Stadt EMDEN

Stand Juni 2022

Stadt Emden

Gebietsanpassung des bestehenden Förder- und Sanierungsgebietes „Innenstadt“ in Emden

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

BauBeCon
Sanierungsträger GmbH

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis 4

Vorbemerkungen 5

Abschnitt A Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Teil I Gesamtstädtische Betrachtung 15

1.1 Lage und Topographie 15

1.2 Siedlungsstruktur und historische Entwicklung 15

1.3 Konzeptionelle und stadtplanerische Rahmenbedingungen 16

1.4 Gesamtstädtische Planungen 17

1.5 Verkehrliche Anbindung 20

1.6 Sozioökonomische Rahmenbedingungen 21

1.7 Bildung, Kultur und Soziales 23

Teil II Bestandsaufnahme Gebietsanpassung „Innenstadt“: Verweis auf Teil I in VU 24

Teill III Städtebauliche Missstände: Verweis auf Teil II in VU 24

Teil IV SWOT-Analyse 25

Teil V Erneuerungskonzept: Verweis auf Teil III in VU 26

Teil VI Beteiligung: Verweis auf Teil IV in VU 26

Teil VII Umsetzung 26

Abschnitt B Vorbereitende Untersuchungen (VU)

Teil I Bestandsaufnahme Gebietsanpassung „Innenstadt“ 30

1.1 Größe, Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes 30

1.2 Planerische Rahmenbedingungen 31

1.3 Gebäudestruktur und –Nutzung 33

1.4 Verkehrsinfrastruktur 34

1.5 Freiflächen und Grüne Infrastruktur 36

1.6 Flächen im Eigentum der Stadt Emden 36

1.7 Überprüfung des nördlichen Teilbereiches der Neutorstraße auf eine potenzielle Entlassung 39

Teil II Städtebauliche Missstände 41

1.8 Gebäudebereiche 43

1.9 Verkehrsflächen 44

1.10 Freiflächen und Grüne Infrastruktur 45

Teil III Erneuerungskonzept 47

1.11 Leitbilder und Sanierungsziele 47
1.12 Maßnahmenkonzept 48
Teil IV Akteursbeteiligung nach § 137 und § 139 BauGB 54
1.13 Beteiligung der von der Sanierung betroffenen Personen und der Öffentlichkeit 54
1.14 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 139 BauGB 55
Teil V Umsetzung 56
1.15 Öffentliches Interesse an der Durchführung 56
1.16 Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes 56
1.17 Wahl des Sanierungsverfahrens 58
1.18 Kosten- und Finanzierungsübersicht 59

Literaturverzeichnis 62
Anhang 63

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Sanierungsgebiet „Innenstadt“ mit potentiellen Erweiterungsbereichen und Entlassungsbereich 6
Abbildung 2 Maßnahmenkonzept aus den Vorbereitenden Untersuchungen 9
Abbildung 3: Vorschlag des Fördergebiet "Innenstadt" 28
Abbildung 4 Das Bestehende Sanierungsgebiet „Innenstadt“ mit den potentiellen Erweiterungs- und Entlassungsgebieten 30
Abbildung 5 Flächennutzungsplan der Stadt Emden mit den potentiellen Erweiterungsbereichen ... 32
Abbildung 6 Glasarkaden an der Neutorstraße 33
Abbildung 7 Temporäre Zonierung des Straßenraums in der Neutorstraße 35
Abbildung 8 Uferbereich Am Delft 36
Abbildung 9 Flächen im Eigentum der Stadt Emden 38
Abbildung 10 Missstandskarte für den Bereich Neutorstraße 42
Abbildung 11 Missstandskarte für den Bereich Am Delft 42
Abbildung 12, 13, 14, 15 Osterstraße 11, Apfelmarkt 29, Bollwerkstraße2, Am Delft 15 43
Abbildung 16 Straßenbeläge Neutorstraße und **Abbildung 17** Problematische Radwegeführung Am Delft 44
Abbildung 18, 19, 20 Mindernutzung am Hafentorplatz, MIV-Dominanz Am Delft, Glas statt Grün in der Neutorstraße 46
Abbildung 21: Übersicht Leitbilder und Sanierungsziele; Hinweis: Die angepassten und ergänzten Zielsetzungen sind in roter Schrift dargestellt 47
Abbildung 22 Erneuerungskonzept Am Delft 48
Abbildung 23 Erneuerungskonzept Neutorstraße 49
Abbildung 24: Vorschlag Sanierungsgebiet "Innenstadt" 57

VORBEMERKUNGEN

Anlass und Zielsetzung

Im Jahr 2008 wurde das Gebiet „Innenstadt“ in der Stadt Emden auf Basis Vorbereitender Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ aufgenommen“ und 2020 im Rahmen der Programmreform der Städtebauförderung in das Programm „Lebendige Zentren“ überführt. Im Zuge der Durchführung der Gesamtmaßnahme wurde angesichts komplexer werdender Anforderungen an die Verkehrsführung der stadtplanerische Ansatz entwickelt, das Fördergebiet/ Sanierungsgebiet zu arrondieren, um die Hauptachsen des Innenstadtbereichs, die bisher nur teilweise im bestehenden Gebiet „Innenstadt“ liegen, und ihre flankierenden Bereiche „in einem Zuge“ städtebaulich sanieren und entwickeln zu können. Der Ansatz der Arrondierung legt außerdem die Frage nahe, ob der nördlich aus dem bestehenden Programmgebiet herausragende Abschnitt der Neutorstraße aus der Gesamtmaßnahme entlassen werden kann.

Der Verwaltungsausschuss der Stadt Emden hat deshalb in seiner Sitzung am 28.03.2022 die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen zur Erweiterung des Sanierungsgebietes der Innenstadt um einen Abschnitt der Straße Am Delft (Straßenraum mit angrenzenden Uferbereichen) sowie einen Abschnitt der Neutorstraße (Straßenraum und angrenzende Bereiche bis an den Apfelmarkt) beschlossen (Einleitungsbeschluss). Gleichzeitig wird gemäß Einleitungsbeschluss vorbereitend untersucht, ob der nördliche Abschnitt der Neutorstraße aus der Sanierung entlassen werden kann. Der Beschluss wurde am 12.04.2022 ortsüblich bekannt gemacht. Dabei ist auf die Auskunftspflicht nach § 138 BauGB hingewiesen worden.

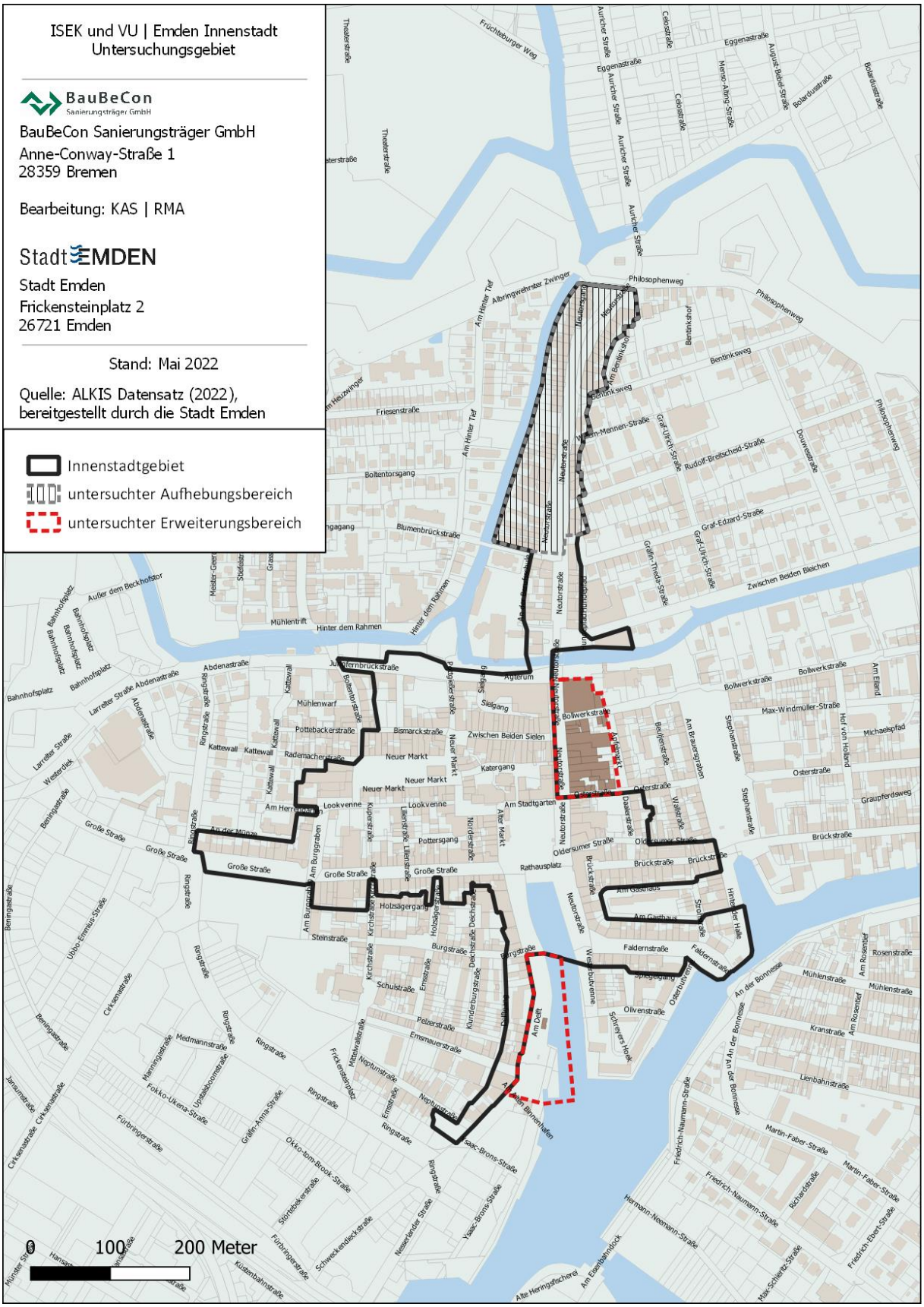


Abbildung 1 *Sanierungsgebiet „Innenstadt" mit potentiellen Erweiterungsbereichen und Entlassungsbereich (Quelle: Darstellung BBC auf Basis von ALKIS Daten der Stadt Emden, 2022)*

Als Teilgebiet des Emder Stadtzentrums umfasst das 21,4 ha große bestehende Sanierungsgebiet „Innenstadt“ bereits zentrale Bereiche der Innenstadt mit den Hauptgeschäftsstraßen und der Fußgängerzone. Dieses bestehende Gebiet könnte mit den beiden genannten Abschnitten von Neutorstraße und Am Delft um elementare und in direktem Zusammenhang zur Innenstadt stehende Bereiche erweitert werden. Sowohl der Ufer- und Hafenbereich inklusive des Straßenraumes Am Delft als auch die Neutorstraße mit der anliegenden Bebauung, als Hauptverkehrsachse und Geschäftsstraße der Innenstadt, stellen integrale Bereiche der Innenstadt dar, die deshalb hinsichtlich ihrer Nutzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten und ihrer Verzahnung mit den Maßnahmen im bestehenden Sanierungsgebiet untersucht werden sollen.

Mit dem vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept und den Vorbereitenden Untersuchungen soll untersucht werden, ob und unter Maßgabe welcher Zielsetzungen die genannten Bereiche Neutorstraße und Am Delft in das bestehende Fördergebiet und Sanierungsgebiet „Innenstadt“ aufgenommen werden sollen.

Die im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2008 festgestellten Funktionsschwächen insbesondere im Einzelhandelsbereich und bei der Verknüpfung der Innenstadtfunktion mit der Entwicklung als Kultur- und Tourismusstandort, welche zur Programmaufnahme des bestehenden Gebietes „Innenstadt“ geführt haben, sind ebenso für die hier untersuchten Erweiterungsbereiche und für die Überprüfung der Entlassungsbereiche relevant.

Bei den Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2008 wurden die folgenden Themen analysiert und daraus Stärken und Schwächen abgeleitet, die auch für die potentiellen Erweiterungsgebiete relevant sind:

- „Gestaltwerte und historisches Erbe der Innenstadt
- Innenstadt am Wasser
- Innenstadt als Wohnstandort
- Innenstadt als Dienstleistungsstandort
- Innenstadt als Ort des Tourismus
- Innenstadt als Einzelhandelsstandort“ (Stadt Emden, re.urban, 2008: 6)

Im Erneuerungskonzept der Vorbereitenden Untersuchungen wurden zudem Ziele der Neuordnung zur Beseitigung der festgestellten städtebaulichen Missstände und Entwicklungshemmnisse festgehalten, darunter:

- Erhöhung der Gestalt- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, insbesondere eine verbesserte gestalterische Identität der Bereiche
- Verstärkte Vernetzung verschiedener Bereiche
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs
- Entwicklung leerstehender Gebäude und Flächen
- Bebauung von brachliegenden und untergenutzten Flächen
- Neuordnung der Parzellenstruktur sowie Sicherung und Weiterentwicklung der 50er-Jahre Architektur (vgl. Stadt Emden, re.urban, 2008: 30)

Aus diesen Zielen wurden Ansätze eines städtebaulichen Konzeptes erarbeitet, die als Grundlage für das Maßnahmenkonzept dienen. Zur Detaillierung der Maßnahmen wird auf den Rahmenplan verwiesen, der im Nachgang zu den Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2009 aufgestellt wurde.

Seit der Aufnahme des Gebietes „Innenstadt“ in das Städtebauförderungsprogramm im Jahr 2008 sind zahlreiche investive Maßnahmen umgesetzt worden. Beispielsweise wurde die Faldernstraße, welche eine Haupterschließungsachse der Innenstadt mit überörtlicher Bedeutung darstellt, im Jahr 2013 saniert. Ergänzend wurden die Daalerstraße und Osterstraße inklusive ihrer Parkplätze in den Jahren 2015/16 modernisiert. Neben den investiven Maßnahmen wurden auch strategische Vorhaben umgesetzt wie die Einführung einer Modernisierungsrichtlinie im Jahr 2009 und die Einführung eines Citymanagements im Folgejahr.

Im Rahmen des vorliegenden ISEK und der VU werden die in den Vorbereitenden Untersuchungen im Jahr 2008 durchgeführten Analysen im Betrachtungsraum der potentiellen Erweiterungsgebiete aktualisiert. Zudem werden die aktuell geltenden Sanierungsziele im Hinblick auf die Erweiterungsgebiete geprüft und aktualisiert.

Im Zuge der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen und der Aufstellung des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wurden die von der Erweiterung betroffenen Grundstückseigentümer über die sich aus der Zugehörigkeit im Sanierungsgebiet ergebenden Rechte und Pflichten gem. § 137 BauGB informiert. In einer Bürgerinformationsveranstaltung am 10.05.2022 wurden grundsätzliche Informationen zum laufenden Verfahren, zu den Zielen und Zwecken aufgezeigt. Darüber hinaus wurden die Träger öffentlicher Belange gemäß § 139 Abs. 2 BauGB zwischen dem 14.04.2022 und 16.05.2022 per Informations- und Fragebogen beteiligt.

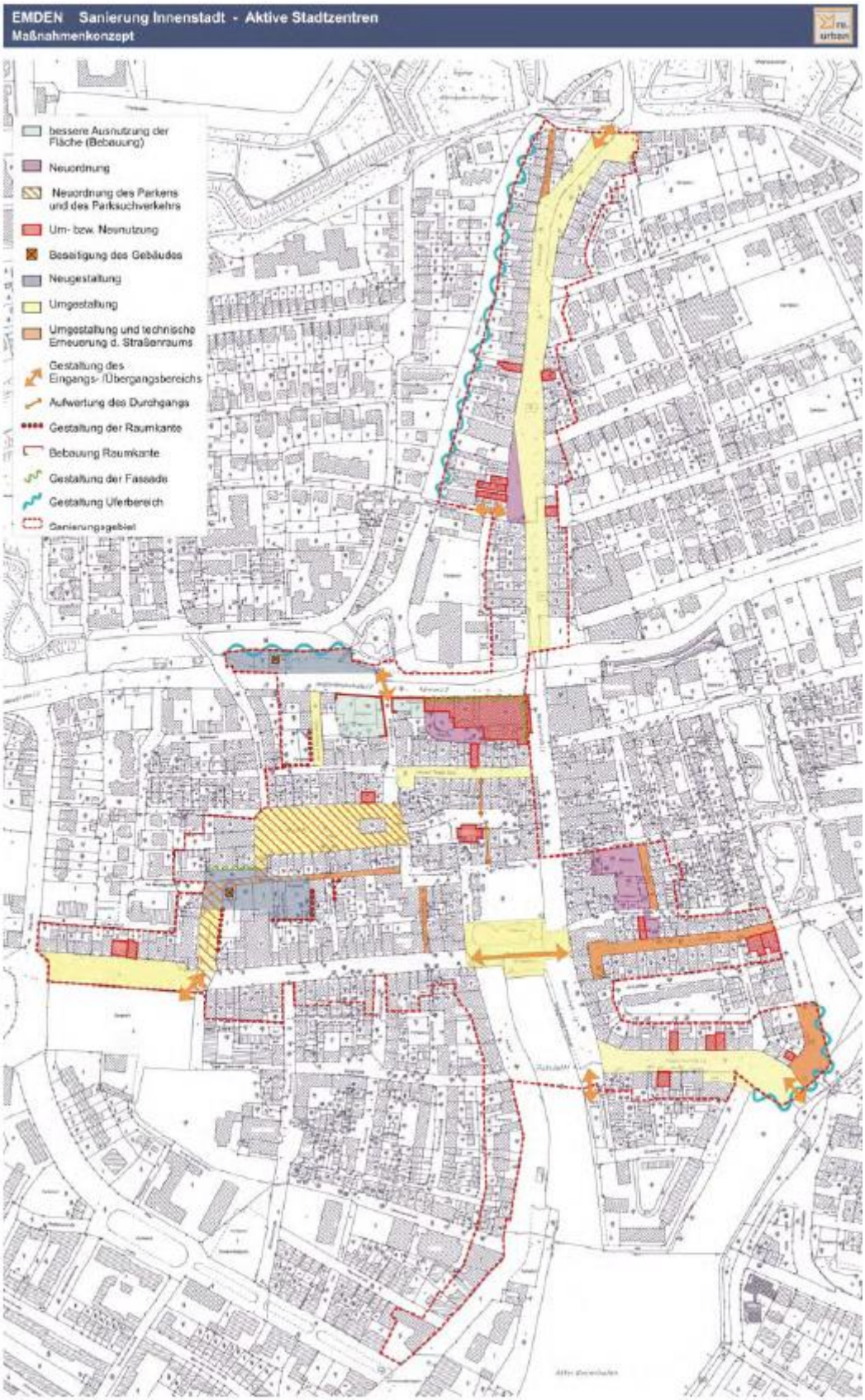


Abbildung 2 *Maßnahmenkonzept aus den Vorbereitenden Untersuchungen (Quelle: Stadt Emden, re.urban Stadterneuerungsgesellschaft, 2008: 33)*

Überführung in die neue Programmstruktur (2020)

Im Zuge der Novellierung und Bündelung der Städtebauförderungskulisse (sh. unten: Das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“) hat die Stadt Emden im Jahr 2020 ihre bestehenden Städtebauförderungsgebiete in die neue Programmstruktur überführt. Dafür wurden die vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepte inklusive der Kosten- und Finanzierungsübersichten entsprechend fortgeschrieben.

In dem Zuge wurde das ISEK/ der Bericht der Vorbereitenden Untersuchungen für das bestehende Städtebauförderungsgebiet „Innenstadt“, welches aus dem Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ in das Programm „Lebendige Zentren“ überführt wurde, fortgeschrieben. Im Rahmen der Fortschreibung wurden zusätzlich zu den o. g. Zielen auch solche des Klimaschutzes aus dem bestehenden VU-Bericht und dem Rahmenplan abgeleitet:

- Energetische Gebäudemodernisierung: Steigerung der Energieeffizienz durch Verbesserung der technischen und energetischen Gebäudemerkmale (verknüpft mit gestalterischen Aufwertung zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt), insbesondere Aufwertung der umliegenden Gebäude des Neuen Marktes durch Gebäude- und Fassadenmodernisierungen
- Klimafreundliche Mobilität: Umgestaltung verschiedener Straßen zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, Schaffung neuer Querungsmöglichkeiten und barrierefreier Zugänge im öffentlichen Raum, Beseitigung von Barrieren im öffentlichen Raum, Förderung des Radverkehrs durch entsprechende Abstellmöglichkeiten, Förderung des Fußverkehrs durch Entwicklung eines Planungswettbewerbs zur Untersuchung möglicher Umgestaltungen im öffentlichen Raum
- Bodenentsiegelung: Entsiegelung einer Fläche zur Entwicklung der Uferpromenade
- Schaffung von Grün- und Freiflächen: Neugestaltung Neuer Markt, Umgestaltung Stephansplatz, Umgestaltung Uferpromenade

Rechtliche Rahmenbedingungen

Gemäß Verwaltungsvereinbarung (VV) Städtebauförderung von 2021 ist die Grundvoraussetzung für die Anmeldung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme zur Aufnahme in ein Städtebauförderprogramm die Vorlage eines unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger entwickelten Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK), in dem Ziele und Maßnahmen im Fördergebiet dargestellt werden und darüber hinaus je nach anschließender Gebietskulisse die Vorlage von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB. Darüber hinaus ist je nach anschließender Gebietskulisse die Vorlage von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB erforderlich.

Wesentliche Kriterien sind eine aktive Bürgerbeteiligung, die Einbettung in ein gesamtstädtisches Konzept sowie die Abstimmung mit regionalen Strategien. Inhaltlich sind aus einer thematischen Bestandsanalyse und einem darauf aufbauenden Stärken-Schwächen-Profil Ziele und Leitlinien abzuleiten, Handlungsfelder darzustellen und Maßnahmen zu entwickeln. Ein weiterer Baustein ist die Erstellung einer Kosten- und Finanzierungsübersicht. Anforderungen an Barrierefreiheit und den Klimaschutz sind zu erfüllen und die Aktualität des Konzeptes ist sicherzustellen. Das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept und der Bericht über die Vorbereitenden Untersuchungen trägt diesen Anforderungen Rechnung.

Das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“
Mit dem „Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte“ wurde in § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB die Bedeutung der „Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche“ bei der Bauleitplanung besonders hervorgehoben (vgl. Bundesregierung, 2006: 3316).

Vor diesem rechtlichen Hintergrund wird seit dem Jahr 2008 das Förderungsprogramm für die Innenentwicklung „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gemeinsam durch Bund und Länder aufgelegt. Mit der Weiterentwicklung der Städtebauförderung für das Programmjahr 2020 wurden mit dem Programm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ die ehemaligen Programme „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, „Städtebaulicher Denkmalschutz“, „Kleinere Städte und Gemeinden“ sowie einige Gesamtmaßnahmen des Programms „Zukunft Stadtgrün“ fortentwickelt und gebündelt.

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Kosten von Maßnahmen der Innenentwicklung anteilig mit einem Drittel, analog dem Grundprogramm der Städtebauförderung. Die Bundesmittel sind durch Landes- und kommunale Mittel – mit jeweils einem weiteren Drittel – zu komplementieren.

Gemäß Art. 6 Abs. 1 der „Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen" sind die „Finanzhilfen des Bundes zur Förderung von ‚Lebendigen Zentren‘ […] für die Anpassung, Stärkung, Revitalisierung und zum Erhalt von Stadt- und Ortskernen, historischen Altstädten, Stadtteilzentren und Zentren in Ortsteilen, zur Profilierung und Standortaufwertung sowie zum Erhalt und zur Förderung der Nutzungsvielfalt“ einzusetzen und zwar für die „Entwicklung zu attraktiven und identitätsstiftenden Standorten für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur“ (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 2021).
Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel, insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur (beispielsweise des Stadtgrüns) sind im Rahmen der Gesamtmaßnahme Voraussetzung für die Förderung. Die Maßnahmen müssen in angemessenem Umfang erfolgen. Mindestens eine Maßnahme muss im Zuwendungszeitraum nach Maßgabe dieser Verwaltungsvereinbarung erfolgen.

Die folgenden Maßnahmen sind nach Art. 4 der VV Städtebauförderung 2021 förderfähig. Ein Großteil von ihnen ist auch für die Entwicklung des zu erweiternden Emder Gebietes „Innenstadt“ erforderlich und daher im ISEK/ VU vorgesehen:

- „Vorbereitung der Gesamtmaßnahme einschließlich Erarbeitung (Fortschreibung) der Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepte,
- Maßnahmen des Klimaschutzes, zur Anpassung an den Klimawandel, zur Verbesserung der grünen Infrastruktur (u.a. energetische Gebäudesanierung, Bodenentsiegelung, Flächenrecycling, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/ Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Vernetzung von Grün- und Freiflächen, Begrünung von Bauwerksflächen, Erhöhung der Biodiversität),

- Bau-und Ordnungsmaßnahmen,
- Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze), zur Erneuerung des baulichen Bestandes,
- Maßnahmen der Revitalisierung von Brachflächen einschließlich Nachnutzung und Zwischennutzung,
- Maßnahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zum Erhalt und zur Sicherung des bau- und gartenkulturellen Erbes sowie stadtbildprägender Gebäude,
- Maßnahmen zur Sicherung der Daseinsvorsorge,
- Maßnahmen der Barrierefreiheit und -armut,
- Maßnahmen zum Einsatz digitaler Technologien (städtebauliche Vernetzung von Infrastrukturen, Daten, Netzen),
- städtebauliche Maßnahmen für Sicherheit und Ordnung,
- Quartiersmanagement, Leistungen von Beauftragten, Beratung von Eigentümern/ Eigentümerinnen,
- interkommunale Maßnahmen, insbesondere von kleineren Städten und Gemeinden, sowie Stadt-Umland-Kooperationen, einschließlich Maßnahmen zur Bildung interkommunaler Netzwerke und Kooperationsmanagement,
- Maßnahmen zur Steigerung der Baukultur, insbesondere der Planungs- und Prozessqualität,
- Maßnahmen mit hohem Innovations- und Experimentiercharakter in außerordentlichen Stadtentwicklungsformaten,
- Beteiligung und Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern“ (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 2021).

In Art. 6 Abs. 3 der VV Städtebauförderung 2021 steht zu programmspezifischen Maßnahmen folgendes: „Die Fördermittel können insbesondere eingesetzt werden zur/für:

- bauliche Maßnahmen zum Erhalt des baukulturellen Erbes, die Aktivierung von Stadt- und Ortskernen, die Anpassung an den innerstädtischen Strukturwandel, u.a. bei zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverluste, insbesondere gewerblichen Leerstand, bedroht oder davon betroffen sind, Sicherung der Versorgungsstruktur zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge,
- Sicherung und Sanierung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung sowie die Modernisierung und Instandsetzung oder den Aus- und Umbau dieser Gebäude oder Ensembles; Maßnahmen zur Sicherung und Sanierung besonders erhaltenswerter Bausubstanz sowie die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung des historischen Stadtbildes und Stadtgrundrisses,
- Erhalt und Weiterentwicklung des innerstädtischen öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze, Grünräume), Erneuerung des baulichen Bestandes,
- Verbesserung der städtischen Mobilität einschließlich der Optimierung der Fußgängerfreundlichkeit und alternativer Mobilitätsformen zur besseren Vernetzung von Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholung sowie Nahversorgung,

- Quartiers- und Citymanagement bzw. Management der Zentrenentwicklung und die Beteiligung von Nutzungsberechtigten und von deren Beauftragten im Sinne von § 138 BauGB sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften“ (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 2021).

Aufbau des Dokumentes

Das vorliegende Dokument gliedert sich in Abschnitt A – Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) und Abschnitt B –Vorbereitenden Untersuchungen (VU). Das ISEK schafft einen übergeordneten Zusammenhang zwischen Untersuchungsgebiet und gesamtstädtischer Betrachtung und stellt dabei in einer SWOT-Analyse Potentiale heraus, wohingegen sich die Vorbereitenden Untersuchungen primär auf das Untersuchungsgebiet beziehen. Vor diesem Hintergrund gelten die Ergebnisses der Vorbereitenden Untersuchungen aus Abschnitt B ebenso für das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept aus Abschnitt A. Daher wurde in Abschnitt A auf eine Wiederholung der Inhalte der Vorbereitenden Untersuchungen aus Abschnitt B verzichtet. Entsprechende Verweise auf die ausformulierten Kapitel in Abschnitt B sind unter den jeweiligen Kapitelüberschriften in Abschnitt A des ISEK eingefügt.

ABSCHNITT A

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

TEIL I GESAMTSTÄDTISCHE BETRACHTUNG

1.1 Lage und Topographie

Die Stadt Emden ist die kleinste kreisfreie Stadt des Bundeslandes Niedersachsen. Mit rund 50.000 EinwohnerInnen ist sie die größte Stadt der historischen Landschaft Ostfrieslands und liegt als westlichste Seehafenstadt Deutschlands am Mündungsgebiet der Ems an der Niedersächsischen Nordseeküste nahe der niederländischen Grenze. Nördlich grenzt die Stadt Emden an den Landkreis Aurich und östlich an den Landkreis Leer an. Im Süden Emdens liegt die Nordseebucht Dollart. Durchschnittlich liegt die Stadt auf einer Höhe von etwa einem Meter über NHN und umfasst eine Gesamtfläche von 112,34 km^2. Durch die Lage in der typischen Marschlandschaft der nordwestlichen Küsten Deutschlands ist das Stadtgebiet Emdens nur sehr gering natürlich bewaldet.

Die nächstgelegenen größeren Städte sind Oldenburg und Bremen, etwa 85 km und 130 km südöstlich von Emden. In etwa 75 km Entfernung von Emden in nordöstlicher Richtung liegt die größte Stadt an der niedersächsischen Nordseeküste Wilhelmshaven.

1.2 Siedlungsstruktur und historische Entwicklung

Im Raum des heutigen Emder Stadtgebiets wurde bereits in der Jungsteinzeit gesiedelt. Erstmals erwähnt wurde das Gebiet vom römischen Autor Titus Livius während eines Feldzuges gegen westgermanische Stämme um das Jahr 0. Seit dem 7. Jahrhundert wurde der Emder Raum von friesischen Stämmen bewohnt und geprägt. Die Friesen siedelten sich im nördlichen Mündungsgebiet der Ems an, da sich dort eine windgeschützte Lage für einen Hafen und Handelsplatz befand. Die Geschichte der Großen Kirche (heute Schweizer Kirche genannt) ist eng mit der anfänglichen Entwicklung der friesischen Siedlung verwoben. Emden fungierte fortan über Jahrhunderte als wichtige Seehafensiedlung und Handelsort unter wechselnder und umkämpfter Besetzung und Regierung.

Im 19. Jahrhundert gehörte die Stadt Emden zeitweilig wechselnd sowohl holländischem als auch französischem und schließlich preußischem Besitz an. Mit dem Beginn der Industrialisierung ab dem 20. Jahrhundert wurde der Hafen Emdens stark ausgebaut. Vor dem Hintergrund einer stark zunehmenden Arbeiterbevölkerung wurde eine auf Industrie und Siedlungsbau ausgelegte städtische Infrastruktur geschaffen.

Während des Zweiten Weltkrieges wurde die Stadt Emden durch hunderte Luftangriffe nahezu komplett zerstört. Bereits während des Krieges wurden neue Baugebiete im Randbereich der Stadt Emden erschlossen. Im Zuge des Wiederaufbaus wurde die Innenstadt vor dem Hintergrund der Idee der funktionalen Stadt neugestaltet. Die historischen Straßenzüge sowie die kleinteilige Parzellenstruktur aus der Vorkriegszeit wurde erhalten. Die Stadt Emden ist noch heute durch die schlichte Bauweise der Wiederaufbauarchitektur der 1950/60er Jahre geprägt. Mit der Ansiedlung des VW-Werks im Larrelter Polder (1964) und den florierenden Nordseewerken erreichte das Wirtschaftswunder der Nachkriegsjahre Emden. Die schweren Wirtschafts- und Strukturkrisen der 1970er Jahre schlugen sich in Emden u. a. in einem rasanten Anstieg der Arbeitslosenzahlen nieder. Die Werftenkrise zog sich ab den 1970er durch die 1980er und 1990er Jahre, weshalb die Stadt Emden mit dem Ausbau der Fachhochschule und dem Ausbau des Dollarthafens versuchte neue Wege einzuschlagen.

Die Emder Innenstadt gilt heute als ein „bauhistorisches Dokument des Wiederaufbaus“ (Stadt Emden, re.urban, 2008: 19) und ist aus stadtplanerischer Perspektive aufgrund des spezifischen Erscheinungsbildes so gut wie einzigartig. Jedoch ist dieses beispiellose und identitätsstiftende Stadtbild stark von Überformungen betroffen, wodurch das bauhistorische Stadtbild gefährdet ist (vgl. ebd.).

Emdens historische Wallanlagen sind ergänzend zur Wasserfläche des Stadtgrabens als Parkflächen angelegt. Durch ihre zentrale Lage und Größe wird das Stadtbild maßgeblich geprägt und ist identitätsstiftend für die Anwohner. Die Wallanalagen umschließen in einem Dreiviertelkreis das Stadtzentrum und bilden ein grünes Band um die Stadt. Ursprünglich wurde der Wall als Verteidigungsanlage erbaut, heute erfüllt er als älteste und größte Grünanlage einen wichtigen Beitrag zur Naherholung für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie Verbesserung des Stadtklimas.

1.3 Konzeptionelle und stadtplanerische Rahmenbedingungen

1.3.1 Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)

Das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP) fasst alle Ziele und Grundsätze des Bundeslandes Niedersachsen, welche die weitere Entwicklung des Landes inklusive der Teilräume betreffen, zusammen. Als übergeordnete Planung dient das LROP als Leitlinie für alle weiteren konkretisierenden Vorhaben und Planungen innerhalb Niedersachsens. Unteranderem wird im LROP festgelegt, welche landesplanerischen Funktionen den verschiedenen Orten zugewiesen werden, darunter fällt auch die Festlegung der Ober- und Mittelzentren. Im Weiteren werden die für die Stadt Emden wichtigen Festlegungen aus der aktuell gültigen Fassung der Verordnung des LROP vom 26.09.2017 abgeleitet.

Im LROP des Landes Niedersachsen wird der Stadt Emden eine zentrale wirtschaftliche Rolle als Hafenstadt zugesprochen. Hafenorientierte wirtschaftliche Anlagen in der Stadt sowie die Umsetzung hafenorientierter Planungen und Nutzungen des Stadtgebiets sind dementsprechend sicherstellen. Zu berücksichtigen gilt es auch, dass die verkehrlichen Anbindungen zum Hafen und zu dessen wirtschaftlichen Anlagen sichergestellt sind (vgl. ML, 2017: 15).

Die Stadt Emden ist im LROP als Mittelzentrum mit einer oberzentralen Teilfunktion hinsichtlich der Versorgungsstruktur des Einzelhandels festgelegt. Zum Beitrag gleichwertiger Lebensverhältnisse sollen insbesondere „(…) Einrichtungen und Angebote des Einzelhandels in allen Teilräumen in ausreichendem Umfang und ausreichender Qualität gesichert und entwickelt werden“ (ML, 2017: 18). Ebenfalls wird der Stadt Emden die Funktion eines „landesbedeutenden logistischen Knoten(s)“ (ebd.: 36) zugesprochen, den es im Hinblick auf das gesamte logistische Potenzial des Landes Niedersachsen zu stärken gilt.

1.3.2 Regionale Handlungsstrategie Weser-Ems (2020-2027)

In den Richtlinien der Regionalen Handlungsstrategie (RHS) der Region Weser-Ems werden die übergeordneten landespolitischen Zielsetzungen auf die regionale Ebene übertragen und mit den regionsspezifischen Herausforderungen verknüpft. Nach dem sogenannten „bottom-up“ Ansatz wurde die RHS von zentralen Akteurinnen und Akteuren gemeinsam mit der interessierten Öffentlichkeit konzipiert. Im Rahmen von EFRE, ESF und ELER hat die RHS eine grundlegende Bedeutung hinsichtlich der Bewertung von Förderprojekten mit regionaler Bedeutung. Insgesamt umfasst die RHS Weser-Ems

zehn strategische Handlungsfelder, diesen sind dreizehn Entwicklungsziele zugeordnet, welche im Folgenden aufgelistet werden:

1. Wiederbelebung des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit und nach der Corona-Krise
2. Zukunftssicherung Bioökonomie u. a. durch nachhaltigen Austausch von Ökologie und Ökonomie
3. Zukunftssicherung der maritimen Wirtschaft u. a. durch nachhaltigen Ausgleich von Ökologie und Ökonomie
4. Zukunftssicherung der Energiewirtschaft
5. Stärkung und Zukunftssicherung der KMU-Struktur in allen Branchen wie z.B. Kunststoff, Logistik, Metall- und Maschinenbau, Luftfahrt, Gesundheitswirtschaft, Ernährungswirtschaft, Handwerk etc. in der Region
6. Zukunftssicherung Tourismus u. a. durch innovative Fortentwicklungen und durch Sicherung höchster Standards
7. Ansiedlung und Ausbau anwendungsorientierter Forschungsinstitute und gleichzeitige Stärkung und Professionalisierung des Wissenstransfers über projektspezifische Netzwerkbildung, Förderung der betrieblichen Innovation
8. Bedarfsgerechte Steigerung des Wissens- und Bildungsniveaus in der Region
9. Sicherstellung einer ausreichenden verkehrlichen und digitalen Infrastruktur im Ausgleich von Ökologie und Ökonomie, Förderung der CO^2-reduzierten Mobilität
10. Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels, Senkung des CO^2-Ausstoßes und Schutz der natürlichen Ressourcen Wasser, Boden und der Naturräume, Stärkung der Wasser- und Kreislaufwirtschaft
11. Innovative Bewältigung der sich aus dem demografischen Wandel und der ländlichen Struktur ergebenden Herausforderungen (Innovation in der Daseinsvorsorge)
12. Bestmögliche Integration von geflüchteten Menschen und von EU-Zuwanderern in die Gesellschaft und den Arbeitsmarkt
13. Ausbau und Modernisierung des kulturellen Erbes, und von Kultureinrichtungen, auch zur Verbesserung der Energieeffizienz

Die strategischen Ziele der Region Weser-Ems gelten als Richtlinie für alle kommunalen Entwicklungskonzepte. Dementsprechend sind diese mit dem RHS in Einklang zu bringen und fließen in das vorliegende ISEK ein.

1.4 Gesamtstädtische Planungen

1.4.1 Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept (2011)

Die Stadt Emden hat im Integrierten Kommunalen Klimaschutzkonzept (IKK) des Jahres 2011 grundlegende Ziele als Richtlinie für den stadteigenen Klimaschutz formuliert. Hauptbestandteil des Konzeptes ist der Maßnahmenkatalog, welcher sich aus den bisherigen Klimaschutzaktivitäten und umfassenden Analysen zur potenziellen CO_2 – Minderung ableitet (vgl. Stadt Emden, B.&S.U., 2011). Im Folgenden werden die im Klimaschutzkonzept aufgeführten Maßnahmen des Maßnahmenkataloges wiedergegeben:

- „Einführung eines integrierten Klimamanagements
- Energieeffizienzoffensive u. a. durch Emder Modell
- Energieeffiziente Sanierung für Gebäude
- Kooperation mit den Wohnungsbaugesellschaften, Eigentümern und Verbänden
- Ausbau des Energiemanagements/Energiecontrollings für die städtischen Liegenschaften und Beteiligungen
- Klimaschutz- und Energieeffizienzkooperationen mit Hafen und Wirtschaft
- Ausbau Umweltverkehrsverbund
- Ausbau dezentral erzeugter erneuerbarer Energien
  Steigerung des Absatzes von erneuerbare erzeugter Energien in Emden“ (Stadt Emden, B.&S.U., 2011: 12)

1.4.2 Masterplan 100% Klimaschutz (2017)

Im Rahmen der „Nationalen Klimaschutzinitiative“ unterstützt das Bundesumweltministerium 19 ausgewählte Kommunen und Landkreise mit dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“. Dabei ist vorgesehen, dass alle teilnehmenden Kommunen bis zum Jahr 2050 ihre Treibhausgasemissionen um 95 % und den eigenen Energiebedarf um 50 % reduzieren. Zukünftig soll der Energiebedarf für die Bereitstellung von Strom, Wärme und Mobilität zu 100 % aus erneuerbaren Energien gedeckt werden. Ein weiteres Ziel des Masterplans ist die Erhöhung der Sanierungsrate privater Haushalte um 2,5 %. Mit der Erfüllung dieser Ziele dienen „Leuchtturmprojekte“ als Beispielszenarien und sollen zur Steigerung der Ambitionen anderer Kommunen hinsichtlich des Klimaschutzes beitragen. Die Partizipation und Bewusstseinsbildung der Bevölkerung spielen bei der Strategieentwicklung eine besondere Rolle und sind fester Bestandteil des Masterplans. Im Austausch mit der Bevölkerung werden spezifische Einzelmaßnahmen entwickelt, für die ein vertiefendes Gutachten angefertigt werden kann.

Im Jahr 2017 hat die Stadt Emden den „Masterplan 100% Klimaschutz“ erstellt. Es wurden bereits 24 Strategien zu sieben Handlungsfeldern entwickelt und daraus Maßnahmen abgeleitet (vgl. Stadt Emden, Planungsbüro Graw, 2017: 6). Im Bestreben nach einer nachhaltigen Mobilitätsstruktur steht insbesondere der klimagerechte Ausbau der städtischen Infrastruktur und eine energetische Gebäudenutzung im Fokus (vgl. Stadt Emden, Planungsbüro Graw, 2017: 7).

1.4.3 Aktive Innenstadt Rahmenkonzept (2009) und 1. Fortschreibung (2015)

Im Zuge der Sanierung der Emder Innenstadt wurde das Rahmenkonzept „Aktive Innenstadt“ im Jahr 2009 von dem Planungsbüro re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH in Zusammenarbeit mit der BauBeCon Sanierungsträger GmbH aufgestellt. Es bildet neben den Modernisierungsrichtlinien und Gestaltungsgrundsätzen eine Grundlage für die geplanten Gebäudemodernisierungen.

„Die Sanierung ‚Aktive Innenstadt‘ in Emden verfolgt das Ziel der Erneuerung des Geschäftszentrums in der Emder Innenstadt zu seiner Zukunftssicherung. Die Erneuerung zielt auf die kunden- und besucherorientierten Nutzungen als konstitutiver Bestandteil eines Stadtzentrums ab und hierbei auf die Anpassung des Angebotes und des Erscheinungsbildes der kundenorientierten Anbieter sowie die Anpassung der Immobilien und des öffentlichen Raumes an die heutigen Anforderungen“ (Stadt Emden, BBC, re.urban, 2009: 3).

Das Gebiet wurde in fünf städtebauliche Erneuerungsbereiche aufgeteilt, in denen Sanierungsziele und Handlungsschwerpunkte dargelegt und Gestaltungs- und Fördermöglichkeiten bei privaten Gebäudemodernisierung erläutert werden. In den Handlungsschwerpunkten wird die Erneuerungsplanung durch entsprechende Zielsetzungen und erste Umsetzungsentwürfe konkretisiert. Diese wurden unter der Beteiligung der jeweiligen Eigentümer erarbeitet.

Folgende drei Themenblöcke sind im Rahmenkonzept beschrieben:

1. Konzept für die Entwicklung von kundenorientierten Anbietern (insbes. Einzelhandel und publikumsbezogene Dienstleistungen) mit folgenden zwei Zielen:
    - Stärkung der Emder Innenstadt durch die Aktivierung des Einzelhandels
    - Anpassung der Immobilien an die Anforderungen der kundenorientierten Anbieter

In diesem Konzept sind erste Grundsätze dargestellt, die in einer zweiten Stufe durch die Bildung von Standortgemeinschaften in die Maßnahmenplanung übergehen sollen.

2. Konzept für die Förderung der Modernisierung der stadtbildprägenden Bausubstanz

Das Konzept beinhaltet Gestaltungsgrundsätze sowie Modernisierungsrichtlinien und diskutiert die Rahmenbedingungen einer Gestaltungssatzung.

3. Konzept für die städtebauliche Entwicklung

In dem Konzept für die städtebauliche Entwicklung geht es um die Behebung von städtebaulichen Missständen im öffentlichen Raum und auf Privatgrundstücken. Ähnlich wie im erst genannten Konzept werden im Rahmenkonzept selbst die Rahmenbedingungen der städtebaulichen Entwicklung eruiert, die in einer zweiten Stufe durch die Bildung von Arbeitsgruppen (u.a. Eigentümer, Nutzer, Einzelhandel) innerhalb der fünf gebildeten Bereiche durch die Erstellung von konkreten Entwürfen vertieft werden sollen.

Insgesamt sind die Querschnittsthemen Kultur, Bildung, Tourismus und Wohnen weitere relevante Themen mit Handlungsbedarf, für die zwar keine expliziten Konzepte erarbeitet wurden, diese jedoch in den drei Konzepten des Rahmenkonzeptes berücksichtigt wurden. Für die Entwicklung des innerstädtischen Wohnens werden im Rahmenkonzept weitere Fördermöglichkeiten, wie z.B. erhöhte steuerliche Abschreibungen aufgrund der Lage im Sanierungsgebiet, oder die KfW-Förderkulisse der energetischen Gebäudesanierung, beschrieben.

Außerdem nimmt das Rahmenkonzept Bezug zum Einzelhandelskonzept, welches die jeweiligen Ziele zur Entwicklung des Einzelhandels mit konkreten Maßnahmenvorschlägen ausarbeitet. Es wurde im Jahr 2008 vom Rat der Stadt Emden beschlossen und 2019 durch die CIMA Beratung + Management GmbH fortgeschrieben.

1.4.4 Radverkehrskonzept der Stadt Emden (2009-2015)

Das „Radverkehrskonzept der Stadt Emden 2009-2015“ legt grundlegende Maßnahmen und Strategien zur Förderung des Radverkehrs in Emden und der Fortführung des zuvor bestehenden Erfolgsprojektes „Emders up Rad“ dar. Im Zuge der Initiativen des Projektes „Emders up Rad“ kam es zu einer erfolgreichen Attraktivitätssteigerung des Fahrrads als Verkehrsmittel in der Stadt Emden, wodurch in der Folge der Radverkehrsanteil auf 30 % anstieg. Das übergeordnete Ziel des Radverkehrskonzeptes ist es, den Radverkehrsanteil zukünftig zu stabilisieren und nach Möglichkeit zu erhöhen (vgl. Stadt Emden, 2009-2015: 8).

Die Strategien des Radverkehrskonzeptes gliedern sich nach mehreren Themenschwerpunkten, zu denen jeweils konkrete Ziele und Maßnahmen formuliert wurden. Die Radverkehrsförderung soll sich den Themen „Planung / Bau“, „Zusammenarbeit“, „Öffentlichkeitsarbeit“ und „Sicherheit“ vordergründig widmen (ebd.: 9).

Im Bereich „Planung / Bau“ müssten vor allem weitere Investitionen in die bestehende Radverkehrsinfrastruktur fließen, die eine Festigung von Qualitätsstandards der städtischen Bebauung und Radverkehrsanlagen gewährleisten sollen (ebd.: 9f).

Zum Schwerpunkt „Öffentlichkeitsarbeit“ wurde festgehalten, dass an die Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit des Projektes „Emders up Rad“ angeknüpft werden soll. Dazu muss insbesondere die Kommunikation und der digitale Informationsaustausch (ebd.: 13) zwischen den Bürgerinnen und Bürgern Emdens und fachlichen Experten gestärkt werden. Ebenfalls soll auch der touristische Radverkehr mehr in den Fokus der städtischen Förderung kommen (ebd.: 9). Hierfür ist eine ausreichende Beschilderung des Radverkehrsnetzes sowie der touristischen Routen notwendig (ebd.: 14).

Der Baustein „Zusammenarbeit“ verfolgt vorrangig das Ziel, aktive Arbeitsgruppen und Akteure des Radverkehrs zu fördern. Dafür müssen auch Arbeitskreise aus anderen relevanten Fachbereichen, wie beispielsweise die Gesundheitsförderung, eingebunden werden. Wichtig ist hierbei ein regelmäßiger Austausch von Ideen und Informationen zwischen den Institutionen und Akteuren (ebd.: 15).

Im Bereich „Sicherheit“ steht die Zusammenarbeit mit Institutionen wie der Polizei und dem ADAC im Sinne einer Verbesserung der verkehrlichen Sicherheit der Stadt Emden im Vordergrund (ebd.: 9). Konkrete Maßnahmen wie die Prüfung der Verkehrstauglichkeit von Fahrrädern, der Kontrolle der bestehenden Wegenetze und der Schaffung diebstahlsicherer Abstellanlagen für Fahrräder an öffentlichen Einrichtungen sollen zielführend umgesetzt werden (ebd.: 16ff).

1.5 Verkehrliche Anbindung

1.5.1 Flugverkehr

Emden verfügt über einen Flugplatz, welcher durch den Linienflugverkehr zu den Ostfriesischen Inseln genutzt wird. Von hier aus starten täglich bis zu sieben Linienflugzeuge des Ostfriesischen Flugdienstes nach Borkum. Ebenso dient der Flugplatz den Geschäftsverkehr örtlicher Unternehmen (überwiegend durch Volkswagen). Der Flughafen Bremen und der Flughafen Groningen sind die nächstgelegenen Anbindungen an den internationalen Flugverkehr.

1.5.2 Wasserstraßen

Am Außenhafen Emdens befindet sich ein Fähranleger, von dem aus ein täglicher Fährverkehr der AG Ems nach Borkum betrieben wird. Ebenso verfügt der Hafen über technische Einrichtungen zur Abfertigung größerer Frachtschiffe. An der Knock und im Emder Stadtteil Petkum gibt es weitere Fähranleger für den Ausflugsverkehr. Der Dortmund-Ems-Kanal verbindet Emden in südlicher Richtung über Münster mit dem Rhein und dem Ruhrgebiet. Des Weiteren sind über den Mittellandkanal Städte wie Magdeburg, Berlin, Dresden und Prag zu erreichen. Der Ort Oldersum kann über den Ems-Seitenkanal angefahren werden. Zusätzlich bietet der Ems-Jade-Kanal eine Anbindung zu Aurich und Wilhelmshafen, welche überwiegend für den Transport von Baustoffen und zur Sportschifffahrt genutzt wird.

1.5.3 Motorisierter Verkehr

Die Stadt Emden ist durch die Bundesautobahn 31, welche im Halbkreis um die Stadt verläuft, an das Ruhrgebiet angebunden. Über die Bundesstraße 210 können in östlicher Richtung die Städte Wilhelmshaven, Jever, Wittmund und Aurich erreicht werden. Die Landesstraße 2, welche Emdens Stadtgebiet in Ostwestrichtung durchquert, verbindet die Stadt mit dem unmittelbaren Umland.

1.5.4 Schienenverkehr

Emden ist durch zwei Personenbahnhöfe an den Schienenverkehr angebunden, dem Emder Hauptbahnhof über die Emslandstrecke und dem Bahnhof Emden Außenhafen. Die bestehenden Regionalzugverbindungen führen über Leer, Oldenburg und Bremen nach Hannover sowie nach Münster und in nördlicher Richtung bis Norddeich Mole. Ebenfalls fahren täglich Züge der Intercity Linie 35 über Münster, das Ruhrgebiet und Köln bis Koblenz sowie der Linie 56 über Bremen und Hannover nach Berlin/Cottbus und Leipzig. Seit dem Jahr 2021 führt zusätzlich eine Verbindung aus Frankfurt über Emden.

1.5.5 Öffentlicher Personennahverkehr

In der Stadt Emden wird der öffentliche Personennahverkehr über Omnibusse der Stadtbuslinien der SVE (Stadtverkehr Emden GmbH) gewährleistet. Überdies wird über Regionalbusse der Weser-Ems-Bus GmbH, einem Tochterunternehmen der Deutschen Bahn, die Anbindung ins Umland Emdens sichergestellt.

1.5.6 Radverkehr

Der Radverkehr hat in Emden eine große und traditionelle Bedeutung für die Bevölkerung. Das Emder Radwegnetz ist insgesamt 230 km lang. Zusätzlich gibt es rund 65 km straßenbegleitende Radwege. Grundsätzlich können die Innenstadt sowie die Wohngebiete Emdens gut durch den Radverkehr erschlossen werden (vgl. Stadt Emden, B.&S.U., 2011: 27f). Das Fahrradfahren ist in Emden ein wichtiger Teil des alltäglichen und touristischen Lebens.

1.6 Sozioökonomische Rahmenbedingungen

1.6.1 Bevölkerungsentwicklung, Altersstruktur und Prognosen

Die Stadt Emden erfuhr im Zuge der Industrialisierung sowie nach Ende des Zweiten Weltkrieges einen rasanten Anstieg der Bevölkerungszahl. Während Emden vor Beginn des 20. Jahrhunderts noch weniger als 15.000 EinwohnerInnen hatte, liegt die Bevölkerungszahl Emdens seit den 1960er Jahren relativ konstant über 50.000. Der starke Bevölkerungszuwachs war ausschlaggebend für die städtebaulichen

Maßnahmen in der Folgezeit. So entstanden mehrere große Baugebiete für den Wohnungsbau, teils auch ganz neue Stadtteile. Durch diese Maßnahmen nahm der Trend zur Wanderung in das Umland Emdens ab. Der Stadtteil mit der höchsten Bevölkerungszahl ist das Stadtzentrum mit 8.950 Einwohnern (vgl. Wikipedia nach Einwohnermelderegister der Stadt Emden, 30.06.2015).

Seit dem Ende der 1990er Jahre ist der demografische Wandel in Emden anhand der steigenden Anzahl an Sterbefällen in Relation zu den sinkenden Geburtenziffern messbar. Trotzdem bestand aufgrund stetig ansteigender Zuzüge ein relativ stabiles Bevölkerungswachstum bis ins Jahr 2015. Seit dem Jahr 2015 bleibt die Bevölkerungszahl konstant bei ca. 50.000 EinwohnerInnen mit leicht sinkender Tendenz. Im Jahr 2020 beträgt die Bevölkerungszahl 49.874 (vgl. LSN, 2020). Schätzungen des Landesamtes für Statistik Niedersachsen zufolge, soll die Bevölkerungszahl in den nächsten zehn Jahren weiterhin konstant bleiben.

1.6.2 Beschäftigte und Pendler, Wirtschaftsstruktur

Der Seehafen Emdens, dessen Bedeutung zwar seit der Industrialisierung abgenommen hat, ist heute die Basis für größere Industriebetriebe, die sich seit Beginn des 20. Jahrhunderts dort angesiedelt haben, wie beispielsweise die Werft der Nordseewerke. Dazu zählt auch das Volkswagenwerk, das mit rund 9.500 Beschäftigten den größten Arbeitgeber Emdens darstellt.

Die Stadt Emden hat eine große regionale Bedeutung als Arbeitsstandort. Als wichtigster Wirtschaftsstandort Ostfrieslands und Standort des drittgrößten Autoverladehafens Europas sind in Emden u. a. größere Zuliefererfirmen auf dem Gelände des Industrieparks Frisia sowie auch ein Sitz der ThyssenKrupp Marine Systems angesiedelt. Damit ist die Wirtschaft in Emden stark vom Industriesektor dominiert. Des Weiteren ist die Lotsenbrüderschaft Emden, welche das Lotswesen auf der gesamten Ems betreibt, im Hafen von Emden stationiert. Darüber hinaus gibt es viele Beschäftigte im Bausektor, im Maschinenbau und in der Lebensmittelindustrie. Ebenfalls ist eine kleinere Anzahl an Betrieben zur Fischverarbeitung in Emden stationiert sowie Betriebe für Offshore-Technologie und Schiffsausrüstung. Über das Gasterminal des Energieunternehmens Gasco wird ein wesentlicher Teil des deutschen Gas-Importes in Emden angeliefert.

Als Wirtschaftsstandort der Region weist Emden einen starken EinpendlerInnenüberschuss auf. Mehr als die Hälfte aller sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in Emden als Arbeitsort pendeln ein. Im Jahr 2014 betrug der Anteil der EinpendlerInnen 19.288 von insgesamt 32.276 Beschäftigten in Emden. Demgegenüber steht eine deutlich geringere Anzahl von 4082 EinwohnerInnen Emdens, welche außerhalb der Stadtgrenzen arbeiten. Die großen Industrieunternehmen des VW-Werkes und der Nordseewerke sind primäre Ziele der einpendelnden Beschäftigten. Die Stadt Emden weist im Jahr 2019 trotz einer überdurchschnittlich hohen Arbeitsplatzdichte von 681,9 Arbeitsplätzen auf 1000 EinwohnerInnen eine relativ hohe Arbeitslosenquote auf, die über dem bundesweiten Durchschnitt liegt (vgl. Wikipedia nach KomSIS.de).

Grundsätzlich ist die Stadt Emden aufgrund ihrer kulturellen Sehenswürdigkeiten ein beliebtes Ziel von Touristen und Touristinnen. In den vergangenen Jahren wurde die Tourismusbranche Emdens weiter ausgebaut. Dabei spielen sowohl die kulturellen Angebote als auch der Wassertourismus eine wichtige Rolle. Angesichts der Errichtung und Ausweitung von Ferienimmobilien und Hotels befindet sich der

Tourismus in Emden aus wirtschaftlicher Sicht in einem Aufschwung. Zusätzlich verfügt Emden über einen Campingplatz nahe des Seedeiches an der Knock und liegt an drei Rad- und Fernwanderrouten (Dortmund-Ems-Kanal-Route, Internationale Dollard Route und North Sea Cycle Route).

Die Stadt Emden ist Standort des größten Einkaufszentrums der Region, des sogenannten „Dollart-Centers“. Abgesehen von Betrieben im Bereich der Hafendienstleistung, welche größtenteils von Industrieunternehmen wie dem Volkswagenwerk abhängen, hat die Stadt Emden trotz ihrer wichtigen Versorgungsfunktion im Einzelhandel Ostfrieslands einen eher schwach entwickelten Dienstleistungssektor.

1.7 Bildung, Kultur und Soziales

1.7.1 Bildungseinrichtungen

Mit dem Hauptsitz der Hochschule Emden/ Leer trägt Emden eine bedeutende Rolle als Hochschulstandort der ostfriesischen Region. Am Emder Standort sind die Fachbereiche Wirtschaft, Technik, Gesundheit sowie Soziale Arbeit vertreten.

In der Summe gibt es in der Stadt Emden zwei Gymnasien, neun Grundschulen sowie zwei Oberschulen und eine Integrierte Gesamtschule. Darüber hinaus befinden sich die in ganz Ostfriesland größten Berufsbildenden Schulen I und II in Emden. Zusätzlich verfügt Emden über eine Förderschule für die Bereiche Lernen, Sprache und geistige Entwicklung, sowie eine Volkshochschule und eine Musikschule. Hinsichtlich der Bildungsangebote weist Emden einen deutlichen Überschuss an einpendelnden SchülerInnen aus dem Umland auf.

1.7.2 Sport und Vereinskultur

Insgesamt herrscht in Emden ein aktives Vereinsleben. Im Vergleich zum niedersächsischen Landesdurchschnitt gibt es einen deutlich höheren Anteil an Vereinsmitgliedschaften. Alle Vereine Emdens sind durch den Stadtsportbund Emden gegenüber der Stadt Emden vertreten. Der vereinsbetriebene Wassersport ist aufgrund der Standortbegebenheiten Emdens sehr verbreitet. An den Binnen- und Außengewässern gibt es eine Vielzahl an Wassersportvereinen mit verschieden Sportangeboten und einer entsprechenden Infrastruktur beispielsweise am Emder Stadtgraben oder dem Ems-Seitenkanal, die auf den Wassersport ausgelegt ist. Der Fußball ist als beliebteste Sportart Emdens anzusehen und ist tief in der Vereinskultur verankert. Das Ostfriesland-Stadion des BSV Kickers Emden ist mit 7200 Plätzen das größte Stadion der Stadt. Die Heimspiele des Vereins zählen zu den am häufigsten besuchten Sportveranstaltungen Emdens, ebenso wie die Laufveranstaltungen „Matjes-Lauf“, der „Silvesterlauf“ und der „Ems-Jade-Lauf“, der seinen Startpunkt in Emden hat. Des Weiteren verfügt Emden über drei Freibäder sowie ein Hallenbad.

1.7.3 Kirche

Die Stadt Emden hatte vor allem im 16. Jahrhundert einen historisch sehr bedeutungsvollen Stellenwert als Reformationsstadt. Noch heute ist Emden und insbesondere die Innenstadt mehrheitlich protestantisch geprägt, in den zentralen Stadtteilen gibt es mehrere lutherische Kirchengemeinden, unter anderem in Borssum und Petkum. Überdies ist Emden seit 2007 Standort des Amtes des Unterbezirks Ostfriesland-Ems der Evangelisch-lutherischen Landeskirche Hannovers.

Insgesamt gibt es in Emden elf reformierte Kirchen, darunter die „Neue Kirche“ sowie die im Stadtzentrum stehende „Große Kirche“. Diese wird allerdings nicht mehr für Gottesdienste genutzt. Als erste Stadt Europas hat Emden eine Auszeichnung der Gemeinschaft der Evangelischen Kirchen Europas mit dem Titel „Reformationsstadt Europas“ erhalten.

1.7.4 Freizeit und Soziales

Die Emder Kunsthalle ist als bundesweit bekanntes Museum für die Sammlung von Kunststücken insbesondere aus der Klassischen Moderne und der zugehörigen Malschule eine kulturprägende Einrichtung der Stadt Emden. Ein Zeichen der Ostfriesischen Kulturgeschichte ist das Ostfriesische Landesmuseum im Rathaus am Delft, was die weitreichende ostfriesische Prägung Emdens repräsentiert. Zudem liegen am Ratsdelft drei Museumsschiffe an welche gemeinsam mit weiteren kulturellen Einrichtungen, wie dem Bunkermuseum, welches Einblicke in die Geschichte Emdens während der Zeit des Nationalsozialismus bietet, zu besonderen Sehenswürdigkeiten der Stadt Emden.

Jährlich finden bis zu 50 kulturelle und städtische Veranstaltungen beispielsweise im Neuen Theater Emden oder an anderen Orten statt, darunter viele Theaterstücke, Konzerte, Musik-Shows, Comedy und auch Kinder- und Jugendtheater. Überdies finden größere kulturelle Veranstaltungen und Konzerte in der sogenannten Nordseehalle statt, welche unter anderem auch von Gästen besucht werden, die aus dem Umland Emdens gezielt anreisen.

TEIL II BESTANDSAUFNAHME GEBIETSANPASSUNG „INNENSTADT“

➔ *Siehe hierzu Teil I in Vorbereitende Untersuchungen (S. 30ff)*

TEIL III STÄDTEBAULICHE MISSSTÄNDE

➔ *Siehe hierzu Teil II in Vorbereitende Untersuchungen (S. 41ff)*

TEIL IV SWOT-ANALYSE

SWOT-Analyse

Mit einer SWOT-Analyse (Strengths = Stärken, Weaknesses = Schwächen, Opportunities = Chancen und Threats = Risiken) werden die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken im Untersuchungsgebiet zusammenfassend gegenübergestellt. Ziel ist das schnelle Erkennen der wesentlichen und vorrangigen Handlungsbedarfe und die Bewertung möglicher Handlungsoptionen. Hieraus leiten sich Empfehlungen für die Erarbeitung eines Leitbildes ab.

SWOT-Analyse

Stärken

- Attraktive Innenstadt - Lage direkt am Wasser mit Hafentorplatz und Promenade
- Starke Sanierungsdynamik im Innenstadtbereich
- Wallanlagen als große zusammenhängenden öffentliche Grünfläche in direkter Umgebung
- Hohe Flächenverfügbarkeit am Hafentorplatz
- Starke gewerbliche Nutzung (v. A. Einzelhandel)
- Gute regionale und überregionale Verkehrsanbindung
- Auch zukünftig vorauss. stabile Bevölkerungszahl (gem. Schätzungen des Landesamtes für Statistik Niedersachsen)
- Umfangreiches Hotel- und Gastronomieangebot im Innenstadtbereich
- Konzentration von Museen und Kulturangeboten im Stadtzentrum
- Fundierte planerische Grundlagen zum Klimaschutz

Schwächen

- Gebäudebestand mit (energetischen) Sanierungsbedarf sowie Nutzungsdefiziten
- Untergenutzte Flächen im öffentlichen Raum mit geringer Aufenthaltsqualität
- Barrierewirkung der großen Verkehrsachsen Neutorstraße und Am Delft mit hoher Emissionsbelastung
- Verkehrsflächen mit substanziellen und funktionalen Missständen
- Eingeschränkte Erschließung für Fuß- und Radverkehr, Vorrang des MIV
- Hoher Versiegelungsgrad, Mangel an Straßenbegleitgrün und geringe Begrünung öffentlicher Räume

Chancen

- Etablierung einer qualifizierten ökologischen grünen Infrastruktur im Innenstadtbereich bis zu den Wallanlagen
- Wasserlage mit Hafen und Uferpromenade als Freizeit- und Tourismuspotenzial
- Schaffung eines einheitlichen Nahmobilitätskonzeptes im Innenstadtbereich zur Aufwertung der Fuß- und Radinfrastruktur
- Entsiegelungspotenzial zur Steigerung der Klimaanpassungsfähigkeit
- Steigerung der Flächeneffizienz im Sinne des Klimaschutzes
- Energetische Sanierung des Gebäudebestandes

Risiken

- Zunahme der Leerstände im Innenstadtbereich
- Negative städtebauliche Wirkung durch leerstehende/ mindergenutzte Gebäude sowie Flächen
- Abwanderungstendenzen durch Attraktivitätsverlust der Innenstadt
- Erhöhtes Verkehrsaufkommen bei einer Nutzungsintensivierung
- Unfallgefahren im Verkehrsraum
- Erhöhter Energieverbrauch aufgrund des energetischen Sanierungszustandes im Gebäudebereich
- Eingeschränkte Klimaanpassungsfähigkeit
- Versickerungsproblematik durch hohen Versiegelungsgrad (insb. bei Starkregenereignissen)

TEIL V ERNEUERUNGSKONZEPT

➔ *Siehe hierzu Teil III in Vorbereitende Untersuchungen (S. 47ff)*

TEIL VI BETEILIGUNG

➔ *Siehe hierzu Teil IV in Vorbereitende Untersuchungen (S. 54f)*

TEIL VII UMSETZUNG

Umsetzungsstrategie und Erfolgskontrolle

Das zuvor beschriebene Erneuerungskonzept wird mit Beginn der Sanierung in ein Zeit- und Maßnahmenkonzept übersetzt. Im Laufe der Sanierung werden die Erkenntnisse aus dem Umsetzungsprozess regelmäßig bilanziert und das ISEK und die VU sofern notwendig fortgeschrieben.

Die BauBeCon hat für ein zuverlässiges Monitoring einen Indikatoren- und Quellenkatalog erarbeitet, in dem die Verfügbarkeit und die Quellen (Fachstellen) festgehalten werden.

Der Umsetzungsstand der Sanierung in Form von bisher erfolgten Sanierungstätigkeiten und umgesetzten öffentlichen Maßnahmen ist regelmäßig zu bilanzieren. Etwaige grundlegende Änderungen (z. B. Geschäftsaufgaben wichtiger Anlieger, Verlagerung wichtiger Betriebe) sind ebenfalls Teil regelmäßigen Bilanzierung.

Ziel des Monitorings ist es, eine zuverlässige Daten- und Informationsgrundlage zur Steuerung der Umsetzung und Überprüfung der Zielerreichung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme zu erstellen. Durch das Monitoring wird die Auftraggeberin in die Lage versetzt für die Sanierung relevante, aktuelle Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, die Zielerreichung der Gesamtmaßnahme zu überprüfen und bei Bedarf eine entsprechend Fortschreibung der Planungen sowie des Maßnahmenplans vorzunehmen.

Anhand zuvor festzulegender Kriterien, die die leistungs- und wirkungsorientierten Ziele festsetzen, kann die Erfüllung der Zielsetzungen geprüft werden. Zudem dienen die Kriterien der begleitenden Prozessevaluierung, so dass frühzeitig erkennbar wird, ob Zielstellungen eingehalten werden können oder ob es einer Nachsteuerung bedarf. Das Monitoring wird in enger Abstimmung mit der Stadt Emden so konzipiert, dass ein möglichst hoher Nutzen mit praktikablem Erhebungsaufwand erzielt werden kann. Die Daten können durch die Kommune oder den Sanierungsträger erhoben werden (z.B. zu einem festen Stichtag).

Gendermainstreaming, Antidiskriminierung und Barrierefreiheit

Dem Grundsatz der **Antidiskriminierung** entsprechend wird die Schaffung und Stärkung niedrigschwelliger Angebote und Lebensräume, die für alle zugänglich sind, im hohen Maße in dem vorliegenden ISEK und in VU berücksichtigt. Dies ist im Besonderen in den Maßnahmen der Um- und Neugestaltung der Verkehrsräume Am Delft und Neutorstraße ablesbar. Aspekte der **Barrierefreiheit** spielen gleichermaßen in die Antidiskriminierung ein und sind ebenfalls berücksichtigt, insbesondere in den genannten Verkehrsmaßnahmen sowie der Umgestaltung des Hafentorplatzes und der Schaffung barriere-

freier Zuwege der Uferbereiche sowie der Promenade. Durch die genannten Maßnahmen sollen insbesondere Lebensumstände von sehbehinderten Menschen verbessert werden. Dabei sind ebenso Lebensräume und ausreichend Angebote zu schaffen, die für unterschiedliche Geschlechter in unterschiedlichen Altersgruppen gleichermaßen attraktiv sind. Damit wird dem Grundsatz des **Gender-Mainstreaming** entsprochen. Durch die Maßnahme des Abbaus von Barrieren im öffentlichen Raum werden Zugänglichkeiten und somit Nutzungsmöglichkeiten für alle geschaffen.

Anmeldung in die Städtebauförderung

Mit dem vorliegenden ISEK und den vorliegenden VU wurden gem. § 136 Abs. 2 BauGB für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt Erweiterung Neutorstraße/ Am Delft" städtebauliche Missstände nachgewiesen. Die Behebung bzw. Verminderung der städtebaulichen Missstände unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit (gem. § 142 BauGB) ist für die Stadt Emden aufgrund der zu erwartenden finanziellen Belastungen nur unter Zuhilfenahme von Städtebauförderungsmitteln möglich. Es wurden Substanz- und Funktionsschwächen festgestellt. Insbesondere die eingeschränkte Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Innenstadt und des Hafenbereiches für den Fuß- und Radverkehr sowie die notwendige Aufwertung des öffentlichen Raumes hinsichtlich der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität legen eine Beantragung von Fördermitteln aus dem Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren" nahe. Es ist zu erwarten, dass die positiven Impulse infolge der Realisierung öffentlicher Maßnahmen gemäß Erneuerungskonzept geeignet sind, um den privaten Eigentümern die Sanierungsaktivität in Emden zu signalisieren. Die privaten Akteure im Quartier sind auf die Möglichkeit ihrer erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeit gemäß Einkommenssteuergesetz (EStG) und auf potenzielle Zuschussmöglichkeiten hinzuweisen.

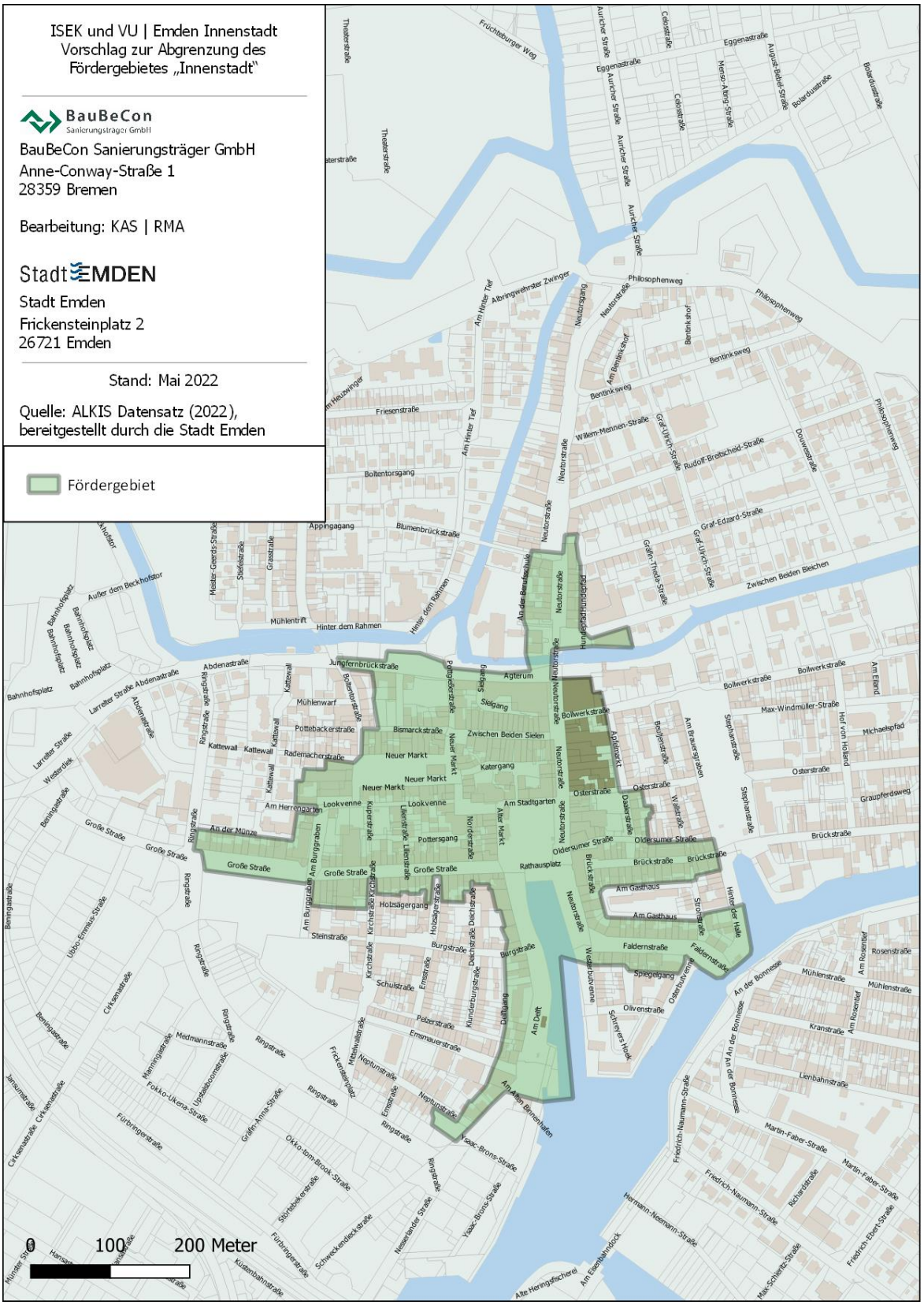


Abbildung 3: *Vorschlag des Fördergebiet "Innenstadt" (Quelle: Darstellung BBC auf Basis von ALKIS Daten der Stadt Emden, 2022)*

➔ *Siehe hierzu auch Teil V in Vorbereitende Untersuchungen (S. 56ff)*

ABSCHNITT B

Vorbereitende Untersuchungen

TEIL I BESTANDSAUFNAHME GEBIETSANPASSUNG „INNENSTADT“

1.1 Größe, Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

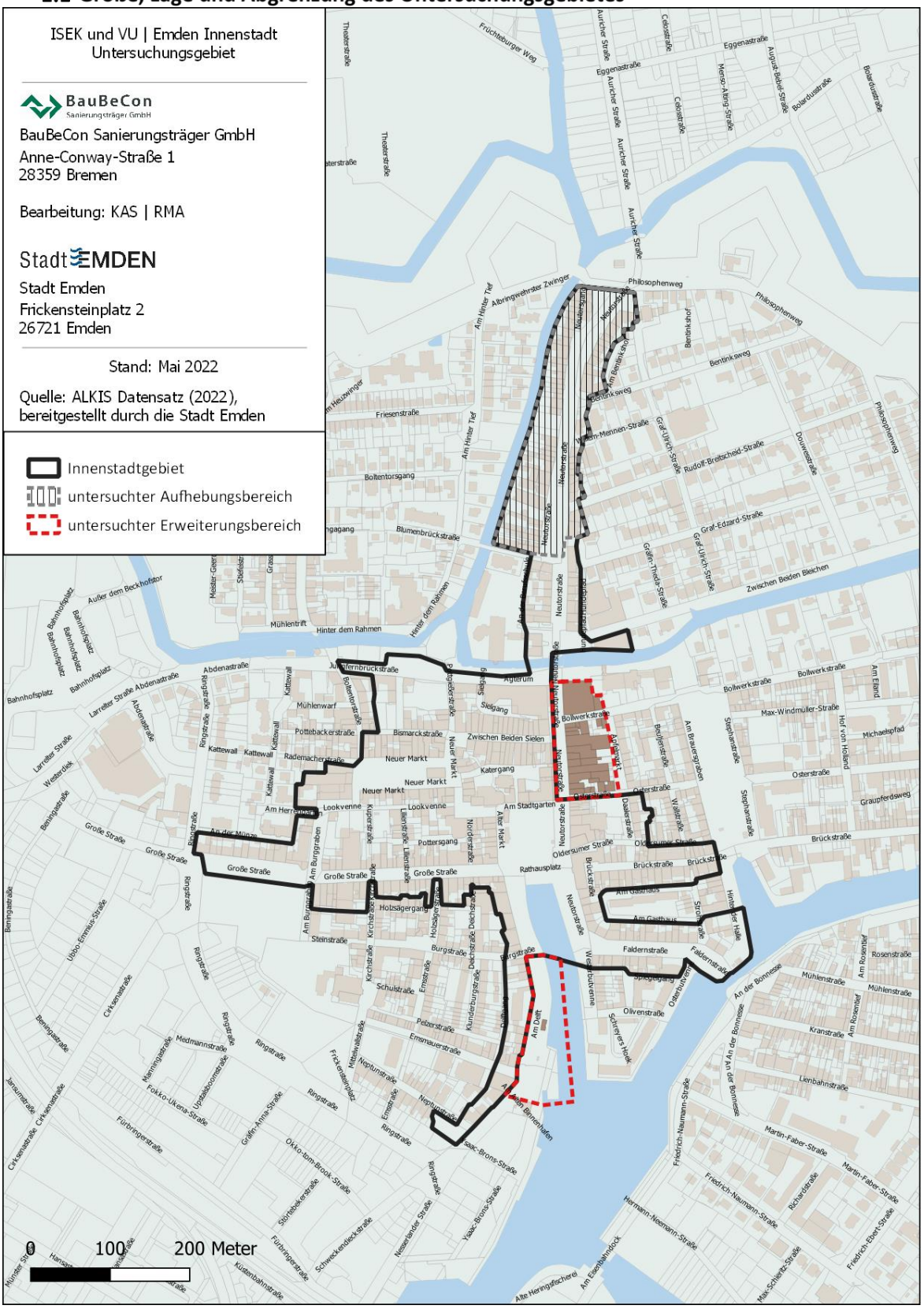


Abbildung 4 *Das Bestehende Sanierungsgebiet „Innenstadt“ mit den potentiellen Erweiterungs- und Entlassungsgebieten (Quelle: Darstellung BBC auf Basis von ALKIS Daten der Stadt Emden, 2022)*

Wie aus der beigefügten Karte erkenntlich wird, umfasst das Untersuchungsgebiet drei Bereiche. Die zwei Bereiche zur potentiellen Erweiterung grenzen östlich im zentralen Bereich bzw. südlich an das bestehende Sanierungs- und Fördergebiet „Innenstadt“ an. Der zu untersuchende Entlassungsbereich betrifft das nördliche Ende des Sanierungsgebietes.

Der erste Bereich reicht von der Neutorstraße mit der südlichen Grenze des Stadtgartens, inklusive der Glasarkaden, bis an den östlich gelegenen Apfelmarkt. Die nördliche Grenze stellen die Grünbereiche südlich des Alten Grabens dar. Somit sind auch Teilabschnitte der Bollwerkstraße und der Osterstraße bis zum Apfelmarkt inkludiert. Dieser Bereich erstreckt sich auf einer ungefähren Größe von 10.800 m².
Der zweite Bereich grenzt südöstlich an das bestehende Sanierungs- und Fördergebiet an, sodass die Straße Am Delft mit der anliegenden Promenade südlich bis zu dem Hafentorplatz als mögliche Erweiterung auf einer Gesamtfläche von ca. 8.800 m² (exkl. Wasserflächen) untersucht wird.
Im dritten Bereich – innerhalb des bestehenden Sanierungs- und Fördergebietes – wird im Rahmen der vorliegenden Untersuchungen eine Entlassung aus der bestehenden Förderung und Sanierungssatzung überprüft. Es handelt sich um den nördlich aus dem Bestandsgebiet herausragenden Abschnitt der Neutorstraße mit der beidseitigen Bebauung bis zur Blumenbrückstraße, welche als südliche Grenze fungiert. Dieser Bereich umfasst eine Gesamtfläche von ca. 30.000 m².

1.2 Planerische Rahmenbedingungen

Flächennutzungsplan (2013)
Der Flächennutzungsplan (FNP) umfasst das gesamte Stadtgebiet der Stadt Emden und stellt in Grundzügen die geplante Nutzung der Flächen dar. Der FNP enthält Aussagen über die beabsichtigte städtebauliche Entwicklung für einen längeren Zeitraum (in der Regel zwischen 10 und 15 Jahren) und kennzeichnet somit die städtebaulichen Zielvorstellungen. In der kreisfreien Stadt Emden ersetzt der Flächennutzungsplan den regionalen Raumordnungsplan. Aufgrund der geringen Flächengröße ist der Flächennutzungsplan ausreichend, um eine geordnete räumliche und städtebauliche Entwicklung sicherzustellen. Für die potentiellen Erweiterungsbereiche in der Emder Innenstadt (rot gestrichelte Linie) sind folgende Flächennutzungen dargestellt:

- Kerngebietsfläche
- Wasserfläche
- Verkehrsflächen

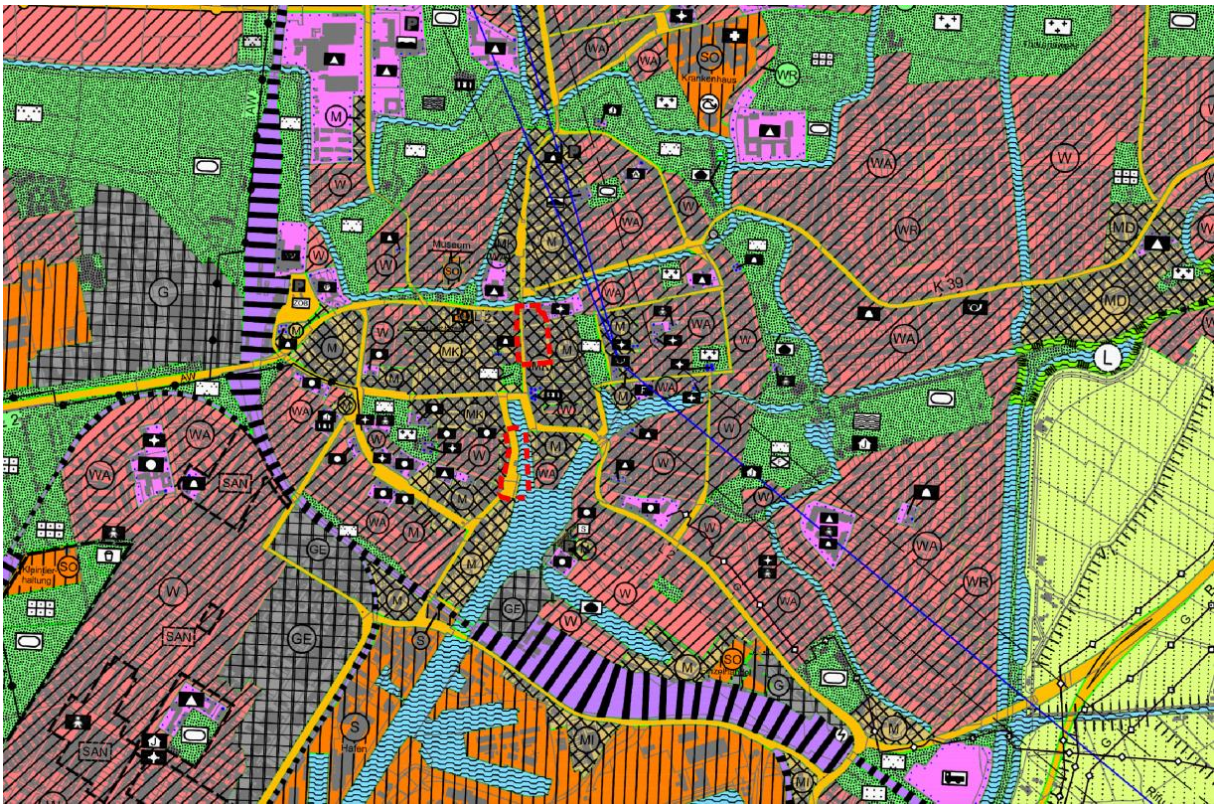


Abbildung 5 *Flächennutzungsplan der Stadt Emden mit den potentiellen Erweiterungsbereichen (rot gestrichelte Linie) (Quelle: Stadt Emden, 2013)*

Bebauungspläne

Während der Flächennutzungsplan als vorbereitender Bauleitplan die städtebauliche Entwicklung nach Art der Nutzung für das gesamte Stadtgebiet darstellt, regeln die Bebauungspläne die zulässige Art und das Maß der Nutzung. Für die potentiellen Erweiterungsbereiche liegen flächendeckend Bebauungspläne vor.

Bebauungsplan	Stand
B-Plan Nr. A9, für das Gebiet zwischen Klunderburgstraße, Burgstraße, Am Delft und Emsmauerstraße	1. Änderung, 1965
B-Plan Nr. B 1 , für das Gebiet zwischen Neutorsstraße, Alter Graben, Brauersgraben und Bollwerkstraße	1. Änderung, 1971
B-Plan Nr. B 2, Innenstadt	1997

Baumschutzsatzung

Zur Erhaltung, Belebung, Gliederung und Gestaltung des Stadt- und Landschaftsbildes, Verbesserung des Stadtklimas, sowie zum Erhalt der ökologischen Funktionen eines artenreichen und standortgerechten Baumbestandes hat die Stadt Emden am 18.10.2001 eine Baumschutzsatzung beschlossen. Der Geltungsbereich der am 26.01.2002 in Kraft gesetzten Baumschutzsatzung umfasst das gesamte Stadtgebiet Emdens.

Geschützt sind Bäume mit einem Stammumfang von 120 cm und mehr, gemessen in einer Höhe von 1 m über dem Erdboden. Liegt der Kronenansatz unter dieser Höhe, ist der Stammumfang unter dem Kronenansatz maßgebend. Bei mehrstämmig gewachsenen Bäumen gilt das Maß unterhalb der ersten Verzweigung. Gemäß § 28 Abs. 3 Nds. Naturschutzgesetz sind grundsätzlich alle Handlungen, welche die geschützten Bäume oberirdisch oder im Wurzelbereich schädigen, gefährden, verändern oder anderweitig beeinträchtigen können, verboten.

1.3 Gebäudestruktur und -Nutzung

Bereich Neutorstraße bis Apfelmarkt:
Die Gebäudestruktur im Untersuchungsgebiet ist ein Abbild der gesamtstädtischen Wiederaufbauarchitektur der 1950/60er Jahre mit den ortsbildprägenden Ziegelfassaden. Es überwiegt eine schlichte dreigeschossige Bauweise. Im Stil der Wiederaufbauarchitektur wurde die kleinteilige Parzellenstruktur, insbesondere die sehr schmalen Grundstückszuschnitte der Vorkriegszeit, beibehalten. Somit sind auch im Untersuchungsgebiet historische Blockstrukturen mit schmalen Gebäudedurchgängen zu finden, die im rückwärtigen Bereich mit Lieferzonen oder Garagenhöfen versehen sind. Auf der Ostseite der Neutorstraße zwischen Agterum und Rathausplatz sind die straßenständigen Häuser auf einer Länge von ca. 200 m durch ein vorgesetztes Band von Glasarkaden aus den 1980er Jahren verbunden. 20 der insgesamt 26 Gebäude im Untersuchungsgebiet wurden zwischen 1946 und 1960 errichtet.
Die übrigen stammen aus den 1960-90er Jahren.

Abbildung 6 *Glasarkaden an der Neutorstraße (Quelle: BBC, 2022)*

Im Gebiet herrscht eine innenstadttypische Mischnutzung von Einzelhandel im Erdgeschoss und Wohnnutzung in den oberen Geschossen vor. Der Einzelhandel ist überwiegend kleinteilig organisiert, sodass große Filialisten mit einem Supermarkt (City Format) und einem Drogeriemarkt eine untergeordnete Rolle spielen. Neben dem Einzelhandel finden sich einige (schnell-)gastronomische Angebote, Bäcker etc. und vereinzelt Dienstleistungen (z.B. Bankfiliale). Teilweise sind auch in den oberen Geschossen entlang der Neutorstraße Dienstleistungen zu finden. Es sind augenscheinlich einige Leerstände festzustellen (s. Kap. städtebauliche Missstände), teilweise evtl. bedingt durch Nutzungs-/Eigentumswechsel.

Bereich Am Delft:
In diesem Untersuchungsbereich befindet sich nur ein Gebäude, da die geschlossen bebaute Seite des Straßenabschnitts im bereits bestehenden Sanierungsgebiet liegt und nur die Flächen zum Gewässer hin zu untersuchen sind. Es handelt sich um ein öffentliches Toilettenhäuschen.

1.4 Verkehrsinfrastruktur

Bereich Neutorstraße bis Apfelmarkt:
Die Neutorstraße insgesamt und besonders der Bereich der Erweiterung spielt eine relevante Rolle als Nord-Südmagistrale der Innenstadt: Sie ist die Verbindungsachse vom Rathausplatz/ Stadtgarten im Süden (und darüber hinaus bis zur Wasserlage der Innenstadt) bis zum Apollo-Kino im Norden und darüber hinaus. Sie gilt als übergeordnete Geschäftsstraße mit hohem Verkehrsaufkommen (Fuß-, Rad- und motorisierter Verkehr) durch die Dichte der vorhandenen typischen Innenstadtnutzungen. Auf einer Fahrbahnbreite von 6,50 m fließt der Kfz-Verkehr in beiden Fahrtrichtungen und zusätzlich der Radverkehr auf Radfahrstreifen auf der Fahrbahn. Diese sind beidseitig geführt auf rotem Pflasterbelag, ohne Abstandsflächen zur Bebauung und sehr schmal. Für den Fußverkehr stehen beiderseitig Gehwege, im Bereich der Glasarkaden als überdachte Passage, zur Verfügung. Hier sind teilweise Vorrichtungen zum Fahrradparken vorhanden.

Zum Zeitpunkt der Bestandsaufnahme war im Rahmen eines Verkehrsversuchs der Pkw-Verkehr temporär auf Einbahnbetrieb und die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn umgestellt.

Abbildung 7 *Temporäre Zonierung des Straßenraums in der Neutorstraße (Quelle: BBC, 2022)*

Als Querungshilfen sind eine Signalanlage für FußgängerInnen und Radfahrende nördlich der Bollwerkstraße sowie eine Signalanlage auf Höhe der Straße Zwischen Beiden Sielen vorhanden (zum Zeitpunkt der Bestandserfassung ausgeschaltet aufgrund des Verkehrsversuchs).

Die von der Neutorstraße abzweigende Bollwerkstraße ist bis zum Apfelmarkt als Fußgängerzone mit Fahrradabstellmöglichkeiten gestaltet; ab Apfelmarkt bildet sie dann eine relevante Querachse zur Erschließung der Wohnbereiche östlich des Innenstadtkernes rund um die Neutorstraße bis zu den Wallanlagen.

Die Osterstraße zweigt als Einbahnstraße mit beidseitigem Fußweg in Richtung Osten von der Neutorstraße ab.

Bereich Am Delft:
Die Straße Am Delft übernimmt am Rathausplatz den nach Südwesten strebenden Verkehr der Neutorstraße. Sie bildet deshalb eine Hauptverkehrsstraße mit intensivem Kraftverkehr in beiden Richtungen. Zusätzlich erschließt sie über die ganze Länge des Untersuchungsgebietes die Uferbereiche zur Wasserfläche Ratsdelft und den Hafentorplatz – Flächen mit großem touristischen Potenzial.

Für die Fahrtrichtung Süden besteht ein getrennter Fahrradstreifen auf der Fahrbahn; in Richtung Norden ein breit angelegter zweigeteilter Fuß- und Radweg. Ab dem Hafentorplatz wird der Radverkehr Richtung Norden auf die Straße umgeleitet, sodass ab hier beidseitig markierte Fahrradstreifen auf der Straße vorhanden sind. Die Verkehrsarten sind räumlich organisiert, wie folgt: Randbebauung, Fußweg, Parkplätze für Autos, Fahrradstreifen, Autofahrbahn.

Als Querungsmöglichkeit steht auf Höhe Am Delft 26 (südliche Grenze des UG) ein Zebrastreifen zur Verfügung. Eine Bushaltestelle, „Am Delft“, befindet sich direkt angrenzend am Hafentorplatz.

1.5 Freiflächen und Grüne Infrastruktur

Öffentliche Grünflächen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, da die gegebenen Freiflächen, Hafentorplatz und Uferbereich zum Ratsdelft, praktisch komplett versiegelt und nur durch vereinzelte Baumscheiben unterbrochen sind.

Straßenbegleitgrün ist kaum vorhanden: In der Neutorstraße bestehen wenige Bäume am Straßenrand auf kastenartig erhöhten Baumscheiben, Am Delft im Bereich des Hafentorplatzes einzelne Bäume und nach dem Hafentor vereinzelt aufgestellte Blumenkästen.

Eine gewisse touristische Infrastruktur besteht am Hafentorplatz mit seinen vereinzelten Bäumen in einem Fischspezialitäten-Stand, einer kleinen Sandfläche am südlichen Zipfel. Beim Hafentor Richtung Norden ist der Uferbereich vereinzelt mit Bänken und Beleuchtung sowie einem öffentlichen Toilettenhäuschen ausgestattet.

Abbildung 8 *Uferbereich Am Delft (Quelle: BBC, 2022)*

1.6 Flächen im Eigentum der Stadt Emden

Für eine zusammenhängende Neuordnung und Gestaltung von öffentlich zugänglichen Verkehrs- und Freiflächen sind die Eigentumsverhältnisse bzw. die Zugriffsmöglichkeiten der Kommune von großer

Bedeutung. Private oder institutionelle EigentümerInnen von Freiflächen können nicht ohne Weiteres dazu bewegt werden, bspw. ein neu gefasstes bauleitplanerisches Konzept auf ihren Flächen umgehend umzusetzen. In den beiden Erweiterungsgebieten hat die Gestaltung der Frei- und Straßenräume eine besonders große Bedeutung. Insofern ist es positiv zu bewerten, dass alle betrachteten Freiflächen, einschließlich des Bereichs der Glasarkaden in der Neutorstraße sich im Eigentum der Stadt Emden befinden, wie auf der nachfolgenden Karte zu sehen.

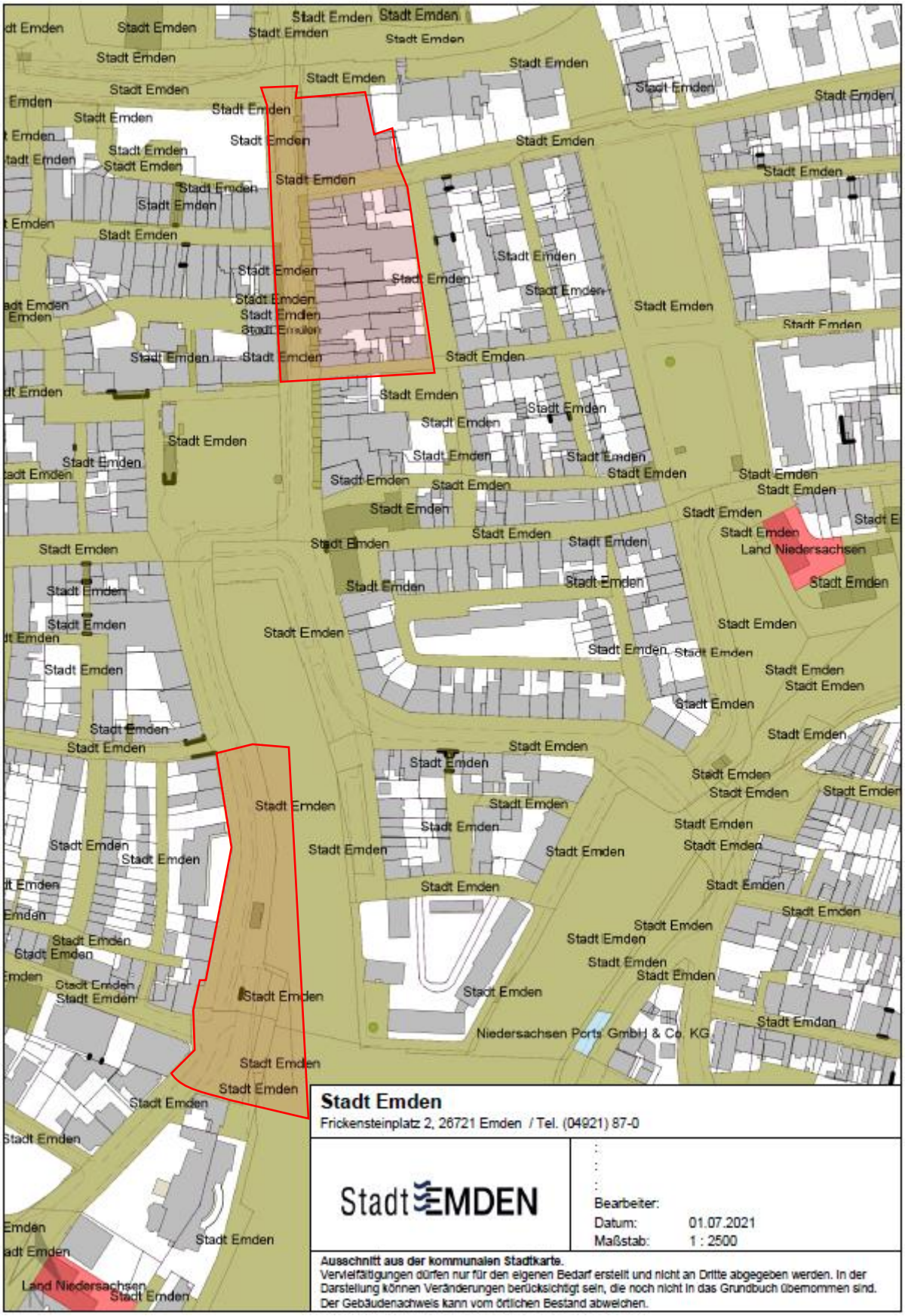


Abbildung 9 Flächen im Eigentum der Stadt Emden (Quelle: Stadt Emden, Stand: 2021)

1.7 Überprüfung des nördlichen Teilbereiches der Neutorstraße auf eine potenzielle Entlassung

In diesem Kapitel geht es darum den Abschnitt der nördlichen Neutorstraße hinsichtlich einer möglichen Entlassung aus dem bestehenden Sanierungs- und Fördergebiet zu überprüfen. Dafür werden die Sanierungsziele für den Bereich aus den vorliegenden Konzepten aufgelistet, deren Umsetzungsgrad überprüft und das Wirkpotenzial des Teilbereiches für die Zielerreichung der Gesamtmaßnahme erörtert. Im Anschluss wird eruiert, ob eine Entlassung des Bereiches aus städtebaulicher Sicht als sinnvoll erachtet wird.

Die Vorbereitenden Untersuchungen für die Emder Innenstadt aus dem Jahre 2008 weisen den nördlichen Bereich der Neutorstraße als erneuerungsbedürftig aus. Folgende Mängel und Missstände wurden aufgeführt:

- Es bestand ein Umgestaltungsbedarf im nördlichen Teil der Neutorstraße.
- Eingangsbereiche der Neutorstraße wurden auf Höhe des Philosophenweges und der Blumenbrückstraße als unzureichend bewertet.
- Es wurden unzureichend gestaltete und technisch ausgebaute Straßenräume in den Straßen Blumenbrückstraße, An der Berufsschule und im Hundepfad ausgewiesen.
- Sechs Gebäude standen in diesem Bereich leer. Ein fehlendes Gebäude am Platz wurde ausgewiesen.
- Auf der Höhe der Blumenbrückstraße wurden unzureichend gestaltete (Fassade) bzw. ungeordnete Bereiche vorgefunden.
- Der Neutorsgang weist eine ungestaltete Raumkante auf.

Das ISEK (2008, S. 45) sieht ebenfalls die Aufwertung und Gestaltung der Stadtentrees wie u.a. der Neutorstraße vor und weist einen Mangel an Gestaltqualität öffentlicher Plätze aus.

Die Sanierungsziele für den nördlichen Bereich der Neutorstraße umfassen:

- die Umgestaltung der Neutorstraße,
- die Neuordnung des Bereiches Neutorstraße / Blumenbrückstraße,
- die Gestaltung des Uferbereiches Hinter Tief bis zur Höhe des Philosophenweges,
- die Umgestaltung und technische Erneuerung des Straßenraums Neutorsgang,
- die Um- und Neunutzungen von fünf Grundstücken,

Im nördlichen Teil des Sanierungsgebietes wurden insgesamt keinerlei Maßnahmen umgesetzt. Nun soll dieser Bereich aus der Sanierung entlassen werden, da der gesamtstädtische Fokus auf die Sanierung des kompakten Stadtkerns gelegt werden soll um eine kompakte Fläche um Binnenhafen als Kernstadt zu qualifizieren. Die Bündelung des Einsatzes der Städtebaufördermittel für die Sanierung eines kompakten Kernstadtgebietes erweist sich aus städtischer Sicht als ein deutlich zielführenderes Vorgehen zur Entwicklung der Emder Innenstadt. Städtebaulich stellt der nördliche Bereich des Sanierungsgebietes eine andere städtebauliche Struktur als der südliche Teil dar, was ebenfalls für die Herausnahme dieses Teils des Sanierungsgebietes spricht. Der Stadteingang in den Kernstadtbereich wird aus städtebaulicher Sicht eher südlich auf der Höhe des Apollo Kinos / Kunsthalle / Alter Graben anstatt auf der Höhe des Philosophenweges gesehen. Auch bei der konkreten Sanierung der Neutorstraße, die eine wichtige Maßnahme zur Entwicklung der Innenstadt dargestellt, liegt der Fokus auf dem südlichen

Teil und dem Überbrücken des funktionalen und gestalterischen Bruchs im Übergangsbereich der Neutorstraße über den Alten Graben. Dieser Teil der Neutorstraße verbleibt demnach im Sanierungsgebiet. Eine Erhöhung des Bodenwertes ist im nördlichen Bereich der Neutorstraße durch die Veränderung der städtebaulichen Prioritäten nicht bzw. nur in sehr geringem Umfang zu erwarten.
Eine Nachfrage nach privaten Modernisierungen hat sich im nördlichen Teil der Neutorstraße über den Zeitraum der Sanierung ebenfalls nicht ergeben, die Nachfragen haben sich hauptsächlich im Kernstadtbereich ergeben. Dies spricht ebenfalls für den separaten räumlichen Bezug des nördlichen Bereichs der Neutorstraße im Gegensatz zum Kernstadtbereich.

Die Erreichung des Gesamtsanierungsziels der Maßnahme Emden Innenstadt wird durch die Entlassung des nördlichen Bereichs des Sanierungsgebietes nicht erschwert oder unmöglich gemacht.

Einer Teilentlassung aus dem umfassenden Verfahren steht daher nichts entgegen.

TEIL II STÄDTEBAULICHE MISSSTÄNDE

Das Baugesetzbuch (BauGB) unterscheidet zwei Arten städtebaulicher Missstände, die einerseits auf substanzielle baulich-städtebauliche und andererseits auf funktionale Defizite zielen: „Bei der Beurteilung, ob in einem städtischen […] Gebiet städtebauliche Missstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen:

1. die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf
   a) die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
   b) die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
   c) die Zugänglichkeit der Grundstücke,
   d) die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
   e) die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
   f) die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
   g) die vorhandene Erschließung,
   h) die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung;

2. die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf
   a) den fließenden und ruhenden Verkehr,
   b) die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,
   c) die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit und die Vernetzung von Grün- und Freiflächen unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, seine Ausstattung mit Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich“ (§ 136, Abs. 3 BauGB vom 11.06.2013 m.W.v. 20.09.2013).

Die durchgeführte Bestandsanalyse zeigt auf, dass im betrachteten Bereich städtebauliche Missstände vorliegen. Die vorhandenen Defizite und Funktionsverluste verdeutlichen den bestehenden Sanierungsbedarf im Untersuchungsgebiet.
Für das Untersuchungsgebiet konnten zusammenfassend folgende städtebauliche Missstände festgestellt werden:

- Gebäude mit (energetischen) Sanierungsbedarf
- Untergenutzte und (potenziell) leerstehende Gebäude
- Barrieren im öffentlichen Raum
- Öffentliche Verkehrsflächen mit substantiellen Missständen
- Gefahrenstellen und Nutzungskonflikte im Verkehrsraum
- Mangelhafte Erschließungsstruktur insbesondere für Fuß- und Radverkehr
- Mindergenutzte Freiflächen mit geringer Aufenthaltsqualität
- Praktisch völliges Fehlen grüner Infrastruktur, kaum ökologisch wertvolle Grünelemente

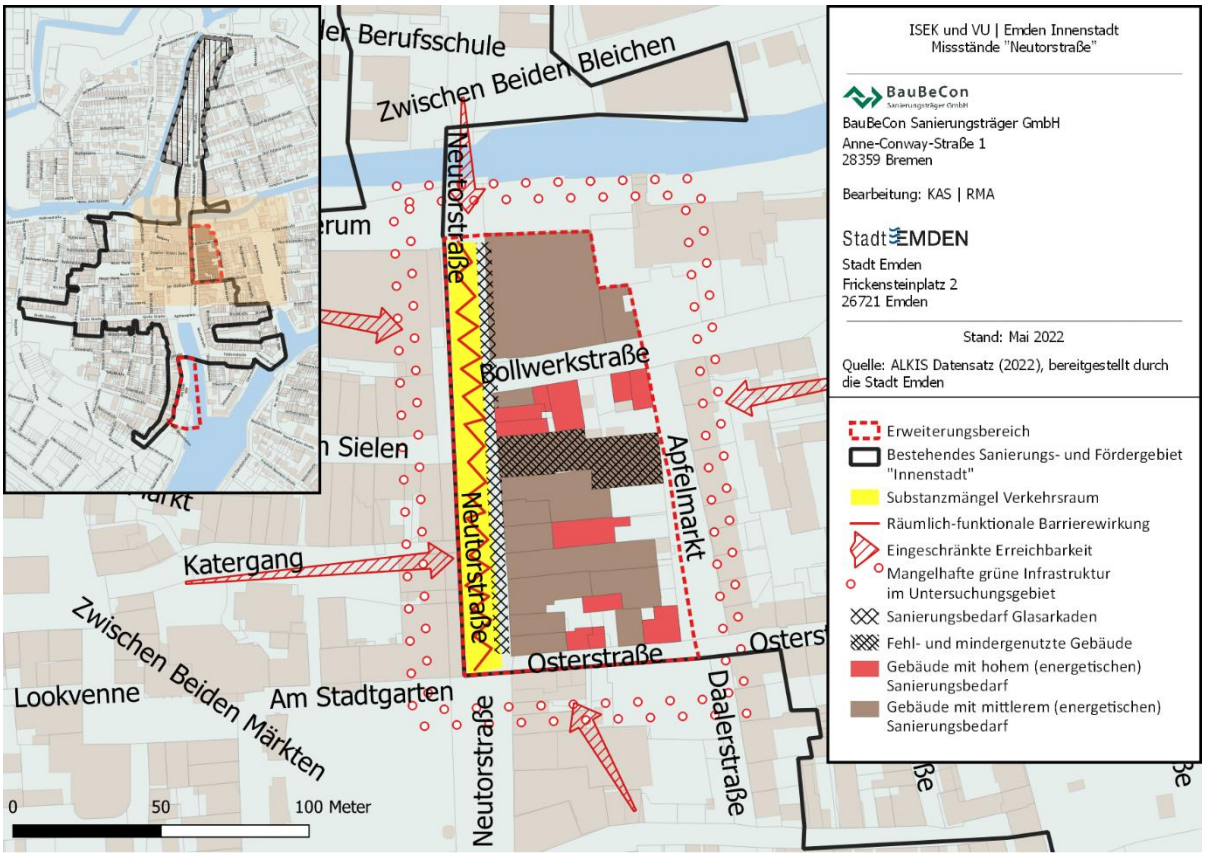


Abbildung 10 *Missstandskarte für den Bereich Neutorstraße (Quelle: Darstellung BBC auf Basis von ALKIS Daten der Stadt Emden, 2022)*

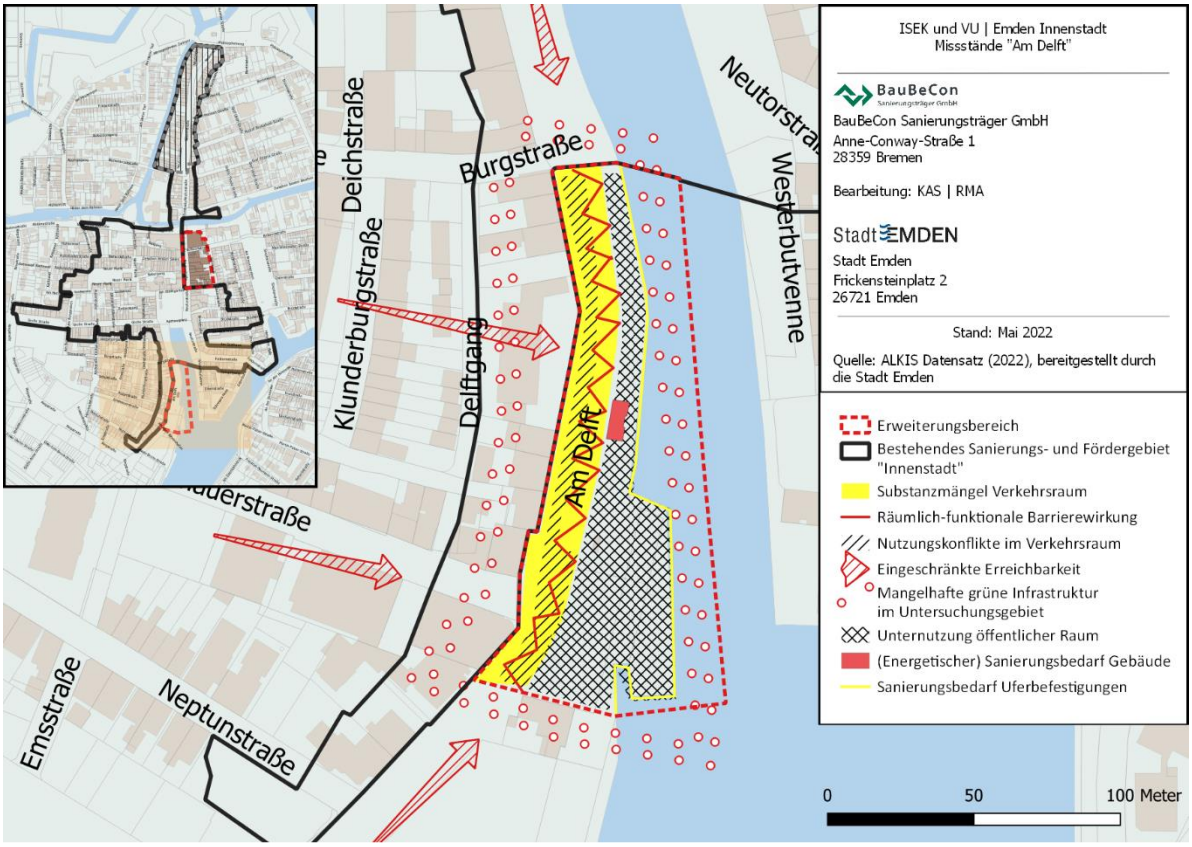


Abbildung 11 *Missstandskarte für den Bereich Am Delft (Quelle: Darstellung BBC auf Basis von ALKIS Daten der Stadt Emden, 2022)*

1.8 Gebäudebereich

Zur Feststellung des Sanierungszustandes der Gebäude wurde auf Basis äußerlich erkennbarer Merkmale eine Bewertung der Gebäude durchgeführt und auf der Basis eine Einstufung der Gebäude vorgenommen. Der Zustand der Bausubstanz wurde durch eine augenscheinliche Betrachtung der äußeren Aspekte, wie Zustand des Daches, der Fassade und der Fenster bewertet.

Der Gebäudebestand im Untersuchungsgebiet ist hinsichtlich gestalterischer Merkmale in einem überwiegend guten Sanierungszustand. Vor allem in energetischer Hinsicht weisen jedoch einige Gebäude an der Neutorstraße, aber vor allem an der angrenzenden Bollwerkstraße und vereinzelt am Apfelmarkt und an der Osterstraße aufgrund ihres Baujahres und Modernisierungsstandes einen hohen Bedarf an energetischer Sanierung auf (siehe Missstandskarte). Alle nicht als Missstand bewerteten Gebäude wurden mit einem mittleren energetischen Sanierungsbedarf klassifiziert. Von dem Energiestandard, der im Hinblick auf die Bundesklimaziele bis 2030 im deutschen Baubestand erreicht werden muss, sind alle Gebäude im Untersuchungsbereich weit entfernt.

Anzeichen für Fehl- und Mindernutzung bzw. Leerstände in den EG-Bereichen finden sich gemäß augenscheinlicher Betrachtung insbesondere bei vier Gebäuden ohne erkennbare Nutzung:

- Osterstraße 11: Unklare Nutzung, Anzeichen einer Bar im EG mit möglichem Leerstand
- Apfelmarkt 29: Unklare Nutzung/ Leerstand im EG
- Bollwerkstraße 2: Leerstand/ Mindernutzung im EG
- Neutorstraße 34: Gewerbeleerstand im EG

In den oberen Geschossen ist von einem ähnlichen Aufkommen an Fehl- oder Mindernutzung und vereinzelten Leerständen auszugehen, die jedoch aufgrund der vorherrschenden Wohnnutzung weniger leicht anhand Inaugenscheinnahme identifizierbar sind.

Ein Missverhältnis zwischen Standort und Nutzung ist bei dem einzigen untersuchten Bauwerk Am Delft (wasserseitig) festzustellen:

- Das Toilettenhäuschen knapp nördlich des Hafentorplatzes steht baulich isoliert auf dem versiegelten Uferstreifen und verengt den Fußgängerbereich. Mangels Querungshilfe in der Nähe ist es nur durch Passanten der Uferseite gut erreichbar. Da es zudem baubedingt ausschließlich als Toilette ohne weitere touristische Services oder Aufenthaltsmöglichkeiten nutzbar ist, wird es dem Attraktionsort, der am Hafentorplatz städtebaulich angezeigt ist, nicht gerecht. Es wirkt verloren und weist gestalterische Defizite auf.

Abbildung 12, 13, 14, 15 *Osterstraße 11, Apfelmarkt 29, Bollwerkstraße2, Am Delft 15 (BBC, 2022)*

1.9 Verkehrsflächen

In beiden potentiellen Erweiterungsbereichen hat der motorisierte Individualverkehr (MIV) eine Dominanz, die seinem quantitativen Anteil an den Verkehrsformen (MIV, ÖPNV, Rad- und Fußverkehr) in einer Innenstadt nicht gerecht wird. Im Einzelnen wurden folgende Missstände festgestellt:

Bereich Neutorstraße bis Apfelmarkt:

- Barrierewirkung: Durch den Mangel an Querungsmöglichkeiten und den intensiven motorisierten Verkehr trennt die Neutorstraße die Stadtgebiete östlich und westlich ihres Verlaufs voneinander.
- Besonders die querende Emder Fußgängerzone ist durch diese Barriere in ihrer Bewegungsqualität beeinträchtigt.
- Gefahren und Attraktivitätsmängel für Fuß- und Radverkehr durch wenig Querungsmöglichkeiten und Raum für FußgängerInnen und zu schmale Radfahrstreifen.
- Substanzmängel beim Straßenbelag in Form von Abnutzungserscheinungen und Rissen.
- Uneinheitliche und unübersichtliche Wirkung des Straßenraumes durch zahlreiche Materialwechsel und verblasste Fahrbahnmarkierungen.
- Zusätzlich eingeschränkte Nutzung der ohnehin schmalen Gehwege für FußgängerInnen insbesondere unter den Arkaden durch geschäftliche Nutzungen der Ladenvorbereiche sowie durch Fahrradparken

Abbildung 16 *Straßenbeläge Neutorstraße und* ***Abbildung 17*** *Problematische Radwegeführung Am Delft (Quelle: BBC, 2022)*

Bereich Am Delft:

- Zusätzlich verstärkte Dominanz des MIV: U.a. die großflächigen Stellplatznutzungen Am Delft (beidseitige Parkbuchten am Straßenrand) beeinträchtigen die Nutzungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr und mindern die Gestalt- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes.
- Nutzungskonflikte und Gefahrenstellen: Aufgrund der Anordnung der Fahrradstreifen auf der Fahrbahn und PKW-Parkmöglichkeiten am Straßenrand sind die verwandten Verkehrsformen Fuß-, Radverkehr voneinander getrennt, was z. B. das Auf- und Absteigen sowie Richtungs- und Spurwechsel erschwert.

- Substanzmängel der Straßenoberfläche in Form von Rissen in der Fahrbahn und Abnutzung der Fahrbahnmarkierungen.
- Barriere zum Uferbereich und Hafentorplatz: Durch den zweispurigen flächenmäßig breiten Ausbau der Straße bei nur einer Querungsmöglichkeit (Zebrastreifen) für Fußgänger und Radfahrende südlich des Hafentorplatzes werden die Nutzungen am Rand der Emder Innenstadt (westlich Am Delft) von der Promenade mit den angrenzenden Wasserflächen (östlich Am Delft) abgeschnitten. (Ansonsten findet sich erst wieder im Norden am Rathausplatz ein Übergang.) Insbesondere die Laufwege des Fußgängerverkehrs werden durchschnitten und sind nur eingeschränkt nutzbar. Das blockiert die attraktive und touristisch verwertbare Entwicklung des Hafentorplatzes und der Uferflächen zum Ratsdelft hin.
- Zu wenig privilegierter Raum für FußgängerInnen: Lediglich die Georg-Breusing-Promenade ist den FußgängerInnen vorbehalten, sie ist im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes sehr schmal ausgebaut und weitet sich erst im Bereich des Hafentorplatzes Richtung Süden auf. Durch das Toilettengebäude Am Delft 15 wird sie punktuell zusätzlich verengt.
- Barriere durch Höhenversprung zwischen Straßenraum und Uferbereich: Der abrupte Höhenwechsel kappt den Bezug vom Straßenraum zum tiefer liegenden Uferbereich. Dadurch wäre ohne bauliche Veränderungen - auch im Fall verbesserter Querungsmöglichkeiten - noch keine Integration dieser potenziell attraktiv nutzbaren Flächen am Wasser, z. B. durch die Gastronomie Am Delft, möglich.
- Substanzmängel an den Uferbefestigungen: die Uferbereiche zum Ratsdelft sind auf der ganzen Länge des untersuchten Gebietes durch Überalterung des Korrosionsschutzes stark korrodiert und sanierungsbedürftig.

1.10 Freiflächen und Grüne Infrastruktur

Beiden Erweiterungsbereichen wird eine insgesamt geringe Aufenthaltsqualität der öffentlichen Räume für AnwohnerInnen, BesucherInnen und Touristen sowie eine unzureichende Qualifizierung im Hinblick auf grüne Infrastruktur und moderne Verkehrsanforderungen attestiert.

Bereich Neutorstraße bis Apfelmarkt:

- Gestaltungs- und Nutzungsdefizite durch die Glasarkaden: Die Arkaden wirken aus heutiger Sicht überproportioniert, optisch beengend und wirken als Sichtbarriere. Sie sind zudem substanziell sanierungsbedürftig. Ihre Stütz- und Gründungsstrukturen schränken den ohnehin begrenzten Raum vor den Geschäften z. B. für Auslagen oder Grün in der Stadt, weiter ein.
- Fehlen grüner Infrastruktur: Der Straßenraum weist auch für einen intensiv genutzten Innenstadtbereich einen Mangel an Straßenbegleitgrün auf und ist bis auf vereinzelte Baumscheiben voll versiegelt.

Am Delft

- Mangelhafte Aufenthaltsqualität des Hafen- und Uferbereichs: Die Freiflächen am Wasser sind durchgängig gepflastert, nur rudimentär möbliert oder begrünt und weder durch gastronomische noch sonstige touristische Angebote (außer durch einen Fischbrötchenwagen) aufgewertet. Sie wirken wie eine reine Uferbefestigung und werden ihrer attraktiven Lage am Wasser nicht gerecht.

- Funktionale Defizite in der Erschließung des Uferbereichs durch den Höhenversprung zur Straße und zu wenig Querungsmöglichkeiten zwischen Stadt und Ufer (sh. auch Missstände bei Verkehrsflächen).
- Defizitäre bauliche Belegung: Das Toilettenhäschen wirkt verwaist und bildet keinen Akzent auf der langen Promenade, sondern verengt diese lediglich.
- Unternutzung des Hafentorplatzes durch mangelnden Bezug zu den gewerblichen/ gastronomischen Nutzungen auf der Westseite von Am Delft, mangelnde Möblierung und Gestaltung.
- Keine grüne Infrastruktur: Die Freiflächen sind bis auf wenige Baumscheiben und inadäquate Pflanzkübel voll versiegelt, die Verkehrsflächen weisen kein Begleitgrün auf. Insgesamt bilden die wenigen Grünpunkte kein Ganzes und bilden keinen stadtgestaltenden oder ökologischen Mehrwert.

Abbildung 18, 19, 20 *Mindernutzung am Hafentorplatz, MIV-Dominanz Am Delft, Glas statt Grün in der Neutorstraße (Quelle: BBC, 2022)*

TEIL III ERNEUERUNGSKONZEPT

1.11 Leitbilder und Sanierungsziele

Die Leitbilder und Entwicklungsziele des Erneuerungskonzeptes der Vorbereitenden Untersuchungen aus dem Jahr 2008 können aufgrund der unmittelbaren Nähe des potentiellen Erweiterungsbereiches in Teilen übertragen werden. Zur Behebung der nachgewiesenen städtebaulichen Missstände und Entwicklung des Innenstadtbereiches inklusive des angrenzenden Uferbereiches Am Delft der Stadt Emden werden die nachfolgenden Sanierungsziele angestrebt.

Handlungsfeld	Bestehende und neue Zielsetzungen
Gebäude	- Entwicklung leerstehender Gebäude und Flächen - Bebauung von brachliegenden und untergenutzten Flächen - Neuordnung der Parzellenstruktur sowie Sicherung und Weiterentwicklung der 50er-Jahre Architektur - **Energetische Aufwertung des Baubestands im Sinne der Bundesklimaziele 2030/ 2050**
Verkehr	- Verstärkte Vernetzung verschiedenere Bereiche - Neuordnung des ruhenden Verkehrs - **Steigerung der Erreichbarkeit des Innenstadtbereichs inkl. der Wasserflächen für FußgängerInnen und Radfahrerende** - **Verbesserung des Flächenangebotes/ Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen und Radfahrerende**
Freiflächen und Grüne Infrastruktur	- Erhöhung der Gestalt- und Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, insbesondere eine verbesserte gestalterische Identität der Bereiche - **Stärkung des Alleinstellungsmerkmals der Stadt Emden: der unmittelbaren Lage am Wasser** - **Entwicklung angemessener Nutzungsmöglichkeiten am Hafentorplatz und entlang des Uferbereichs** - **Ökologisch qualifizierte Ausgestaltung der Grün- und Freiflächen inkl. Straßenbegleitgrün zur Erhöhung der Klimafestigkeit, Biodiversität, Beschattung und Niederschlagspufferung**

***Abbildung 21**: Übersicht Leitbilder und Sanierungsziele; Hinweis: Die angepassten und ergänzten Zielsetzungen sind in roter Schrift dargestellt (Quelle: Stadt Emden, re.urban, 2008; Eigene Darstellung)*

1.12 Maßnahmenkonzept

Aus den dargelegten städtebaulichen Missständen und Sanierungszielen hat sich ein umfassender Maßnahmenkatalog ergeben, der nachstehend zu einem Erneuerungskonzept, bestehend aus drei Handlungsfeldern, zusammengeführt wird. Mit der Umsetzung der hier entwickelten Maßnahmen können die für das Erweiterungsgebiet „Innenstadt“ angepassten Sanierungsziele erreicht und im Sinne des Programms „Lebendige Zentren“ zu einem attraktiven und identifikationsstiftenden Standort für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft, Tourismus und Kultur entwickelt werden.

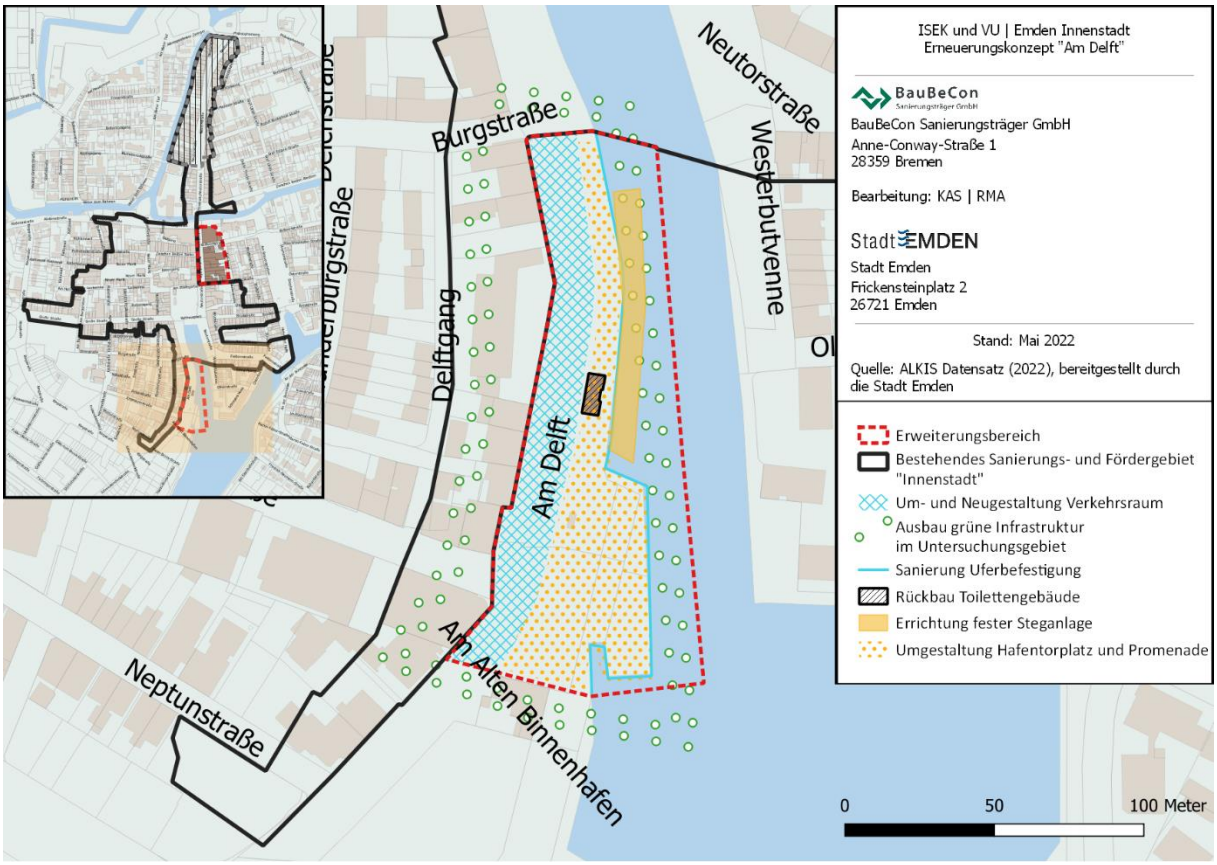


Abbildung 22 *Erneuerungskonzept Am Delft (Quelle: Darstellung BBC auf Basis von ALKIS Daten der Stadt Emden, 2022)*

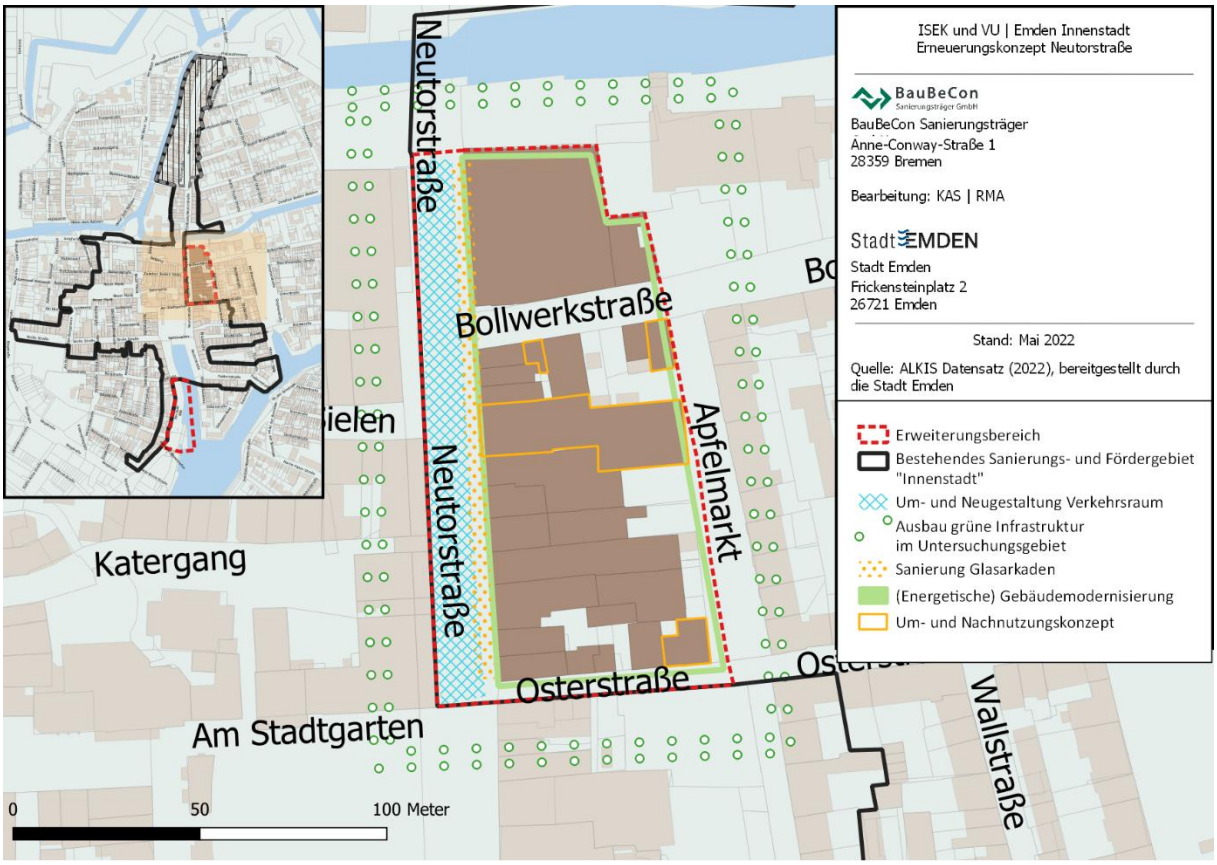


Abbildung 23 *Erneuerungskonzept Neutorstraße (Quelle: Darstellung BBC auf Basis von ALKIS Daten der Stadt Emden, 2022)*

Gebäude

<u>Umsetzungsstrategie</u>

Für den Gebäudebestand der Innenstadt von Emden wurde in den Vorbereitenden Untersuchungen von 2008 folgendes Ziel festgehalten: „Als bauhistorisches Dokument des Wiederaufbaus ist die Emder Innenstadt nahezu einmalig in Deutschland; das gilt es zu sichern, denn dieses Erscheinungsbild ist zunehmend von Überformungen betroffen – und damit ist ein identitätsstiftendes Element der Stadt gefährdet“ (Stadt Emden, re.urban, 2008: 19).

Bei allen Maßnahmen im Gebäudebereich soll in Abstimmung mit den EigentümerInnen die bestehende 50er-Jahre Architektur weitestgehend beibehalten und insbesondere mit dem Ziel der energetischen Modernisierung weiterentwickelt werden. Zur Aufwertung der Bausubstanz sowie des Stadtbildes insgesamt können die Wohn- und Geschäftsgebäude mit (energetischen) Sanierungsbedarf entsprechend modernisiert und saniert werden. Hierbei ist der Fokus auf die energetische Sanierung zu legen. Durch die Optimierung der Bausubstanz kann u. a. Energie eingespart werden. Die Senkung des Energiebedarfs durch die Wärmedämmung der Gebäudehüllen ist der erste Schritt zu einem energieeffizient betriebenen Gebäudebestand. Solche passiven Maßnahmen besitzen eine lange Standzeit und verursachen nach Fertigstellung kaum noch Kosten oder andere Betriebsaufwände. Gut gedämmte Gebäude verbessern durch ihren reduzierten Heizwärmedarf die städtische Klimabilanz und reduzieren die durch die Wärmeerzeugung verursachte lokale Belastung durch Feinstaub und CO_2.

Vor diesem Hintergrund können die EigentümerInnen in der energetischen und städtebaulichen Aufwertung ihrer Gebäude finanziell unterstützt werden, indem die unrentierlichen Kostenanteile der Modernisierung- und Instandsetzungsmaßnahmen durch die Städtebauförderung bezuschusst werden.

Die Mittel der Städtebauförderung sind grundsätzlich nachrangig einzusetzen. Im Bereich der energetischen Sanierung von Gebäuden bestehen mit den Förderungen der KfW-Bank alternative Fördermittel, die vorrangig eingesetzt werden müssen. Eine Dach- und Fassadenbegrünung soll durch entsprechende Anreizförderung angetrieben werden.

Neben der Sanierung bestehender Gebäude gilt es, fehl- und untergenutzte Gebäude wieder einer adäquaten Nutzung zuzuführen. Leerstehende und mindergenutzte Flächen stellen im Hinblick auf Klimaschutz und Stadtökologie einen Missstand dar, da dem Flächenverbrauch und der Hitzereflektion einer untergenutzten Bebauung kein städtebaulicher Nutzen gegengerechnet werden kann. Solche Liegenschaften wieder einer Vollnutzung zuzuführen mindert andernorts den entsprechenden Bedarf an (Neubau-)Flächen und steigert so insgesamt die Flächeneffizienz des Stadtgefüges. Darüber hinaus können (potenzielle) Leerstände insbesondere in Innenstadtlagen einen Abwärtstrend einleiten, dem durch entsprechende Maßnahmen entgegengewirkt werden kann.

Das Toilettengebäude im Uferbereich entlang der Promenade stellt aufgrund seiner räumlichen Lage einen städtebaulichen Missstand dar. Der baulich bedingt sehr schmal bemessene Fußweg des Uferbereiches wird durch das Gebäude deutlich verengt, wodurch eine intensivere Nutzung zur Steigerung der Attraktivität und des Alleinstellungsmerkmals der Emder Innenstadt am Wasser erschwert wird. Durch den Rückbau des Gebäudes in Zusammenhang mit den verkehrstechnischen Maßnahmen des Straßenraumes Am Delft kann die Umgestaltungsmaßnahme des gesamten Hafentorplatzes inklusive Uferbereiche seine volle städtebauliche Wirkung erzielen und ermöglicht eine ganzheitliche Gestaltung des Bereiches. Die bestehende Nutzung kann in ein anderes Gebäude verlagert oder an anderer, geeigneterer Stelle neu errichtet werden.

<u>Maßnahmen</u>

- (Energetische) Sanierung der Gebäude entsprechend der kartographischen Darstellung der Missstände
- Nachnutzungskonzept/ Umnutzungskonzept leerstehender und mindergenutzter Gebäude
- Rückbau Toilettenhäuschen und potenzielle Verlagerung der öffentlichen Nutzung in ein anderes Gebäude oder Neubau an geeigneter Stelle
- Anreizförderung Dach- und Fassadenbegrünung

Verkehr

<u>Umsetzungsstrategie</u>

„Mit dem Masterplan 40% hat sich die Stadt Emden ehrgeizige Ziele zur Förderung des Radverkehrs gesteckt. Eine wesentliche Maßnahme besteht in der Optimierung der Situation innerhalb des Hauptverkehrsstraßennetzes, da diese nicht nur für den Autoverkehr wichtige Achsen bedeuten“ (Stadt Emden, SHP Ingenieure 2021: 1).

Die beiden Erweiterungsbereiche Am Delft und Neutorstraße stellen sehr relevante Straßenräume innerhalb des Hauptverkehrsnetzes der Stadt Emden dar und sollen mit Fokus auf eine radverkehrsfördernde und fußgängerfreundliche Infrastruktur ausgebaut werden. Aktuell laufen verschiedene Ver-

kehrsversuche in den Bereichen um die möglichen Umgestaltungspotenziale auszuloten. In der erarbeiteten Machbarkeitsstudie der Stadt Emden von 2021 wurden verschiedene Varianten zur Stärkung des Fuß- und vor allem des Radverkehrs in der gesamten Innenstadt erarbeitet und Vorzugsvarianten ausgewählt. Weitere Verkehrsversuche sowie die Auswertung der Ergebnisse sind noch ausstehend und in Planung, um die komplexen Verkehrsräume Am Delft und der Neutorstraße mit einem möglichst hohen qualitativen Ansatz umzugestalten. Auf Grundlage dieser fachlichen Einschätzung wurde folgende Umsetzungsstrategie für die Erweiterungsbereiche erarbeitet:

„Der Radverkehr soll in der Regel auf der Fahrbahn auf Radfahrstreifen geführt werden und soll großzügige Räume erhalten, der Fuß- und öffentliche Verkehr sollen ebenfalls mit den Maßnahmen gefördert werden. Die Räume des Kfz-Verkehrs sind aktuell überdimensioniert und werden neu aufgeteilt, um einen insgesamt mobilitätsgerechteren Straßenraum zu schaffen“ (Stadt Emden, SHP Ingenieure 2021: 45).

Die umfangreichen Umbaumaßnahmen der Verkehrsräume Am Delft und Neutorstraße stellen keine reinen verkehrstechnischen Maßnahmen dar, sondern leisten auch einen Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung des öffentlichen Raumes, u. a. durch die Berücksichtigung von Maßnahmen zur Stärkung des Stadtgrüns und der Klimafolgenanpassung sowie der Barrierefreiheit (siehe auch Leitbild „Freiflächen und Grüne Infrastruktur“). Die aktuelle Barrierewirkung der Neutorstraße und der Straße Am Delft soll durch die geplanten Aufwertungs- und Umgestaltungsmaßnahmen reduziert werden, sodass qualifizierte Straßen- und Aufenthaltsräume für alle VerkehrsteilnehmerInnen in der Innenstadt und im Bereich des Binnenhafens von Emden entstehen können.

Zur Etablierung einer sowohl fahrradfreundlichen als auch städtebaulich hochwertigen Umgestaltung des gesamten Verkehrsraumes soll der Radverkehr durchgängig auf der Fahrbahn auf einem Radstreifen geführt werden.

„Ein Zusammenlegen mit dem Kfz- oder Fußverkehr soll ausgeschlossen und dem Radverkehr eigenständige Wege zur Verfügung gestellt werden. Radfahrstreifen werden bereits heute in weiten Teilen der Innenstadt angeboten, womit in einigen Abschnitten auch an bestehende Infrastruktur angeschlossen werden kann. Insgesamt soll damit eine deutliche Beschleunigung des Radverkehrs erreicht werden“ (Stadt Emden, SHP Ingenieure 2021: 25).

Weiter gilt es, durch großzügig bemessene Seitenbereiche qualifizierte städtebauliche Innenstadtbereiche zu schaffen, in denen neben Stadtgrün auch FußgängerInnen und der angrenzende Einzelhandel genug Raum finden, sodass langfristig und mit Blick in die Zukunft Aufenthaltsqualität sichergestellt werden kann. Dabei sollen Nutzungseinschränkungen und -konflikte reduziert werden indem barrierefreie Elemente, wie taktile Leitsteine und abgesenkte Bordsteine, zur Standardausstattung werden.

Eine weitere erforderliche Maßnahme an der Verkehrsinfrastruktur stellt die Sanierung der Uferbefestigungen der Straße Am Delft zum Gewässer Ratsdelft hin dar. Der bestehende, teilweise bis auf die Substanz abgängige Korrosionsschutz der Uferbereiche muss entfernt, stellenweise eingetretene Korrosionsschäden beseitigt und der Korrosionsschutz neu aufgebracht werden.

Maßnahmen

- Verkehrsuntersuchungen/ Verkehrskonzept Am Delft
- Verkehrsuntersuchungen/ Verkehrskonzept Neutorstraße
- Um- und Neugestaltung der Neutorstraße (inkl. Fuß- und Radverkehr)
- Um- und Neugestaltung der Straße Am Delft (inkl. Fuß- und Radverkehr)
- Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Fahrräder zur Verbesserung der Nutzungsmöglichkeiten und der Erreichbarkeit
- Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum
- Sanierung der Uferbefestigungen Am Delft (u.a. Korrosionsschutz) und Ertüchtigung der technischen Infrastruktur der Uferbereiche

Freiflächen und Grüne Infrastruktur

Umsetzungsstrategie

Zur Schaffung eines grünen und nachhaltigeren Innenstadtbereichs ist sowohl der Erhalt und die Qualifizierung der bestehenden als auch die Schaffung zusätzlicher Grün- und Freiräume dringend erforderlich. Eine intensive Bepflanzung des Stadtraums wertet diesen nicht nur als Lebensraum von Insekten und Vögeln auf, sondern wirkt sich zudem positiv auf die Wahrnehmung der urbanen Umgebung als Aufenthalts- und Begegnungsort aus und trägt dadurch zu einer stärkeren Belebung öffentlicher Räume bei. Angesichts der fortschreitenden Klimakrise mit zunehmenden Hitzelasten und Starkregeereignissen ist ein dichtes Netz aus Straßenbäumen zur Beschattung und Wasserspeicherung sowie Flächenentsiegelungen und deren biodiverse Begrünung zur Pufferung von Niederschlagsspitzen und Kühlung durch Verdunstung ein Imperativ heutiger Stadtentwicklung, gerade auch im verdichteten Emder Innenstadtbereich. Wo die bauliche Dichte keine Flächen zur Freiraumbegrünung lässt, bilden Fassaden und Dächer hierfür ein großes Flächenpotenzial.

In den Untersuchungsgebieten zur Erweiterung liegen keine öffentlichen Grünflächen, ein hohes Gestaltungspotenzial im öffentlichen Raum bietet vor allem der Hafentorplatz mit den Uferbereichen und der Promenade bis zum Rathausplatz.

Der Hafentorplatz soll umgestaltet und als für Touristen wie Einheimische attraktiver Treffpunkt und Aufenthaltsort mit entsprechenden Angeboten qualifiziert werden. Dazu ist die Platzfläche durch Teilentsiegelung, Begrünungsflächen und Bäume neu zu strukturieren und zu möblieren. Weiter soll die Anbindung an die direkte Umgebung verbessert werden.

Die nördlich anschließenden Uferbereiche mit Promenade sollen nach Rückbau des Toilettenhäuschens grundlegend in ihrer Topographie verändert werden, um den Höhenversprung zwischen Straße und Ufer durch stufenartige Strukturen und barrierefreie Zuwegungen zu ersetzen. Wo das neu geschaffene Flächenprofil es zulässt ist eine Baumreihe mit angemessenen Baumscheiben anzulegen.

Die Auflösung der Höhenbarriere und die zu verbessernde Überquerbarkeit der Straße Am Delft sowie die Aufwertung des Hafentorplatzes schaffen die Voraussetzung, den gesamten Uferbereich für Aufenthalt, Gastronomie, Handel und Tourismus zu erschließen. Um dieses Potenzial weiter zu heben,

sind terrassenartige Steganlagen vom neuen Uferbereich auf die Wasserfläche des Ratsdelftes hinaus vorgesehen, die bspw. als Gastronomieterrassen oder Multifunktionsflächen angelegt werden können.

Mit diesen Maßnahmen, welche Hafentorplatz und Promenadenufer gestalterisch und nutzungsbezogen verbinden, wird die Aufenthaltsqualität und die Wahrnehmbarkeit dieser zentralen Uferstrecke erhöht, bzw. erst geschaffen und ein attraktiver Bezug zum Wasser (wieder)hergestellt. Es entsteht ein Ort der Identifikation mit der Stadt, für Touristen wie für EmderInnen. Dies gilt auch für die Anmutung der Bereiche vom Wasser aus.

Die Neutorstraße wird wie im Maßnahmenkonzept zu den Verkehrsflächen beschrieben primär unter Gesichtspunkten der Mobilität umgestaltet, jedoch unter Berücksichtigung der Zielsetzungen Biodiversität, Klimafestigkeit und Klimaschutz so intensiv wie möglich begrünt.
Mit der Sanierung bzw. grundhaften Erneuerung und Umgestaltung der Glasarkaden an der Neutorstraße soll die Straße als Freiraum wieder besser erlebbar und nutzbar gemacht und damit dieser Innenstadtbereich zeitgemäß gestaltet werden.

Bei der Konkretisierung der freiraum- und verkehrsplanerischen Maßnahmen sollen grundsätzlich die einleitend in diesem Kapitel genannten Aspekte des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung mit hoher Priorität berücksichtigt werden.

<u>Maßnahmen</u>

- Umgestaltung, Teilentsiegelung und ökologisch wertvolle Begrünung (biodiverse Pflanzgemeinschaften aus Bäumen und Bodendeckern) des Hafentorplatzes und der Uferbereiche
- Auflösung der Höhenunterschiede zwischen Straßenraum Am Delft und der anliegenden Uferpromenade (z.B. durch Sitzstufen) und Schaffung barrierefreier Zuwegungen
- Ertüchtigung der technischen Infrastruktur der Uferbereiche (Beleuchtung, Stromversorgung von Funktionsflächen etc.)
- Neubau von Infrastruktur über der Wasserfläche des Ratsdelfts (z. B. Stege, Pontons) zur Erweiterung der räumlichen Nutzung der Promenade
- Umfassende Erweiterung und ökologische Aufwertung der Straßenraumbegrünung an der Neutorstraße, Bollwerkstraße, Osterstraße und Am Delft
- Sanierung/ Umgestaltung der Glasarkaden an der Neutorstraße

TEIL IV AKTEURSBETEILIGUNG NACH § 137 UND § 139 BAUGB

Im Zuge der Erstellung des vorliegenden Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes und der parallel durchgeführten Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB wurden von der Sanierung Betroffene gemäß § 137 und die Träger öffentlicher Belange gemäß § 139 BauGB sowie eine breite interessierte Öffentlichkeit aktiv in den Erarbeitungsprozess eingebunden.
Die öffentlichen Aufgabenträger und die Öffentlichkeit wurden in nachfolgend beschriebenen Verfahrensschritten in die Erarbeitung der Konzepte eingebunden.

Die Information der von der Sanierung betroffenen Personen und der Öffentlichkeit zur Aufklärung über den Stand des Verfahrens und ihre Beteiligungsmöglichkeiten bei der Konzepterarbeitung erfolgte über diverse Kanäle, die im Nachfolgenden erläutert werden.

Gemäß § 141 BauGB wurde die durch den Rat der Stadt Emden am 28.03.2022 in öffentlicher Sitzung beschlossene Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen ortsüblich bekanntgemacht.
Es ist vorgesehen, dass der Rat der Stadt Emden im Juli 2022 das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB und das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept sowie die Bereitstellung des in der Kosten- und Finanzierungsübersicht festgelegten Eigenanteils der Stadt Emden beschließt (Billigungsbeschluss).

1.13 Beteiligung der von der Sanierung betroffenen Personen und der Öffentlichkeit

Auf Grundlage des § 137 in Verbindung mit § 141 Abs. 1 BauGB sind im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen die Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstigen Betroffenen möglichst frühzeitig einzubinden. Dabei sollen die Betroffenen „zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden“ (BauGB: § 137).

Am 10.05.2022 wurden im Rahmen einer öffentlich angekündigten digitalen Informationsveranstaltung die von der Sanierung betroffenen Personen sowie die Öffentlichkeit über den Stand des Verfahrens, zu Zielen und Zwecken und zu den formalen Auswirkungen der möglichen Festsetzung bzw. Erweiterung des Sanierungsgebietes informiert. Im zweiten Teil der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Anregungen einzubringen und Fragen zu stellen.

Die Veranstaltung wurde über die Internetseite der Stadt Emden sowie über die Presse angekündigt, die EigentümerInnen der Immobilien in den Erweiterungsbereichen wurden außerdem brieflich informiert.

Sieben Interessierte haben an der Veranstaltung teilgenommen, was angesichts von nur 26 Gebäuden in den untersuchten Bereichen mit weniger als 26 EigentümerInnen als erwartbare Resonanz gewertet werden kann.

Die TeilnehmerInnen wurden wie die gesamte Stadtöffentlichkeit dazu eingeladen, auch im Nachgang der Veranstaltung noch Anregungen und Fragen an die dafür benannte Stelle der Stadt Emden zu richten. Auf der Veranstaltung oder auch im Nachgang wurden keine Kritikpunkte oder Änderungsvorschläge geäußert.

1.14 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange nach § 139 BauGB

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen der Stadt Emden zur Erweiterung des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ wurden in der Zeit vom 14.04.2022 bis 16.05.2022 öffentliche Aufgabenträger per Informations- und Fragebogen beteiligt. Von diesen haben sich insgesamt 24 öffentliche Aufgabenträger zurückgemeldet und Anmerkungen bzw. Anregungen abgegeben. Bei den Aufgabenträgern, die nicht geantwortet haben, wird davon ausgegangen, dass diese keine Bedenken hinsichtlich des Vorhabens vorbringen werden. Aus den eingegangen Stellungnahmen lässt sich grundsätzlich die Bereitschaft zur Mitwirkung entnehmen. Eine tabellarische Auswertung der Trägerbeteiligung befindet sich im Anhang.

TEIL V UMSETZUNG

1.15 Öffentliches Interesse an der Durchführung

In den vorangegangenen Kapiteln wurde die Notwendigkeit der Erweiterung des Sanierungsgebiets „Innenstadt“ in der Stadt Emden dargelegt. Das öffentliche Interesse begründet sich aus der Erhebung der städtebaulichen Missstände in dem Erweiterungsbereich in Verbindung mit der Bedeutung der untersuchten Gebiete als wichtige Erschließungsbereiche der Innenstadt sowie als Standort für kulturelle und öffentliche Nutzungen direkt am Wasser. Der Schaffung mobilitätsgerechter, barrierefreier Infrastrukturen und qualifizierter ökologisch hochwertiger öffentlicher Räume als zentrale planerische Zielsetzung liegt ein hohes öffentliches Interesse zugrunde. Es resultiert im Grundsatz daraus, dass die städtebauliche Sanierung des betroffenen Bereichs nicht nur alleine den Interessen der einzelnen Eigentümer dient. Von der Aufwertung profitiert letztendlich die gesamte Stadt. Gleichzeitig trägt auch die Entwicklung von städtischen Freiflächen zur positiven Aufwertung insgesamt bei.

Ein öffentliches Interesse besteht weiter darin, eine Zukunftsperspektive durch Anpassung des Gebäudebestandes an zeitgemäße und energieeffiziente bauliche Standards auch unter Berücksichtigung des Aspektes der Barrierefreiheit aufzuzeigen. Die Erneuerung dient dem Gemeinwohl der Stadt Emden insgesamt, da der Erweiterungsbereich grundlegende Einkaufs-, Wohnversorgungs- und Naherholungsfunktionen für die gesamte Stadt erfüllt.

1.16 Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes

Das Sanierungsgebiet ist gem. § 142 BauGB eindeutig und zweckmäßig abzugrenzen. Die Abgrenzung ist so zu wählen, dass die Sanierung erkennbar in einem überschaubaren Zeitrahmen umsetzbar ist. Für den Erweiterungsbereich wird von einem Umsetzungszeitraum bis Ende 2028 ausgegangen.
Maßgebend für die Abgrenzung des Sanierungsgebietes sind die in dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept und in den Vorbereitenden Untersuchungen dargestellten Missstände und festgelegten Ziele und Maßnahmen. Es können Grundstücke einbezogen werden, bei denen zwar keine städtebaulichen Missstände bestehen, die jedoch in deren unmittelbarem Einflussbereich liegen.
Die Ausführungen in den vergangenen Kapiteln haben verdeutlicht, dass im gesamten Untersuchungsgebiet zur Erweiterung des Sanierungsgebiets erhebliche Missstände bestehen und große Entwicklungspotenziale gegeben sind. Daher wird vorgeschlagen, das Sanierungsgebiet „Innenstadt“ um den zusätzlich untersuchten Bereich zu erweitern. Die Gesamtgröße des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes beträgt somit ca. 16,9 ha.

Der Vorschlag zum räumlichen Geltungsbereich der Erweiterung des Sanierungsgebietes wird, wie in der nachfolgenden kartographischen Darstellung gezeigt, begrenzt. Dieser Vorschlag entspricht dem im Einleitungsbeschluss festgelegten Untersuchungsgebiet für die Vorbereitenden Untersuchungen. Das künftige Fördergebiet umfasst denselben Umgriff wie das empfohlene Sanierungsgebiet (s. Teil VII Umsetzung ISEK).

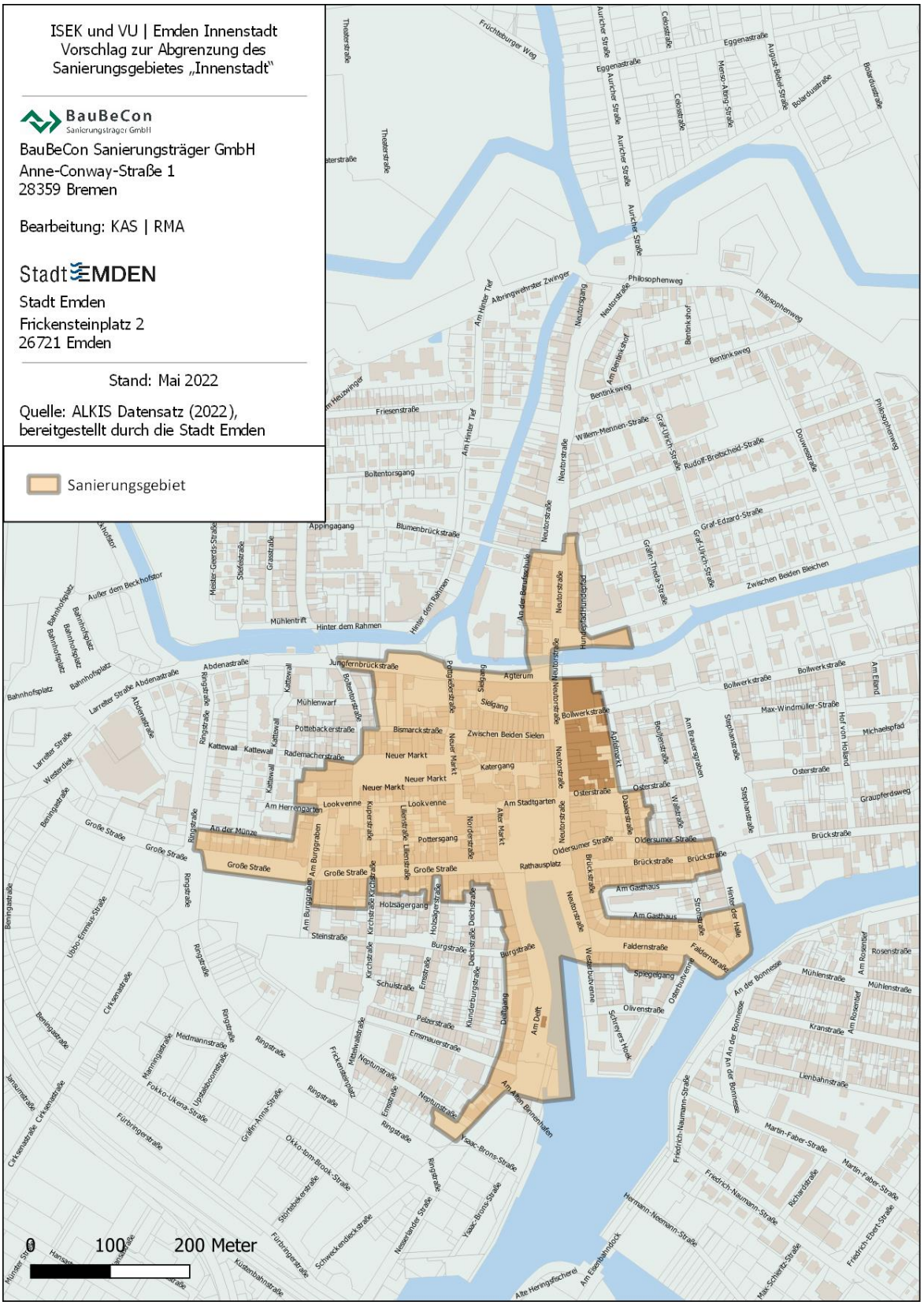


Abbildung 24: *Vorschlag Sanierungsgebiet "Innenstadt" (Quelle: Darstellung BBC auf Basis von ALKIS Daten der Stadt Emden, 2022)*

1.17 Wahl des Sanierungsverfahrens

Die Stadt Emden hat in einer Sanierungssatzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes und damit zur Umsetzung des Erneuerungskonzeptes zu bestimmen, welche Verfahrensart zur Anwendung kommen soll (vgl. § 142 Abs. 4 BauGB). Zu unterscheiden sind zwischen dem umfassenden Sanierungsverfahren und dem vereinfachten Verfahren.

Die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Sanierungsverfahren wird durch die Inhalte der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten bestimmt. Die Wahl steht grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Stadt. Die Stadt hat die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 152-156a BauGB) auszuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird. Bei der Entscheidung sind insbesondere zu berücksichtigen:

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

Beim **umfassenden Sanierungsverfahren** finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 152-156a BauGB) Anwendung; die Zahlungsverpflichtung von Erschließungs- und Straßenausbaubeiträgen im Sinne von § 127 BauGB bzw. NKAG entfällt dabei.

Neben dem sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt gem. § 144 BauGB 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 i. d. R. der unabhängige Gutachterausschuss.

Sind sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet oder in Teilen davon zu erwarten, so ist die Anwendung der §§ 152-156 BauGB in der Regel erforderlich,

- um Ausgleichsbeträge zur Finanzierung der Sanierung zu erzielen,
- um Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert zu erwerben und
- um die Erschwerung privater Investitionen durch unkontrollierte Bodenwertsteigerungen zu verhindern.

Im Rahmen des **vereinfachten Sanierungsverfahrens** kann diese Regelung ausgeschlossen werden. Allerdings sind in diesem Fall für die Erstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB Erschließungsbeiträge oder Beiträge nach NKAG zu erheben.

Die Wahl des Sanierungsverfahrens bestimmt sich, wie oben dargestellt, aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten, der konkreten städtebaulichen Situation sowie der erwarteten Auswirkungen der Gesamtmaßnahme. Die angestrebten Aufwertungs- und Neuordnungsmaßnahmen sind größtenteils auf eine nachhaltige städtebauliche Erneuerung und Verbesserung des öffentlichen Raumes ausgerichtet, wodurch von sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen auszugehen ist.

Aufgrund dieser Erwägungen wird eine Durchführung im umfassenden Sanierungsverfahren nach § 142 Abs. 1 BauGB empfohlen. Dieses Vorgehen ist ebenfalls vor dem Hintergrund sinnvoll, dass die Sanierung im bestehenden Sanierungsgebiet „Innenstadt“ auch im umfassenden Verfahren erfolgt.

1.18 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Mit den vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen und dem vorliegenden ISEK wurde die Grundlage zur Ermittlung der finanziellen Fördermittel geschaffen. Für eine zügige Durchführbarkeit ist die Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen.

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Maßnahmen und Kostenansätze sind aus dem Erneuerungskonzept entwickelt, beziehen sich auf die Erweiterungsbereiche und wurden den förderspezifischen Kostengruppen zugeordnet. Der in einem Regelantrag auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von 9.744.074 €, an dem sich die Stadt Emden mit einem Drittel zu beteiligen hat (3.248.025 €), ergibt bei einer unterstellten 5-jährigen Durchführungszeit ab Ende 2023 einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von ca. 649.605 €.

Dieser Betrag wird von der Stadt Emden als mittelfristig finanzierbar angesehen.

Kosten- und Finanzierungsübersicht

Stand: 19.05.2022

Kommune: Stadt Emden

Programm: Lebendige Zentren

< bitte Auswahl treffen

Gesamtmaßnahmenbezeichnung: Innenstadt Erweiterung Neutorstraße/ Am Delft

	Einzelmaßnahme *	Nebenrechnung	Gesamtkosten	anteilige Kosten Städtebauförderung	Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel *	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel *	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungstand (bitte Auswahl treffen)
A - Ausgaben									
1 - Vorbereitung der Sanierung									
1.1 Bürgerbeteiligung/Öffentlichkeitsarbeit	Bürgerveranstaltungen, Flyer, Pressearbeit	pauschal	**25.000 €**	25.000 €					
1.2 Gutachten, städtebauliche Planung, etc.									
	Verkehrsuntersuchungen/ Verkehrskonzept Am Delft	pauschal	**25.000 €**	25.000 €					
	Verkehrsuntersuchungen/ Verkehrskonzept Neutorstraße	pauschal	**25.000 €**	25.000 €					
	Planungskosten Straßenumbaumaßnahmen Am Delft	15 % der Straßenumbaumaßnahme	**202.500 €**	202.500 €					
	Planungskosten Straßenumbaumaßnahmen Neutorstraße	15 % der Straßenumbaumaßnahme	**262.500 €**	262.000 €					
	Planungswettbewerbe Am Delft und Neutorstraße	pauschal	**250.000 €**	250.000 €					
	Nachnutzungskonzept/ Umnutzungskonzept leerstehender u. mindergenutzter Gebäude	pauschal	**15.000 €**	15.000 €					
	Bebauungsplanänderungen	pauschal	**15.000 €**	15.000 €					
1.3 Verfügungsfonds	Verfügungsfonds	130.000 € für Gesamstmaßnahme, hier anteilig berechnet für Erweiterung	**22.000 €**	22.000 €					
1.4 Sanierungsträger/andere Beauftragte	Gebietsbeauftragter, 6 % (Kappungsgrenze) von gesamt ohne Grunderwerb	Summe/94*6	**653.074 €**	653.074 €					
Summe			**1.495.074 €**	**1.494.574 €**		**- €**		**- €**	
2 - Ordnungsmaßnahmen									
2.1 Grunderwerb									
2.2 Umzug von Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Betrieben									
2.3 Bodenordnung									
2.4 Freilegung von Grundstücken	Abbruch Toilettengebäude Uferbereich Am Delft	320 m³ * 100 €	**32.000 €**	32.000 €					
2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung von Straßen, Wegen, Plätzen)									
	Um- und Neugestaltung Neutorstraße (inkl. Fuß- und Radweg)	2700 m² * 500 €	**1.350.000 €**	1.350.000	Klimafreundliche Mobilität, Bodenentsiegelung, Ausbau Grünverbindungen	135.000 €			
	Um- und Neugestaltung Am Delft (inkl. Fuß- und Radweg)	3500 m² * 500 €	**1.750.000 €**	1.750.000	Klimafreundliche Mobilität, Bodenentsiegelung, Ausbau Grünverbindungen	175.000 €			
	Schaffung von Fahrradabstellflächen im öffentlichen Raum	50 * 250 €	**12.500 €**	12.500	Klimafreundliche Mobilität	1.250 €			
	Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum	pauschal	**20.000 €**	20.000 €					
	Schaffung von Straßenraumbegrünung (Neutorstraße, Am Delft, Bollwerkstraße, Osterstraße)	20 Bäume * 15.000 €	**300.000 €**	300.000 €	Bodenentsiegelung, Ausbau Grünverbindungen	50.000 €			
	Sanierung der Glasarkaden an der Neutorstraße	pauschal	**500.000 €**	500.000 €					
	Umgestaltung Hafentorplatz inkl. Promenade Am Delft	3200 m² *500 €	**1.600.000 €**	1.600.000 €	Bodenentsiegelung, Ausbau Grünverbindungen	800.000 €			
	Auflösung Höhenunterschiede Am Delft/ Uferbereiche und barrierefreie Zuwegung	pauschal	**1.000.000 €**	1.000.000 €					
	Errichtung fester Stege Am Delft zur Erweiterung der Uferpromenade	pauschal	**500.000 €**	500.000 €					
	Sanierung Uferbefestigung Am Delft (u.a. Korrosionsschutz) und Ertüchtigung der technischen Infrastruktur der Uferbereiche	pauschal	**1.000.000 €**	1.000.000 €					
2.6 sonstige Ordnungsmaßnahmen									
Summe			**8.064.500 €**	**8.064.500 €**		**1.161.250 €**		**- €**	
3 - Baumaßnahmen									
3.1 Modernisierungs-/Instandsetzungsmaßnahmen									
	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit energetischen Sanierungsbedarf	26 * 50.000€ davon 20 % Förderquote	**1.300.000 €**	260.000 €			KfW-Förderung oder andere Förderung	1.040.000 €	
	Anreizförderung Dach- und Fassadenbergünung	pauschal	**25.000 €**	25.000 €	Begrünung von Bauwerksflächen	25.000 €			
3.2 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen									
3.3 Verlagerung oder Änderung von Betrieben									
3.4 sonstige Baumaßnahmen									
Summe			**1.325.000 €**	**285.000 €**		**25.000 €**		**1.040.000 €**	
Summe der Ausgaben			**10.884.574 €**	**9.844.074 €**		**1.186.250 €**		**1.040.000 €**	
B - Einnahmen									
1. Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken									
2. Einnahmen aus der Bewirtschaftung von Grundstücken									
3. Ausgleichsbeträge	Einnahmen durch Erhebung von Ausgleichsbeträgen			**100.000**					
4. Erschließungsbeiträge									
5. sonstige Einnahmen									

Summe der Einnahmen				**100.000 €**	
C - durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten				**9.744.074 €**	
D - Finanzierung					
zu finanzierende Summe				9.744.074 €	
Anteil Bund (1/3 von gesamt)				3.248.025 €	
Anteil Niedersachsen (1/3 von gesamt)				3.248.025 €	
Gesamtsumme Fördermittel (2/3 von gesamt)				6.496.050 €	
kommunaler Anteil (1/3 von gesamt)				3.248.025 €	

Hinweise:

Um die Lesbarkeit zu verbessern empfiehlt es sich, nur die Ausgabe- und Einnahmegruppen aufzuführen, die tatsächlich anfallen.

Abweichungen von der bisherigen Kosten- und Finanzierungsübersicht sind farblich kenntlich zu machen. Neue Maßnahmen sind in einer anderen Farbe ebenfalls kenntlich zu machen.

* Bei Erschließungsmaßnahmen bitte Straßen-/ Platznamen angeben, bei Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen bitte Einrichtungsname und Adresse angeben. Bei Modernisierungs-und Instandsetzungsmaßnahmen bitte ungefähre Anzahl und Lage im Gebiet angeben (z.B. 10 Modernisierungen in der Poststraße).

* Bei Positionen mit anteiligen Klimakosten ist eine Angabe mit kurzer stichwortartiger Erwähnung erforderlich (z.B. energetische Gebäudesanierung, Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Vernetzung von Grün- und Freiflächen, Begrünung von Bauwerksflächen, Erhöhung der Biodiversität).

* bezogen auf die anteiligen Kosten Städtebauförderung (Spalte D)

LITERATURVERZEICHNIS

Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (2021): Bekanntmachung der Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen (VV Städtebauförderung 2021).

Bundesregierung (2006): Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte.

ML, Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2017): Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP).

LSN, Landesamt für Statistik Niedersachsen (2020) https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp, abgerufen am 25.04.2022

Stadt Emden (2009-2015): Radverkehrskonzept der Stadt Emden.

Stadt Emden, B.&S.U. Beratungs- und Service-Gesellschaft Umwelt mbH (2011): Integriertes Kommunales Klimaschutzkonzept.

Stadt Emden, BauBeCon Sanierungsträger GmbH, re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH (2009): Aktive Innenstadt Rahmenkonzept.

Stadt Emden, Planungsbüro Graw (2017): Masterplan 100% Klimaschutz.

Stadt Emden, re.urban, Stadterneuerungsgesellschaft mbH (2008): Aktives Stadtzentrum - Sanierungsgebiet Innenstadt - Bericht über die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen.

Stadt Emden, SHP Ingenieure (2021): Machbarkeitsstudie zur Optimierung des Radverkehrs im Hauptverkehrsstraßennetz.

Wikipedia nach Einwohnermelderegister der Stadt Emden, https://de.wikipedia.org/wiki/Einwohnerentwicklung_von_Emden#Stadtteile, abgerufen am 03.05.2022, Stand: 30.06.2015

Wikipedia nach KomSIS.de: *Standortprofil Emden.* In: *komsis.de,* abgerufen am 10. Februar 2017, https://de.wikipedia.org/wiki/Emden#Wirtschaft_und_Infrastruktur, abgerufen am 03.05.2022

ANHANG

Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 139 BauGB

Stadt Emden, Anpassung des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ im Rahmen des Programms „Lebendige Zentren“
Auswertung der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gem. § 139 BauGB

Stellungnahmen / Anregungen	Abwägungsempfehlung
Beteiligung der Behörden gemäß § 139 BauGB vom 14.04.2022 bis 16.05.2022	
Folgende beteiligte Behörden teilen mit, dass sie von der geplanten Anpassung des Sanierungsgebietes Innenstadt nicht betroffen sind:	
01 Gemeinde Krummhörn, 28.04.2022 02 Gasunie Deutschland Transport Services GmbH, 13.04.2022 03 Entwässerungsverband Emden, 19.04.2022 04 Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Emden, 19.04.2022 05 Industrie- und Handelskammer, 21.04.2022 06 PLEdoc GmbH, 13.04.2022 07 Erdgas Münster GmbH, 21.04.2022 08 GASCADE Gastransport GmbH, 22.04.2022	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.
Folgende beteiligte Behörden teilten mit, dass gegen die Anpassung des Sanierungsgebietes Innenstadt keine Bedenken bestehen:	
09 Stadt Emden Fachdienst Öffentliche Sicherheit und Ordnung, 19.04.2022 10 Deutsche Telekom Technik GmbH (Beyreuth), 14.04.2022 11 Ericsson Services GmbH, 14.04.2022	Die Stellungnahmen werden zur Kenntnis genommen.

Des Weiteren wurden von Behörden folgende Stellungnahmen abgegeben:	
12 Evangelische Familien-Bildungsstätte, 27.04.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: die Installation von „Stadtmöbilierungen“ mit Hinweis und Werbemöglichkeiten für Unternehmen/ Institutionen sowie verbesserte Fahrradparkplätze mit Ladestation etc.	Die Hinweise / die Anregungen werden in der weiterführenden Planung mitberücksichtigt.
13 Brand-, Zivil- und Katastrophenschutz, 20.04.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: bei Umplanungen im Bereich der öffentlichen Verkehrsflächen sind (insbesondere bzgl. zulässiger Belastung, Straßenbreiten, Kurvenradien, Wendekreise usw.) die Anforderungen der Richtlinie über Flächen für die Feuerwehr (Nds. MBI. Nr. 35q/2012) zu beachten und umzusetzen. Es wird darauf hingewiesen, dass, soweit ein notwendiger Rettungsweg aus Gebäuden über Rettungsgerät der Feuerwehr sichergestellt werden muss, Anpflanzungen (z.B. Straßenbäume) oder geplante Stellplätze den Einsatz der Feuerwehr weder behindern noch einschränken dürfen.	Der Hinweis / die Anregung betrifft nicht direkt das vorliegende Verfahren und wird im Rahmen der Tief- und Ausbauplanung beachtet.

14	Telefónica Germany &Co. OHG, 26.04.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben, um erhebliche Störungen bereits vorhandener Telekommunikationslinien zu vermeiden: geplante Konstruktionen und notwendige Baukräne dürfen nicht in die fünf vorhandenen Richtfunktrassen ragen. Wir bitten um Berücksichtigung und Übernahme der Richtfunktrasse in die Vorplanung und in die zukünftige Bauleitplanung bzw. den zukünftigen Flächennutzungsplan. Innerhalb der Schutzbereiche (horizontal und vertikal) sind entsprechende Bauhöhenbeschränkungen festzusetzen, damit die raumbedeutsame Richtfunkstrecke nicht beeinträchtigt wird. Es muss daher ein horizontaler Korridor zur Mittellinie der Richtfunkstrahlen von mindestens +/- 30 m und ein vertikaler Schutzabstand zur Mittellinie von mindestens +/- 15m eingehalten werden. Sollten sich noch Änderungen der Planung/Planungsflächen ergeben, so würden wir Sie bitten uns die geänderten Unterlagen zur Verfügung zu stellen, damit eine erneute Überprüfung erfolgen kann. Beigefügt sind eine Tabelle mit Standortangaben zu den betroffenen 5 Richtfunkverbindungen sowie eine kartographische Darstellung.	Die Hinweise / die Anregungen betreffen nicht direkt das vorliegende Verfahren und werden im Rahmen der Hochbauplanung beachtet.

STELLUNGNAHME / Sanierung Innenstadt (Lebendige Zentren)

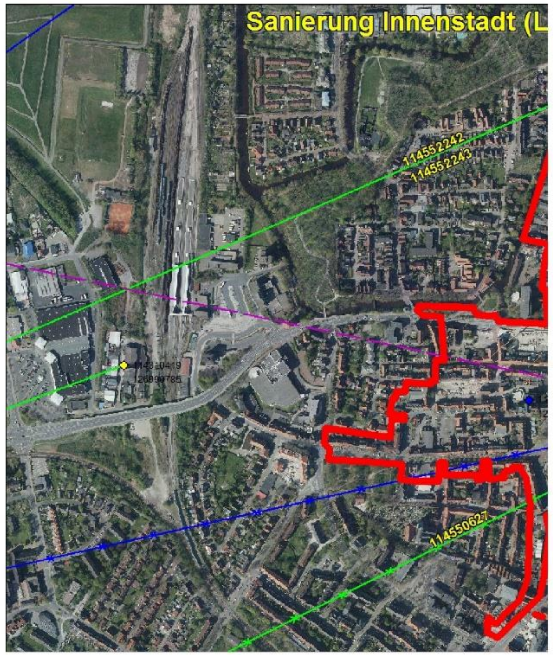
RICHTFUNKTRASSEN

Die darin enthaltenen Funkverbindungen kann man sich als horizontal liegende Zylinder mit jeweils einem Durchmesser

Richtfunkverbindung			A-Standort	in WGS84					Höhen	
									Fußpunkt	Antenne
Linknummer	A-Standort	B-Standort	Grad	Min	Sek	Grad	Min	Sek	NHN	ü. Gelände
114550839	126991847	126991755	53° 22' 3,47" N			7° 12' 37,33" E			6	
114550840	126991847	126991755	Wie Link 114550839							
114550627	126991847	126991816	53° 22' 3,47" N			7° 12' 37,33" E			6	5
114552242	126990803	126991286	53° 22' 29,89" N			7° 12' 49,14" E			2	2
114552243	126990803	126991286	Wie Link 114552242							

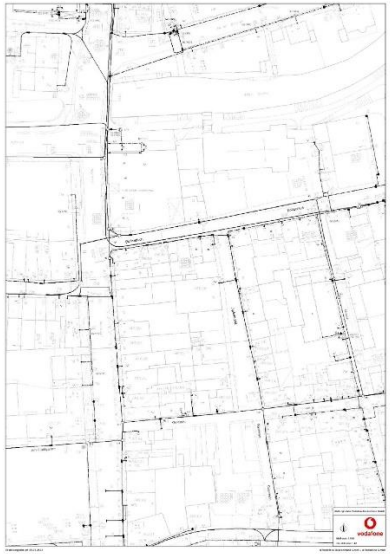
Legende

in Betrieb

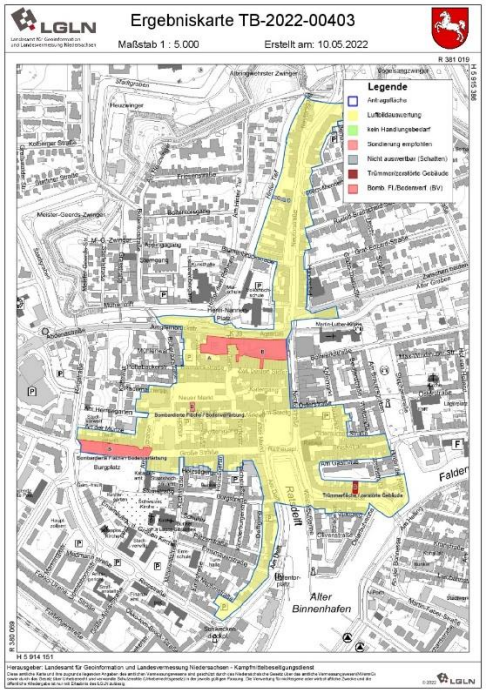


15	Deutsche Telekom Technik GmbH (Osnabrück), 28.04.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom. Über gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung der Telekommunikationslinien der Telekom können wir erst Angaben machen, wenn uns die endgültigen Ausbaupläne mit entsprechender Erläuterung vorliegen. Sollte sich während der Baudurchführung ergeben, dass Telekommunikationslinien der Telekom im Sanierungsgebiet nicht mehr zur Verfügung stehen, sind uns die durch den Einsatz dieser Anlagen entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten.	Die Hinweise / die Anregungen betreffen nicht direkt das vorliegende Verfahren und werden im Rahmen der Tief- und Ausbauplanung beachtet.

16	Vodafone GmbH, 05.05.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens, deren Lage auf den beiliegenden Bestandsplänen dargestellt ist. Wir weisen darauf hin, dass unsere Anlagen bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern sind, nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden dürfen. Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung unserer Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, benötigen wir mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an TDRCN.Bremen@vodafone.com, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Wir weisen Sie ebenfalls darauf hin, dass uns ggf. (z.B. bei städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen) die durch den Ersatz oder die Verlegung unserer Telekommunikationsanlagen entstehenden Kosten nach §150 (1) BauGB zu erstatten sind. Ein Lageplan des Telekommunikationsnetzes ist beigefügt.	Die Hinweise / die Anregungen betreffen nicht direkt das vorliegende Verfahren und werden im Rahmen der Tief- und Ausbauplanung beachtet.

		
17	Bau- und Entsorgungsbetrieb – Abteilung „Öffentlicher Raum“, 10.05.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: Bei allen Planungen ist die Abteilung „Öffentlicher Raum“ des BEE zu beteiligen.	Die Abteilung „Öffentlicher Raum“ des BEE wird bei den zukünftigen Planungen beteiligt.

18	Kampfmittelbeseitigungsdienst LGLN Niedersachsen, 10.05.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: Fläche A: Eine Luftbildauswertung wird empfohlen. Es wurde noch keine Luftbildauswertung durchgeführt. Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel. Fläche B: Eine Sondierung wird empfohlen. Nach durchgeführter Luftbildauswertung wird eine Kampfmittelbelastung vermutet. Es besteht ein begründeter Verdacht auf Kampfmittel. Fläche C: Eine Sondierung wird empfohlen. Es wurde eine Luftbildauswertung durchgeführt, aber die Fläche ist aufgrund von Wasserfläche, Waldfläche, Schattenwurf oder einer unzureichenden Qualität der verfügbaren Luftbilder nicht auswertbar. Es besteht der allgemeine Verdacht auf Kampfmittel. Fläche C: Kein Handlungsbedarf. Nach durchgeführter Luftbildauswertung wird keine Kampfmittelbelastung vermutet. Ein Kampfmittelverdacht hat sich nicht bestätigt. Die kartographische Darstellung der Flächen A-D ist beigefügt.	Die Hinweise / die Anregungen werden zur Kenntnis genommen und bei weiterführenden Planungen mitberücksichtigt.

	
19 Deutscher Wetterdienst, 12.05.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: Sofern Sie für Vorhaben in Ihrem Einzugsgebiet amtliche klimatologische Gutachten für die Landes-, Raum- und Städteplanung, für die Umweltverträglichkeit (UVP) o. ä. benötigen, können Sie diese bei uns in Auftrag geben bzw. Auftraggeber in diesem Sinne informieren	Die Hinweise / die Anregungen werden zur Kenntnis genommen.

20	Ostfriesische Landschaft KöR, 13.05.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: Die, mit der Sanierung verbundenen, eventuellen Bodeneingriffe können die gewachsene Denkmalsubstanz zerstören. Im Sanierungsgebiet befindet sich die zentrale Stadtwurt Emden deren Ursprünge in das frühe Mittelalter zurückgehen. Mit bis zu acht Metern Mächtigkeit erreicht die Stadtwurt Emden eine besondere zeitliche Tiefe der archäologisch eine herausragende Bedeutung zukommt. Wurten stehen nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz § 6 grundsätzlich als Kulturdenkmal (Bau- und Bodendenkmal) unter Schutz. Eine Genehmigung nach § 13(2) NDSchG kann daher nur unter Auflagen erteilt werden. Grundsätzlich können weitere Bodenfunde – unabhängig von den bestehenden Bodendenkmalen – im gesamten Sanierungsgebiet nicht gänzlich ausgeschlossen werden. In diesem Zusammenhang wird auf $ 14 NDschG (Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz) „Bodenfunde“ verwiesen. Sind im Sanierungsgebiet Erdarbeiten vorgesehen, so sind diese frühzeitig mit dem Archäologischen Dienst der Ostfriesischen Landschaft bzw. mit der unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt Emden abzustimmen. Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten archäologische Kulturdenkmale (Boden- und Baudenkmale) oder Einzelfunde festgestellt werden, sind diese unverzüglich der unteren Denkmalschutzbehörde oder uns zu melden. Dies gilt auch für Sanierungsmaßnahmen in bestehenden Gebäuden. Durch Sanierungen von Innenräumen im Erdgeschoß können ebenfalls bisher nicht beeinträchtigte Bodenschichten in Mitleidenschaft gezogen werden. Sollten bei den Erdarbeiten intakte Bodenschichten von archäologischer Relevanz austreten und sind umfangreiche archäologische Ausgrabungen zwingend erforder-	Die Hinweise / die Anregungen werden in der weiterführenden Planung mitberücksichtigt. Außerdem werden sowohl der Archäologische Dienst der Ostfriesischen Landschaft als auch die untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Emden an der weiterführenden Planung beteiligt.

lich sind ausreichend lange Fristen zur Dokumentation und Fundbergung einzuräumen. Diese Maßnahmen müssen nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz geregelt werden. Die Kosten trägt der Verursacher. Bitte nehmen Sie einen grundsätzlichen Hinweis auf das flächendeckende Bodendenkmal in Emden in die Ausschreibungsunterlagen auf. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Nieders. Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978 (Nds. GVBI S. 135) [33] 2, 6, 13 und 14, wonach eine Genehmigung der Denkmalschutzbehörde erforderlich ist, wenn Erdarbeiten an einer Stelle vorgenommen werden, wo Funde vermutet werden. Die Genehmigung kann unter Bedingungen und mit Auflagen erteilt werden. Baubegleitung, Ausgrabung und Prospektion nach geplanten Bodeneingriffen sind im gesamten Untersuchungsgebiet geplant. Zu berücksichtigen ist die frühzeitige Beteiligung des Archäologischen Dienstes bei Bodeneingriffen, auch bei Sanierungen historischer Gebäude im Inneren.	

21	Untere Denkmalschutzbehörde (Bauaufsicht Stadt Emden), 13.05.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: Besondere Berücksichtigung von Erneuerbaren Energien, wie Solar- und PV-Anlagen an und auf Denkmälern, da hier besondere Hürden und Voraussetzungen gegeben sind. Es gilt eine Genehmigungspflicht nach §10 NDSchG; auch für bauliche Anlagen in der Umgebung von Denkmälern und für Erdarbeiten (§13 NDSchG). Im Geltungsbereich des Sanierungsgebietes befindet sich neben zahlreichen Baudenkmalen auch das für die Stadt Emden historisch wertvollste Bodendenkmal – nämlich die Stadtwurt Emden, d.h. der Ursprung der Stadt. Wurten stehen nach dem Niedersächsischen Denkmalschutzgesetz §6 grundsätzlich als Kulturdenkmal (Bau- und Bodendenkmal) unter Schutz. Eine Genehmigung nach § 13 (2) NDSchG ist zwingend bei jeglichen Bodenarbeiten erforderlich und kann nur unter Auflagen erteilt werden. Im älteren Stadtansichten ist Emden in der Innenstadt – d.h. um die Ratsdelft – von einem großen Wassergraben umgeben, der auch heute noch den Emder Stadtgraben entspricht. Bei bereits durchgeführten Untersuchungen (Hohlkernuntersuchungen) in diesem Quartier wurde ein hoher Bauschuttanteil in den oberen Bereichen nachgewiesen, die auf Bau- und Kriegsschutthorizonte jüngerer Vergangenheit hindeuten. Unter diesen Schutthorizonten sind intakte Ablagerungen der historischen Stadt Emden noch erhalten. Der in Teilen sehr gute Erhaltungszustand für archäologische Substanz ist u.a. daran zu erkennen, dass sich in den Bohrkernen Holz befindet. Grundsätzlich können bei allen Maßnahmen archäologisch relevante Befunde und Funde auftreten bzw. beeinträchtigt werden, bei denen es sich um Kulturdenkmale im Sinne von §3 NDSchG handelt. Gebäude die noch nicht abschließend beurteilt	Die Hinweise / die Anregungen werden in der weiterführenden Planung mitberücksichtigt.

worden sind, sind als Prüffälle in das Informationssystem der Denkmale in Niedersachsen (ADABweb) eingetragen, gelten gemäß dem nachrichtlichen Verzeichnissystem in Niedersachsen gemäß §§4, 5 NDSchG jedoch als Denkmal. Zur abschließenden Beurteilung ist eine Begehung/Einschätzung durch das Landesamt für Denkmalpflege erforderlich.

Die Auflistung der Denkmäler und Prüffälle im Untersuchungsgebiet sowie eine kartographische Darstellung dieser sind beigefügt.

Baudenkmale

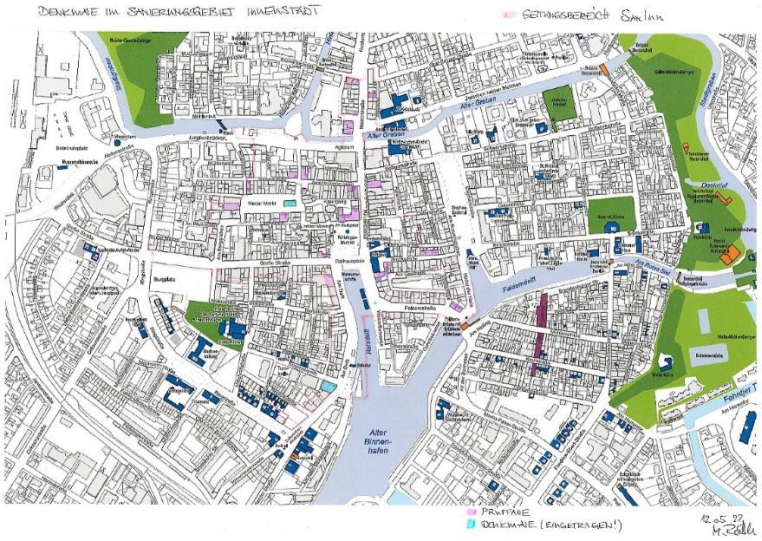
Straße	HausNR.	Bezeichnung	Denkmal gem. § 3 NDSchG	Gruppennummer
Am Burggraben	8	Wohnhaus	§ 3(2)	
Lilienstraße	17	Wohnhaus	§ 3(2)	
Neuer Markt	2,9	Wohn- und Geschäftshaus	§ 3(2)	
Zwischen beiden Bleichen	2	Apollo-Filmtheater	§ 3(2) in § 3(3)	Nr. 0054
Neutorstraße	8	Engbers-Haus	§ 3(3)	Nr. 0045
Brückstraße (Neutorstraße)	1	Rathaus	§ 3(3)	Nr. 0045
Ratsdelft		Feuerschiff (Amrumbank/ Deutsche Bucht)	§ 3(5)	
Ratsdelft		Segelschiff (Heringslogger AE7)	§ 3(5)	
Neutorstraße		Gedenkstein – Bärenstein	§ 3(2)	
Faldernstraße / Hinter der Halle		Brückenwärterhaus	§ 3(3)	Nr. 0021
Am Stadtgarten		Fürbringerbrunnen	§ 3(2)	
Am Delft	24	Commerzbank	DiA - § 3(2)	
Am Delft		Hafentor	§ 3(3)	Nr. 0024

Gruppe baulicher Anlagen (Ensemble)

Gruppennummer	Bezeichnung	Teil der Gruppe
0054	Ensemble Zwischen beiden Bleichen	Zwischen beiden Bleichen 1 – Verwaltung AOK Zwischen beiden Bleichen 2 - Kino
0045	Rathaus	Neutorstraße 8 Brückstraße 1
0021	Emder Wallanlagen	*Gesamtverlauf der Wallanlagen mit Stadtgraben, nachträglicher Mühlenbebauung, Wegesystem und Freiflächen. Erwähnenswert der Baumbestand*
0024	Emder Hafensystem	Alter Binnenhafen, Rats-Delft mit Hafentor, Faldern-Delft und Rotes Siel.

Als **Prüffal** im ADABweb hinterlegt:

Straße	HausNR	Objekttyp	Status
Neuer Markt	7	Hotel	PF
Neuer Markt	27	Kino (Bauwerk)	
Neuer Markt	32	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Bismarckstraße	20	Bank (Geldinstitut)	PF
Zwischen beiden Sielen	1,3	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Zwischen beiden Sielen	23	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Zwischen beiden Sielen	36	Wohn- und Geschäftshaus „Löwenapotheke"	PF
Neutorstraße	41 / 43	Hotel Großer Kurfürst	PF
Neutorstraße	47	Bank (Geldinstitut)	PF
Neutorstraße	58	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Neutorstraße	59	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Neutorstraße	29	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Neutorstraße	34	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Neutorstraße	15-19	Riekehaus (ehem. Möbelhaus)	PF
Neutorstraße	4	Wohn- und Geschäftshaus → Aktuell: Hotel	PF
Neutorstraße	5	Hotel	PF
Brückstraße	2	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Brückstraße	4	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Brückstraße	23-27	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Faldernstraße	31,33	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Große Straße	1	Wohn- und Geschäftshaus	PF
Große Straße	2	Otto-Huus	PF
Am Delft	2-3	Bank – Stadtsparkasse	PF



22	Agilio gGmbH/Leckerpott gGmbH, 16.05.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: Neben der besonderen Berücksichtigung von Barrierefreiheit und Verkehrsberuhigung, soll auch die Attraktivität rund um den Delft gesteigert und Möglichkeiten für die Außengastronomie geschaffen werden.	Die Hinweise / die Anregungen entsprechen den Planungsabsichten der Stadt Emden und sind in der Maßnahmenentwicklung für den Bereich im ISEK/VU nachzulesen.
23	Bundesnetzagentur, 06.05.2022 Grds. keine Bedenken, folgende Hinweise zur Berücksichtigung im Untersuchungsgebiet gegeben: Die Bauleitplanung der Bundesnetzagentur soll zukünftig per Mail (226.Postfach@BNetzA.de) beteiligt werden. Zudem ist das beigefügte Formular zur Abfrage der Betreiber von Richtfunkstrecken im vorgegebenen Plangebiet auszufüllen.	Der Hinweis / die Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Bundesnetzagentur wird bei weiterführenden Planungen entsprechend beteiligt.
24	Stadtwerke Emden, 23.05.2022 Grds. keine Bedenken, es sind die Trassenleitungen zu berücksichtigen.	Der Hinweis / die Anregung wird zur Kenntnis genommen und die Trassenleitungen werden bei weiterführenden Planungen berücksichtigt.