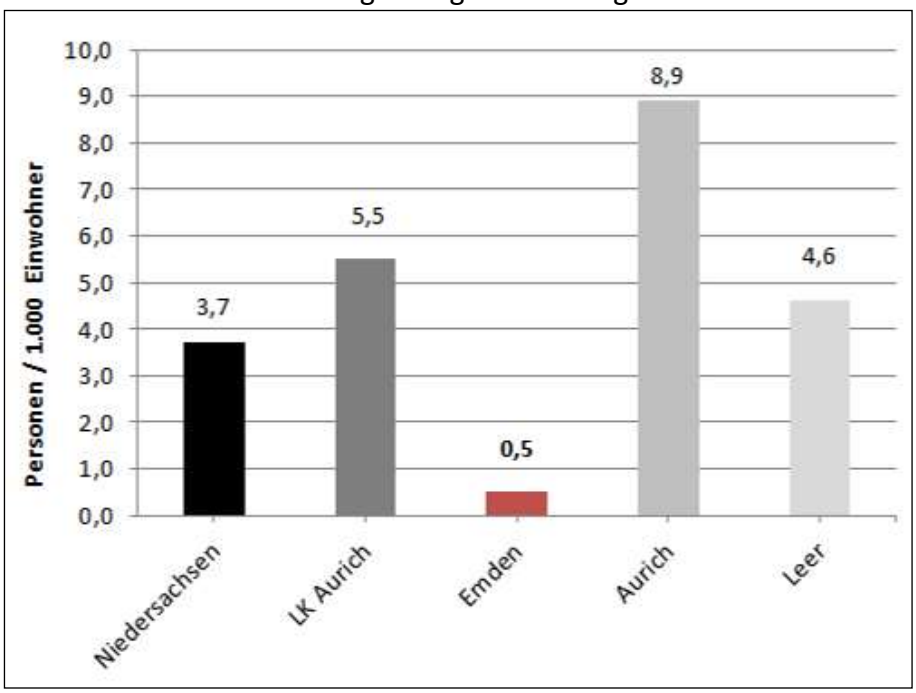


(Quelle: Eigene Darstellung gemäß Bertelsmann Stiftung 2014a)

leicht positive Familienwanderung (0,5 Pers. / 1.000 Einw.)

Bei der Familienwanderung verzeichnet die Stadt Emden eine leichte positive Wanderbilanz. 0,5 Personen je 1.000 Einwohner im Alter von unter 18 Jahren und zwischen 30 bis 49 Jahren zogen im Jahr 2012 in die Stadt. Im Vergleich mit den Werten des Landes Niedersachsen und Landkreises Aurich liegt dieser Wert deutlich unter dem Niveau, da das Land einen Durchschnittswert von 3,7 Personen je 1.000 Einwohner und der Landkreis einen Durchschnittswert von 5,5 Personen je 1.000 Einwohner aufweist. Auch die Werte der zu vergleichenden Städte liegen im deutlich höheren Bereich. Die Stadt Leer verzeichnet in diesem Zeitraum 4,6 Personen je 1.000 Einwohner und die Stadt Aurich sogar einen Wert von 8,9 Personen je 1.000 Einwohner und damit den höchsten Zuwanderungswert aller Einheiten.

Abb. 14: Familienwanderung im regionalen Vergleich 2012

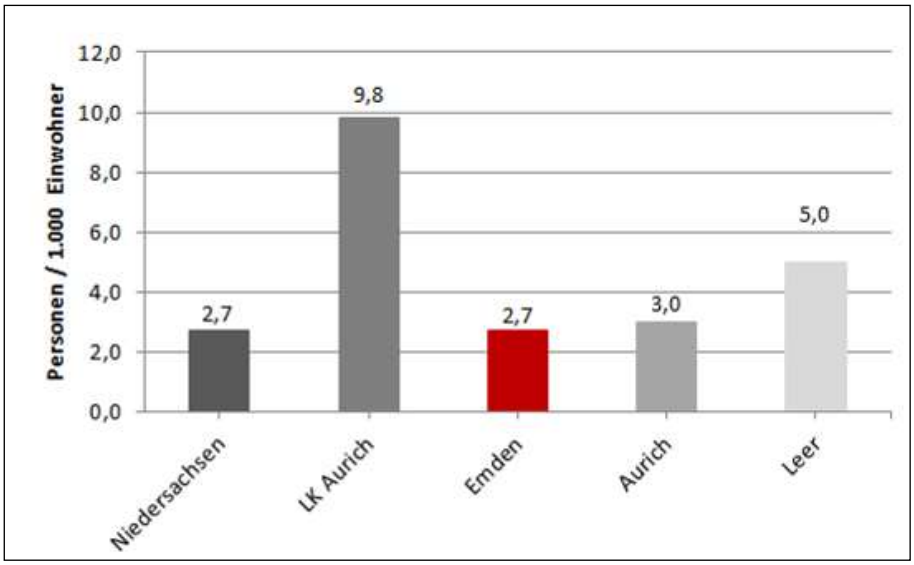


(Quelle: Eigene Darstellung gemäß Bertelsmann Stiftung 2014a)

positive Wanderungen bei Gruppen der zweiten Lebenshälfte (2,7 Pers. / 1.000 Einw.)

Hinsichtlich der Wanderungen zu Beginn der zweiten Lebenshälfte, die sich auf Personen im Alter zwischen 50 und 64 Jahren beziehen, gleicht der Wert der Stadt Emden im Jahr 2012 im regionalen Vergleich etwa dem Durchschnittswertes des Landes Niedersachsens (2,7). Der Landkreis Aurich verzeichnete im Jahr 2012 einen Zuwachs von 9,8 Personen je 1.000 Einwohner in dieser Altersgruppe. Die Vergleichsstädte Aurich und Leer zeigen ähnlich positive Werte. So liegt der Durchschnittswert der Stadt Aurich im Jahr 2012 ebenfalls bei 3,0 Personen je 1.000 Einwohner und der Wert der Stadt Leer bei 5,0 Personen je 1.000 Einwohner.

Abb. 15: Wanderung zu Beginn der 2ten Lebenshälfte im regionalen Vergleich 2012

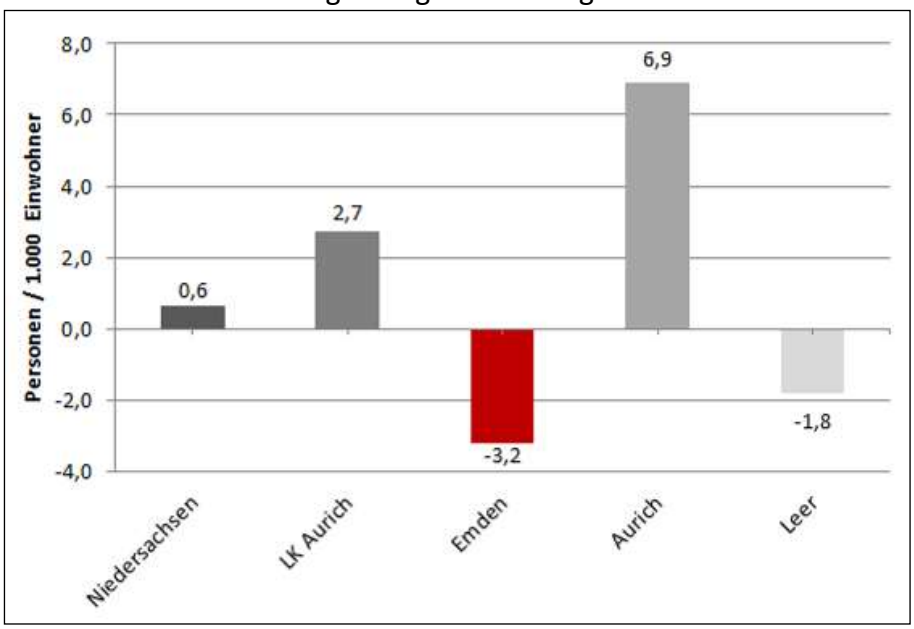


(Quelle: Eigene Darstellung gemäß Bertelsmann Stiftung 2014a)

negative Alterswanderung (-3,2 Pers. / 1.000 Einw.)

Die Alterswanderung bezieht sich auf Personen zwischen 65 und 99 Jahren. Die Stadt Emden verzeichnet im Rahmen der Alterswanderung eine negative Wanderungsbilanz. Diese liegt mit -3,2 Personen je 1.000 Einwohnern deutlich unter den Werten der verglichenen administrativen Einheiten. Das Land Niedersachsen verzeichnet im Jahr 2012, 0,6 Personen je 1.000 Einwohner und der Landkreis Aurich verzeichnete einen Durchschnittswert von 2,7 Personen je 1.000 Einwohner. Der Wert der zu vergleichenden Stadt Aurich liegt deutlich über den Werten des Landes, des Landkreises und der Stadt Emden (6,9 Personen je 1.000 Einwohner). Die Stadt Leer verzeichnet mit -1,8 Personen je 1.000 Einwohner nach Emden den höchsten Abwanderungswert dieser Kategorie.

Abb. 16: Alterswanderung im regionalen Vergleich 2012

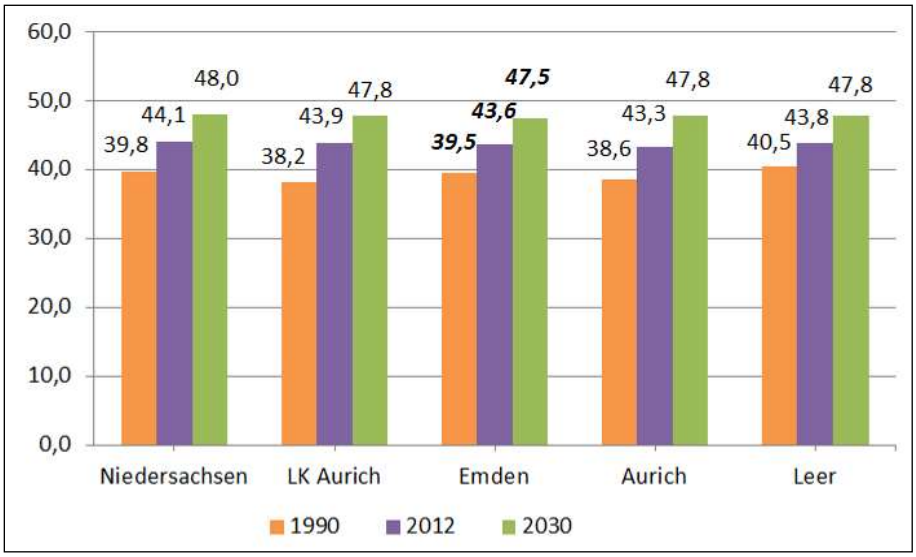


(Quelle: Eigene Darstellung gemäß Bertelsmann Stiftung 2014a)

steigendes Durchschnittsalter von 39,5 auf 47,5 Jahren von 1990 bis 2030 (9,4 %)

Das durchschnittliche Alter der Emder Bevölkerung verändert sich stetig. Das Durchschnittsalter der Stadt stieg im Zeitraum zwischen 1990 und 2012 um rd. 9,4 % (von 39,5 auf 47,5 Jahre) an. Das Durchschnittsalter im Land Niedersachsen, im Landkreis Aurich sowie in den zu vergleichenden Städten Aurich und Leer ist erwartungsgemäß ebenfalls von 1990 bis 2012 angestiegen. In Niedersachsen liegt das Durchschnittsalter im Jahr 2012 bei 44,1 Jahren und ist somit um 4,3 Jahre (rd. 9,8 %) gestiegen. Im Landkreis Aurich ist ein Anstieg von 5,7 Jahren (rd. 13,0 %) zu erkennen. Der Anstieg des Durchschnittsalters in den Vergleichsstädten ist während der letzten 22 Jahre, in der Stadt Aurich um 4,7 Jahren und in der Stadt Leer um 3,3 Jahre gestiegen.

Abb. 17: Vergleichsentwicklung des Durchschnittsalters im Zeitraum 1990 bis 2012



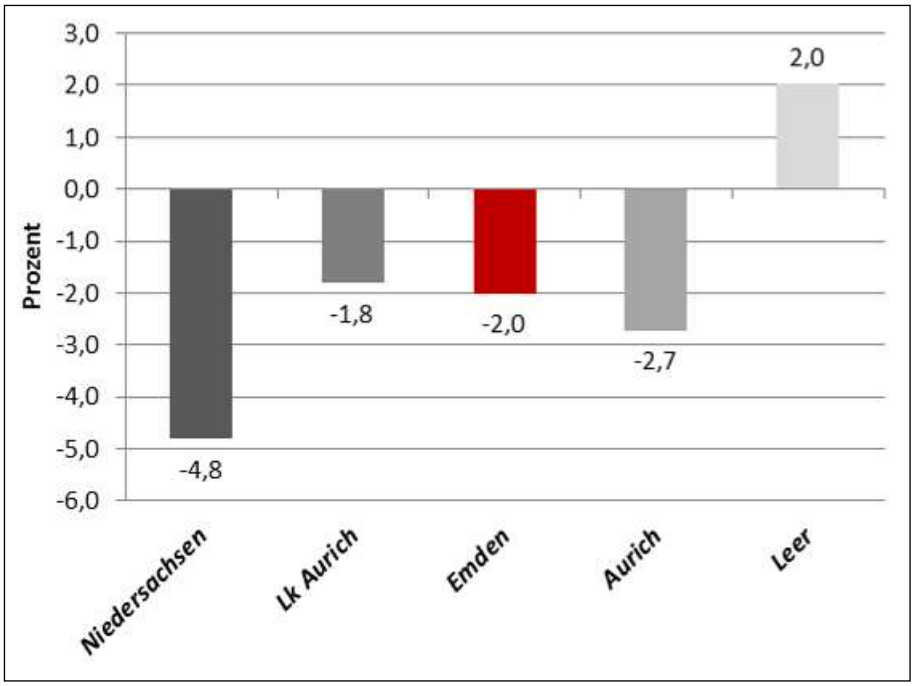
(Quelle: Eigene Darstellung gemäß Eigene Darstellung gemäß LSKN 2014)

6.2 Bevölkerungsprognose

Negative Bevölkerungsprognose (-2,0 %)

Für das Jahr 2030 wird - ausgehend von den Berechnungen der Bertelsmann-Stiftung - für die Stadt Emden ein Bevölkerungsverlust von 2,0 % prognostiziert. Dies ist im Vergleich mit dem Landkreis Aurich ein ähnlich starker Verlust, der auf 1,8 % geschätzt wird. Die Bevölkerungsprognose der beiden zu vergleichenden Städte liegt im Falle der Stadt Aurich bei -2,7 % und im Falle der Stadt Leer bei 2,0 % Zuwachs. Grundsätzlich ist in allen administrativen Einheiten eine negative Entwicklung, bis auf die Stadt Leer, zu beobachten, da das Land Niedersachsen einen Trend, der sich auf -4,8 % beläuft, aufweist.

Abb. 18: Bevölkerungsentwicklung 2009 bis 2030 im regionalen Vergleich



(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bertelsmann-Stiftung 2014a.)

6.3 Zusammenfassung Bevölkerungsstruktur

Bevölkerungsstand und -entwicklung:

- Die Einwohnerzahl der Stadt Emden liegt im Jahr 2012 bei 51.348 Einwohnern
- Die Einwohnerentwicklung ist seit dem Jahr 1991 durch einen bis 2012 schwankend positiven Trend gekennzeichnet. Die Bevölkerungszunahme beläuft sich auf 2,2 %
- Der natürliche Saldo der Stadt Emden ist negativ
- Der Wandersaldo der Stadt Emden liegt bis auf Ausnahmen im positiven Bereich und unterliegt Schwankungen
- Wanderverluste sind insbesondere im Zeitraum 1994 bis 2000 zu verzeichnen
- Das Durchschnittsalter ist kontinuierlich angestiegen
- Die Zuwanderung aus Bildungsgründen (36,5 Pers. / 1.000 EW) liegt in Emden weit über den Werten der Städte Aurich und Leer und verzeichnet den größten Bildungszuwanderungswert
- Die Familienwanderung in der Stadt Emden ist leicht positiv (0,5 Pers. / 1.000 EW)
- Bei den Wanderungen zu Beginn der zweiten Lebenshälfte hat Emden einen leicht positiven Grad zu verzeichnen (2,7 Pers. / 1.000 EW)
- Bei der Alterswanderung verzeichnet die Stadt Emden Verluste (-3,2 Pers. / 1.000 EW)

Bevölkerungsprognose:

- Die Bevölkerungszahl der Stadt Emden wird sich bis zum Jahr 2030 verringern. Es wird laut Prognose der Bertelsmann-Stiftung ein Verlust von 2,0 % erwartet
- Das Durchschnittsalter wird in der Stadt Emden nach Aussagen der Bertelsmann-Stiftung bis zum Jahr 2030 auf 47,5 Jahre ansteigen

7 Wirtschaft und Beschäftigung

Methodik

Im folgenden Kapitel werden Aussagen zur Wirtschaft und Beschäftigung der Stadt Emden getroffen. Bei der Betrachtung der Wirtschaftsstruktur werden u. a. charakteristische Wirtschaftszweige der Stadt und die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftssektoren betrachtet. Die Erwerbstätigenquote, die Frauenerwerbstätigenquote und das Verhältnis der Erwerbstätigenquote von Frauen und Männern werden ebenfalls analysiert. Nachdem die Bedeutung der Stadt als Arbeitsort untersucht wurde, werden abschließend die Arbeitslosenzahlen sowohl nach Alter als auch nach Herkunft analysiert.

7.1 Wirtschaftsstruktur

Emden als zentraler Güterumschlagplatz durch die günstige Lage an der Emsmündung

Die günstige Lage an der Mündung der Ems in die Nordsee hat die Seehafenstadt Emden mit dem westlichsten Seehafen Deutschlands zu einem wichtigen Umschlagplatz für diverse Güter werden lassen. Speziell seit dem späten 19. Jahrhundert wurde der Hafen großzügig ausgebaut und verstärkt Industrie angesiedelt.[14]

Automobilindustrie als industrieller Schwerpunkt

Im Bereich Automobilindustrie werden im Emder Hafen fast ausschließlich Fahrzeuge des Volkswagen-Konzerns umgeschlagen. Weitere wichtige Umschlaggüter sind u. a. Forstprodukte, Baustoffe und Windenergieanlagen.[15]

VW-Werk als wichtiger Arbeitgeber Emdens

Mit ca. 7.600 im VW-Werk Beschäftigten (Fertigstellung 1964) ist der Konzern nicht nur Emdens größter Arbeitgeber, sondern gemessen an dieser Zahl auch der größte industrielle Produktionsstandort westlich von Bremen und nördlich des Ruhrgebietes. Zudem haben sich im Industriepark Frisia mehrere Zulieferfirmen angesiedelt.[16]

[14] Vgl. Stadt Emden (2013), S. 6ff.
[15] Vgl. ebd.
[16] Vgl. ebd, S. 30-31.

Nordseewerke als weiterer wichtiger Arbeitgeber

Ein weiterer wichtiger industrieller Arbeitgeber sind die Nordseewerke, in deren früheren Großschiffswerft heute zwar keine Neubauten, aber Reparaturen und Umrüstungen durchgeführt werden. Heute operiert hier die *Emder Werft und Dockbetriebe GmbH*, die dem ThyssenKrupp-Konzern zugehörig ist.[17]

Weitere wichtige Sektoren sind der Bausektor, der Maschinenbau- und der Lebensmittelindustriesektor in Emden. Einen kleineren Anteil nehmen die Fischverarbeitung, die Schiffsausrüstungsindustrie und anderen Werftzulieferer ein.[18]

Regenerative Energien in Emden

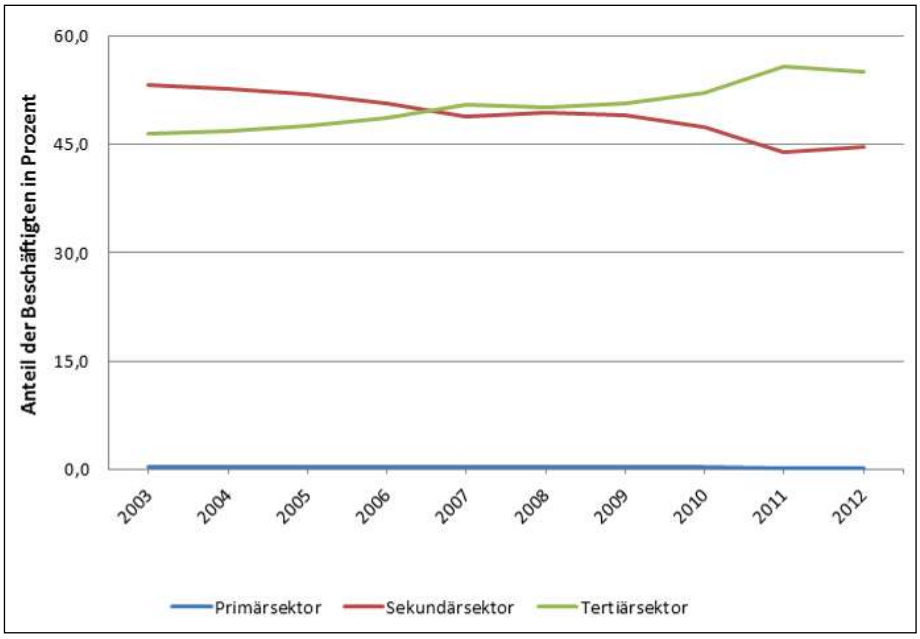
Auch der Bereich Regenerative Energien ist in Emden etabliert. So befindet sich im Westen der Stadt der Windpark „Wybelsumer Polder“, und ein Produktionswerk von Enercon, welches seit 2005 Betonturm-Fertigteile für Windkraftanlagen herstellt und über den Emder Hafen verschifft. Hinzu kommt das Unternehmen BARD, das bis Anfang der 2010er Jahre Windenergie-Anlagen ausschließlich für den Offshore-Bereich herstellte.[19]

[17] Vgl. Stadt Emden (2013), S. 6ff.
[18] Vgl. ebd.
[19] Vgl. ebd.

Tertiärsektor beschäftigt die meisten Sozialversicherungspflichtigen (ca. 55 %)

Die Entwicklung der Wirtschaftssektoren ist durch Schwankungen geprägt. Der Primärsektor, der Land- und Forst- sowie die Fischereiwirtschaft beinhaltet, verzeichnet im aufgeführten Zeitraum (zwischen den Jahren 2003 und 2012) einen leichten Rückgang (-0,1 %). Im Rahmen des Sekundär- und Tertiärsektors sind weitaus höhere Schwankungsergebnisse zu verfolgen. Grundsätzlich verzeichnet der Sekundärsektor einen Rückgang von 8,5 %, und der Tertiärsektor Zuwächse von 8,5 %. Zu erwähnen ist hier insbesondere das Jahr 2007, in dem der Anteil der Arbeitsplätze im sekundären Sektor, von dem des tertiären Sektors abgelöst wurde.[20]

Abb. 19: Arbeitsplatzverteilung nach Wirtschaftssektoren in Emden (2003 bis 2011)



(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bertelsmann-Stiftung 2014a.)

In der Stadt Emden sind im Jahr 2012 0,2 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im primären Sektor tätig. Der größte Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten der Stadt ist mit ca. 44,7 % im sekundären Sektor und mit ca. 55,0 % im tertiären Sektor beschäftigt.

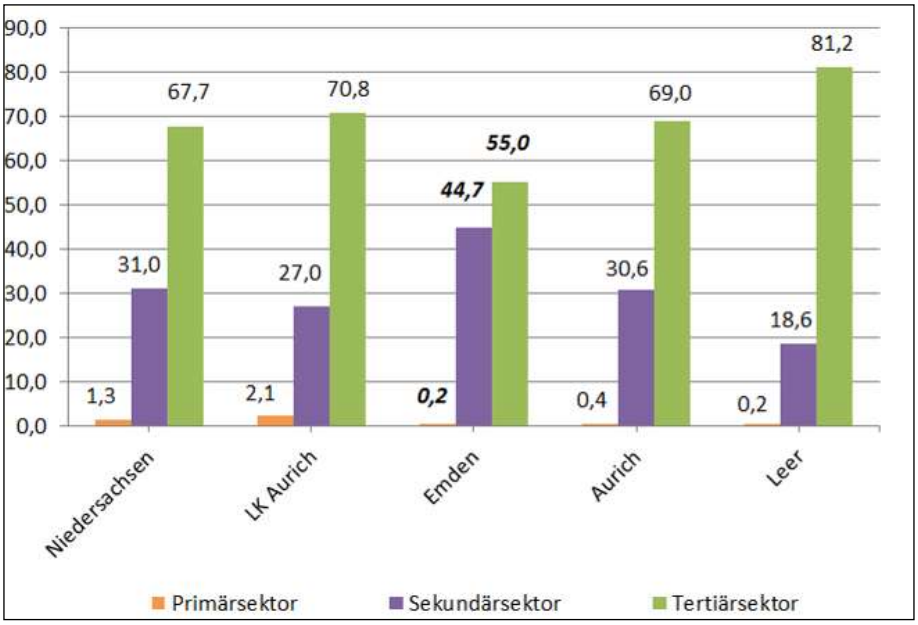
[20] Vgl. Bertelsmann-Stiftung 2014a.

Der Vergleich zwischen den Wirtschaftssektoren, im Land Niedersachsen, im Landkreises Aurich und in Stadt Emden zeigt, dass der Wert des Primärsektors der Stadt Emden deutlich unter dem angegebenen Durchschnitt des Landes Niedersachsens und des Landkreises Aurich liegt. Im Gegensatz hierzu liegt der Sektor des Sekundärbereichs in der Stadt Emden oberhalb des Durchschnittwerts. Im Tertiärbereich liegt die Stadt Emden wiederum unterhalb des durchschnittlichen Niveaus.

Verhältnis der sektoralen Arbeitsplatzverteilung ähnelt den Städten Aurich und Leer

Am ehesten vergleichbar ist die Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wirtschaftssektoren mit den Städten Aurich und Leer. Die grundsätzliche Verteilung aller Beschäftigten ähnelt sich jedoch in allen administrativen Vergleichseinheiten.

Abb. 20: Arbeitsplatzverteilung nach Wirtschaftssektoren am Arbeitsort im regionalen Vergleich 2012 (in Prozent)



(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bertelsmann-Stiftung 2014a.)

Der Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in unternehmensorientierten Berufen liegt 2012 in Emden bei 14,9 %. Im regionalen Vergleich liegt der Wert für die Stadt Emden über den durchschnittlichen Werten des Landes, des Landkreises und dem der Stadt Aurich. Die Stadt Leer weist mit 14,8 % einen vergleichbar hohen Wert auf.

14,9 % der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten arbeiten in unternehmensorientieren Berufen

Tab. 1: Regionaler Vergleich des Beschäftigungsanteils 2012 im Dienstleistungssektor (in Prozent)

	Niedersachsen	Landkreis Aurich	Emden	Aurich	Leer
Beschäftigtenanteil Dienstleistungssektor	12,6	10,0	**14,9**	12,8	14,8

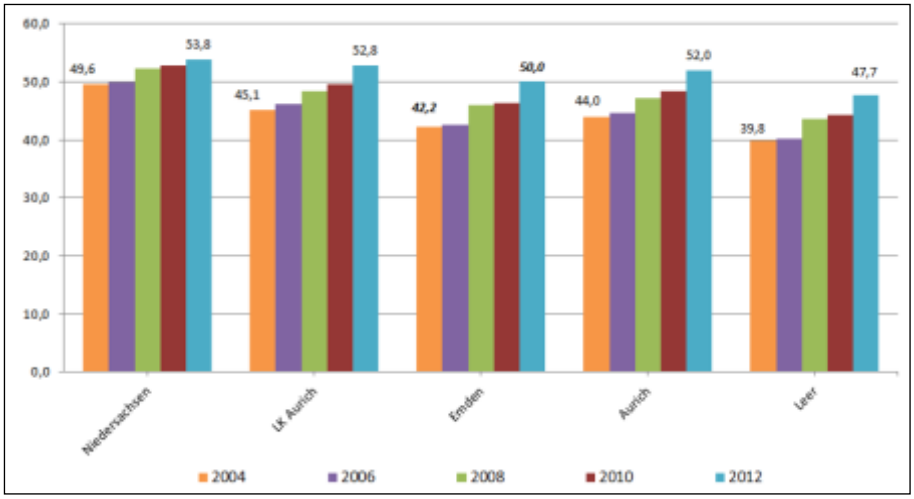
(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bertelsmann-Stiftung 2014a.)

7.2 Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten

Die Entwicklung der Erwerbstätigenquote von 2004 bis 2014 bildet eine Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in allen administrativen Einheiten ab. Diese Zunahme verläuft ohne Ausnahme über die aufgeführten fünf Jahre kontinuierlich. Die Stadt Emden erzielte von 2004 bis 2012 eine Zunahme der Erwerbstätigenquote von 7,8 Prozentpunkten. Damit liegt die Erwerbstätigenquote der Stadt Emden über dem Wachstumswert des Landesdurchschnittes (3,9 %), dem des Landkreises (7,7 %) sowie unterhalb des Wertes der Stadt Aurich (8,0 %) und der Stadt Leer (7,9 %).

Zunahme der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zw. 2004 und 2014 um 7,8 %

Abb. 21: Entwicklung der Erwerbstätigenquote von 2004 bis 2012 im regionalen Vergleich



(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bertelsmann-Stiftung 2014a.)

Frauenerwerbstätigenquote liegt bei 42,2 %

Die Frauenerwerbstätigenquote für Emden gibt an, dass 42,2 % der Frauen im erwerbsfähigen Alter in Emden sozialversicherungspflichtig gemeldet sind. Das Land Niedersachsen (50,4 %), der Landkreis Aurich (43,6 %) und die Stadt Aurich (45,7 %) sowie Leer (45,0 %) weisen höhere Werte auf.[21]

mehr beschäftigte Männer als Frauen

Das Verhältnis der Erwerbstätigenquote von Frauen und Männern gibt an, wie viel mehr Frauen sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind als Männer bzw. wie viel mehr Männer als Frauen sozialversicherungspflichtig beschäftigt sind. „Sind mehr Frauen als Männer sozialversicherungspflichtig beschäftigt, liegt der Wert über 100 %. Bei einem Wert von weniger als 100 % sind mehr Männer als Frauen in den Arbeitsmarkt integriert.“[22]

Verhältnis der Erwerbsquote von Männern und Frauen bei 73,6 % - mehr Männer als Frauen sind berufstätig

Im Jahr 2012 liegt in der Stadt Emden das Verhältnis der Erwerbsquote von Frauen und Männern bei 73,6 %, sodass mehr Männer als Frauen berufstätig sind. Im regionalen Vergleich hat Niedersachsen ein Verhältnis von 83,4 % der Erwerbstätigenquote von Frauen und Männern vorzuweisen. Der durchschnittliche Wert des Landkreises Aurich liegt bei 70,3 % und in den Städten Aurich und Leer ist ein Wert von 78,0 % bzw. 70,3 % vorzufinden.

Tab. 2: Frauenerwerbstätigenquote und Verhältnis der Erwerbsquote von Frauen und Männern im regionalen Vergleich 2012 (in Prozent)

	Niedersachsen	**Landkreis Aurich**	**Emden**	**Aurich**	**Leer**
Frauenerwerbstätigenquote	50,4	43,6	**42,2**	45,7	45,0
Verhältnis Erwerbsquote von Frauen und Männern	83,4	70,3	**73,6**	78,0	70,3

(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bertelsmann-Stiftung 2014a.)

[21] Vgl. Bertelsmann-Stiftung 2014a.
[22] Vgl. ebd. b.

7.3 Berufspendler

in Emden arbeiten mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte als dort wohnen

Die Bedeutung der Stadt Emden als Arbeitsort liegt bei 1,9. Das bedeutet, in Emden arbeiten mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte als dort wohnen. Die Werte der zu vergleichenden Städte Aurich und Leer liegen unter dem Wert der Stadt Emden. Der Wert der Stadt Aurich liegt bei 1,8 und der Wert der Stadt Leer liegt bei 1,4. Das Land Niedersachsen und der Landkreis Aurich liegen ebenfalls unter dem Wert der Stadt Emden. Der Wert des Landes Niedersachsen liegt bei 1,0 und der des Landkreises Aurich bei 0,8.[23]

Pendlerüberschuss von 14.860 - Emden ist Beschäftigungsort

Emden ist mit 31.082 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen (30.06.2012) und mit einem Pendlerüberschuss von 14.860 als Beschäftigungsort einzustufen. Insgesamt lebten in Emden im Jahr 2012 16.222 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von diesen arbeiten über 77 % (12.540) auch in Emden. Nur 3.682 Personen gehen einer Beschäftigung außerhalb Emdens nach.[24]

7.4 Erwerbslose

Methodik

In der folgenden Betrachtung können aufgrund der fehlenden Datengrundlage zum Erwerbspersonenpotenzial keine relativen Werte ermittelt werden. Die regionale Vergleichbarkeit der absoluten Zahlen ist wegen der unterschiedlichen Grundmengen nicht möglich. Es können somit lediglich die Entwicklungen bei der Anzahl der arbeitslosen Personen insgesamt und nach bestimmten Gruppen aufgezeigt werden. Die folgenden Werte beziehen sich auf den Jahresdurchschnitt des Bestandes an erwerbslosen Personen.

[23] Vgl. Bertelsmann-Stiftung 2014a.
[24] Vgl. LSKN 2014.

Rückläufige Arbeitslosenzahlen seit 2006 (ca. 36 %)

Bei der Betrachtung der Arbeitslosenzahlen insgesamt ist festzustellen, dass die Stadt Emden und alle administrativen Vergleichseinheiten rückläufige Arbeitslosenzahlen vorweisen. In Emden ist die Zahl der arbeitslosen Personen in dem Zeitraum von 2006 bis 2014 um ca. 36 %, von 3.568 erwerbsfähigen Personen auf 2.278 Personen gesunken. Es lässt sich somit eine positive Entwicklung für die Stadt Emden ableiten.

Tab. 3: Entwicklung der Arbeitslosenzahlen 2008 bis 2012 im regionalen Vergleich (Stichprobe jeweils im Juni jeden Jahres)

Jahr	Nieder-sachsen	Landkreis Aurich	Emden	Aurich	Leer
2006	405.839	10.285	**3.568**	2.614	2.162
2014	260.842	6.955	**2.278**	1.821	1.384
Differenz	**-144.997** *(-35,7 %)*	**-3.330** *(-32,4 %)*	**-1.290** *(-36,2 %)*	**-793** *(-30,3 %)*	**-778** *(-35,9 %)*

(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bundesagentur für Arbeit 2014)

Rückgang der erwerbslosen Personen im Alter bis 25 Jahren (-89 Pers.)

Die Stadt Emden zeigt in der Entwicklung der erwerbslosen Personen im Alter bis 25 Jahren von 2006 bis 2014 einen positiven Verlauf. Die Erwerbslosenzahl im Rahmen dieser Altersspanne verringerte sich von 389 Personen auf 300 Personen. Im Vergleich mit den Städten Aurich und Leer positioniert sich diese Entwicklung ähnlich stark wie in allen administrativen Vergleichseinheiten.

Tab. 4: Entwicklung der bis 25-Jährigen erwerbslosen Personen 2006 bis 2014 im regionalen Vergleich

Jahr	Nieder-sachsen	Landkreis Aurich	Emden	Aurich	Leer
2006	46.288	1.248	**389**	324	221
2014	27.661	708	**300**	184	129
Differenz	**-18.627** *(-40,2 %)*	**-540** *(-43,3 %)*	**-89** *(-22,9 %)*	**-140** *(-43,2 %)*	**-92** *(-41,6 %)*

(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bundesagentur für Arbeit 2014)

Rückgang der erwerbslosen Personen im Alter von 55 Jahren und älter (-8 Pers.)

Die Entwicklung der Anzahl der erwerbslosen Personen im Alter von 55 und älter variiert in den einzelnen administrativen Einheiten. Die Anzahl der erwerbslosen Menschen im Alter von 55 und älter ist in der Stadt Emden um 8 Personen gesunken und stellt damit die einzige verglichene Einheit da, deren Entwicklung als positiv zu bewerten ist. Im Jahr 2006 lag die Anzahl der Erwerbslosen dieser Altersgruppe bei 403 Personen, die bis zum Jahr 2014 auf 395 Personen sank. Die Anzahl der erwerbslosen Personen im Alter von 55 und älter in den Städten Aurich und Leer ist von 2006 bis 2014 gestiegen. Das Land Niedersachsen und der Landkreis Aurich verzeichnen für diesen Zeitraum ebenfalls eine negative Entwicklung (+3.846 Personen bzw. +516 Personen).

Tab. 5: Entwicklung der erwerbslosen Personen im Alter von 55 und älter von 2006 bis 2014 im regionalen Vergleich

Jahr	Niedersachsen	Landkreis Aurich	Emden	Aurich	Leer
2006	47.124	1.100	**403**	280	185
2014	50.970	1.616	**395**	364	226
Differenz	**3.846** *(8,2 %)*	**516** *(46,9 %)*	**-8** *(-1,9 %)*	**84** *(30,0 %)*	**41** *(22,2 %)*

(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bundesagentur für Arbeit 2014)

Rückgang der erwerbslosen Personen mit Migrationshintergrund (-69 Pers.)

Bei Betrachtung der Anzahl der erwerbslosen Personen mit Migrationshintergrund sind deutliche Unterschiede in den administrativen Einheiten festzuhalten. Die Entwicklung der Stadt Leer verzeichnet, wie auch die der Stadt Emden, eine positive Entwicklung. Lag der Wert der Stadt Leer im Jahr 2006 noch bei 214 erwerbslosen Migranten, ist er bis zum Jahr 2014 auf 146 erwerbslose Migranten gesunken. Gegensätzlich hierzu haben sich die Zahlen für die Stadt Aurich entwickelt. Im selben Zeitraum ist hier die Anzahl von 205 erwerbslosen Migranten auf 222 erwerbslose Migranten angestiegen. Die Entwicklung der Stadt Emden verzeichnet im Vergleich hierzu eine stark positive Veränderung. Im Jahr 2006 waren noch 290 Migranten erwerbslos und bis zum Jahr 2014 ist dieser Wert um 69 erwerbslose Migranten gesunken. Im regionalen Vergleich liegt die Entwicklung der Stadt Emden im Trend.

Tab. 6: Entwicklung der erwerbslosen Personen mit Migrationshintergrund 2006 bis 2014 im regionalen Vergleich

Jahr	Niedersachsen	Landkreis Aurich	Emden	Aurich	Leer
2006	50.552	482	**290**	205	214
2014	40.538	513	**221**	222	146
Differenz	**-10.014** *(-19,8 %)*	**31** *(6,4 %)*	**-69** *(-23,8 %)*	**17** *(8,3 %)*	**-68** *(-31,8 %)*

(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bundesagentur für Arbeit 2014)

Die Bertelsmann-Stiftung hat für die im Konzept betrachteten administrativen Einheiten von 2010 bis 2012 die Arbeitslosenquote insgesamt, die Arbeitslosenquote der unter 25-Jährigen sowie die Langzeitarbeitslosenquote veröffentlicht. Allerdings kann aufgrund des kurzen Betrachtungsraumes lediglich eine Tendenz der Entwicklung aufgezeigt werden.

Rückgang der Arbeitslosenquote (-2,9 %)

Die Arbeitslosenquote ist im regionalen Vergleich bei allen administrativen Einheiten gesunken. In der Stadt Emden lag die Arbeitslosenquote 2010 bei 14,7 % und ist bis 2012 auf 11,8 % gesunken. Mit diesem Rückgang verzeichnet Emden mit Leer eine ähnliche Abnahme der Arbeitslosenquote im aufgeführten Zeitraum. Insgesamt liegt die Arbeitslosenquote Emdens jedoch über dem Landes- und Landkreisdurchschnitt (2012: 8,8 % bzw. 10,9 %) und unter dem der im Umkreis liegenden Vergleichsstädte.

Rückgang der Arbeitslosenquote der unter 25-jährigen (-1,1 %)

In Emden ist der Anteil der arbeitslosen Personen unter 25 Jahren von 2010 bis 2012 um 1,1 Prozentpunkte gesunken. Insgesamt ist bei allen vergleichbaren administrativen Einheiten die Quote der unter 25-Jährigen im Jahr 2012 niedriger als 2010.

Die Arbeitslosenquote der langzeitarbeitslosen Personen liegt in Emden ebenfalls über dem Landes- und Landkreisdurchschnitt sowie den Vergleichsstädten, jedoch konnten alle administrativen Einheiten einen Rückgang der Quote verzeichnen.

Rückgang der Langzeitarbeitslosenquote (-0,7 %)

Tab. 7: Arbeitslosenquoten im regionalen Vergleich (in Prozent)

Arbeitslosenquote insgesamt	Niedersachsen	Landkreis Aurich	Emden	Aurich	Leer
2010	10,4	11,6	**14,7**	13,1	15,4
2011	9,4	10,8	**13,6**	12,3	13,9
2012	8,8	10,9	**11,8**	12,6	12,3

Arbeitslosenquote unter 25 Jahren	Niedersachsen	Landkreis Aurich	Emden	Aurich	Leer
2010	9,4	8,5	**11,2**	9,3	15,6
2011	8,2	7,6	**10,6**	9,2	13,7
2012	7,8	7,9	**10,1**	8,8	11,6

Arbeitslosenquote Langzeitarbeitslose	Niedersachsen	Landkreis Aurich	Emden	Aurich	Leer
2010	3,5	4,0	**5,3**	5,0	4,9
2011	3,3	3,5	**5,0**	4,2	5,1
2012	3,1	3,9	**4,6**	5,0	4,8

(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bertelsmann-Stiftung 2014a.)

7.5 Kaufkraft und Einzelhandel

Kaufkraft bezeichnet das für Konsumzwecke verfügbare Einkommen

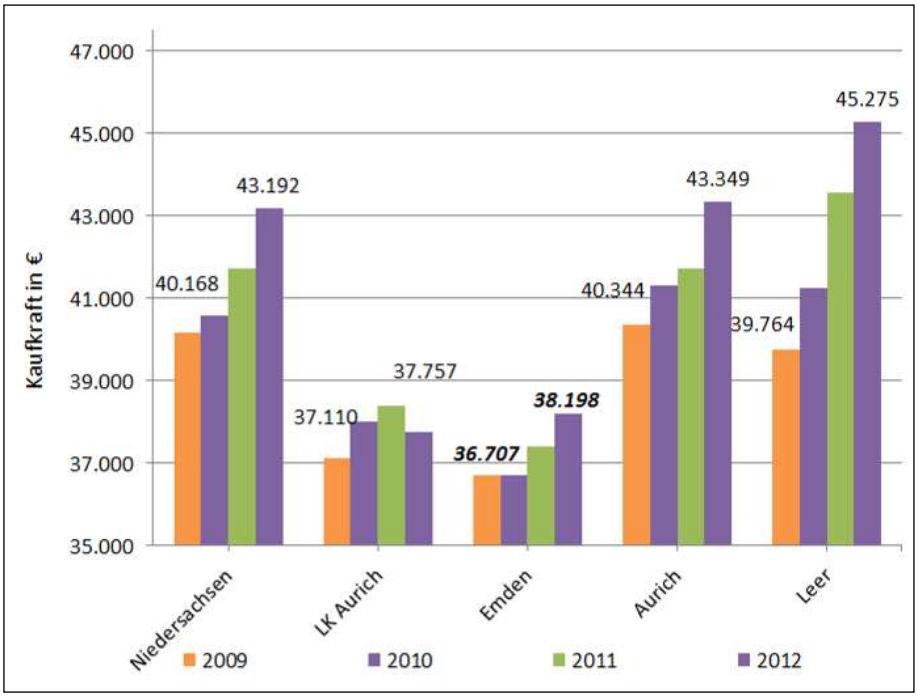
Kaufkraft bezeichnet das für Konsumzwecke verfügbare Einkommen der Bevölkerung einer Region (ohne Steuern und Sozialversicherungsbeiträge inkl. empfangener Transferleistungen), also denjenigen Betrag, der pro Haushalt vom Einkommen verbleibt, nachdem alle regelmäßig wiederkehrenden Zahlungsverpflichtungen (z. B. Wohnungsmieten, Kreditraten, Versicherungsprämien) bedient wurden. Die Kaufkraft kann sich somit entweder auf das monatliche Einkommen oder auch das Jahreseinkommen einer Person oder eines Haushalts beziehen.

Emden verfügt über 38.198 € pro Haushalt

Alle verglichenen Einheiten verzeichnen eine höhere Kaufkraft

Die Stadt Emden liegt bei einem Wert von 38.198 Euro pro Haushalt. Vergleicht man diesen Wert mit den Vergleichsstädten wird deutlich, dass die Werte der Vergleichsstädte deutlich über dem des Landkreises und Landes liegen und der Wert der Stadt Emden unter diesen Werten liegt. Aurich verzeichnet im Jahr 2012 43.349 Euro, Leer 45.275 Euro pro Haushalt. Im Landkreis Aurich liegt die Kaufkraft im Jahr 2012 bei ca. 37.757 Euro pro Haushalt. Damit ist der Landkreis Aurich in die schwächste Kaufkraftgruppierung einzuordnen. Das Kaufkraftniveau von Niedersachsen liegt pro Haushalt bei 43.192 Euro.

Abb. 22: Kaufkraft 2012 im regionalen Vergleich



(Quelle: Eigene Darstellung gemäß der Bertelsmann-Stiftung 2014a.)

CIMA-Einzelhandelsgutachten zur Bewertung der zukünftigen Entwicklung

Ein Einzelhandelsgutachten der CIMA liegt aus dem Jahr 2008 vor. Darin wurde die Einzelhandelssituation der Stadt Emden untersucht und Schlüsse für die zukünftige Entwicklung gezogen.

Anhand der Verteilung des Einzelhandels im Stadtgebiet wurden folgende Aussagen getroffen:

- Der Anteil der Verkaufsfläche der Innenstadt am gesamten Einzelhandel beträgt zurzeit 17,4 %, der Umsatzanteil liegt bei 21,2 %. Dieser ist als deutlich zu niedrig zu bewerten.
- Um die notwendige Attraktivität gegenüber anderen Standorten zu entfalten, sollte sowohl der Anteil der Verkaufsfläche als auch des Umsatzes etwa 35 % betragen (,,kritische Masse").
- Die größte Konzentration in Bezug auf die Verkaufsfläche existiert in der Ubierstraße, am Standort Harsweg sowie am Standort Dollartcenter.
- Während der Umsatzanteil am Harsweg im Jahr 2008 bei ca. 18,6 % lag, entfiel auf die Ubierstraße lediglich ein Umsatzanteil von 12,9 %. Hier befanden sich zahlreiche großflächige Anbieter aus den Bereichen Möbel- und baumarktspezifische Sortimente, die sich durch geringe Flächenproduktivitäten (Umsatz je Quadratmeter Verkaufsfläche) auszeichnen.
- Die Verkaufsfläche im Bereich Westcenter (Ubierstraße) hat sich aufgrund der Schließung des Praktiker-Baumarkts im Jahr 2013 verringert, so dass sich die Zahlen entsprechend verändert haben. Eine Nachnutzung der freien Ladenflächen ist derzeit nicht absehbar. Die großflächigen Standorte im Stadtgebiet üben (mit zum Teil sehr umfangreichen Angeboten mit zentrenrelevanten Sortimenten) einen erheblichen Wettbewerbsdruck auf die Innenstadt aus.

Zu den Entwicklungsstandorten wurde dabei Folgendes ausgeführt:

Vollsortimenter am Eisenbahndock

Eisenbahndock

Im Zuge der Entwicklung des Binnenhafens der Stadt wurden Überlegungen angestellt, am Standort Eisenbahndock Einzelhandel anzusiedeln. Mit einer Verkaufsfläche von 1.300 m² zur Verbesserung der Nahversorgung wurde hier der Bau eines Vollsortimenters umgesetzt. Weitere Entwicklungen stehen aktuell aus. Die Ansiedlung von Fachmärkten mit sortimentsbezogenen Einschränkungen ist hier jedoch möglich.

Verbesserung der Nahversorgung in Barenburg

Kasernengelände

Um die Nahversorgung im Stadtteil Barenburg zu verbessern, wurde von der CIMA weiterhin die Ansiedlung eines leistungsfähigen Vollsortimenters oder Lebensmittel-Discounters empfohlen. Mit der Installation des NP-Discoutmarktes in der Geibelstraße wurde dieser Empfehlung bereits entsprochen. Der Standort umfasst zudem eine Vergrößerungsreserve und kann bei Bedarf erweitert werden.

Leistungsfähiger Lebensmittelmarkt in Transvaal

Ültje-Gelände

Zur Verbesserung der Nahversorgung sollte im Stadtteil Transvaal ein leistungsfähiger Lebensmittelmarkt etabliert werden. Denkbar wäre darüber hinaus eine Erweiterung des bestehenden Drogeriemarktes.

Kein Ausbau der Solitärstandorte

Solitärstandorte

Über die bisher betrachteten Standorte hinaus befinden sich im Stadtgebiet von Emden einige weitere Betriebe, die als Solitärstandorte bezeichnet werden (Teppichdomäne Tedox, Sonderpostenmarkt Thomas Phillipps). Sie sind nicht in vorhandene Einzelhandelsstrukturen eingebettet und sollten deshalb nicht weiter ausgebaut werden.

Kaufhalle

Darüber hinaus besagt das Einzelhandelsgutachten der CIMA, dass in Bezug auf alle zentralen- und nahversorgungsrelevanten Sortimente ein Entwicklungskorridor für die Innenstadt und die zentralen Versorgungsbereiche mit einem Verkaufsflächenpotenzial von 10.000 - 15.000 m². In diesem Kontext ist aktuell die Entwicklung des ehemaligen Kaufhallengeländes zu sehen. Die Stadt Emden befindet sich derzeit in Verhandlungen mit einem potenziellen Investor.

Verkaufsflächenpotenzial in der Innenstadt von 10.000 m² - 15.000 m²

7.6 Zusammenfassung Wirtschaft und Beschäftigung

- Bedeutende Wirtschaftszweige Emdens: Dienstleistungsunternehmen, Handwerksbetriebe, Betriebe des produzierenden Gewerbes
- Große industrielle Ansiedlungen in Folge der verkehrsgünstigen Lage (VW + Automobilzuliefererfirmen, Sektor der Regenerativen Energie, Hafenindustrie)
- In Emden ist die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im tertiären Sektor am höchsten, gefolgt vom sekundären Sektor und letztlich vom primären Sektor
- Der Anteil Emdens an unternehmensorientierten Dienstleistungsberufen liegt mit 14,9 % über den Durchschnittswerten der zum Vergleich hinzugezogenen administrativen Einheiten
- Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich im aufgeführten Zeitraum von 2004 bis 2012 positiv verändert (+7,8 %)
- Die Erwerbstätigenquote von Emden (50,0 %) liegt im Jahr 2012 unter den Werten des Landes- und Landkreisdurchschnitts und zwischen dem der vergleichenden Städte
- Die Frauenerwerbstätigenquote Emdens (42,2 %) liegt im Jahr 2012 unter den Werten des Landes- und Landkreisdurchschnitts

- In den zu vergleichenden administrativen Einheiten sind mehr Männer sozialversicherungspflichtig beschäftigt als Frauen. Das Verhältnis der Erwerbsquote von Frauen und Männern in der Stadt Emden liegt bei 73,6 %
- In Emden arbeiten mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte als dort wohnen. Somit ist Emden als Beschäftigungsort einzustufen
- Die Arbeitslosenzahl insgesamt ist in Emden seit 2006 stetig rückläufig. Die Stadt verzeichnet einen Rückgang von 1.290 Erwerbslosen im Zeitraum von 2006 bis 2014
- Die Anzahl der erwerbslosen Personen im Alter bis 25 Jahren ist von 2006 bis 2014 um 89 Personen gesunken
- Die Anzahl der erwerbslosen Personen im Alter von 55 und älter ist um 8 Personen gesunken. Der Vergleich mit den Vergleichsstädten sagt aus, das Emden als einzige verglichene administrative Einheit sinkende Zahlen in diesem Bereich verzeichnen kann
- Die Anzahl der erwerbslosen Personen mit Migrationshintergrund hat sich seit 2006 um 69 Personen verringert
- Die Arbeitslosenquote von 2010 bis 2012 zeigt in Emden eine positive Tendenz. Die Quote liegt über dem Landes- und Landkreisdurchschnitt aber unter dem der Städte im Umkreis
- Die Arbeitslosenquote der unter 25-Jährigen ist zwischen 2010 bis 2012 um 1,1 Prozentpunkte gesunken. Die Quote liegt im Durschnitt der übergeordneten administrativen Einheiten
- Die Arbeitslosenquote der Langzeitarbeitslosen zeigt, dass der Wert im Zeitraum von 2010 bis 2012 eine positive Entwicklung verzeichnet. Die Langzeitarbeitslosen Zahl ist um 0,7 % gefallen

- Die Kaufkraft in Emden liegt 2012 bei 38.198 Euro pro Haushalt. Im Vergleich mit dem Niveau des Landes (43.192 Euro) sowie des Landkreises Aurich (39.757 Euro), liegt der Wert unter dem Trend des Landes- und des Landkreisdurchschnitts
- Es gibt eine Vielzahl von Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungsbetrieben, allerdings eine unterdurchschnittliche Verkaufsfläche insbesondere in der Innenstadt

8 Freizeit und Tourismus

Methodik und Aufbau

In den folgenden Kapiteln werden die Kultur- und Freizeitangebote in der Stadt Emden aufgezeigt sowie das touristische Angebot betrachtet. Zu den Kultur- und Freizeitangeboten gehören beispielsweise die kulturellen Einrichtungen und die Freizeitangebote, die von verschiedenen Vereinen und Verbänden für die unterschiedlichen Altersgruppen in der Stadt angeboten werden. Im Bereich des touristischen Angebotes werden die Unterkunftsmöglichkeiten, die Gästeankünfte und Übernachtungen sowie die durchschnittliche Auslastung der Schlafgelegenheiten und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer angeführt.

8.1 UNESCO Weltnaturerbe und Biosphärenreservat

UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer in unmittelbarer Nähe

Am 26. Juni 2009 hat die UNESCO das Wattenmeer als grenzübergreifende Weltnaturerbestätte anerkannt. Das Wattenmeer ist eines der weltweit größten und wichtigsten gezeitenabhängigen Feuchtbiotope und hat als Rastgebiet für Zugvögel globale Bedeutung. Einzigartig ist die außerordentlich große Artenvielfalt. Etwa 10.000 Arten leben im Wattenmeer.[25]

Funktionen der Biosphärenreservate

Biosphärenreservate sind Modellregionen für die nachhaltige Regionalentwicklung und erfüllen drei sich ergänzende Funktionen:

- Schutzfunktion zum Erhalt der biologischen Vielfalt,
- Entwicklungsfunktion zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung,
- Logistische Funktion zur Förderung von Umweltbildung und Forschung.[26]

[25] Vgl. Deutsche UNESCO-Kommission e.V. (o. J.).
[26] Vgl. ebd.

8.1 Struktur der Tourismusarbeit

Die Belebung des Wirtschaftssektors Tourismus ist neben den im Vorfeld genannten Wirtschaftsbereichen ein wichtiges zu sichtendes Gebiet. Die Tourist-Information Emden übt die Tourismusarbeit überwiegend aus. Folgend wird ein Überblick über die derzeitige Aufgabenverteilung und die aktuelle Struktur der Tourismusarbeit innerhalb der Stadt Emden gegeben.

Tourist-Information Emden

Zentrale Aufgaben der Tourist-Information Emden

Die Tourist-Information Emden nimmt unter anderem folgende Aufgaben wahr:

- Zentrale Zimmer-Information und Zimmervermittlung
- Alle Informationen und Buchungen zum Stadt- und Regionalverkehr
- Stadtführungen, Ostfriesland- und Ausflugsfahrten
- Hafen- und Kanalrundfahrten
- Organisation und Durchführung von Tagungen sowie von Gruppen-, Kultur-, Fahrrad- und Erlebnisreisen
- Schifffahrkarten für Borkum, Aurich, Delfzijl, Helgoland und Norderney
- Rad- und Wasserwanderkarten
- Veranstaltungskalender, online und als Druckausgabe
- Kartenvorverkauf für Kultur- und Szeneveranstaltungen
- Informationen verschiedenster Art

8.2 Kultur- und Freizeitangebote

Museen

Kunsthalle Emden

Die Kunsthalle in Emden wurde 1986 vom damaligen Bundespräsidenten Richard von Weizsäcker eröffnet. Der Sammlungsschwerpunkt liegt auf Bildern der Neuen Sachlichkeit und des deutschen Expressionismus.[27]

Ostfriesisches Landesmuseum

Das Ostfriesische Landesmuseum befindet sich in dem ursprünglich von 1574 bis 1576 errichteten neu erbauten Emder Rathaus. Das Landesmuseum behandelt die geografische und kulturelle Geschichte des (ost-)friesischen Küstenraumes sowie die Geschichte der Stadt Emden und den jeweiligen Kontext zur europäischen Entwicklung.[28]

das Otto-Huus

Das Otto-Huus zeigt den Werdegang des in Emden geborenen Komikers Otto Waalkes. Neben kuriosen Jugenderinnerungen und Requisiten werden Ausschnitte aus Veranstaltungen des Komikers gezeigt.[29]

Bunkermuseum Emden

1995 wurde das Bunkermuseum Emden in einem Hochbunker in der Emder Innenstadt eröffnet und gilt als das erste Museum in einem Luftschutzbunker in der BRD. In der Ausstellung des ehrenamtlich arbeitenden und generationsübergreifende Arbeitskreises Bunkermuseum e. V. wird in 26 Räumen mit jeweils verschiedenen thematischen Schwerpunkten und einer großen Anzahl von Exponaten die Geschichte der Bunker und der Stadt Emden von 1933 bis in die Nachkriegszeit hinein erzählt.[30]

Schiffsmuseen im Ratsdelft

Im Ratsdelft liegen verschiedene Museumsschiffe wie der Seenotrettungskreuzer "Georg Breusing". Als maritimes Denkmal können die nautischen Einrichtungen, die Maschinenanlagen und die Unterkünfte der Besatzung eingesehen werden. Auch das Museumsfeuerschiff "Deutsche Bucht", das seit 1984 im "Alten Binnenhafen" liegt, kann besichtigt werden. Es hat die älteste intakte Feuerschiff-Maschinenanlage.

---

[27] Vgl. Kunsthalle in Emden o. J.
[28] Vgl. Ostfriesisches Landesmuseum o. J.
[29] Vgl. Stadt Emden o. J.
[30] Vgl. Mehring N. 2006, S. 91.

Über Heringsfischerei wird an Bord der "AE7 Stadt Emden" in Wechselausstellungen informiert.[31]

Die Pelzerhäuser in der Pelzerstraße

An der Pelzerstraße in der Altstadt Emdens befinden sich die Pelzerhäuser, eine Außenstelle des Ostfriesischen Landesmuseums. Die Pelzerhäuser 11 und 12 - einzige nach dem letzten Krieg erhalten gebliebene Renaissance-Bürgerhäuser in Emden im flämisch-niederländischen Stil (um 1585) - bieten neben dem Rathaussaal Platz für Wechselausstellungen des Ostfriesischen Landesmuseums, insbesondere für einheimische Künstler. Gastgeber im Kulturcafé ist die Arbeitsgemeinschaft für integrative Leistung in Ostfriesland e.V. [32]

Theater

600 Plätze im Neuen Theater Emden

2.500 Karten-Abonnenten

3.600 Veranstaltungen in 36 Jahren

Das Neue Theater Emden wurde in den frühen 1970er Jahren gebaut und bietet mehr als 600 Besuchern Platz. Opern, Operetten, Schauspiele, Konzerte, Sonderveranstaltungen u. v. m. werden seither auf "den Brettern, die die Welt bedeuten", aufgeführt. Ein Abonnentenstamm von fast 2.500 Theaterinteressierten identifiziert sich mit diesem Haus. Auch die örtlichen Kulturvereine (Plattdeutsche Bühnen, Chöre, Ballettschulen usw.) nutzen das Haus für ihre Produktionen. Somit ist das Neue Theater eine Kulturstätte für alle. Mit den vielen sehenswerten Veranstaltungen des städtischen Kulturprogramms ist das Theater auch ein kultureller Anziehungspunkt für die Region geworden. Der große Zuspruch aus dem Umland bestätigt dies regelmäßig. Über 3.600 Veranstaltungen in den letzten 36 Jahren wurden von weit über einer Million Zuschauern erlebt. [33]

Bibliotheken

Die Ruine der ehemaligen Emder Moederkerk beherbergt die älteste Bibliothek Ostfrieslands.

[31] Vgl. Ostfriesland Tourismus GmbH o. J. a.
[32] Vgl. ebd. b.
[33] Vgl. ebd. c.

Die Johannes a Lasco Bibliothek wurde die 1559 gestiftet. Zwischen spätgotischen Mauern finden sich u. a. auch Exponate aus Emdens Vergangenheit. Die Bibliothek umfasst Ausstellungen, Bücher und Kultur aus fünf Jahrhunderten.[34]

Grünanlagen

die Geschichte und der Aufbau des Emder Stadtwalls

Der Emder Stadtwall wurde zu Beginn des 17. Jahrhunderts zur Verteidigung der damals sehr wohlhabenden Stadt errichtet. Er bestand früher aus elf Zwingern (fünfeckige Bastionen), die sich nahezu ringförmig um die Stadt legten. Den Rest der Barriere bildete die damals unmittelbar an der Innenstadt vorbeifließende Ems. Auf den Anhöhen des Walls konnten im Verteidigungsfall Kanonen postiert werden. Vor diesen Anlagen wurde ein breiter Graben (Stadtgraben) gezogen, um Angreifern zusätzlich einen Sturm auf den Wall zu erschweren. Der Wall schützte Emden als einzigen Ort in Ostfriesland während des Dreißigjährigen Krieges vor der Einnahme durch fremde Truppen, während der Rest der Region in jener Zeit unter Besatzung sehr zu leiden hatte. Heute stehen auf drei Anhöhen noch Windmühlen aus dem 19. Jahrhundert: die restaurierte Vrouw-Johanna-Mühle, die Rote Mühle (ohne Flügel, heute ein Kindergarten) sowie die Weiße Mühle. Heute sind von den einstmals elf Zwingern noch acht übrig. In seiner Geschlossenheit und dem Grad seiner Erhaltung ist der Emder Wall heute dennoch eine Seltenheit. Der Wall wird von drei stadtauswärts verlaufenden Kanälen gekreuzt, die auf Brücken überquert werden können. Drei Ausfallstraßen kreuzen ebenfalls den Wall, wovon die wichtigste unterquert werden kann. Die anderen beiden Übergänge über die Straßen sind durch Zebrastreifen gesichert, so dass eine durchgehende Wanderung von einem zum anderen Ende des Walls problemlos möglich ist. Heute mit einer Vielzahl von Bäumen bestanden, wird der Wall von den Emder Bürgern als Naherholungsgebiet geschätzt.[35]

der Stadtwall als beliebtes Naheerholungsziel

[34] Vgl. Ostfriesland Tourismus GmbH o. J. d.
[35] Vgl. Ostfriesland Tourismus GmbH o. J. e.

Veranstaltungen und Freizeit

Nordseehalle als Veranstaltungshalle für bis zu 5.500 Besucher

Für Konzerte vor großem Publikum ist die Nordseehalle Emden mit bis zu 5.500 Plätzen der richtige Platz. Weitere Konzerte, vorwiegend im Bereich Rock / Pop, finden im Kulturzentrum Alte Post und im Kulturbunker Barenburg statt. Das Neue Theater bietet Platz für Theaterstücke, Revuen und festliche Veranstaltungen.

Matjesfest , Delftfest und Emder Filmfest als jährliche Höhepunkte

Das Emder Matjesfest, das Delftfest und das Filmfest Emden / Norderney finden jedes Jahr im Frühjahr bzw. Sommer statt. Das Matjesfest, welches in der Emder Innenstadt rund um das Rathaus und den Ratsdelft veranstaltet wird, würdigt die Emder Geschichte der Heringsfischerei. Das Delftfest (meist im Juli) war bis in die 1990er Jahre das Stadtfest Emdens. Das Internationale Filmfest Emden-Norderney (in der Regel Anfang / Mitte Juni) hat sich seit seiner Gründung 1990 als das größte Filmfestival Niedersachsens etabliert.

Rundgänge und -fahrten in und rund um Emden

Hinzu kommen diverse Stadtrundgänge und -fahrten mit themenbezogenen Zielen (z. B. „für Matjesfans) oder Touren entlang der Küste, nach Borkum oder in die Niederlande.

8.3 Tourismusangebote

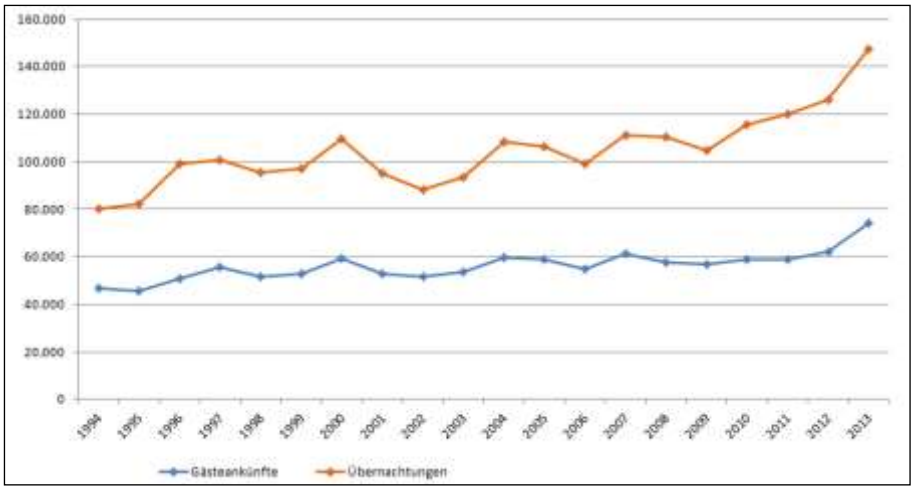
74.086 Gästeankünfte in 2013

Anstieg von 11.953 zum Vorjahr

Als Unterkunftsmöglichkeiten stehen in der Stadt eine Vielzahl an Ferienwohnungen, Gästehäusern, eine Jugendherberge und Hotels zur Verfügung. Die Gästeankünfte belaufen sich im Jahr 2013 auf 74.086 Personen und sind seit dem Vorjahr um 11.953 Personen angestiegen. Ein derart starker Anstieg lässt sich in den letzten Jahrzehnten nicht für jedes Jahr feststellen. Zwischen 1994 und 2013 stiegen die Werte im Durchschnitt um 1.400 pro Jahr an.

Die Übernachtungen in Emden lagen im Jahr 1994 bei 80.197 Übernachtungen, sind bis 2013 kontinuierlichen Schwankungen ausgesetzt und lagen 2013 bei 147.280. Die allgemeine Tendenz weist einen auffällig positiven Verlauf auf.[36]

Abb. 23: Ankünfte und Übernachtungen von 1994 bis 2013 in der Stadt Emden

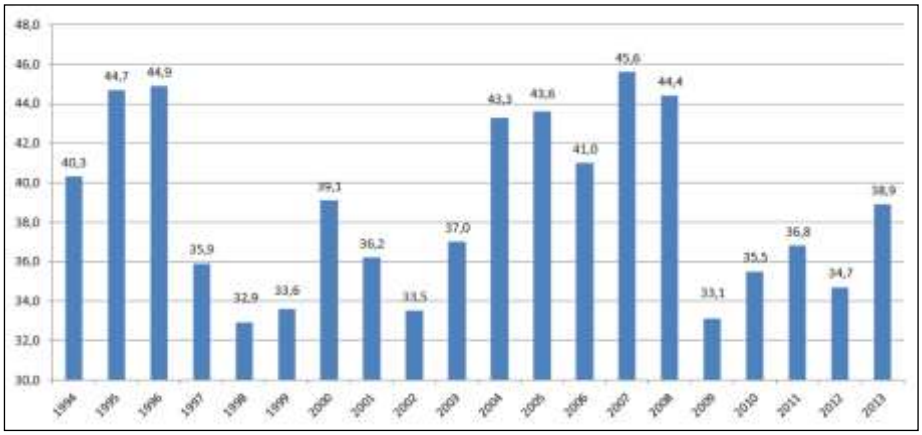


(Quelle: Eigene Darstellung gemäß LSKN 2014)

Auslastung der Schlafgelegenheiten in 2013 um 1,4 % gesunken (38.9 %)

Die durchschnittliche Auslastung der Schlafgelegenheiten ist von 1994 mit 40,3 % auf 38,9 % im Jahr 2013 gesunken. Die kontinuierliche, negative Entwicklung ist am stärksten von 1997 bis 2009 zu verzeichnen. In diesem Zeitraum sank der Wert der Auslastung um 7,2 % und stieg seither um 5,8 % an. Grund für den Rückgang der Auslastung ist ein starker Zuwachs der Schlafgelegenheiten in der Stadt Emden.

Abb. 24: Durchschnittliche Bettenauslastung von 2004 bis 2010 in der Stadt Emden



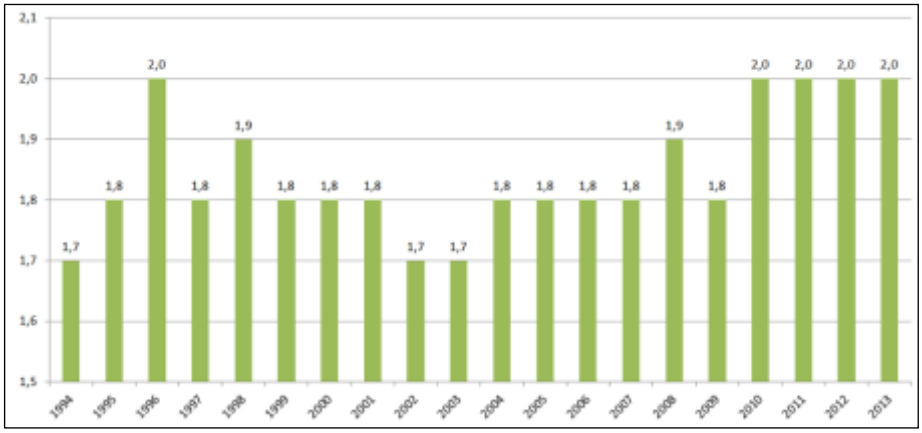
(Quelle: Eigene Darstellung nach LSKN 2014)

[36] Vgl. LSKN 2014.

Aufenthaltsdauer zw. 1994 und 2013 um 1,3 Tage gestiegen

Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist von 1994 bis 2013 um 1,3 Tage angestiegen. Im Jahr 1994 lag die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Emden bei 1,7 Tagen, dieser Wert erhöhte sich mit großen Schwankungen bis 2013 auf 2,0 Tage.

Abb. 25: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 1995 bis 2010 in der Stadt Emden



(Quelle: Eigene Darstellung nach LSKN 2014)

8.4 Zusammenfassung Freizeit und Tourismus

- Die Nordsee bietet eine natürliche Umgebung und ein großflächiges Naherholungsgebiet.
- Das Biosphärenreservat Niedersächsisches Wattenmeer, als Weltnaturerbestätte von der UNSECO, liegt in unmittelbarer Nähe zur Stadt
- Das kulturelle Angebot der Stadt ist u. a. durch Museen, eine Bibliothek, verschiedene Kirchen und diverse Stadtführungen geprägt.
- In der Stadt Emden werden diverse Veranstaltungsmöglichkeiten (z. B. musikalischer und gesellschaftlicher Art) angeboten.
- Emden verfügt mit der „Tourist-Emden“ über eine umfangreiche Touristeninformation
- In der Stadt Emden gibt es umfangreiche Angebote an Übernachtungsmöglichkeiten.

- Die Anzahl der Ankünfte ist von 1994 bis 2013 um 58 % gestiegen, die Anzahl der Übernachtungen um 83 %.
- Die durchschnittliche Bettenauslastung ist von 1994 bis 2013 um ca. 1,4 % gesunken.
- Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist von 1994 auf 2013 um 1,3 Tage gestiegen.

9 Gesundheit, Soziales und Bildung

Die folgenden Kapitel betrachten die gesundheitliche Versorgung und die (Einrichtungs-)Angebote für Kinder und Jugendliche sowohl für Senioren als auch für Menschen mit Behinderungen. Zudem wird ein Überblick über die Schulformen, die Anzahl der Schulen und der Schüler sowie über die Betreuungseinrichtungen für Kinder in Kitas und Kinderhorte gegeben.

untersuchte Einrichtungen und Statistiken

9.1 Gesundheit und Soziales

Ärzteverzeichnis der Stadt Emden

Im Ärzteverzeichnis bzw. Verzeichnis medizinischer Einrichtungen der Stadt Emden ist ein breit gefächertes Angebot an Allgemeinmedizinern und Fachärzten registriert (inkl. Klinikum):

- 14 Praxen von Allgemeinmedizinern
- 17 Zahnarztpraxen
- Eine Praxis für Kieferchirurgie
- Zwei Praxen für Radiologie
- Zwei Praxen für allgemeine Chirurgie
- 15 psychotherapeutische Praxen
- Drei Praxen für Psychosomatische Medizin
- Fünf Praxen für Frauenheilkunde
- Neun Praxen für Innere Medizin
- Zwei Praxen für Dermatologie
- Zwei Praxen für Nervenheilkunde
- Zwei Praxen für Hals-Nasen-Ohrenheilkunde
- Eine Praxis für Orthopädie
- Eine Praxis für Augenheilkunde
- Zehn Apotheken

Klinikum Emden Hans-Susemihl-Krankenhaus GmbH

Emden verfügt über das Krankenhaus *Klinikum Emden Hans-Susemihl-Krankenhaus GmbH* in Barenburg sowie das zugehörige Pflegezentrum.

Kinder und Jugendliche

Freizeitmöglichkeiten für Jugendliche und Kinder

In der Stadt Emden befinden sich fünf Jugend- und Familienzentren. Diese bieten sowohl eine Vielzahl an spielerischen Möglichkeiten wie z. B. Billard, Tischkicker und Tischtennis als auch Möglichkeiten zur kreativen Weiterentwicklung an. Des Weiteren werden die Kinder und Jugendlichen durch eine Vielzahl von Projekten wie z. B. durch Sport- und Sozialprojekte gefördert.

Neben den Jugend- und Familienzentren wird das Angebot für Kinder und Jugendliche u. a. durch Spiel- und Sportplätze im Stadtgebiet sowie durch diverse Vereine wie beispielsweise Sportvereine komplettiert.

Senioren

33 % der Emder Bevölkerung sind 60 Jahre oder älter

In Emden leben derzeit ca. 17.154 Frauen und Männer (ca. 33 % der Gesamtbevölkerung), die 60 Jahre und älter sind. Zudem haben ca. 5.100 von ihnen das 75. Lebensjahr vollendet.[37] Durch die Auswirkungen des demografischen Wandels werden diese Zahlen weiter ansteigen. Die Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung stellte die Stadt Emden bereits in der Vergangenheit vor neue Herausforderungen, für die Lösungsansätze gefunden wurden. Die folgende Aufstellung verschafft einen Überblick über die zahlreichen Angebote der Stadt Emden.[38]

[37] Vgl. LSKN 2014.
[38] Vgl. Stadt Emden (o. J. c.)

Beratung und Information ***Emder Senioreneinrichtungen***

- Seniorenbeirat
- Stadt Emden - “Fachdienst Sozialhilfe”
- Pflegestützpunkt der Stadt Emden
- Kontakt und Vermittlungsstelle für hilfesuchende Menschen
- Sozialpsychiatrischer Dienst
- Hilfe durch rechtliche Betreuung nach dem Betreuungsgesetz
- Beratung für Bewohnerinnen und Bewohner von Alten- und Pflegeheimen
- Wohlfahrtsverbände
- Rechtsberatung
- Mieterberatung
- Rentenberatung
- Schuldnerberatung
- Verbraucherzentrale
- Selbsthilfekontaktstelle KISS
- Alzheimer Gesellschaft Emden Ostfriesland e.V.
- Betreuungsdienst für an Demenz erkrankte und altersverwirrte Menschen
- Beratungsstelle für hörgeschädigte Menschen
- Hörgeschädigten Seelsorge Ostfriesland
- pro familia
- Rettungsleitstelle
- Ärztliche Notfallbereitschaft

Gesetzliche Sozialleistungen und finanzielle Vergünstigungen

- Unterstützung durch Sozialhilfe
- Grundsicherung im Alter oder bei dauernder Erwerbsunfähigkeit
- Weitere Leistungen nach dem SGB XII
- Leistungen nach dem Wohngeldgesetz
- Wohnberechtigungsschein
- Leistungen der Kranken und Pflegekassen
- Ambulante Sachleistungen
- Pflegegeld
- Kombinationsleistung
- Leistungen nach §45 b SGB XI - Pflegeleistungsergänzungsgesetz
- Verhinderungspflege
- Kurzzeitpflege
- Tages und Nachtpflege (Teilstationäre Pflege)
- Verbesserung des individuellen Wohnumfeldes
- Leistungen zur sozialen Sicherung der Pflegeperson (Renten- und Unfallversicherung)
- Einzelpflegekräfte und Pflegezeit
- Zusammenlegung von Leistungen („Poolen“)
- Persönliches Budget
- Zuzahlungsbefreiung
- Wohnungsanpassungsmaßnahmen
- Schwerbehindertenausweis
- Befreiung von Rundfunk und Fernsehgebühren
- Ermäßigung der Telefongebühren
- Emder Freizeitpass
- Koordinierungsstelle Ehrenamt

Tagespflege

Folgende Einrichtungen bieten Tagespflege in Emden an:

- Alten und Pflegeheim am Wall
- Tagespflege im Wohnpark „Am Schwanenteich“
- Altenwohnzentrum (AWO) Emden

Ambulante Versorgung im häuslichen Bereich

- Hausnotrufsystem
- Fahrdienst für Rollstuhlfahrer
- Essen auf Rädern
- Stationärer Mittagstisch
- Pflegedienste
- Mobile Dienste im Haus und um zu
- Sterbebegleitung

Wohnen im Alter

- Seniorenwohnungen
- Seniorenwohnstift
- Betreutes Wohnen
- Alten und Pflegeheime
- Pflegeheime mit gerontopsychiatrischer Versorgung
- Altenheimseelsorge

Gesundheit - Freizeit - Bildung - Sport - Kultur

- Angebote im Gesundheitsbereich
- Kulturbüro Emden
- NettWark Emden
- SeniorenLotsen Emden e.V.
- Mehrgenerationenhaus Kulturbunker
- Angebote von Wohlfahrtsverbänden und Seniorenvereinen
- Angebote von Kirchengemeinden
- Angebote von Bürgervereinen
- Angebote sonstiger Organisationen und (Bildungs-) Einrichtungen

Menschen mit Behinderung

Zielsetzung der UN-Behindertenkonvention

In der UN-Behindertenrechtskonvention wurde die Zielsetzung der Zugänglichkeit formuliert. Es gilt „Menschen mit Behinderungen eine unabhängige Lebensführung und die volle Teilhabe in allen Lebensbereichen zu ermöglichen.“[39] Die Maßnahmen sollen das Ziel verfolgen, „für Menschen mit Behinderungen den gleichberechtigten Zugang zur physischen Umwelt, zu Transportmitteln, Information und Kommunikation, einschließlich Informations- und Kommunikationstechnologien und -systemen, sowie zu anderen Einrichtungen und Diensten, die der Öffentlichkeit in städtischen und ländlichen Gebieten offen stehen oder für sie bereitgestellt werden, zu gewährleisten.“[40] Unter anderem gelten die Maßnahmen für Gebäude (Wohn-, Arbeits-, Schul-, medizinische Gebäude), Straßen und Transportmittel.[41]

Beratungsangebote für Menschen mit Behinderung

Es gibt in der Stadt Emden zwar keine besonders hervorzuhebende Infrastruktur für Menschen mit Behinderungen, dennoch werden diverse Beratungsangebote für Menschen mit Behinderungen angeboten (u. a. durch die Behindertenberatung Emden und durch die OBW - Ostfriesische Beschäftigungs- und Wohnstätten GmbH).

keine konkreten Planungen für den Ausbau einer barrierefreien Infrastruktur

Im Bereich der barrierefreien Infrastruktur beinhalten die Emder Planungen das Thema insbesondere im Bereich der öffentlichen Baumaßnahmen und im Bereich der Verkehrsinfrastruktur. U. a wurde das Rote Siel barrierefrei gestaltet. Im Zuge von Sanierungsmaßnahmen wäre der verstärkte Ausbau der Barrierefreiheit eine zielgerichtete und wichtige Handlung. Der weitere Ausbau der barrierefreien Infrastruktur würde sich nicht nur positiv für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen auswirken, sondern aufgrund der zukünftigen Alterung der Bevölkerung auch für die zukünftige höhere Anzahl an Senioren.

[39] Vgl. Institut für Menschenrechte 2006.
[40] Vgl. ebd.
[41] Vgl. ebd.

9.2 Bildung

In Emden sind 24 Kindertageseinrichtungen (ab dem 01.01.2015 sind es 26) über alle Stadtteile verteilt. Zudem verfügt Emden über ein reichhaltiges Bildungsangebot. Das Angebot reicht von Grundschulen, weiterführenden Schulen über berufsbildende Schulen bis hin zur Hochschule Emden-Leer.

Weiterhin gibt es reichhaltige Lern- und Weiterbildungsmöglichkeiten in verschiedenen Institutionen wie der Malschule der Kunsthalle Emden, der Musikschule und der Volkshochschule.

Folgende Einrichtungen stehen derzeit im Kinderbetreuungs- und (Schul-)bildungsbereich zur Verfügung:[42]

Kindertageseinrichtungen

- Burgplatz - (Kindergarten)
- Am Deich (Petkum) - (Kindergarten)
- Am Wasserturm - (Krippe, Kindergarten)
- Barenburg - (Kindergarten, KiTa ganztags)
- Baumhaus (Herrentorschule) - (Hort)
- Borssum - (Krippe, Kindergarten,)
- Conrebbersweg - (Kindergarten)
- Grüner Baum - (Krippe, Kindergarten)
- Kita Constantia - (Krippe, Kindergarten, KiTa ganztags)
- Kinderschutzbund - (Krippe, KiTa ganztags)
- Leuchtturm (Wybelsum) - (Kindergarten)
- Markus-Kiga - (Kindergarten)
- Neue Heimat - (Krippe, Kindergarten, KiTa ganztags)
- Kinnerhuus Mittenmang - (Krippe, KiTa ganztags)
- Paulus-Kiga - (Krippe, Kindergarten, KiTa ganztags)
- Rote Mühle - (Kindergarten)
- Schwabenstraße - (Krippe, Kindergarten, KiTa ganztags, Hort)
- Schwalfke (Larrelt) - (Kindergarten)

- Sonnenstrahl (Ökowerk) - (Kindergarten)
- St. Michael - (Kindergarten, KiTa ganztags)
- St. Walburga - (Kindergarten, KiTa ganztags)
- Transvaal - (Kindergarten, KiTa ganztags)
- Up Padd - (Kindergarten)
- Wolthusen - (Kindergarten, KiTa ganztags, Hort)
- AWO Krippe (ab 01.10.2014) - (2 Ganztagsgrippen, davon eine als betriebliche Kinderbetreuungsgruppe)
- Krippe des VW-Werks (ab 01.01.2015) als betriebliche Kinderbetreuungsgruppe, aber auch mit öffentlichen, frei vergebbaren Plätzen

Schulen

Grundschulen

- Grundschule Cirksena
- Grundschule Constantia
- Grundschule Früchteburgschule
- Grundschule Grüner Weg
- Grundschule Herrentor
- Grundschule Larrelt
- Grundschule Petkum / Widdelswehr
- Grundschule Westerburgschule
- Grundschule Wolthusen

Grund- Oberschulen

- Grund- und Oberschule Wybelsum

Oberschulen

- Oberschule Barenburgschule
- Oberschule Herrentor

Integrierte Gesamtschule

- Integrierte Gesamtschule Emden

Gymnasien

- Gymnasium am Treckfahrtstief (GAT)
- Johannes-Althusius-Gymnasium (JAG)

Förderschulen

- Förderschule Emden

Berufsbildene Schulen

- Berufsbildende Schulen I (gewerblich-technischer Bereich)
- Berufsbildende Schulen II (kaufmännischer und sozialer Bereich)

Emden verzeichnet im Schuljahr 2013/14 5.585 Schüler(Innen) in 274 Klassen

Die Anzahl der Klassen belief sich im Schuljahr 2013/14 (Stand: 30.09.2013) auf 274 im allgemeinbildenden Schulbereich, in denen 5.585 Schülerinnen und Schüler unterrichtet werden. Insgesamt haben 1.852 Schülerinnen und Schüler die städtischen Grundschulen besucht, 316 Schülerinnen und Schüler wurden im Hauptschulbereich, 867 Schülerinnen und Schüler im Realschulbereich, 560 Schülerinnen und Schüler in der Integrierten Gesamtschule, 174 Schülerinnen und Schüler in der Förderschule und 1.816 Schülerinnen und Schüler in den beiden allgemeinbildenden Gymnasien unterrichtet.

Beide berufsbildende Schulen verfügen über berufliche Gymnasien verschiedener Fachbereiche (gymnasiale Oberstufe) mit insgesamt 391 Schülerinnen und Schülern in 18 Lerngruppen.

Tab. 8: Übersicht der Emder Schülerzahlen 2012

	Zahl der Schulen	Klassen	Insgesamt
Grundschulen	11	97	1.852
Hauptschulen	3	18	316
Realschulen	4	38	867
Integr. Gesamtschule	1	20	560
Gymnasien	2	81	1.816
Förderschule	1	20	174

(Quelle: Stadt Emden 2014).

Alle Schuleinheiten verzeichnen rückläufige Schülerzahlen

Die Entwicklung der Jahre 2006 bis 2012 verzeichnet in allen Schulformen einen Rückgang (ausgenommen die Integrierte Gesamtschule Emden, die sich seit dem Schuljahr 2010 / 11 im Aufbau befindet). Insgesamt ist im Bereich der Grundschulen ein Rückgang von 314 Schülerinnen und Schüler, im Bereich der Hauptschulen von 663 Schülerinnen und Schüler, im Bereich der Realschulen von 204 Schülerinnen und Schüler, im Bereich der Gymnasien von 274 Schülerinnen und Schüler und im Bereich der Förderschule von 30 Schülerinnen und Schüler zu verzeichnen.

Emder Familienservicebüro mit reichhaltigem Leistungsangebot

Zudem verfügt die Stadt Emden über ein Familienservicebüro. Das Angebot des Familienservicebüros umfasst folgende Leistungen:[43]

- Beratung bei Fragen rund um die Kinderbetreuung,
- Unterstützung bei der Entwicklung ihres persönlichen Kinderbetreuungsmodells in der Kindertagespflege und/oder Kindertageseinrichtung,
- Vermittlung von qualifizierten und anerkannten Tagespflegepersonen (Tagesmüttern, Tagesvätern, Kinderfrauen und Kindermännern),
- Pädagogische Beratung der Eltern und Tagespflegepersonen,
- Qualifizierung und Weiterbildung von Tagespflegepersonen,
- Informationen über freie Plätze in Kindertageseinrichtungen,
- Informationen über sonstige Betreuungsmöglichkeiten (z. B. Babysitter-Service, Eltern-Kind-Gruppen).
- Ferienbetreuung für Kindergarten- und Schulkinder

[43] Vgl. Stadt Emden (o. J. c.), S. 82.

9.3 Zusammenfassung Gesundheit, Soziales und Bildung

- In der Stadt Emden gibt es eine Vielzahl an gesundheitlichen Einrichtungen
- Das Angebot für Kinder und Jugendliche ist vielfältig (z. B. Spiel- und Sportplätze, diverse Vereine)
- Keine besonders herauszuhebende Infrastruktur für Menschen mit Behinderung
- In der Stadt gibt es Möglichkeiten des altersgerechten Wohnens
- Die Stadt Emden verfügt über eine gut ausgebaute Infrastruktur an Betreuungsangeboten für Kinder und Jugendliche
- In der Stadt stehen Alten- und Pflegeheime und häusliche Pflegedienste zur Verfügung
- In der Stadt Emden gibt es Grundschulen, Oberschulen, eine Integrierte Gesamtschule, Gymnasien, eine Förderschule und zwei Berufsbildende Schulen
- Die Anzahl Schüler aller Schuleinheiten sinkt kontinuierlich (Ausnahme hierzu siehe unter 9.2)

10 SWOT-Analyse

Die Analyse der Bestandserhebung erfolgt mittels einer SWOT-Analyse: **S**trengths (Stärken), **W**eaknesses (Schwächen), **O**pportunities (Chancen) und **T**hreats (Risiken). Dieses erfolgt mit der Zielsetzung, aus der Kombination dieser Stärken / Schwächen- bzw. der Chancen / Risiken-Analyse eine Handlungsempfehlung abzugeben, welche Maßnahmen die Stadt Emden ergreifen muss, um in der eigenen Entwicklung nicht zu stagnieren bzw. eine positive Entwicklung zu erlangen.

10.1 Stärken

Siedlung und Freiraum:

- UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer, Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer
- Wallanlagen, Wasserwege / Kanäle als Naherholungserlebnismöglichkeiten
- Die Stadt Emden ist Ausgangspunkt für Ausflüge ins ostfriesische Umland
- Ausgeprägtes ÖPNV- und Radwegenetz
- Fähranbindung nach Borkum
- Direkte Autobahnanbindung an die BAB 31 durch mehrere Abfahrten
- Viertgrößter Seehafen Deutschlands

Bevölkerungsentwicklung:

- Positive Einwohnerentwicklung seit dem Jahr 1991
- Positiver Wanderungssaldo seit dem Jahr 1991
- Die Zuwanderung aus Bildungsgründen
- Die Familienwanderung in der Stadt Emden ist leicht positiv
- Bei den Wanderungen zu Beginn der zweiten Lebenshälfte hat Emden einen leicht positiven Grad zu verzeichnen

Wirtschaft und Beschäftigung:

- Bedeutende Wirtschaftszweige Emdens: Automobil- und Hafenindustrie, Dienstleistungsunternehmen, Handwerksbetriebe, Betriebe des produzierenden Gewerbes
- Große industrielle Ansiedlungen in Folge der verkehrsgünstigen Lage (VW + Automobilzuliefererfirmen, Sektor der Regenerativen Energie, Hafenindustrie)

- Ausprägungen im Sekundär- und Tertiärsektor
- Der Anteil Emdens an unternehmensorientierten Dienstleistungsberufen liegt mit 14,9 % über den Durchschnittswerten der zum Vergleich hinzugezogenen administrativen Einheiten
- Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten hat sich im Zeitraum von 2004 bis 2012 positiv verändert
- In Emden arbeiten mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte als dort wohnen. Somit ist Emden als Beschäftigungsort einzustufen
- Die Arbeitslosenzahl insgesamt ist in Emden seit 2006 stetig rückläufig
- Die Anzahl der erwerbslosen Personen im Alter bis 25 Jahren ist von 2006 bis 2014 gesunken
- Die Anzahl der erwerbslosen Personen im Alter von 55 und älter gesunken
- Die Anzahl der erwerbslosen Personen mit Migrationshintergrund hat sich seit 2006 verringert
- Die Arbeitslosenquote der unter 25-Jährigen ist zwischen 2010 bis 2012 gesunken
- Die Arbeitslosenquote der Langzeitarbeitslosen zeigt eine positive Entwicklung
- Es gibt eine Vielzahl von Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungsbetrieben

Freizeit und Tourismus:

- Die Nordsee, verschiedene Kanäle und Wasserläufe bieten eine natürliche Umgebung und ein großflächiges Naherholungsgebiet sowie zahlreiche Wassersportmöglichkeiten
- Das Biosphärenreservat Niedersächsisches Wattenmeer als Weltnaturerbestätte von der UNSECO in unmittelbarer Nähe zur Stadt
- Die Nähe zu den Ostfriesischen Inseln erweitern das Freizeitangebot vor allem im Bereich Tagestourismus
- Das kulturelle Angebot der Stadt ist u. a. durch die Kunsthalle, durch das ostfriesische Landesmuseum, durch die Johannes a Lasco Bibliothek und durch verschiedene Kirchen und diverse Stadtführungen geprägt
- In der Stadt Emden werden diverse Veranstaltungsmöglichkeiten (z. B. musikalischer und gesellschaftlicher Art) angeboten
- Der Emder Seehafen bietet einen touristischen Anziehungspunkt

- Es steht ein umfangreiches Sportangebot zur Verfügung
- Emden verfügt mit der „Tourist-Information“ eine umfangreiche Touristeninformation
- In der Stadt Emden gibt es umfangreiche Angebote an Übernachtungsmöglichkeiten
- Die Anzahl der Ankünfte ist von 1994 bis 2013 um 58 % gestiegen, die Anzahl der Übernachtungen um 83 %
- Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer ist von 1994 auf 2013 um 1,3 Tage gestiegen

Gesundheit, Soziales und Bildung:

- In der Stadt Emden gibt es eine Vielzahl an gesundheitlichen Einrichtungen
- Das Angebot für Kinder und Jugendliche ist vielfältig (z. B. Spiel- und Sportplätze, diverse Vereine)
- In der Stadt gibt es diverse Einrichtungen und Angebote für Senioren. Hierzu zählen umfangreiche Beratungsmöglichkeiten und Information, Tagespflegen, ambulante Versorgungsmöglichkeiten im häuslichen Bereich, diverse Angebote des altengerechten Wohnens sowie in den Bereichen Freizeit, Bildung, Sport und Kultur
- Die Stadt Emden verfügt über eine gut ausgebaute Infrastruktur an Betreuungsangeboten für Kinder und Jugendliche.
- In der Stadt stehen Alten- und Pflegeheime und häusliche Pflegedienste zur Verfügung
- In der Stadt Emden gibt es Grundschulen, Oberschulen, eine Integrierte Gesamtschule, Gymnasien, eine Förderschule und zwei Berufsbildende Schulen

10.2 Schwächen

Bebauungsstruktur:

- Unterschiedlich stark vom Leerstand betroffene Stadtteile Die Innenstadt Emden ist hauptsächlich durch eine kleinteilige Parzellenstruktur geprägt, sodass große, zusammenhängende Einzelhandelsflächen für großflächige Unternehmen (v. a. Magnetbetriebe) fehlen

Bevölkerung:

- Der natürliche Saldo der Stadt Emden ist negativ
- Wanderverluste sind insbesondere im Zeitraum 1994 bis 2000 zu verzeichnen, seitdem verbucht die Stadt lediglich im Bereich der Alterswanderung bis 2012 Verluste
- Die Bevölkerungszahl der Stadt Emden wird sich bis zum Jahr 2030 verringern. Es wird laut Prognose der Bertelsmann-Stiftung ein Verlust von 2,0 % erwartet

Wirtschaft und Beschäftigung:

- Die Erwerbstätigenquote von Emden (50,0 %) liegt im Jahr 2012 unter den Werten des Landes- und Landkreisdurchschnitts und zwischen dem der vergleichenden Städte
- Die Frauenerwerbstätigenquote Emdens (42,2 %) liegt im Jahr 2012 unter dem Werten des Landes- und Landkreisdurchschnitts
- Die Kaufkraft in Emden liegt 2012 bei 38.198 Euro pro Haushalt. Im Vergleich mit dem Niveau des Landes (43.192 Euro) sowie des Landkreises Aurich (37.757 Euro), liegt der Wert zwischen dem Trend des Landes- und Landkreisdurchschnitts
- Aus der Situation der Parzellenstruktur ergibt sich eine niedrige Zentralitätskennziffer für die Innenstadt Emdens

Freizeit und Tourismus:

- Die durchschnittliche Bettenauslastung ist von 1994 bis 2013 aufgrund einer starken Zunahme des Angebots an Schlafgelegenheiten um ca. 1,4 % gesunken

Gesundheit, Soziales und Bildung:

- Keine besonders herauszuhebende Infrastruktur für Menschen mit Behinderung
- Die Anzahl Schüler aller Schuleinheiten sinkt kontinuierlich

10.3 Chancen

Siedlung und Freiraum:

- Erlebbarmachen und Vermarktung der historischen Entwicklung Emdens
- Vermarktung der Region für ältere Menschen durch barrierefreie Infrastruktur
- Förderung der Zuwanderung durch Schaffen attraktiver Wohnangebote für Seniorenhaushalte, ausreichende und adäquate Angebote im altersgerechten Wohnen (barrierefrei bzw. barrierearm)
- Die wachsende Zielgruppe der jungen Alten mit ihren spezifischen Ansprüchen muss im Blick behalten werden und die Gruppe der Haushaltsgründer (Starter) je nach Einkommenssituation stärker berücksichtigt werden (kleine Wohnungen im unteren bis mittleren Preissegment),
- Die Nachfragegruppe der Familien muss weiterhin als wesentliche Zielgruppe erkennbar sein und, sodass in allen Preissegmenten adäquate Angebote - insbesondere in Form des Einfamilienhauses - vorhalten werden
- Verstärkte Berücksichtigen einer weiteren Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort insbesondere für Starter, Singles und Ältere in allen Preissegmenten (Sanierung, Neubau, Nachverdichtung, Abriss und Neubau usw.), da diese wichtige Zielgruppe abweichende Raumanforderungen hat
- Ausweitung und Verdichtung des ÖPNV-Angebotes

Bevölkerung:

- Stärkung der Stadt Emden als familienfreundliche Stadt
- Stärkung der Stadt Emden als junge, dynamische Stadt
- Stärkung der Stadt Emden für Menschen ab Beginn der zweiten Lebenshälfte

Bebauungsstruktur:

- Beseitigung der Wohnungsleerstände und somit Stärkung als Wohnstandort
- Umnutzung der Einzelhandelsleerstände

Wirtschaft und Beschäftigung:

- Ausbau des Dienstleistungssektors in Verbindung mit Tourismus und touristischen Einzelhandelsangeboten
- Nutzen der rückläufigen Arbeitslosenquoten um die Bevölkerung am Wohnort zu halten

- Ausbau im Bereich Gesundheit und Pflege
- Ausbau der Unterkunftsmöglichkeiten

Freizeit und Tourismus:

- Ausbau des Aktivtourismus (u. a. Segel- und Kanusport)
- Nutzen der städtischen und ins Umland fließenden Gewässer (Kanäle und andere Wasserläufe) u. a. für den Bootsport und / oder für weitere Tourismusschwerpunkte etc.
- Ausbau des Angebots von Unterkunftsmöglichkeiten in Bezug auf Radfahraktivitäten (Bed and Bike)
- Ausbau des Veranstaltungsangebotes für Senioren
- Ausbau des Veranstaltungsangebots für Kinde
- Attraktivierung des Hafens u. a. durch:
  - Erlebbarmachung des Hafens, u. a. durch Sichtbarmachung der Abläufe im Hafengebiet für den Tourismus und / oder Freizeitsport etc.
  - Hausboote etc.
- kontinuierliche Steigerung der durchschnittlichen Aufenthaltsdauer auf 2,0 Tage

Gesundheit, Soziales und Bildung:

- Ausbau des bereits bestehenden altersgerechten Wohnens und dessen Vermarktung
- Ausbau der Freizeitangebote für spezielle Zielgruppen wie Jugendliche oder Senioren

10.4 Risiken

Bevölkerung:

- prognostizierte Zunahme der über 65-Jährigen bei gleichzeitiger Abnahme der unter 18-Jährigen sowie 19- bis 64-Jährigen
- Anstieg des Durchschnittalters
- Attraktivitätsverlust Emdens als Arbeitsort

11 Zusammenfassende Schlussbetrachtung und Empfehlung

11.1 Resümee

positive städtische Entwicklung trotz verschlechternden Rahmenbedingungen

Die vorangegangene Analyse zeigt, dass die grundsätzlichen Bedingungen für eine weitere positive Entwicklung der Stadt Emden trotz der sich verschlechternden allgemeinen Rahmenbedingungen, ausgelöst durch den demografischen und wirtschaftlichen Wandel, aufgrund der vorhandenen Stärken und der daraus resultierenden Chancen gegeben sind.

der demografische Wandel lässt das Durchschnittsalter ansteigen

Der demografische Wandel wird in Zukunft die Stadtentwicklung der Stadt Emden weiter prägen. Es kommt zu einer Verschiebung in der Altersstruktur, so dass es zu einer Abnahme des Anteils der jüngeren Bevölkerung und einer Zunahme des Anteils der älteren Bevölkerung an der Gesamtbevölkerung kommt. Dadurch erhöht sich dementsprechend das Durchschnittsalter der Stadt (auf 47,5 Jahre). Allerdings liegt das prognostizierte Durchschnittsalter der Stadt Emden leicht unter dem Durchschnitt des Landkreises Aurich. Zudem wird die Anzahl der Einwohner bis zum Jahr 2030 voraussichtlich sinken. Eine vorausschauende Stadtentwicklungspolitik muss diesen Wandel durch geeignete Maßnahmen gestaltend begleiten.

eine ältere Bevölkerung benötigt eine angepasste Infrastruktur

Um eine zunehmend pflegebedürftige Gesellschaft ausreichend versorgen zu können, erfordern die Bereiche Gesundheit und Betreuung den Ausbau verschiedenster Unterstützungsangebote. Gesundheitseinrichtungen und Einrichtungen für Senioren sind in Emden zwar bereits im großen Umfang vorhanden, allerdings müssen die Einrichtungen an den veränderten Bedarf, ausgelöst durch den demografischen Wandel, sukzessive angepasst sowie bedarfsgerecht ausgebaut und auch qualitativ verbessert werden.

Handlungspotenzial vor allem im Bereich Barrierefreiheit, Nahversorgung und Klimaschutz

Auch im Bereich Infrastruktur ist in Emden durchaus Handlungspotenzial vorhanden. So müssen die Anforderungen der älter werdenden Bevölkerung an Kultur- und Sporteinrichtungen und Veranstaltungen berücksichtigt werden. Diese Art der Barrierefreiheit darf sich jedoch nicht nur auf die Gestaltung gebauter Räume beschränken, sondern umfasst dabei auch die verkehrliche Situation. Konzepte der Verkehrsvermeidung wirken sich dabei positiv auf die Mobilität der älter werdenden Bevölkerung aus, die auf eine intakte Nahversorgung und einen barrierefreien öffentlichen Raum angewiesen ist. Gleichzeitig würden etwaige Konzepte den Klimaschutz fördern.

nötige Ansiedlungen von jungen Menschen und Familien

Hinzu kommt die notwendige Stabilisierung der Bevölkerungsentwicklung in Emden. Zwar verzeichnet die Stadt überwiegend positive Wanderungstendenzen (insbesondere im Bereich Bildungswanderung) bei einer geringfügig steigenden Bevölkerungsentwicklung, eine weitere Steigerung der Attraktivität als Lebensort ist insbesondere auch für junge Familien und Jüngere notwendig. Dies impliziert zudem die Weiterentwicklung von Betreuungs- und Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche und damit die verbesserte Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Ausbau der Innenstadtzentralität und der umliegenden Bereiche

Die Innenstadt Emdens ist durch eine kompakt bebaute Struktur geprägt, die sich auf Einzelhandel und Gemeinbedarfseinrichtungen konzentriert. Für eine Erhaltung und Entwicklung der Innenstadt ist eine weitere Förderung der Angebote des Einzelhandels zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt von großer Bedeutung. Gleichzeitung muss die Einzelhandelsentwicklung auch außerhalb der Innenstadt aktiv gesteuert werden.

Mobilitätsansprüche an die ältere Bevölkerung anpassen

Einige innerstädtische Straßen Emdens sind stark durch Kfz-Verkehr belastet. Eine Reduzierung von vermeidbarem Durchgangsverkehr und den dadurch verursachten Barrierefreiheitswirkungen ist nicht nur für die Wohnqualität, sondern besonders auch für die Attraktivität der Innenstadt zu fokussieren. Vor dem Hintergrund der oben beschrieben Auswirkungen des demografischen Wandels muss der Mobilitätsanspruch der älteren Bevölkerung angesprochen werden, da eine wohnungsnahe Grundversorgung auch in Emden an Bedeutung zunehmen wird.

Daneben ist es auch zur Sicherung der Mobilität für ältere Menschen erforderlich, das vorhandene ÖPNV-Angebot sukzessive an die Bedürfnisse der Senioren anzupassen und auszubauen.

naturräumliche Potenziale ausschöpfen

Emden besitzt aufgrund der naturräumlichen Lage bereits hervorragende Bedingungen für Fahrradtourismus. Eine stärkere Verknüpfung mit der Innenstadt und ein Ausbau des Netzes würden somit nicht nur der örtlichen Bevölkerung, sondern auch den Besuchern und Touristen zugutekommen. In diesem Zusammenhang birgt die attraktive Landschaft an der Nordsee und am Dollart ein großes Potenzial Emdens, die von Wohngebieten und sogar von der Innenstadt aus auf kurzem Wege erreichbar ist.

Durch Aufwertungsmaßnahmen im stadtnahen Landschaftsraum, kann auch der Wohn- und Freizeitwert weiter erhöht werden.

11.2 Leitbild

Die Stadt Emden wirbt beispielsweise auf der stadteigenen Homepage mit dem Leitbild:

- STADT EMDEN -

Das Meer an Leben

Leitbild aus der SWOT-Analyse und den planerischen Rahmenbedingen

Aus der SWOT-Analyse sowie aus den planerischen Rahmenbedingungen lässt sich dieses Leitbild für die allgemeine städtische Entwicklung bestätigen. Das Leitbild impliziert Schwerpunktbereiche sowie die zentralen Entwicklungsthemen der Stadt Emden:

- Besondere naturräumliche Gegebenheiten durch die Lage an der Nordsee
- Vielfältige Arbeitsangebote im industriellen Sektor insbesondere im Seehafen sowie sinkende Erwerbslosigkeit

- Vielfältige Angebote für Familien (z. B. Betreuung und Freizeit)

die Stadt Emden für die Einwohner und potenzielle Touristen attraktiv gestalten

Es gilt vor diesem Hintergrund die Stadt Emden zukünftig sowohl für neue potenzielle Einwohner als auch für den Tourismus attraktiver zu gestalten und entsprechend nachhaltige Strukturen in den Bereichen Wohnen, Wirtschaft und Erholung zu schaffen.

der demografische Wandel muss in den Zielsetzungen der Stadt berücksichtigt werden

Gleichzeitig besteht jedoch die Notwendigkeit, die Entwicklungen des demografischen und wirtschaftlichen Wandels für die zukünftige Ausrichtung der Stadt zu berücksichtigen. Eine Festlegung untergeordneter Entwicklungsziele, die dem Leitbild der Gemeinde entsprechen, sind zu formulieren. Die Handlungsfelder sind in diesem Zusammenhang nicht nur zu benennen, sondern es gilt Prioritäten und Maßnahmen zur Umsetzung zu erarbeiten.

Stärken und Chancen nutzen, Schwächen und Risiken minimieren

Die Potenziale der Stadt Emden sind sinnvoll und nachhaltig zu erschließen, Stärken und Chancen sind zu nutzen sowie Schwächen und Risiken zu minimieren. Dies wird die zukünftige Aufgabe der Stadt Emden sein. Für diese Aufgabe und für die Formulierung und Festlegung untergeordneter Entwicklungsziele sind alle Akteure zu beteiligen, und in den Planungsprozess der Stadtentwicklung miteinzubeziehen. Die Stadtverwaltung Emden hat eigens dazu die AG Demografischer Wandel etabliert, die die Entwicklung von passenden Handlungsstrategien für individuelle Lösungen zur Aufgabe hat, um den spezifischen Problemlagen vor Ort gerecht werden. Dennoch muss sich die Stadt Emden weiterhin den Auswirkungen des demografischen Wandels stellen und weitere Möglichkeiten, um beispielsweise ein Meinungsbild vieler Bürger zu erhalten, Workshops oder die Beteiligung über eine Internetplattform etc. durchführen. Zur Zielerreichung müssen hierfür Fachplaner / Experten, die Politik und die Verwaltung, die Bürger sowie sonstige für die Stadt bedeutende Unternehmen, Organisationen o. ä. involviert werden.

11.3 Städtebauliche Sanierungs- und Erneuerungsmaßnahmen

Energetische Quartierssanierung

Der Stadt Emden wird empfohlen, die bedarfsgerechte Sanierung der Wohnungsbaubestände zu unterstützen, um attraktive Angebote für derzeitige und künftige Bewohner zu schaffen. Vor dem Hintergrund der aktuellen bundesweiten Klimaschutzdiskussionen geht es dabei nicht nur um die Anpassung der Wohnungsgrundrisse und der Ausstattung, sondern auch um eine energetische Sanierung der Gebäude. Als Quartier für die Durchführung von energetischen Maßnahmen eignen sich zusammenhängende private und / oder öffentliche Gebäude inklusive der öffentlichen Infrastruktur, die in ihrer Größe einem Gebiet entsprechen, aber unterhalb der Stadtteilgröße liegen.[44]

Energetische Stadtsanierung in „PAT“

Die Stadt Emden hat sich bereits für eine energetische Quartierssanierung im Bereich „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ entschlossen. Das Integrierte Energetische Quartierskonzept wurde 2013 fertiggestellt und wird für weitere Vorbereitende Untersuchungen als Beurteilungsgrundlage genutzt. Aktuell wird im Quartier ein durch die KfW-Bank geförderter energetischer Sanierungsmanager installiert.

Städtebauförderung

Es besteht die Möglichkeit, dass weitere Programmkomponenten der Städtebauförderung für die Stadt Emden zukünftig von Interesse sein können. Es gilt somit, die aufgeführten Entwicklungsschwerpunkte in Zukunft zu verfolgen und hinsichtlich weiterer Programmkomponenten der Städtebauförderung[45] zu prüfen:

[44] Vgl. KfW 2014.
[45] Vgl. MS Niedersachsen 2014.

Stadtumbau West
In der Programmkomponente werden städtebauliche Maßnahmen zur Anpassung und zur Herstellung nachhaltiger Strukturen in Gebieten gefördert, die von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten betroffen sind. Diese Funktionsverluste können durch den demografischen oder wirtschaftlichen Wandel bedingt sein. In diesen Gebieten liegt bereits oder ist zukünftig ein dauerhaftes Überangebot an baulichen Nutzungen zu erwarten. Zudem sind auch Gebiete anzuführen, die die allgemeinen Anforderungen des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht erfüllen.

Städtebaulicher Denkmalschutz
Durch die Programmkomponente sollen insbesondere historische Stadtkerne, die vermehrt über denkmalwerte Bausubstanz verfügen, gesichert und erhalten werden. Dabei werden Maßnahmen gefördert, die zur Sicherung sowie zur Modernisierung und Instandsetzung erhaltenswerter Gebäude, Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen mit denkmalschützender Bedeutung dienen. Weiterhin sind die Erhaltung und Umgestaltung sowohl von Straßen als auch von Plätzen förderfähig, die über eine geschichtliche, künstlerische oder städtebauliche Bedeutung verfügen. Zudem ist die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen förderfähig, durch die ein historisches Stadtbild oder ein historischer Stadtgrundriss erhalten oder wiederhergestellt wird.

Kleinere Städte und Gemeinden
Im Vordergrund der Programmkomponente steht die kommunale Infrastruktur der Daseinsvorsorge. Um diese zu erhalten und weiterzuentwickeln werden Fördermittel eingesetzt. Gefördert werden überörtliche Zusammenarbeiten in dünnbesiedelten ländlichen Räumen durch sich bildende Netzwerke aus mehreren Kommunen. In den Netzwerken ist die öffentliche Infrastruktur der Daseinsvorsorge durch den Bevölkerungsrückgang, zurückzuführen auf den demografischen Wandel oder auf Abwanderungsprozesse, gefährdet.

Aktive Stadt- und Ortsteilzentren
Mit dieser Komponente werden Gesamtmaßnahmen unterstützt, die zur Erhaltung und Entwicklung der Innenstädte und Ortsteilzentren als Standorte für Wirtschaft und Kultur sowie als Orte zum Wohnen, Arbeiten und Leben beitragen.

Gefördert werden einzelne Vorhaben auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts als Bestandteil einer Gesamtmaßnahme, die als städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§§ 136 bis 164 BauGB) durchgeführt wird.

Soziale Stadt - Investitionen im Quartier
Ziel des Programmes ist es, die Stabilisierung und Aufwertung von Stadt- und Ortsteilen mit besonderem sozialem Entwicklungsbedarf durch städtebauliche Maßnahmen zu fördern. In den Gebieten liegen vorwiegend erhebliche soziale sowie wirtschaftliche und städtebauliche Missstände vor. Zurückzuführen sind diese Missstände meist auf die Zusammensetzung und die wirtschaftliche Situation der Bevölkerung, die in diesen Gebieten lebt und arbeitet.
Sollten sich definierte Ziele der Städtebauförderung auf das Gebiet der Stadt Emden beziehen lassen, sind ggf. weitere Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB durchzuführen und ein weiterer Antrag zur Aufnahme in die Städtebauförderung zu stellen.

Weiteres Vorgehen

Beantragung von Fördermitteln zur Erreichung der herausgestellten Ziele

Das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept für die Stadt Emden und die Gespräche mit der Gemeindeverwaltung und weiteren Akteuren haben gezeigt, dass eine Antragsstellung für das Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt - Investitionen im Quartier“ als ein erster wichtiger Schritt zur Erreichung der herausgestellten kommunalen Ziele angesehen wird.

Sanierung von benachteiligten Quartieren

Mit einer Sanierung eines benachteiligten Quartiers und somit mit Einsatz bereitgestellter öffentlicher Fördermittel kann durch Umsetzung geplanter Maßnahmen weiteren erheblichen Struktur- und Funktionsdefiziten entgegengewirkt werden. Deshalb wird empfohlen, in diesem Zusammenhang Fördermittel aus dem **Förderprogramm „Soziale Stadt - Investitionen im Quartier“** des Landes Niedersachsen in Verbindung mit § 136 Baugesetzbuch in Anspruch zu nehmen. Mit Hilfe des Programms kann ein benachteiligtes Quartier nachhaltig in seinen Funktionen gestärkt, einer verstärkten sozialen Polarisierung entgegengewirkt und die Lebensbedingungen im Quartier verbessert werden.

„Soziale Stadt - Investitionen im Quartier“

Problemgebiet:
Port Arthur - Transvaal - Südliche Ringstraße“

Das Quartier „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ ist aufgrund seiner grundlegenden sozialstrukturellen Defizite als Problemgebiet ermittelt worden, weswegen sich der Stadtrat dazu entschlossen hat, Vorbereitende Untersuchungen im Bereich durchzuführen.

Grundlage:
IEQK PAT und STEK „Wohnen“

Als Grundlage für die Notwendigkeit der Sanierung wurden erste Untersuchungen und Einschätzungen im Plangebiet genutzt. Hierbei handelt es sich um das Integrierte Energetische Quartierskonzept „Port Arthur Transvaal - Südliche Ringstraße“ sowie das Stadtentwicklungskonzept „Wohnen“ der Stadt Emden.

ISEK-Teil B als gebietsbezogener Teil

Im zweiten Teil (Teil B) des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes werden die Vorbereitenden Untersuchungen dokumentiert. Infolge einer Bestandsanalyse wurden die Missstände im Untersuchungsgebiet festgestellt und darauf abgestimmte Einzelmaßmaßnahmen zur Behebung dieser entwickelt. Das daraus resultierende Erneuerungskonzept soll der Stadt Emden den Weg der Sanierung ebnen.

TEIL B: Vorbereitende Untersuchungen im Untersuchungsgebiet der Stadt Emden „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“

1 Rechtliche Grundlagen

1.1 Städtebauförderungsprogramm: Programmkomponente „Soziale Stadt

Städtebauförderungsprogramm „Soziale Stadt"

1996 hat die Ministerkonferenz der ARGEBAU in Potsdam die Bund-Länder-Gemeinschaftsinitiative „Soziale Stadt" beschlossen. Drohender sozialer Polarisierung sollte entgegengewirkt und Lebensbedingungen in den Quartieren verbessert werden. Das Programm verfolgte somit frühzeitig den quartiersbezogenen, integrierten Handlungsansatz - eine Strategie, die heute uneingeschränkt als richtiger Lösungsansatz für eine nachhaltige Stadtentwicklung gilt.

Renaissance durch den demografischen Wandel

Nach einer Phase nur noch begrenzter Mittelbereitstellung steht das Programm „Soziale Stadt" aktuell - bedingt durch die besonderen Herausforderungen des demografischen Wandels - vor einer Renaissance. Gefördert werden einzelne Vorhaben auf der Grundlage eines städtebaulichen Entwicklungskonzepts als Bestandteil einer Gesamtmaßnahme, die als städtebauliche Sanierungsmaßnahme (§§ 136 bis 164 BauGB) durchgeführt wird. Demnach können die Fördermittel im Einzelnen eingesetzt werden für die:

Einsatz von Fördermitteln zur:

- Verbesserungen des Wohnumfelds durch Sanierung / Modernisierung des bestehenden Wohnraums oder Rückbau von leerstehendem Wohnraum und Gestaltung von Freiflächen
- Vernetzung vorhandener Dienstleistungsangebote
- Schaffung und Anpassung sozialer Infrastruktur
- Stärkung von Zusammenarbeit und Miteinander im Quartier
- Angebote für Begegnung und Kommunikation
- Erweiterung des räumlichen und inhaltlichen Angebotsspektrums im Bereich Bildung
- Schaffung informeller Bildungsmöglichkeiten

- Stärkung der lokalen Ökonomie für die die Quartiersbereiche Bildung, Wirtschaft und Arbeit

1.2 Vorbereitende Untersuchungen nach dem BauGB

VU als zwingende Voraussetzung für den Erlass einer Sanierungsatzung

Grundlage für Vorbereitende Untersuchungen im Rahmen der städtebaulichen Sanierung in der Stadt Emden ist der § 141 BauGB. In Verbindung mit den Verwaltungsvorschriften zum BauGB werden Vorbereitende Untersuchungen als zwingende verfahrensrechtliche Voraussetzung für den Erlass einer Sanierungssatzung aufgeführt.

Von Vorbereitenden Untersuchungen kann abgesehen werden, wenn bereits hinreichende Beurteilungsunterlagen vorliegen (vgl. § 141 Abs. 2 BauGB). Diese Regelung bezieht sich jedoch nur auf einzelne Untersuchungen im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen, nicht aber auf die Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen als Verfahrensabschnitt insgesamt.

Aufgabe und Inhalt von VUs

Aufgabe und Inhalt der Vorbereitenden Untersuchungen sind nach § 141 Abs. 1 BauGB:

- Nachweis der städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet
- Begründung der Durchführbarkeit und Erforderlichkeit von Sanierungsmaßnahmen
- Nachweis, dass eine einheitliche und zügige Durchführung im öffentlichen Interesse liegt
- Ermittlung der nachteiligen Auswirkungen für die Betroffenen und Feststellung der Mitwirkungsbereitschaft der Bürgerinnen und Bürger im Untersuchungsgebiet
- Vorschlag zur Abgrenzung eines förmlich festzulegenden Sanierungsgebietes

weitere Verfahrensschritte	Entsprechend § 141 Abs. 3 BauGB leitet die Kommune die Vorbereitung der Sanierung durch den Beschluss über den Beginn der Vorbereitenden Untersuchungen ein. Der Beschluss ist ortsüblich bekannt zu machen. Dabei ist auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hinzuweisen.

2 Das Untersuchungsgebiet

Untersuchungsgebiet als strukturell und funktional zusammenhängender Bereich

Die Vorbereitenden Untersuchungen erfolgen in einem abgegrenzten Gebiet, das sich strukturell oder funktional als zusammenhängender Bereich darstellt und in dem städtebauliche Missstände bereits bekannt sind oder vermutet werden.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Emder Untersuchungsgebiet „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ (im Folgenden auch PAT) umfasst nahezu die gesamten gleichnamigen Stadtteile. Das Gebiet liegt im Südwesten der Emder Innenstadt innerhalb des Autobahnrings. Die östliche Begrenzung erfolgt durch das Emder Hafengebiet, die nördliche Grenze bildet die Ringstraße und im weiteren Verlauf die Große Straße sowie in Richtung Westen die Larrelter Straße. Vom Nordwesten in Richtung Südwesten grenzt eine Eisenbahntrasse das Gebiet ein, bevor es im Süden im Bereich der Geisestraße, der Cirksenastraße und nördlich der Hermann-Immer-Str. endet. Von hier aus trifft die Abgrenzung entlang der Nesserlander Straße wiederrum an das Hafengebiet. Der exakte Umriss des Untersuchungsgebiets ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

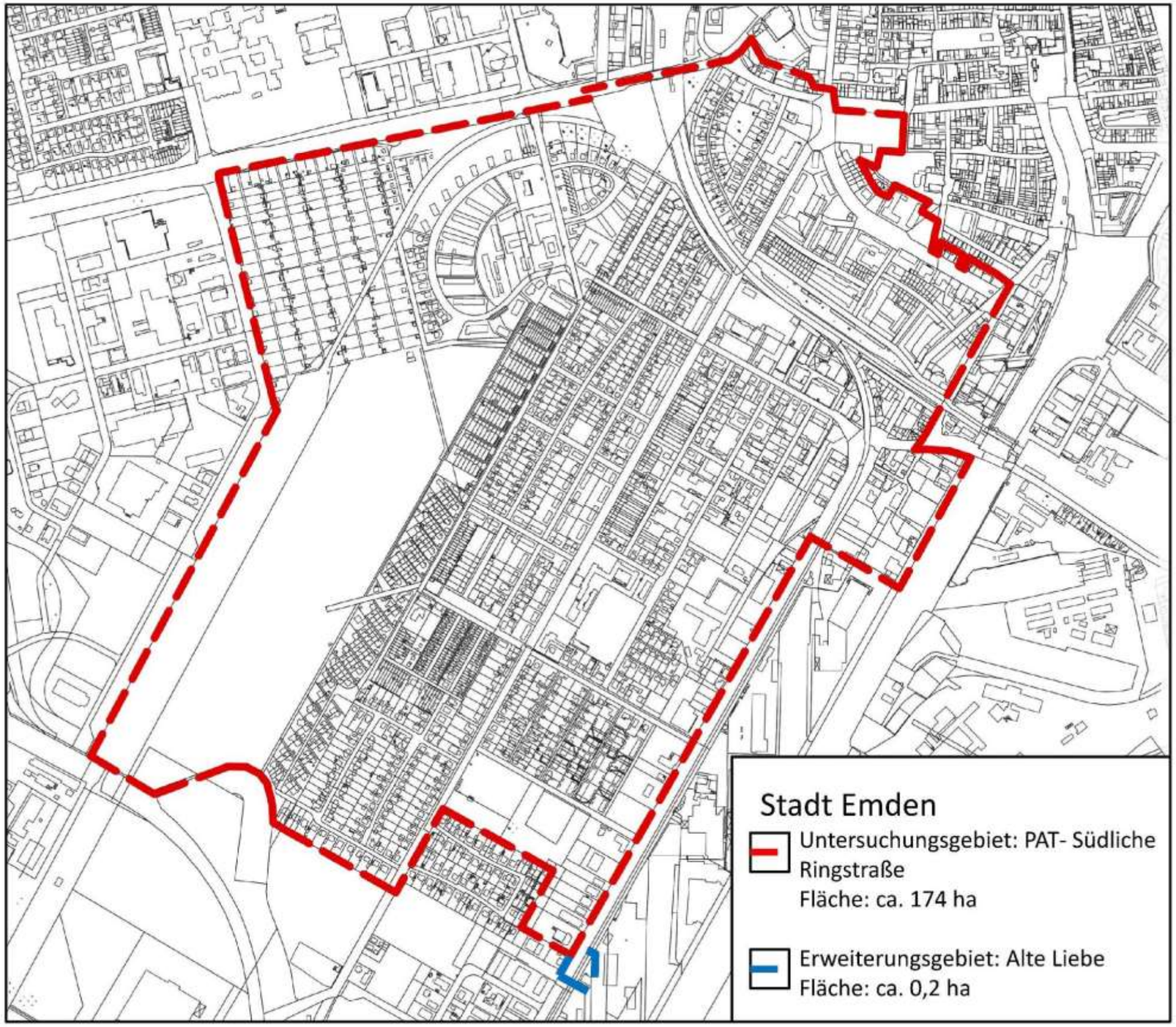
Ergänzung des Untersuchungsgebietes um das Ergänzungsgebiet „Alte Liebe“

Die Größe des ursprünglichen Untersuchungsgebietes beträgt insgesamt ca. 174 ha. Im Laufe der Vorbereitenden Untersuchungen und hier speziell im Zuge der Bürgerveranstaltung am 22.07.2014 wurde deutlich, dass das Gebiet um die so genannte „Alte Liebe“ erweitert werden muss. Das Obdachlosenheim „Alte Liebe“ (ca. 0,2 ha) ist dem Quartier sowohl strukturell als auch funktional zugehörig. Da die Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen zunächst auf das ursprüngliche Gebiet bezogen beschlossen wurde, ist das Erweiterungsgebiet „Alte Liebe“ im vorliegenden Gutachten gesondert in blauer Markierung dargestellt. Im Zuge der Vorbereitenden Untersuchungen werden jedoch sämtlich dem Verfahren zugehörigen Beschlüsse um das Ergänzungsgebiet „Alte Liebe“ ergänzt. So schließt in den vorliegenden Untersuchungen das Gebiet „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ den Bereich der „Alten Liebe“ mit ein.

das Untersuchungsgebiet umfasst ca. 174,2 ha

Die Vorbereitenden Untersuchungen gelten somit für die Anmeldung beider Gebiete. Die Größe des Untersuchungsgebietes beträgt somit insgesamt ca. 174,2 ha.

Abb. 26: Lage des Untersuchungsbereiches im Stadtgebiet



(Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Emden 2014)

3 Städtebauliches Profil des Untersuchungsgebietes

3.1 Siedlungsstruktur und Bebauung

Nutzung- und Gebietsstruktur

ca. 5.900 Einwohner im heterogenen Wohngebäudebestand

Wie bereits im vorigen Kapitel beschrieben, umfasst das Quartier eine Gesamtfläche von ca. 174,2 ha. In diesem Gebiet leben ca. 5.900 Einwohner in einem heterogenen Wohngebäudebestand, der zu großen Teilen zwischen 1900 und 1960 entstanden ist. Die Wohngebäude befinden sich teils im Besitz verschiedener Wohnungsbaugesellschaften, ca. 44 % des Wohnungsbestandes sind in privater Hand.

ca. 72 % Wohnbaunutzung, ca. 20 % Gewerbenutzung, ca. 8 % Dienst-leistungsnutzung

Im Quartier überwiegt die Wohnnutzung mit ca. 72 % der Flächennutzung. Das Gewerbe, das sich insbesondere im Osten entlang der Nesserlander Straße und an der Hansastraße konzentriert, beansprucht ca. 20 % der Quartiersfläche. Die Ringstraße im Norden ist sowohl durch öffentliche Verwaltungsgebäude der Stadt und des Landes als auch durch Büro- und Dienstleistungseinrichtungen geprägt (ca. 8 % der Fläche).

zwei grob unterschiedliche Bereiche im Untersuchungsgebiet

Das Quartier PAT umfasst vom siedlungsstrukturellen Grundsatz her zwei unterschiedliche Bereiche:

Behördenviertel südlich der Ringstraße und nördlich der Bahnschienen

- Das „Behördenviertel“ südlich der Ringstraße und nördlich der Bahnschienen ist zwischen 1900 und 1930 entstanden. Es kennzeichnet sich durch repräsentative Verwaltungsgebäude (z. B. Amtsgericht, Finanzamt) und Wohnsiedlungsbereiche in Form von Doppelhäusern (im Folgenden DH), Reihenhäusern (im Folgenden RH) und mehrgeschossiger Blockrandbebauung (im Folgenden MFH) aus. Zerstörte Gebäude wurden in den Nachkriegszeiten in den 1950-er Jahren ersetzt bzw. ergänzt. Der eigentliche Siedlungskern des Stadtteils PAT erstreckt sich zwischen der Nesserlander Straße und der Bebauung an der Althusiusstraße. Neben reinen Wohnsiedlungsbereichen ist der nordöstliche und östliche Bereich des Quartiers von gewerblichen Nutzungen bestimmt.

zentraler Siedlungskern zwischen Nesserlander Str. und Althusiusstraße

Der Stadtteil verfügt über die notwendigen infrastrukturellen Einrichtungen (Kindergärten, Schule) und Versorgungsstrukturen (Lebensmittel-Discounter / Bäckerei).

Erste Arbeitersiedlungen in Hafennähe

- Die Wohnsiedlungsbereiche wurden Anfang des 20. Jahrhunderts nicht kontinuierlich von der Innenstadt ausgehend weiter nach Süden entwickelt, sondern zum Teil auf isolierten Einzelflächen ohne räumlichen Zusammenhang geplant. Der Stadtteil war und ist vor allem durch die Nähe zum Hafen geprägt. So entstanden die ersten Arbeitersiedlungen als Keimzellen des Stadtteils auf damals verfügbarem Land in Hafennähe (Reihenhaussiedlung Torumer und Wilgumer Straße ab 1902). Die zweitälteste Besiedlung befindet sich im Norden, nördlich der Fletumer Straße im Bereich Graf-Johann-Straße und Graf-Enno-Straße (ab 1920).

Gebäudestruktur

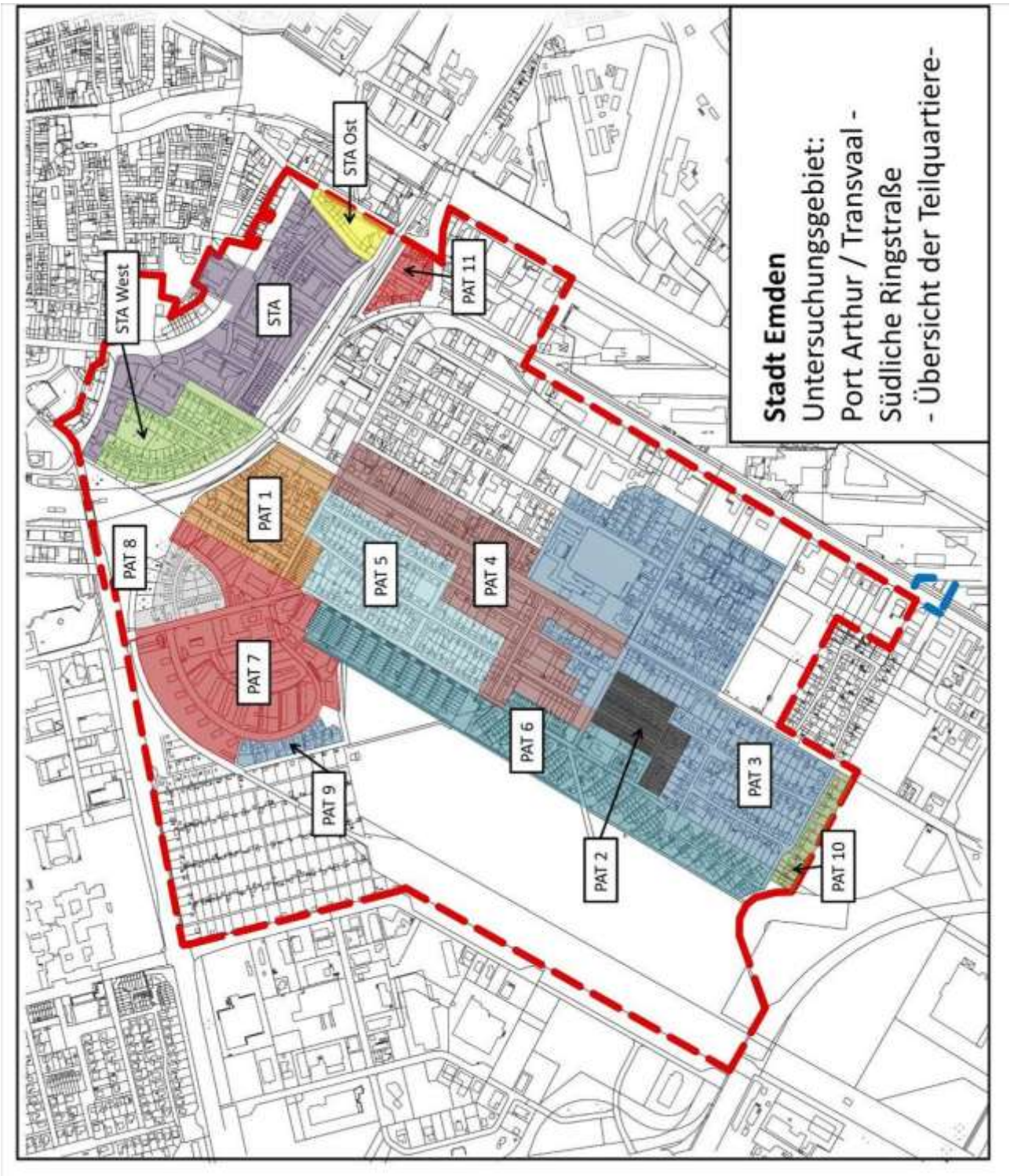
- Bei der Betrachtung des Gebäudebestandes hinsichtlich der Gebäudestruktur und des Gebäudealters im Quartier ergibt sich folgendes Bild (vgl. Abbildung 28, S. 93):

RH-Siedlung an der Wilgumer und Torumer Str. im Zuge der Nachkriegszeit

- Die älteste Bebauung des Quartiers befindet sich als Reihenhausbebauung an der Wilgumer und Torumer Straße. Da Emden im Krieg stark zerstört worden ist und auch für zahlreiche Flüchtlinge Wohnraum zur Verfügung gestellt werden sollte, ist die Bautätigkeit bis 1957 besonders ausgeprägt. In dieser Zeit entstanden viele Ersatzbauten und auch regelrechte Barackensiedlungen in Schlichtbauweise (Siedlung im Bereich Rhein-, Weser- und Elbestraße). 63 % der Gebäude im Quartier wurden zwischen 1920 und 1957 in unterschiedlichen Bautypen errichtet bzw. wieder aufgebaut. Nach 1957 sticht insbesondere die Bebauung der Reihenhaussiedlung westlich der Althusiusstraße mit über 200 Wohneinheiten als prägender Gebäudetyp hervor. Die jüngere Bebauung ab 1978 (ca. 11 % des Bestandes) ist insbesondere durch die Bebauung mit Einfamilienhäusern geprägt.[46]

[46] Vgl. Stadt Emden 2013, S. 16-18.

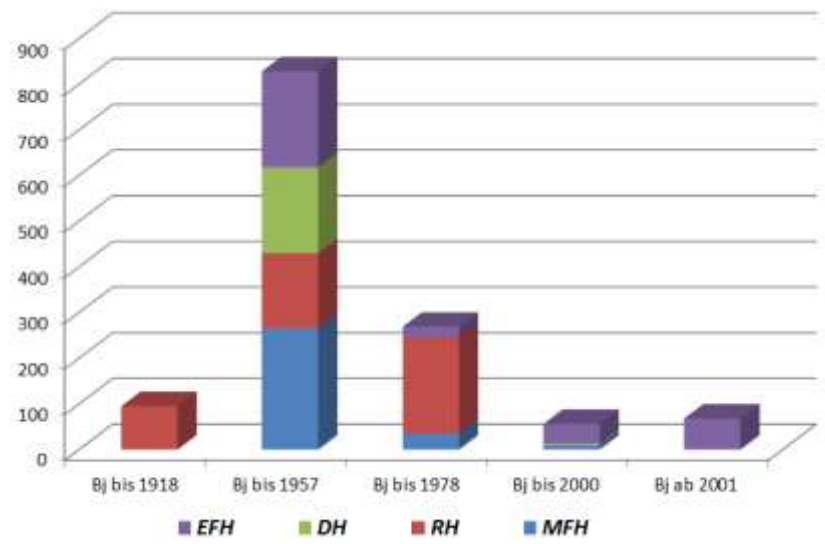
Abb. 27: Gebäudealter und -typen im Quartier PAT



(Quelle: Eigene Darstellung)

Gebäudestruktur in PAT

Abb. 28: Gebäudealter und -typen im Quartier PAT (Anzahl in Prozent)



MFH		21,3	2,9	0,7	
RH	7,6	13,1	16,8		
DH		15,1		0,3	
EFH		16,8	1,8	3,4	5,4

(Quelle: Eigene Darstellung gemäß Stadt Emden 2013, S. 16)

Einschätzung des Sanierungsbedarfs in PAT

Tab. 9: Einschätzung des Sanierungsbedarf der Quartiers-gebäude

Südlich der Ringstraße					
Teilquartier	**Gebäude-struktur**	**Baualter**	**Eigentumsverhältnisse**	**Sanierungsfelder**	**Einschätzung Sanierungs-Bedarf**
STA 1	RH, MFH II-IV	1920 / 1950er	Wohnungswirtschaft / Privat	Fenster, Keller Geschossdecken	mittel bis hoch
STA West	EFH, DH, RH, MFH II-III	1930 / 1950er	Privat	Fenster, Dach, Außenwand (Geschossdecke)	mittel
STA Ost	MFH III-IV	1920 / 1950er	Privat / Wohnungs-wirtschaft	Fenster, Keller, Geschossdecken	mittel bis hoch

Einschätzung des Sanierungsbedarfs in PAT

PAT					
Teilquartier	Gebäude-struktur	Baualter	Eigentumsverhältnisse	Sanierungsfelder	Einschätzung Sanierungs-Bedarf
PAT 1	DH, RH, MFH III	1920er/ 1940er	Wohnungswirtschaft / Privat	Fenster, Dach, Außenwand, Keller	hoch
PAT 2	RH	1900er 1920er	Wohnungswirtschaft / Privat	Dach, Keller, Außenwand	mittel bis hoch
PAT 3	EFH, DH, RH	1940er, 1950er	Wohnungswirtschaft / Privat (RH)	Fenster, Keller	mittel bis hoch
PAT 4	MFH (II-III), RH	1940er 1950er	Wohnungswirtschaft / Privat	Fenster, Dach, Außenwand	mittel bis hoch
PAT 5	EFH	1950er	Privat	Fenster, Dach, Außenwand, Heizung	mittel
PAT 6	RH	1960er	Privat	Fenster, Dach, Außenwand	hoch
PAT 7	MFH (III-IV)	1960er / 1970er	Wohnungswirtschaft	Fenster, Geschossdecken Außenwände	mittel
PAT 8	EFH, RH	1960er	Wohnungswirtschaft / Privat (RH)	Fenster, Dach, Außenwand	mittel
PAT 9	EFH	Ab 1990	Privat	Außenwände, Heizung	gering
PAT 10	EFH	Ab 1995	Privat	Außenwände, Heizung	gering
PAT 11	MFH III-IV	1940er / 1950er	Wohnungswirtschaft	Fenster, Geschossdecken Außenwände	Mittel

Quelle: (Stadt Emden 2013, S. 18ff.)

Leerstände

84 von den Versorgungs-einheiten abgemeldete Wohneinheiten im Quartier

Die Leerstände sind bisher nur an Hand der registrierten Abmeldungen bei den Versorgungsunternehmen (Strom, Wasser, Gas) interpretierbar. Es kann sich sowohl um Leerstände als auch nur um Hinweise auf Mieterwechsel (Fluktuationen) handeln. Demnach sind im Stadtteil 94 Wohnungen von den Versorgungseinheiten abgemeldet, gehäuft treten die Abmeldungen im Bereich der Küstenbahnstraße, Hansastraße, Nesserlander Straße und Dollartstraße auf.

3.1 Bauleitplanung im Untersuchungsgebiet

Flächennutzung im Quartier

Der Flächennutzungsplan der Stadt Emden (Stand Oktober 2009) stellt nahezu sämtliche Flächen des Untersuchungsgebietes als Wohnbauflächen (W bzw. WA) oder als Gewerbegebiete (GE) dar. Ausnahme sind die Flächen des Gemeinbedarf im Nordwesten (die Agentur für Arbeit Emden), im Norden südlich der Ringstraße (Jugendzentrum Alte Post und Amtsgericht Emden) und entlang der Cirksenastraße (Cirksenaschule). Hinzu kommt eine kleine Fläche im Nordosten als Mischbaufläche und die Sonderbauflächen „Hafen“ im Osten.

(WA) insb. südlich der Ringstraße und nördlich der Beningastraße

- **Allgemeines Wohngebiet (WA)** für die Bereiche südlich der Ringstraße und nördlich der Beningastraße sowie Fürbringerstraße im Norden und für den Bereich Schlesierstraße und Schwabenstraße im Nordwesten.

(W) für den restlichen Wohnbereich

- **Wohngebiet (W)** für den restlichen Wohnbereich zwischen der Bahntrasse im Norden und der südlichen Untersuchungsgebietsgrenze sowie etwa zwischen der Cirksenastraße und der westlichen Reihenhaussiedlung westlich der Althusiusstraße.

(GE) im östlichen Quartier

- **Gewerbegebiet (GE)** von der östlichen Grenze des Untersuchungsgebietes bis etwa zur Cirksenastraße sowie etwa das ganze Gebiet in Nord-Süd-Länge.

(M) nördlich und südlich der Ringstraße

- **Gemischte Bauflächen (M)** sind nördlich und südlich der Ringstraße im Osten des Untersuchungsgebietes dargestellt.

(S)-Hafen im Osten

- **Die Sonderbaufläche (S)** Hafen im Osten des Untersuchungsgebietes.

Flächennutzungen des Quartiers entsprechen dem FNP

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die Darstellungen des Flächennutzungsplanes der Stadt Emden zum Untersuchungsgebiet den tatsächlichen bzw. den heutigen Nutzungen weitestgehend entsprechen.

Abb. 29: Ausschnitt des Flächennutzungsplanes der Stadt Emden (Stand 10.2009)

(Quelle: Stadt Emden o. J.)

3.2 Gewerbe- und Wirtschaftsstruktur

Im gewerblich genutzten Quartiersbereich überwiegen Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe

Zur Beschreibung der Wirtschaftsstruktur im Quartier sind sowohl die Branchenstruktur als auch die Zahl der Arbeitsplätze von Relevanz. Im gewerblich genutzten Bereich des Quartiers sind überwiegend Dienstleistungs- und Handwerksbetriebe zu verzeichnen.

Tab. 10: Branchenstruktur im Quartier

Wirtschafts-sektor	Anzahl der Betriebe	Anzahl der Beschäftigten*
Handwerk	14	60
Dienstleistung	30	183
Bau-unternehmen	5	102
Kfz-Bereich	5	39
Eisenwaren	2	8
Sonstige	5	31

Quelle: (Stadt Emden 2013, S. 22)

Für 32 Gewerbebetriebe liegen Informationen zur Anzahl der Beschäftigten vor.

Tab. 11: Betriebsgrößen im Quartier

	bis zu 5 Beschäftigte	zwischen 6 und 29 Beschäftigte	Über 30 Beschäftigte
Anzahl der Betriebe	16	11	5

Quelle: (Stadt Emden 2013, S. 23)

überwiegend kleinst- und kleinständische Unternehmen im Quartier

Die ansässigen Gewerbebetriebe im Quartier weisen demnach kleinst- bis kleinständische Betriebsmerkmale auf. Die größten Arbeitgeber sind in den Bereichen Dienstleistung und Bauunternehmungen zu finden. Sehr hohe Arbeitsplatzdichten sind allerdings noch im Bereich der südlichen Ringstraße im „Behördenviertel“ (Stadtverwaltung, Amtsgericht, Finanzamt, Sparkasse etc.) zu vermuten.

schätzungsweise 500 - 600 Arbeitsnehmer im Bereich der südlichen Ringstraße

Hierfür liegen jedoch keine genauen Zahlen vor. Auf der Basis der Nutzflächen in den Gebäuden lässt sich über plausible Annahmen (Bürofläche pro Mitarbeiter) ein Annäherungswert schätzen. Es wird von 500 bis 600 Beschäftigten allein in den im Bereich südliche Ringstraße ansässigen Behörden und Firmen ausgegangen.

ansässige Fachfirmen die Gebäudemodernisierung / -sanierung / -haustechnik anbieten

Als positiv für die Quartierssanierung ist die Tatsache zu werten, dass es ansässige Fachfirmen gibt, die Gewerke im Bereich Modernisierung / Sanierung / Haustechnik anbieten. Diese Firmen haben bei der Bevölkerung einen hohen Bekanntheitsgrad und genießen einen gewissen Vertrauensvorschuss.

Industrie- und Gewerbenutzungen umschließen das Quartier

Das Quartier ist, wie bereits erwähnt, von gewerblich-industriellen Nutzungen umgeben. Im Osten schließt an der Nesserlander Straße der Außen- und Industriehafen Emden an. Im Süden befindet sich u. a. das VW-Werk-Emden als großflächige industrielle Anlage mit eigenen Güterbahnanlagen und mit über 8.000 Beschäftigten. Zu beachten sind hier sicherlich die sich aus dieser Lagesituation ergebenen Verkehrsströme.

Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs nur in Teilen gesichert

Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfes wird über einen Discounter an der Hansastraße und eine Bäckerei an der Cirksenastraße sowie einige Kioske sichergestellt. Nach Einschätzung des Einzelhandelsgutachtens der CIMA für die Stadt Emden wird der vorhandene Verbrauchermarkt an der Hansastraße aufgrund seiner bestehenden Größe den Anforderungen an eine moderne Nahversorgung nur in Teilen gerecht. Es sollte städtebauliches Ziel sein, einen wettbewerbsfähigen Vollsortimenter zu etablieren.

3.3 Freiraumsituation

Innenstadt und freie Landschaft umfassen das Quartier

Aus dem Flächennutzungsplan (vgl. Abbildung 30, S. 109) lässt sich die besondere Lagesituation des Stadtteils (Insellage) gut erkennen: Abgesehen vom Stadtzentrum grenzen alle sonstigen Stadtteile an die freie Landschaft an. Der Stadtteil PAT wird von drei Seiten von Gewerbe- und Industrieflächen umgeben. Durch die Bahnlinien / Güterbahnlinien wirkt der Stadtteil zudem abgeschottet; direkte Verbindungen in andere Stadtteile gibt es entweder gar nicht oder nur punktuell. Das Quartier befindet sich somit in einer Art Insellage und hat unzureichenden Zugang zu den umliegenden Freiflächen

südlich der Ringstraße hohe Siedlungsdichte

Überdies sind der Stadtteil und das Gebiet südlich der Ringstraße durch eine hohe Siedlungsdichte gekennzeichnet: 60 % des Gebäudebestandes sind MFH und RH. Im Emder Durchschnitt entfallen allein 86 % des Gebäudebestandes auf EFH und Zweifamilienhäuser (im Folgenden ZFH). Der Anteil der privat nutzbaren Freiflächen ist demnach entsprechend gering.

unzureichende Erschließung der umliegenden Freiflächen

Die vorhandenen öffentlich zugänglichen Freiflächen sind entweder zweckgebunden oder unzureichend ausgestattet und erschlossen, um adäquate Naherholungsmöglichkeiten für die Wohnbevölkerung darzustellen.

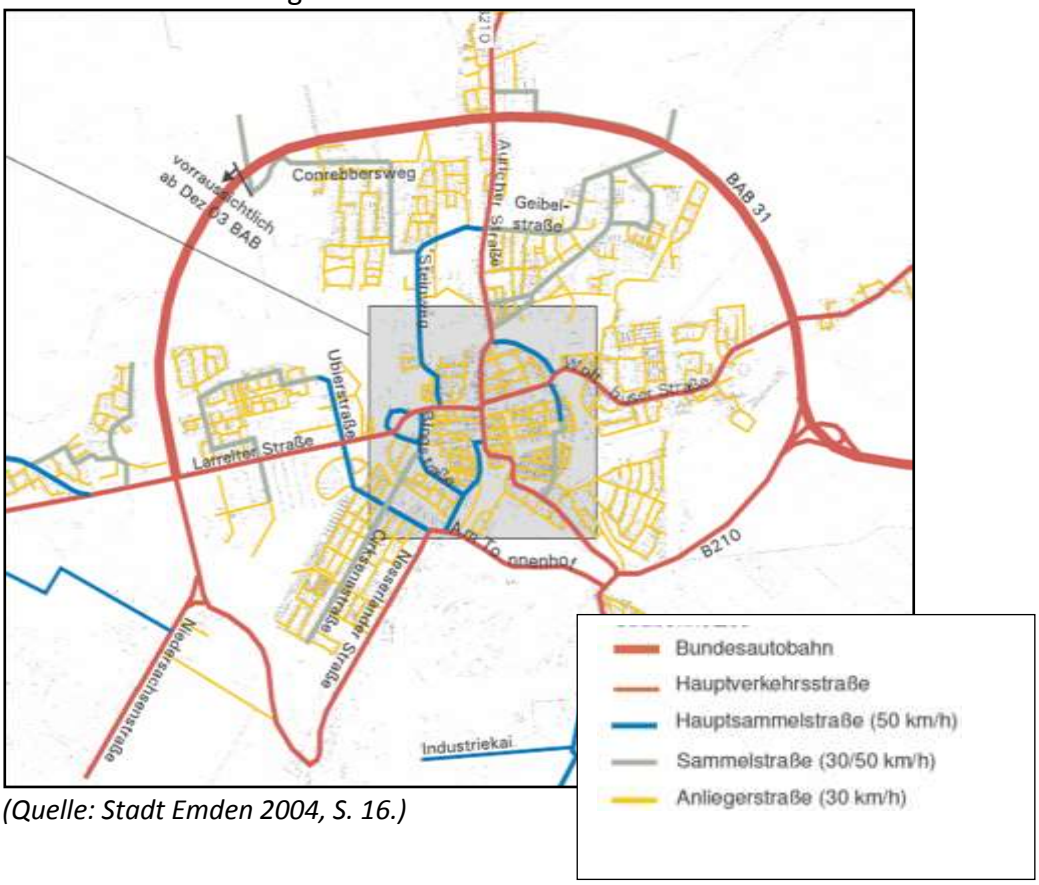
3.4 Verkehrsstruktur im Untersuchungsgebiet

Straßennetz

straßengebundene Anbindung und innere Erschließung des Quartiers

Das Quartier ist über die Niedersachsenstraße / Frisiastraße und die Südumgehung (Zur Klappbrücke, Am Tonnenhof) in Verbindung mit der Nesserlander Straße an den Autobahnring der Bundesautobahn A 31 angebunden. Zur internen Erschließung des Quartiers dienen als Hauptzufahrtswege die Ringstraße in Verbindung mit der Großen Straße im nördlichen Quartier, die Nesserlander Straße, die Cirksenastraße und als Querverbindung die Hansastraße mit der Fletumer Straße und der Schlesierstraße im südlichen Quartier. Die übrigen Straßen sind überwiegend als Tempo-30-Zonen und verkehrsberuhigte Bereiche klassifiziert und weisen insbesondere in PAT eine rechtwinkelige Erschließungsstruktur auf.

Abb. 30: Klassifizierung des Straßennetzes der Stadt Emden



(Quelle: Stadt Emden 2004, S. 16.)

Abgrenzung des Quartiers durch Bahnschienen

Bahnverkehr

Der Stadtteil PAT wird vom nördlichen Teilquartier „Südliche Ringstraße“ durch die Bahnlinie der Emslandstrecke (Norddeich-Oldenburg) abgegrenzt. Von diesem Bahnkörper zweigt eine Güterbahnlinie zum Verladebahnhof des Volkswagenwerks Emdens ab, der parallel zur östlichen Begrenzung des Quartiers verläuft. Eine weitere Abzweigung parallel zur Nesserlander Straße bildet die Güterverkehrsanbindung für die hafengebundenen Standorte und dient dem Personenverkehr zum Bahnhof Emden-Außenhafen (Borkumkai).

Außenhafen gehört zum Quartier PAT

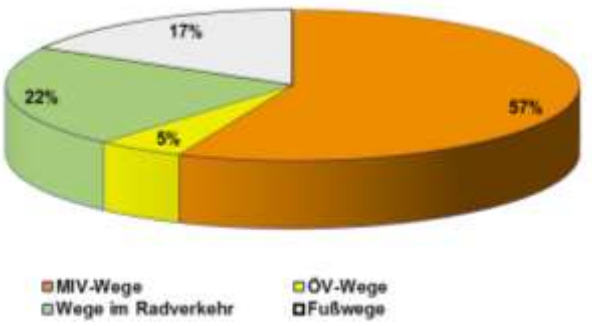
Schifffahrt / Häfen

Zum Stadtteil PAT gehört der Außenhafen, über den ein Großteil des Autoumschlages abgewickelt wird. Zudem befinden sich hier der Fähranleger zur Insel Borkum, ein Yachthafen und die Nesserlander Schleuse, die u. a. die Verbindung zum Binnenhafen darstellt.

voraussichtlich keine Abweichungen des Verkehrsverhaltens im Quartier zum Emder Durchschnitt

Über das Verkehrsverhalten im untersuchten Quartier liegen keine belastbaren Daten vor. Es ist aber anzunehmen, dass die Verkehrsmittelwahl nicht wesentlich vom Emder Durchschnitt abweicht.

Abb. 31: Verkehrsmittelwahl in Emden (Binnenverkehr)



80.000	Wege	57%	MIV-Wege
6.500	Wege	5%	ÖV-Wege
30.100	Wege	22%	Wege im Radverkehr
23.400	Wege	17%	Fußwege

(Quelle: Stadt Emden 2004, S. 24).

Folgendes wurde damals im Verkehrsentwicklungsplan festgestellt: *Emden hat im Vergleich mit anderen Städten einen hohen Anteil Radverkehr und Kfz-Verkehr. Der ÖPNV-Anteil ist vergleichsweise niedrig. Gründe hierfür sind vor allem in der Siedlungsstruktur, die weitgehend aus EFH und ZFH besteht und keine ausgeprägten Stadtteilzentren aufweist, zu suchen. Daneben tragen aber auch das gut ausgebaute Straßennetz einschließlich eines äußeren Rings und die radfahrerfreundliche Topographie zu diesem Ergebnis bei. Zudem wurde in den vergangenen Jahren das Angebot im Busverkehr vor dem Hintergrund einer wirtschaftlichen Optimierung reduziert, was zu rückläufigen Fahrgastzahlen geführt hat.*

Emden hat im Vergleich zu anderen Städten einen hohen Anteil an Rad- und Kfz-Verkehr

Tatsächlich weist der Stadtteil Port Arthur / Transvaal mit einem Pkw-Besatz von 0,34 Pkw / Einwohner einen nur leicht unterdurchschnittlichen Wert auf (Emder Durchschnitt 0,37). Es ist deshalb zu vermuten, dass der Modal-Split in etwa auch auf das Quartier PAT zutrifft.

PAT verzeichnet Pkw-Besatz von 0,34 Pkw / Einw.

Der Radverkehr hat allerdings, wie neue Erkenntnisse aus dem Radverkehrskonzept zeigen, einen wachsenden Anteil und wird aktuell bei 30 % vermutet.[47]

Radverkehr vermutlich mit wachsemden Anteil (aktuell ca. 30%)

ÖPNV

Zurzeit wird der Stadtteil mit der Stadtverkehrsbuslinie 502 bedient. Die Linie führt vom Hauptbahnhof über die Schlesierstraße, Fletumer Straße, Cirksenastraße und Dollartstraße zum Borkumanleger bzw. zur Seeschleuse. Die Vertaktung ist werktags stündlich zwischen 7:00 Uhr und 18:00 Uhr. Samstags wird die Strecke zwischen 8:00 Uhr und 14:00 Uhr ebenfalls im stündlichen Rhythmus bedient. Einschränkungen in der Bedienungshäufigkeit gibt es an schulfreien Tagen. Sonntags findet die Bedienung des Stadtteiles über ein Anrufsammeltaxi statt. Die Haltestellen befinden sich in der Körmeisterstraße und der Althusiusstraße.

Buslinie 502 bedient das Quartier im ÖPNV

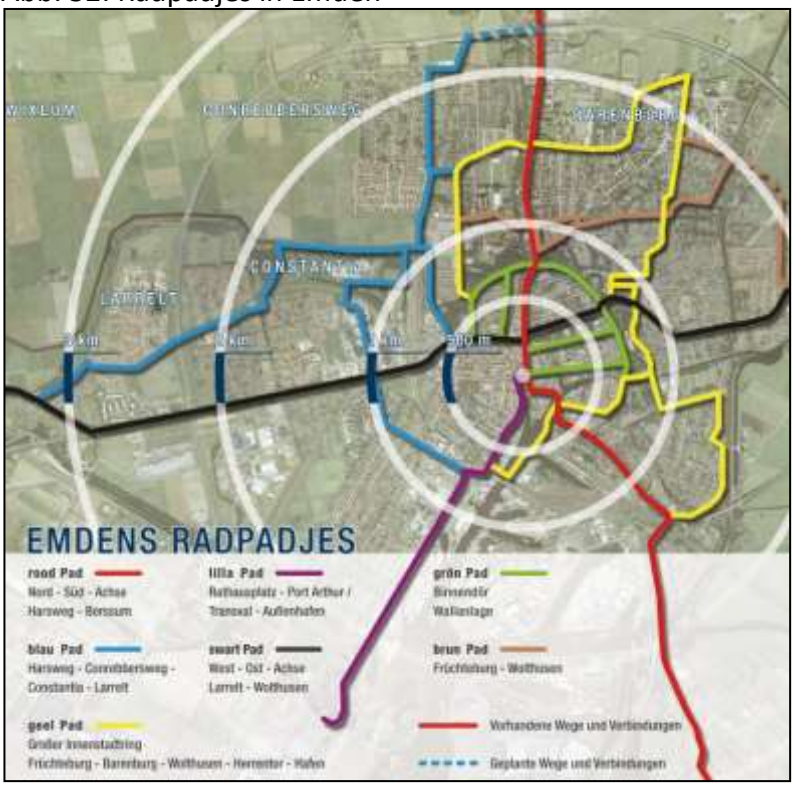
[47] Vgl. Stadt Emden o. J. a, S. 7.

Radverkehr

Radverkehr wird in Emden gefördert

Das Rad als Verkehrsmittel wird seit Jahren von der Stadt Emden gefördert. Neben dem Radverkehrskonzept, das in erster Linie als Strategiepapier zu verstehen ist, gibt es weitere Programmansätze, um den Radverkehr in Emden zu fördern (Emders up Rad, Radpadjes, Mit dem Rad zur Arbeit). Mit der Entwicklung der Radpadjes wird das Ziel verfolgt, ein alltagstaugliches Fahrradnetz im Emder Stadtgebiet zu konzipieren, das auch Sicherheits- und Komfortansprüchen genügt.

Abb. 32: Radpadjes in Emden



(Quelle: Stadt Emden o. J. d.)

PAT nimmt mit zwei Abschnitten am Radpadjes teil

Das Quartier partizipiert mit der Nesserlander Straße und der Verbindung Hansastraße, Fletumer Straße und Schlesierstraße an zwei dieser Radpadjes.

wenig fahrradfreundliche Strukturen im Quartier

Insgesamt gibt es im Quartier allerdings wenig fahrradfreundlich ausgebaute Straßenzüge. Separat ausgewiesene Radwege finden sich nur entlang der Nesserlander Straße, in der Hansastraße, im nördlichen Bereich der Cirksenastraße und entlang der Ringstraße. Abgesehen von den verkehrsberuhigten Bereichen, die überwiegend niveaugleich ausgebaut sind, weisen die übrigen Straßen oftmals beschädigte Straßendecken auf und sind durch parkende Pkw am Straßenrand wenig komfortabel und verkehrssicher.

Motorisierter Individualverkehr (MIV) - Parksuchverkehr

Erhöhter Parksuchverkehr hauptsächlich im nördlichen Quartiersteil

Der nördliche Bereich des Quartiers („Behördenviertel“) ist durch eine Vielzahl von Behörden, Verwaltungs- und Dienstleistungseinrichtungen entlang der Ringstraße geprägt. Allein dieser zum Quartier gehörende Bereich weist ungefähr 600 Arbeitsplätze auf. Im „Behördenviertel“ sind die meisten Parkplätze bewirtschaftet. Dies führt dazu, dass Arbeitnehmer, die mit dem Pkw zur Arbeit fahren, versuchen, in den angrenzenden Wohnquartieren einen kostenneutralen Stellplatz zu finden. Auf diese Parkmöglichkeiten, insbesondere in den angrenzenden Wohnstraßen im Quartier, gibt es einen entsprechenden Nutzungsdruck. Für die Anwohner bedeutet dies eine erhebliche Minimierung der Wohnqualität durch Parksuchverkehr und zugeparkte Wohnstraßen.

4 Soziales Profil des Untersuchungsgebietes

Inhalt und Methodik

In diesem Kapitel soll - ergänzend zu den städtebaulichen Analysen - untersucht werden, inwieweit das Untersuchungsgebiet als Raum mit besonderem Entwicklungsbedarf anzusehen ist, der aufgrund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen als erheblich benachteiligt anzusehen ist. Dabei stehen gemäß aktueller VV Städtebauförderung Aspekte im Mittelpunkt, die auf Benachteiligungen hinsichtlich der Bildungschancen und Wirtschaftskraft der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Sicherheit im Quartier hindeuten. Auch besondere Integrationsanforderungen beispielsweise von Menschen mit Migrationshintergrund und Entwicklungsbedarfe des Angebots an kinder-, familien- und altengerechter bzw. weiterer sozialer Infrastrukturen sind herauszuarbeiten.

4.1 Genese und Einordnung des Untersuchungsgebietes

strukturelle Rahmbedingungen als Verständnishilfe

Für das Verständnis des heutigen sozialen Profils des Untersuchungsgebietes „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ ist es hilfreich, sich der bereits eingangs beschriebenen strukturellen Rahmenbedingungen der Entwicklung dieses Raumes nochmals zu vergegenwärtigen.

Emder Hafen im Osten und VW-Werk im Westen

Der im Osten unmittelbar an den Emder Hafen und im Westen an das VW-Werk Emden angrenzende Stadtteil Port Arthur / Transvaal ist zur vorletzten Jahrhundertwende als Arbeiterquartier für die im Zuge der Industrialisierung rasant steigende Zahl an Beschäftigten der benachbarten Hafen- und Industriebetriebe entstanden. Viele der Gebäude - überwiegend Rotstein-Reihenhäuser - sind bis heute erhalten geblieben. Für die heutigen Sozialstrukturen prägender sind jedoch die nach dem Zweiten Weltkrieg, vor allem in den 1950er Jahren, entstandenen Quartiersbereiche.

PAT ist Arbeiterviertel

Wohnungsnot nach dem Zweiten Weltkrieg machte PAT zum Schwerpunkt des Emder Wohnungsbaus

Aufgrund der immensen Wohnungsnot stellten die im Stadtteil noch vorhandenen großflächigen unbebauten Flächen einen räumlichen Schwerpunkt des Emder Wohnungsbaus der 1950er Jahre dar, indem hier eine Vielzahl mehrstöckiger Wohngebäude errichtet wurde. In der zweiten Hälfte der 1960er Jahre schloss sich der Bau von Wohnungen für Beschäftigte des 1964 eröffneten VW-Werks an. Erst seit den 1990er Jahren sind kleinere Neubaugebiete in den westlichen Teilräumen des Gebietes entstanden, so dass lediglich 6,7 % des Gebäudebestandes im Stadtteil Port Arthur / Transvaal aus den zurückliegenden 25 Jahren stammen.

keine offenen „sozialen Brennpunkte" im Quartier

Nach übereinstimmender Einschätzung der in die Untersuchung einbezogenen Experten und lokalen Akteure gibt es - anders als zum Ausgangspunkt der letzten Sanierung Ende der 1970er Jahre - (noch) keine offen wahrnehmbaren „sozialen Brennpunkte" im Untersuchungsgebiet. Dennoch deutet speziell in den durch modernisierungsbedürftige Geschosswohnungen geprägten nördlichen Teilräumen des Stadtteils Port Arthur / Transvaal (Bereich Graf-Enno-, Graf-Johann-, Fletumer Straße) vieles darauf hin, dass sich eine neuerliche Abwärtsspirale aus hoher Fluktuation, steigendem Zuzug einkommensarmer Personengruppen, Müllproblematik und Stigmatisierung in Gang gesetzt hat, die die beachtlichen Erfolge der letzten Sanierung nachhaltig bedroht und zunehmend auf die stabileren Räume ausstrahlt. Diese Einschätzung wird durch die quantitativen Analysen der folgenden Seiten gestützt und auch durch Vertreter der örtlichen Wohnungswirtschaft bestätigt, die entsprechende Strukturveränderungen in der Mieterschaft, zunehmende Mietausfälle bei im städtischen Vergleich sehr niedrigem Mietniveau und Probleme durch wilden Müll im Wohnumfeld registrieren.

einkommensschwache Personen in Abwärtsspirale

kaum Zuzüge aus sozial stabilen Haushalten

Nennenswerte, sozial stabilisierende Zuzüge von Haushalten mit überdurchschnittlichem sozioökonomischem Status aus anderen Stadtteilen oder über die Stadtgrenze in das Untersuchungsgebiet haben in der Vergangenheit nach Einschätzung der befragten Akteure aus der Stadtverwaltung und aus dem Gebiet kaum stattgefunden.

Defizite in der Bausubstanz als möglicher Grund für die Zuzugshemmung

Maßgeblich für diese Zurückhaltung dürften zum einen die weitreichenden Defizite der Bausubstanz sein, nicht nur in energetischer Hinsicht, sondern insbesondere auch die (nicht gegebene) Barrierefreiheit, teils unzeitgemäße Wohnungszuschnitte und -ausstattung sowie unzureichende Wohnumfeldqualitäten. Nicht zu unterschätzen ist aber auch die Bedeutung des Imagefaktors: Vor allem der Stadtteil Port Arthur / Transvaal - und damit auch seine Bewohner - war über viele Jahrzehnte als armer Stadtteil mit großen sozialen Problemen und hoher Kriminalitätsbelastung stigmatisiert. Obwohl sich die Situation objektiv zwischenzeitlich entspannt hat, lassen sich die negativen Vorurteile nur sehr langsam überwinden. Diese sind offenbar sehr tief im Bewusstsein der Emder Bevölkerung verankert.

Stadtteil wird vermehrt von Studierenden als Wohnort aufgesucht

In den vergangenen ca. 15 Jahren hat die Bedeutung des Untersuchungsgebiets als Wohnstandort für Studierende kontinuierlich zugenommen, die vergleichsweise niedrige Mieten bei gleichzeitiger Nähe zur Hochschule im benachbarten Stadtteil Constantia schätzen. Von den seit längerem im Gebiet verwurzelten Einwohnern wird bedauert, dass die Studierenden sich vielfach nur zurückhaltend in den Stadtteil integrieren und somit das Stadtteilleben kaum positiv befruchten.

4.2 Infrastrukturausstattung und Akteursnetzwerke

Vielzahl an Einrichtungen der sozialen Infrastruktur im Untersuchungsgebiet

Im Untersuchungsgebiet ist eine Vielzahl an Einrichtungen und Angeboten sozialer Infrastruktur anzutreffen, deren Einzugsgebiete sich teilweise auf das gesamte Stadtgebiet erstrecken. Infrastrukturdefizite werden dagegen bei der Nahversorgung, der ärztlichen Versorgung und im Hinblick auf seniorenbezogene Infrastruktur gesehen. Im Folgenden wird vornehmlich auf Aspekte eingegangen, die in besonderer Weise bedeutsam für die Fragestellung dieser Untersuchung sind.

Erweiterung des familienbezogenen Angebots der Cirksenaschule

Mit der Zusammenlegung der ehemaligen Grundschulen Emsschule und Nesserland zur Grundschule Cirksena am Standort der aufgelösten Hauptschule „Cirksenaschule“ hat im Untersuchungsgebiet zum Schuljahr 2013 / 2014 eine wesentliche Erweiterung des familienbezogenen Angebotsprofils stattgefunden. Die sanierte und baulich erweiterte Schule soll mittelfristig als gebundene Ganztagsschule geführt werden. U. a. im Hinblick auf die Lernorganisation, die Einbindung sozialer Arbeit und die Zusammenarbeit mit anderen familienbezogenen Einrichtungen besitzt die Grundschule Cirksena für die Stadt Emden Modellcharakter. Der Einzugsbereich der Schule umfasst das Untersuchungsgebiet dieser Vorbereitenden Untersuchung und weitere Teile des Stadtzentrums im Norden.

Abb. 33: Sanierung und Erweiterung der neuen Modellschule Cirksena

(Quelle: Eigenes Foto 2014)

Drei Kindertagesstätten und Jugendzentrum im Quartier

Des Weiteren sind im Untersuchungsgebiet drei Kindertagesstätten ansässig, wobei der sozialraumbezogene Ansatz der Kindertagesstätte Schwabenstraße mit offener Jugendarbeit nachmittags und abends bereits bundesweite Aufmerksamkeit auf sich gezogen hat. Weitere kinder- und jugendbezogene Angebote werden insbesondere vom Jugendzentrum „Alte Post“ (Standort der Bundesprojekte Pro-Aktiv-Center, Kompetenzagentur und Schulverweigerung - die 2. Chance) im Norden des Untersuchungsgebiets und vom Stadtteilbüro Transvaal in der

Stadtteilbüro steht allen Bewohnern zum Austausch zur Verfügung

Dollartstraße vorgehalten (z. B. Ferienprogramm, Feste, regelmäßige Freizeitangebote). Das Stadtteilbüro arbeitet eng mit den übrigen im Sozialbereich tätigen Akteuren des Stadtteils zusammen und steht Bewohnern aller Altersgruppen als erster Ansprechpartner in vielen konkreten Alltagsfragen zur Verfügung. Im Netzwerk „Stadtteiltreff“ tauschen sich die maßgeblichen Akteure des Sozialraums regelmäßig aus.

Vor allem ältere Menschen nehmen die Angebote des Bürgervereins Port Arthur / Transvaal in Anspruch. Der Ende der 1970er Jahre infolge der zunehmenden sozialen Probleme im Stadtteil gegründete Bürgerverein nutzt und vermietet das im Zuge der zurückliegenden Sanierung zum Bürgerhaus umgebaute „Pumpwerk“ in Nachbarschaft der Grundschule Cirksena. Der Verein versteht sich als Integrationsmotor des Stadtteils und ist ebenfalls eng mit den örtlichen Akteuren vernetzt.

Abb. 34: Pumpstation an der Cirksenastraße - Bürgerhaus und Standort des Bürgervereins Port Arthur / Transvaal

(Quelle: Eigenes Foto 2014)

Obdachlosenheim in der Hansastraße

Bedeutung für ganz Emden haben die Angebote für Obdachlose im Untersuchungsgebiet: In der Hansastraße befindet sich ein sozialpädagogisch betreuter Tagesaufenthalt für Obdachlose (Träger: Synodalverband Nördliches Ostfriesland), dem eine Obdachlosenunterkunft mit 20 Betten im Südosten des Gebietes angegliedert ist („Alte Liebe“ in der Straße „Zu den Hafenbecken“).

Weitere wichtige soziale Akteure im Untersuchungsgebiet sind der lokale Sportverein FC Frisia Emden, Kirchengemeinden unterschiedlicher Konfessionen und „Das Boot - Verein zur Förderung seelischer Gesundheit“ mit unterschiedlichen sozialpsychologischen Angeboten und einer Fahrradwerkstatt für psychisch beeinträchtigte Menschen.

mangelnde Nahversorgungssituation als großer Standortnachteil

Als großer Standortnachteil ist in den Akteursgesprächen die Nahversorgungssituation im Untersuchungsgebiet benannt worden, existiert hier doch kein Lebensmittel-Vollsortimenter mehr. Den Bewohnern stehen lediglich ein Discounter, ein Fleischer und mehrere Bäckerläden sowie Kioske zur Verfügung. Auch die ärztliche Versorgung wird als unzureichend beschrieben. Ebenso besteht ein gravierender Mangel an barrierefreiem Wohnraum insbesondere für ältere Menschen - explizit auf Ältere ausgerichtete Wohnangebote in Altenheimen oder Seniorenzentren existieren im Untersuchungsgebiet nicht.

Gravierender Mangel an barrierefreier Infrastruktur

Abb. 35: Kaum barrierearmer Wohnraum im Untersuchungsgebiet

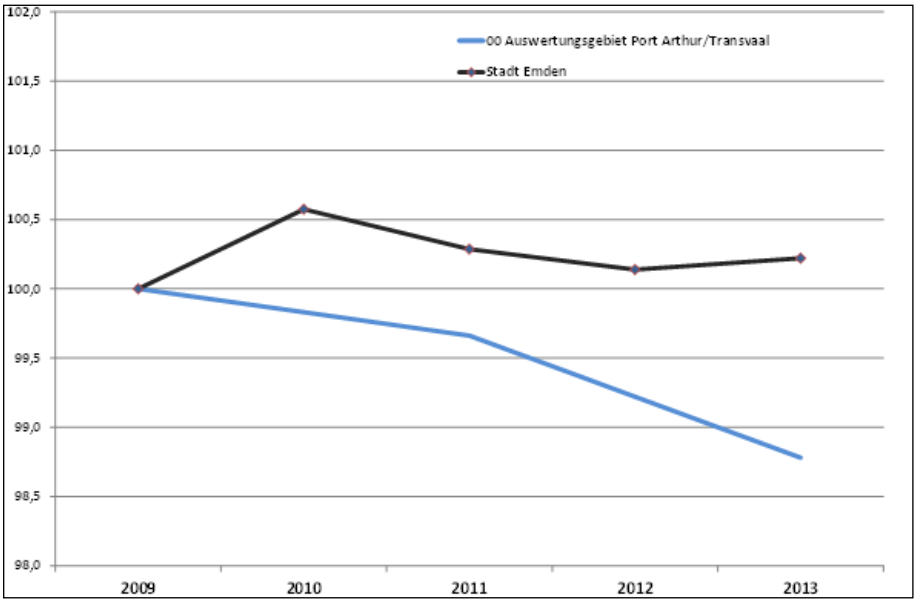
(Quelle: Eigenes Foto 2014)

4.3 Bevölkerungsstruktur

Bevölkerungsentwicklung im Quartier leicht rückläufig

Anders als in der Stadt Emden insgesamt ist die Einwohnerzahl im Untersuchungsgebiet in der Vergangenheit leicht rückläufig. Wie Abb. 38 zeigt, hat im Zeitraum 2009 bis 2013 ein Rückgang um etwa 1,3 % stattgefunden, während die Bevölkerung der Stadt leicht angestiegen ist. In absoluten Zahlen hat sich die Einwohnerzahl im Untersuchungsgebiet um 72 Personen von 5.905 auf 5.833 verringert.

Abb. 36: Einwohnerentwicklung des Untersuchungsgebietes und der Stadt Emden zwischen 2009 und 2013 im Vergleich



(Quelle: Eigenes Berechnung und Darstellung gemäß der Stadt Emden)

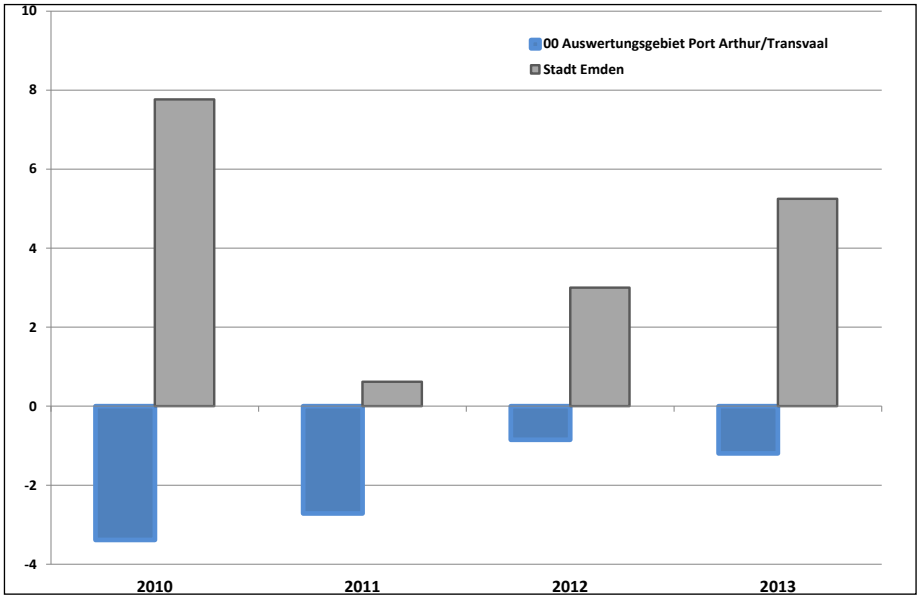
negative Wanderungsbilanz und Überschuss der Fortzüge

Stärker noch als der strukturelle Sterbeüberschuss - der in den meisten Teilräumen Emdens vorzufinden ist - hat sich im Untersuchungsgebiet eine negative Wanderungsbilanz ausgewirkt. Während die Gesamtstadt zwischen 2009 und 2013 einen Wanderungsgewinn von 830 Personen verzeichnete (+ 1,7 % bezogen auf die Einwohnerzahl 2009), ist im Untersuchungsgebiet ein Überschuss der Fortzüge gegenüber den Zuzügen von 48 Personen festzustellen (-0,8 %).

Attraktivitätsverlust als Wohnstandort

Diese Zahlen belegen, dass der hier betrachtete Teilraum nur eingeschränkt an der positiven Entwicklung der Stadt in der jüngsten Vergangenheit partizipieren konnte und stützen somit die These der Attraktivitätsdefizite des Wohnstandorts.

Abb. 37: Wanderungssaldo je 1.000 Einwohner im Untersuchungsgebiet und in der Stadt Emden insgesamt zwischen 2010 und 2013 im Vergleich

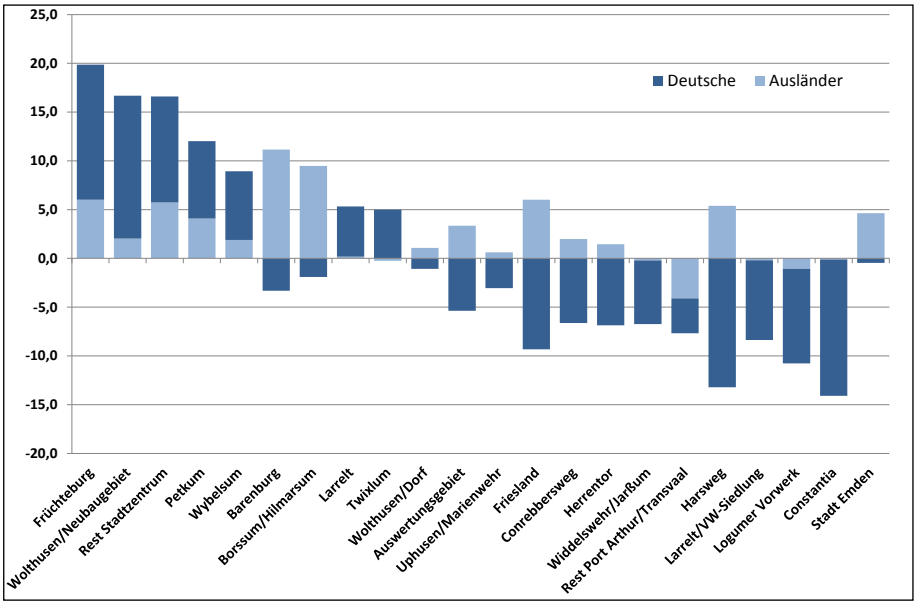


(Quelle: Eigenes Berechnung und Darstellung gemäß der Stadt Emden)

starke Zuwanderung von Migranten und Fortzüge Deutscher

Bei einer differenzierteren Betrachtung der Wanderungen nach Nationalität wird deutlich, dass sich die Wanderungstendenzen deutscher und ausländischer Personen markant unterscheiden: Bei den deutschen Einwohnern ist die Wanderungsbilanz klar negativ, wohingegen deutlich mehr ausländische Mitbürger zu- als fortgezogen sind. Nur in wenigen Emder Stadtteilen fallen die Wanderungskennziffern nach Nationalität so stark auseinander wie im Untersuchungsgebiet. Dieser Befund kann als Hinweis auf Segregationstendenzen gewertet werden und belegt die zunehmenden Integrationsanforderungen im Untersuchungsgebiet.

Abb. 38: Wanderungssaldo je 1.000 Einwohner nach Nationalität im Untersuchungsgebiet und den Stadtteilen der Stadt Emden im Vergleich (Durchschnittswert 2010 bis 2013)

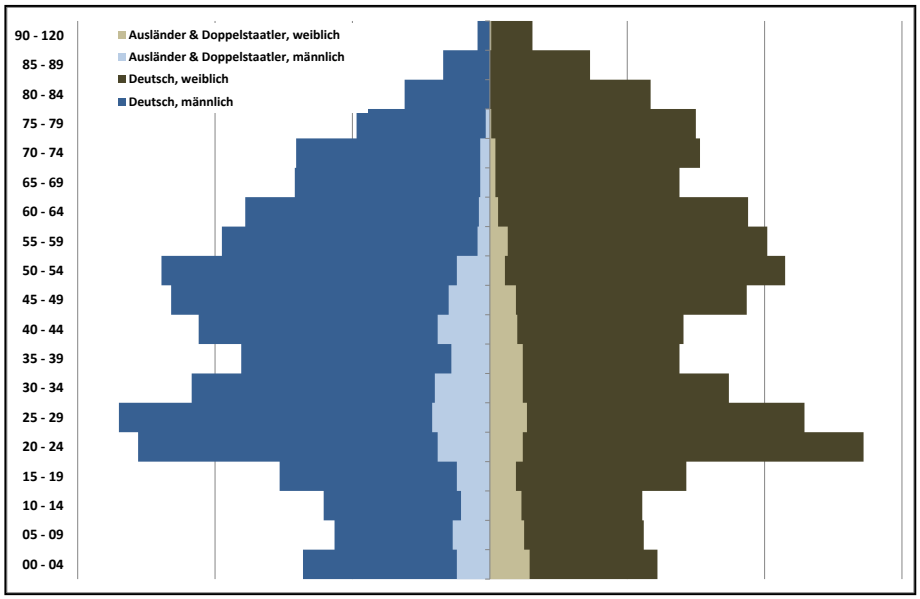


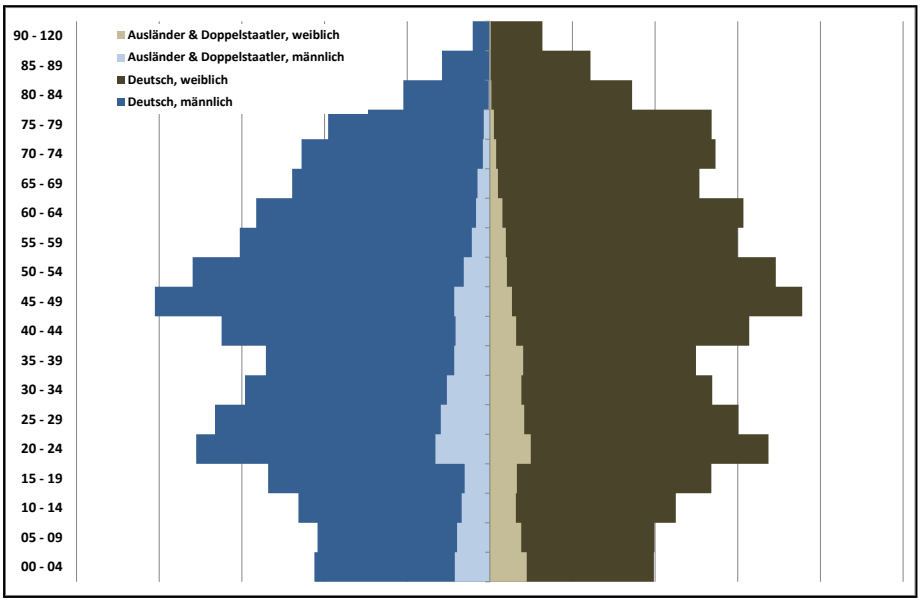
(Quelle: Eigenes Berechnung und Darstellung gemäß der Stadt Emden)

Altersstruktur des Quartiers signifikant unterschiedlich zur Gesamtstadt

Wird im folgenden Schritt der Blick auf die altersstrukturelle Zusammensetzung des Untersuchungsgebietes gelenkt, werden weitere bedeutsame Unterschiede zur Stadt Emden insgesamt deutlich:

Abb. 39: Altersstruktur im Untersuchungsgebiet (oben) und in der Stadt Emden (unten) im Vergleich (Stand 2013)





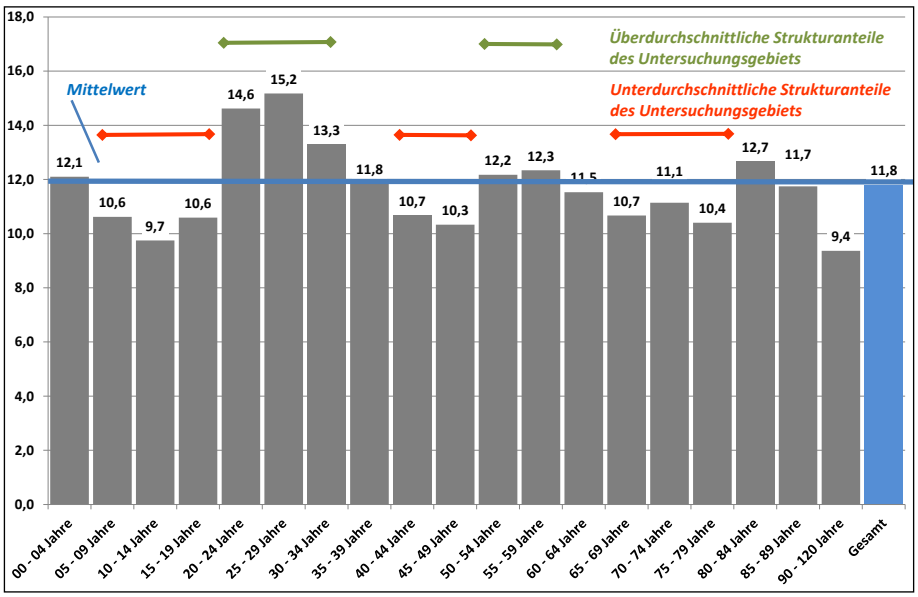
(Quelle: Eigenes Berechnung und Darstellung gemäß der Stadt Emden)

überdurchschnittlicher Anteil an 20 bis 34-jährigen im Quartier im Vergleich zur Gesamtstadt

Das Untersuchungsgebiet Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße besitzt - gemessen am Gesamtanteil des Untersuchungsgebietes an der Bevölkerung Emdens deutlich überdurchschnittliche Anteile an den jungen Erwachsenen zwischen 20 und 34 Jahren sowie leicht positive Abweichungen bei den 50- bis 64-Jährigen. Dagegen scheinen vor allem Familien mit schulpflichtigen Kindern das Untersuchungsgebiet zu meiden: Die diesbezüglichen Strukturanteile der Altersgruppen 5 bis 19 Jahre und 40 bis 49 Jahre fallen auffallend niedrig aus, was als Hinweis auf eine generell als verbesserungsfähig wahrgenommene Infrastrukturausstattung für Familien im Untersuchungsgebiet gewertet werden kann. Auch die Anteile der Senioren sind mit Ausnahme der Altersgruppe 80 bis 84 Jahren unterdurchschnittlich. Dieser Befund stützt die Einschätzung der Akteure, dass fehlender barrierefreier Wohnraum eine zentrale Zukunftsherausforderung des Untersuchungsgebietes darstellt.

unterdurchschnittlicher Anteil an älteren Bevölkerungsgruppen im Quartier

Abb. 40: Anteile des Untersuchungsgebietes an den Einwohnern der Stadt Emden nach Altersgruppen (Stand 2013)

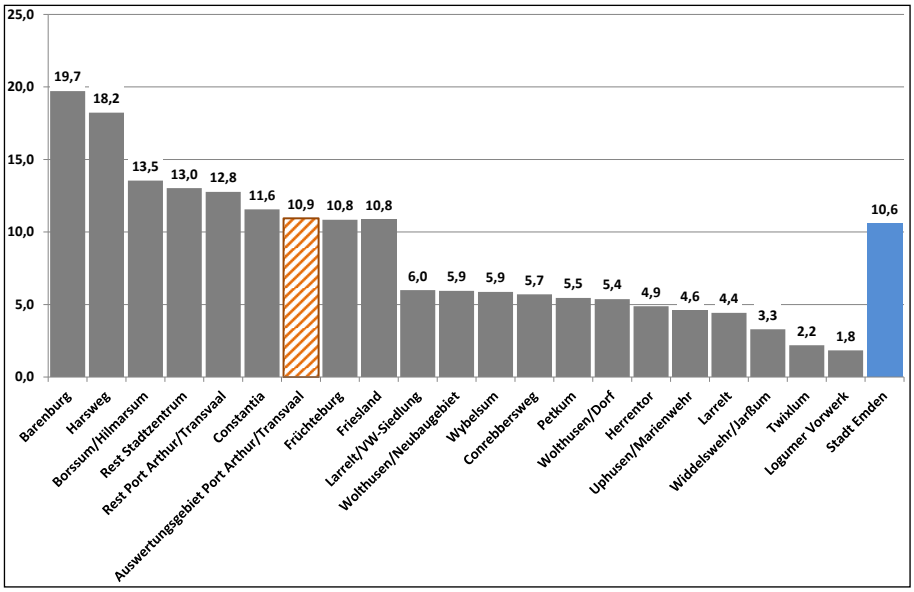


(Quelle: Eigenes Berechnung und Darstellung gemäß der Stadt Emden)

Anteil der Migranten und Doppelstaatler an der Bevölkerung liegt im Durchschnitt der Stadt (10,9 %)

Ein besonderes Charakteristikum des Untersuchungsgebiets liegt in der grundsätzlich unauffälligen Struktur im Hinblick auf Migranten- und Ausländeranteile: Während deutschlandweit benachteiligte Stadtquartiere vielfach auch durch überdurchschnittliche Anteile von Einwanderern gekennzeichnet sind, ist dies im Gebiet Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße keineswegs der Fall: Der Anteil der Ausländer und Doppelstaatler an der Bevölkerung liegt mit 10,9 % fast exakt im städtischen Durchschnitt (10,6 %) und somit beispielsweise weit unter dem Vergleichswert des Stadtteils Barenburg. Benachteiligung und soziale Problemlagen scheinen im Untersuchungsgebiet nicht per se an die Herkunft der Menschen gekoppelt zu sein.

Abb. 41: Ausländer- und Doppelstaatler-Anteile im Untersuchungsgebiet und in den Stadtteilen der Stadt Emden im Vergleich (Stand 2013)



(Quelle: Eigenes Berechnung und Darstellung gemäß der Stadt Emden)

Kleinteiligere Auswertungen zeigen allerdings hinsichtlich des Anteils an Menschen mit Migrationshintergrund eine erhebliche Bandbreite im Untersuchungsgebiet auf: So wohnen insbesondere in den durch Einfamilien- und Reihenhausbebauung geprägten Gebieten westlich der Althusiusstraße und zwischen Althusiusstraße, Fletumer Straße, Cirksenastraße und Berumer Straße offenbar nur wenige Menschen mit Wurzeln im Ausland - der Anteil der Ausländer und Doppelstaatler liegt hier nur zwischen 3 und 5 %. Dagegen liegt der entsprechende Anteil in den älteren Geschosswohnungen nördlich der Fletumer Straße und im Bereich Küstenbahnstraße bei etwa 14 %. Die beiden genannten Räume liegen damit unter den ersten zehn Rangplätzen der etwa 100 im Zuge der Erarbeitung des Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Emden 2010 gebildeten Quartiere. Diese kleinräumige Betrachtung stützt somit die These bzgl. räumlich fokussierter Segregationstendenzen im Untersuchungsgebiet.

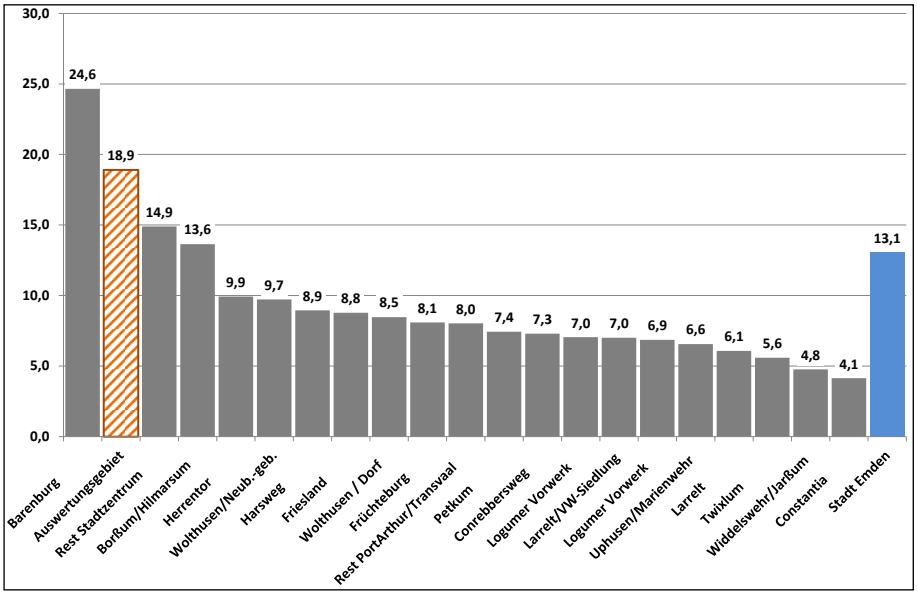
Migranten wohnen insbesondere in älteren Geschosswohnungen nördlich der Fletumer Straße / Küstenbahnstraße

4.4 Arbeitslosigkeit und Transferleistungen

Anteil der von Transferleistungen abhängiger Menschen

Wichtige Erkenntnisse zu bestehenden oder sich entwickelnden soziostrukturellen Problemlagen in einem Siedlungsraum lassen sich über die Auswertung von quantitativen Daten zu Beschäftigung, Arbeitslosigkeit und zum Bezug von staatlichen Unterstützungsleistungen gewinnen. Aus diesem Grund hat die Verwaltung der Stadt Emden für diese Voruntersuchung Sonderauswertungen einer Auswahl maßgeblicher Indikatoren speziell für das Untersuchungsgebiet Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße vorgenommen.

Abb. 42: Arbeitslosenquote im Untersuchungsgebiet und in den Stadtteilen der Stadt Emden im Vergleich (Stand 2013)



(Quelle: Eigene Berechnung und Darstellung gemäß der Stadt Emden)

Anteil der von Transferleistungen abhängigen Menschen im Quartier ist deutlich höher als in der Gesamtstadt

Bei den Auswertungen zur Arbeitslosen-Thematik lassen sich zwei grundsätzliche Aussagen treffen: Die Kennziffern des Untersuchungsgebiets liegen im stadtweiten Vergleich jeweils an zweiter Stelle und ausnahmslos deutlich über dem städtischen Mittelwert. Somit ist davon auszugehen, dass „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ ein benachteiligtes Gebiet im Hinblick auf die wirtschaftliche Situation der Bewohnerinnen und Bewohner ist.

Arbeitslosenquote mit 18,9 % fast um die Hälfte höher als in der Gesamtstadt

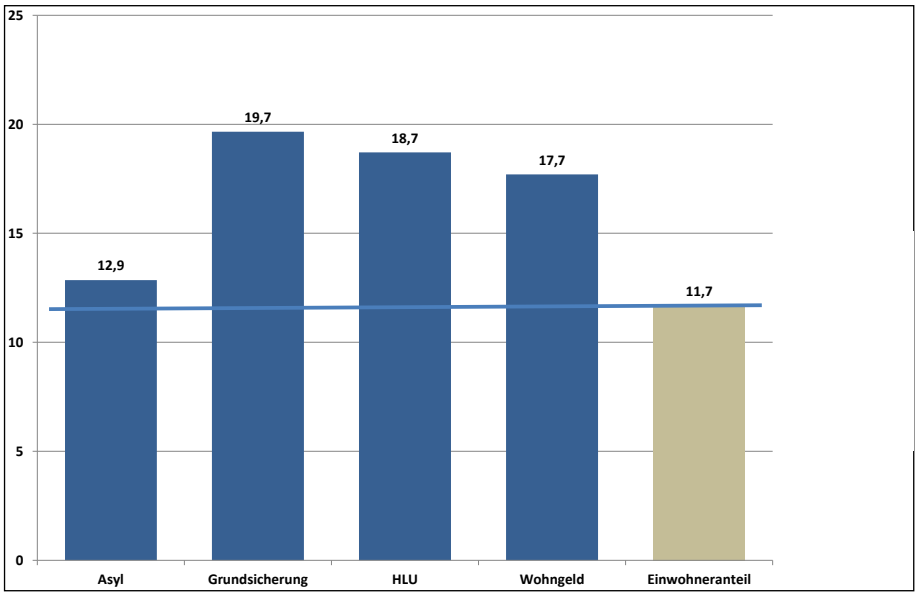
An die Werte des bereits in der Sanierung befindlichen Stadtteils Barenburg reichen die „Betroffenheiten“ des Untersuchungsgebietes jedoch nicht heran. So fällt die Arbeitslosenrate[48] im Untersuchungsgebiet mit 18,9 % fast um die Hälfte höher als in der Gesamtstadt und mehr als doppelt so hoch wie in 14 der übrigen 18 Emder Stadtteile aus (Barenburg: 24,6 %). Bei den Frauen liegt die Rate mit 20,1 % noch etwas höher als bei den Männern (18,0 %) - dies ist allerdings auch stadtweit der Fall. Auch Jugendarbeitslosigkeit ist im Untersuchungsgebiet ein ausgesprochen wichtiges Thema: Bei den unter 25-Jährigen liegt der Anteil mit 15,3 % ebenfalls um etwa die Hälfte über dem städtischen Mittelwert. Der „Abstand“ zum Barenburger Wert ist bei den jungen Menschen zudem weitaus geringer (< ein Fünftel) als bei der Arbeitslosenrate insgesamt (ca. ein Viertel). Hinsichtlich der Menschen mit verfestigter Arbeitslosigkeitsbiographie ist das Untersuchungsgebiet dagegen etwas weniger auffällig: Die entsprechende Rate liegt mit 5,5 % nur leicht über dem städtischen Wert (4,1 %).

überdurchschnittlicher Anteil benachteiligter Personengruppen im Quartier

Aktuelle Kennzahlen zu den Hilfeempfängern unterstreichen die über die Auswertung der Arbeitslosendaten gewonnene Einschätzung einer überdurchschnittlichen Konzentration benachteiligter Personengruppen im Untersuchungsgebiet: Der Anteil der im Untersuchungsgebiet wohnenden Empfänger von Grundsicherung und von Hilfe zum Lebensunterhalt lag 2013 jeweils um etwa zwei Drittel höher als es dem Einwohneranteil nach zu erwarten wäre, beim Wohngeld etwa um die Hälfte.

[48] Definiert als Anteil der Arbeitslosen nach SGB I und SGB II an den SV-Beschäftigten zuzüglich Arbeitslosen nach SGB I und SGB II.

Abb. 43: Anteile des Untersuchungsgebietes an allen Empfängern unterschiedlicher öffentlicher Transferleistungen in der Stadt Emden)



(Quelle: Eigenes Berechnung und Darstellung gemäß der Stadt Emden)

4.5 Jugend und Bildung

Benachteiligte Quartiere gleich Quartiere mit niedrigen Bildungschancen?

Erfahrungen aus vielen Städten zeigen, dass sich die strukturellen Problemlagen benachteiligter Quartiere häufig aufgrund eines „Teufelskreises“ aus Konzentration / Ansiedlung bildungsferner und einkommensschwacher Haushalte, niedrigen bzw. fallenden Mieten und Grundstückspreisen, Investitionszurückhaltung privater (Wohnungs-) Eigentümer, sich verschlechternden Wohn- und Wohnumfeldqualitäten, Sicherheitsproblemen und einer Stigmatisierung des Quartiers sowie seiner Einwohner sukzessive verschärfen. Integrierte und einkommensstärkere Gruppen wandern ab, fortschreitende soziale Entmischungsprozesse sind die Folge. Die Betrachtung der Bildungschancen und -erfolge der in den Quartieren lebenden Kinder und Jugendlichen im Vergleich zur Gesamtstadt kann daher wichtige Hinweise darauf geben, inwieweit die Entwicklungschancen und Sozialisationsbedingungen von Kindern und Jugendlichen bereits nachhaltig gestört sind.

Leider konnten aufgrund des Zeitdrucks bei der Erstellung der Vorbereitenden Untersuchung maßgebliche Bildungskennzahlen wie beispielsweise Übergänge in die SEK II, Schulabschlüsse bzw. Schulabgänger ohne Schulabschluss, Übergänge in die berufliche Bildung, festgestellter sonderpädagogischer Förderbedarf, Ergebnisse der Sprachstandsfeststellungen usw. seitens der Stadt nicht zur Verfügung gestellt werden. Einbezogen werden konnten lediglich die Angaben zu den vorläufigen Schullaufbahnempfehlungen der beiden für das Untersuchungsgebiet relevanten Grundschulen Nesserland und Emsschule aus dem Frühjahr 2014. Hier ergeben sich keine gravierenden Abweichungen zur Stadt Emden insgesamt - mit 34 % lag die Zahl der vorläufigen Gymnasialempfehlungen sogar leicht höher als in der Gesamtstadt (32 %), während der Anteil der Hauptschulempfehlungen etwas geringer ausfiel (22 % gegenüber 27 % in Emden insgesamt). Da sich die Einzugsgebiete der beiden Schulen nicht mit dem Untersuchungsgebiet decken und es sich zudem nur um vorläufige Auswertungen eines einzigen Jahres handelt, ist die Aussagekraft dieser Kennzahlen allerdings eingeschränkt.

Schullaufbahnempfehlungen im Quartier gleichen denen der Gesamtstadt

Gravierendere Auffälligkeiten treten dagegen bei der Betrachtung der Anteile der Kinder, die in Alleinerziehenden-Haushalten leben zutage - ein Indikator der in der Regel deutliche Hinweise auf Einkommensarmut und erschwerte Entwicklungsbedingungen von Kindern und Jugendlichen gibt:

gravierende Unterschiede hinsichtlich der Kinder, die in Alleinerziehenden Haushalten leben

In den Quartieren Sachsenstraße / Schwabenstraße und entlang der Küstenbahnstraße sind diesbezügliche Anteile von etwa 55 % anzutreffen. Sechs der insgesamt elf stadtweiten Kleinquartiere mit Werten über 40 % liegen im Untersuchungsgebiet (Vergleichswert der Stadt Emden 25 %).

4.6 Sicherheit

räumliche Bezüge zwischen Straftaten und Wohnorten

Sicherheitsaspekte spielen in benachteiligten Quartieren vielfach eine bedeutende Rolle und besitzen aufgrund der hohen öffentlichen Aufmerksamkeit das Potenzial, Image und Wahrnehmung eines städtischen Teilraumes in Stadt und Region nachhaltig zu prägen. In Emden werden räumliche Bezüge von Straftaten und Tatverdächtigen systematisch ausgewertet und die diesbezüglichen Erkenntnisse für sozialraumbezogene Fragestellungen verwendet. Dabei wird zwischen den Tatorten einerseits und den Wohnorten von Tatverdächtigen auf der anderen Seite unterschieden. Die städtischen Auswertungen liegen allerdings nicht in der räumlichen Abgrenzung des Untersuchungsgebietes vor, so dass im Folgenden auf die Daten des Stadtteils Port Arthur / Transvaal eingegangen wird.

Leichte kleinräumige Auffälligkeiten hinsichtlich der Menge an Straftaten in PAT

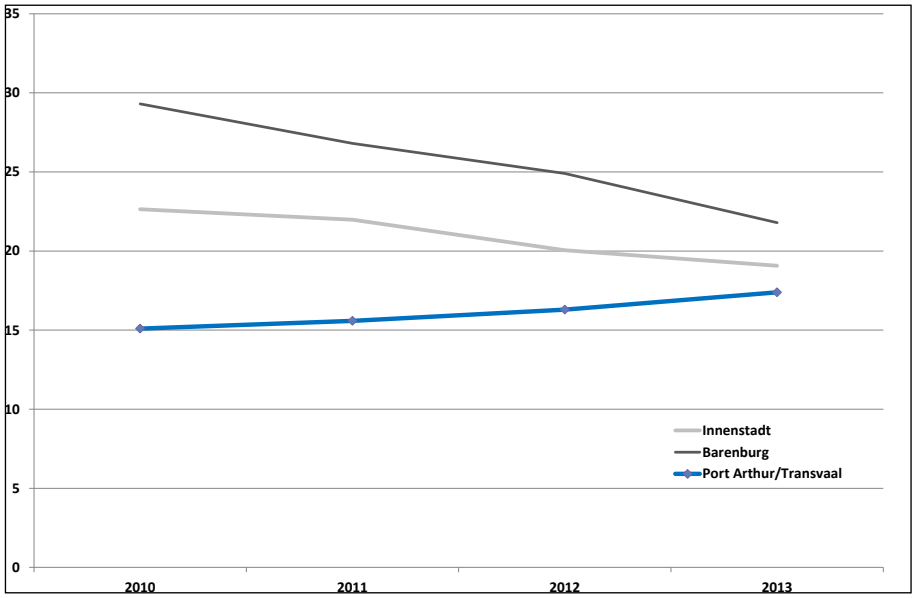
Nach Einschätzung der befragten Akteure gibt es im Untersuchungsgebiet zwar leichte kleinräumige Auffälligkeiten im Hinblick auf Straftaten in den bereits mehrfach angesprochenen Quartiersbereichen Graf-Enno- / Graf-Johann- / Fletumer Straße. Diese würden es aber nicht rechtfertigen, das gesamte Gebiet oder auch nur die genannten Straßenzüge als Kriminalitätsschwerpunkte zu bezeichnen. Diese Einschätzung wird durch die Daten zur räumlichen Zuordnung von Straftaten bestätigt: Der Anteil Port Arthur / Transvaals an allen in Emden begangenen Straftaten von zuletzt etwa 13 % ist nach der Innenstadt (ca. 30 - 35 %) und Barenburg (ca. 17 %) zwar der dritthöchste der Stadt, als alarmierend ist dieser Befund jedoch nicht zu bezeichnen. Bedenklich ist jedoch die seit einigen Jahren leicht steigende Tendenz hinsichtlich des Tatort-Anteils, denn noch vor zehn Jahren lag dieser regelmäßig bei unter zehn Prozent - auch der Abstand zum Stadtteil Barenburg hat sich zuletzt deutlich verringert. Beim Anteil der im Gebiet wohnenden Tatverdächtigen weist der Stadtteil Barenburg traditionell die höchsten Werte auf.

PAT weist den dritthöchsten Anteil an Straftaten auf Stadtteilebene in der Stadt Emden auf

Leicht steigende Tatverdächtigen-Anteile in PAT

Während sich hier jedoch zuletzt Anzeichen einer positiven Entwicklung mehren und die Tatverdächtigen-Anteile deutlich gesunken sind, sind in Port Arthur / Transvaal etwa seit 2010 leicht steigende Anteile festzustellen. Diese Daten deuten somit gleichfalls auf negative Entwicklungstendenzen des Untersuchungsgebietes hin.

Abb. 44: Vergleich der Wohnort-Anteile von Tatverdächtigen bei Massendelikten (Diebstahl, Körperverletzungen, Sachbeschädigungen, Verstoß gegen das BTM-Gesetz) zwischen 2010 und 2013



(Quelle: Eigenes Berechnung und Darstellung gemäß der Stadt Emden)

4.7 Fazit: Soziales Stadtteilprofil

PAT hat von den bisherigen Sanierungserfolgen profitiert

Das Quarttier Port Arthur / Transvaal befand sich zwischen 1980 und 2004 bereits im Städtebauförderungsprogramm und wurde bereits umfassend saniert. In der zusammenfassenden Bewertung lässt sich festhalten, dass das Untersuchungsgebiet bis heute von den zurückliegenden Sanierungserfolgen profitiert, sich aber die Anzeichen verdichten, dass das Gebiet seit einigen Jahren von einer neuerlichen nachhaltigen Abwertungsspirale erfasst wird. In der stadtweiten öffentlichen Wahrnehmung konnte die Stigmatisierung des betrachteten Raumes bis heute nicht völlig überwunden werden und es besteht berechtigter Anlass zu der Sorge, dass sich im Untersuchungsgebiet neue soziale Brennpunkte entwickeln könnten.

dennoch weiterhin keine Überwindung der Stigmatisierung

Bevölkerungsverluste und selektive Wanderungsverluste	Das Gebiet ist demografisch durch Bevölkerungsverluste und selektive Abwanderung geprägt, zudem weist das spezielle Altersprofil auf beträchtliche Attraktivitätsdefizite für Familien mit Kindern im schulpflichtigen Alter und für Senioren hin. Im Hinblick auf die Abhängigkeit von staatlichen Unterstützungsleistungen fällt das Gebiet durch außerordentlich hohe Werte auf, die in Emden nur vom Stadtteil Barenburg übertroffen werden. Mängel des Wohnangebotes wie auch Wohnumfelddefizite stellen wesentliche Triebfedern dieser Entwicklungen dar.
hoher Anteil Alleinerziehender und Einkommensarmut	Hohe Anteile Alleinerziehender, verbreitete Einkommensarmut und eine weit überdurchschnittliche Kennziffer bei der Jugendarbeitslosigkeit lassen darauf schließen, dass die Sozialisationsbedingungen und Bildungschancen Heranwachsender erheblich beeinträchtigt sind.
räumliche Negativentwicklungen speziell im nördlichen Quartier	Der räumliche Fokus der Negativentwicklungen lässt sich speziell im nördlichen Bereich Port Arthur verorten, er strahlt aber nachweisbar auf die angrenzenden Räume aus.
enges Netz sozial engagierter öffentlicher und privater Akteure	Positiv anzumerken ist, dass das Untersuchungsgebiet durch seine Entwicklungsgeschichte und als Folge der zurückliegenden Sanierung durch eine hohe Dichte und vielfältige Netzwerke sozial engagierter privater wie öffentlicher Akteure gekennzeichnet ist - vom Bürgerverein über das Stadtteilbüro und die Wohnungsgesellschaften bis hin zum Jugendzentrum, den Kindertagesstätten und der neuen Modellgrundschule. Eine Aufwertungsstrategie kann hier auf erfahrene und gut vernetzte Partner zurückgreifen. Die neue Modell-Grundschule Cirksena könnte als Partner und Leuchtturm eines neuerlichen Sanierungsprozesses in besonderem Maße dazu beitragen, das Gebiet nicht zuletzt im Hinblick auf die stadtweite Wahrnehmung nachhaltig zu stabilisieren.

5 Entwicklungshemmnisse

städtebauliche Missstände und Mängel in der Sozialstruktur verstärken sich gegenseitig

Im Untersuchungsgebiet beeinflussen sich die städtebaulichen Mängel und die Mängel in der Sozialstruktur gegenseitig. Für das Quartier „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ steht das Stigma des Problemviertels als Imageproblem im Vordergrund.

Neben den offensichtlichen städtebaulichen Missständen vor allem im Bereich der energetischen Gebäudezustände im Quartier sind die sozialen Probleme der Anwohner als dringend einzustufen. Das Quartier stellt sich, von den sozialen Brennpunkten abgesehen, dem Besucher als äußerlich gemeinschaftlich relativ intakt dar und verdeckt somit sozial-gesellschaftliche Spannungen, die aufgrund mangelnden Dialogs zwischen den Volksgruppen, Generationen und gesellschaftlichen Gruppen und aufgrund der hohen Arbeitslosigkeit im Quartier entstanden sind.

Trotz aller Initiativen ist das Betreuungsangebot für benachteiligte Menschen als unzureichend zu bezeichnen

Vielfältige Bedarfe nach Betreuungsangeboten für Migranten, Aussiedler, Arbeitslose, Senioren, Kinder und Behinderte werden im Stadtteil oftmals nur unzureichend bedient.

stetige Stigmatisierung

Der Stadtteil hat trotz seiner Tradition im Bewusstsein der Emder mit dem Stigma des „Problemviertels“ zu kämpfen. Dass dieses Stigma einen realen Hintergrund hat, zeigen statistische Angaben und der hohe Fluktuationsgrad vieler Wohnungen.

2 Arten städtebaulicher Missstände

Zur Bestimmung und vor allem zur Lokalisierung des Konfliktpotenzials ist auf Grundlage der Bestandsuntersuchung eine Analyse im Sinne des § 136 Abs. 3 BauGB (städtebauliche Missstände) erarbeitet worden. Zu unterscheiden sind zwei Arten von städtebaulichen Missständen.

Bezug auf Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder Sicherheit

A. Solche, die die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden arbeitenden Menschen beeinträchtigen in Bezug auf:

   - die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten

- die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten
- die Zugänglichkeit der Grundstücke
- die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten
- die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand
- die Einwirkungen, die von den Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen
- die vorhandene Erschließung.

Bezug auf die Funktionsfähigkeit des Quartiers

B. Solche, die die Funktionsfähigkeit des Gebietes betreffen in Bezug auf:

- den fließenden und ruhenden Verkehr
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich
- die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen sowie mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebietes im Verflechtungsbereich.

Unterscheidung in soziale und städtebauliche Missstände

In der folgenden Missstandsauflistung ist zwischen den

- <u>sozialen und wohnungswirtschaftlichen</u> Missständen

und den

- <u>städtebaulichen</u> Missständen

differenziert worden

5.1 Soziale und wohnungswirtschaftliche Missstände

„Probleminseln" mit konzentrierter Abwärtsspirale und verstärkten Segregationstendenzen

Die Untersuchungen zum Sozialprofil haben gezeigt, dass das Untersuchungsgebiet schon heute als städtischer Teilraum mit starken Benachteiligungen angesehen werden muss. Darüber hinaus geben quantitative Auswertungen und qualitative Einschätzungen übereinstimmend ernstzunehmende Hinweise auf das neuerliche Einsetzen einer auf einige „Probleminseln" konzentrierten Abwertungsspirale mit verstärkten Segregationstendenzen. Die von allen Akteuren gewürdigten und im Stadtbild erkennbaren Erfolge des abgeschlossenen Sanierungsprozesses sind somit als gefährdet anzusehen, wenn keine geeigneten zielgerichteten Maßnahmen zur sozialen Stabilisierung eingeleitet werden.

weitreichende Handlungserfordernisse

Aus gutachterlicher Sicht sind aus den Ergebnissen weitreichende Handlungserfordernisse an der Schnittstelle zwischen (städte-)baulichen und sozialen Themenfeldern abzuleiten.

Ziel: attraktiver Wohnstandort um den negativen sozialräumlichen Tendenzen entgegenzuwirken

Die zentrale Zielrichtung aller Aktivitäten sollte darin bestehen, das Untersuchungsgebiet mittel- bis langfristig als attraktiven Wohnstandort für Menschen aller sozialen Gruppen zu entwickeln und auf diese Weise den kritischen sozialräumlichen Trends der jüngeren Vergangenheit nachhaltig entgegenzuwirken. Dies bedeutet, dass Voraussetzungen geschaffen werden müssen, um die Anziehungskraft des Gebietes für den Zuzug einkommensstärkerer und integrierter Menschen zu erhöhen, andererseits müssen etablierte und sozial stabilisierende Gruppen langfristige Perspektiven im Stadtteil sehen, die ihre Abwanderung verhindern.

Voraussetzungen für den Zuzug einkommensstarker und integrierter Menschen schaffen

Investitionen in bedarfsgerechte Wohnbestände von Nöten

Dafür sind vordringlich erhebliche Investitionen in bedarfsgerechte Wohnbestände notwendig, die zu weiten Teilen nicht den heutigen Qualitätsanforderungen entsprechen. Das Wohnumfeld weist ebenfalls erhebliche Attraktivitätsdefizite auf - öffentlichen Raum mit hohem Aufenthaltswert sucht man in vielen Teilräumen vergeblich.

Missstände in der Infrastruktur

Des Weiteren sollte Mängeln der Infrastrukturausstattung entgegengewirkt werden, die die Anziehungskraft des Untersuchungsgebietes für verschiedene Personengruppen derzeit beeinträchtigen - insbesondere für einkommensstärkere Familien mit Schulkindern und für Senioren.

Stärkung der Netzwerke für benachteiligte Personen

Flankierend sollten insbesondere die Einrichtungen, Angebote und Netzwerke, die sich an die benachteiligten Bevölkerungsgruppen im Quartier richten, in ihrem Bestand gesichert und gestärkt werden. Die Untersuchungen haben gezeigt, dass im Untersuchungsgebiet überproportional viele Empfänger staatlicher Unterstützungsleistungen wohnen. Um diese Personengruppen - und deren bevorzugte Wohnorte als räumliche „Probleminseln“ - nicht dauerhaft an den Rand der Stadtgesellschaft zu drängen, werden auch künftig entsprechende Beratungs-, Unterstützungs- und Aktivierungsangebote notwendig sein. Vieles deutet darauf hin, dass alleinerziehende Frauen eine wesentliche Zielgruppe von Unterstützungen sein sollten.

Erhöhung der Bildungschancen

In diesem Zusammenhang gilt es auch, möglichst optimale Sozialisierungsbedingungen und Bildungschancen der Kinder und Jugendlichen im Untersuchungsgebiet zu sichern, um Benachteiligungen nicht in die kommende Generation zu vererben und strukturell zu verfestigen. Mit der Ansiedlung der Modellschule Cirksena, durch die Aktivitäten der Kindertagesstätten, des Jugendzentrums und des Stadtteilbüros sind in der Vergangenheit bereits wichtige Voraussetzungen geschaffen worden. Nun gilt es, diese Angebote - auch im Hinblick auf die Standorte - dauerhaft abzusichern, kontinuierlich weiterzuentwickeln und bedarfsgerecht auf bestimmte Bevölkerungsgruppen und Teilräume auszurichten.

Verstärkung der Stigmatisierung durch infrastrukturelle Barrieren

Ein wesentliches Entwicklungshemmnis des Untersuchungsgebietes ist in der Stigmatisierung des Gebietes und im ungünstigen Image des Stadtteils Port Arthur / Transvaals zu sehen. Dies wird noch darin bestärkt, dass weite Bereiche des Gebiets durch Barrieren (insbesondere Eisenbahntrasse, Gewerbe, Hafen) vom übrigen Stadtgebiet abgeschnitten sind und die meisten Emder wenig Anlässe haben, vor allem die südlichen Bereiche des Untersuchungsgebiets aufzusuchen: Es gibt praktisch keine im betrachteten Raum gelegenen stadtweiten Anziehungspunkte, die auch für Menschen aus einkommensstärkeren Gruppen von Bedeutung sind. Den Barrieren in den Köpfen der Emder Bevölkerung mit überraschenden, positiven Botschaften und Besuchsanlässen entgegenzuwirken ist somit eine weitere Schlüsselaufgabe der Zukunft.

5.2 Städtebauliche Missstände

Gebäudezustand

breites Spektrum an Gebäudetypen im Quartier

Das Quartier zeichnet sich durch ein breites Spektrum an Gebäudetypen aus unterschiedlichen Baualterphasen aus. Vorherrschend und prägend für das Quartier sind die Verwendung von Verblendern (zumeist roter Klinker) und das Satteldach. Die überwiegende Zahl der Gebäude im Quartier steht aufgrund des nicht tragfähigen Untergrundes auf Eichenpfählen. Viele der Gebäude sind unterkellert. Allein die Bestandserhaltung der Gebäude (aufwendige Keller- und Pfahlsanierung) bindet erhebliche finanzielle Mittel. Die meisten Gebäude sind aufgrund der Unterkellerung zudem nicht ebenerdig zugänglich.

Instandhaltung bindet erhebliche finanzielle Mittel

Sanierungsbedarf der Gebäude wurde im Rahmen des IEQK „PAT“ ermittelt

Um Erkenntnisse über den energetischen Sanierungsbedarf der Wohngebäude zu erhalten, wurden im Rahmen des Integrierten Energetischen Quartierskonzeptes PAT durch die Teilnehmer der Arbeitskreise und durch Interviews mit Schlüsselpersonen (Vertreter der Wohnungswirtschaft, langjährige Bewohner, Handwerker) Steckbriefe angefertigt. Diese Steckbriefe lassen zumindest für Teilbereiche eine qualitative Einschätzung des zukünftigen Sanierungsbedarfes zu.

Die Einschätzung des Sanierungsbedarfes ist eine erste grobe Annäherung und beruht, wie oben beschrieben, auf den Ergebnissen der Arbeitskreissitzungen, ergänzt durch Interviews und örtlichen Bestandsaufnahmen. Aufgrund der Größe und heterogenen Struktur des Gebietes ist eine weitergehende quantitative Erfassung des Gebäudezustandes zu diesem Zeitpunkt nicht zielführend. Insbesondere in den Teilquartieren, in denen der Anteil der Privateigentümer überwiegt, ist der Gebäudezustand sehr von der individuellen Investitionsbereitschaft abhängig und innerhalb der Teilquartiere sehr unterschiedlich ausgeprägt.

50 % der Wohneinheiten sind im Besitz von Wohnungsbaugesellschaften

Die Wohnungswirtschaft ist im Quartier sehr präsent: Über 50 % der Wohneinheiten gehören Wohnbaugesellschaften bzw. werden von diesen verwaltet. Der Fokus der Wohnungswirtschaft bei Sanierungsmaßnahmen wird überwiegend auf die einzelnen Wohneinheiten gelegt. Da die Wohnbaugesellschaften im Allgemeinen langjährige Mietverhältnisse verzeichnen, ist bei Leerzug oftmals eine Grundsanierung (Bad, Fenster, Therme, Innendämmung) angezeigt. So können Wohneinheiten eines Gebäudekomplexes durchaus sehr unterschiedliche Sanierungsstandards aufweisen.

Freiraumsituation und -versorgung / Wohnumfeld

das Quartier ist von freier, aber unzureichend zugänglicher Landschaft umgeben

Aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Emden lässt sich die besondere Lagesituation des Stadtteils gut erkennen: Abgesehen vom Stadtzentrum grenzen alle sonstigen Stadtteile an die freie Landschaft an. Selbst das Stadtzentrum besitzt durch die ringförmig umschließenden Wallanlagen einen adäquaten, vielfältig nutzbaren Freiraum.

Gewerbe-, Industrie- sowie Verkehrstrassen schotten das Quartier ab

Der Stadtteil PAT wird von drei Seiten von Gewerbe- und Industrieflächen umgeben. Durch die Bahnlinien / Güterbahnlinien wirkt der Stadtteil zudem abgeschottet; direkte Verbindungen in andere Stadtteile gibt es entweder gar nicht oder nur punktuell.

hohe Siedlungsdichte im Quartier

Überdies sind der Stadtteil und das Gebiet südlich der Ringstraße durch eine hohe Siedlungsdichte gekennzeichnet: 60 % des Gebäudebestandes sind MFH und RH. Im Emder Durchschnitt entfallen allein 86 % des Gebäudebestandes auf EFH und Zweifamilienhäuser. Der Anteil der privat nutzbaren Freiflächen ist demnach entsprechend gering.

zugängliche Freiflächen sind zweckgebunden oder unzureichend ausgestattet

Die vorhandenen öffentlich zugänglichen Freiflächen sind entweder zweckgebunden oder unzureichend ausgestattet und erschlossen, um adäquate Naherholungsmöglichkeiten für die Wohnbevölkerung darzustellen.

vier Spielplätze, ein Bolzplatz und zwei Sportplätze im Quartier

Die Versorgung des Quartiers mit nutzbaren Freiräumen stellt sich wie folgt dar: ein Spielplatz und ein Bolzplatz befinden sich an der Althusiusstraße, je ein Spielplatz an der Straße Unner de Boomen, am Körmeisterweg und auf dem Kindergartenaußengelände an der Schwabenstraße. Zudem sind an der Cirksenastraße zwei private Sportplätze vorhanden.

Westlich des Quartiers ca. 30 ha große Naherholungsfläche, die nur eingeschränkt nutzbar ist

Neben den bereits beschriebenen Freiflächen im Quartier gibt es westlich an das Quartier angrenzend größere zusammenhängende Grünbereiche, die in Teilen ebenfalls einer funktionsgebundenen (Bolzplatz, Kleingärten, Kleintierhaltung, Grabeland) oder landwirtschaftlichen Nutzung unterliegen. Als Naherholungsflächen sind diese Flächen aufgrund der mangelnden Erschließung und Ausstattung nur sehr eingeschränkt nutzbar. Diese Freiflächen haben eine Größe von ungefähr 30 ha. Davon werden 20 ha landwirtschaftlich genutzt bzw. sind Brachland.

Gesamtsituation

Die Gesamtsituation ist wie folgt zu bewerten:

- Abgekapselte Lage des Quartiers (Bereich PAT südlich der Bahnstrecke) ohne Zugang in die freie Landschaft.
- Öffentliche Grünanlagen nur in Form von funktionsgebundenen Sport- und Spielplätzen sowie Kleingärten.
- Direktes Wohnumfeld im Bereich des Geschosswohnungsbaus durch zum Teil monofunktional ausgerichtete Abstandsflächen eingeschränkt.

- In den wenigen reinen Einfamilienhausgebieten zum Teil hoher privat nutzbarer Grünanteil (z. B. Loggerweg, südliche Torumer Straße).
- Gliedernder Grünanteil (Straßenbäume) in den Straßenräumen in ehemaligen Sanierungsgebieten (z. B. Graf-Enno-Straße, Cirksenastraße) und in Form von vorgelagerten Vorgärten.
- Vorhandene wohnungsnahe Freiflächen im Westen sind unzureichend erschlossen und aufgrund der vorherrschenden landwirtschaftlichen Nutzung nur eingeschränkt zu Erholungszwecken nutzbar.

Straßenverkehrsraum

Funktionale und Gestaltungsdefizite im Straßenverkehr

Hinsichtlich der Gestaltungsdefizite der Straßenzüge ist im Untersuchungsgebiet speziell auf die Hansastraße, auf die Althusiusstraße und auf die Ringstraße einzugehen.

Sanierung inkl. Neugestaltung der Straßenquerungen in der Ring- und Hansastraße

Die Belastungen durch den Kfz-Verkehr der wichtigen Erschließungsstraßen im Quartier, der Ringstraße für den nördlichen Bereich und der Althusiusstraße als Zugangsstraße der südwestlichen Wohngebiete, beeinträchtigen die Wohnqualität im Untersuchungsbereich nachhaltig. Aber auch die gradlinige Führung der Hansastraße als nördliche West-Ost-Achse sowie das Fehlen von verkehrsberuhigenden Elementen erhöhen das Risiko insbesondere für jüngere und ältere Verkehrsteilnehmer. Für die Hansastraße und die Ringstraße gilt dies gleichermaßen. Hier fehlen zum einen abgesicherte Straßenquerungen und zum anderen entsprechen die Straßen nicht den heutigen Gestaltungsstandards.

Neuordnung der Stellplätze in der Ringstraße

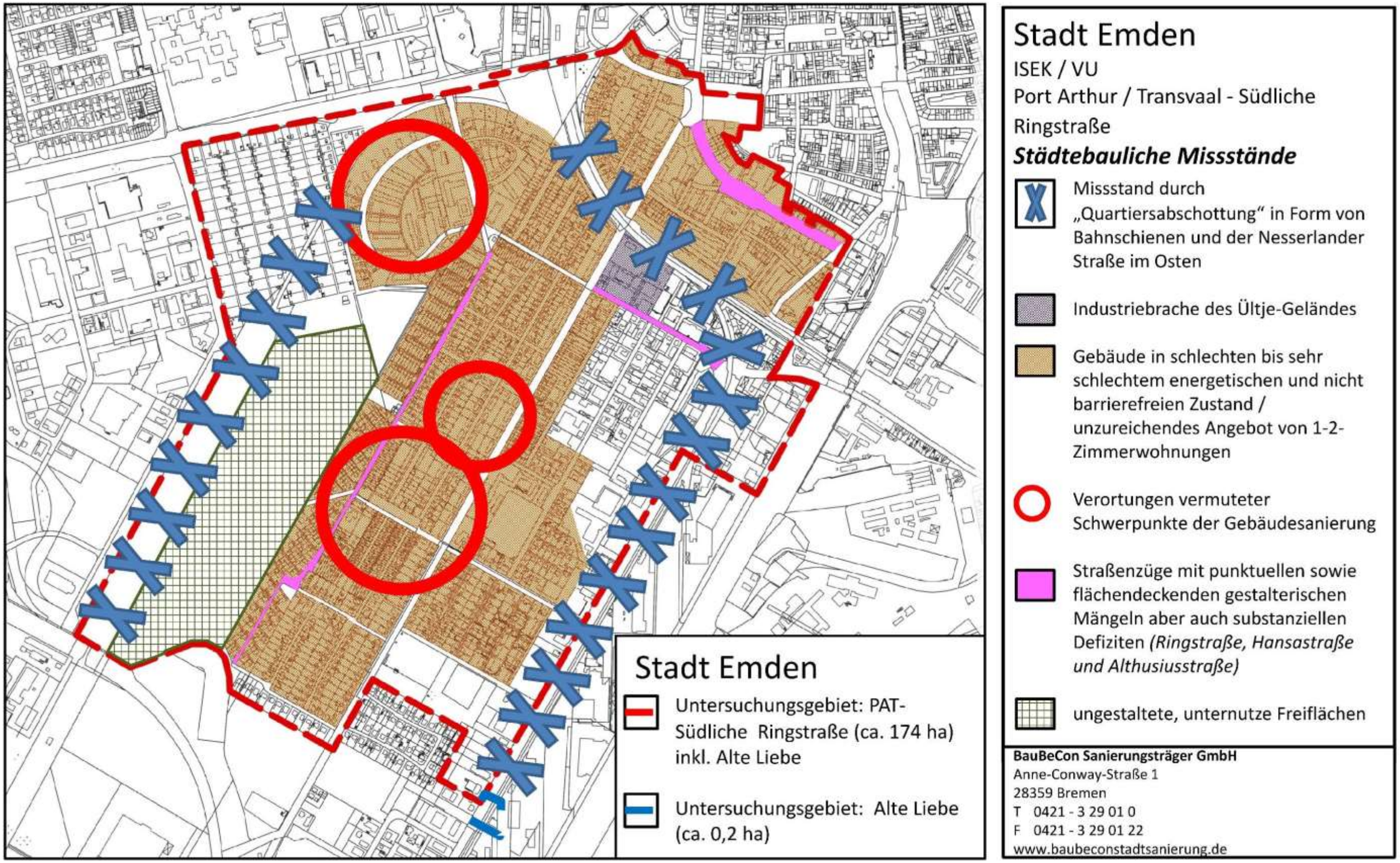
Gleichzeitig bedürfen die Stellplätze in der Ringstraße, die zum Teil inmitten zwischen zwei Fahrbahnen angeordnet sind, einer Neuordnung. Nicht nur, dass die in Inanspruchnahme der Stellplätze mit einem erhöhten Sicherheitsrisiko einhergeht, die ungeordneten Stellplätze mindern zumindest das

städtebauliche Erscheinungsbild und die Aufenthaltsqualität. Die breite Straßenführung mit innenliegenden Stellplätzen sorgt zudem dafür, dass sich die Ringstraße als Quartiersbarriere darstellt.

die Althusiusstraße entspricht in Qualität nicht den heutigen Ansprüchen

Die Althusiusstraße entspricht in ihrer Gestaltung und Funktion nicht dem heutigen Standard. Marode Straßenbeläge, unübersichtliche Fußwegeanordnung und ungeordnete Stellplatzverhältnisse beeinträchtigen die Straßenführung an dieser Stelle. Zu diesen funktionalen Defiziten wurde im Rahmen der Bürgerbeteiligung deutlich, dass auch dass die Wegepflasterung zu den Wohnhäusern der Althusiusstraße erneuert werden müsste. Bei starken Regenfällen stehen die Wege z. T. unter Wasser.

Abb. 45: Entwicklungshemmnisse und städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet



(Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Emden 2014)

6 Öffentlichkeitsbeteiligung

6.1 Beteiligung Träger öffentlicher Belange

48 TÖBs wurden beteiligt; 11 eingegangene Anregungen

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung wurden 48 öffentliche Träger per Informations- und Fragebogen beteiligt, von denen bis Fristablauf 18 öffentliche Aufgabenträger zurückgeschrieben haben. Von diesen 18 öffentlichen Aufgabenträgern haben 11 Anregungen gegeben.

grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung der Sanierungsmaßnahme wurde signalisiert

Aus den eingegangen Stellungnahmen lässt sich die grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung entnehmen. Von einigen Behörden und Aufgabenträgern wurde darum gebeten, weiter in die beabsichtigten Maßnahmen eingebunden zu bleiben, was im Zuge der weiteren Planungen berücksichtigt werden kann. Besondere Problemstellungen, die eine Umsetzung der Sanierungsziele gefährden würden, wurden nicht mitgeteilt.

tabellarische Auswertung im Anhang

Eine tabellarische Auswertung der Befragung befindet sich im Anhang dieser Ausarbeitung.

6.2 Bürgerbeteiligung

Die Thematik der Stadtsanierung wurde bereits vor dem Beginn der Arbeiten zu den Vorbereitenden Untersuchungen im Verwaltungsausschuss behandelt. Hierbei wurde anhand von Beispielen verdeutlicht, welche Möglichkeiten dieses Förderprogramm für die Stadt Emden bieten könnte.

Bürgerversammlung am 22.07.2014

In einer öffentlich angekündigten Bürgerversammlung am 22.07.2014 wurden in der Pumpstation Emden die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen analysierten Missstände und darauf bezogene Erneuerungsmaßnahmen erläutert. Auf dieser Veranstaltung wurden auch grundlegende Informationen zu den formalen Regelungen eines Sanierungsverfahrens erläutert. Aus der Diskussion war zu erkennen, dass die anwesenden Bürger die Bestrebungen der Stadt um eine Aufnahme in das Städtebauförderungs-Programm befürworten und das Konzept zur Erneuerung des Untersuchungsgebietes im Grundsatz für notwendig ansehen und positiv bewerten.

Bürger befürworten die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm

Die Bereitschaft zur Mitwirkung zur Durchführung an eigenen Gebäuden wurde deutlich

Hierbei wurden ein grundsätzliches Interesse an der Durchführung von Maßnahmen an eigenen Gebäuden und die Bereitschaft zur Mitgestaltung im Rahmen der weiteren Bürgerbeteiligung deutlich. Folgende Ideen und Anregungen wurden zur Umsetzung der Sanierung beigetragen:

A. Revitalisierung der Ültje-Brache: Schaffung eines Ärztezentrums und Ausbau des Nahversorgungsangebotes

B. Sanierungsbedarf kleinerer Erschließungsstraßen im Wohngebiet prüfen

Erweiterung des Sanierungsgebietes um das Obdachlosenheim „Alte Liebe“

C. Erweiterung des Sanierungsgebietes um das Obdachlosenwohnheim „Alte Liebe“ an der Straße „Zu den Hafenbecken“

D. Erweiterung der räumlichen Schwerpunktsetzung für Gebäudesanierungen um den Bereich zwischen Bahngleisen und Südlich der Ringstraße

E. Prüfung der Anbringung einer Solaranlage auf der Pumpstation (Zielsetzung: alternative Energieversorgung)

F. Die im Maßnahmenentwurf angedachte Verkehrsberuhigung der Hansastraße soll nicht weiter verfolgt werden

G. Es besteht Bedarf die Wege zu den Häusern innerhalb der einzelnen Reihen (Althusiusstraße) neu zu pflastern. Nach starken Regenfällen stehen diese komplett unter Wasser

Sämtliche Bürgeranregungen wurden aufgenommen

Erweiterung des Untersuchungsgebietes um die „Alte Liebe“

Sämtliche Anregungen und Ideen wurden in die vorliegenden Untersuchungen aufgenommen. Insbesondere der Punkt C (Erweiterung des Sanierungsgebietes um das Obdachlosenwohnheim „Alte Liebe“ an der Straße „Zu den Hafenbecken“) wurde im Zuge der weiteren Vorbereitenden Untersuchung als positiver Einwand der Öffentlichkeit berücksichtigt. Diese Aktualisierung bewirkt eine Erneuerung des förmlichen Verfahrens.

Aufgrund dessen wurde sowohl ein neuer Einleitungsbeschluss als auch eine aktualisierte öffentliche Bekanntmachung mit der Erweiterung der „Alten Liebe“ verfasst. Die vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen umfassen somit bereits das um die Erweiterung ergänzte Untersuchungs- und potenzielle Sanierungsgebiet und dient somit als gemeinsamer textlicher Teil beider Vorbereitenden Untersuchungen.

aktualisiertes förmliches Verfahren

Vorliegende VU dient als gemeinsamer textlicher Teil

7 Leitbild

7.1 Städtebaulicher Handlungsansatz

Die städtebaulichen Missstände und Probleme formulieren den städtebaulichen Handlungsansatz

Der städtebauliche Handlungsansatz für das Untersuchungsgebiet ist bestimmt von den erläuterten Problemen und Missständen sowie den Entwicklungschancen des Stadtteils.

7.2 Sozialer und wohnungswirtschaftlicher Handlungsansatz

Priorität liegt darin, das Untersuchungsgebiet vor einer verstärkten Abwärtsspirale zu bewahren

Wie ausführlich hergeleitet und ausgeführt wurde, besteht das wesentliche künftige Handlungserfordernis aus sozialer Perspektive darin, das Untersuchungsgebiet vor einem erneuten Abrutschen in einen sich selbst verstärkenden Prozess der Entmischung und Abkoppelung von der gesamtstädtischen Entwicklung zu bewahren. Es geht somit um eine Absicherung der Erfolge der Vergangenheit bei gleichzeitiger ganzheitlicher Ertüchtigung des Untersuchungsgebiets für die Herausforderungen der Zukunft.

Aus Sicht der Gutachter sind für eine nachhaltig erfolgversprechende Gebietsentwicklung insbesondere folgende Ansätze zu verfolgen:

Einhergehen baulicher Investitionen und sozialer Maßnahmen

Stabilisierung des Quartiers durch die Unterstützung der sozialen Maßnahmen mit baulichen Investitionen

Die dauerhafte Stabilisierung des Untersuchungsgebietes kann nur gelingen, wenn die sozialen Maßnahmen durch weitreichende bauliche Investitionen der Stadt und der Wohnungswirtschaft flankiert werden. Bleiben Aufwertungen der Wohnungsbestände und des Wohnumfelds aus, ist absehbar, dass die Bemühungen zur sozialen Stabilisierung ins Leere laufen.

Stärkung und Ausbau der bestehenden sozialräumlich ausgerichteten Netzwerke und Angebote

Im Untersuchungsgebiet wird eine Vielzahl ambitionierter sozialräumlich ausgerichteter Maßnahmen erfolgreich umgesetzt; die Zusammenarbeit der Akteure ist durchaus beispielhaft. Auf diesen Erfahrungen, Netzwerken und Begabungen kann und sollte aufgesetzt werden, um identifizierte Lücken beispielsweise im Unterstützungs- und Aktivierungsangebot zu schließen.

Verzicht auf strukturverstärkende Standortentscheidungen

Die Tendenz, dass sich sozialer und wirtschaftlicher Abstieg selbst verstärken, stellt eines der größten Probleme sozial benachteiligter Quartiere dar, wie die Erfahrungen vieler Städte zeigen. Der überproportionale Zuzug problembeladener Bevölkerungsgruppen hat vielfach den Fortzug stabilisierender Haushalte zur Folge. Daran anschließend sinken die Mieten, Investitionen bleiben aus, und das Gebiet gewinnt weiter an Attraktivität für einkommensschwache Menschen. Diesen Teufelskreis zu unterbrechen ist außerordentlich schwierig. Hier sind vor allem die Kommune und Wohnungsunternehmen gefragt, durch strategische Standort- und Investitionsentscheidungen positive Impulse zu setzen. Auf der anderen Seite sollte verstärkt dafür Sorge getragen werden, Entmischungsprozesse in ohnehin benachteiligten Quartieren nicht zu befördern, z. B. durch die überproportionale Zuweisung von Flüchtlingen o. ä.

Impulse in Form von Investitionsentscheidungen durch Kommune und Wohnungsunternehmen

Aktivierung und Hilfe zur Selbsthilfe

Das Untersuchungsgebiet ist seit jeher bekannt durch seine gemeinwesenorientierten, auch politisch aktiven und hoch identifizierten Bürgerinnen und Bürger. Dieses Potenzial gilt es zu nutzen, indem die Bevölkerung gezielt für den Erneuerungsprozess gewonnen und begeistert werden sollte und sie in angemessenem Umfang Gelegenheit bekommt, ihre Begabungen und Interessen für die Gebietsentwicklung einzusetzen.

Einbindung der Bevölkerung in den Erneuerungsprozess

Aufbrechen der Stigmatisierung - Verstärkung des Austauschs mit der übrigen Stadt

Negative Klischees und Unwissenheit sind oftmals die größten Hemmfaktoren einer nachhaltigen Quartiersaufwertung. So hat das Untersuchungsgebiet vielfältige, auch baukulturelle Qualitäten und Sanierungserfolge zu bieten und einen speziellen, eng mit der Emder Stadtgeschichte verbundenen Charme, der die außerordentliche Identifikation der Bewohner mit ihrem Stadtteil begründet. Außerhalb des Gebietes gilt dagegen eher die Wahrnehmung eines problembeladenen, armen Arbeiterquartiers. Es gilt daher, durch eine geeignete Öffentlichkeitsarbeit die positiven Entwicklungen, interessanten Alleinstellungsmerkmale und engagierten Akteure des Gebietes stärker in das öffentliche Bewusstsein zu rücken. Die Ansiedlung der Modellschule Cirksena ist zudem ein positives Beispiel dafür, wie ein kommunales Modellprojekt einerseits die Verflechtung des Gebietes mit der Stadt erhöht (durch Grundschüler, die mit ihren Familien außerhalb des Gebietes wohnen), und andererseits ein Ausrufungszeichen im Hinblick auf Innovation und (baulicher) Erneuerung setzt.

durch zielgerichtete Öffentlichkeitsarbeit das Quartier in das öffentliche Bewusstsein rücken

8 Erneuerungskonzept / Sanierungsziele

Mittel- und langfristige Entwicklungsziele durch vorhandene Ressourcen und Stärkung von Nutzungsangeboten

Für die angestrebte Sanierung des Gebietes „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße der Stadt Emden werden als Bewertungsgrundlage für die mittel- und langfristigen Entwicklungsziele im nachfolgenden die Chancen des Quartiers analysiert, die sich zum einen aufgrund der bereits vorhandenen Ressourcen und zum anderen durch Erweiterungen und Stärkungen von Nutzungsangeboten ergeben können. Diese Zielformulierungen werden dabei in folgende Themenbereiche aufgegliedert:

- Baulich-energetische Modernisierung des Gebäudebestandes und Schaffung von Wohnraum mit barrierefreier und zeitgemäßer Ausstattung im preiswerten Finanzierungssegment
- Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zum umliegenden Stadtgebiet und Entwicklung eines Naherholungspotenzials im westlichen Quartier
- Modernisierung an Gebäuden und öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen, insbesondere im Bereich der Dollartstraße, der Althusiusstraße und der Ringstraße inklusive einer generationsgerechten Gestaltung und für seh- oder gehbehinderte Menschen
- Revitalisierung der Ültje-Brache

8.1 Baulich-energetische Modernisierung des Gebäudebestandes und Schaffung von Wohnraum mit barrierefreier und zeitgemäßer Ausstattung im preiswerten Finanzierungssegment

Weiterentwicklung des Quartiers; energetische und gestalterische Gebäudeaufwertung

Maßnahmen im Bereich Energieversorgung, Gebäudesanierung, Freiraumgestaltung und Mobilität

Durch die im Integrierten Energetischen Quartierskonzept beschriebenen Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz sowie der CO_2-Minderung soll der Stadtteil städtebaulich weiterentwickelt und gestalterisch aufgewertet werden. Die auf der Grundlage einer umfassenden Analyse des Quartiers entwickelten nachhaltigen Maßnahmen, z. B. im Bereich der Energieversorgung, der Gebäudesanierung, der Freiraumgestaltung und der Mobilität führen zu einer deutlichen Verbesserung im Quartier. Neben den positiven Effekten im Sinne des Klimaschutzes soll durch den integrativen Ansatz unter Beachtung aller relevanten städtebaulichen, denkmalpflegerischen, baukulturellen, wohnungswirtschaftlichen und sozialen Aspekte attraktiver Wohnraum und ein ansprechendes Wohnumfeld geschaffen werden. Innovative und nachhaltige Maßnahmen führen zu einer Optimierung der vorhandenen Strukturen und dadurch zu einer Stärkung des Quartiers.

Verbesserung der Naherholungssituation / Nahversorgung

Die Verbesserung der Naherholungssituation vor Ort, die Entwicklung einer adäquaten Nahversorgung und die Schaffung von zusätzlichen Anbindungen an das übrige Stadtgebiet implizieren zudem einen Bedeutungs- und Imagegewinn für das Quartier.

Vorbildcharakter für andere Quartiere

Durch den nachhaltigen und integrativen Ansatz kann das Quartier PAT auch eine Vorbildfunktion für andere Stadtteile in Emden einnehmen.

Finanzielle Möglichkeiten der Eigentümer bestimmen die Sanierungstiefe

Die Sanierung des Gebäudebestandes an EFH und RH ist eine der schwierigeren Hauptaufgaben bei der Quartierssanierung, denn die Sanierungstiefe (das erreichbare Effizienzniveau und die erzielte CO_2-Einsparung) ist abhängig von den finanziellen Möglichkeiten der Eigentümer, der Lebenssituation (Rentner oder Familiengründung) sowie von den günstigen Gelegenheiten und den Möglichkeiten,

die sich durch einen Generations- und Eigentümer-Wechsel ergeben können.

Vermutete aktuelle Sanierungstiefe wird als gering eingeschätzt

Für das Quartier PAT ist ohne Förderung zu erwarten, dass aufgrund der besonderen Situation der Großteil der Sanierungen eher eine geringe Sanierungstiefe aufweist und die Einsparung daher deutlich unter 50 % liegen wird (um eine höhere Einsparung zu erreichen, wäre ein umfangreiches Maßnahmenbündel erforderlich, was aus finanzieller Sicht bei den privaten Eigentümern größte Anstrengungen bedeuten würde, bzw. in weiten Fällen nicht zu leisten wäre). Dies gilt auch in ähnlicher Form für die MFH, wo je nach Mietniveau (Kaltmiete ~ 4,50 €/m²) der Spielraum der Wohnungsunternehmen nur begrenzte Sanierungsmaßnahmen in den nächsten Jahren möglich macht, wenn sich die Fördersituation nicht grundlegend ändern sollte.

Konkrete, umsetzungsorientierte Maßnahmen

Aus diesen übergeordneten Leitzielen sollen für das Quartier PAT daher folgende konkrete Zielsetzungen verfolgt werden:

- Effizienzsteigerung durch die energetische Gebäudesanierung und der Versuch, eine Ankurbelung der Gebäudesanierungsrate zu erreichen,
- Verbesserung der Wärmeversorgung durch neue Heiztechnik sowie Aufbau und Weiterentwicklung von Nahwärmenetzen,
- Steigerung des Beitrages der Erneuerbaren Energie zur Wärme- und Strom-Erzeugung,
- Steigerung der Energieeffizienz in öffentlichen Liegenschaften,
- Steigerung der Energieeffizienz in den Gewerbebetrieben des Quartiers,
- Entwicklung und Gestaltung einer klimagerechten Mobilität.

8.2 Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer zum umliegenden Stadtgebiet und Entwicklung eines Naherholungspotenzials im Quartier

Grundsätzlich übernehmen Freiräume im städtischen Siedlungsgefüge unterschiedliche Funktionen:

- Erholung / Freizeit,
- Verbesserung des Stadtklimas,
- Habitate für Flora und Fauna,
- Gliederungs- und Verbindungsfunktion,
- Hochwasserschutz und Regenwasserbewirtschaftung.

Die vorhandene Freiraumstruktur ist unzureichend

Da die vorhandene Freiraumstruktur im Quartier unzureichend ist, liegt die wesentliche zu erfüllende Freiraumfunktion im Bereich Naherholung und Freizeit. Es ist gegenwärtig davon auszugehen, dass die Quartiersbewohner andere Stadtteile zu Erholungszwecken aufsuchen.

Qualifizierung von Wohnungsnahen Freiflächen

Mit der Qualifizierung von wohnungsnahen Freiflächen ließe sich die Naherholung direkt am Wohnort ermöglichen und der zweckgebundene Pkw-Verkehr infolgedessen reduzieren.

Auch positive Einflüsse auf das Stadtklima

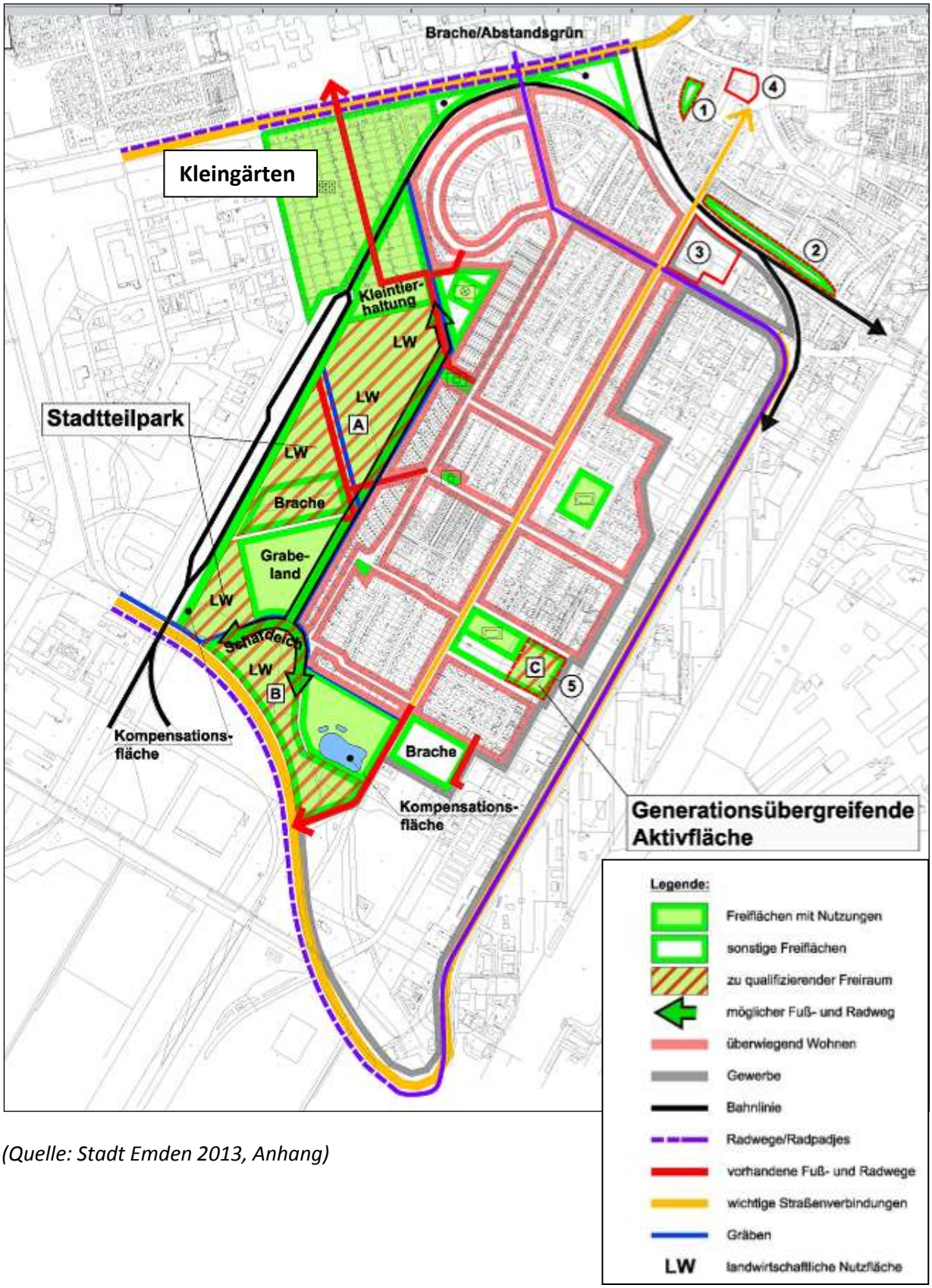
Auch für das Stadtklima ließen sich, je nach Ausstattung und Größe der Freiflächen (z. B. Baumgruppen in Kombination mit Wiese), positive Effekte im Sinne von Kalt- und Frischluftentstehungsgebieten erzielen.

Innerstädtische Freiräume können auch Habitatfunktionen für die heimische Tier- und Pflanzenwelt darstellen. Hier sind die Ausstattung der Freiflächen, deren Größe und Vernetzung auch wichtige Ausgangsvoraussetzungen.

Geeignete Freiräume liegen im Westen des Quartiers

Die einzigen für diese Bündelung von Funktionen geeigneten Freiflächen liegen im Westen zwischen dem Siedlungsrand von PAT und der Eisenbahnlinie (Potenzialflächen A / B → Stadtteilpark).

Abb. 46: Nutzungspotenziale der vorhandenen Freiflächen



(Quelle: Stadt Emden 2013, Anhang)

Stadtteilpark und Aktivfläche

Als Pendant zur den eher extensiven Nutzungsmöglichkeiten im Stadtteilpark bietet die Potenzialfläche C Möglichkeiten für eine aktive Freizeitgestaltung.

Wegeverbindungen zur Verzahnung des Quartiers mit den Freiflächen

Durch die Erschließung von Freiflächen und deren Qualifizierung zu einem „Stadtteilpark“ (A / B) und einer „Aktivfläche“ (C) ließe sich die vorhandene defizitäre Naherholungssituation im Quartier beheben. Darüber hinaus können attraktive, straßenunabhängige Wegeverbindungen für und durch das Quartier geschaffen werden. Um eine enge Verzahnung zum Siedlungskörper zu erreichen, sind weitere Zugänge zu den Freiflächen (Stadtteilpark) zu ermöglichen bzw. zu qualifizieren.

Nr.	Aufwertungspotenzial	Effekte/Chancen/Synergien	Restriktionen/Hemmnisse
A/B	Schaffung wohnungsnaher und öffentlich zugänglicher Naherholungsmöglichkeiten (Stadtteilpark) Vernetzung und Einbindung der bereits vorhanden Freiraumnutzungen attraktive straßenunabhängige Wegeverbindungen Gestaltung und Entwicklung durch Kompensationsmaßnahmen Integration von Flächen zur Regenrückhaltung	Imageaufwertung für das Quartier und für den Stadtteil Kompensation von Naherholungsdefiziten Vermeidung zusätzlicher Verkehre Verbesserung und Ergänzung des Fuß-und Radwegenetzes	Erwerb und Pflege der Grünlagen überwiegend extensive Nutzungsmöglichkeiten (Umsetzung durch Kompensationsmaßnahmen) nicht alle Flächen sind ökologisch „aufwertbar“
C	Schaffung wohnungsnaher und öffentlich zugänglicher Flächen zur aktiven Freizeitgestaltung generationsübergreifender, multifunktionaler Quartierstreff	Imageaufwertung für das Quartier Kompensation von Naherholungsdefiziten	Abschirmung zum Gewerbegebiet Pflege der Grünanlagen

Insgesamt tragen wohnungsnahe Freiflächen mit ihren unterschiedlichen Funktionen zur Attraktivitätssteigerung des Quartiers als Wohnstandort bei.

8.3 Modernisierung an öffentlichen Wegen und Straßen, insbesondere im Bereich Hansastraße, der Althusiusstraße und der Ringstraße

Hilfen für Fahrbahnquerungen steigern die Verkehrssicherheit

Zur Steigerung der Lebens- und Aufenthaltsqualität im Quartier bedürfen die Ringstraße, die Hansastraße und die Althusiusstraße erheblicher Modernisierungen. Vorrangiges Ziel muss es für die Ringstraße und für die Hansastraße sein, Hilfen für Fuß- und Radfahrquerungen über die Fahrbahn zu schaffen. Dies würde den Verkehr beruhigen und somit das Sicherheitsrisiko für ältere und jüngere Verkehrsteilnehmer verringern. Insbesondere vor dem Hintergrund des demografischen Wandels und somit einer älter werdenden Einwohnerschaft steigern diese Querungen die Attraktivität des Quartiers, was wiederum der Gesamtentwicklung der Stadtteile zugutekommt.

Querungen sorgen für verbesserte Anbindung an die Innenstadt

Gleichzeitig werden mit vermehrten Fuß- und Radfahrquerungen und -verbindungen über die Ringstraße die dort verorteten Stellplätze sicher erreicht. Zudem werden auf diese Weise verstärkt Wegeverbindungen in die Innenstadt geschaffen, die vorher durch die Ringstraße als Barriere versperrt wurden bzw. nicht attraktiv genug sind. In diesem Zuge ist es zielführend, die Gestaltungsqualität der beiden Straßen zu verbessern. Hierzu können Grünflächen sowie bauliche Akzente, die zum Verweilen einladen (Bänke, Tisch u. ä.), installiert werden.

Neuordnung der Stellplätze komplettiert das Maßnahmenpaket

Im Falle der Ringstraße vervollständigt eine Neuordnung der Stellplätze am Fahrbahnrand und inmitten der beiden Fahrbahnen das Maßnahmenpaket. Funktionale Effekte wie übersichtliches Parken, Wegeverbindung in die Innenstadt etc. werden sich in diesem Fall mit den gestalterischen Maßnahmen (Infrastruktur zum Verweilen) gegenseitig verstärken und somit zur positiven Gesamtentwicklung des Quartiers beitragen.

grundsätzlicher Erneuerungsbedarf der Althusiusstraße

Die Althusiusstraße bedarf einer grundsätzlichen Erneuerung. Hier steht generell die Modernisierung des Straßenbelags im Vordergrund. Dieser wird den heutigen Anforderungen nicht mehr gerecht und muss erneuert werden. Zu einer gesteigerten Lebens- und Aufenthaltsqualität gehören die verbesserte Straßenübersichtlichkeit und Qualität der Straße.

Eigentümergespräche

Hinzu muss im Rahmen der Sanierung das Gespräch mit den Eigentümern in der Althusiusstraße gesucht werden, um den in der Bürgerbeteiligung angesprochenen Missstand der Nichtaufnahme von Niederschlag im Zuge von schweren Regenfällen zu beseitigen.

8.4 Revitalisierung der Ültje-Brache

Wichtige Impulse durch innovative Nutzung der Ültje-Brache

Eine wesentliche Rolle für die Entwicklung des Stadtteils wird die zukünftige Nutzung der Ültje-Industriebrache spielen. Von ihr könnten zukünftig wichtige Impulse für den Stadtteil durch innovative Nutzungskonzepte ausgehen („Starter-“, Senioren- oder Studentenwohnungen Mehrgenerationenwohnen, Dienstleistungen, ergänzende Nahversorgung etc.). Grundsätzlich verfügt die Industriebrache ausgiebiges Potenzial, den dringen benötigten preiswerten und barrierefreien Wohnraum zu schaffen.

Eine Neuordnung des gewerblich genutzten Bereichs zur Imagesteigerung des Quartiers nötig

Der nördliche Stadtbereich von Port Arthur / Transvaal weist ein ungeordnetes Nebeneinander von Wohnungen, gewerblich genutzten Bereichen und der Industriebrache des Ültje-Standortes auf, die das Image des Stadtteiles nachhaltig prägen. Zur Behebung der städtebaulichen Missstände ist eine Neuordnung notwendig.

Mischgebiet als Ergänzung zur bestehenden Versorgungsstruktur

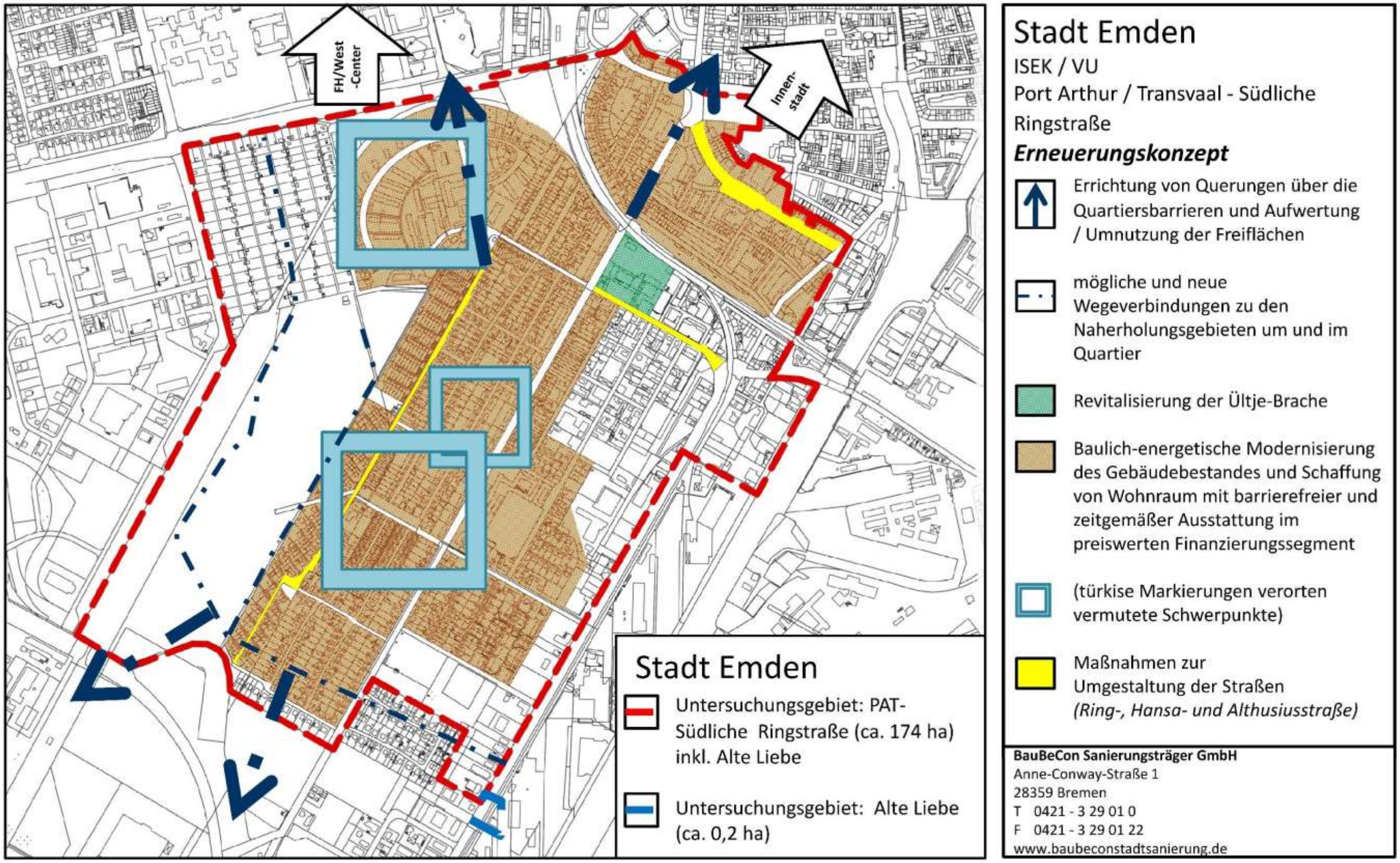
Zukünftige Zielsetzung für diesen Bereich wäre eine Bauflächenausweisung in Richtung Mischgebiet, die sowohl Ergänzungen zur vorhandenen, in Teilen aber defizitären Versorgungsstruktur und den Wohnangeboten darstellen könnte. Um verstärkt Einzelhandel anzusiedeln, ist zudem die Ausweisung als Sondergebiet mit Schwerpunkt Einzelhandel denkbar.

Im Zuge einer Quartiersbetrachtung wurden städtebauliche Missstände festgestellt, weswegen erwägt wird, den Bereich Küstenbahnstraße / Hansastraße und das brach gefallene Ültje-Gelände zu revitalisieren und entsprechende Planungen und Untersuchungen einzuleiten. Insbesondere das Ültje-Gelände könnte für den Stadtteil „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ bei entsprechender Konzeptionierung ein Impulsgeber sein.

<u>Eigentümer:</u> zukünftiger Eigentümer unbekannt (Zwangsversteigerung steht an)

<u>Empfehlung:</u> Konzipierung eines zielgruppenorientierten Wohnangebotes, Entwicklung einer energetisch optimierten Bauweise (RH, MFH) und Verbesserung der Nahversorgung (ergänzende Dienstleistungen / Einzelhandel). Aktuelle Schallwerte der Bahn sind zu prüfen.

Abb. 47: Erneuerungsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet



(Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Emden 2014)

9 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die Vorbereitenden Untersuchungen haben gezeigt, dass die erforderlichen Maßnahmen ideal der Programmkomponente „Soziale Stadt“ zuzuordnen sind

Unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme ist die Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen. Die Komplexität der Aufgabe und das geschätzte Kostenvolumen lassen Realisierungschancen nur erwarten, wenn es der Stadt Emden gelingt, mit dem Untersuchungsgebiet „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ in das Städtebauförderungsprogramm aufgenommen zu werden. Die vorgehenden Untersuchungen haben dabei ergeben, dass die erforderlichen Maßnahmen in idealer Weise der Programmkomponente „Soziale Stadt“ zuzuordnen sind.

Kosten- und Finanzierungsübersicht zeigt die Kosten der ausgewiesenen Maßnahmen

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Maßnahmen und Kostenansätze sind aus dem Erneuerungskonzept entwickelt und den förderspezifischen Kostengruppen zugeordnet worden.

Die Städtebauförderung ist nach dem Prinzip der Subsidiarität als Basis- und Leitprogramm anzusehen. Flankierende Finanzierungen wie Wohnungsbaufinanzierung sowie privates Investitionskapital sind zu synchronisieren.

Gesamtbetrag 9.628.920€

Der auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von rd. 9.628.920 €, an dem sich die Stadt Emden mit einem Drittel zu beteiligen hat (rd. 3.209.640 €) ergibt bei einer unterstellten 10-jährigen Durchführungszeit einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von rd. 320.964 €.

Jährlicher Finanzierungsansatz der Kommune bei 320.964 €

Dieser Betrag wird von der Stadt Emden im Rahmen der mittelfristigen Finanzierung als finanzierbar angesehen.

Billigungsbeschluss am 16.10.2014

Der Rat der Stadt Emden wird daher in seiner Sitzung am 16.10.2014 den Billigungsbeschluss über das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchung fassen und der Bereitstellung des kommunalen Eigenanteils zustimmen. Die Beschlussfassung wird anschließend den Unterlagen der Programmanmeldung nachgereicht.

Kosten- und Finanzierungsübersicht

A. Ausgaben - Untersuchungsgebiet Emden "PAT - Südliche Ringstraße"		
1	**Vorbereitung der Sanierung**	**Kosten**
1.1	Städtebaulicher Rahmenplan / Modernisierungsvoruntersuchungen / Gutachten	350.000 €
2	**Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit/Quartiersmanagement**	
2.1	Quartiersmanagement; pauschal 40 T€ p. a.	400.000 €
2.2	Stadtteilzeitung bzw. webbasierte Öffentlichkeitsarbeit	40.000 €
2.3	Bürgerinformation / Stadtteilfeste	80.000 €
3	**Grunderwerb**	
3.1	Kann in geringfügigem Umfang bei der Umsetzung von Ordnungsmaßnahmen erforderlichen sein (pauschal)	10.000 €
4	**Ordnungsmaßnahmen**	
4.1	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung der Grenzlegung, Neuvermessung von Grundstücken	25.000 €
4.2	Umzug von Bewohnern (pauschal)	75.000 €
4.3	Betriebsverlagerungen im Rahmen der Gebäudemodernisierung; pauschal	50.000 €
4.5	Um- und Neugestaltung der Althusiusstraße (12.000m² x 125 €)	1.500.000 €
4.5.1	Sanierung inkl. Überwegung der Ringstraße inkl. Neuordnung der Stellplätze (ca. 8.000m² x 160 €)	1.280.000 €
4.5.2	Sanierung inkl. Überwegung der Hansastraße (ca. 4.470m² x 100 €)	447.000 €
4.5.3	Wegeverbindungen (Fuß- und Radwege, ca. 1.400m²); pauschal	500.000 €
4.6	Kauf, Gebäudeabbruch und Freimachung der Ültje-Brache; pauschal	2.000.000 €
4.7	Sonstige Ordnungsmaßnahmen wie Härteausgleich; Bewirtschaftungsverluste für Grundstücke des Treuhandvermögen, für Änderungen und Folgemaßnahmen im Bereich der öffentlichen Ver- und Entsorgung (pauschal)	35.000 €
5	**Baumaßnahmen**	
5.1	Öffentliche Baumaßnahmen	0,00 €
5.2	Private Baumaßnahmen	
	Private Gebäudesanierung	3.000.000 €
	Zwischensumme Positionen 1 bis 5	9.792.000 €
6	**Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte**	
6.1	Sanierungsträger (6 % von gesamt ohne Grunderwerb)	586.920 €
Summe Ausgaben		10.378.920 €

B. Einnahmen	
Einnahmen durch Ausgleichsbeträge können zzt. nicht explizit ermittelt werden. Vorerst werden die Einnahmen pauschal geschätzt.	**750.000 €**

C. Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten	9.628.920 €

D. Finanzierung	
zu finanzierende Summe	**9.628.920 €**
Anteil Bund (⅓ von gesamt)	3.209.640 €
Anteil Land Niedersachsen (⅓ von gesamt)	3.209.640 €
Anteil Stadt Emden (⅓ von gesamt)	3.209.640 €
kommunaler Anteil p.a. (10 Jahre Laufzeit)	320.964 €

10 Abgrenzung des Sanierungsgebietes

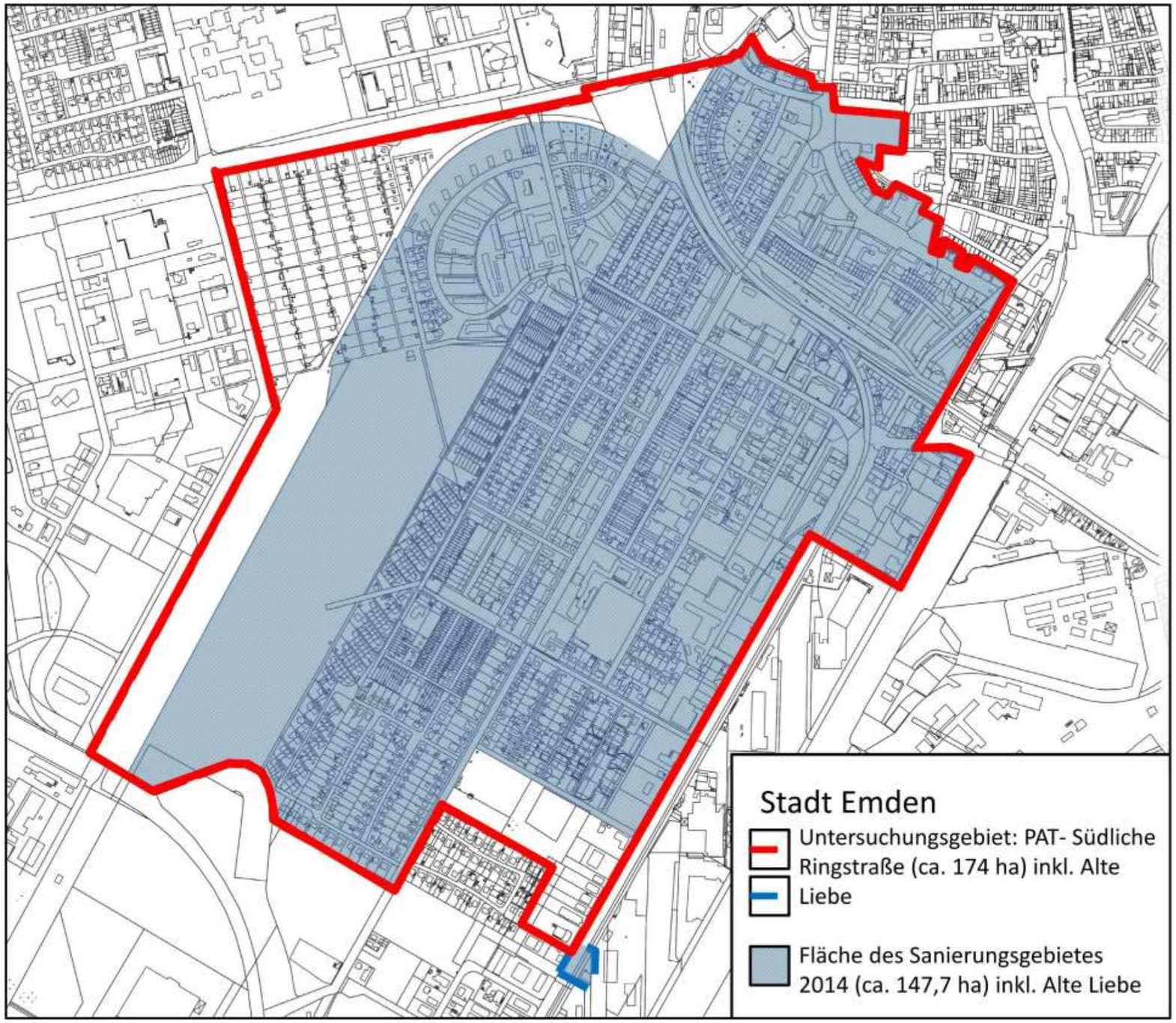
Die Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB sind dazu bestimmt, städtebauliche Missstände in einem zuvor festgelegten Untersuchungsbereich aufzuzeigen und zu lokalisieren. Die diesem Zweck dienende Analyse hat ergeben, dass nahezu das gesamte Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände im Sinne von § 136 Abs. 2 BauGB aufweist und dass es Lösungsansätze gibt, wie diese beseitigt werden können.

Im Sinne der zügigen Durchführung und unter der Berücksichtigung der Realisierbarkeit wird die Abgrenzung des festzulegenden Sanierungsgebietes in den Grenzen des Untersuchungsgebietes vorgeschlagen:

Sanierungsgebiet inkl. „Alte Liebe“ bei ca. 147.7 ha

Das potenzielle Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 147,7 ha und entspricht der folgenden Abbildung „Abgrenzung des Sanierungsgebietes“. Die Ergänzungsfläche der „Alten Liebe“ ist diesem Gebiet bereits zugeordnet.

Abb. 48: Abgrenzung des Sanierungsgebietes



(Quelle: Eigene Darstellung nach Stadt Emden 2014)

11 Verfahren nach dem besonderen Städtebaurecht

Die Stadt Emden hat in der Sanierungssatzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes und damit zur Umsetzung des komplexen Erneuerungskonzeptes zu bestimmen, welche Verfahrensart zur Anwendung kommen soll (vgl. § 142 Abs. 4 BauGB). Zu unterscheiden ist zwischen

- dem umfassenden Sanierungsverfahren
  und
- dem vereinfachten Verfahren.

Bei umfassenden Sanierungsverfahren finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 152-156a BauGB) Anwendung, die Zahlungsverpflichtung von Erschließungsbeiträgen entfällt dabei. Neben der Überprüfung der Bemessung von Kaufpreisen und Entschädigungsleistungen findet die Ausgleichsbetragsregelung nach § 154 BauGB Anwendung. Danach hat der Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Stadt einen Ausgleichsbetrag zu entrichten, welcher der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstückes entspricht.

Die Grundlagen zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages erarbeitet der unabhängige Gutachterausschuss. Im Rahmen des vereinfachten Sanierungsverfahrens kann diese Regelung ausgeschlossen werden. Zwar sind in diesem Fall für die Erstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB Erschließungsbeiträge zu erheben. Die Stadt Emden verfügt jedoch nicht über eine Straßenausbausatzung.

Die Wahl des Verfahrens bestimmt sich aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten. Die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Verfahren der Sanierung steht grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Stadt Emden.

Die Stadt hat die Anwendung des besonderen Sanierungsrechtes auszuschließen, wenn es für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich ist und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.

Durchführung im umfassenden Verfahren

Der Inhalt des vorgeschlagenen Konzeptes lässt Bodenwertsteigerungen erwarten, da Ordnungsmaßnahmen (Erschließung, Flächengestaltung) im größeren Maße vorgesehen sind. Deshalb wird eine Durchführung im umfassenden Verfahren empfohlen.

12 Begründung des qualifizierten öffentlichen Interesses an der Sanierung

Die Notwendigkeit der Sanierung des Quartiers „Port Arthur / Transvaal - Südliche Ringstraße“ in Emden ist in den vorangegangenen Kapiteln dargelegt worden. Die Komplexität des Erneuerungskonzeptes erfordert qualifizierte Rechts- und Verfahrensinstrumente.

In der Abwägung der gebotenen Instrumente reichen Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechts dafür nicht aus. Deshalb ist für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung die Anwendung des besonderen Städtebaurechts (vgl. § 136 ff. BauGB) sowohl das geeignete und notwendige Mittel.

Der Nachweis des qualifizierten öffentlichen Interesses ist auch darin zusehen, dass die Erneuerung des Quartiers „Port Arthur / Transvaal“ - Südliche Ringstraße“ dem Gemeinwohl der Stadt Emden insgesamt dient, da der Bereich grundlegende Wohnversorgungsfunktionen für die Gesamtkommune erfüllt.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Planungssektoren und Akteure der Stadtentwicklungsplanung 9

Abb. 2: Lage der Stadt Emden in der Region 13

Abb. 3: Verkehrliche Anbindung der Stadt Emden an den Regionalverkehr 16

Abb. 4: Ausschnitt aus dem Landesentwicklungsplan des Landes Niedersachsen 22

Abb. 5: Übersicht des Flächennutzungsplanes für die Innenstadt der Stadt Emden (Stand 10.2009) 25

Abb. 6: Historische Entwicklung der Stadt Emden bis 1616 27

Abb. 7: Emden um 1615 27

Abb. 8: Neuer Markt 1928, 1945 und 2006 (von links nach rechts) 29

Abb. 9: Klunderburgstraße, Große Straße und Brückstraße (von links nach rechts) 30

Abb. 10: Bevölkerungsentwicklung der Stadt Emden 1991 bis 2012 (jeweils zum 31.12.) 32

Abb. 11: Entwicklung der Bevölkerungssalden der Stadt Emden 1991 bis 2012 33

Abb. 12: Bevölkerungsentwicklung im regionalen Vergleich im Zeitraum 31.12.1991 bis 31.12.2012 33

Abb. 13: Bildungswanderung im regionalen Vergleich 2012 34

Abb. 14: Familienwanderung im regionalen Vergleich 2012 35

Abb. 15: Wanderung zu Beginn der 2ten Lebenshälfte im regionalen Vergleich 2012 36

Abb. 16: Alterswanderung im regionalen Vergleich 2012 37

Abb. 17: Vergleichsentwicklung des Durchschnittsalters im Zeitraum 1990 bis 2012 38

Abb. 18: Bevölkerungsentwicklung 2009 bis 2030 im regionalen Vergleich 39

Abb. 19: Arbeitsplatzverteilung nach Wirtschaftssektoren in Emden (2003 bis 2011) 43

Abb. 20: Arbeitsplatzverteilung nach Wirtschaftssektoren am Arbeitsort im regionalen Vergleich 2012 (in Prozent) 44

Abb. 21: Entwicklung der Erwerbstätigenquote von 2004 bis 2012 im regionalen Vergleich 45

Abb. 22: Kaufkraft 2012 im regionalen Vergleich 52

Abb. 23: Ankünfte und Übernachtungen von 1994 bis 2013 in der Stadt Emden 65

Abb. 24: Durchschnittliche Bettenauslastung von 2004 bis 2010 in der Stadt Emden 65

Abb. 25: Durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 1995 bis 2010 in der Stadt Emden 66

Abb. 26: Lage des Untersuchungsbereiches im Stadtgebiet 101

Abb. 27: Gebäudealter und -typen im Quartier PAT 105

Abb. 28: Gebäudealter und -typen im Quartier PAT (Anzahl in Prozent) 106

Abb. 29: Ausschnitt des Flächennutzungsplanes der Stadt Emden (Stand 10.2009) 109

Abb. 30: Klassifizierung des Straßennetzes der Stadt Emden 113

Abb. 31: Verkehrsmittelwahl in Emden (Binnenverkehr) 114

Abb. 32: Radpadjes in Emden 116

Abb. 33: Sanierung und Erweiterung der neuen Modellschule Cirksena 121

Abb. 34: Pumpstation an der Cirksenastraße - Bürgerhaus und Standort des Bürgervereins Port Arthur / Transvaal 122

Abb. 35: Kaum barrierearmer Wohnraum im Untersuchungsgebiet 123

Abb. 36: Einwohnerentwicklung des Untersuchungsgebietes und der Stadt Emden zwischen 2009 und 2013 im Vergleich 124

Abb. 37: Wanderungssaldo je 1.000 Einwohner im Untersuchungsgebiet und in der Stadt Emden insgesamt zwischen 2010 und 2013 im Vergleich 125

Abb. 38: Wanderungssaldo je 1.000 Einwohner nach Nationalität im Untersuchungsgebiet und den Stadtteilen der Stadt Emden im Vergleich (Durchschnittswert 2010 bis 2013) 126

Abb. 39: Altersstruktur im Untersuchungsgebiet (oben) und in der Stadt Emden (unten) im Vergleich (Stand 2013) 126

Abb. 40: Anteile des Untersuchungsgebietes an den Einwohnern der Stadt Emden nach Altersgruppen (Stand 2013) 128

Abb. 41: Ausländer- und Doppelstaatler-Anteile im Untersuchungsgebiet und in den Stadtteilen der Stadt Emden im Vergleich (Stand 2013) 129

Abb. 42: Arbeitslosenquote im Untersuchungsgebiet und in den Stadtteilen der Stadt Emden im Vergleich (Stand 2013) 130

Abb. 43: Anteile des Untersuchungsgebietes an allen Empfängern unterschiedlicher öffentlicher Transferleistungen in der Stadt Emden) 132

Abb. 44: Vergleich der Wohnort-Anteile von Tatverdächtigen bei Massendelikten (Diebstahl, Körperverletzungen, Sachbeschädigungen, Verstoß gegen das BTM-Gesetz) zwischen 2010 und 2013 135

Abb. 45: Entwicklungshemmnisse und städtebauliche Missstände im Untersuchungsgebiet 146

Abb. 46: Nutzungspotenziale der vorhandenen Freiflächen 157

Abb. 47: Erneuerungsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet 162

Abb. 48: Abgrenzung des Sanierungsgebietes 167

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Regionaler Vergleich des Beschäftigungsanteils 2012 im Dienstleistungssektor (in Prozent) 45

Tab. 2: Frauenerwerbstätigenquote und Verhältnis der Erwerbsquote von Frauen und Männern im regionalen Vergleich 2012 (in Prozent) 46

Tab. 3: Entwicklung der Arbeitslosenzahlen 2008 bis 2012 im regionalen Vergleich (Stichprobe jeweils im Juni jeden Jahres) 48

Tab. 4: Entwicklung der bis 25-Jährigen erwerbslosen Personen 2006 bis 2014 im regionalen Vergleich 48

Tab. 5: Entwicklung der erwerbslosen Personen im Alter von 55 und älter von 2006 bis 2014 im regionalen Vergleich 49

Tab. 6: Entwicklung der erwerbslosen Personen mit Migrationshintergrund 2006 bis 2014 im regionalen Vergleich 50

Tab. 7: Arbeitslosenquoten im regionalen Vergleich (in Prozent) 51

Tab. 8: Übersicht der Emder Schülerzahlen 2012 77

Tab. 9: Einschätzung des Sanierungsbedarf der Quartiersgebäude 106

Tab. 10: Branchenstruktur im Quartier 110

Tab. 11: Betriebsgrößen im Quartier 110

Literatur- und Quellenverzeichnis

BauBeCon Sanierungsträger GmbH (2014): Darstellung der Planungssektoren der Stadtentwicklung. Bremen.

Bertelsmann-Stiftung (2014a.): Wegweiser Kommune, URL*: https://www.wegweiser-kommune.de/statistik/kommunale-daten+emden+demographischer-wandel+2012+land+aurich+tabelle*, Abrufdatum: 07.08.2014.

Bertelsmann-Stiftung (2014b.): Indikatoren-Erläuterung, URL: *https://www.wegweiser-kommune.de/wk-portlets/pdf/Indikatorenuebersicht-soziale-lage.pdf*, Abrufdatum: 07.08.2014.

Bing Maps (2013): Stichwort Emden, URL: *http://www.bing.com/maps/#Y3A9NTMuMzA3OTE1fjEwLjc1MDAwMCZsdmw9MTMmc3R5PXI=*.

Bundesagentur für Arbeit (2014): Statistik nach Themen, URL: *http://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistik-nach-Themen/Statistik-nach-Themen-Nav.html*, Abrufdatum 07.08.2014.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): Soziale Stadt - Investitionen im Quartier. Ein Städtebauförderungsprogramm für benachteiligte Stadt- und Ortsteile. URL: *http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/SharedDocs/Publikationen/StBauF/SozialeStadt/Flyer_SozStadt_2013.pdf?__blob=publicationFile&v=1*, Abrufdatum: 04.08.2014.

City-Airport Bremen (o. J.): Der City-Airport Bremen, URL: *http://www.airport-bremen.de/unternehmen/flughafen-bremen/geschichte/*, Abrufdatum 02.07.2014.

DB Vertrieb GmbH (2014): Auskunft & Buchung, URL: *http://www.bahn.de/p/view/index.shtml*, Abrufdatum 02.07.2014.

Deutsche UNESCO-Kommission e.V. (o. J.): Niedersächsisches Wattenmeer, URL: *http://www.unesco.de/welterbe-wattenmeer.html,* Abrufdatum: 12.08.2014.

Hannemann, U. (2004): Start. URL: *http://www.hannhome.de/hobby/notgeldserien/kl323-emden/kl323-emden.html*, Abrufdatum 30.06.2014.

Institut für Menschenrechte (2006): Übereinkommen über die Rechte von Menschen mit Behinderungen vom 13. Dezember 2006. In: Bundesgesetzblatt 2008 II, S. 1419 URL: *http://www.institut-fuer-menschenrechte.de/fileadmin/user_upload/PDF-Dateien/Pakte_Konventionen/CRPD_behindertenrechtskonvention/crpd_b_de.pdf*, Abrufdatum: 28.07.2014.

Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) (2014): Energetische Stadtsanierung. Zuschüsse für Quartierskonzepte und Sanierungsmanager, URL: *https://www.kfw.de/Download-Center/F%C3%B6rderprogramme-%28Inlandsf%C3%B6rderung%29/PDF-Dokumente/6000002110-M-Energetische-Stadtsanierung-432.pdf*, Abrufdatum: 28.07.2014.

Kunsthalle in Emden (o. J.): Geschichte, URL: *http://kunsthalle-emden.de/bereich/kunsthalle/geschichte/*, Abrufdatum 07.08.2014.

Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSKN)(2014): Regionaldatenbank für Niedersachsen, URL: *http://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/;* Abrufdatum 30.06.2014.

Mehring, N. (2006): Funktionale Architektur - emotionale Erinnerungen: Luftschutzbunker als Erinnerungsorte in der Bundesrepublik seit den 1990er Jahren. In: Psychologie und Gesellschaftskritik 30, S. 91.

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML Niedersachsen) (2008): Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen.

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML Niedersachsen) (2014): Regionale Raumordnungsprogramme. Regionales Raumordnungsprogramm des Landkreises Aurich im Maßstab 1: 50.000, URL: *http://www.ml.niedersachsen.de/portal/live.php?navigation_id=1478&article_id=5284& _psmand=7*, Abrufdatum 29.07.2014.

Niedersächsisches Ministerium für Soziales, Gesundheit und Gleichstellung (MS Niedersachsen) (2014): Städtebauförderung und Stadterneuerung, URL: *http://www.ms.niedersachsen.de/themen/bauen_wohnen/staedtebaufoerderung/staedtebaufoerderung-und-stadterneuerung-13829.html*, Abrufdatum 29.07.2014.

Ostfriesisches Landesmuseum (o. J.): Geschichte des Museums, URL: *http://www.landesmuseum-emden.de/63-0-46,* Abrufdatum 07.08.2014.

Ostfriesland Tourismus GmbH (o. J. a.): Ratsdelft,
URL: *http://www.ostfriesland.de/mein-ostfriesland/ferienorte/emden/interessantes/ratsdelft.html*, Abrufdatum 07.08.2014.

Ostfriesland Tourismus GmbH (o. J. b.): Pelzerhäuser,
URL: *http://www.ostfriesland.de/mein-ostfriesland/ferienorte/emden/interessantes/pelzerhaeuser-11-12/seiten/4.html*, Abrufdatum 07.08.2014.

Ostfriesland Tourismus GmbH (o. J. c.): Neues Theater,
URL: *http://www.ostfriesland.de/mein-ostfriesland/ferienorte/emden/interessantes/neues-theater.html*, Abrufdatum 07.08.2014.

Ostfriesland Tourismus GmbH (o. J. d.): Johannes a Lasco Bibliothek,
URL: *http://www.ostfriesland.de/mein-ostfriesland/ferienorte/emden/interessantes/johannes-a-lasco-bibliothek.html*, Abrufdatum 07.08.2014.

Ostfriesland Tourismus GmbH (o. J. e.): Emder Stadtwall,
URL: *http://www.ostfriesland.de/mein-ostfriesland/ferienorte/emden/interessantes/emder-stadtwall.html*, Abrufdatum 07.08.2014.

Stadt Emden (2010): Sanierung Innenstadt Emden. Die Erneuerung der Altbausubstanz. Emden.

Stadt Emden (2013): Seehafenstadt Emden. Das Meer an Leben. Wirtschaft - Hafen - Tourismus. Emden.

Stadt Emden (o. J. a.): Flächennutzungsplan der Stadt Emden,
URL: *https://www.emden.de/fileadmin/media/stadtemden/PDF/FB_300/FD_361/ Stadtplanung/Bauleitplanung/Emden_FNP.pdf,* Abrufdatum 10.06.2014.

Stadt Emden (o. J. b.): Dat Otto Huus,
URL: *http://www.emden-touristik.de/themen/kunst-kultur/dat-otto-huus.html,* Abrufdatum 07.08.2014.

Stadt Emden (o. J. c.): Neubürgerhandbuch,
URL: *https://www.emden.de/fileadmin/media/stadtemden/PDF/Allgemein/Broschueren/neubuergerhandbuch.pdf,* Abrufdatum 07.08.2014.

Stadt Emden (o. J. d.): Emdens Radpadjes,
URL: *https://www.emden.de/fileadmin/media/stadtemden/PDF/FB_300/FD_361/ Stadt-planung/Verkehrsplanung/Radverkehr/flyer_emder_radpadjes.pdf,* Abrufdatum 03.09.2014.

Stadt Emden (o. J. e.): Emden in Zahlen,
URL: *https https://www.emden.de/emden/daten-und-fakten/,* Abrufdatum 03.09.2014.

Stadt Emden (2014): Über die Stadtverwaltung bezogene Informationen.

Wikipedia (o. J.): Stichwort Emden,
URL: *http://de.wikipedia.org/wiki/Emden,* Abrufdatum 30.06.2014.

Anhang

I.) Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 139 BauGB im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung (Stand: 06.08.2014).

Die Beteiligung wurde mit Schreiben vom 07.07.2014 eingeleitet, der Fristablauf für die Stellungnahme war der 06.08.2014.

Beteiligte Behörde / Institution	Stellungnahme vom	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft
ADFC Kreisverband Emden Herr Reiner Schuchardt		
Agentur für Arbeit Emden		
Bau- und Entsorgungsbetrieb Emden -Verwaltung-		
Bau- und Entsorgungsbetrieb Emden -Grünflächen-		
Bau- und Entsorgungsbetrieb Emden -Straßenbau-		
Bau- und Entsorgungsbetrieb Emden -Entsorgung-	05.08.2014	Als Straßenbaulastträger ist für die Abteilung öffentlicher Raum des BEE die Sanierung der teilweise völlig maroden Straßen im Geltungsbereich von besonderer Bedeutung. Insbesondere ist hier der Zustand der Althusiusstraße, die für das Gebiet eine Sammelfunktion hat, zu nennen.
Behindertenbeirat der Stadt Emden - Herr Michael Kowalski		
Bundesverband für Immobilienaufgaben		

DB Services Immobilien GmbH Liegenschaftsmanagement	05.08.2014	Durch das Vorhaben dürfen die Sicherheit und der Betrieb des Eisenbahnverkehres auf der angrenzenden Bahnstrecke nicht gefährdet oder gestört werden. Der Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen zum Sanierungsgebiet (Abgrenzung des Untersuchungsgebietes) umfasst mehrere Flächen der DB AG. Bei sämtlichen Flächen handelt es sich um planfestgestellte Bahnanlagen. Gegen das geplante Vorhaben bestehen bei Beachtung und Einhaltung der nachfolgenden Bedingungen /Auflagen und Hinweise aus Sicht der DB AG und ihrer Konzernunternehmen keine grundsätzlichen Bedenken: Aus den gesamt aufgeführten (Bau-) Maßnahmen der Stadt Emden bzw. von dieser beauftragten Dritter, dürfen keine Forderungen an die DB AG gestellt werden Durch den Eisenbahnbetrieb und die Erhaltung der Bahnanlagen entstehen Immissionen und Emissionen (insbesondere Luft- und Körperschall, Erschütterungen, Abgase, Funkenflug, Bremsstaub, elektrische Beeinflussungen durch magnetische Felder etc.). Da in den vorgegebenen Bahn-Km. vermutlich wasserhaltige bzw. bindige Böden vorhanden sind, müssen bei Bodenaushub oder Grundwassersenkung in der Nähe der Bahntrassen, geeignete Maßnahmen zur Gewährleistung eines uneingeschränkten Bahnverkehrs wie z. B. Beobachtung und ggf. maschinelle Korrektur der Gleis- und Weichenanlagen getroffen werden. Neben den sog. „Volkswagen-Gleisen“ befindet sich ein wesentlicher Anteil der Flächen im nördlichen Bereich entlang der Larrelter Straße, die mit einem Brückenbauwerk über die Haupt-streckengleise führt. An dieser südlich angrenzend befinden sich östlich und westlich der Gleistrasse zwei dreieckförmige Flächen der DB AG.

zu DB Services Immobilien GmbH Liegenschaftsmanagement		Fläche an der Larrelter Straße - westlich des Hauptgleises Gegenstand der Abstimmungen mit dem zuständigen Fachbereich 300 - Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung der Stadt Emden war in den zurückliegenden Jahren insbesondere die Entwicklung der zwischen Larrelter Straße und „Volkswagen-Gleise“ liegenden Fläche westlich der Hauptgleise. Ausgehend vom bereits in 2006 erarbeitenden Verkehrsgutachten, das die machbare Anbindung von der Larrelter Straße aus in Varianten untersucht, wurden verschiedene Nutzungsszenarien mit der Fachbereichsleitung besprochen. Im Zuge dessen wurde auch die gegenseitige Unterrichtung bei potentiellen Anfragen vereinbart. Die sog. „Dreiecksfläche“ an Larrelter Straße liegt am äußersten Rand des Untersuchungsgebietes. Sie wird von allen drei Seiten durch Erschließungsstränge begrenzt und ist daher als klassische Insellage ohne direkten Bezug zum städtebaulichen Umfeld. Darüber hinaus ist der Bezug von Zuwegung und Sichtbeziehung in Gänze entkoppelt, da die Erschließung derzeit nur über einen ca. 1,5 km-langen „Umweg“ gewährleistet wird. Dieser „Umweg“ verläuft in Gänze außerhalb des Untersuchungsgebietes. Hinzu kommt, dass die analysierten Leitziele, wie Anpassung des Wohnungsbestandes, Neustrukturierung Produktionsstandort, Erneuerung und Strukturierung von Straßen, Wegen und Plätzen, für die „Dreiecksfläche“ aufgrund der besonderen Merkmale der Fläche entweder nicht zutreffend sind oder nicht zum Tragen kommen können. Teile dieser Fläche wurden in der Vergangenheit immer wieder für bahninterne Zwecke genutzt. So befindet sich zurzeit im östlichen Bereich eine Baustelleneinrichtungsfläche der DB Netz AG.

zu DB Services Immobilien GmbH Liegenschaftsmanagement		In Folge der geschilderten Sachverhalte bestehen aus Sicht der DB AG konkrete Bedenken, die Fläche im Sinne der Leitziele im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen zu behandeln. Eine mögliche spätere Festschreibung als Teil eines Sanierungsgebietes ist nicht im Interesse der DB AG. Daher beantragen wir die westliche Dreiecksfläche an der Larrelter Straße aus dem Geltungsbereich der Vorbereitenden Untersuchungen zu entlassen und nicht in den Geltungs-bereich eines Sanierungsgebietes zu integrieren.
Deichacht Krummhörn -Der Oberdeichrichter-	14.07.2014	Die Belange der Deichacht Krummhörn sind für die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen nicht betroffen
Ev.-altreformierte Kirche Emden		
Ev.-freikirchliche Gemeinde Emden		
Evangelisch-reformiertes Rentamt Emden		
Hochschule Emden / Leer	11.07.2014	Die Hochschule Emden / Leer erkennt keine Berührungspunkte
Handwerkskammer für Ostfriesland		
I. Entwässerungsverband Emden	24.07.2014	Folgende betreute Einrichtungen befinden sich im Untersuchungsgebiet: Gewässer II. + III. Ordnung (Verbandsunterhaltungsgewässer); ca. 2.200 laufende Meter; alle im Westteil gelegen (außerhalb der Wohnbebauung) / Planungen: jährliche wechselseitige Gewässerunterhaltung wie in der Vergangenheit / besondere Berücksichtigung: § 6 Verbandssatzung (siehe Internetseite unter Satzung).
Industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg	08.08.2014	Im Untersuchungsgebiet befindet sich die IHK und Schulungsräume der Industrie und Handelskammer
Kath. Pfarramt Emden Pfarrer Dietmar Schöneich		
Kirchenkreis Emden-Leer		
Landesverband der Gartenfreunde Ostfriesland e. V.	11.07.2014	Der Bestand der Dauerkleingartenanlage darf nicht gefährdet werden
LGLN -RD Aurich- Amt für Landentwicklung	11.07.2014	Da von den Planungen agrarstrukturelle Belange nicht betroffen sind, ist eine Beteiligung im weiteren Verfahren nicht erforderlich

LGLN -RD Aurich- Katasteramt Emden	28.07.2014	Im angegebenen Gebiet liegen einige Lage- und Höhenfestpunkte des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (s. angehängte Übersicht). Dabei handelt es sich in der Regel um Mauerbolzen an Gebäuden, die in einer Höhe zwischen 10 und 100 cm über dem Boden angebracht sind. Diese Bolzen dürfen nicht verändert oder beeinträchtigt werden.
Nieders. Landesbehörde für Straßenbau u. Verkehr -Geschäftsbereich Aurich-	21.07.2014	Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Straßen, die in der Zuständigkeit der niedersächsischen Straßenbauverwaltung liegen.
Niedersächsisches Sozialministerium -Regierungsvertretung Oldenburg-		
NLWKN Betriebsstelle Aurich		
Ostfriesische Landschaft Archäologischer Dienst	18.07.2014	Gegen das Vorhaben gibt es aus Sicht der archäologischen Denkmalpflege keine Bedenken / Sollten bei den vorgesehenen Bau- und Erdarbeiten archäologische Kulturdenkmale (Boden- und Baudenkmale) festgestellt werden, sind diese unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder der Ostfriesischen Landschaft zu melden / Die Ostfriesische Landschaft verweist in diesem Zusammenhang auf das Nieders. Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978 (Nds. GVBl. S. 517), sowie auf die Änderung vom 26.05.2011 (Nds. FVBl. S. 135), § 14, wonach der Finder und der Leiter von Erdarbeiten verpflichtet sind, Bodenfunde anzuzeigen.
Polizeiinspektion Leer -Emden- Polizeikommissariat Emden		
Seniorenbeirat der Stadt Emden Herr Walter Schild		
Staatliches Baumanagement Ems-Weser Außenstelle Emden		
Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Emden	06.08.2014	Im Untersuchungsgebiet sollte Schallschutz bei Gewerbebetrieben (Gemengelagen) berücksichtigt werden / Gegenstand der Untersuchungen sollte auch eine Ermittlung von Gemengelagen sein

Stadt Emden FD Bauaufsicht -Untere Denkmalschutzbehörde-	15.08.2014	Folgende im Verzeichnis der Kulturdenkmale eingetragene Baudenkmals sind im genannten Untersuchungsgebiet vorhanden: Ringstraße: 5,6,7,33-43; Schweckendieckplatz: 1-6+Denkmal; Schweckendieckstraße: 1 Große Straße: 89-91; Graf-Johann-Straße: 9,10,27,28 Entlang der Beningastraße, der Fokko-Ukena-Straße, der Fürbringerstraße, der Gräfin-Anna-Straße, der Okko-tom-Brook-Straße und der Störtebecker Straße befinden sich bedeutende historische Gebäudegruppen und Straßenverläufe aus der Zeit vor 1945. Das südliche Untersuchungsgebiet liegt im Bereich archäologischer Verdachtsflächen in der Umgebung einer Wurt. Wurten gehören nach § 3 (4) NDSchG zu den schützenswerten Bodendenkmalen. Hinweis: Es wird darauf hingewiesen, dass es in Niedersachsen um ein nachrichtliches Verzeichnis gem § 4 und § 5 Nds. Denkmalschutzgesetz (NDSchG) handelt. Ein Objekt unterliegt schon dann dem NDSchG, wenn es unter den Gesetzbegriff des Kulturdenkmals nach § 3 NDSchG fällt. Die Eintragung in das Verzeichnis dient daneben nur der Information; der Schutz hängt von ihr nicht ab. Baudenkmale sind bauliche Anlagen, Grünanlagen, Friedhofsanlagen oder Gruppen baulicher Anlagen, an deren Erhaltung wegen ihrer geschichtlichen, künstlerischen, wissenschaftlichen oder städtebaulichen Bedeutung ein öffentliches Interesse besteht. Maßnahmen an Baudenkmalen, sowie Bodendenkmalen unterliegen dem Nds. Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978 in der aktuellsten Fassung.

Stadt Emden FD Brand-, Zivil-u. Katastrophenschutz -Der Brandschutzprüfer-	05.08.2014	Die Belange des vorbeugenden Brandschutzes sind zu berücksichtigen. Dazu gehören ausreichende Straßenbreiten, Kurvenradien und zulässige Belastung. Außerdem ist auf eine ausreichende Löschwasserbereitstellung zu achten (Trinkwasserleitungsnetz, Ringschlüsse und Entnahmehydranten.
Stadt Emden FD Finanzen und Abgaben	24.07.2014	Die Belange des FD Finanzen und Abgaben sind durch die Untersuchung bzw. Realisierung der angestrebten Sanierungsmaßnahme nicht berührt.
Stadt Emden FD Gesundheit		
Stadt Emden FD Jugendförderung -Stadtjugendpfleger-		
Stadt Emden FD Kinder und Familien		
Stadt Emden FD Kultur -Kulturbüro-	10.07.2014	Keine Anregungen
Stadt Emden FD Öffentliche Sicherheit u. Straßenverkehr		
Stadt Emden FD Schule und Sport	15.07.2014	Mit einer Größe von 13.214 m² befindet sich die Grundschule Cirksena als Objekt des FD Schule und Sport der Stadt Emden im Untersuchungsgebiet; Ausreichende Querungsmöglichkeiten im Bereich der Schule (Schülerverkehr) sollten im Untersuchungsgebiet besonders berücksichtigt werden
Stadt Emden FD Umwelt		
Stadt Emden FD Veterinärwesen Verbraucherschutz u. Gewerberecht		
Stadt Emden FD Wirtschaftsförderung und Liegenschaften -Wirtschaftsförderung-		
Stadt Emden FD Wirtschaftsförderung und Liegenschaften -Liegenschaften-		
Stadt Emden FD Wohnen		

Stadt Emden Gleichstellungsbeauftragte Frau Okka Fekken		
Stadt Emden Vorstandsbüro -Pressestelle-		
Stadtwerke Emden GmbH Techn. Dienste / Dokumentation		
Ev.-luth. Johannesgemeinde	05.08.2014	Das Gemeindehaus mit Kirchraum der Ev.-luth. Johannes-Kirchengemeinde (Bj 1969, zweigeschossig, Nutzfläche 578m², Kubatur 2.400m², Grundstück Schlesierstraße 6) befindet sich im Untersuchungsgebiet / Umfangreiche energetische Maßnahmen im und am Gebäude sind in nächster Zeit geplant. Zu beachten ist, dass es sich um das einzige Gebäude einer evangelischen Landeskirche im Stadtteil handelt (ausser Dienststellen der Diakonie Ringstraße und Hansastraße), woraus sich für kirchliche und städtische Planung ein gewisses Alleinstellungsmerkmal ergibt.