Stadt Elsfleth

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Innenstadt

Teil A:
Kommunale Entwicklungssituation

Teil B:
Gebietsbezogener Teil:
Vorbereitende Untersuchungen

Mai 2010

Rudnick Rudnick & Partner Consulting

re. urban

TEIL A Stadt Elsfleth - Entwicklungssituation 3

1 Lage im Raum 3

2 Zusammenfassung – Entwicklungssituation 4

3 Einwohnerzahl und -entwicklung 5

4 Entwicklung der Haushaltszahlen 12

5 Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung 13

5.1 Situation des Einzelhandels in der Stadt Elsfleth 16

5.2 Maritimer Campus 21

5.3 Situation Tourismus 25

6 Finanzausstattung der Stadt Elsfleth 27

7 Wohnungsmarkt 28

8 Soziale Infrastruktur / Bildung 29

9 Die gemeindliche Entwicklung 30

9.1 Geschichte der Stadt Elsfleth 30

9.2 Funktion in der Region, Kooperationen 35

9.3 Ziele und Potentiale für die gemeindliche Entwicklung 35

9.3.1 Ziele für die Flächennutzung - Details 36

9.3.2 Umsetzung der Entwicklungsziele in konkretisierende Bebauungspläne: 38

10 Beteiligung der Bewohner/ Eigentümer 40

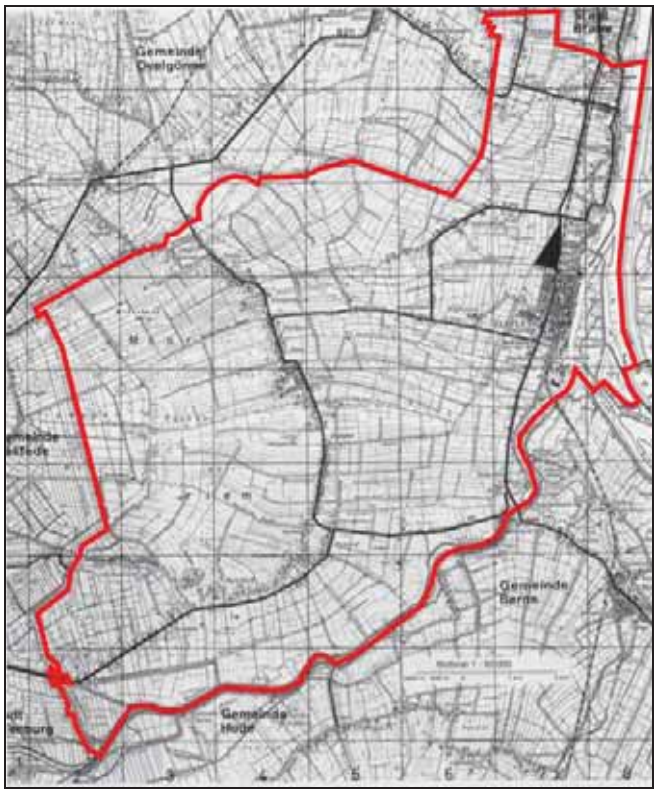
TEIL A Stadt Elsfleth - Entwicklungssituation

1 Lage im Raum

Die Stadt Elsfleth liegt im Landkreis Wesermarsch zwischen den Oberzentren Oldenburg (23 km südwestlich), Bremen (41 km südöstlich) und Bremerhaven (44 km nördlich). Der Landkreis Wesermarsch ist durch eine bandartige/punktaxiale Besiedelung entlang der Weser, bzw. entlang Erschließungsstraßen geprägt. Im übrigen Kreisgebiet ist der Anteil zusammenhängend besiedelter Flächen als deutlich gering einzustufen. Die Weser stellt eine räumliche Zäsur und eine Verkehrsbarriere dar (bezogen auf Bremen und Bremerhaven), die einer Einbindung in das norddeutsche Zentren- und Siedlungsgefüge deutliche Grenzen aufweisen.[1]

Das Stadtgebiet Elsfleths grenzt nördlich an die Stadt Brake (Unterweser) und die Gemeinde Ovelgönne, westlich an die Gemeinde Rastede und die Stadt Oldenburg. Im Süden grenzen die Gemeinden Hude und Berne an. Das Stadtgebiet untergliedert sich in die Ortsbereiche Elsfleth- Stadt, Oberhammelwarden, Sandfeld, Lienen, Neuenfelde, Huntebrück und Moorriem.

Abbildung 1: Gemeindegebiet der Stadt Elsfleth



Quelle: Stadt Elsfleth, eigene Bearbeitung

Die Bundesstraße 212 verläuft durch das Stadtgebiet und fungiert als Anbindung Richtung Norden (Nordenham, Bremerhaven) und zum südlichen Kreisgebiet.

[1] Aus der Erläuterung zum Flächennutzungsplan, S. 13

Die A 28 (Anschlussstelle Ganderkesee West 24km entfernt) verläuft südlich und die A 29 westlich (Anschlussstelle Oldenburg-Ohmstede 17km entfernt). Über die von der B212 abgehenden Landes- und Kreisstraßen ist die weitere Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz gegeben.

In Elsfleth gibt es einen Bahnhof, der an die Bundesbahnhauptstrecke Bremen- Nordenham-Blexen angebunden ist.
Die Hunte begrenzt angrenzend zum Bahnhof östlich das Stadtgebiet. Die Hunte trifft südwestlich aus Oldenburg kommend in Elsfleth auf die Unterweser. Weitere Wasserwegeverbindungen sind der Küstenkanal und der Mittellandkanal, durch die ein Anschluss an Nordrhein- Westfalen besteht.

Im Regionalen Raumordnungsprogramm ist Elsfleth als Grundzentrum festgelegt mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“. (s. Teil B, Kapitel 3.2)

Abbildung 2: Lage im Raum

Quelle: http://www.bbs-wesermarsch.de/bbswm/images/bilder/webkarte1.jpg

2 Zusammenfassung – Entwicklungssituation

Die Entwicklungssituation der Stadt Elsfleht ist gekennzeichnet durch:

- Eine Bevölkerungszunahme bis zum Jahr 2005 und eine seitdem rückläufige Einwohnerzahl, die ihre Ursache sowohl in negativer natürlicher Bevölkerungsentwicklung hat als auch in negativen Wanderungssalden
- Diese Entwicklung bleibt hinter den Bevölkerungsprognosen zurück, die bis 2015 Bevölkerungszunahme erwarten.

- Eine sehr hohe Bildungszuwanderung sowie eine Alterszuwanderung; parallel findet eine hohe Familienabwanderung und auch eine Abwanderung zu Beginn der 2. Lebenshälfte statt.
- Eine hinsichtlich der Altersstruktur junge Bevölkerung (die ihre Ursachen in der Bildungszuwanderung hat)
- Einen kontinuierlichen Anstieg des Anteils der älteren Bevölkerung
- Einen auf Landkreisebene erwarteten Rückgang der Haushaltszahl – verbunden mit einer deutlichen Umstrukturierung: starker Rückgang bei den größeren Haushalten, leichte Zunahme der kleinen Haushalte
- Mit der Fachhochschule, Fachbereich Seefahrt, und dem Maritimen Campus gibt es in Elsfleth hochrangige Bildungs-und Forschungseinrichtungen
- Die Lage an der Hunte / Weser führen weiterhin zu attraktiven Umfeldbedingungen für Wasser- und Radtourismus
- Der Einzelhandel am Ort ist vor allem auf die Versorgung der lokalen Bevölkerung ausgerichtet (Grundzentrum)

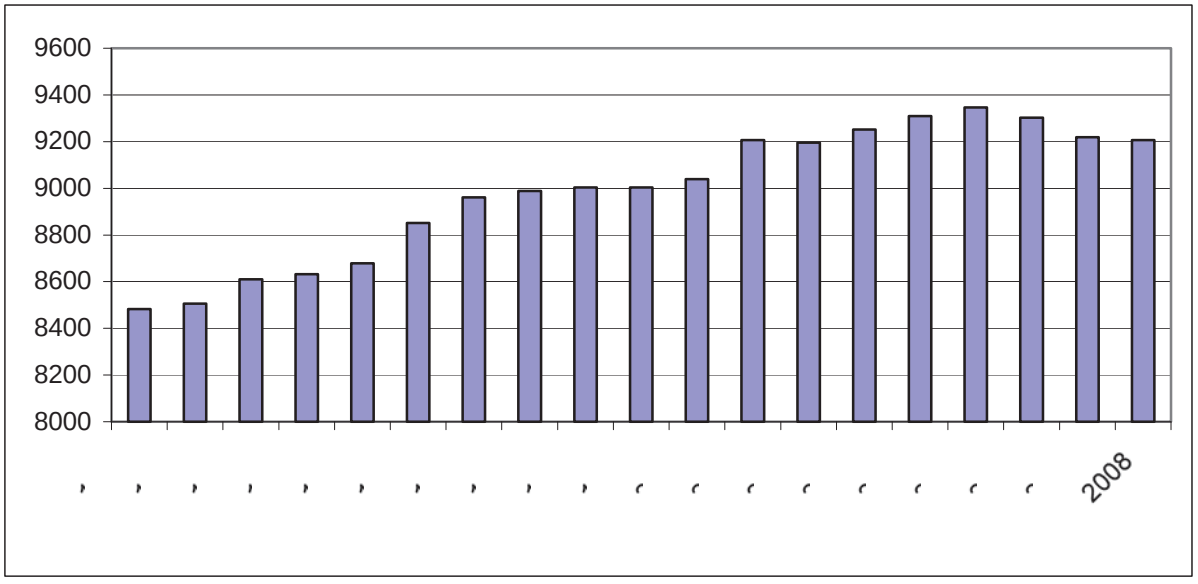
3 Einwohnerzahl und -entwicklung

Insgesamt leben 9.206 Einwohner in der Stadt Elsfleth (31.12.2008).

Bevölkerungsentwicklung

Die folgende Abbildung zeigt die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Elsfleth. Insgesamt ist die Bevölkerungszahl bis 2005 kontinuierlich gestiegen auf 9.346 Einwohner - mit Ausnahme des Jahres 2002 mit leichtem Rückgang.
Seit 2006 ist die Bevölkerungszahl rückläufig.

Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Elsfleth



Quelle: LSKN

Der Vergleich mit dem Landkreis (s. Tab. 1) macht deutlich, dass

- das Wachstum der Stadt im Zeitraum 1990- 2008 mit 8,5% deutlich über der Wachstumsrate des Landkreises mit 1,7% liegt.
- Der Bevölkerungsrückgang zwischen 2006 und 2008 in Elsfleth schwächer ist als im Landkreis (0,2 Prozentpunkte)

- Der Bevölkerungsrückgang in der Stadt später eingesetzt hat als im Landkreis.

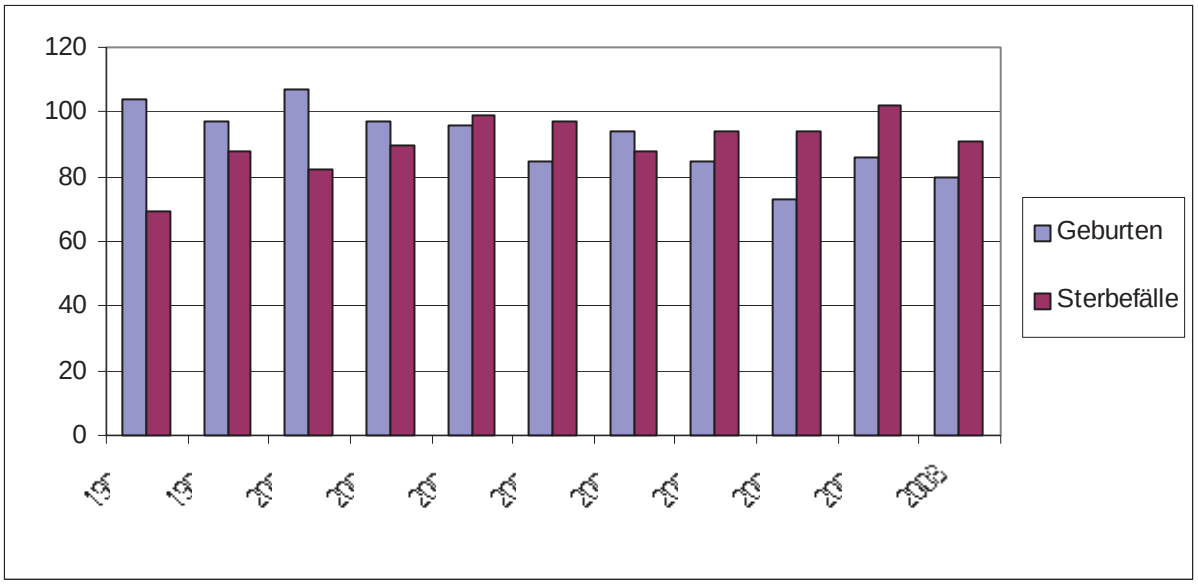
Tabelle 1: Veränderung der Bevölkerungszahlen

	Elsfleth		Wesermarsch	
	absolut	relativ	absolut	relativ
1990 - 2008	724	8,50%	1555	1,70%
1990 - 2000	557	6,60%	3671	4,00%
2001 - 2005	139	1,50%	-607	-0,60%
2006 - 2008	-97	-1%	-1126	-1,20%

Quelle: LSKN

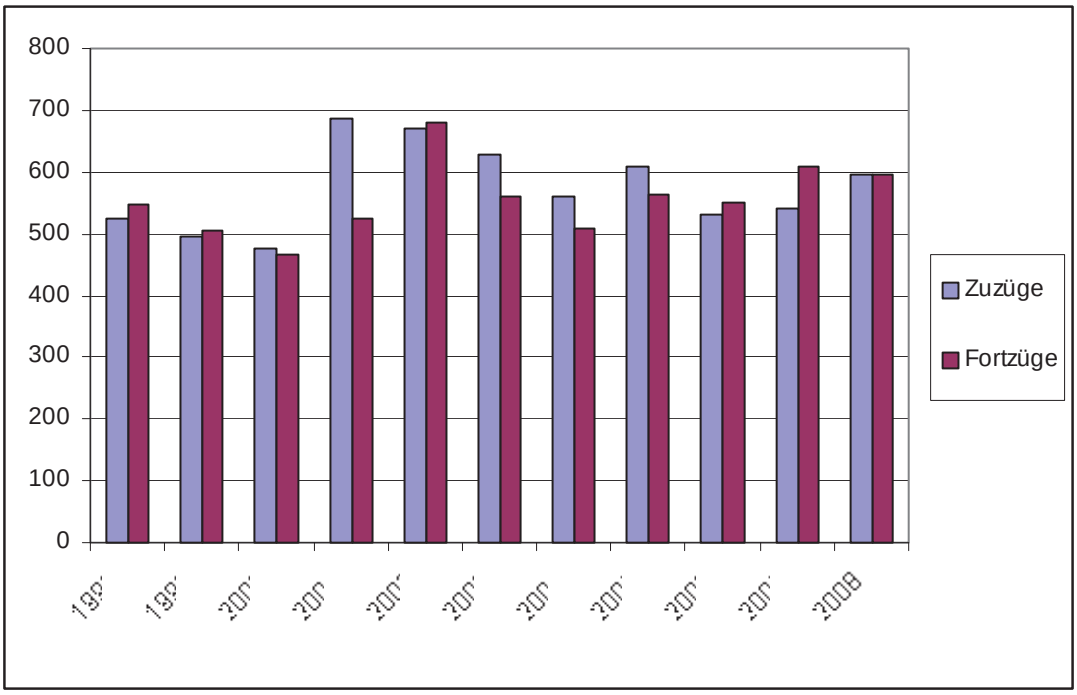
Aus den folgenden Abbildungen wird deutlich, dass der Saldo der natürlichen Bevölkerungsentwicklung negativ ist - die Anzahl der Sterbefälle liegt seit 2005 in Elsfleth deutlich höher als die Anzahl der Geburten. In der Entwicklung der Zu- und Abwanderung (s. Abb. 5) wird deutlich, dass die Zahl der Abwanderungen seit 2006 höher ist als die der Zuwanderungen.

Abbildung 4: Natürliche Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Elsfleth



Quelle: LSKN

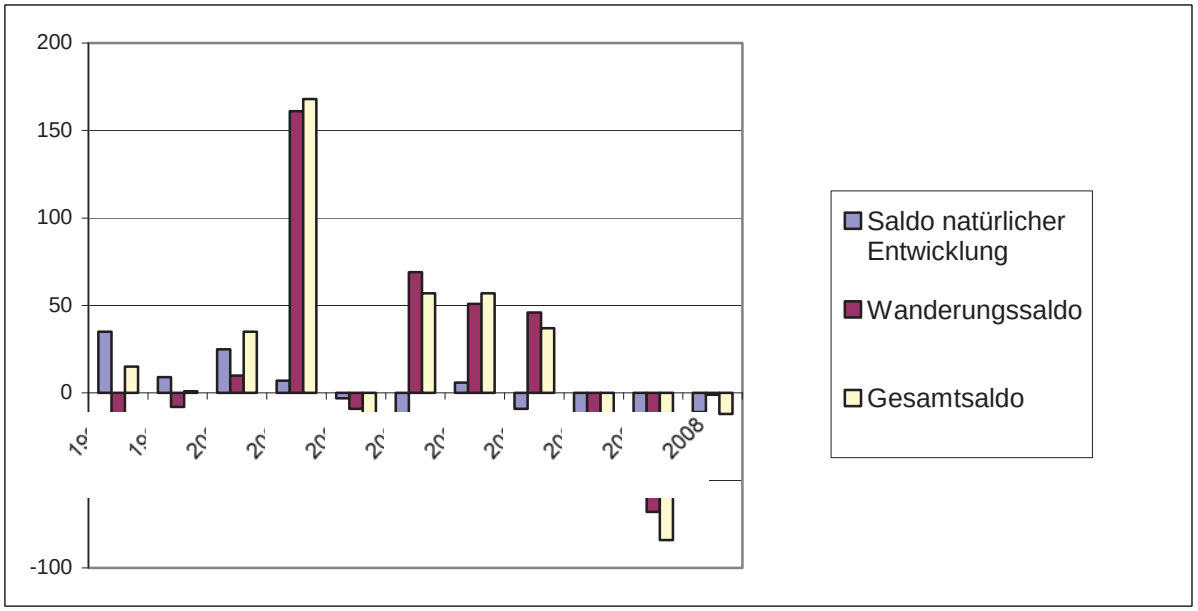
Abbildung 5: Entwicklung der Wanderungen in der Stadt Elsfleth



Quelle: LSKN

Die Ursache der Bevölkerungsabnahme der letzten Jahre liegt somit sowohl in der rückläufigen natürlichen Bevölkerungsentwicklung als auch den negativen Wanderungssalden.

Abbildung 6: Bevölkerungsbewegung in der Stadt



Quelle: LSKN

Die Struktur der Zu- und Fortzüge Stadtgebiet Elsfleth ist gekennzeichnet durch:
(Quelle: Bertelsmann)

- Sehr hohe Bildungszuwanderung (Bildungswanderung: 18-24-jährige); diese lag 2005 bei 25,8 Personen pro 1000 Einwohner dieser Altersgruppen in der Stadt und damit deutlich über dem Vergleichswert des Landkreises, der mit –25,6 Personen hohe Bildungsabwanderungen zu verzeichnen hat. Im Landesdurchschnitt zieht eine Person/1000 Einwohner in dieser Altersgruppe zu.

- Hohe Familienabwanderung (Wanderung der unter 18-jährigen zusammen mit denen der 30- 49-jährigen); sie liegt mit -5,3 Personen dieser Altersgruppen pro 1000 Einwohner (im Jahr 2007) höher als im Landkreis (+1,2) und in Niedersachsen (+1,7),

- Abwanderung zu Beginn der 2. Lebenshälfte: -3,9 Personen / 1000 Einwohner in der Altersgruppe der 50-64-jährigen. Landkreis und Land verzeichnen Zuwächse dieser Altersgruppen von 2,5 Personen im Landkreis und 2,0 Personen in Niedersachsen,

- Alterszuwanderung liegt mit 3,4 Personen / 1000 Einwohner in der Altersgruppe der 65- bis 99-jährigen deutlich höher als im Landkreis (+0,7) und in Niedersachsen (+0,9).

Die Stadt wird kategorisiert als „Städte und Gemeinden im ländlichen Raum mit geringer Dynamik “ (Typ 6 der Bertelsmann-Kategorien).

Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung

Die folgende Tabelle zeigt die Prognose der Bertelsmann-Stiftung:

- Für Elsfleth wird noch bis zum Jahr 2015 ein Bevölkerungswachstum erwartet (+0,8%) und ab 2015 einen Rückgang von zunächst 0,2% und ab 2020 von 0,6% (bis 2025).
- Für den Landkreis Wesermarsch und das Land Niedersachsen werden im Vergleich bereits früher rückläufige Einwohnerzahlen erwartet und auch die Abnahmen werden größer prognostiziert, als in Elsfleth
- Die Bevölkerungsabnahme ab 2015 wird geringer prognostiziert als die Zunahmen zuvor, so dass sich insgesamt ein leichtes Bevölkerungswachstum über den Betrachtungszeitraum ergibt (s. Abb. 7).

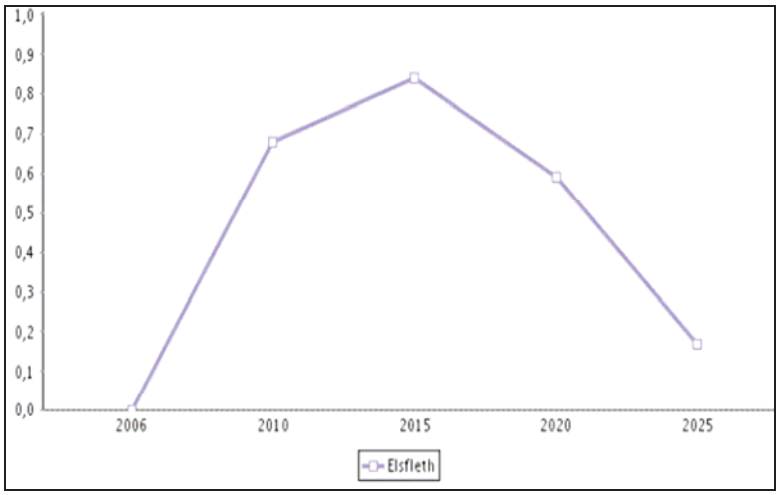
Es ergibt sich erkennbar eine Abweichung zwischen der Prognose – die zwischen 2006 und 2010 Bevölkerungszunahme darstellt – und der realen Entwicklung, die 2006 –2008 bereits durch Bevölkerungsrückgang gekennzeichnet war.
Ursache ist allem der negative Wanderungssaldo; die Ursachen hierfür sind kritisch zu prüfen (können ggf. Zuwanderungspotentiale nicht realisiert werden? Aus welchen Gründen?).

Tabelle 2: Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung im Vergleich

	Elsfleth	**Wesermarsch**	**Niedersachsen**
2006-2025	***0,2 %***	***-6,6 %***	***-1,4 %***
2006-2010	0,7 %	-1,4 %	0,0 %
2010-2015	0,1 %	-1,9 %	-0,3 %
2015-2020	-0,2 %	-1,8 %	-0,5 %
2020-2025	-0,4 %	-1,7 %	-0,6 %

Quelle: Bertelsmann-Stiftung

Abbildung 7: Prognostizierte relative Bevölkerungsentwicklung für Elsfleth



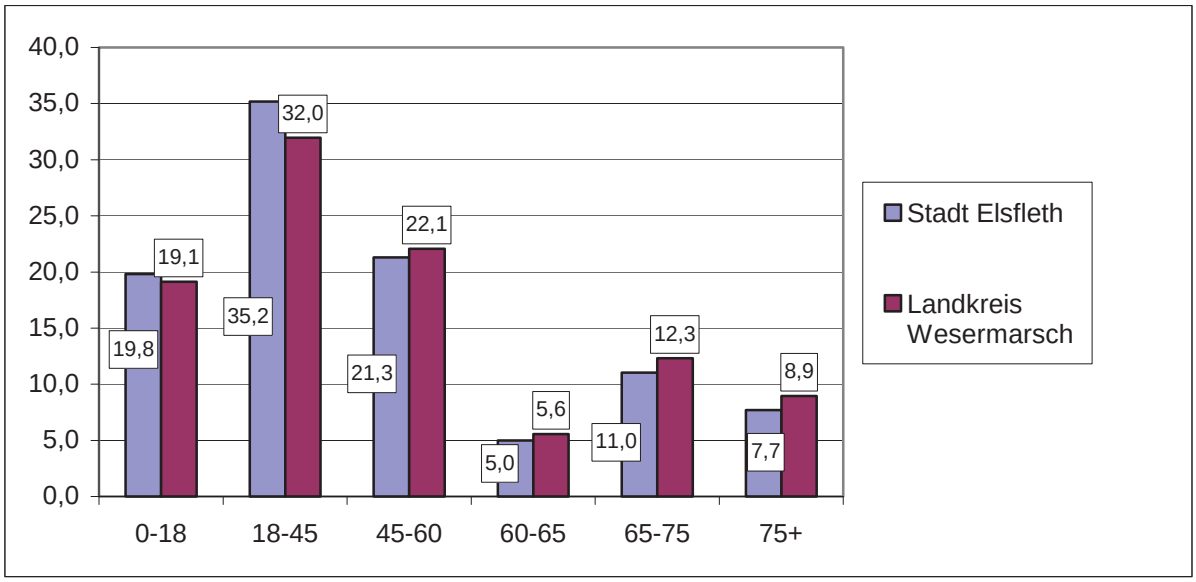
Quelle: Bertelsmann-Stiftung

Altersstruktur

Im Vergleich der aktuellen Altersstruktur mit der des Landkreises wird deutlich, dass

- das Durchschnittsalter der Elsflether Bevölkerung jünger ist als im Landkreisdurchschnitt: der Anteil der Minderjährigen liegt knapp einen Prozentpunkt über dem Landkreiswert, der der 18-45-Jährigen ist über drei Prozentpunkte höher
- die Anteile der älteren Bewohnergruppen dagegen geringer sind – alle Altersgruppen ab 45 Jahre sind schwächer besetzt, als auf Landkreisebene.

Abbildung 8: Altersstruktur 2008

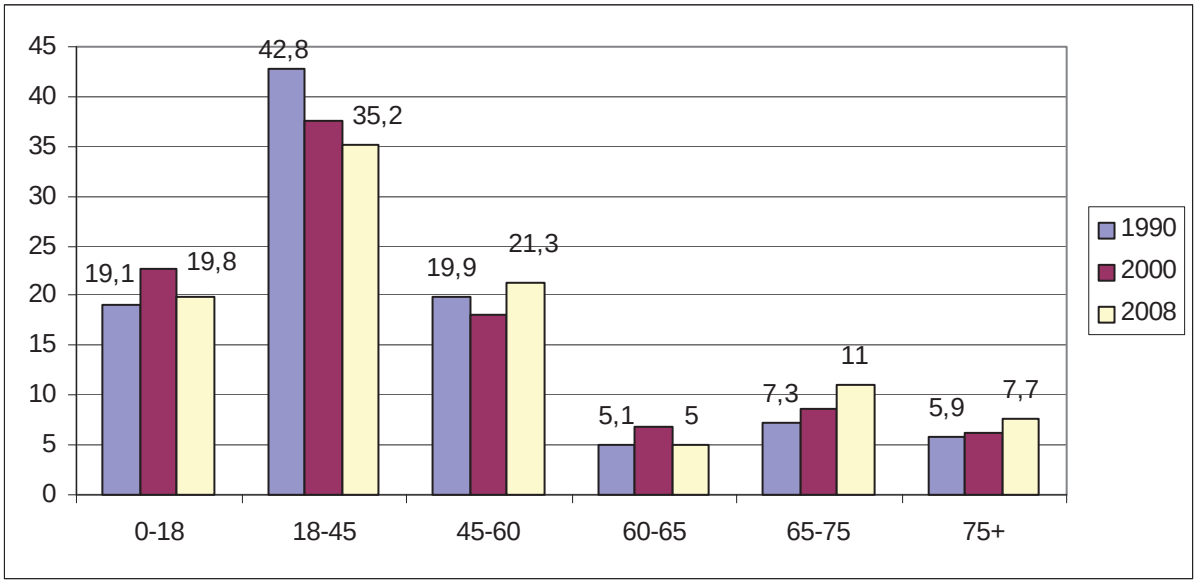


Quelle: LSKN (Stand 31.12.2008)

Die Entwicklung der Alterstruktur zeigt, dass

- auch in Elsfleth die Anteile der über 65jährigen in den letzten Jahren kontinuierlich zugenommen haben
- parallel ist der Anteil der 18-45jährigen gesunken – dies bildet die bereits beschriebene Bildungsabwanderung ab.
- im Vergleich 1990 bis 2008 ist der Anteil der unter 18jährigen stabil geblieben; der Vergleich der Jahre 2000 und 2008 zeigt jedoch auch hier einen Rückgang, der die Familienabwanderung abbildet.

Abbildung 9: Altersstruktur der Stadt Elsfleth im Vergleich

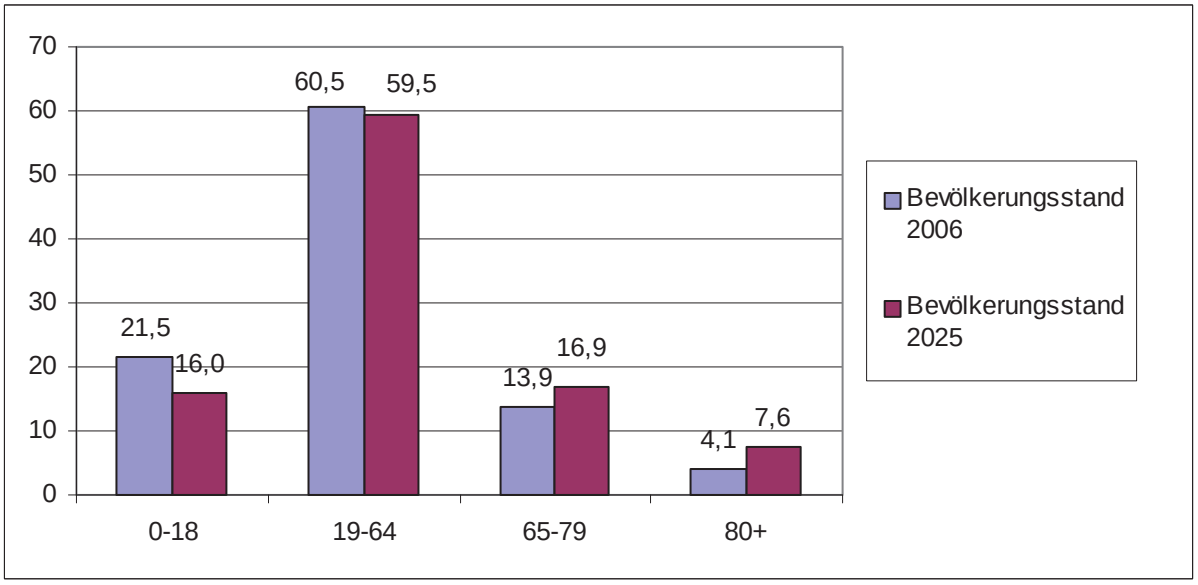


Quelle: Bertelsmann-Stiftung

In der Prognose der Alterstruktur wird deutlich (vgl. Abb. 10), dass

- bis zum Jahr 2025 die Bevölkerungsanteile über 65 weiter zunehmen werden (+6,5 Prozentpunkte).
- dennoch die Anteile der über 65jährigen in Elsfleth unter denen des Landkreises insgesamt bleiben

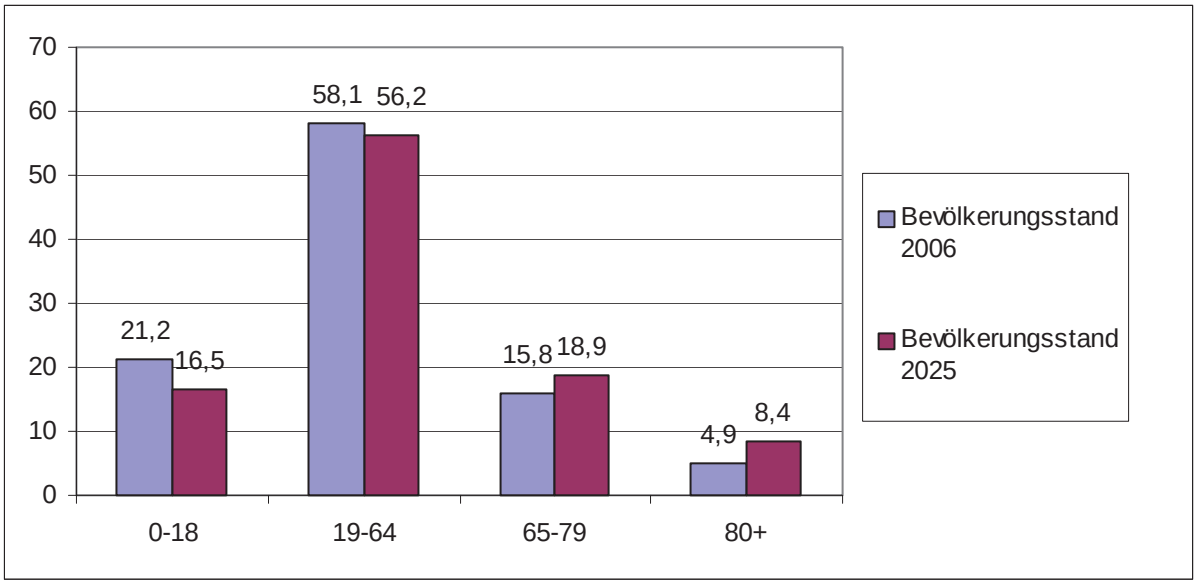
Abbildung 10: Prognostizierte Altersstruktur der Stadt Elsfleth (2006 – 2025)



Quelle: Bertelsmann-Stiftung

Zum Vergleich: Landkreis Wesermarsch

Abbildung 11: Prognostizierte Altersstruktur im Landkreis Wesermarsch (2006 – 2025)



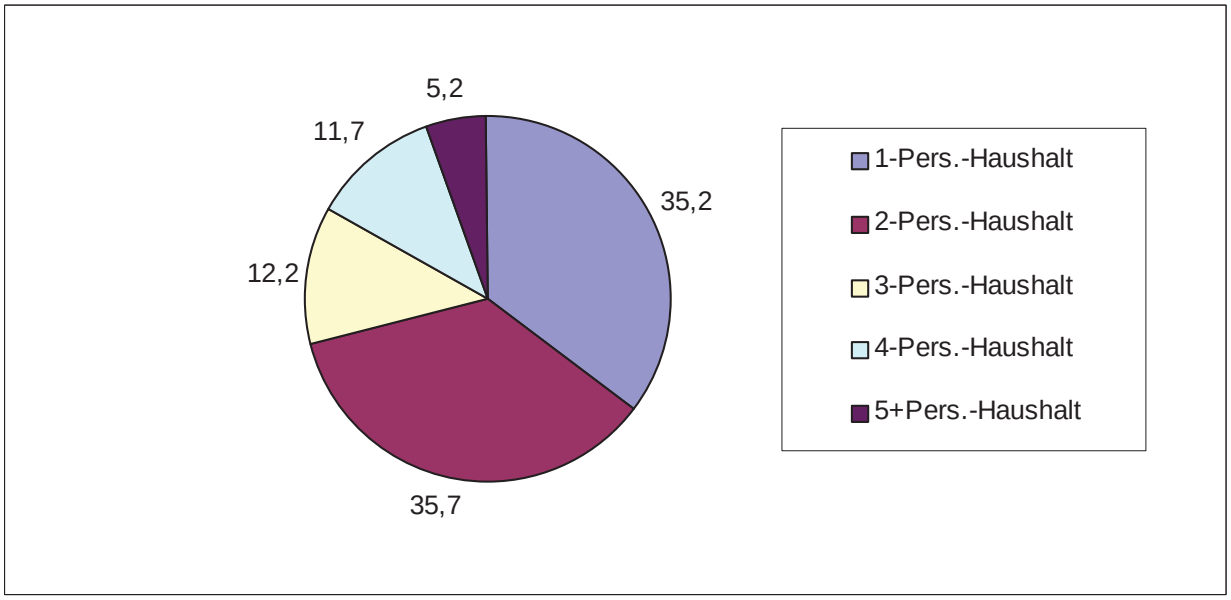
Quelle: Bertelsmann-Stiftung

4 Entwicklung der Haushaltszahlen

Es liegen ausschließlich Daten für den Landkreis Wesermarsch vor:

- Derzeit gibt es insgesamt 42.308 Haushalte im Landkreis.
- Mit je 35 % sind der überwiegende Teil 1- und 2-Personenhaushalte.
- Im Durchschnitt leben 2,19 Personen in einem Haushalt (Vergleichswert Niedersachsen: 2,09)

Abbildung 12: Haushaltsstruktur im Landkreis Wesermarsch (in Prozent)



Quelle: NBank: Wohnungsmarktbeobachtung 2008

Insgesamt wird bis 2025 für den Landkreis eine Abnahme der Haushaltszahl von 5% prognostiziert (Basisjahr 2007).

Dabei verändert sich die Haushaltsstruktur deutlich (vgl. nachfolgende Tabelle):

- die Zahl der 1- und 2-Personenhaushalte nimmt leicht zu
- die Zahl der 3- und mehr Personenhaushalte sinkt deutlich.

Tabelle 3: Haushaltsprognose für den Landkreis Wesermarsch (2007-2025)

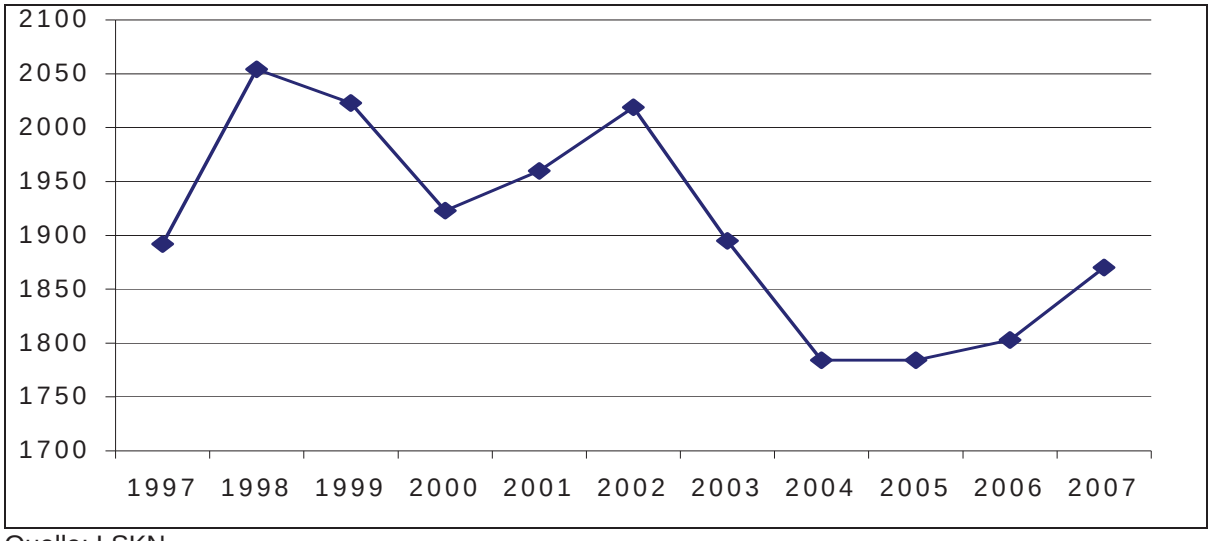
Haushalte insgesamt	- 2.089 (-5%)
Einpersonen	+ 895 (+6%)
Zweipersonen	+ 756 (+5%)
Dreipersonen	- 1.496 (-29%)
Vierpersonen	- 1.382 (-28%)
Fünf und mehr Personen	- 789 (-36%)

Quelle: NBank

5 Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung

- Aktuell (Stand 30.06.2007) liegt die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (am Arbeitsplatz) bei 1.870
- Die Entwicklung dieser Beschäftigtenzahl ist im betrachteten Zeitraum deutlich schwankend, seit 2004 in der Tendenz positiv (vgl. nachfolgende Abbildung).
- In den Vorjahren 2000 bis 2004 lag allerdings ein deutlicher Rückgang um über 200 Beschäftigte vor.

Abbildung 13: Sozialversicherungspflichtig (SVP-) Beschäftigte im Stadtgebiet



Quelle: LSKN

Tabelle 4 zeigt, dass bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Elsfleth

- der Bereich Produzierendes Gewerbe mit 50% deutlich dominiert.
- Mit einem Anteil von 29,1% der Sektor Handel, Gastgewerbe und Verkehr folgt.
- Der Dienstleistungssektor einen Anteil von 18,4% einnimmt.
- In der Entwicklung von 2003 bis 2007 die Bereiche Dienstleistung (<1%) und Handel, Gastgewerbe und Verkehr (< 1%) leicht rückläufig sind
- im Bereich Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft sind leichte Zuwächse zu verzeichnen (+ 0,3 Prozentpunkt).

Tabelle 4: SVP- Beschäftigte in der Stadt Elsfleth nach Sektoren

	2003		**2007**	
A - Z insgesamt (einschl. ohne Angabe)	1895	Anteil:	1870	Anteil:
A + B Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft	41	2,2	46	2,5
C - F Produzierendes Gewerbe	947	50,0	935	50,0
G - I Handel, Gastgewerbe und Verkehr	535	28,2	544	29,1
J - Q Dienstleistungen	372	19,6	345	18,4

Quelle: LSKN

Im Vergleich mit dem Landkreis (s. Tab. 5) wird deutlich, dass

- auch im Landkreis das Produzierende Gewerbe der stärkste Sektor ist
- Elsfleth jedoch einen deutlich höheren Beschäftigtenanteil im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr aufweist
- während auf Landkreisebene der Dienstleistungssektor stärker ist.

Tabelle 5: SVP- Beschäftigte des Landkreises Wesermarsch nach Sektoren

	2003		**2007**	
A - Z insgesamt (einschl. ohne Angabe)	24740	Anteil:	24347	Anteil:
A + B Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft	462	1,9	457	1,9
C - F Produzierendes Gewerbe	11806	47,7	12038	49,4
G - I Handel, Gastgewerbe und Verkehr	4755	19,2	4998	20,5
J - Q Dienstleistungen	7713	31,2	6849	28,1

Quelle: LSKN

Tabelle 6 zeigt, dass bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Bereich des **Produzierenden Gewerbes**

- mehr als die Hälfte (67,4 %) der Beschäftigten im Bereich des verarbeitenden Gewerbes tätig sind;
- die absolute Zahl der Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe ist seit 2003 gesunken, im Anteil der Gesamtbeschäftigten jedoch gleichbleibend (s. Tab. 6).

Tabelle 6: SVP-Beschäftigte im Produzierenden Gewerbe

	2007	
gesamt Produzierendes Gewerbe	**935**	Anteil
Verarbeitendes Gewerbe	630	67,40%
Energieversorgung	10	1,10%
Baugewerbe	295	31,60%

Quell: LSKN

Wichtige Gewerbebetriebe in der Stadt sind das Omni- Pac Verpackungsmittelwerk (bis 500 Arbeitnehmer) und die Elsflether Werft (bis 100 Arbeitnehmer) sowie die Sperling Anlagenbau und die Firma Tiesler Hoch- und Tiefbau.

Im Bereich **Handel, Gastgewerbe, Verkehr** (s. nachfolgende Tabelle) ist festzustellen, dass

- die Beschäftigtenzahl insgesamt leicht gestiegen ist.
- die meisten Arbeitnehmer im Bereich Verkehr- und Nachrichtenübermittlung tätig sind; (Verkehr: die Schifffahrt dominiert mit 79% der Beschäftigten),
- im Bereich Handel, Instandhaltung u. Rep. v. Kfz zu.Geb. gütern ein Rückgang der Beschäftigten von 2003 zu verzeichnen ist (-5,9%)
- die Zahl der Beschäftigten im Gastgewerbe absolut sehr gering ist.

Tabelle 7: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Stadt Elsfleth im Bereich Handel, Gastgewerbe und Verkehr

	2003	**2007**	
Handel, Gastgewerbe und Verkehr	**535**	**544**	Anteil
Handel, Instandhaltung u.Rep.v.Kfz zu.Geb.gütern	205	193	*35,50%*
Gastgewerbe	45	37	*6,80%*
Verkehr und Nachrichtenübermittlung	285	314	*57,70%*

Quelle: LSKN

Die Beschäftigtenentwicklung im **Dienstleistungssektor** ist leicht rückläufig (s. Tab. 8). Der größte Beschäftigtenanteil liegt in den öffentlichen und privaten Dienstleistungen.

Tabelle 8: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte der Stadt Elsfleth im Dienstleistungen

	2004	**2007**	
J-Q Dienstleistungen	**360**	**345**	Anteil:
J + K Kredit- Versicherungs- + Grundstückswesen	145	136	*39,40%*
L Öffentliche Verwaltung, Verteidigung,Sozialvers	50	43	*12,50%*
M - P Öffentliche und private Dienstleistungen	165	166	*48,10%*

Quelle: LSKN

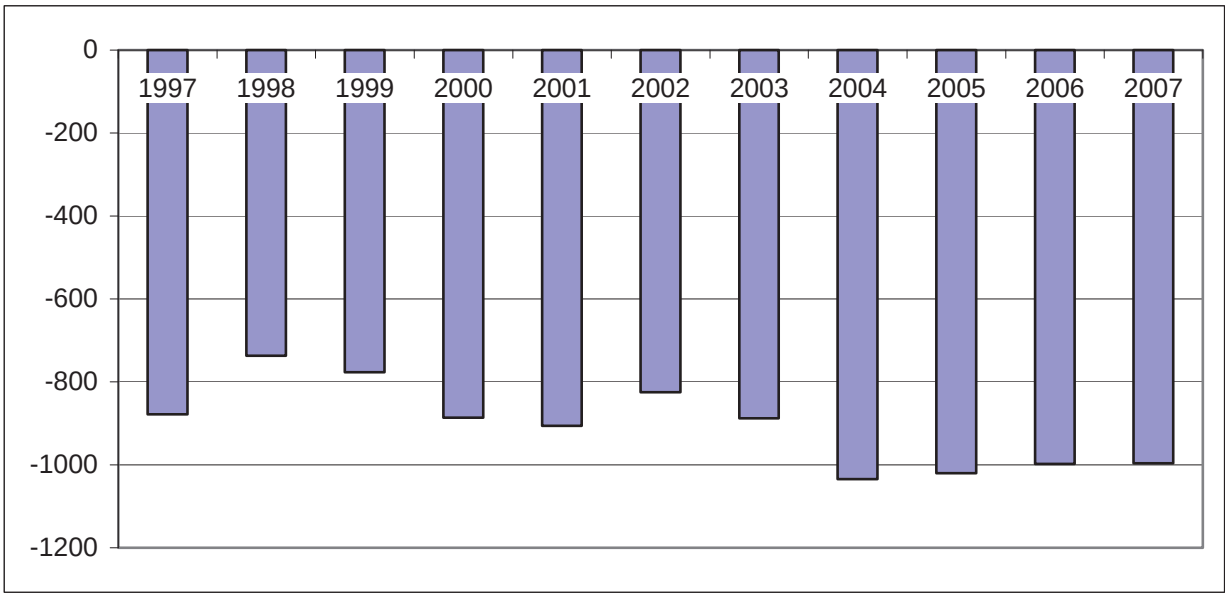
Am Standort Elsfleth gibt es zahlreiche Reedereien sowie mittlere und kleinere Betriebe des Handels, des Handwerks und des Dienstleistungsbereichs (Quelle: Stadt Elsfleth; Arbeitnehmerzahlen regis-online).

Ein weiteres international agierendes Unternehmen Elfsleths war der Briefmarkengroßhandel (Georg- Roll Briefmarken GmbH): das Unternehmen zählte zu den führenden Händlern von

Briefmarkenneuheiten im deutschsprachigen europäischen Raum und beschäftigte ca. 35 Mitarbeiter. Das Unternehmen wurde 2009 verkauft und wird am Standort nicht mehr tätig sein.

Die folgende Abbildung zeigt, dass – trotz der vorhandenen Arbeitsstätten am Ort - die Zahl der Auspendler deutlich über der der Einpendler liegt.

Abbildung 14: Pendlersaldo der Stadt Elsfleth



Quelle: LSKN

- Der Anteil Hochqualifizierter am Arbeitsort liegt bei 4,2%, der Anteil Hochqualifizierten am Wohnort mit 6,2 % darüber;
- Der Anteil Arbeitsloser liegt bei 11,5%
- Die SGB II-Quote liegt insgesamt bei 11,2%.

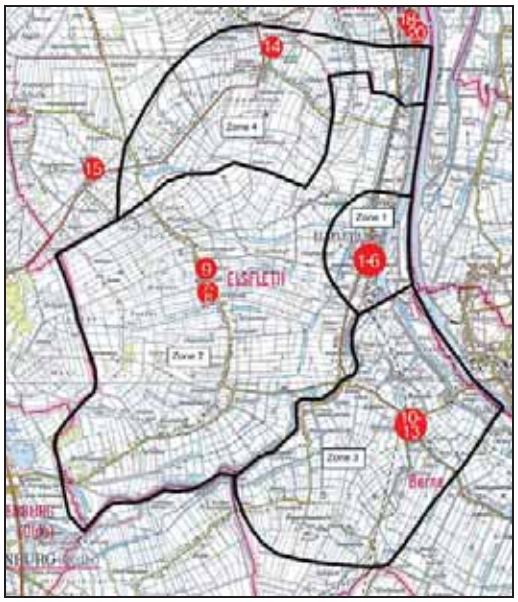
(Quelle: Demografiebericht Bertelsmann)

5.1 Situation des Einzelhandels in der Stadt Elsfleth

Die Stadt Elsfleth hat die Bulwien Gesa AG 2005 mit einer Analyse der Situation des Elsflether Einzelhandels beauftragt. Folgende Darstellungen beruhen auf dem Bericht der Einzelhandelsuntersuchung.

Im Gutachten wird die Einheitsgemeinde (EG) Elsfleth betrachtet und das angrenzende Einzugsgebiet, welches wettbewerbsrelevant für das Angebot des Einzelhandels in Elsfleth ist (s. Abb. 15). Die Zonen 1 und 2 sind die Einheitsgemeinde Elsfleth. Zone 3 (Gemeinde Berne) und 4 (Teilbereiche der Gemeinden Ovelgönne und Brake) liegen außerhalb des Gemeindegebiets. Das gesamte Einzugsgebiet hat eine Kaufkraftkennziffer von 90,2 (Quelle: Bulwien Gesa AG 2005).

Abbildung 15: Zonen des Einzugsgebiets Elsfleth



Quelle: Bulwien Gesa Gutachten 2005

Es wird deutlich hervorgehoben, dass

- Die Einheitsgemeinde Elsfleth knapp die Hälfte der Ladenlokale und 76% der Verkaufsflächen aufweist und 75% des Gesamtumsatzes erzielt.
- Besonders im aperiodischen Bereich hohe Umsätze erzielt werden, wobei hier die Besonderheit eines großflächigen Textilanbieters (2.200qm) in Elsfleth-Bardenfleth zu beachten ist.
- Im gesamten Einzugsgebiet ist die Einheitsgemeinde Elsfleth im Einzelhandel deutlich führend in Bezug auf vorhandene anteilige Verkaufsfläche und anteiligen Umsatz - bedingt durch den schwachen Besatz in den Zonen außerhalb der Einheitsgemeinde (Zone 3+4).

Weitere Aussagen des Gutachtens[2]:

- Im gesamten Einzugsgebiet (Zone 1-4) liegt eine Einzelhandelszentralität von 84 vor; dabei 87 für den periodischen und 80 für den aperiodischen Warenbereich.
- Im Bereich des periodischen Bedarfs ist der hohe Zentralitätswert aufgrund geringer Abflüsse „normgerecht“ (geringere Kaufkraftabflüsse); der recht hohe Wert im aperiodischen Bereich lässt sich u.a. durch den Textil- Anbieter in Elsfleth-Bardenfleth erklären.
- Die Einheitsgemeinde Elsfleth weist eine Kaufkraftbindungsquote von 75% auf. Der Wert signalisiert bedingte Möglichkeiten einer Erhöhung der Kaufkraftbindung.
- *Derzeit werden von diesen 75% Kaufkraftbindung ca. 71 Punkte durch Anbieter in der Einheitsgemeinde Elsfleth realisiert. D.h. die Nachfrage, die im periodischen Sektor aus der Einheitsgemeinde Elsfleth nicht gleich nach außerhalb des Einzugsgebiets abfließt, wird zum größten Teil durch den Einzelhandel der Einheitsgemeinde Elsfleth (Zone 1 und 2) gebunden*.
- Für die Zonen 1 und 2 liegt die Einzelhandelzentralität einem Grundzentrum entsprechend bei 63 für den Einzelhandel insgesamt.

[2] Quelle: Gutachten Bulwien Gesa AG 2005; wörtlich übernommene Passagen sind kursiv gekennzeichnet

- Mit Zentralitätswerten im periodischen Bereich von 72 und aperiodischen Bereich von 54 liegen für einen grundzentralen Raum plausible Strukturen vor (Zone 1 und 2)
- Ein nicht unerheblicher Teil der Nachfrage der EG Elsfleth fließt an höherrangige Orte ab (z. B. Brake)

Im Kernort Elsfleth sind zwei Lagen voneinander abzugrenzen:
- Die Fußgängerzone in der Steinstraße
- Den Standort für großflächigen Einzelhandel an der B212.

(Weitere Anbieter im Kernort übernehmen gemäß Gutachten nur die Nahversorgungsfunktion ihres engeren Umfeldes.)
Die Bereiche sind etwa 10 Gehminuten voneinander entfernt.

Lagebereich Steinstraße (Fußgängerzone)

- Die Steinstraße verfügt über 38% der Verkaufsfläche und 30% des Umsatzes im Kernort
- Dabei ist der Besatz (Anteile qm Verkaufsfläche) mit innenstadttypischen aperiodischen Sortimenten dominant:
  - 85% sonstige Hartwaren (z.B. Hausrat, Heimwerkerbedarf)
    33% Elektro/ Technik
    26% DIY/ Garten/ Freizeit
    16% Modischer Bedarf
- Nur ein Fünftel der Verkaufsfläche im Zentrum umfasst periodische Sortimente – Angebote des täglichen Bedarfs sind im Zentrum kaum vertreten (Getränkemarkt, Drogeriemarkt).
- In der Steinstraße finden sich vornehmlich inhabergeführte Geschäfte.
- Die Größenstrukturen der Ladeneinheiten sind wie auch die Grundstücks- und Eigentumsverhältnisse kleinteilig (die durchschnittliche Ladengröße liegt bei ca.: 100 qm) Flächenerweiterungen sind vermutlich nicht ohne den Eingriff in die historische Bausubstanz durchzuführen
- Es liegt eine im Vergleich niedrige durchschnittliche Raumleistung (Umsatz/qm) vor, die auf eine gewisse Schwäche des Besatzes hinweist.

Das Zentrum ist ein Einzelhandelsstandort unter mehreren in Elsfleth, es übernimmt vor allem Versorgungsfunktionen bei innenstadttypischen aperiodischen Sortimenten – die Rolle für die Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs ist eher schwach.

Lagebereich B212- Oberrege

- Standort der periodischen Hauptanbieter Elsfleths: Comet (inzwischen REWE), Lidl+ Bäcker, Aldi
- überwiegend periodisches Sortiment, während das aperiodische Randsortiment als Aktionsware angeboten wird
- Durchschnittliche Ladengröße ca. 628qm
- 4 Anbieter mit 51% der Verkaufsfläche des Kernorts[3] und 60% des Umsatzes des Kernorts
- sehr gute Erreichbarkeit (Lage an der Bundesstraße) und Parkmöglichkeiten

Der Bebauungsplan 47 Sondergebiet Oberrege sichert die Rahmenbedingungen für die Weiterentwicklung dieses Standortes .

[3] Zone 1 in der Einzugsgebiet- Darstellung

Für die Positionierung des Elsflether Einzelhandels sind folgende Standorte mit wettbewerbslimitierenden Besatz zu berücksichtigen:

- in erster Linie der Einzelhandel im Mittelzentrum Brake (insbesondere die Fachmarktagglomeration Weserstraße).
- An zweiter Stelle der Einzelhandel des Oberzentrums Oldenburgs (speziell die drei Selbstbedienungswarenhaus- Standorte und die Innenstadt).
- Oberzentrum Bremen (hochwertiger Einkauf im mittel- und langfristigen Bedarf).

Der Besatz in Hude, Lemwerder und Ganderkesee-Bookholzberg wird nicht als unmittelbare Konkurrenz gesehen, da durch ein ähnliches Angebot das Elsflether Einzugsgebiet begrenzt wird.

Profil Einzelhandelsbesatz Elsfleth gesamt

Stärken	**Schwächen**
Im Kern gute Nahversorgungssituation: Räumliche Verteilung, Angebot, Mikrostandort Oberrege ist zukunftsfähig	*Vollsortimenter eher schwach aufgestellt, Verkaufsfläche tendenziell zukünftig zu klein*
Vor allem aufgrund der Diskontmärkte am Standort Oberrege übernimmt Elsfleth z.T. Versorgungsfunktion für das Grundzentrum Berne	*Im Interesse einer langfristigen Sicherung der Bindungs“kraft“ im EGH Sicherung des „Wettbewerbsvorsprungs“ sinnvoll.*
Mit „Mode W“ attraktiver und großer Textilanbieter in Elsfleth-Bardenfleth vorhanden	*Aufgrund peripherer Lage kaum Frequenzwirkung für den Kernort*
	Eher unterdurchschnittlicher periodischer Besatz im Kernort, diskontierende Anbieter fehlern, Angebotslücken z.B. im Bereich Schuhe und Einrichtungsbedarf; Entwicklungsmöglichkeiten allerdings voraussichtlich limitiert.

Handlungsansätze / Handlungsfelder

Absicherung und Stärkung des zukunftsfähigen Standorts Oberrege (unter Ausschluss Gefährdung Innenstadt)

Profil Einzelhandelsstandort <u>Innenstadt</u>

Stärken	Schwächen
Attraktive städtebauliche Situation, historischer Ortskern mit Identifikationspotential	*Abgeschnitten von der MIV-Frequenzachse B 212 sowie dem Nahversorgungsschwerpunkt Oberrege: Fußwegverbindung zu lang, ohne Einzelhandelslauf, z.T. mit „Schleichwegcharakter“*
z.T. attraktiver, inhabergeführter Besatz	*(Fast) nur kleinteiliger Besatz, keine Erweiterungsmöglichkeiten*
	Wenig Magnetanbieter (Großflächen, Filialisten) keine „Knochenstruktur“ im Besatz Steinstraße, eher schwache Frequenzen *z.T. Ladenleerstände Steinstraße im südlichen Bereich, Ansätze „trading down“, Uneinheitliche Ladenöffnungszeiten*
Ergänzendes Angebot an Dienstleistungen und Gastronomie	*Gastronomische Angebote nicht allzu „zugkräftig“, zu wenig Freisitze*

Handlungsansätze/ Handlungsfelder

Intensivierung Marketing/ Frequenzsteigerung, Leerstandsmanagement, gegebenenfalls mit langfristiger Perspektive Flächen- und Besatzmanagement, Stärkung Gastronomie, Verbesserung Fußwegverknüpfung zum Standort Oberrege

Gründungsstandort der Firma Wempe

*Das heute weltweit als Uhren- und Schmuckhersteller agierende Unternehmen Wempe wurde in Elsfleth gegründet: Der gelernte Uhrmacher Gerhard Dietrich Wilhelm Wempe ließ sich 1878 in Elsfleth nieder. Mit 21 Jahren macht er sich selbstständig. Um seine Werkstücke bestmöglich präsentieren zu können, lässt er große Schaufenster in das Wohnhaus seiner Tante in der **Steinstraße 33** einbauen.*

Abbildung 16: Gründungsstandort Fa. Wempe in der Steinstraße 33 (heute)

Quelle: eigene Aufnahme

Durch den Strukturwandel im Schiffsbau und der Weserkorrektur gerät Elsfleth in eine wirtschaftliche Krise. Gerhard Wempe beschließt 1894, seine Heimatstadt zu verlassen und sein Geschäft nach Oldenburg zu verlagern; 1907 eröffnet er sein erstes Geschäft in Hamburg. Exklusive Geschäftsbeziehungen in die Schweiz ermöglichen den alleinigen Vertrieb bekannter Schweizer Uhrenmarken in Deutschland (u.a. Omega, Longines). 1938 kauft Wempe die Chronometerwerke[4] in Hamburg und entwickelt fünf Jahre später das patentierte Einheitschronometer, welches bis heute in Hamburg produziert wird.
In den 1960er Jahren werden Geschäfte in Berlin, Lübeck und Hannover eröffnet; die Marke Rolex wird nach Deutschland importiert.
In den 1970er Jahren expandiert Wempe über den norddeutschen Raum hinaus und eröffnet ein Geschäft in Frankfurt am Main und später in New York, Paris, Madrid und Wien.
Heute hat das Unternehmen mehr als 460 Mitarbeiter, 25 Niederlassungen weltweit und macht rund 170 Millionen Euro Umsatz im Jahr.
2005 wird Hellmut Wempe für sein Lebenswerk vom Hauptverband des Deutschen Einzelhandels ausgezeichnet: vom Kleinunternehmen aus Elsfleth zur renommierten internationalen Marke.
Zum Gedenken an den Firmengründer Gerhard Wempe stiftete das Unternehmen 2004 eine Standuhr für den Nikolaiplatz in Elsfleth (s. Abb. 17).

Abbildung 17: Standuhr mit Gedenktafel der Firma Wempe auf dem Nikolaiplatz Elsfleth

Quelle: eigene Aufnahme

5.2 Maritimer Campus

Der Maritime Campus im Norden der Innenstadt beherberg folgende Einrichtungen:

- Ausbildungsstätte für Schiffsmechaniker und Seeleute (rund 300 Schüler). In dem Gebäude befinden sich neben Unterrichtsräumen und Werkstätten auch 82 Internatsplätze.
- Erweiterungsbau Elsflether Seefahrtschule (Ziel: mehr als 500 Studenten in Nautik und Logistik). Vorlesungs- und Forschungsräume sowie eine Bibliothek und eine Mensa.
- Maritime Forschung der Privatwirtschaft (Büro- und Konferenzräume) (z.B. Potsdamer Institut für Klimaforschung, Software-Hersteller Offis)
- Gästehaus für Forscher in Planung
- Ausbildungszentren "Maritime Safety Center" und "Heavy Lift Simulator"

In einem weiteren Gebäude im Stadtzentrum (unmittelbar an der Kaje) wurde im Mai 2001 der Schiffsführungssimulator in Betrieb genommen.

[4] Chronometer: besonders präzise mechanische Uhren zur exakten Navigation; früher Einsatz im Bereich Schifffahrt (insbesonders für die Kriegsmarine) und Luftfahrt.

Seefahrtschule /Fachbereich Seefahrt der Fachhochschule Elsfleth:
1992 wurde die traditionsreiche Kapitänsausbildung in den Studiengang Seeverkehr- und Hafenwirtschaft überführt, der Standort Elsfleth war seit 2000 `Fachbereich Seefahrt` der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven, seit Sept. 2009 ist er Fachbereich der Jade Hochschule (Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth).
Angeboten werden die Bachelor-Studiengänge

- Nautik
- Internationales Transportmanagement
- Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft

sowie der Master-Studiengang „Maritime Management“

Die Homepage der Fachhochschule stellt insgesamt **31 Dozenten** für den Standort Elsfleth vor, davon 16 Dozenten mit festen Vorlesungszeiten, sowie vier weitere Mitarbeiter im administrativen Bereich. (Quelle: www.fh-oow.de)

Das Maritime Kompetenzzentrum

Als Public-Private-Partnership zwischen der Fachhochschule Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth, der Stadt Elsfleth, dem Land Niedersachsen und der Beluga Shipping GmbH wurde 2007 mit der Errichtung des Maritimen Campus Elsfleth als Kompetenzzentrum für den Bereich Schifffahrt begonnen.

Abbildung 18: Lageplan Maritimer Campus und das Maritime Kompetenzzentrum

Quelle: Homepage Maritimer Campus, marikom Elsfleth

Als Teil der Fachhochschule stellt das Elsflether Zentrum für Maritime Forschung eine Schnittstelle für Wissenschaft und Forschung dar; maritime Wirtschaft und Wissenschaft nehmen an gemeinsamen Forschungsprojekten teil und sind am Standort Elsfleth mit Büroräumen ansässig. Auf dem Campus werden wissenschaftliche wie praxisbezogene Ausbildungsmöglichkeiten geboten:

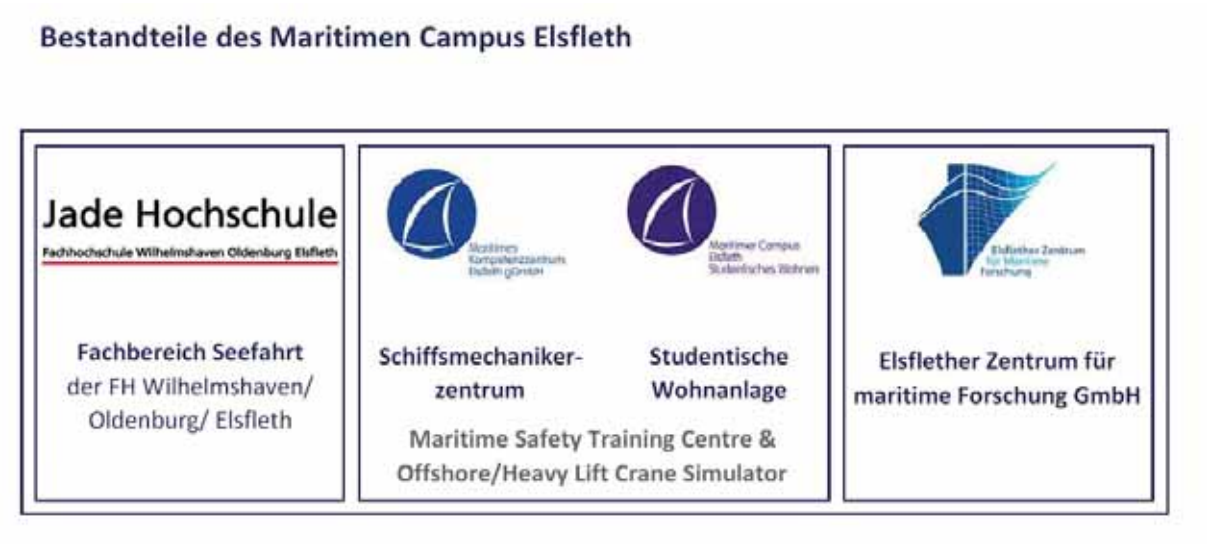
- *Berufliche Ausbildung von Schiffsmechanikern*
- *Studentische Ausbildung in Fachhochschule und Wissenschaft*
- *Angewandte Maritime Forschung*

- *Berufliches und studentisches Lernen sowie Fort- und Weiterbildung*
- *Zusammenarbeit von Wirtschaft und Forschung aus dem maritimen Bereich*

Die Zahl der Studierenden ist in den letzten zehn Jahren von ca. 40 auf heute gut 700 gestiegen. (Quelle: radiobremen; NordwestRadio)
Neben zahlreichen Vorlesungsräumen, einer Mensa, Physik- und Chemielaboren, stehen auch weitere Fachräume wie ein Planetarium, ein Manöverbecken und ein Schiffführungssimulator zur Verfügung.

Von der Standortinitiative der Bundesregierung und dem Bundesverband der Deutschen Industrie ` Deutschland- Land der Ideen ` wurde das Forschungszentrum 2009 als „Ausgewählter Ort 2009“ ausgezeichnet. Die Einrichtung wurde für ihr einzigartiges Ausbildungsangebot sowie die konsequente Förderung von innovativer Forschung und Entwicklung für die maritime Branche als einer der innovativsten und fortschrittlichsten Ausbildungsstandorte Deutschlands ausgezeichnet.

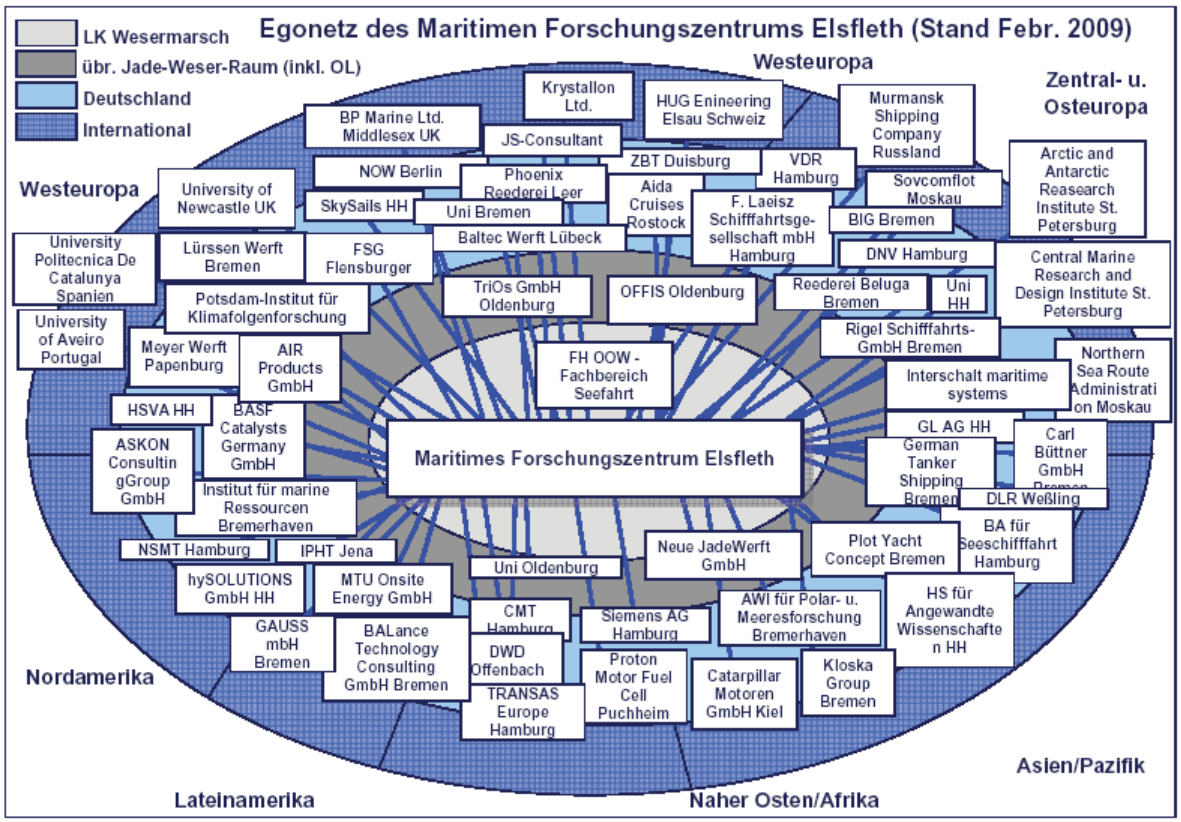
Neben den Unterrichtsräumen werden Werkstätten und zeitgemäße Unterkünfte für die Auszubildenden geboten, die in unmittelbarer Nähe zu Einrichtungen der Forschung und maritimen Wirtschaft liegen.



Elsflether Zentrum für maritime Forschung GmbH

- Plattform für angewandte Forschungsprojekte der Maritimen Wirtschaft
- Forschungsschwerpunkte
  - Maritimer Klima- und Umweltschutz
  - Maritime Infrastruktur und Logistik , IuK-Technologien, Schiffstechnik
- Dependance namhafter Forschungseinrichtungen und Unternehmen aus der Maritimen Wirtschaft
- Initiator und Ideenschmiede für FuE-Themen
- Förderung des Wissens- und Technologietransfers

Durch die enge Zusammenarbeit vieler nautisch- spezialisierter Hochschul- und Wirtschafts-Einrichtungen geht das Netzwerk des Maritimen Forschungszentrums auch weit über den gesamtdeutschen Raum hinaus (s. folgende Abbildung).



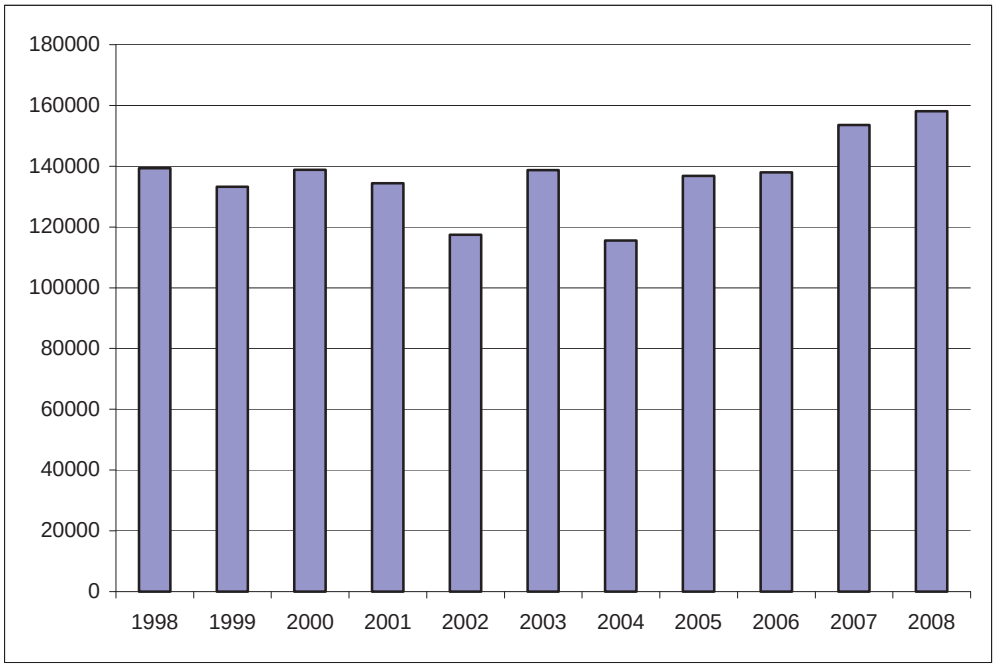
5.3 Situation Tourismus

- **Touristisches Attraktivitätspotential**
  Die Hauptanziehungskraft für Urlaubsreisen stellt die Lage der Stadt am Wasser und der ortstypische Charakter der Bebauung im Zentrenbereich dar:
  - Kulturhistorische Eigentümlichkeiten des Ortsbilds
  - Verbindung des Stadtkerns (Fußgängerzone) mit der Wasserkante
  - Anlegeplatz für Schul- und Segelschiffe
  - Attraktive Rad- und Wanderroute entlang der Hunte

- **Touristisches Kernangebot:**
  - „Maritimer Landgang „: Die Unterweser- Städte bieten einen Rundgang entlang des Wassers an, wobei dem Nutzer mittels Informationstafeln maritime Gegebenheiten und geschichtliche Hintergründe vermittelt werden. In Elsfleth wird die Seefahrtgeschichte im Hafen beginnend beschrieben. Der Weg wird in Elsfleth mittels Anker-Symbolen auf dem Boden erkennbar.
  - Elsflether Seefahrtstage: jährlich wiederkehrendes Hafenfest mit verschiedenen Schifffahrtsangeboten, Open-Air- Veranstaltungen und maritimen und kulinarischen Ständen sowie weiteren Aktivitäten
  - Schifffahrtsmuseum
  - Vielseitige Rad- und Wanderrouten: Weser-Radweg, Deutsche Sielroute, Hunteradweg, Radrundweg Unterweser
  - Marschmoorlandschaft Moorriem: Die 13 Fachwerkdörfer sind ein einzigartiges Beispiel bäuerlicher Kulturgeschichte. Viele der Fachwerkhöfe stehen unter Denkmalschutz und sind aufwändig restauriert.
  - Elsflether Wasserkante:
    - Yachthafen: Mit Bau des Huntesperrwerks und Umleitung der Hunte entstand der See des Sportboothafens. Das Bootshaus bietet neben einem gastronomischen Angebot auch Übernachtungsmöglichkeiten.
    - Strand: über das Huntesperrwerk verbunden liegt ein Sandstrand auf der Halbinsel zwischen Unterweser und Hunte, von wo der Schiffsverkehr beobachtet werden kann und so eine besondere Aufenthaltsqualität geboten wird. Weitere Strände befinden sich nördlich des Yachthafens bis nach Oberhammelwarden.

- **Übernachtungszahlen, Aufenthaltsdauer, Beherbergungskapazität:**
  - Die Zahl der Übernachtungen der letzten 10 Jahre im Landkreis Wesermarsch liegt durchschnittlich bei etwa 150.000 pro Jahr (s. Abb. 19). In den Jahren 2004-2008 kam es zu einer deutlichen Zunahme (Vergleich 2004 und 2008: +36.9%) der Übernachtungen.
  - Die Dauer des Aufenthaltes lag rechnerisch bei 5.2 Tagen.
  - In der Stadt Elsfleth gibt es folgende Unterkünfte:
    2 Hotels
    3 Ferienhäuser
    6 Ferienwohnungen
    8 Gästezimmer
    1 Campingplatz
    sowie einen Wohnmobilstellplatz
    (Quelle: www.elsfleth-tourismus.de)

Abbildung 19: Anzahl der Übernachtungen im Landkreis (Betriebe mind. 9 Betten)



Quelle: LSKN

6 Finanzausstattung der Stadt Elsfleth

Die Stadt Elsfleth hat seit dem Jahr 1985 keinen ausgeglichenen Haushalt mehr. Fehlbeträge aus Vorjahren von ca. 6.000.000,00 € sind noch nicht abgedeckt. Die Stadt Elsfleth darf keine zusätzlichen freiwilligen Leistungen tätigen, da der Haushaltsausgleich nicht erreicht wird.

Finanzausstattung Stadt Elsfleth

(Haushaltsplan 2010)

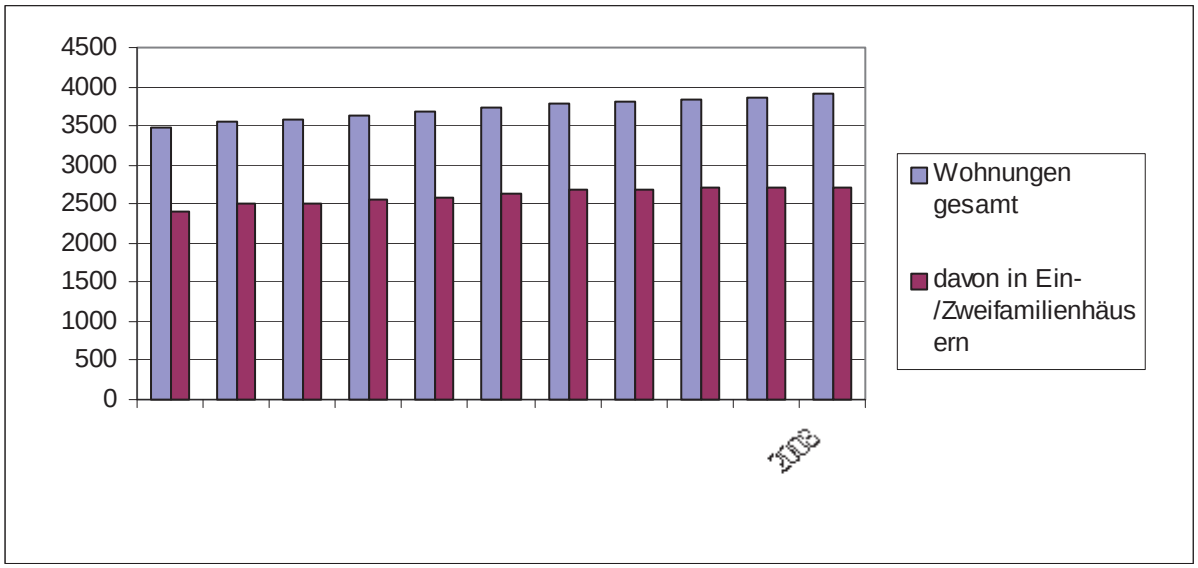
Ordentliche Erträge	9.291.346,00 €
Ordentliche Aufwendungen	10.360.090,00 €
Einzahlungen für Investitionstätigkeit	100.000,00 €
Auszahlungen für Investitionstätigkeit	1.228.700,00 €
Langfristige Kredite	4.306.343,35 €
Liquiditätskredite	6.000.000,00 €
Personalausgaben	2.183.400,00 €
Gewerbesteuer	3.000.000,00 €
Einkommenssteuer	1.847.000,00 €
Umsatzsteuer	424.700,00 €
Schlüsselzuweisungen	837.700,00 €
Zuweisungen für Auftragsangelegenheiten	151.000,00 €
Ordentliches Ergebnis	- 896.604,00 €

Geplante Kreditaufnahme 2010	1.128.700,00 €
Geplante Kreditaufnahme 2011	1.017.900,00 €
Geplante Kreditaufnahme 2012	445.500,00 €

7 Wohnungsmarkt

- 2008 (Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen-LSKN, Stand 31.12.2008) gibt es in der Stadt Elsfleth 2.553 Gebäude mit insgesamt 3.918 Wohnungen.
- Die Ein- und Zweifamilienhäuser sind dabei als Typ dominant:
  - ihr Anteil an allen Wohngebäuden liegt bei 91%,
  - ihr Anteil an allen Wohnungen liegt bei 69%
- damit ergibt sich ein Anteil von 31% an Wohnungen in Mehrfamilienhäusern.

Abbildung 20: Entwicklung der Wohnungszahl in der Stadt Elsfleth



Quelle: LSKN

Für die Entwicklung der Nachfrage am Wohnungsmarkt ergeben sich folgende Rahmenbedingungen:

- Laut Prognosen der NBank (Wohnungsmarktbeobachtung 2008) wird es für den Landkreis Wesermarsch bis zum Jahr 2025 zu einer Haushaltszunahme von 5% kommen.
- Es kommt parallel zu einer deutlichen Verschiebung von den Mehrpersonen- zu den Ein- und Zweipersonenhaushalten.

- ➢ Ausgehend von dieser Prognose ist von einer zunehmenden Nachfrage nach kleineren Wohnungen auszugehen.
- ➢ Entsprechend der prognostizierten Alterung der Bevölkerung wird seniorengerechtes Wohnen stärker nachgefragt werden
- ➢ Die Bedeutung zentraler Wohnstandorte (Nähe zu Versorgungseinrichtungen, Dienstleistungen, Ärzten, ÖPNV) wird angesichts dieser Veränderungen voraussichtlich ebenfalls an Bedeutung zunehmen.

8 Soziale Infrastruktur / Bildung[5]

Im Stadtgebiet gibt es aktuell

- 3 Kindergärten (evangelischer, katholischer, CVJM)
- 3 Grundschulen (Elsfleth, Lienen, Moorriem)
- 1 Haupt- und Realschule
- 1 weiterführende Schule (berufsbildende Schulen Wesermarsch)
- Zweigstelle der Jade Hochschule (Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth) (Fachbereich Seefahrt mit den Studiengängen: Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft, Internationales Transportmanagement und Nautik)

Sonstige kommunale Einrichtungen:
- 6 Orts-Feuerwehren
- Bibliothek
- Schwimmbad
- Stadthalle

Medizinische Versorgung:
- Therapiezentrum Moorkieker in Elsfleth
- 10 Ärzte diverser Fachrichtungen
- 5 Einrichtungen für Krankengymnastik
- 2 Apotheken

Des Weiteren gibt es Gesundheitseinrichtungen im näheren Umfeld:
- St. Bernhard Hospital in Brake
- Klinikum Nord in Bremen

In Elsfleth gibt es eine Reihe von Vereinen, z. B.
- Dorfgemeinschaften, Landjugend, Bürgervereine
- Landfrauenvereine
- Verschiedene Chöre und Spielmannzüge
- Schützenvereine
- Sportfischereivereine
- Nautischer Verein
- Diverse Sportvereine

[5] Quelle des Kapitels: www.elsfleth.de (Stadt Elsfleth)

9 Die gemeindliche Entwicklung

9.1 Geschichte der Stadt Elsfleth

Elsfleth ist einer der **ältesten Orte an der Unterweser**, dessen Gründungsjahr unklar ist, der jedoch erstmalig 1220 urkundlich erwähnt wird. 1350 wurde Elsfleth Gebiet der Grafschaft von Oldenburg, unter deren Herrschaft die Stadt im folgenden Jahrhundert einen großen Aufschwung erfuhr.

Insbesondere Graf Anton-Günther, der 1624 den **Weserzoll** einführte, brachte dem Ort Wohlstand und zunehmende Bevölkerung. Alle Schiffe, die nach Bremen fuhren, mussten in Elsfleth anlegen und ihre Waren verzollen.
In dieser Zeit wurde das Zollamt – das heutige Rathaus – errichtet sowie eine Kaserne für die Zollsoldaten (Ecke Stein- / Deichstraße).

Mit dem wirtschaftlichen Aufstieg Bremens erfuhr auch Oldenburg, insbesondere Elsfleth, einen **Aufschwung**. Zur Repräsentation seiner Macht ließ Graf Anton-Günther 1657 ein Jagdschloss mit großer Gartenanlage errichten, welches den Kaufleuten die Präsenz der Oldenburger zeigen sollte (heutiges Gebäude der Gerhard-Cornelius-Heye-Stiftung).

Abbildung 21: Zeichnung Elsfleths (Vorlage vor dem 18.Jahrhundert)

Quelle: Stadt Elsfleth

Um **1784** war Elsfleth bereits **stark durch die Schifffahrt geprägt**: es gab bereits 7 Seeschiffe, 17 Kähne, 6 Jollen.

Die berufstätige Bevölkerung zu dieser Zeit setzte sich zusammen aus:
- 8 Lotsen,
- 4 Schiffszimmerleute,
- 1 Block- und Segelmacher,
- 10 Kaufleute,
- 8 Höker,

- 8 Wirtsleute und Krüger,
- 2 Kornhändler,
- 1 Kupferschmied,
- 1 Leinweber,
- 1 Uhrmacher.
- 125 Tagelöhner,

Bebauung bestand zu dieser Zeit
- entlang der heutigen Weserstraße bis zur Schulstraße,
- entlang der Alten Straße (Sackgasse) (von der aus man über einen Fußweg über den Friedhof zur Oberrege gelangte),
- in der Steinstraße (überwiegend Köter- und Bürgerhäuser mit kleinen Läden),
- sowie am heutigen Boltenhof
- und der Mittelstraße.

1804 gab es in Elsfleth 284 Häuser.

Ende des 18. Jahrhunderts hatte der Flecken Elsfleth 846 Einwohner. Bereits 1815 steigerte sich die Einwohnerzahl auf 1562. Das Kirchspiel Elsfleth (mit Fünfhausen, Lienen, Neuenfelde) hatte insgesamt 2808 Einwohner.
Brake (147 Gebäude) und Berne (100 Gebäude) waren zu dieser Zeit deutlich schwächer besiedelt.

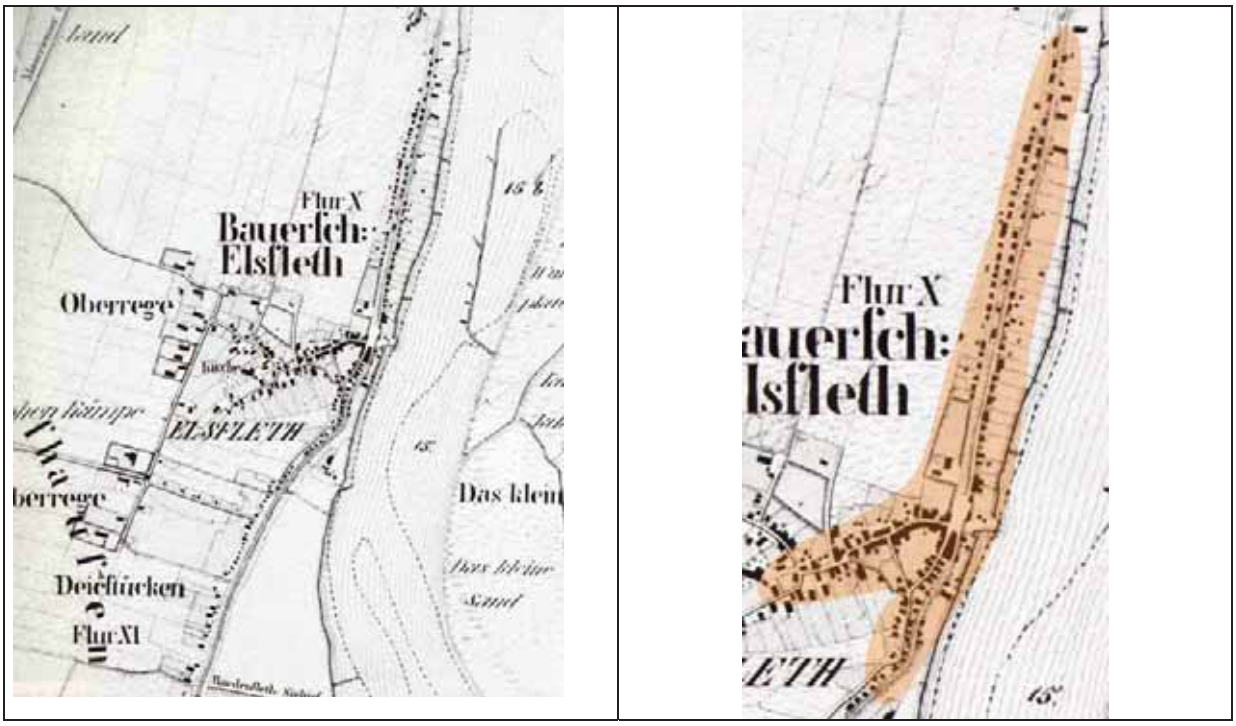
Um 1780 florierte der Schiffsbau an der Weser und Bremen wollte internationale Handelsbeziehungen aufbauen, aber die Unterweser konnte aufgrund starker Versandung nur noch bei Hochwasser passiert werden, Elsfleth und Brake waren für manche Schiffe bereits nicht mehr anzufahren.
Der Zoll in Elsfleth wurde bis 1820 erhoben. Als wirtschaftlichen Ausgleich durfte Elsfleth jährlich 2 Viehmärkte und einen 4-tägigen Herbstmarkt (später mit überregionaler Bedeutung) austragen. Die Märkte fanden teils am heutigen Rathausplatz (früher Zollwarte) und auf der Fläche der heutigen Berufsschule statt.

In der 1. Hälfte des **19. Jahrhunderts** war der Geburtenüberschuss im Kirchspiel Elsfleth besonders hoch (1803-1817: ∅ 90 Geburten und 60 Sterbefälle), so dass die Einwohnerzahl bis 1841 auf 2936 stieg.

Die Bebauung erstreckte sich im Jahr 1844 überwiegend auf
- Deichlinie,
- Steinstraße,
- Oberrege und
- kleine Nebenstraßen.

Nach 1852 ist ein Teil der Stadtentwicklung außerhalb des Stadtkerns der Familie Cornelius Heye zu verdanken, die Baumaßnahmen auf ihrem Besitz westlich der Peterstraße umsetzten. Heute werden die Ländereien der Familie Heye treuhänderisch verwaltet (wie z.B. das Jagdschloss) und dürfen nur zum Zweck der Stadterweiterung Elsfleths veräußert werden.

Abbildung 22: Auszug aus der Kirchspielkarte: Siedlungsstand Elsfleth 1844



Quelle: Stadt Elsfleth

Der Siedlungsstand von 1844 zeigt bereits die heute noch erhaltenen Stadtstrukturen der Altstadt (s. Abb. 22).

Im 19 Jahrhundert stieg auch die Bedeutung der Schifffahrt in Elsfleth weiter;
1841 lebten am Ort 35 Schiffkapitäne,
1856 bereits:

- 83 Schiffsführer,
- 55 Flussschiffer,
- 33 Steuerleute und Matrosen.

Das **wirtschaftliche Wachstum** belegen auch die drei am Ort ansässigen Werften, weitere hafenabhängige Betriebe siedelten sich an und ganze Straßenzüge wurden errichtet.
1832 wurde eine private Seefahrtschule zur Ausbildung von Seefahrern gegründet (1856 verstaatlicht). Die Lehrlinge wohnten in einer eigenen Herberge in der Peterstraße (heutiges Studentenwohnheim `Schiffjungenwohnheim`).

1856 wurde Elsfleth zur Stadt ernannt, dessen Voraussetzung die verstärkte Ansiedlung von Gewerbebetrieben in 1840-50er Jahren (innerhalb von zwei Jahren verdoppelte sich die Anzahl der Gewerbebetriebe) war. Die Stadt wuchs durch das neue Arbeitsplatzaufkommen enorm.

Die alte Kirchspielgemeinde wurde in diesem Zusammenhang in Elsfleth Stadt und Elsfleth Land getrennt. Der Stadtbereich wurde durch die Straßen Oberrege und Werftstraße getrennt vom Land. Die Stadt zählt zu diesem Zeitpunkt 2.293 Einwohner.

Etwa 1875 - in der Blütezeit der Segelschifffahrt - war Elsfleth Heimathafen von über 100 Schiffen, die in Nord- und Ostsee, zum Mittelmeer, Südafrika, Indien und Amerika, sowie nach Grönland zum Walfang ausfuhren. In der Stadt waren 14 Reedereien beheimatet, die 107 Segelschiffe mit einem Wert von über 6 Mio. Goldmark in die Welt versandten.

1887 wurde die Weser durch einen dampfbetriebenen Bagger vertieft und der Hafen Elsfleths konnte ausgebaut werden. Im Zusammenhang mit dem **wirtschaftlichen Höhepunkt n den 1869/70er Jahren** konnten auch Straßen verbessert werden: die Steinstraße wurde verbreitert und ein Fahrbahnbelag für die Mühlenstraße hergestellt. Bis 1900 wurde die bis dahin letzte unbefestigte Straße gepflastert (Grüne Straße).
Die Bahnstrecke Hude- Brake wurde 1872 fertiggestellt. Die Elektrizität wurde 1906 in der Stadt eingeführt.

Ende des 19. Jahrhunderts fand ein **Strukturwandel im Schiffsbau** statt, indem der Stahl den Holzschiffsbau verdrängte, so dass die Werften Elsfleths größtenteils brach lagen. Innerhalb von vier Jahren gaben fünf Reeder auf wie auch weitere Betriebe zur Schiffsmontage. Zudem wurde Elsfleth durch die **Weserkorrektur** 1870-79 von der Hauptschifffahrtslinie abgeschnitten und geriet in eine **wirtschaftliche Krise**. Um Beschäftigungsmöglichkeiten zu sichern, wurde 1896 zunächst eine Lachsfischerei gegründet, die bald zur **Herings-Fischerei**-Gesellschaft wurde und bereits 1905 21 Spezialboote beschäftigte. In den Kriegsjahren verschlechterte sich die wirtschaftliche Lage, so dass die Flotte halbiert werden musste. Im II. Weltkrieg wurde die Heringsfischerei nahezu eingestellt. Von Bombeneinschlägen blieb die Stadt nahezu unberührt.

Mit der Nachfrage nach Fischereifachkräften kamen vermehrt Holländer nach Elsfleth. In den Jahren 1896-1913 waren 496 Holländer zugezogen, von denen viele zu Beginn des 2. Weltkrieges jedoch zurückflohen.

Nach dem Zweiten Weltkrieg hatte die Stadt aufgrund zahlreiche Zuzüge vertriebener Schlesier 6.973 Einwohner (1950), allerdings sank die Einwohnerzahl danach wieder um über 500 Personen, da Wohnungsnot und Arbeitslosigkeit zur Abwanderung führten.
In den 1950er Jahren gründeten sich gemeinnützige Wohnungsbau-Gesellschaften und Selbsthilfegemeinschaften, die neue Wohnungen im Zuge des Barackenräumprogramms errichteten. Bauland wurde im Neubaugebiet West II erschlossen (nördlich des Sportplatzes an der Bahnlinie).

Maßnahmen zur wirtschaftlichen Weiterentwicklung in den 1950er Jahren:

- der **Hafen** wurde **wieder Mittelpunkt der Wirtschaftsaktivitäten** und der Umschlag erhöhte sich von 1947 bis 1956 um das 27-fache.
- **Handel und Handwerk** erhielten ebenfalls einen **Aufschwung** mit der Ansiedlung neuer Reedereien, Ziegeleifabriken, Schiffswerften und einem Gummiwerk.

- 1955 befand sich in Elsfleth der **größte Werftbetrieb im Oldenburger Land** mit Aufträgen aus Hamburg, Bremen und Indonesien (Foto Werft? von 1958 Seite 415 oder S.421).
- 1957 hatte Elsfleth 6.500 Einwohner.

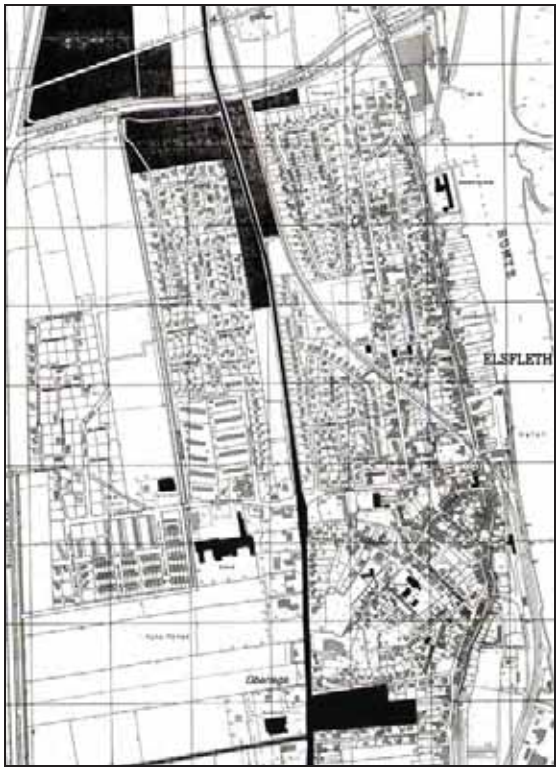
Die Wohnungsnot konnte auch in den 1960er Jahren trotz Stadterweiterungen noch nicht behoben werden: das Stadtgebiet dehnte sich zu beiden Seiten der Bahnlinie und westlich der B212 (Edo-Schröder-Siedlung) aus. Bis 1965 wurden die restlichen Behelfsunterkünfte ersetzt.

Im Landkreis Wesermarsch verzeichnete Elsfleth von 1961-70 die deutlich höchste Zuwachsrate mit 12,9%.

Nach einer **Gebiets- und Verwaltungsreform 1972** stieg die Einwohnerzahl von 7.352 auf 9.505 Einwohner.

In den 1980er Jahren erfuhr der gesamte Landkreis verstärkte Abwanderungen. Die Einwohnerzahl Elsfleths ging bis 1986 auf 8.240 Einwohner zurück, dies ist ein Einwohnerverlust seit der Gebietsreform von 13%.
In der Folge sank auch die Baulandnachfrage und damit die Bautätigkeit.

Abbildung 23: Siedlungsstand Elsfleth 1989



Quelle: Stadt Elsfleth

Jüngere Entwicklungen:

- 1994 wurde der Betrieb der Elsflether Werft AG, die seit den 1970ern auf den Neubau von Spezialschiffen ausgerichtet war, eingestellt. Nach dem Verkauf der Werft 1996 an eine Hamburger Reederei werden heute Reparatur- und Umbauarbeiten an Binnen- und Seeschiffen durchgeführt. So werden neben Auftragsarbeiten für die Bundesmarine auch die Wartungs- und Überholungsarbeiten des Segelschulschiffs „Gorch Fock“ auf der Elsflether Werft durchgeführt.
- Nach einem Rekordtief im Hafenumschlag 1993 wurden Hafenanlagen rückgebaut (bis 2006 allerdings gab es noch einen Umschlagbetrieb am Hafen).
- 1995 erfolgte ein Umbau für touristische Zwecke.
- 2002 entstand eine Touristeninformation und ein Café und wurde so zur Anlaufstelle vieler Radtouristen.
- Es wurden weiterhin Büro- und Wohngebäude errichtet, so dass sich das Bild des Hafens heute komplett gewandelt hat.

9.2 Funktion in der Region, Kooperationen

- Die Stadt Elsfleth hat als Grundzentrum eine Versorgungsfunktion. Durch die Nähe zum Mittelzentrum Brake wird in Elsfleth vorwiegend der periodische Bedarf gedeckt.
- Des Weiteren hat die Stadt lt. RROP die Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten: es werden Arbeitsplätze für das engere Umfeld gestellt und gesichert
- Elsfleth ist laut RROP Vorranggebiet zur Siedlungsentwicklung im Landkreis (westliche Stadterweiterung am Morriemer Kanal und nördlich der K213)
- Elsfleth erfüllt zudem die Funktion als Wohnstandort, auch für viele Pendler, die außerhalb der Stadt arbeiten.
- Der Gemeindebereich Eckfleth ist Standort mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Erholung“. Die ihn umgebene Marschmoorlandschaft weist besondere Umweltqualitäten auf und stellt ein einzigartiges Beispiel bäuerlicher Kulturgeschichte dar mit zahlreichen Fachwerkhöfen, Bauernhäusern und Gärten.
- Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Ländliche Siedlung“ sind im Elsflether Gemeindegebiet gemäß RROP die Gemeindeteile Moorriem und Neuenfelde. Sie zeichnen sich durch überwiegend landwirtschaftliche Prägung aus und sind ländliche Wohn-, Betriebs- und Produktionsstandorte.

- Kooperationen bestehen im Bereich Tourismus: entlang der Unterweser kooperieren die Städte von der Nordsee bis Bremen auf der Plattform der „Region Unterweser“

9.3 Ziele und Potentiale für die gemeindliche Entwicklung[6]

Als Ziel der gemeindlichen Entwicklung wird im Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan (2006) **weiteres Bevölkerungswachstum** formuliert – ausgehend auch von der Rolle als Ausbildungs- und Fachhochschulstandort
Zur künftigen Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung wird dargestellt, „dass eine positive Bevölkerungsentwicklung der Stadt Elsfleth nur durch stadtstrukturelle Maßnahmen – Stärkung der Wohnfunktion, Steigerung der Attraktivität des Angebotes der Stadt hinsichtlich Dienstleistungen, Bildungseinrichtungen, Tourismus, ergänzende arbeitsmarktpolitische Maßnahmen (Verbesserung des Arbeitsplatzangebotes) – erreicht werden kann.“ – Damit sind die künftigen Anforderungen an die Stadtentwicklung bereits formuliert.

Die geschilderten Charakteristika der Stadt werden dabei im FNP als Potentiale für diese Entwicklungen dargestellt:
„Prägend für die Stadt Elsfleth ist ihre Vielseitigkeit. Neben dem charakteristischen Altstadtbereich mit Fußgängerzone und Rathausplatz verfügt Elsfleth als historischer Hafenstandort über einen tidefreien Sportboothafen, mehrere Bootsanlegestellen, den Kajenbereich mit dem Dreimastschoner „Großherzogin Elisabeth“ (Segelschulschiff), zahlreiche touristische Angebote und Ausflugsziele wie die denkmalgeschützten Fachwerkdörfer Moorriem sowie verschiedene Naturschutz- und Landschaftsschutzgebiete. Die Lage der Stadt entlang der Wasserwege Weser und Hunte bietet sowohl ein unverwechselbares Landschaftsbild mit entsprechenden Freizeitmöglichkeiten als auch ein Potential, das Elsfleth zu seiner wirtschaftlichen Entwicklung verholfen hat.“ (Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan S. 21)

[6] übernommene Passagen aus dem Erläuterungsbericht FNP im Folgenden in Kästen

Für den Kernort wird folgendes Flächennutzungskonzept und „Entwicklungsprogramm“ dargestellt:

1. Elsfleth/Stadt

- Grundzentrum im Ordnungsraum Oldenburg; Standort grundzentraler Funktionen und Einrichtungen,
- Hauptsiedlungspunkt, der in den Bereichen Arbeiten, gewerbliche Wirtschaft, Wohnen, Infrastruktur, Dienstleistungen und Einzelhandel durch Zuzug weiter entwickelt werden soll[27],
- hierfür sollen geeignete Bauflächen und Standorte gesichert und durch neue ergänzt werden.
- Die Ortschaft Elsfleth ist als Standort der Seefahrtsschule[28], die mit dem Fachbereich Seefahrt einen Teil der Fachhochschule Oldenburg/Ostfriesland/Wilhelmshaven darstellt, zu sichern und weiterzuentwickeln. Diese Standortqualität und ihre maritime Tradition ist insbesondere auch im Hinblick auf die Förderung des Tourismus in die städtebauliche Entwicklung zu integrieren.

- Die im Süden des Stadtgebietes befindlichen drei großflächigen Gewerbestandorte sollen entsprechend der spezifischen Standortbedingungen weiter entwickelt werden.

9.3.1 Ziele für die Flächennutzung - Details

Aus den im Flächennutzungsplan formulierten Zielen und Leitlinien für die kommunale Entwicklung ergeben sich folgende Ableitungen für die künftige Flächennutzung (Auszüge):

Siedlungsentwicklung

- Wiedernutzbarmachung von stillgelegten oder brachliegenden ehemaligen Bauflächen für eine bauliche Nutzung (hier: ehemaliges Kasernengelände an der 212, Entwicklungsbereich südlich des Bahnhofs (Bebauungsplan Nr. 44) und Gelände an der Weinkaje)
- Bedarfsorientierte Planung und Entwicklung von Bauflächen an Standorten mit ausreichender oder auszubauender Infrastruktur.
- Erhaltung noch intakter, historischer Siedlungsstrukturen und ihre behutsame Weiterentwicklung.

- Soweit es sich städtebaulich anbietet und eine entsprechende Verfügbarkeit besteht sind vorhandene Siedlungsbereiche zu verdichten bevor Freiraum in Anspruch genommen wird.
- Wohnbauentwicklung an geeigneten Standorten (in der Regel Erweiterung vorhandener Standorte bzw. direkter Anschluss an das Siedlungsgebiet) unter Beachtung der Kriterien: verkehrsgünstige Lage (ÖPNV), versorgungsgünstige Lage (technische, soziale und Versorgungsinfrastruktur), Vermeidung von Zersiedlung, keine Inanspruchnahme wertvoller Landschaftsbestandteile.
- Konzentration der gewerblichen Entwicklung auf die vorhandenen geeigneten und attraktiven Standorte (Verdichtung, Umstrukturierung, Erweiterung von Gewerbeflächen).

Infrastruktureinrichtungen

Einrichtungen der sozialen und technischen Infrastruktur sind im Stadtgebiet so zu sichern und weiterzuentwickeln, dass

- Umwelt, Natur und Landschaft so wenig wie möglich belastet werden,
- den Ansprüchen und dem Bedarf der Nutzer dieser Einrichtungen möglichst weitestgehend entsprochen wird (qualitativ, quantitativ, entfernungsmäßig) und
- ihre Funktionsfähigkeit gesichert ist.

Einrichtungen der sozialen Infrastruktur mit zentraler Bedeutung sind in der Ortschaft Elsfleth zu sichern und weiterzuentwickeln.

Erholung

Elsfleth verfügt aufgrund seiner Lage am Wasser – Unterweser und Hunte bilden die östliche bzw. südliche Gemeindegrenze – und den hohen Erlebniswert seiner Kulturlandschaft (gewachsene Siedlungsformen in einer vorwiegend und einmalig anthropogen geprägten Grünlandgebiete großflächiger Moor-Marschengebiete) über ein natürliches Erholungspotential.

Dieses gilt es im Rahmen einer bestandsorientierten Entwicklung zu forcieren. Hierzu dienen folgende Schritte:

- Erhaltung und behutsame Weiterentwicklung und Erschließung der regionstypischen Siedlungs- und Landschaftsstrukturelemente (z.B. Siedlungsbereich Moorriem „Ländliche Siedlung"),
- Sicherung der noch verbleibenden Freiflächen entlang der Uferbereiche der Weser bzw. Hunte entsprechend ihrer landschaftlichen Ausprägung und Bedeutung als Lebensraum für Flora und Fauna und in bereits vorgeformten, belasteten Bereichen (Nähe zu bestehenden Erholungsanlagen – wie Strandbad, Yachthafen, Campingplatzgrundstücken) als Naherholungsflächen; Weiterentwicklung unterschiedlicher Freizeitmöglichkeiten,
- Ausbau bzw. Attraktivitätssteigerung des Fuß- und Radwanderwegenetzes.

9.3.2 Umsetzung der Entwicklungsziele in konkretisierende Bebauungspläne:

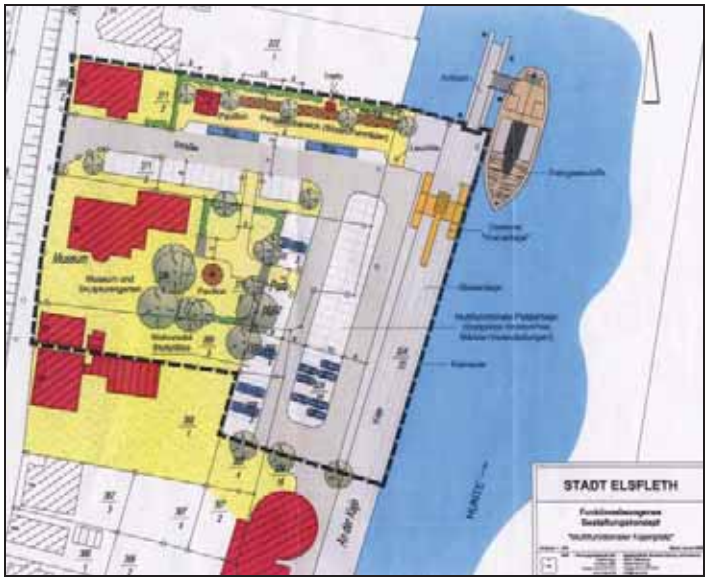
Mit dem Ziel der Umsetzung der im Flächennutzungsplan formulierten Zielen wurden einige Bebauungspläne / Bebauungsplanänderungen initiiert:

- **Änderung Bebauungsplan Nr.12 B**

zur Sicherung der Umnutzung des Baudenkmals „Villa Steenken“ auf dem Grundstück Weserstraße Nr. 14 sowie zur **Neuordnung der Freiflächen zwischen den bebauten Grundstücken und der Kaje zum Zwecke einer vielfältigen Nutzung** und unter Berücksichtigung des Umgebungsschutzes der Baudenkmale. (In diesem Zusammenhang erfolgt auch die planungsrechtliche Sicherung der Erschließung der Flächen.)

Die Idee für ein Gestaltungs- und Nutzungskonzept sieht in diesem Bereich eine multifunktionale Platzanlage mit einem neugeordneten Wohnmobilstellplatz vor sowie eine Fläche, die für weiteres Parken von Pkws nutzbar ist und für Veranstaltungen und Märkte.

Abbildung 24: Gestaltungskonzept An der Kaje



Der Bebauungsplan hat Rechtskraft erlangt.

- **Bebauungsplan Nr. 44**

Die Aufstellung des Bebauungsplanes 44 verfolgte das Ziel, die Flächen zwischen Hunteufer und Bahnhofstraße einer Nutzungsänderung und baulichen Entwicklung zuzuführen. Aufgrund ihrer Lage am Wasser sowie in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof und zum Zentrum der Stadt stellen diese Flächen ein Potential für die Binnenentwicklung dar, das auf diese Weise mobilisiert werden soll.

Begründung zum Bebauungsplan[7]:

[7] wörtlich übernommene Passagen im Kasten dargestellt

Ziele

- Der Bereich **zwischen Bahngleisen und Hunte** im Osten des Plangebietes mit der Touristikinformation als Auftakt ist als flussbegleitende Geh- und Radwegeverbindung so zu gestalten, dass seine **Aufenthaltfunktion** verbessert wird. Er stellt das landschaftliche Verbindungselement zwischen Innenstadt und Freiraum dar und soll landschaftsgerechtes Entspannungsmoment nahe des innerstädtischen Treibens (Erlebnisraum) sein.
- Das Gebiet zwischen Rathausplatz und Timpen 1 (Baudenkmal) ist als attraktives **Bahnhofsquartier** städtebaulich neu zu ordnen und **gestalterisch aufzuwerten** sowie durch eine funktionsräumliche **Verflechtung** in den angrenzenden Innenstadtbereich (Rathausplatz, Fußgängerzone, Hafenanleger) zu integrieren.
- Der Bereich zwischen Timpen 1 und Kleingartengebiet im Süden des Plangebietes ist durch **eine landschaftsgerechte Freiraumgestaltung** entlang der Bahngleise, die einen weitestgehend ungehinderten Blick zur Hunte und zum Elsflether Sand ermöglicht, und ein **kleinräumiges, innerstädtisches Wohngebiet** als Ergänzung zu der vorhandenen Wohnbebauung zu entwickeln.

Der Bebauungsplan hat bisher keine Rechtskraft erlangt – die Genehmigung des Landkreises wurde nicht erteilt, da die Flächen außendeichs liegen (Überschwemmungsgebiet).
Die Stadt verfolgt die Umsetzung der gestalterischen Neuordnung im oberen Bereich (Bahnhofsumfeld, Bereich zwischen Bahnhof und Rathaus) jedoch weiter.

10 Beteiligung der Bewohner/ Eigentümer

Eine Beteiligung der Eigentümer und vor allem der Gewerbetreibenden erfolgte im Rahmen der Diskussion um das Erneuerungskonzept für das Untersuchungsgebiet und wird entsprechend im Teil B / Kapitel 10 dargestellt.

Stadt Elsfleth

Städtebauliches Entwicklungskonzept

Innenstadt

Teil A:
Kommunale Entwicklungssituation

Teil B:
gebietsbezogener Teil:
Vorbereitende Untersuchungen

Mai 2010/ August 2010/ Oktober 2010

re.urban
Stadterneuerungsgesellschaft mbh
Escherweg 1
26121 Oldenburg

&

Rudnick Rudnick & Partner Consulting
Gehrdener Straße 2
30890 Barsinghausen

TEIL B Vorbereitende Untersuchungen „Innenstadt“ 1

1 Einleitung 1

2 Zusammenfassung der Ergebnisse 2

2.1 Situation im Untersuchungsgebiet 2

2.2 Erneuerungskonzept 2

3 Das Untersuchungsgebiet Karte 1 3

3.1 Lage, Abgrenzung und Größe 3

3.2 Übergeordnete Planaussagen 3

3.3 Kommunale Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet 4

4 Bestandsdarstellung 6

4.1 Nutzungsstruktur Karte 2/ 2a 6

4.2 Verkehr/ Erschließung Karte 3/ 3a 16

4.3 Baualter und Baustruktur Karte 4 19
- 4.3.1 Historischer Stadtkern 20
- 4.3.2 Historische Stadterweiterung 21
- 4.3.3 Nachkriegsbauten 22
- 4.3.4 Neubauten 23
- 4.3.5 Baudenkmale Karte 5 24
- 4.3.6 Ortsbildprägende Gebäude Karte 5 29
- 4.3.7 Gestaltungsfibel 31

4.4 Eigentümerstruktur Karte 6 31

5 Erneuerungskonzept 32

5.1 Potentiale für die Entwicklung und Handlungsbedarf Karte 7,8 33
- 5.1.1 Potentiale und Handlungsbedarf - Tourismus 33
- 5.1.2 Potentiale und Handlungsbedarf - Maritimer Bildungs-, Dienstleistungs- und Wirtschaftsstandort 35
- 5.1.3 Potentiale und Handlungsbedarf - Einzelhandel und Gastronomie im Zentrum 36
- 5.1.4 Potentiale und Handlungsbedarf - Wohnen in der Innenstadt 38

5.2 Zusammenfassung: Erneuerungskonzept 38

6 Städtebauliche Missstände Karte 9/ 9a 39

6.1 Funktionale Mängel 39

6.2 Mängel in der Nutzungsstruktur 40

6.3 Gestalterische Mängel 41

7 Maßnahmen Karte 10/ 10a 44

8 Kosten- und Finanzierungsübersicht 46

9 Weiteres Vorgehen 47

9.1 Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes Karte 11 47

9.2 Verfahrensempfehlung 47

9.3 Erforderlichkeit und Dringlichkeit der Sanierung 47

10 Beteiligung der Betroffenen – Mitwirkungsbereitschaft 48

11 Anhang 1 – Karten 49

12 Anhang 2 – Übersicht ortsbildprägende Gebäude 50

13 Anhang 3 – Protokoll der Informationsveranstaltung März 2010 51

Teil B Vorbereitende Untersuchungen „Innenstadt“

1 Einleitung

Die Stadt Elsfleth hat für Bereiche im Hauptort Elsfleth Vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB in Auftrag gegeben.

Anlass für diese Untersuchungen sind im Bereich des Einzelhandelszentrums der Gemeinde auftretende Probleme, insbesondere:

- Funktionsmängel die sich ausdrücken in
  - Leerständen im Einzelhandel
  - unzureichender Besucher- und Kundenfrequenz insgesamt sowie
  - einer Verödung des Gebiets außerhalb der Geschäftszeiten

  sowie
- unzureichende Gestaltqualitäten /Umfeldqualitäten (im öffentlichen Raum, an den privaten Gebäuden)

Aufgrund der Veränderungen im Einzelhandel insgesamt – gewandelte Anforderungen an Flächengrößen, Erreichbarkeiten und Parkmöglichkeiten sowie Einzugsbereiche – und auch am Ort – Standort Oberrege mit großflächigem Lebensmitteleinzelhandel in etwa 2 km Entfernung – ergibt sich Entwicklungsbedarf für die mittel- und langfristige Stabilisierung des Zentrums im Bereich der Steinstraße.

In das Untersuchungsgebiet aufgenommen wurden neben dem Bereich der Steinstraße, in dem die Probleme augenfällig werden, auch die Peterstraße, in der sich weitere Einzelhandels-Leerstände befinden sowie diejenigen Einrichtungen im Hauptort, die als mögliche Potentiale für die Weiterentwicklung in die Betrachtung einbezogen werden sollen:

- Die Wasserkante
- Der Bahnhof als wichtiges Element von Anbindung und Erreichbarkeit sowie als Stadteingang (Inkl. der Flächen des Bebauungsplanes im Bereich Bahnhof)
- Die historische Bebauung / Stadtstruktur entlang der Weserstraße / Mühlenstraße bzw. Bahnhofstraße / Deichstraße
- Seefahrtschule, maritimer Campus und Freizeithafen nördlich der Innenstadt

Der gebietsbezogene Teil des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (Teil B) soll die städtebaulichen Missstände im Detail aufzeigen und Handlungsansätze für ihre Beseitigung bzw. Minderung formulieren;
Zweck ist es, für das Gebiet ein Entwicklungskonzept zu erarbeiten, es als Sanierungsgebiet förmlich festzulegen und für die Förderung im Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ anzumelden; entsprechend liegt ein Schwerpunkt der Darstellung auf den zentrumsbezogenen Funktionen.

Grundlagen der Untersuchungen sind:

- Bestandsaufnahme
- Datenauswertung
- Informationen der Verwaltung
- Einzelhandelsgutachten der Stadt Elsfleth von der BulwienGesa AG

2 Zusammenfassung der Ergebnisse

2.1 Situation im Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet umfasst große Bereiche der Elsflether Innenstadt:

- Die zentralen Einrichtungen der Innenstadt im Bereich des Rathausplatzes
- Die Einzelhandelszone Steinstraße, die den zentralen Teil des Untersuchungsgebietes ausmacht
- Die Wasserkante „vor" der Innenstadt
- Die Bildungs- und Forschungseinrichtungen der Fachhochschule und des Maritimen Campus

Die Situation im Untersuchungsgebiet ist gekennzeichnet durch einen deutlichen **Funktionsverlust der Einkaufsstraße in der Elsflether Innenstadt**, der sich vor allem in Leerständen abbildet.
In Ergänzung hierzu gibt es nach Einschätzung der Bearbeiter bei vorhandenen Einrichtungen / Nutzungen bisher ungenutzte Potentiale für eine Belebung der Innenstadt.

Darüber hinaus liegen gestalterische Defizite im öffentlichen Raum vor und es besteht Modernisierungs- und Gestaltungsbedarf an den ortsbildprägenden Gebäuden.

2.2 Erneuerungskonzept

Das Erneuerungskonzept setzt an den am Ort vorhandenen Potentialen an und schlägt vor, über die Einzelhandelszone hinaus ein Konzept zu erarbeiten und zu realisieren, das die vorhandenen Potentiale bündelt und für die Innenstadtentwicklung mobilisiert:

- über eine Ausweitung von Inanspruchnahme und Nachfrage eine Stärkung des Einzelhandels und der sonstigen Angebote in der Innenstadt gelingt,
- ein ausgeprägter (und erlebbarer) Standort der Maritimen Bildung / Forschung / Wirtschaft die Attraktivität des touristischen Zieles Elsfleth stärkt
- der Tourismus eine Stärkung der Nachfrage vor allem auch in „typischen" Lagen und Nachfragesegmenten (historische Gebäude, maritime Angebote,...) bedingt,
- die Attraktivität des Bildungs- und Arbeitsortes Elsfleth von einer attraktiven Innenstadt und auch von attraktiven Wohnangeboten (auch abweichend vom freistehenden Einfamilienhaus am Ortsrand – „knappe, besondere Angebote") profitiert.

Bei den sich ergebenden Maßnahmen handelt es sich zu einem Teil um städtebauliche / bauliche Maßnahmen, darüber hinaus ergeben sich jedoch auch umfangreiche Management- und Marketingaufgaben.

3 Das Untersuchungsgebiet Karte 1

3.1 Lage, Abgrenzung und Größe

Das Untersuchungsgebiet ist etwa 64 ha groß. Es umfasst das Zentrum der Stadt Elsfleth, nördlich entlang der Wasserkante den Fachhochschulcampus und den Yachthafen sowie südlich das Bahnhofsareal.
Das Gebiet wird jeweils durch die Bebauung entlang der Peterstraße im Westen, Am Yachthafen im Norden, der Wasserkante entlang der Hunte im Osten und der Friedrich- August-Straße bzw. dem Timpen im Süden begrenzt.
Die Hauptzufahrtstraße sind die Hafen- und Peterstraße; im Gebiet liegt auch die Fußgängerzone (östlicher Abschnitt der Steinstraße).

Im Untersuchungsgebiet liegen folgende zentrale Einrichtungen:
- der Verwaltungssitz der Stadt (Rathaus)
- der Bahnhof
- das Schifffahrtsmuseum
- das Gebäude der Gerhard-Cornelius-Heye-Stiftung mit städtischer Bücherei, Bürger- und Kulturbüro sowie Standesamt mit Trauzimmer und einem Mehrzweckraum
- die Berufsschule
- der maritime Campus mit dem Fachbereich Seefahrt der Jade-Hochschule
- die Fußgängerzone
- der Schwerpunkt der Dienstleistungs- und Gastronomieangebote, sowie touristischer Anlaufpunkte.

Nördlich und westlich des Untersuchungsgebietes schließen sich Wohngebiete mit vorwiegend Einfamilienhausbebauung sowie Sportplatz, Hallenbad und die Haupt- und Realschule an. Im Süden schließen Kleingartenanlagen und weiter entfernt (ca. 1km) das Industriegebiet mit der Elsflether Werft an.

3.2 Übergeordnete Planaussagen

Im **Landesraumordnungsprogramm** Niedersachsen (2008) finden sich ausschließlich Darstellungen der überregionalen Anbindungen für die Stadt Elsfleth, jedoch keine flächenhaft dargestellten Sonderausweisungen.

Im **Regionalen Raumordnungsprogramm** für den Landkreis Wesermarsch (2003) wird die Stadt als Grundzentrum dargestellt.

In der textlichen Begründung des **Regionalen Raumordnungsprogramms** wird unter dem Titel „Zentrale Orte und zentralörtliche Funktionen“ u.a. die Funktion der Grundzentren definiert:

Grundzentren haben in ihrem Verflechtungsbereich die Funktion der Lebensmittelgrundversorgung, sowie der Grundversorgung mit öffentlichen Einrichtungen für den näheren Einzugsbereich.

Außerdem obliegt Elsfleth nach Regionalem Raumordnungsprogramm die besondere Schwerpunktaufgabe der **Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten**. Hiermit sind laut RROP 2003 verbunden:
- *Maßnahmen zur Bereitstellung von Industrie- und Gewerbeflächen (-ansiedlung)*
- *Erhöhung/ Beibehalt des Angebots an vielfältigen Arbeitsplätzen*

- *Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse (insbesonders der wirtschaftsnahen Infrastruktur)*
- *Bereitstellung vielfältiger Möglichkeiten der Aus- und Fortbildung*
- *Sicherstellung ausreichender Wohnbaulandflächen und bedarfsgerechter Wohnraumversorgung für die dort voraussichtlich arbeitende Bevölkerung*

Vorranggebiete für die Siedlungsentwicklung sind laut RROP 2003 in Elsfleth westliche Stadterweiterungsgebiete, entlang des Moorriemer Kanals und nördlich der K213.

Standorte mit der besonderen Entwicklungsaufgabe „Ländliche Siedlung“ sind laut RROP 2003 die Ortsteile Moorriem und Neuenfelde.

Weitere Planaussagen gemäß RROP sind:
- Die B212 (Oberrege) ist als ‚Hauptverkehrsstraße von überregionaler Bedeutung’ und die K213 (Nordermoorer Hellmer über die Hafenstraße zur Peterstraße) als ‚Hauptverkehrsstraße regionaler Bedeutung’ dargestellt.
- Der Bereich des Yachthafens ist als ‚Erholungsgebiet mit starker Inanspruchnahme durch die Bevölkerung’ und als ‚regional bedeutsame Wassersportanlage’ gekennzeichnet.
- Entlang der Deichlinie verläuft ein regional bedeutsamer Wanderweg.

Weitere zentrale Orte im Umkreis von Elsfleth sind:
- Grundzentrum: Berne
- Mittelzentrum: Brake
- Oberzentren: Bremen, Bremerhaven, Oldenburg

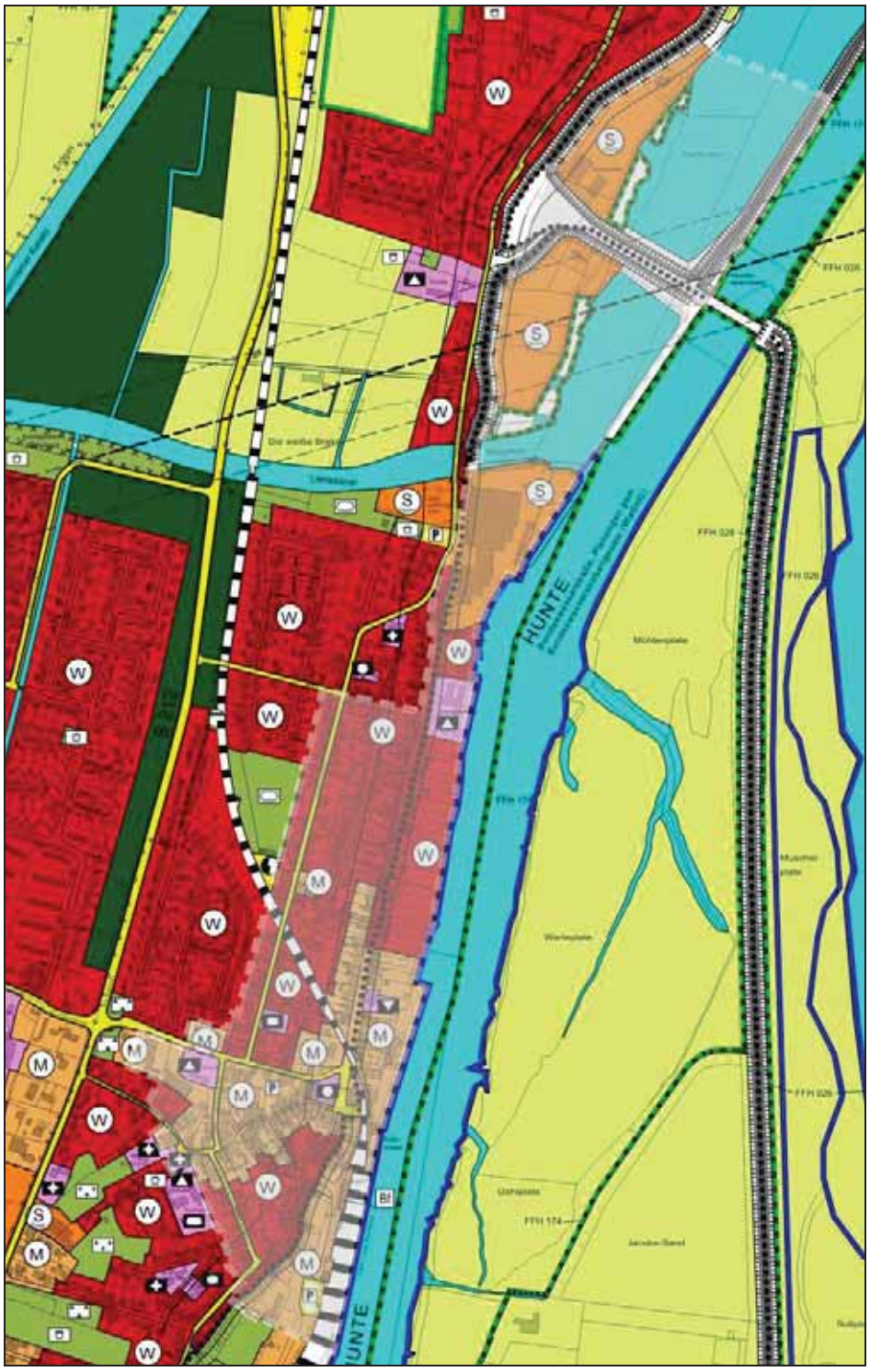
3.3 Kommunale Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet

Im **Flächennutzungsplan** der Stadt Elsfleth (wirksam seit 2006) finden sich folgende Darstellungen:

Südlich der Hafenstraße:
- südlich direkt an die Hafenstraße grenzend befindet sich von der Wasserkante über die Bebauung der Steinstraße bis zum Getränkemarkt (Steinstraße 41) ein Mischgebiet (mit Ausnahme der Gemeinbedarfsflächen Berufsschule und Rathaus)
- der Bereich des Bahnhofs (zwischen Bahnschienen bis zur Deichlinie) ist ebenfalls Mischgebiet
- der restliche südliche Teil ist als Wohngebiet dargestellt.

Nördlich der Hafenstraße:
- der Bereich zwischen Peterstraße und Wasserkante ist als Wohngebiet dargestellt - mit Ausnahme eines Mischgebietsbereichs: An der Kaje und der Grundstücke entlang der südlichen Mühlenstraße
- im nordöstlichen Bereich der Weserstraße befinden sich die Sondergebiete des Fachhochschulcampus sowie des Yachthafens.

Abbildung 1: Auszug aus dem Flächennutzungsplan



Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere rechtswirksame **Bebauungspläne**:

- Kernbereich Innenstadt (B-Plan Nr. 12a):
  Festsetzung der Steinstraße als Fußgängerbereich und der gesonderten Festlegung für einzelne angrenzende Flurstücke als Kerngebiet bzw. Mischgebiet (am Ritters-

weg) mit der Möglichkeit der zweigeschossigen Bebauung und einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,6.

- Zwischen Peterstraße und Hafen (B-Plan Nr. 12B):
  Festsetzung eines Multifunktionsplatzes am Platz des Kulturdenkmals Krananlage An der Kaje sowie einer Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Kultur/ Museum an der Weserstraße 14.

- An der Weinkaje (B-Plan Nr. 48):
  Festsetzung als Sondergebiet `Maritime Bildungseinrichtung´ mit einer Grundflächenzahl von 0,6 und einem Campus (öffentliche Freifläche) zwischen den Gebäuden bis an die Wasserkante.

- Zwischen Hunteufer und Bahnhofstraße (B-Plan Nr. 44):
  Festsetzung vorwiegend als Mischgebiet, einer Parkplatzanlage und öffentlicher Grünfläche entlang der Gleise sowie der Wohngebietsausweisung im südlichen Bahnhofstraßen- Abschnitt. Die Geschossigkeit nimmt nach Entfernung zum Zentrum von zwei auf ein Geschoss ab - mit Ausnahme von Bebauungen entlang der Hunte.

- Zwischen Peterstraße und Hunte (B-Plan 12c)
  Festsetzung im wesentlichen als Allgemeine Wohngebiete, ein kleineres Mischgebiet, Gemeinbedarfsfläche Fachhochschule sowie private Grünflächen entlang der Hunte.

4 Bestandsdarstellung

Das Untersuchungsgebiet bildet in seinem Kern die historische Grundstruktur der Stadt Elsfleth ab: Das historische Handelszentrum an der Steinstraße sowie der südlichen Mühlenstraße, der Kaje als Umschlagsort und die Deichrandbebauung entlang der Hunte. Zudem wurden das Gelände des Maritimen Campus (ehemalige Heringsfischerei) und des Yachthafens einbezogen.

4.1 Nutzungsstruktur **Karte 2/ 2a**

Das Untersuchungsgebiet umfasst einen erheblichen Teil der zentralörtlichen Einrichtungen der Stadt bzw. der Einheitsgemeinde Elsfleth:

- öffentliche Einrichtungen / Bildungseinrichtungen
- Einzelhandel
- Dienstleistungen
- Gastronomie
- Freizeiteinrichtungen
- Wohnen (als ergänzende Nutzung in den Obergeschossen und als Einzelnutzung)
- sowie in geringem Umfang auch Gewerbe
- und die Wasserkante entlang der Hunte

- **Öffentliche Einrichtungen**
  - Das **Rathaus** liegt am nord-östlichen Ende der Fußgängerzone am Rathausplatz. Parkmöglichkeiten bestehen vor dem Rathaus am Rathausplatz und hinter dem Gebäude über die Einfahrt von der Hafenstraße.
  - In der Weserstraße mit dem Zugang zur Wasserkante An der Kaje befindet sich das **Schifffahrtsmuseum**, dessen Außenanlagen neu strukturiert werden (s. Kap. 9)
  - Die **Polizei**station befindet sich in einem Neubau am Rittersweg.

- Die **Berufsschule** am Rittersweg gehört zu den Berufsbildenden Schulen im Landkreis Wesermarsch und bietet die Ausbildung zum Sozialassistent im Schwerpunkt Sozialpädagogik.
- Das **Maritime Kompetenzzentrum** An der Weinkaje (verschiedene Weiterbildungsangebote – Durchführung An der Weinkaje und auf dem Campus).
- Der **Fachbereich Seefahrt** der Jade Hochschule (Wilhelmshaven/Oldenburg/Elsfleth) befindet sich in der Weserstraße; die maritime Hochschuleinrichtung kooperiert eng mit der maritimen Wirtschaft.
- Zudem liegt die **Trauerhalle** der St.-Nicolai-Kirche in der Steinstraße im Untersuchungsgebiet.

Abbildung 2: Rathaus am Rathausplatz

Abbildung 3: Schifffahrtsmuseum (links) und Berufsschule

Abbildung 4: Fachhochschule, Fachbereich Seefahrt (links) und Maritimes Kompetenzzentrum

Quelle: eigene Aufnahmen

- **Einzelhandel**

Der Einzelhandel im Untersuchungsgebiet findet in den Erdgeschossen der Gebäude vor allem in der Steinstraße sowie vereinzelt in der Peterstraße statt und wird vor allem in der Fußgängerzone durch Wohnen im Obergeschoss ergänzt.

- Versorgungseinrichtungen des **täglichen Bedarfs** im Untersuchungsgebiet:
  - 1 Getränkemarkt (Hol ab)
  - 1 Drogeriemarkt (Schlecker)
  - 2 Bäcker (1x mit Stehcafé, 1x in der Steinstraße mit Sitzmöglichkeit)
  - 1 Obsthändler
  - 2 Apotheken

- Einrichtungen des **aperiodischen Bedarfs**:
  - 2 Bekleidungsgeschäfte (einfachen bis mittleren Standards)
  - 1 Optiker- und Hörgeräteakustiker,
  - 1 Buchladen,
  - 2 Blumenläden,
  - 2 Hartwaren-/Haushaltswarenläden
  - 3 Tabakwaren- und Zeitschriftenläden

- Ein **Wochenmarkt** findet an einem Tag in der Woche auf dem Rathausplatz statt.

Abbildung 5: Fußgängerzone in der Steinstraße

Abbildung 6: Markt auf dem Rathausplatz

Quelle: eigene Aufnahmen

- **Dienstleistungen**

Als Stadtzentrum stellt das Untersuchungsgebiet auch einen zentralen Dienstleistungsstandort dar: Die Dienstleister finden sich sowohl in den Erdgeschossen als auch in Obergeschossen.

- Banken/ Versicherungen:
  - 3 Banken (größere eigene Gebäude),
  - 4 Versicherungen
- Gesundheit / personenbezogene Dienstleistungen:
  - 4 Ärzte (Allgemeinmediziner, Zahnarzt)
  - 2 Physiotherapeuten
  - 1 Sprachtherapie
  - 1 ambulanter Pflegedienst,
  - 3 Frisöre,
  - 1 Kosmetikstudio,
  - 1 Solarium,
  - 2 Fußpflege
  - 1 Ernährungsberatung
  - 1 Sanitätshaus
  - 2 Seniorenpflegeheime
- Weitere Dienstleister:
  - 2 Reedereien
  - 1 Maritime Dienstleitungen
  - 3 Rechtsanwälte
  - 1 Steuerberatung
  - 1 Reinigung
  - 1 Kopierservice
  - 1 Otto- Bestell- Shop
  - 1 Nordwestzeitung

- **Gastronomie**

Die gastronomische Betriebe im Untersuchungsgebiet konzentrieren sich in der Steinstraße. Mehrheitlich handelt es sich um Imbisse / Kneipen eher einfachen Standards. Ein Restaurant am Rathausplatz bietet an zentraler Stelle hochwertige regionale Küche.

-	3 x ausländische Spezialitäten	(2 Italiener, Grieche)
-	2 x Regionale Spezialitäten	(Rathausplatz, Am Yachthafen)
-	4x Cafés	(1x EG eines Pflegeheims 1x OG Touristeninformation 1x im Bäcker, 1x Steinstraße)
-	3x Kneipen	(2x Steinstraße, 1x Wohngebiet)
-	2x Biergärten	(Steinstraße)
-	Mensa	(auf dem Campus)
-	Eiscafé	(Steinstraße)

Abbildung 7: Gastronomie in der Steinstraße / am Rathausplatz

Quelle: eigene Aufnahme

- **Tourismus / Freizeit / Kultur**

Im Untersuchungsgebiet liegen die Schwerpunkte touristischer und freizeitbezogener Aktionsmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten. Folgende Denkmale und historisch bedeutsame Bau- und Kulturgüter bzw. „besondere Orte“ finden sich im Untersuchungsgebiet:

- Anker und Kanonen auf dem Rathausplatz (der Anker als Wahrzeichen der Seefahrerstadt Elsfleth)
- Schifffahrtsmuseum
- Jagdschloss des Grafen Anton Günther (heute Cornelius-Heye-Stiftung) mit der Bronzestatue des Landgrafen[1]
- Kapitänshaus an der Weserstraße (s. Abb. 8) als Beispiel dieses Gebäudetyps
- Der historische Stadtkern insgesamt im Bereich Steinstraße/ Mühlenstraße/Weserstraße/ Bahnhofstraße/Deichstraße (Deichrandbebauung mit der ortstypischen engen, kleinteiligen Bebauung)
- Der Nicolai-Platz mit Seefahrer-Brunnen und Wempe-Uhr
- Die Wasserkante mit:

[1] Als einzige Statuen- Abbildung des Grafen „ein einzigartiges Kunsthandwerk und touristischer Magnet“. (Quelle: Kulturland Oldenburg 2008/ Nr.4)

- Krananlage an der Kaje als Kulturdenkmal des Hafenumschlags
- Anlegeplatz An der Kaje (für Privatboote und dem Segelschulschiff Großherzogin Elisabeth)
- Rad- und Wanderweg über die Kaje bis zur Weserstraße zum Yachthafen
- Noch fertig zu stellende Freiraumgestaltung am Maritimen Campus
- Yachthafen

- Fachhochschule und Maritimer Campus

Abbildung 8: Beispiel für ein Kapitänshaus an der Weserstraße (links), Kran An der Kaje

Abbildung 9: Platz An der Kaje (links) und Rad-/ Wanderweg an der Hunte

Abbildung 10: ortstypische Bebauung (links: Deichrandbebauung)

Quelle: eigene Aufnahmen

- **Wohnen**

Das Wohnen im Untersuchungsgebiet findet in unterschiedlichen Formen und Situationen statt:

- In Einfamilienhäusern und kleinen Mehrfamilienhäusern, freistehend bzw. in reihenhausähnlicher Struktur.

- in Kombination mit anderen Nutzungen:
  Neben den reinen Wohngebäuden findet das Wohnen auch in Kombination mit anderen Nutzungen statt: mit Dienstleistungen, mit Einzelhandel und auch mit öffentlichen Einrichtungen. Mehrheitlich ist das Wohnen in den Obergeschossen organisiert, die anderen Nutzungen in den Erdgeschossen. Vereinzelt findet diese Wohnform westlich der Mühlenstraße statt und vermehrt in der Steinstraße.

- Darüber hinaus gibt es ein Pflegeheim in der Hafenstraße sowie ein Seniorendomizil am Rathausplatz mit direktem Anschluss an das Stadtzentrum. Die Häuser bieten sehr umfassende Angebote (Komplettversorgung) und sind daher als Sonderform des Wohnens zu sehen.

Abbildung 11: Wohnbebauung

Quelle: eigene Aufnahmen

- **Gewerbe:**

Das Gewerbe spielt im Untersuchungsgebiet eine eher untergeordnete Rolle. Es befinden sich vereinzelt handwerkliche Betriebe in den Wohngebieten.

- Tischlereien
- Maler/ Lackierer, Bodenbeläge
- Elektroniker
- Gas- Wasser- Heizungs- Installateur

- **Freiflächen**
  - Es gibt eine gestaltete öffentliche Grün-/Freiflächen im Untersuchungsgebiet zwischen Weserstraße und Wasserkante (Huntepark).
  - Im nördlichen Bereich der Kaje befindet sich ein derzeit ungestalteter Wohnmobilstellplatz (Schotterplatz). (Planungen zur Umstrukturierung zu einem multifunktionalen Platz in Verbindung zum Schifffahrtsmuseum liegen vor.
  - Des Weiteren gibt es viele private Grünflächen entlang der Deichlinie, der Wasserkante sowie zwischen Wohngebäuden im südlichen Untersuchungsgebiet. Gegenüber des Busbahnhofs liegen Kleingartenparzellen.

Abbildung 12: öffentliche Grünfläche an der Weserstraße (links) und Kleingärten

Abbildung 13: Schotterplatz An der Kaje und private Grünflächen an der Wasserkante

Quelle: eigene Aufnahmen

- **Leerstand/ untergenutzte Flächen**

Leerstände bei den Wohneinheiten befinden sich im Obergeschoss gemischt genutzter Gebäude oder sie liegen als kompletter Gebäudeleerstand vor.

Leerstehende Gewerbeeinheiten finden sich vor allem als Erdgeschoss-Leerstände in der Steinstraße und ihrer engen Umgebung (9 Ladeneinheiten) – darunter auch der ehemalige aldi am Rittersweg (Wohnungen im OG).
In der Peterstraße steht die ehemalige Poststelle komplett leer (Nebengebäude derzeit noch genutzt).
In der Hafenstraße wird vermutlich das Gebäude des ehemaligen Briefmarkengroßhandels leer fallen, da der Betrieb verlagert wurde.

Untergenutzte Flächen liegen im Bereich des Bahnhofs vor.
Das Gelände südlich des Bahnhofs dient als Zufahrt und ist unstrukturiert, bzw. liegt z.T. brach; dies betrifft sowohl Flächen in Bahn- als auch in Privatbesitz .

Abbildung 14: Beispiele für Leerstände in der Steinstraße

Abbildung 15: Leerstand `Aldi` am Rittersweg und Brache Bahnhof

Quelle: eigene Aufnahme

4.2 Verkehr/ Erschließung Karte 3/ 3a

Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund der Lage am Wasser nur nördlich, südlich und westlich an das Verkehrsnetz angebunden. Durch die Deichlinie ergeben sich im Untersuchungsgebiet Unterschiede der Höhenlagen der Straßen: die Weserstraße, wie die Bahnhofstraße liegen erhöht.

Von Westen kann das Gebiet ausschließlich über die Hafenstraße (K213) und die Steinstraße erreicht werden. Beide Straßen gehen von der Bundesstraße 212 ab, die als Haupterschließungsstraße der Stadt (Nord-Süd-Anbindung) fungiert. Laut Verkehrsgutachten von 1994 trennt die B212 die Stadt in einen Ost- und einen Westbereich. Als zusätzliche räumliche Barrieren wirken im Nordwesten die Bahngleise und im Südwesten der Friedhof.

Die innere Erschließung des Bereichs nördlich der Hafenstraße erfolgt in Nord-Süd-Richtung über die Peterstraße und Mühlenstraße/Holzkontor sowie entlang der Wasserkante durch die Weserstraße, die Ost-West-Anbindung erfolgt über Menkestraße und Henriettenstraße.

Die innere Erschließung des Bereichs südlich der Hafenstraße erfolgt hauptsächlich über Rittersweg, Steinstraße und Rathausplatz.
Die Steinstraße ist zwischen Boltenhof und Rathausplatz Fußgängerzone und auf Rad /Fußwegen durch die Mittelstraße, den Parkplatz an der Hafenstraße und einen Gang zwischen Steinstraße 6 und 8 zu erreichen. Der Boltenhof und die Mittelstraße sind Sackgassen. Die Straße am Bahnhofsplatz mündet in die Deichstraße.
Umliegende Wohngebiete werden über die Anliegerstraßen Friedrich- August- Straße, Deichstraße, Bahnhofstraße erschlossen.

Der ÖPNV dient vor allem dem Schülerverkehr, die Linie verläuft über die Steinstraße und Rittersweg sowie entlang der Hafen- und Peterstraße.

Abbildung 16: südliche Steinstraße - Übergang aus der Fußgängerzone (links), Weser-/Mühlenstraße

Quelle: eigene Aufnahme

- **Fuß- und Radwege**

- An den Straßen verlaufen mehrheitlich beidseitig kombinierte Fuß- und Radwege.
- Aufgrund der engen Bebauung ist an der Mühlenstraße und der Deichstraße nur einseitig ein sehr schmaler Fußweg vorhanden.
- Straßen ohne separaten Fuß-/ Radweg sind die Fußgängerzone, die Bahnhofstraße und die Weserstraße
- Wege ausschließlich zur Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger befinden sich entlang der Wasserkante aus dem Süden kommend (bis zum Platz an der Kaje), vom Boltenhof zur Deichstraße, vom Bahnhofplatz zum Rathausplatz, von der Schulstraße zur Hafenstraße und von der Hafen- zur Steinstraße.

Abbildung 17: Fuß-/ Radweg vom Bahnhofsplatz zum Rathausplatz

Quelle: eigene Aufnahme

- **Ruhender Verkehr**

  - Der ruhende Verkehr, der dem Wohnen zuzuordnen ist, ist vornehmlich auf den privaten Grundstücken untergebracht.
  - Der ruhende Verkehr, der dem Einzelhandel und den Dienstleistungen zuzuordnen ist, findet auf den Stellplatzflächen im Gebiet statt, die sich im unmittelbaren Umfeld der Einzelhandels- und Dienstleistungsnutzungen befinden:
    - öffentliche Parkplätze befinden sich am Rittersweg, nördlich der Steinstraße (mit Zufahrt von der Hafenstraße) sowie auf dem Rathausplatz und östlich der Neubauten an der Kaje,
    - hinter dem Rathaus und östlich des Rathausplatzes befinden sich weitere Parkplätze der jeweils benachbarten Einrichtungen (Rathaus, Bank).
  - Am Bahnhof gibt es die Möglichkeit des Park & Ride- Service (Bus und Bahn).
  - An der Kaje liegt am nördlichen Ende ein ungestalteter Schotterplatz, der als Wohnmobilstellplatz gekennzeichnet ist. Weiterhin wird der Platz insgesamt (in den Randbereichen) zum Parken genutzt.

.

Abbildung 18: Parkplatz Rittersweg (am ehemaligen Aldi) (links) und Parken An der Kaje

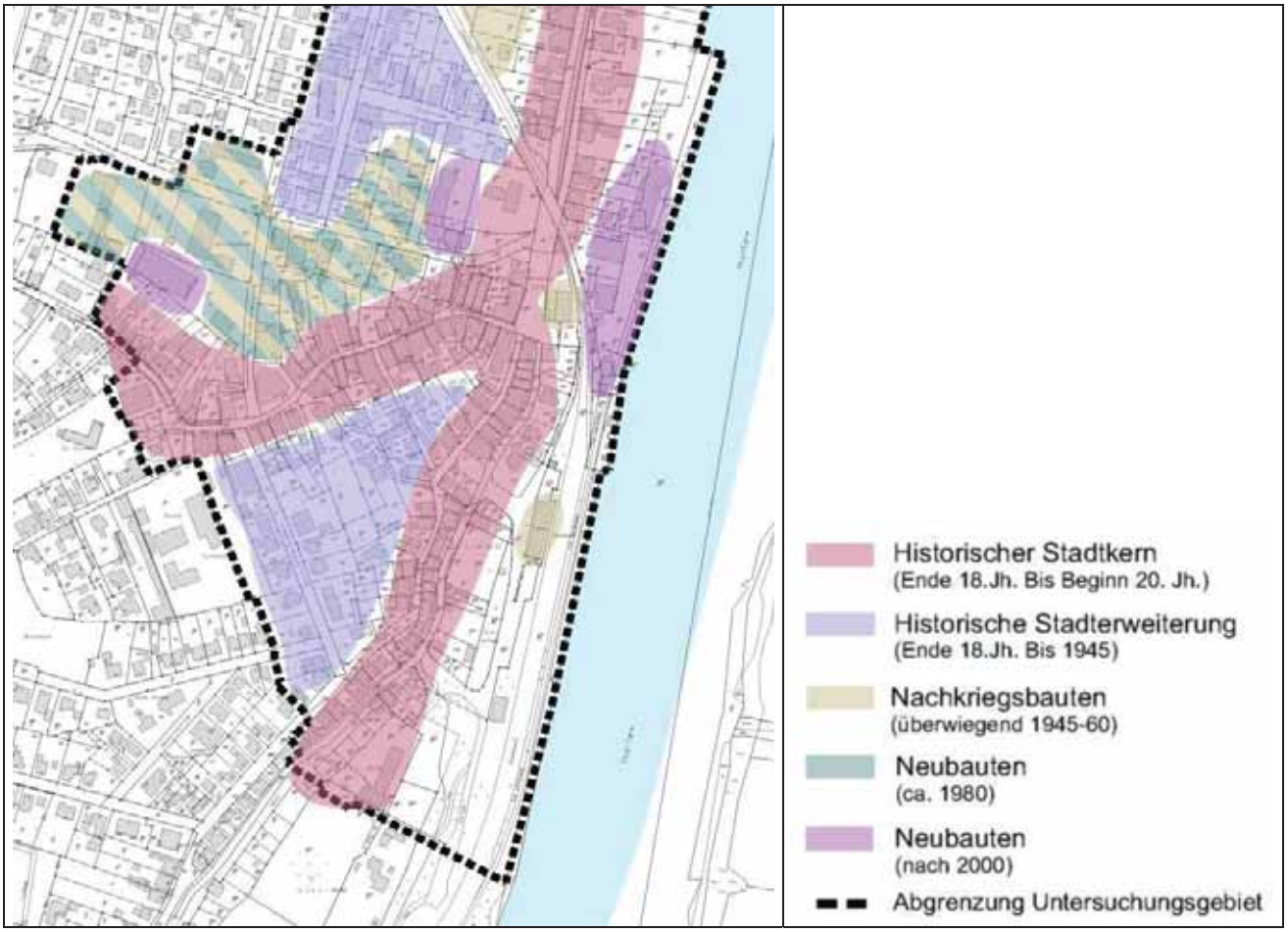
Abbildung 19: Park & Ride am Bahnhof

Quelle: eigene Aufnahmen

4.3 Baualter und Baustruktur Karte 4

Im Untersuchungsgebiet lassen sich ausgehend von Baualter und Baustruktur unterschiedliche Bereiche abgrenzen:

Abbildung 20: Bereiche nach Gebäudealter und Bebauungsstruktur



4.3.1 Historischer Stadtkern

Abbildung 21: Historischer Stadtkern

Der **historische Stadtkern** ist in der Bebauungsstruktur im Untersuchungsgebiet ablesbar und wahrnehmbar.

Wie die nebenstehende Karte von 1844 zeigt, liegt die historische Baustruktur entlang der Steinstraße (westlicher Bereich), der Weser- und Mühlenstraße (nördlich) und der Deich- und Bahnhofstraße (südlich). Die Bebauung in diesen Bereichen ist dementsprechend die älteste im Untersuchungsgebiet. Sie stellt den Siedlungskern Elsfleths dar, wobei die Bebauung der Weser- und Mühlenstraße geringfügig jünger ist als im Rest der Altstadt.

Quelle: Stadt Elsfleth, eigene Bearbeitung

Die Gebäude in diesem Bereich stammen überwiegend aus dem 18. bis Anfang des 20. Jahrhunderts, vereinzelt auch aus dem 17. Jahrhundert (z.B. Rathaus und Jagdschloss).

Typische Bebauung:

Abbildung 22-24: typische Bebauung historischer Stadtkern

- Steinstraße/ Rathausplatz:

- ausschließlich giebelständige Spitzdachbauten mit Mauerwerks- oder Putzfassaden
- Gegliederte Fassadengestaltung mit klassizistischen Elementen (bspw. profilierte Gesimse, Segmentbögen) der Typologie Wohn- und Geschäftshaus, eingeschossig
- Enge Straßenbreiten und geschlossene Bebauung auf kleinteiligen Parzellen

Hervorzuhebende Gebäude: Rathaus (17. Jh.), Stadtschänke Steinstr. 3 (17. Jh.)

- Deich-/ Bahnhofstraße:

- überwiegend giebelständige Bauten mit vorwiegend Putzfassaden (z. T. Schmuckelemente)
- Hauptsächl. Typologie Wohnhaus, 1-2 geschossig
- Besonderheit der rückwärtigen Aneinanderreihung der Gebäude der parallel verlaufenden Straßen
- Aufgelockerte Bebauung freistehender historischer `Stadtvillen` zum nördlichen Uferbereich
- Enge Straßenbreiten und überwiegend geschlossene Bebauung auf kleinteiligen Parzellen

Hervorzuhebende Gebäudereihe im Anschluss zum Rathausplatz (18. Jh.)

- Weser- / Mühlenstraße:

- Giebel- als auch traufständige Wohnbebauung
- Bebauung Weserstr. liegt auf dem Deich, die der Mühlenstr. am Deichfuß. Mittig der Straßen liegende Bauten sind z.T. zweiseitig erschlossen
- Enge Straßenverhältnisse, kein getrennter Verkehr
- Weserstr. aufgelockerte Bebauung durch freistehende Gebäude
- 1-2 geschossig

Hervorzuhebende Gebäude: Weserstr. 13 (Kapitänshaus) und 14 (Schifffahrtsmuseum, 19. Jh.)

4.3.2 Historische Stadterweiterung

Die Bausubstanz im Bereich der `**historischen Stadterweiterung**` ist überwiegend Ende des 18. Jahrhunderts errichtet, vereinzelte Baulücken wurden in der Nachkriegszeit geschlossen.

Die Bebauungsstruktur stellt sich als heterogen dar und ist überwiegend durch ein- bis zweigeschossige Wohnbebauung gekennzeichnet (Mehr- und Einfamilienwohnhäuser). Die Gebäude stehen giebel-, sowie traufständig und weisen überwiegend geneigte Dachformen auf. Die Grundstücke zeichnen sich neben der Bebauung durch einen privaten Gartenanteil aus. Es handelt sich z.T. um Villen des Historismus, die ebenfalls klassizistische Schmuckelemente aufweisen, aber im Gegensatz zum historischen Stadtkern mit Anbauten, Erker, Wintergärten oder Loggien versehen sind.

Abbildung 25: Beispielhafte Bebauung im Bereich historische Stadterweiterung

Quelle: eigene Aufnahmen

4.3.3 Nachkriegsbauten

Die **Nachkriegsbauten** zwischen der Mühlen- und der Peterstraße sind vorwiegend zwischen 1940 und 1960 entstanden. Es handelt sich vorwiegend um Wohnhäuser – als Ein- und Mehrfamilienhäuser - , die mehrheitlich freistehend sind (giebel-, sowie traufständig) und über einen privaten Gartenbereich verfügen. Ebenso gibt es den Haustyp Reihenhaus entlang des Holzkontors und der Menkestraße.
Das Gebäude der Jadehochschule an der Weserstraße wurde ebenfalls in dieser Zeit errichtet.
Im Bereich der Hafenstraße ist die Baustruktur sehr heterogen. Nachkriegsbauten sind hier die Berufsschule am Rittersweg und das ehemalige Amtsgericht an der Hafenstraße 8.

Abbildung 26: Berufsschule am Rittersweg, Seefahrtsschule an der Weserstraße

Quelle: eigene Aufnahme

4.3.4 Neubauten

Gebäude der Kategorie **Neubauten** sind großformatiger Baustruktur und, soweit nicht anders erwähnt, mit roter Klinkerfassade und geneigter Dachform mit roten Ziegeln.

Neubauten gibt es

- am Yachthafen (Bootshalle, Lagerhalle und Vereinshaus mit gastronomischer Einrichtung), weiterhin im nördlichen Teilbereich zwei Einfamilienhäuser, die etwa in den 1980er Jahren entstanden sind.
- Das Pflegeheim ist ebenfalls ein Neubau, das L-förmige Gebäude hat 2 Geschosse und steht traufständig zur Hafen- und Grünen Straße.
- Die jüngsten Bauten im Untersuchungsgebiet liegen im Bereich des Maritimen Campus und An der Kaje. Bei den Gebäuden auf dem Campusgelände handelt es sich um großstrukturierte 2-3geschossige Flachdachbauten in Stahlbetonkonstruktion mit modernen Fassadenelementen. Die Gebäude An der Kaje konnten erst nach Aufgabe der gewerblichen Hafennutzung und Rückbau vorhandener Betriebe und Anlagen entstehen (um 2000). Die Gebäude sind überwiegend großmaßstäblich. Das „Panorama“ ist ein zweigeschossiger Flachdachbau mit Touristeninformation und gastronomischer Nutzung im Obergeschoss. Des Weiteren befindet sich ein dreigeschossiger Bürobau, ein dreigeschossiger Pultdachbau der Jadehochschule und ein viergeschossiges Mehrfamilienwohnhaus am Platz an der Kaje.

Abbildung 27: Neubauten An der Kaje

Quelle: eigene Aufnahmen

4.3.5 Baudenkmale

Karte 5

Im Untersuchungsgebiet liegen folgende Baudenkmale:

Adresse	**Nutzung**	**Art und Baujahr**	**Schutzbegründende Bedeutung:**	**Foto**
Bahnhofstraße 2	Wohnhaus ehem. Speicher (mit Deichstr. 1)	Einzeldenkmal Baujahr: 1777	Typus-/Stilausprägung	
Deichstraße 1	Wohnhaus (mit Bahnhofstr. 2)	1777 datiert		
Bahnhofstraße 18	Wohnhaus	Einzeldenkmal, erbaut wohl 1. H. 19. Jahrhundert	Typus-/Stilausprägung	

Deichstraße 14	Wohnhaus	Einzeldenkmal, erbaut um 1800		
(Mühlenstraße 29/31 – nicht mehr vorhanden)				
Peterstraße 27	Wohnhaus Mit älterem Baumbestand	Einzeldenkmal Erbaut um 1905	Typus-/Stilausprägung	

Rathausplatz 1	Ehem. Zollamt (Rathaus)	Einzeldenkmal Im Kern 17. Jhdt., um 1820 Umbau / Erweiterung	Ortsgeschichte	
Rathausplatz 2	Ehem. Amtsgericht	Einzeldenkmal Erbaut 1879	Typus-/Stilausprägung	
Rathausplatz 3	Ehem. Jagdschloß	Einzeldenkmal 1657 errichtet, um 1880 umgebaut	Landesgeschichte	

Schulstraße 2	Ehem. Schule	Einzeldenkmal Erbaut um 1880	Ortsgeschichte	
Timpen 1	Wohn-/Wirtschaftsgebäude	Einzeldenkmal Erbaut 2. H. 19. Jhdt.	Typus-/Stilausprägung	
Weserstraße 4	Wohnhaus	Einzeldenkmal Erbaut um 1900	Typus-/Stilausprägung	

Weserstraße 14	Wohnhaus	Einzeldenkmal Ende 19. Jhdt.	Typus-/Stilausprägung	
Weserstraße 18	Villa „Haus Weinberg“	Einzeldenkmal Erbaut um 1905	Siedlungs- und Stadtbau-geschichte	

4.3.6 Ortsbildprägende Gebäude Karte 5

Über die Baudenkmale hinaus gibt es in größerem Umfang Gebäudebestand, der als ortsbildprägend einzustufen ist.

Unterschieden werden können verschiedene Typen:

- ***Typ A:***
  "Oldenburger Giebelhäuser" des Klassizismus/Historismus od. der Gründerzeit mit variirenden Eingangsbereichen, typischer symmetrischer Fassadengliederung und Stilelementen (i. d. R. Putzfassade, horizontale Schmuckfugen)

- ***Typ B:***
  größere Wohn-Speicherhäuser (Packhausarchitektur)

Abbildung 28: Beispiel Typ A (Steinstraße 15); Beispiel Typ B (Deichstraße 1)

Quelle: eigene Aufnahmen

- ***Typ C:***
  Das klassizistische/historistische Walmdachhaus mit typischer symmetrischer Fassadengliederung und Stilelementen (Putzfassade, horizontale Schmuckfugen)

- ***Typ D:***
  Das traufständige Wohnhaus (- und Geschäftshaus)

Abbildung 29: Beispiel Typ C (Steinstraße 5)¸ Beispiel Typ D (Deichstraße 25)

Quelle: eigene Aufnahmen

- ***Typ E:***
  Villen und Wohn- und Geschäftshäuser des gehobenen Bürgertums

- ***Typ F:***
  ehemalige Wohnwirtschaftsgebäude (Putz- oder Mauerwerksbau, Krüppelwalmdach)

Abbildung 30: Beispiel Typ E (Weserstraße 18); Beispiel Typ F (Steinstraße 34)

Quelle: eigene Aufnahmen

- ***Typ G:***
  schlichte Sattel- od. Walmdachgebäude vor oder zur Wende des 18. zum 19. Jahrhundert

- ***Typ H:***
  Sonderformen aufgrund ihrer Nutzung mit wesentlicher schutzbegründender Bedeutung für die Ortsgeschichte (meist Mauerwerksbau mit typischer Fassadengliederung und Krüppel-walmdach)

Abbildung 31: Beispiel Typ G (Steinstraße 33); Beispiel Typ H (Rathausplatz 1)

Quelle: eigene Aufnahmen

Eine ausführliche Tabelle mit einer Übersicht der Gebäude findet sich im Anhang.

4.3.7 Gestaltungsfibel

Auf die besondere Bedeutung der historischen Bausubstanz hat die Stadt Elsfleth im Jahr 1995 bereits reagiert und eine Gestaltungsfibel aufgelegt, in der die besondere Bedeutung der Bauweise erläutert wird und Gestaltungsempfehlungen gegeben werden

4.4 Eigentümerstruktur Karte 6

Die in Karte 6 abgebildete Eigentümerstruktur ist charakterisiert durch kleinteiliges und überwiegend privates Eigentum.
Der Großteil zentraler Flächen gehört der Stadt, bzw. dem Landkreis oder dem Land Niedersachsen.

5 Erneuerungskonzept

Das Erneuerungskonzept geht davon aus, dass es für die Erneuerung (Wiederbelebung) der Innenstadt nicht reicht, die Innenstadt zu betrachten – ausgehend von Maßnahmen nur in der Innenstadt wird eine Wiederbelebung nach Einschätzung der Bearbeiter nicht gelingen.

Für die Entwicklung sollten alle Nutzungen im Untersuchungsgebiet

- (Maritimer) Tourismus
- (Maritimer) Bildungs- und Wirtschaftsstandort
- Einzelhandels- und Gastronomieangebote
- Wohnen

in ein Konzept eingebunden werden.

In diesen Nutzungen liegen Potentiale für eine Weiterentwicklung der Innenstadt insgesamt; es gilt, diese Nutzungen

- jeweils zu stärken und weiter zu entwickeln
- in eine gemeinsame Richtung zu lenken, so dass die jeweiligen Qualitäten sich gegenseitig stützen

Alleinstellungsmerkmale herausarbeiten:
Zur Stärkung der genannten Nutzungen sollten vor allem Elsflether Besonderheiten stärker herausgestellt und kommuniziert werden. Dies sind z.B.

- Fachhochschule, Fachbereich Seefahrt
- Maritimes Kompetenzzentrum mit Gesellschafter beluga – der Standort in Elsfleth ist einer von 5 Marikom-Standorten in Deutschland (neben Leer, Bremen, Hamburg, Travemünde) und formuliert das Ziel „zu einem in der Welt einzigartigen Maritimen Ausbildungszentrum“ zu werden; die Aktivitäten der beluga-Reederei als Gesellschafter des Marikom bieten ebenfalls Ansätze
- Erster Standort der Fa. Wempe (Uhren, Schmuck, Navigationsgeräte) (vgl. Kap. 5.1, Teil A)

Die Maßnahmen zur Mobilisierung der Potentiale sind nur zu einem Teil bauliche und städtebauliche Maßnahmen, zu einem erheblichen Teil handelt es sich um Management-Aufgaben.

5.1 Potentiale für die Entwicklung und Handlungsbedarf Karte 7,8

5.1.1 Potentiale und Handlungsbedarf - Tourismus

Für eine Stärkung des **Maritimen Tourismus** in Elsfleth stehen folgende Potentiale zur Verfügung:

- Lage an Hunte und Weser
- Stadtzentrum mit zentralen Angeboten in großer Nähe zum Wasser
- Platzsituation an der Wasserkante
- Attraktives Ortsbild („historische Stadt“)/ erkennbare Ortsgeschichte als „Stadt am Wasser“
- Attraktive Orte und vorhandene Angebote: Museum, Segelschulschiff Großherzogin Elisabeth, Bootsanleger, Yachthafen, historischer Ladekran, Seefahrer-Brunnen und Wempe-Uhr am Nicolai-Platz, Reiterstandbild Graf Anton Günther, Denkmal „Schwarzer Herzog“, ...
- Ortstypische Deichrandbebauung
- Fachhochschule („Seefahrtschule“) und hochschulnahe Einrichtungen als mögliche Anlaufstelle mit Alleinstellungsmerkmal (bei entsprechenden Angeboten)

Diese Potentiale gilt es stärker als bisher zu mobilisieren durch

- Verbesserung der Erlebbarkeit der Lage am Wasser
  (Maßnahmen, welche die Orte am Wasser verstärkt einbeziehen bzw. neue Angebot am Wasser machen - z.B. zusätzliche Veranstaltungen, Wegebeziehungen am Wasser, Bänke,...)
- Erlebbarkeit der „maritimen Einrichtungen“ für Besucher (Nutzung der modernen maritimen Einrichtungen vor Ort für eine eher technikorientierte Ausrichtung der Angebote: z.B. Simulator, „Rescue-Center“, Aktivitäten des Marikom, .. einbeziehen, um jüngere technikinteressierte Zielgruppen anzusprechen. Hinweis: Bereitschaft der FH ist da, aber Kosten müssen extern getragen werden.) *(Im Ausschuss wurde zum Thema die Einführung eines „Maritimen Öffentlichkeitstags“ angeregt; Finanzierungsmöglichkeiten für die Nutzung der hochschuleigenen Einrichtungen durch (geringe) Eintrittspreise, verstärktes Marketing und Vorfinanzierung)*.
- Erhöhung der Erkennbarkeit der Ortsgeschichte im Stadtbild

Mögliche Maßnahmen – Tourismus

- Herstellung einer Wegeverbindung entlang der Hunte (durchgängiger Fuß-/Radweg)
- Verbesserung des Übernachtungsangebotes (aus Sicht der Hochschule ist eine Ausweitung des Angebotes sinnvoll z.B. zum Anlass von Seminaren – die Hochschule plant die Einrichtung eines eigenen Gästehauses)
- Beschilderte Route durch den historischen Ort (z.B. Ergänzung des Maritimen Landgangs um Übersichtspläne mit allen Orten, um den Zusammenhang darzustellen und die Orientierung zu gewährleisten, deutlichere Kennzeichnung der Orte und Wege)
- Aufwertung historisches Ortsbild (Gebäude, ggf. öffentlicher Raum)
- Aufwertung der Gestaltung Platz `An der Kaje` (Aufenthaltsqualität / Aufenthaltsangebote) (inkl. Organisation und Aufwertung Wohnmobilstellplatz durch z.B. Abgrenzung von Stellplätzen in der Pflasterung, Begrünung, Strom/Wasser, ...)
- Belebung Platz An der Kaje (Veranstaltungen)

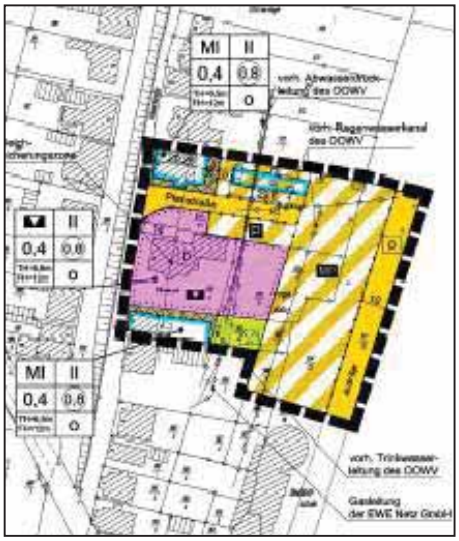
- Angebote im Kontext Seefahrtschule / Campus – Campus auch als „touristischen Ort“ ausbilden
- ggf. eine Ausweitung der Parkmöglichkeiten vor allem im Bereich der Wasserkante.

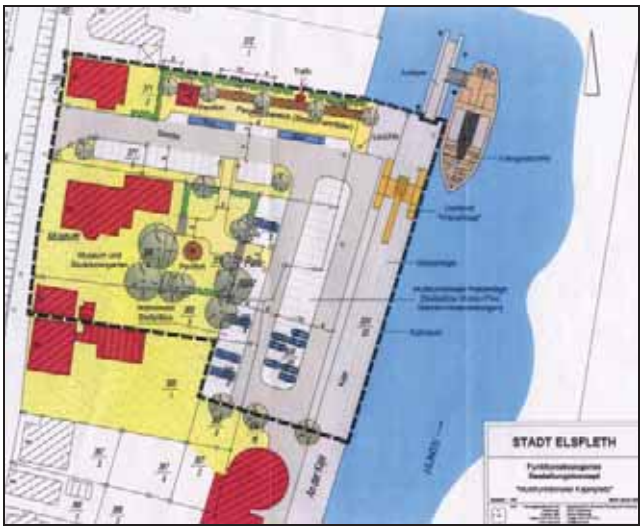
Nutzung von Alleinstellungsmerkmalen:

*In Elsfleth bietet sich der **MARITIME TOURISMUS** zur Ausprägung eines Alleinstellungsmerkmals an – und dies nicht nur in der **historischen Komponente**, sondern vor allem mit den vorhandenen **„modernen“ Aspekten** – Maritimes Kompetenzzentrum, Simulator und neue Tendenzen der Schifffahrt, für die Beluga als Gesellschafter des Maritimen Kompetenzzentrums steht (Nordostpassage, SkySails,...)*

Maßnahmenvorschläge zur Attraktivierung der Fläche An der Kaje liegen bereits vor (inkl. planungsrechtlicher Sicherung), konnten jedoch bisher nicht umgesetzt werden:

Abbildung 29: Bebauungsplan und Gestaltungskonzept Platz an der Kaje / nördlicher Bereich





Quelle: Stadt Elsfleth

Die Gestaltung eines Platzes im Bereich des Campus ist ebenfalls bereits geplant:
Abbildung 30: (Freiraum-) Planungen Maritimer Campus Elsfleth

Quelle: Städtebaulich-freiraumplanerischer Rahmenplan, Stadt Elsfleth

5.1.2 Potentiale und Handlungsbedarf - Maritimer Bildungs-, Dienstleistungs- und Wirtschaftsstandort

Für die Attraktivität Elsfleths als Bildungs- und Arbeitsort ist die
- Attraktivität der Innenstadt (als Ort) und das vorhandene
- Versorgungs- und
- Freizeitangebot

von großer Bedeutung.

Die vor Ort Arbeitenden / Lernenden wiederum sind potentielle Nachfrager für
- Versorgungsangebote (Einzelhandel, Gastronomie)
- Wohnangebote
- Freizeitangebote.

Es gilt, die potentiell vorhandene Nachfrage nach zentralen Angeboten / Einrichtungen durch die Bewohner, aber auch durch Studierende und Angestellte für die Innenstadt zu mobilisieren durch:

- Weiterentwicklung des Angebotes im Hinblick auf die Nachfrage - ggf. auch spezialisiert (Wohnangebote für Studierende, die sich vom Angebot auf dem Campus unterscheiden,... spezielle Service-Angebote wie Mittagstisch / Salatbar, Wäscheservice – der genaue Bedarf ist zu erkunden).
- die Dienstleister auf die beiden Pole „Campus“ und „Zentrum“ (inkl. Wasserkante) zu konzentrieren und damit die Besucher-/ Kundenfrequenz zu konzentrieren.
- Ausbildung eines zentralen Dienstleistungsstandortes in der Innenstadt - z.B. eines Standortes für Gesundheitsdienstleistungen - , der auch die Frequenz in der Innenstadt erhöht.

Mögliche Maßnahmen – Bildungs-, Dienstleistungs- und Wirtschaftsstandort

Erforderlich ist vor allem die Initiierung und Begleitung von
- Kooperation zwischen Fachhochschule (Lehrkörper/Verwaltung) und lokalen Einzelhändlern / Dienstleistern / Touristikern und Immobilieneigentümern sowie der Verwaltung initiieren und begleiten (z.B. Bildung einer „Standortgemeinschaft“ zur Diskussion und Konkretisierung von Zielen und Maßnahmen, in der alle relevanten Einrichtungen / Akteure vertreten sind. Um die Funktionsfähigkeit eines solchen Kreises sicher zu stellen, sollten Kapazitäten für die Begleitung der Arbeit zur Verfügung stehen – Einladungen, Protokolle aber auch Übernahme inhaltlicher Aufgaben, die von den anderen Beteiligten nicht „nebenher“ übernommen werden können; vgl. auch Kap. 9.4)
- Dienstleistungsansiedlungen – diejenigen Dienstleistungsansiedlungen, die zur Ergänzung des Angebotes sinnvoll sind (wie z.B. das bereits genannte Hotelangebot, ggf. auch Angebote im Bereich Gesundheit; von der Fachhochschulleitung wird auch Bedarf nach freizeitbezogenen Dienstleistungen gesehen) sollten genutzt werden, um räumliche Schwerpunkte zur Stützung der Innenstadt auszubilden.
- sowie ggf. bauliche Maßnahmen zur Herrichtung von Gebäuden für die jeweilige Nutzung

5.1.3 Potentiale und Handlungsbedarf - Einzelhandel und Gastronomie im Zentrum

BulwienGesa formuliert in der Einzelhandelsuntersuchung folgende Potentiale, Hemmnisse sowie Bedarfe und Maßnahmen für die Innenstadt *(kursiv: zitiert aus dem Gutachten der BulwienGesa)*:

Potentiale:

- *Attraktive städtebauliche Situation, historischer Ortskern mit Identifikationspotential*
- *z.T. attraktiver, inhabergeführter Besatz*
- *Ergänzendes Angebot an Dienstleistungen und Gastronomie*

Hemmnisse:

- *Abgeschnitten von der MIV-Frequenzachse B 212 sowie dem Nahversorgungsschwerpunkt Oberrege: Fußwegverbindung zu lang, ohne Einzelhandelslauf, z.T. mit „Schleichwegcharakter*
- *(Fast) nur kleinteiliger Besatz - keine Erweiterungsmöglichkeiten*
- *Wenig Magnetanbieter (Großflächen, Filialisten)*
- *keine „Knochenstruktur" im Besatz Steinstraße,*
- *eher schwache Frequenzen*
- *z.T. Ladenleerstände Steinstraße im südlichen Bereich, Ansätze „trading down",*
- *Uneinheitliche Ladenöffnungszeiten*
- *Gastronomische Angebote nicht allzu „zugkräftig", zu wenig Freisitze*

Bedarf:

- *Super- oder Verbrauchermarkt,*
- *Lebensmitteldiscounter*
- *Geschäfte im Bereich Einrichtung*
- *Frequenzbringende Geschäfte, idealtypischer Weise an beiden Enden der Fußgängerzone*
- *Gastronomische Einrichtungen mit Ausstrahlung*
- *Attraktive Freisitze*

Vorgeschlagene Maßnahmen:

- *Intensivierung Marketing/ Frequenzsteigerung,*
- *Leerstandsmanagement[2], gegebenenfalls mit langfristiger Perspektive Flächen- und Besatzmanagement,*
- *Stärkung Gastronomie*
- *Verbesserung Fußwegverknüpfung zum Standort Oberrege*

Nach Einschätzung der Bearbeiter der Vorbereitenden Untersuchungen wird für die Ansiedlung eines Verbrauchermarktes bzw. eines Lebensmitteldiscounters in der Innenstadt kaum Chancen gesehen.
Folgende Maßnahmen sollten weiterverfolgt werden:

[2] Im Rahmen eines Leerstandsmanagements werden leer stehende Geschäftseinheiten detailliert erfasst; ausgehend von einer Prüfung, für welche Nutzungen der jeweils leerstehende Laden geeignet ist, erfolgt eine gezielte Suche / Ansprache potentieller neuer Nutzer sowie die Beratung von Vermietern und potenziellen Mietern. Die Aufgabe besteht ggf. auch in der Organisation von Zwischennutzungen (z.B. Werbemaßnahmen anderer Anbieter, Kulturelle Einrichtungen,...).

Mögliche Maßnahmen – Einzelhandel / Gastronomie

- Konzeptentwicklung gemeinsam mit den Akteuren vor Ort
  Inhalte:
  - Ansiedlungskonzept
  - Verkehrskonzept (Fußgängerzone beibehalten? Dies sollte mit dem Gewerbe- und Handelsverein bzw. den Einzelhändlern diskutiert werden (sinnvoll wäre eine Befragung aller betroffenen Einzelhändler). Aufgrund der Straßenbreite ist voraussichtlich nur ein Einbahnverkehr möglich; in welchem Umfang Parkplätze im Verlauf der Straße möglich sind, ist zu prüfen. Weiterhin führt die Aufhebung der Fußgängerzone dazu, dass z.B. Außengastronomie nur noch in geringerem Umfang möglich ist)
  - Gemeinsames Marketing / Vereinheitlichung Öffnungszeiten u.a.
  - Leerstandsmanagement - gemeinsame Anstrengungen von Kaufleuten und Immobilienbesitzern zur Bekämpfung von Ladenleerständen *(hierzu wurde im Ausschuss angeregt, die Möglichkeit zu prüfen, eine Genossenschaft zu gründen, die die Läden „übernimmt“ und gezielt neue Betreiber suchen sowie Fördermittel einwerben kann oder auch, Behörden in der Innenstadt anzusiedeln).*

- Neuansiedlung Einzelhandel
  - Eine Ansiedlung im Segment Lebensmittel wäre von Bedeutung für eine Stärkung auch der übrigen Nutzungen in der Innenstadt, hier scheint vor allem eine Ansiedlung im spezialisierten Lebensmittel-Einzelhandel (Bio-Supermarkt) vorstellbar
  - Auch für die lt. Einzelhandelsuntersuchung sinnvolle Ansiedlung im Bereich Einrichtung müsste ein Betreiber gesucht werden
  - Weitere Neuansiedlungen im Segment Bekleidung / Schuhe könnten zur Belebung beitragen
  - Prüfung von Perspektiven durch lokale Nachfrage (Studierende, Mitarbeiter Fachhochschule - spezieller Bedarf)

- Weiterentwicklung Gastronomie
  - Prüfung von Perspektiven im Hinblick auf die potentielle Nachfrage am Ort durch Studierende, Arbeitnehmer, Touristen,... (z.B. Vergrößerung regionaltypischer Angebote)
  - Aufwertung der gastronomischen Einrichtungen: die Gespräche im Zusammenhang der Untersuchung haben ergeben, dass ein Investitionsstau vorliegt; Eigentümer /Betreiber halten z.T. Investitionen in Elsfleth zurück.

- Einrichtung Citymanagement
  Bei einem Teil der genannten anfallenden Aufgaben handelt es sich um Management-Aufgaben – Koordination der Akteure, Konkretisierung der Ziele, Ableitung von Maßnahmen und Befördern der Umsetzung von Maßnahmen,.... Es sollte geklärt werden, wer diese (City)Managementaufgaben übernimmt; ggf. ist die Einbindung Externer sinnvoll.

- Ggf. bauliche Maßnahmen zur Herrichtung von Gebäuden für die Nutzung

- Maßnahmen zur Attraktivierung der durch Einzelhandel / Gastronomie genutzten Gebäude (Modernisierung / Fassadengestaltung u.a.)

Nutzung von Alleinstellungsmerkmalen:

*In Elsfleth wurde die **Firma Wempe** gegründet. Das Gebäude, in dem die erste Werkstatt / der erste Laden eingerichtet wurden, befindet sich im Untersuchungsgebiet an der westlichen Steinstraße. Es sollte geprüft werden, ob das Unternehmen Interesse hat, am Gründungsstandort präsent zu sein - zumal es Schnittstellen mit der Fachhochschule gibt (Herstellung von Navigationsgeräten).*

5.1.4 Potentiale und Handlungsbedarf - Wohnen in der Innenstadt

Eine Perspektive für die Belebung des Zentrums kann auch die Ansiedlung von Wohnnutzungen unmittelbar im Zentrum sein (ggf. auch in den Erdgeschosszonen).
Gerade für die Herausbildung von Alleinstellungsmerkmalen kann ein Angebot an regionaltypischen Wohngebäuden eine Rolle spielen (das „Kapitänshaus“ in Elsfleth als Alternative zum Standard-Einfamilienhaus)

Als mögliche Zielgruppen vor allem für einfamilienhausähnliche-Angebote ergeben sich

- 2-Personenhaushalte bzw. Familien (z.B. aus der Gruppe der im Bereich Wissenschaft und Bildung Tätigen – aber auch ältere Haushalte, die einen zentralen, attraktiven Wohnstandort suchen, nicht jedoch ein spezielles „Senioren-Wohnangebot“)
- Studierende (vor allem für die Wohnform „WG“ bzw. Hausgemeinschaft) – es ist zu prüfen, inwieweit über das Angebot am Campus hinaus Bedarf besteht (ggf. gerade nach „anderen“ Wohnformen als sie der Campus bietet)
- Bedarf nach speziellen Angeboten für Senioren wird weniger gesehen, da bereits 2 Senioren-Wohneinrichtungen in der Innenstadt vorhanden sind. (Allerdings handelt es sich hierbei um ein Pflegeheim sowie ein „Seniorendomizil“ mit sehr umfassender Versorgung zu entsprechend hohen Kosten. Ein reines Wohnangebot, dass eigenständiges Wohnen in sicherer Umgebung (barrierefreie Wohnung, barrierefreier Zugang...) an zentralem Standort ermöglicht, gibt es derzeit nicht; dieses ist jedoch im Gebäudebestand auch kaum umsetzbar).

Bei einer Stärkung der Wohnnutzung in der Innenstadt ist zu berücksichtigen:

- Die Erreichbarkeit muss gewährleistet sein
- Das Vorhandensein von Angeboten zumindest für den täglichen Bedarf stellt eine zentrale Qualität des Wohnstandortes Innenstadt dar
- Durch neue Wohnnutzungen sollte nicht die Einkaufszone in der Form „fragmentiert“ werden, dass sie nicht mehr als durchgängige Zone wahrnehmbar ist.

Die Diskussion darüber, ob eine Ausweitung des Wohnens in der Innenstadt und vor allem in den Erdgeschossen sinnvoll ist, ist noch vertiefend zu führen – unter Einbindung der Einzelhändler.

Mögliche Maßnahmen – Wohnen

- Anpassung Bebauungsplan
- Modernisierung und Umbau der Gebäude
- Sicherstellung der Erreichbarkeit (Erschließung)
- Marketing – Wohnen in der Elsflether Innenstadt

5.2 Zusammenfassung: Erneuerungskonzept

Zusammenfassend wird ein Erneuerungskonzept verfolgt, in dem

- über eine Ausweitung von Inanspruchnahme und Nachfrage eine Stärkung des Einzelhandels und der sonstigen Angebote in der Innenstadt gelingt,
- ein ausgeprägter (und erlebbarer) Standort der Maritimen Bildung / Forschung / Wirtschaft die Attraktivität des touristischen Zieles Elsfleth stärkt
- der Tourismus eine Stärkung der Nachfrage vor allem auch in „typischen" Lagen und Nachfragesegmenten (historische Gebäude, maritime Angebote,...) bedingt,
- die Attraktivität des Bildungs- und Arbeitsortes Elsfleth von einer attraktiven Innenstadt und auch von attraktiven Wohnangeboten (auch abweichend vom freistehenden Einfamilienhaus am Ortsrand – „knappe, besondere Angebote") profitiert.

6 Städtebauliche Missstände Karte 9/ 9a

Im Hinblick auf das beschriebene Erneuerungskonzept ergeben sich die folgenden städtebaulichen Missstände im Untersuchungsgebiet:

6.1 Funktionale Mängel

- **Funktionsverlust Einzelhandelszone**
  Der Funktionsverlust der innenstädtischen Einzelhandelszone, der sich in
  - Leerständen
  - Situationen der Vernachlässigung

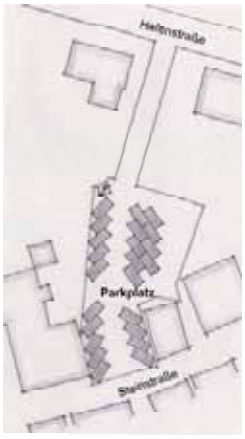
  äußert,
  stellt den zentralen Misstand im Untersuchungsgebiet dar.

- **Unzureichende Mobilisierung vorhandener Potentiale**
  Einen weiteren funktionalen Mangel stellt die bisher unzureichende Verknüpfung der Nutzungen und Potentiale in der Innenstadt für eine Gesamtentwicklung dar.

- **Mängel im Erschließungssystem**

  - Technische Mängel liegen in der Hafenstraße vor (z.B. eingerissener, z.T. ausgebesserter Fahrbahnbelag, unebener Belag im Fuß-/Radwegbereich, keine Begrünung,... Insgesamt für die Funktion als Eingangs-/Zufahrtsbereich zur Innenstadt mangelhafte Gestaltung; s. Abb. 31).

  - Der zentrale Parkplatz entlang der Hafenstraße ist durch die Organisationsweise der Stellplätze ineffizient (Durch eine Neuanordnung der Stellplätze könnten mehr Stellplätze mehr auf der Fläche untergebracht werden – im nebenstehenden Beispiel ergeben sich 4 Stellplätze zusätzlich) Der Parkplatz vor dem leerstehenden Gebäude Rittersweg 3a wird zusätzlich genutzt.



  - Entlang der Hunte, parallel zur Weserstraße, ist das Ufer auf ganzer Länge (Ausnahme der öffentlichen Grünfläche mit Breite von ca. 15m) nicht für die Öffentlichkeit zugänglich. Private Gärten reichen bis zur Wasserkante.

  - In der Einzelhandelsuntersuchung wird zudem die fehlende Anbindung der Fußgängerzone an die B212 (Oberrege) mit weiteren Versorgungseinrichtun-

gen als Mangel formuliert. Eine direkte Verbindung besteht nur über einen Rad-/Fußweg entlang des Friedhofs.

Abbildung 31: Hafenstraße (links), Parkplatz zwischen Hafen- und Steinstraße

Quelle: eigene Aufnahmen

6.2 Mängel in der Nutzungsstruktur

- **Fehlnutzung: Parken an der Wasserkante**
  Die Mischnutzung des Platzes „An der Kaje“ – vor allem das Parken – mindert die Aufenthaltsqualität

Abbildung 32: Platz an der Kaje

Quelle: eigene Aufnahme

- **öffentliche Grünflächen**
  Es gibt keine Grünfläche an zentralem Standort.

- **Brachflächen / untergenutzte Flächen**
  Im Untersuchungsgebiet befinden sich unbebaute Flächen (z.B. nördlich der Friedrich-August-Straße, südlich des Bahnhofs, östlich entlang der Weserstraße), die Entwicklungspotentiale darstellen (die Nutzungsperspektiven sind vor allem im Bereich südlich des Bahnhofs durch z.B. Hochwasserschutz allerdings eingeschränkt).

6.3 Gestalterische Mängel

- **Eingangssituationen**
  Die Eingangssituationen zum Stadtkern sind aktuell unzureichend ausgestaltet:
  - die direkte Zufahrt zur Fußgängerzone in der Steinstraße ist von der B212 durch eine Beschilderung zwar erkennbar, baulich jedoch nicht ersichtlich.
  - Auch in der Hafenstraße und im Rittersweg sind keine Eingangsbereiche ausgebildet

- **Straßen und Wege**
  - Unzureichende Gestaltung/ Begrünung des Straßenraumes (vor allem Straßenrandbereiche) im Bereich Weserstraße als Rad-Wanderwegroute
  - Unzureichende Gestaltung Deich- und Bahnhofstraße (z.B. unebene, triste Fahrbahndecke mit Betonsteinen).
  - Der `Bahnpatt` als fußläufige Verbindung von Bahnhof und Innenstadt weist gestalterische Mängel auf, insbesondere die Grünstrukturen sind pflegebedürftig.
  - Die Gestaltung des Weges zwischen Hafen- und Steinstraße ist – wie auch die Gestaltung der Fußgängerzone insgesamt – nicht mehr zeitgemäß (vgl. Punkt „Fußgängerzone“ auf der Folgeseite).

Abbildung 33: gestalterisch mangelhafter Straßenraum in der Weserstraße (links) und Deichstraße

Abbildung 34: mangelhafte Gestaltung von Rad-/Fußwegen in Richtung Innenstadt (Bahnpatt und zwischen Hafen- und Steinstraße)

Quelle: eigene Aufnahmen

- **Fußgängerzone / Plätze**
  Gestalterische Mängel liegen vor

  - in der Fußgängerzone: fehlende Verweilmöglichkeiten, kaum Straßenbegrünung. Zudem weist die Steinstraße einen im Vergleich zum benachbarten Rathausplatz qualitativ weniger hochwertigen, uneinheitlichen und nicht mehr zeitgemäßen Bodenbelag auf (etwa beginnend ab Steinstraße 2). Dies gilt auch für den in die Fußgängerzone führenden Weg zwischen Hafen- und Steinstraße. Um den Zusammenhang in der Innenstadt zu verdeutlichen wäre ein einheitlicher Bodenbelag sinnvoll oder Gestaltungselemente, die verbindend wirken.
  - im Bereich des Platzes `An der Kaje` (Vorschlag für die Verbesserung liegt vor - Gestaltungsplan für nördlichen Teilbereich; bisher nicht umgesetzt)
  - bei den Platzsituationen entlang der Steinstraße (südlicher Eingangsbereich zur Fußgängerzone / Eckbereich Höhe Steinstraße 8)
  - im Bahnhofsumfeld (Vorschlag für die Verbesserung liegt vor; bisher nicht umgesetzt).
  - des Platzes auf dem Campus (Planungen liegen vor, bisher nicht umgesetzt).

Abbildung 35: unzureichend gestalteter öffentlicher Raum Fußgängerzone

Abbildung 36: Qualitative Unterschiede der Ausgestaltung des öffentlichen Raums (Bodenpflaster) (links Rathausplatz, rechts Steinstraße)

Abbildung 37: Bahnhofsumfeld

Quelle: eigene Aufnahmen

- **Gebäude / private Grundstücke**

Mängel an ortsbildprägenden Gebäuden ergeben sich z.B. durch Überformung der ursprünglichen Fassadengestaltung / Fensteröffnungen/ Farben und Materialien,....
In den Erdgeschossen wurden in den letzten Jahrzehnten zum Teil Anpassungen zugunsten der jeweiligen Nutzung vorgenommen, die das historische Stadtbild in der Innenstadt beeinträchtigen (Art und Größe von Schaufenstern, Werbeanlagen,...)

Es besteht

- Modernisierungsbedarf an den ortsbildprägenden Gebäuden zur Aufwertung des Stadtbildes (Erhaltung / Wiederherstellung der historischen Gebäude).

- Erneuerung und Aufwertung der Erdgeschosszonen von Gebäuden in der Steinstraße.

7 Maßnahmen Karte 10/ 10a

Es ergibt sich Bedarf nach folgenden Maßnahmen:

- **Erkennbarkeit „historische Stadt“ erhöhen Gebäude / Orte / Stadtstruktur durch**
  - Modernisierung von Gebäuden
  - Gestaltung / Aufwertung öffentlicher Raum

- **Verbindung der Orte herstellen / aufwerten durch**
  - Hinweise / Beschilderung
  - Wege am Wasser / ans Wasser
  - Funktionale und gestalterische Verbesserung vorhandener Verbindungen

- **Erlebbarkeit Wasserlage erhöhen durch**
  - Wege am Wasser / ans Wasser
  - Aufenthaltsangebote am Wasser (z.B. „Rastplätze“ für Radfahrer oder auch kleine Außen-Ausstellungen)
  - Veranstaltungen am Wasser

- **Stärkere Einbindung „maritime Wirtschaft“ in den Stadtkontext als**
  - potentielle Nachfrager für Angebote im Zentrum (Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen,...)
  - Ansätze für touristische Angebote

- **Weiterentwicklung der Angebote im Zentrum (lt. Einzelhandelsgutachten: Einzelhandel/ Gastronomie):**
  - Super-/ Verbrauchermarkt
  - Geschäften im Bereich Einrichtung
  - Frequenzbringern
    (möglichst an beiden Enden der Fußgängerzone)
  - Gastronomischen Einrichtungen mit Ausstrahlung
  - Attraktiven Freisitzen

Bei den genannten Maßnahmen handelt sich um

1. **Bauliche / Städtebauliche Maßnahmen**
   - Aufwertung des öffentlichen Raumes (Plätze, Straßen, Wege)

- Herstellung von Wegebeziehungen
- Modernisierung und gestalterische Aufwertung von (ortsbildprägenden) Gebäuden
- bauliche Maßnahmen an Gebäuden, um diese zu Einzelhandels- / touristischen Zwecken zu nutzen bzw. eine innenstadtgerechte Fassadengestaltung zu erreichen
- ggf. Anpassung Bebauungspläne

2. Maßnahmen zur Mobilisierung der Potentiale und Akteure: Strategieentwicklung und –umsetzung (Citymanagement):

- Initiierung und Begleitung der Kooperation der Akteure
- Konzeptentwicklung
- Marketing

8 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Maßnahmen	Kosten	Finanzierung durch.... Städtebauförderung	Eigentümer	Sonstige
A. Planung, Betreuung und weitere Vorbereitung der Sanierung				
1. Sanierungsbeauftragter / Treuhänder	150.000	150.000		
2. Planungskosten	100.000	100.000		
3. Öffentlichkeitsarbeit	50.000	50.000		
Summe	**300.000**	**300.000**		
B. Ordnungsmaßnahmen				
Erneuerung /Aufwertung öffentlicher Raum	1.450.000	1.350.000		ggf. Tourismusförderung
darunter				
1. Straßen und Wege, Stellplätze	1.100.000	1.100.000		
technische und gestalterische Maßnahmen				
Neuanlage Uferweg				
2. Maßnahmen im Bereich Kaje	350.000	250.000	100.000	
Summe	**1.450.000**	**1.350.000**	**100.000**	
C. Baumaßnahmen				
1. ...für die Wiedernutzung von Gebäuden - innenstadtbedingter Mehraufwand	500.000	500.000		
2. Modernisierung ortsbildprägender Gebäude	5.000.000	1.000.000	4.000.000	
Summe	**5.500.000**	**1.500.000**	**4.000.000**	
D. Stärkung Einzelhandel durch Marketing, Koordination am Ort vorhandener Potentiale,..				
Citymarketing - Organisation der Akteure, Beratung, Marketing	150.000	150.000		
Summe	**150.000**	**150.000**		
E. Gesamtkosten	**7.400.000**	**3.300.000**	**4.100.000**	
F. Finanzierung				
Einnahmen (Ausgleichsbeträge, pauschal)	300.000			
nicht durch Einnahmen gedeckte Kosten	3.000.000			
davon Bund / Land	2.000.000			
davon Kommune	1.000.000			
ergibt bei #### Jahren Laufzeit jährlich				

9 Weiteres Vorgehen

9.1 Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes Karte 11

Es wird vorgeschlagen, als Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen den Kern des Untersuchungsgebietes förmlich festzulegen.

Das vorgeschlagene Sanierungsgebiet hat eine Flächengröße von rd. 23 ha.

9.2 Verfahrensempfehlung

Es wird vorgeschlagen, das Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB förmlich festzulegen und die Maßnahme im umfassenden Verfahren unter Anwendung der §§ 152 ff BauGB durchzuführen.

9.3 Erforderlichkeit und Dringlichkeit der Sanierung

Die Beseitigung der dargelegten städtebaulichen Missstände liegt im besonderen öffentlichen Interesse (gem. § 136 Abs. 1 BauGB).
Die Eigentümer der Grundstücke und Gebäude im Untersuchungsgebiet sowie die Stadt Elsfleth selbst sind angesichts des Handlungsbedarfes und der entstehenden Kosten nicht in der Lage, diese Probleme ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln in absehbarer Zeit zu beheben. Die Städtebauförderung ist daher als zentrales Finanzierungsinstrument zur Behebung der aufgelisteten Missstände notwendig.
Die Stadt Elsfleth wird im Rahmen ihrer Haushaltsplanung die erforderlichen Haushaltsmittel entsprechend den zu erwartenden Bewilligungsbescheiden bereitstellen.

9.4 Vorschlag zum weiteren Vorgehen

Nächste Schritte sollten sein:

- Initiierung einer Standortgemeinschaft (Eigentümer, Einzelhändler – Gewerbe- und Handelsverein, Fachhochschule, weitere Einrichtungen / Persönlichkeiten)
- Diskussion und Konkretisierung des Konzeptes und der vorgeschlagenen Maßnahmen in dieser Runde
- Organisation einer Beteiligung der Öffentlichkeit durch diese Runde
- Prüfung ggf. in Frage kommender weiterer Fördermittel
- Umsetzung erster Maßnahmen

Um die Funktionsfähigkeit einer solchen Runde sicher zu stellen, sollten Kapazitäten für die Begleitung der Arbeit im Sinne eines Managements zur Verfügung stehen – Einladungen, Protokolle aber auch Übernahme inhaltlicher Aufgaben, die von den anderen Beteiligten nicht „nebenher“ übernommen werden können.
Die Beteiligung Externer in diesem Zusammenhang sichert zudem die Unabhängigkeit von der Verwaltung

10 Beteiligung der Betroffenen – Mitwirkungsbereitschaft

Im März 2010 wurde eine Informationsveranstaltung durchgeführt, in der die Grundzüge des Erneuerungskonzeptes vorgestellt und diskutiert wurden (Protokoll der Veranstaltung liegt den Unterlagen bei).

Ein Gespräch mit der Fachhochschule als potentiellem Entwicklungspartner hat ergeben, dass diese durchaus Interesse an einer stärkeren Verankerung vor Ort hat.

11 Anhang 1 – Karten

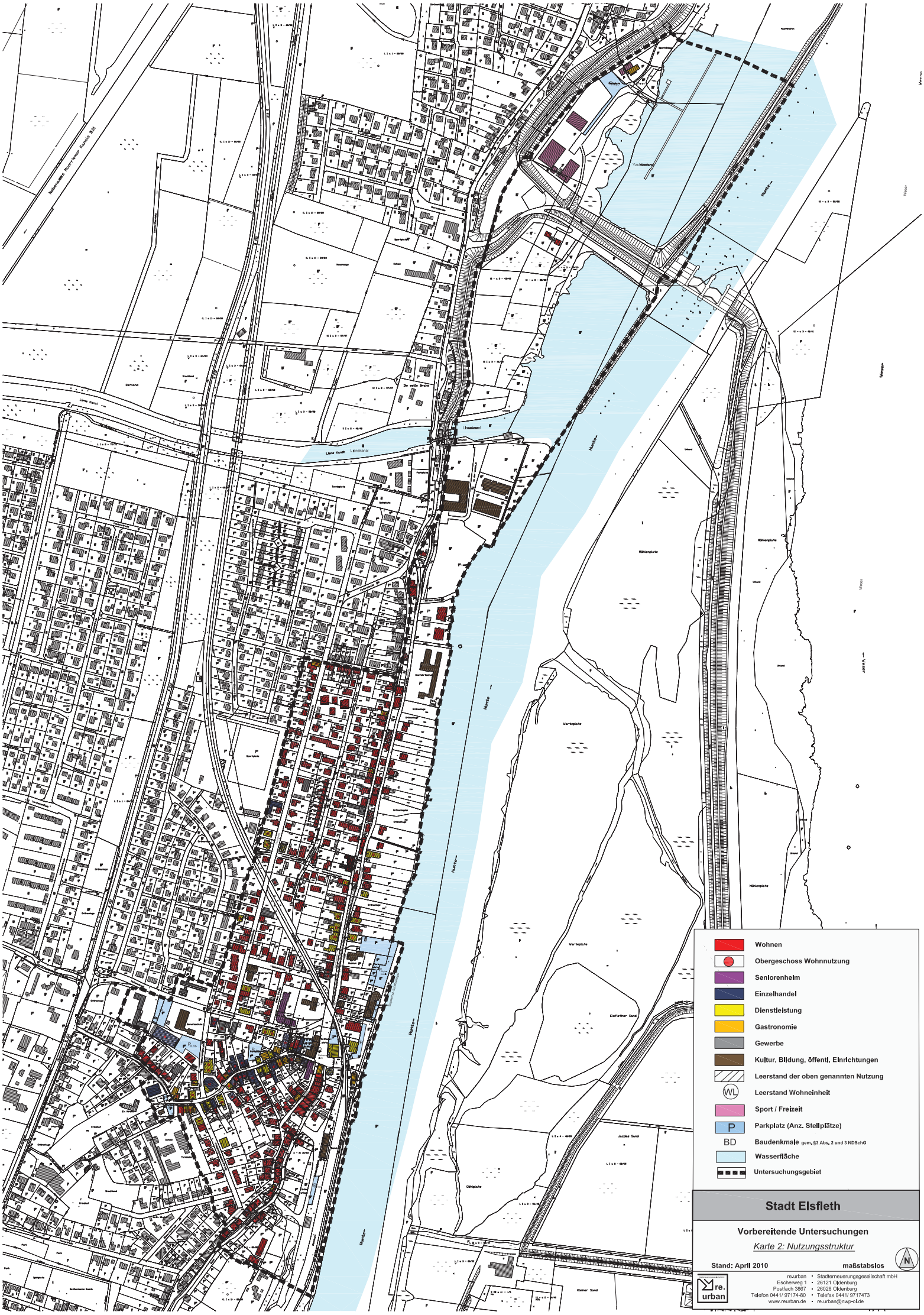
Stadt Elsfleth

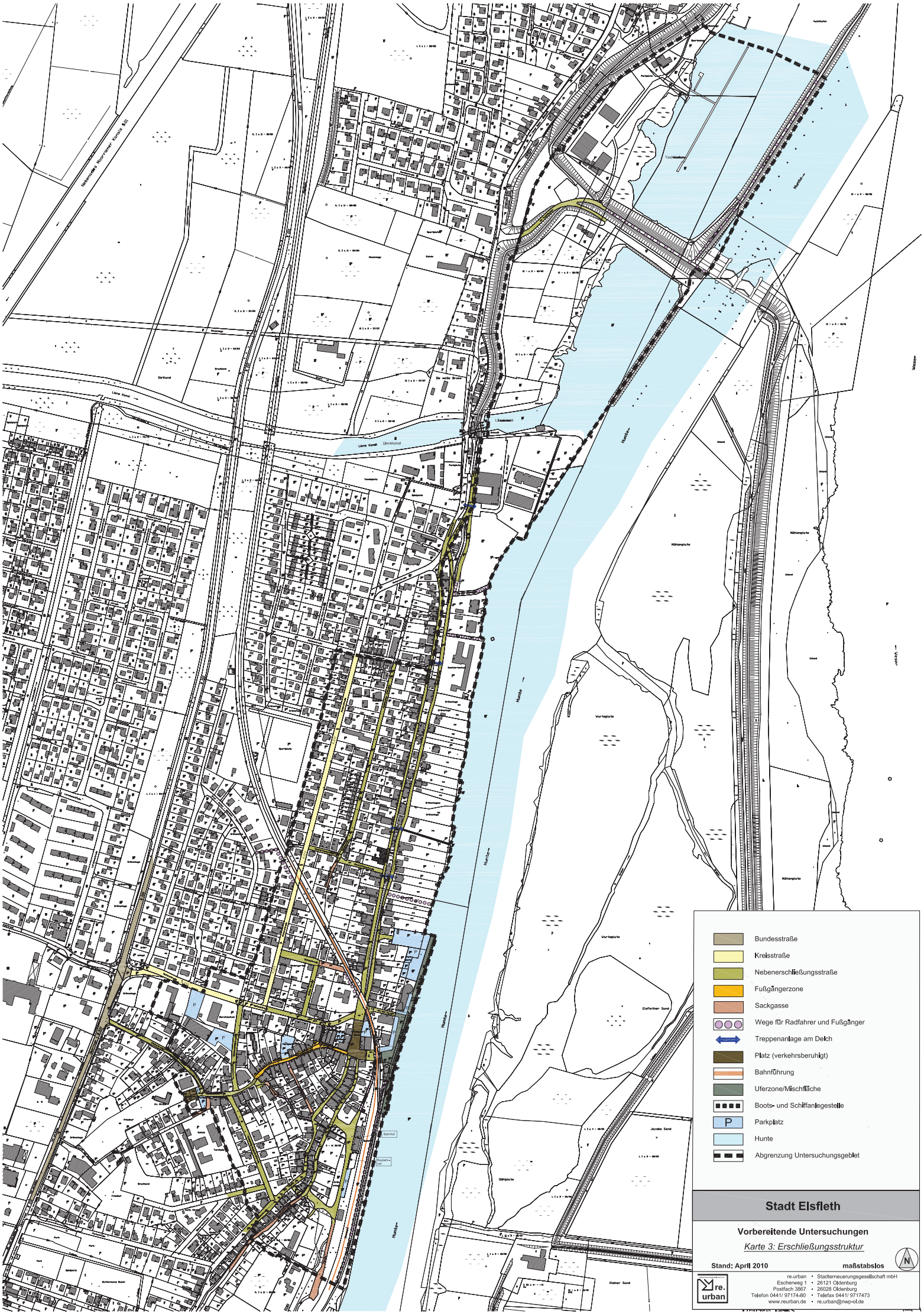
Vorbereitende Untersuchungen

Karte 1: Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Stand: April 2010 **maßstabslos**

re.urban
re.urban • Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg
Postfach 3867 • 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 • Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de • re.urban@nwp-ol.de


Wohnen
Obergeschoss Wohnnutzung
Seniorenheim
Einzelhandel
Dienstleistung
Gastronomie
Gewerbe
Kultur, Bildung, öffentl. Einrichtungen
Leerstand der oben genannten Nutzung
WL
Leerstand Wohneinheit
Sport / Freizeit
P
Parkplatz (Anz. Stellplätze)
BD
Baudenkmale gem. §3 Abs. 2 und 3 NDSchG
Wasserfläche
Untersuchungsgebiet
Stadt Elsfleth
Vorbereitende Untersuchungen
Karte 2: Nutzungsstruktur
Stand: April 2010
maßstabslos
N
re. urban
re.urban • Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg
Postfach 3867 • 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 • Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de • re.urban@nwp-ol.de



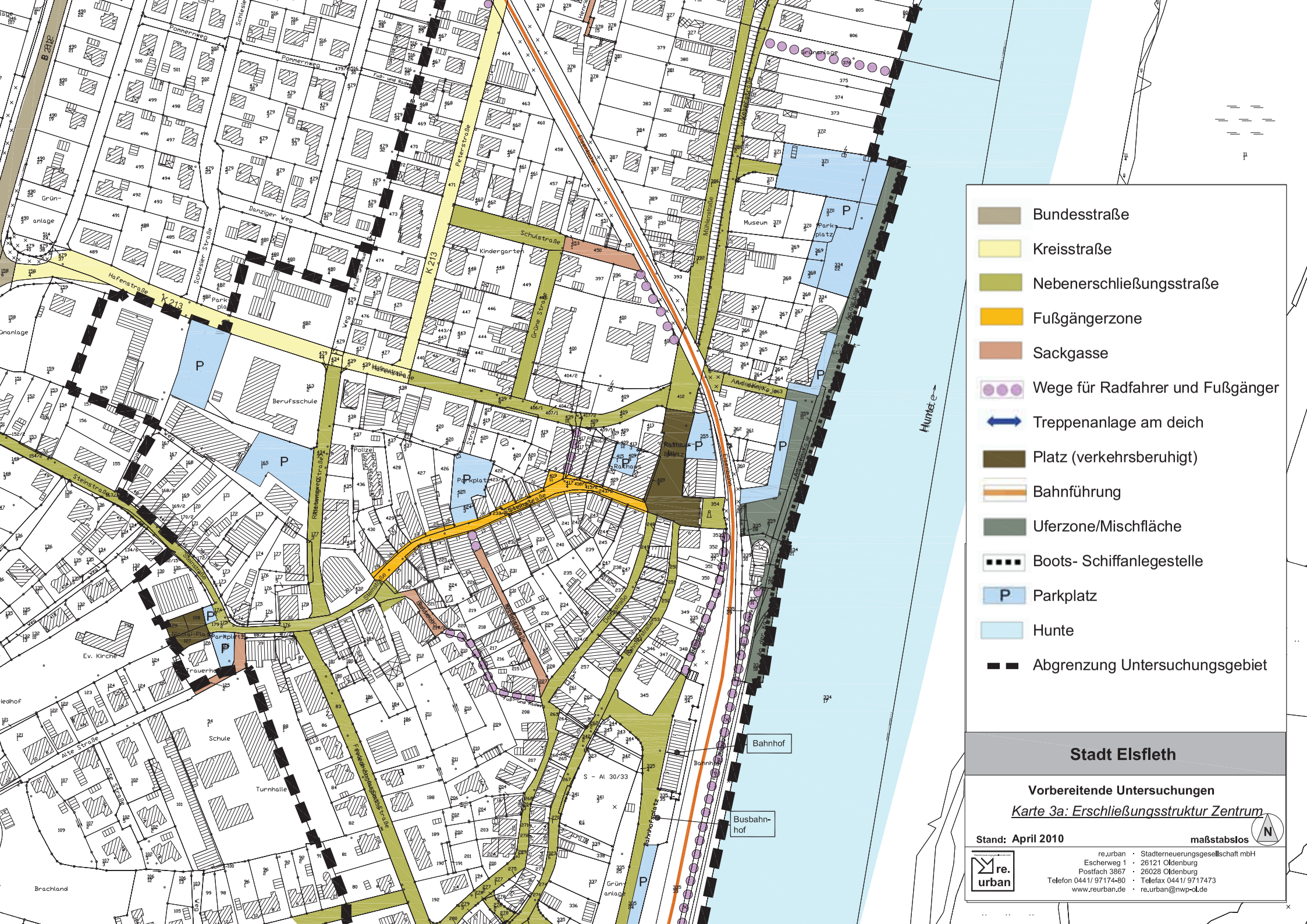
Stadt Elsfleth

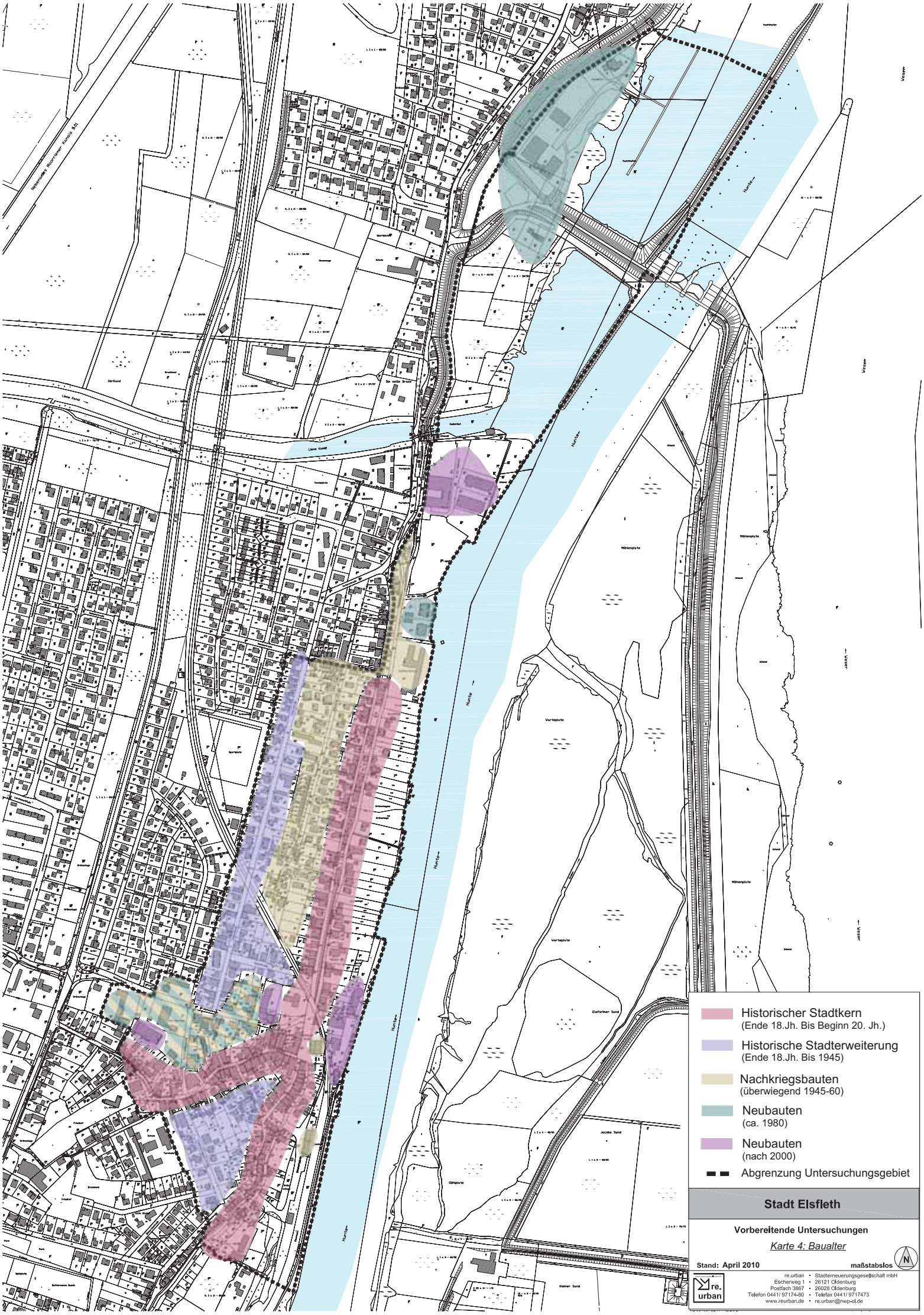
Vorbereitende Untersuchungen

Karte 3: Erschließungsstruktur

Stand: April 2010 **maßstabslos**

re.urban
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg
Postfach 3867 • 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 • Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de • re.urban@nwp-ol.de


Bundesstraße
Kreisstraße
Nebenerschließungsstraße
Fußgängerzone
Sackgasse
Wege für Radfahrer und Fußgänger
Treppenanlage am deich
Platz (verkehrsberuhigt)
Bahnführung
Uferzone/Mischfläche
Boots- Schiffanlegestelle
Parkplatz
Hunte
Abgrenzung Untersuchungsgebiet
Stadt Elsfleth
Vorbereitende Untersuchungen
Karte 3a: Erschließungsstruktur Zentrum
Stand: April 2010
maßstabslos
N
re.urban
re.urban · Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 · 26121 Oldenburg
Postfach 3867 · 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 · Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de · re.urban@nwp-ol.de
B 212
K 213
Hafenstraße
Peterstraße
Schulstraße
Mühlenstraße
Museum
Kindergarten
Berufsschule
Polizei
Rathaus
Rathausplatz
Parkplatz
Ev. Kirche
Schule
Turnhalle
Bahnhof
Busbahnhof
Hunte



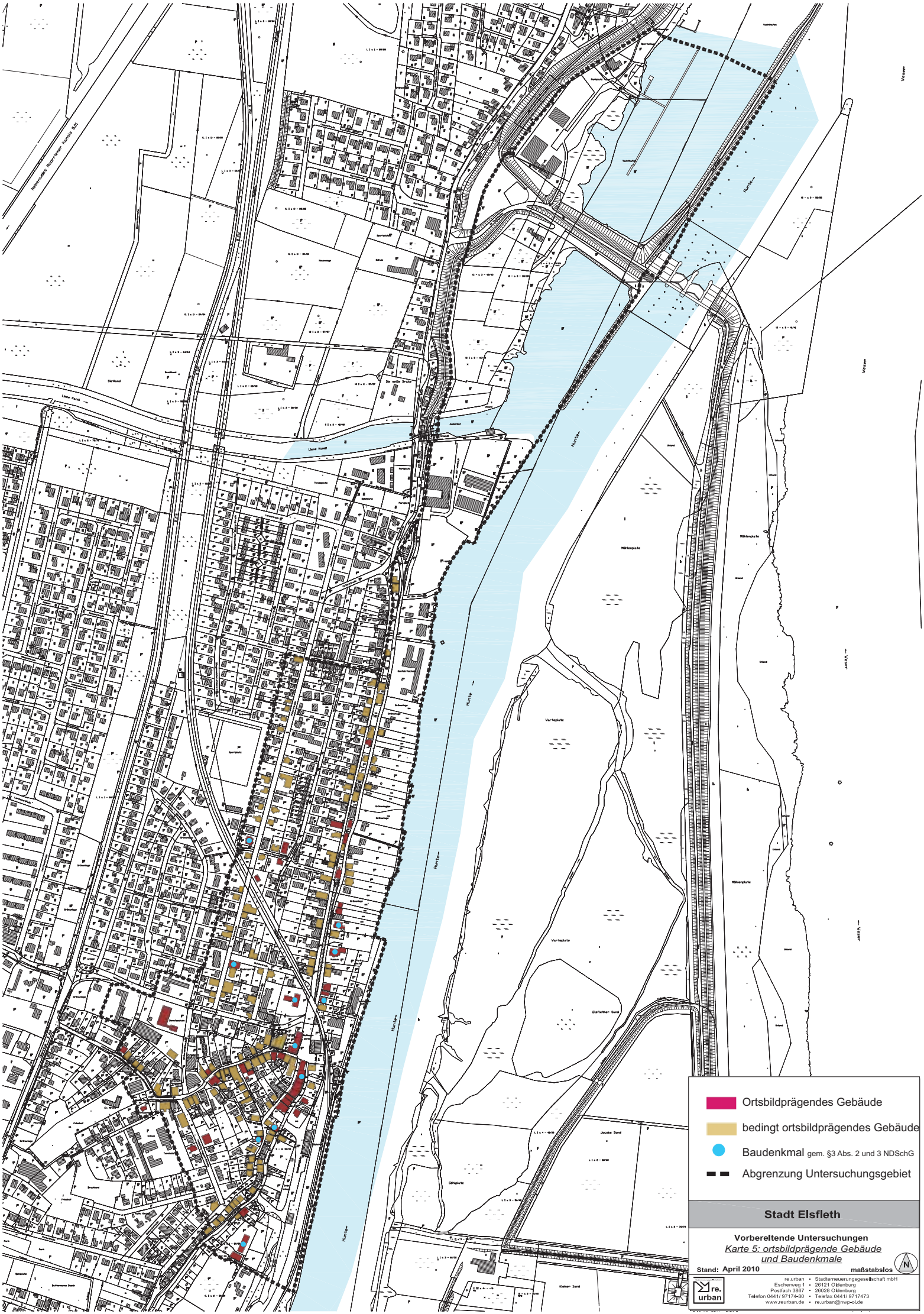
Stadt Elsfleth

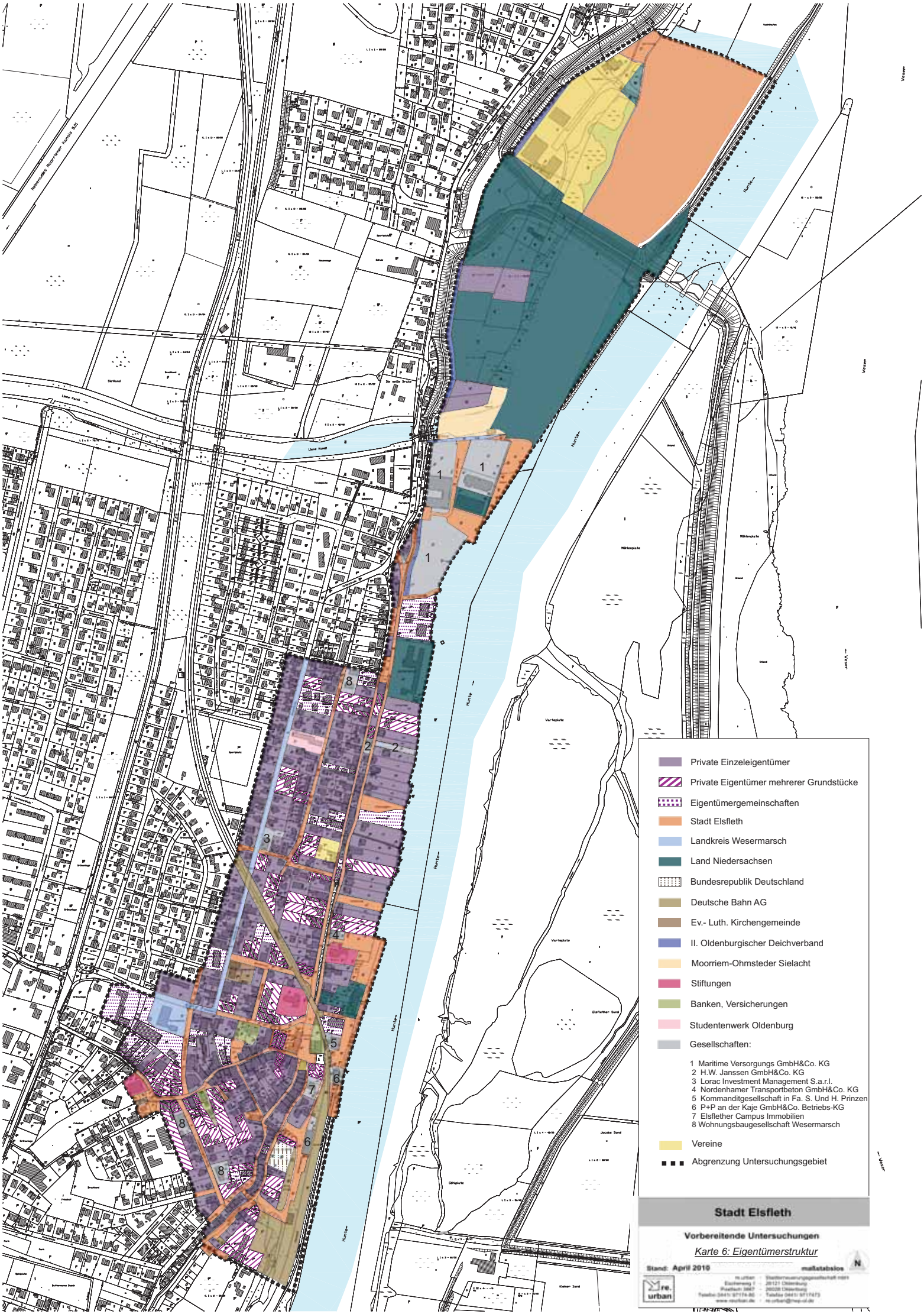
Vorbereitende Untersuchungen

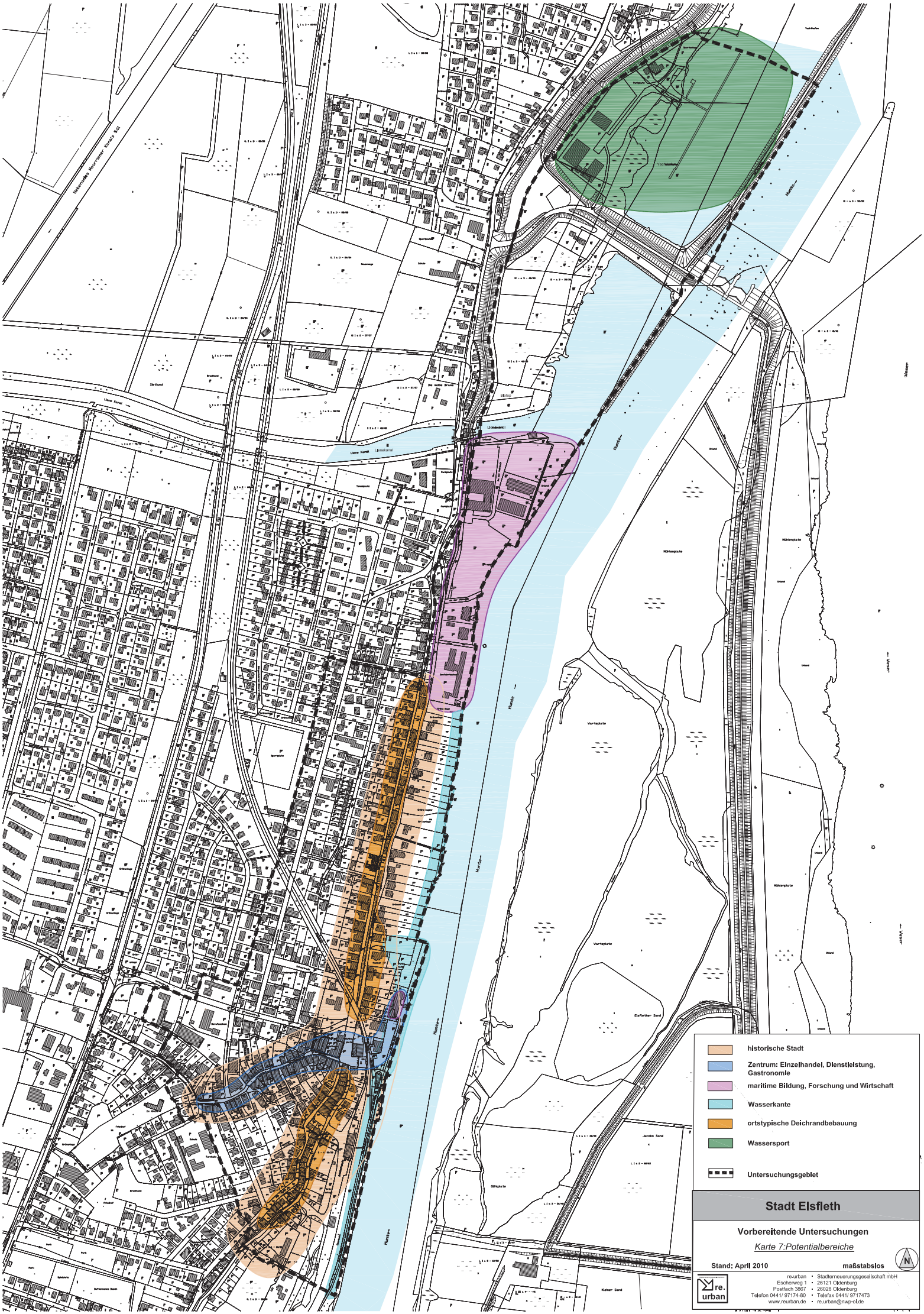
Karte 4: Baualter

Stand: April 2010 **maßstabslos**

re.urban • Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg
Postfach 3867 • 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 • Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de • re.urban@nwp-ol.de


Ortsbildprägendes Gebäude
bedingt ortsbildprägendes Gebäude
Baudenkmal gem. §3 Abs. 2 und 3 NDSchG
Abgrenzung Untersuchungsgebiet
Stadt Elsfleth
Vorbereitende Untersuchungen
Karte 5: ortsbildprägende Gebäude und Baudenkmale
Stand: April 2010
maßstabslos
re.urban
re.urban • Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg
Postfach 3867 • 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 • Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de • re.urban@nwp-ol.de


Private Einzeleigentümer
Private Eigentümer mehrerer Grundstücke
Eigentümergemeinschaften
Stadt Elsfleth
Landkreis Wesermarsch
Land Niedersachsen
Bundesrepublik Deutschland
Deutsche Bahn AG
Ev.- Luth. Kirchengemeinde
II. Oldenburgischer Deichverband
Moorriem-Ohmsteder Sielacht
Stiftungen
Banken, Versicherungen
Studentenwerk Oldenburg
Gesellschaften:
1 Maritime Versorgungs GmbH&Co. KG
2 H.W. Janssen GmbH&Co. KG
3 Lorac Investment Management S.a.r.l.
4 Nordenhamer Transportbeton GmbH&Co. KG
5 Kommanditgesellschaft in Fa. S. Und H. Prinzen
6 P+P an der Kaje GmbH&Co. Betriebs-KG
7 Elsflether Campus Immobilien
8 Wohnungsbaugesellschaft Wesermarsch
Vereine
Abgrenzung Untersuchungsgebiet
Stadt Elsfleth
Vorbereitende Untersuchungen
Karte 6: Eigentümerstruktur
Stand: April 2010
maßstabslos
N
re. urban



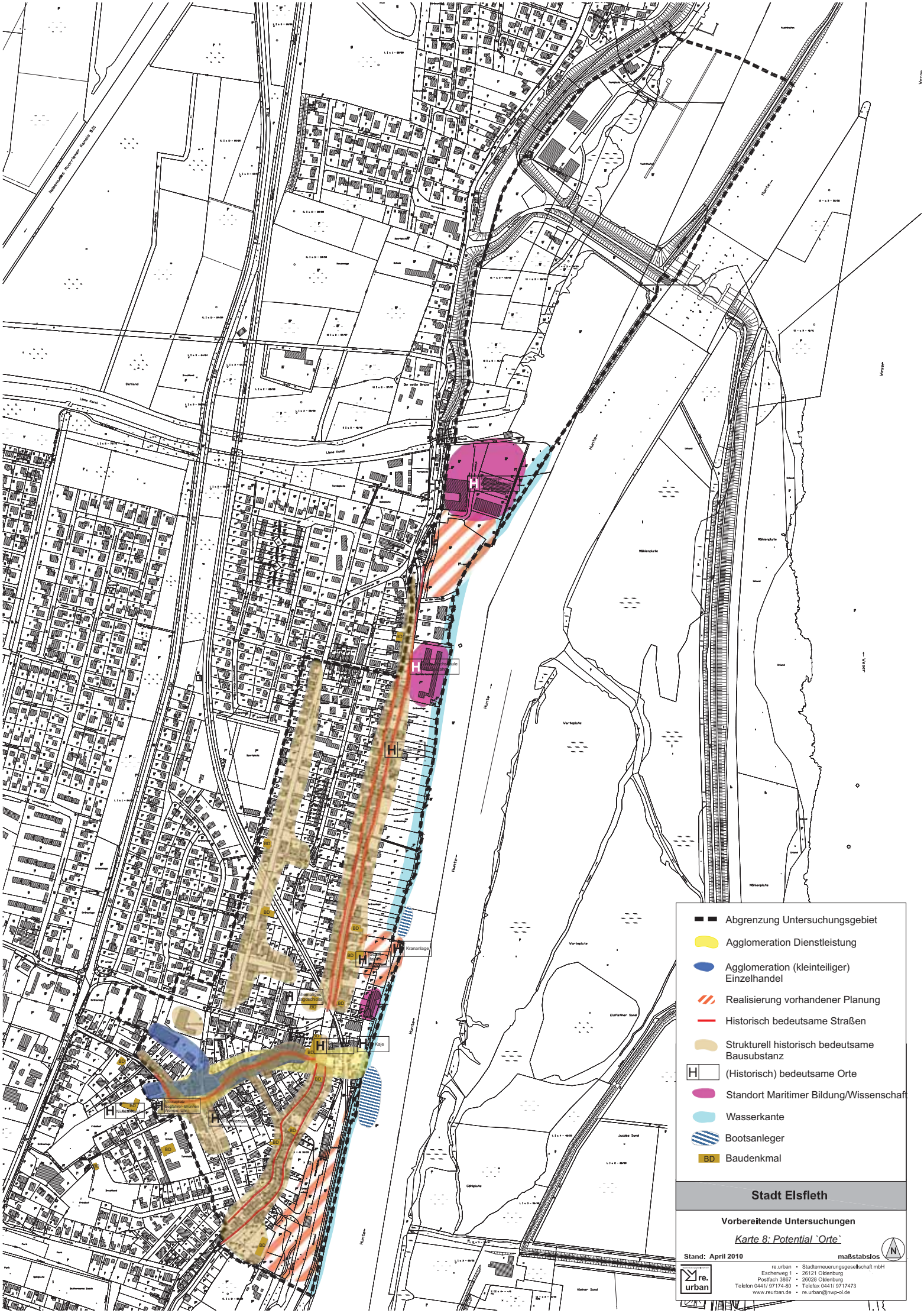
Stadt Elsfleth

Vorbereitende Untersuchungen

Karte 7:Potentialbereiche

Stand: April 2010 **maßstabslos**

re.urban • Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg
Postfach 3867 • 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 • Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de • re.urban@nwp-ol.de


Abgrenzung Untersuchungsgebiet
Agglomeration Dienstleistung
Agglomeration (kleinteiliger) Einzelhandel
Realisierung vorhandener Planung
Historisch bedeutsame Straßen
Strukturell historisch bedeutsame Bausubstanz
(Historisch) bedeutsame Orte
Standort Maritimer Bildung/Wissenschaft
Wasserkante
Bootsanleger
Baudenkmal
Stadt Elsfleth
Vorbereitende Untersuchungen
Karte 8: Potential `Orte`
Stand: April 2010
maßstabslos
re.urban
re.urban • Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg
Postfach 3867 • 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-60 • Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de • re.urban@nwp-ol.de

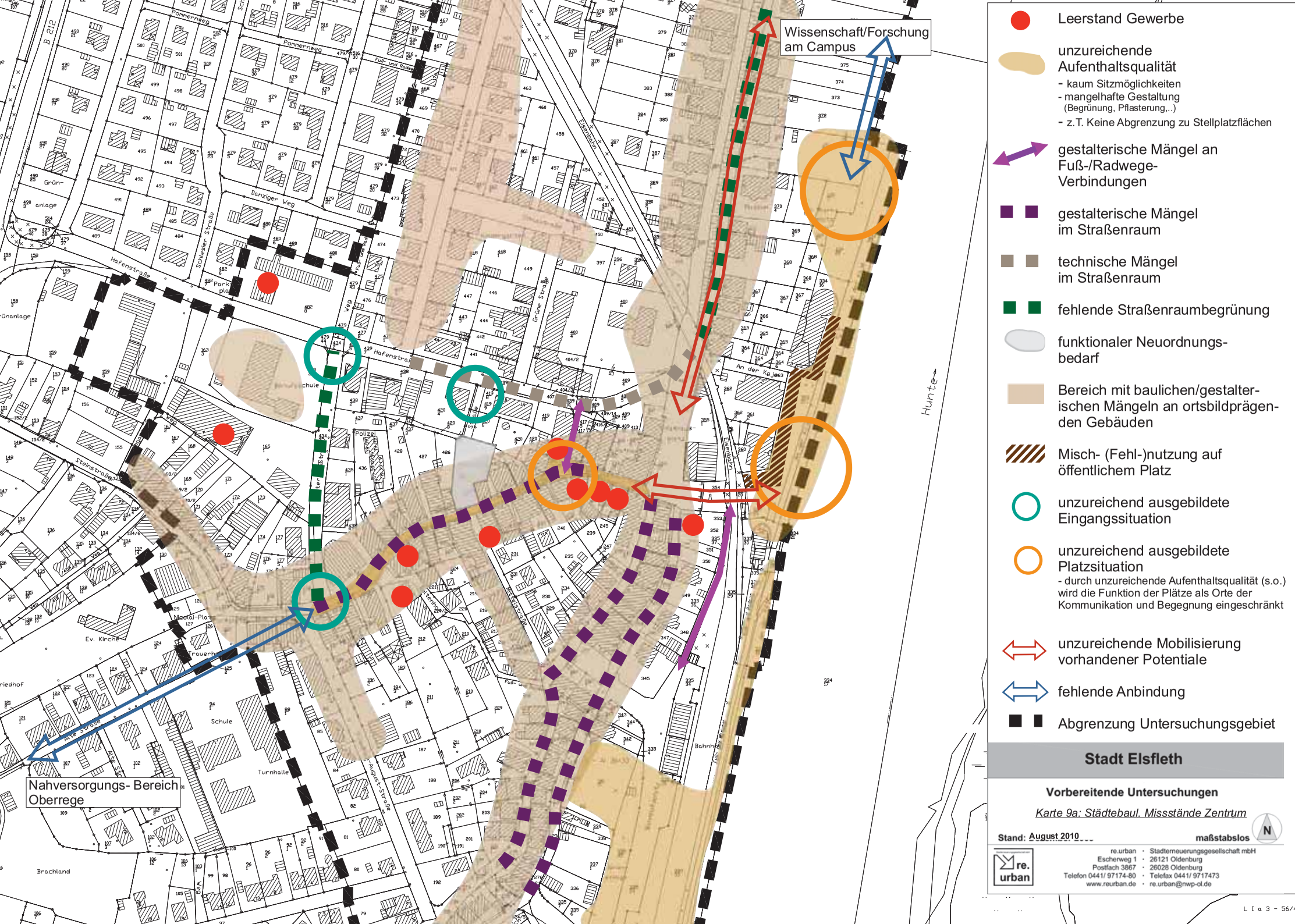
Stadt Elsfleth

Vorbereitende Untersuchungen

Karte 9: Städtebauliche Missstände

Stand: April 2010 **maßstabslos**

re.urban • Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg
Postfach 3867 • 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-60 • Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de • re.urban@nwp-ol.de



- Leerstand Gewerbe
- unzureichende Aufenthaltsqualität
  - kaum Sitzmöglichkeiten
  - mangelhafte Gestaltung (Begrünung, Pflasterung,..)
  - z.T. Keine Abgrenzung zu Stellplatzflächen
- gestalterische Mängel an Fuß-/Radwege-Verbindungen
- gestalterische Mängel im Straßenraum
- technische Mängel im Straßenraum
- fehlende Straßenraumbegrünung
- funktionaler Neuordnungs-bedarf
- Bereich mit baulichen/gestalter-ischen Mängeln an ortsbildprägen-den Gebäuden
- Misch- (Fehl-)nutzung auf öffentlichem Platz
- unzureichend ausgebildete Eingangssituation
- unzureichend ausgebildete Platzsituation
  - durch unzureichende Aufenthaltsqualität (s.o.) wird die Funktion der Plätze als Orte der Kommunikation und Begegnung eingeschränkt
- unzureichende Mobilisierung vorhandener Potentiale
- fehlende Anbindung
- Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Stadt Elsfleth

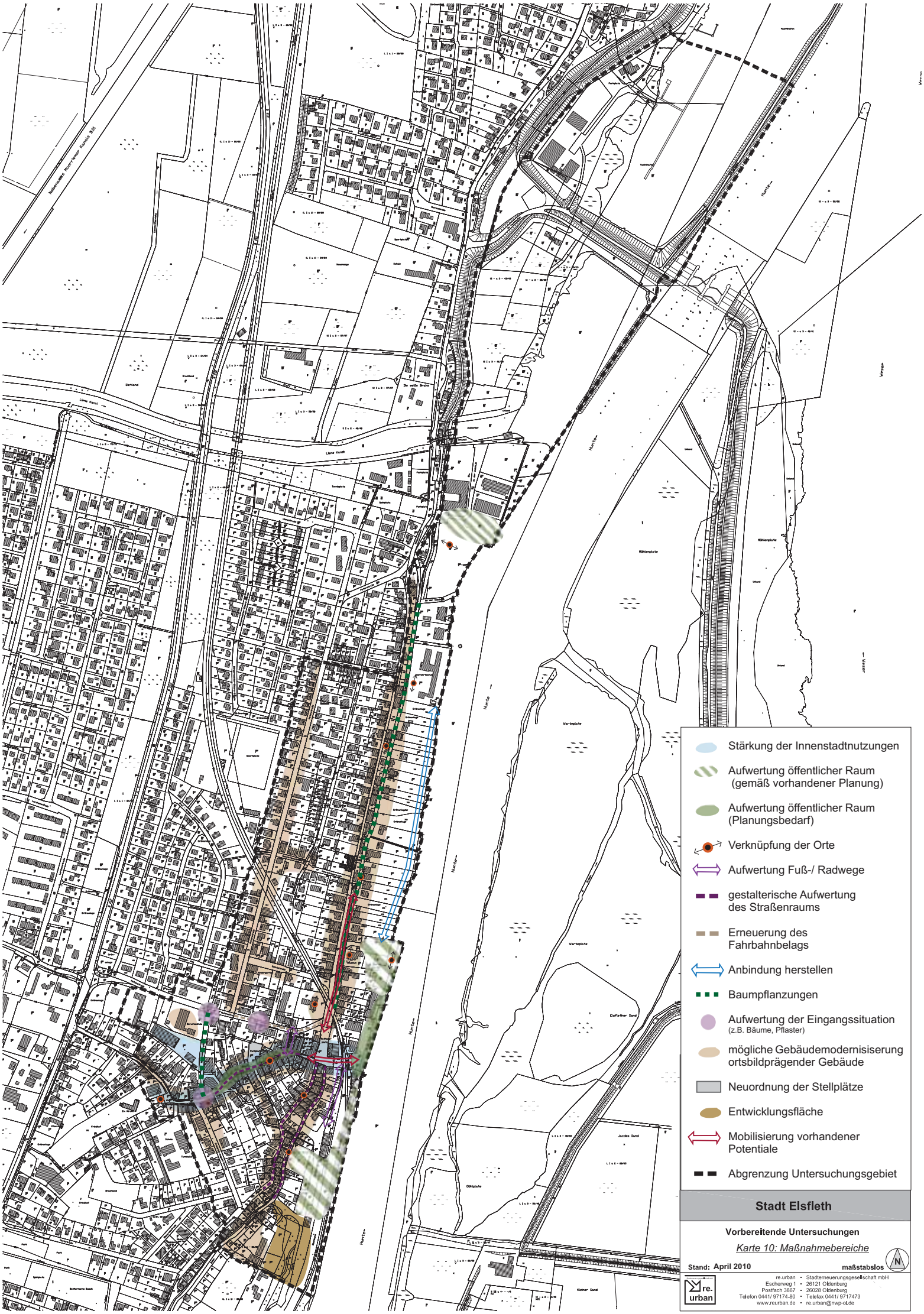
Vorbereitende Untersuchungen

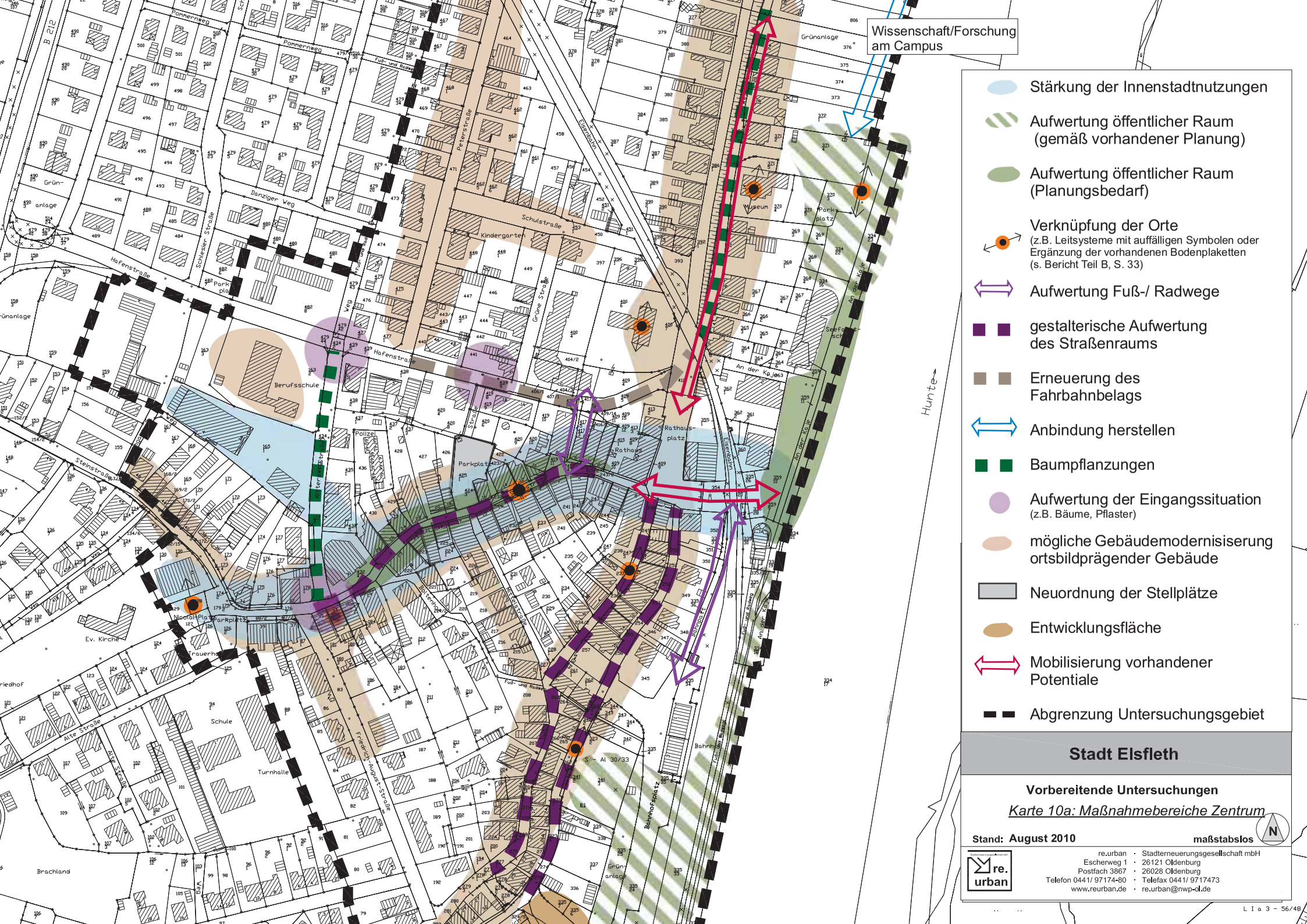
Karte 9a: Städtebaul. Missstände Zentrum

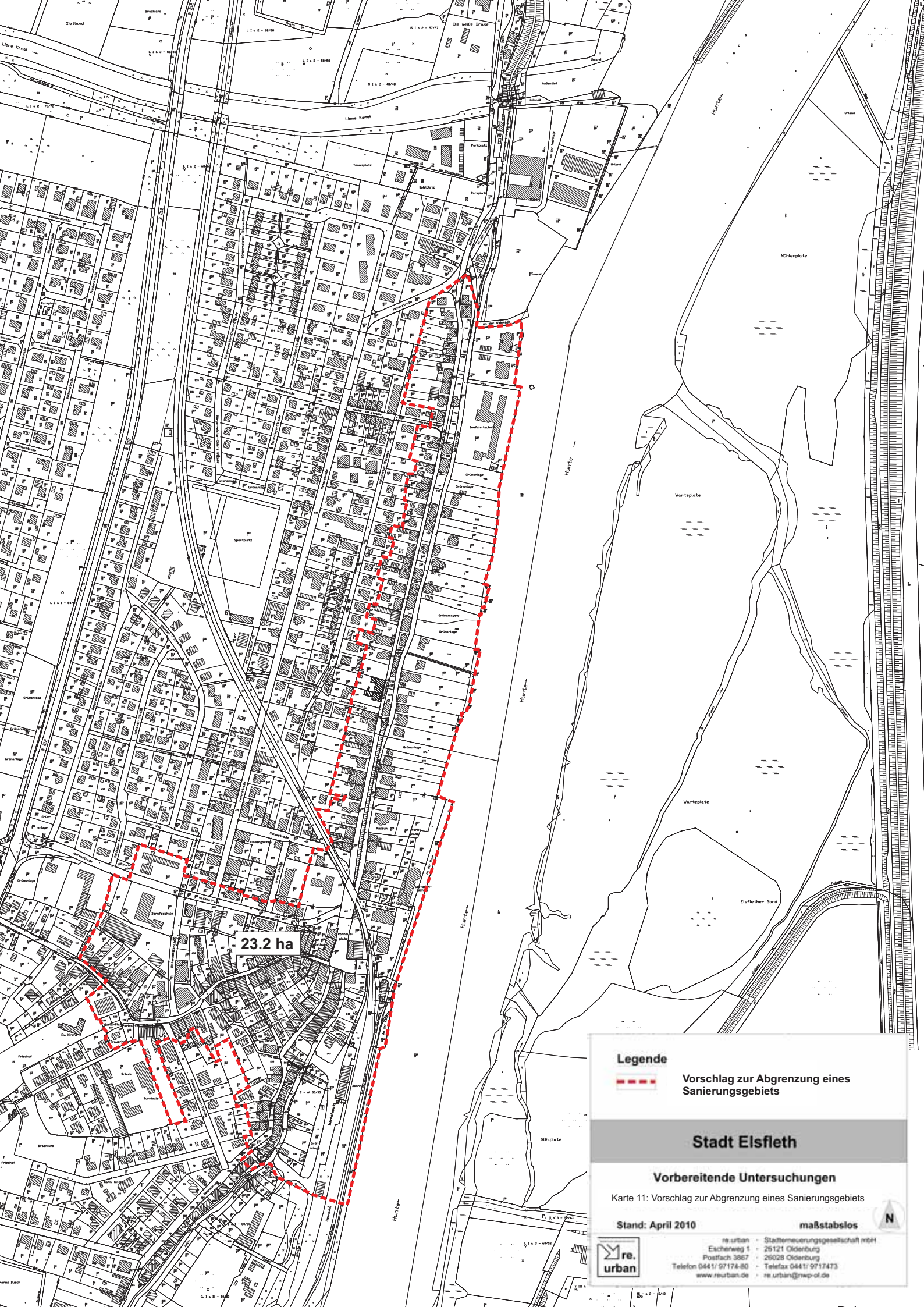
Stand: August 2010 — maßstabslos

N

re.urban · Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 · 26121 Oldenburg
Postfach 3867 · 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 · Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de · re.urban@nwp-ol.de


Stärkung der Innenstadtnutzungen
Aufwertung öffentlicher Raum (gemäß vorhandener Planung)
Aufwertung öffentlicher Raum (Planungsbedarf)
Verknüpfung der Orte
Aufwertung Fuß-/ Radwege
gestalterische Aufwertung des Straßenraums
Erneuerung des Fahrbahnbelags
Anbindung herstellen
Baumpflanzungen
Aufwertung der Eingangssituation (z.B. Bäume, Pflaster)
mögliche Gebäudemodernisierung ortsbildprägender Gebäude
Neuordnung der Stellplätze
Entwicklungsfläche
Mobilisierung vorhandener Potentiale
Abgrenzung Untersuchungsgebiet
Stadt Elsfleth
Vorbereitende Untersuchungen
Karte 10: Maßnahmebereiche
Stand: April 2010
maßstabslos
N
re. urban
re.urban • Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 • 26121 Oldenburg
Postfach 3867 • 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 • Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de • re.urban@nwp-ol.de


Wissenschaft/Forschung
am Campus
Stärkung der Innenstadtnutzungen
Aufwertung öffentlicher Raum
(gemäß vorhandener Planung)
Aufwertung öffentlicher Raum
(Planungsbedarf)
Verknüpfung der Orte
(z.B. Leitsysteme mit auffälligen Symbolen oder Ergänzung der vorhandenen Bodenplaketten
(s. Bericht Teil B, S. 33)
Aufwertung Fuß-/ Radwege
gestalterische Aufwertung
des Straßenraums
Erneuerung des
Fahrbahnbelags
Anbindung herstellen
Baumpflanzungen
Aufwertung der Eingangssituation
(z.B. Bäume, Pflaster)
mögliche Gebäudemodernisiserung
ortsbildprägender Gebäude
Neuordnung der Stellplätze
Entwicklungsfläche
Mobilisierung vorhandener
Potentiale
Abgrenzung Untersuchungsgebiet
Stadt Elsfleth
Vorbereitende Untersuchungen
Karte 10a: Maßnahmebereiche Zentrum
Stand: August 2010
maßstabslos
N
re.urban
re.urban · Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 · 26121 Oldenburg
Postfach 3867 · 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 · Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de · re.urban@nwp-ol.de
L I a 3 - 56/48



Legende

Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets

Stadt Elsfleth

Vorbereitende Untersuchungen

Karte 11: Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets

Stand: April 2010 **maßstabslos**

N

re.urban
re.urban · Stadterneuerungsgesellschaft mbH
Escherweg 1 · 26121 Oldenburg
Postfach 3867 · 26028 Oldenburg
Telefon 0441/ 97174-80 · Telefax 0441/ 9717473
www.reurban.de · re.urban@nwp-ol.de

12 Anhang 2 – Übersicht ortsbildprägende Gebäude

Nr.	Gebäude	Baudenkmal	Ortsbildprägend		Begründung/Beschreibung	Handlungsbedarf (Basis: Inaugenscheinnahme von aussen; ggf. nicht abschließend)				
			unbedingt*	bedingt*'		kein	gering	mittel	groß	bedingt***
					Typ A: "Oldenburger Giebelhäuser" des Klassizismus/Historismus od. der Gründerzeit mit variirenden Eingangsbereichen, typischer symmetrischer Fassadengliederung und Stilelementen (i. d. R. Putzfassade, horizontale Schmuckfugen)					
	Steinstraße 48		x		seitlich erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus	x				
	Steinstraße 40			x	zentral erschlossenes, zweigeschossiges Giebelhaus		x			
	Steinstraße 39			x	1 1/2 geschossiges Eckgebäude mit Zwerchgiebel und seitlichem Flachdachanbau			x		x
	Steinstraße 32			x	zentral erschlossenes, 1 1/2 geschossiges Giebelhaus mit stark überformter Erdgeschosszone	x				x
	Steinstraße 26		x		zentral erschlossenes, zweigeschossiges Giebelhaus mit Ziegelsteinfassade			x		
	Steinstraße 23			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus			x		
	Steinstraße 21			x	zentral erschlossenes, 1 1/2 geschossiges Giebelhaus mit stark überformter Erdgeschosszone			x		x
	Steinstraße 19			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus		x			
	Steinstraße 16			x	eingeschossiges Giebelhaus mit asymmetrischer Fassadenstruktur		x			
	Steinstraße 15		x		1 1/2 geschossiges Eckgebäude mit seitlichem Zwerchgiebel		x			
	Steinstraße 13			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus mit stark überformter Erdgeschosszone			x		x
	Steinstraße 11			x	zweigeschosiges Giebelhaus mit Krüppelwalm und stark überformter Erdgeschosszone			x		x
	Steinstraße 12			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus			x		

	Steinstraße 10			x	zentral erschlossenes, zweigeschossiges Giebelhaus mit Eckkliesenen und untypischen seitlichen Flachdachanbau			x		
	Steinstraße 8			x	eingeschosiges Giebelhaus mit Krüppelwalm und stark überformter Erdgeschosszone		x			
	Steinstraße 9			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus mit stark überformter Erdgeschosszone			x		
	Steinstraße 6			x	zentral erschlossenes, zweigeschossiges Giebelhaus mit Gibelbekrönung		x			
	Steinstraße 7			x	zentral erschlossenes, 1 1/2 geschossiges Giebelhaus			x		
	Steinstraße 4			x	zentral erschlossenes, zweigeschossiges Giebelhaus		x			
	Steinstraße 2			x	eingeschosiges Giebelhaus mit stark überformter Erdgeschosszone		x			
	Boltenhof 1			x	eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade	x				
	Mittelstraße 4		x		eingeschossiges Giebelhaus mit streng symmetrischer Mauerwerksfassade und ortsbildprägendem Nebengebäude			x		
	Mittelstraße 7			x	eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Mittelstraße 5			x	eingeschossiges Giebelhaus mit Mauerwerksfassade			x		
	Mittelstraße 3			x	eingeschossiges Giebelhaus			x		x
	Rathausplatz 8			x	zweigeschossiges Giebelhaus mit Ecklisenen		x			
	Rathausplatz 7		x		zweigeschossiges Giebelhaus in Ziegelbauweise und Arkadenschmuck in EG-Zone. Giebel mit Krönung		x			
	Deichstraße 1a Bahnhofstraße 4		x		dezentral erschlossenes,eingeschossiges Giebelhaus mit ausgebildeten Ecklisenen			x		
	Deichstraße 3/ Bahnhofstraße 10		x		breit gelagertes Giebelhaus von 1792 mit offen sichtbaren Mauerankern			x		
	Deichstraße 6			x	seitlich erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus		x			
	Deichstraße 8			x	seitlich erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus			x		

	rückwärtige Gebäudestruktur Bahnhofsstraße 16			x	zentral erschlossenes Giebelhaus mit strenger klassizistischer Fensterachsensymmetrie		x			
	Deichstraße 7			x	2 1/2 geschossiges Giebelhaus mit strenger Fensterachsensymmetrie		x			
	Deichstraße 15			x	eingeschossiges Giebelhaus				x	
	Deichstraße 18a			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude im rückwertigen Bereich mit Mauerwerksfassaden			x		
	Deichstraße 20			x	1 1/2 geschossiges Giebelhaus mit Ornamentik					x
	Deichstraße 22			x	1 1/2 geschossiges Giebelhaus, seitlich erschlossen			x		
	Deichstraße 27			x	zweigeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade		x			
	Deichstraße 29			x	zweigeschossiges Giebelhaus mit Mauerwerksfassade und strenger Achsensymmetrie			x		
	Deichstraße 31			x	zweigeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Friedrich-August-Straße 8		x		seitlich erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus			x		
	Bahnhofstraße 32 (Deichstraße 27)			x	eingeschossiges Giebelhaus mit starken Überformungen		x			
	Bahnhofstraße 34 (Deichstraße 29)			x	eingeschossiges Giebelhaus mit strenger Fensterachsensymmetrie			x		
	Bahnhofstraße 36			x	eingeschossiges Giebelhaus mit Giebelschmuck		x			
	Bahnhofstraße 38 (Deichstraße 31)			x	eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Bahnhofstraße 42			x	eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade		x			
	Bahnhofstraße 11a			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Bahnhofstraße 20			x	zwei - dreigeschossiges, zentral erschlossenes Giebelhaus mit klassizistischen Zierelementen			x		
	Bahnhofstraße 22 (Deichstraße 7)			x	eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade		x			

	Bahnhofstraße 7			x	seitlich erschlossenes, zweigeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Bahnhofstraße 5		x		seitlich erschlossenes, 1 1/2 geschossiges Giebelhaus mit Putzfassade		x			
	Bahnhofstraße 16		x		1 1/2 geschossiges Giebelhaus, zentral erschlossen		x			
	Weserstraße 2			x	seitlich erschlossenes, 1 geschossiges Giebelhaus mit Putzfassade und nachträglichem Flachdachanbau		x			
	Weserstraße 4		x		seitlich erschlossenes Giebelhaus mit zahlreichen klassizistischen Zierelementen und mit vorgebauter Veranda		x			
	Weserstraße 8		x		seitlich erschlossenes, 2 geschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Weserstraße 12			x	seitlich erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Weserstraße 14		x		seitlich erschlossenes, 1 1/2 geschossiges Giebelhaus mit Putzfassade und seitlichem Erker	x				
	Weserstraße 16			x	1 1/2 geschossiges Giebelhaus, zentral erschlossen		x			
	Weserstraße 32			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus		x			
	Weserstraße 42			x	seitlich erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade					
	Weserstraße 44			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus mit Frontspitz und Putzfassade		x			
	Weserstraße 13/ Mühlenstraße 20		x		1-2 geschossiges Kapitänshaus als Mauerwerksbau mit ortsbildprägender Veranda		x			
	Weserstraße 17			x	zwei 2-3 geschossige Giebelhäuser zum Teil mit klassizistischen Stilelementen		x			
	Weserstraße 19			x	2-3 geschossiges Giebelhaus, zentral erschlossen		x			
	Mühlenstraße 19			x	zweigeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade, starke Überformung durch Anbau in der Erdgeschosszone			x		x

	Mühlenstraße 23			x	2 1/2 geschossiges Eckgebäude mit Putzfassade		x			
	Mühlenstraße 33				seitlich erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Mühlenstraße 35-37		x		zentral erschlossenes, zweigeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Mühlenstraße 43			x	zentral erschlossenes,eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade		x			
	Mühlenstraße 45			x	seitlich erschlossenes, eingeschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Peterstraße 59			x	1 1/2 geschossiges Eckgebäude mit Putzfassade		x			
	Peterstraße 49			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude von 1907, verputzt mit Mauerwerkslisenen und Schweizergiebel			x		
	Peterstraße 45			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude von 1910, verputzt		x			
	Peterstraße 43			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude von 1912, verputzt			x		
	Peterstraße 26			x	seitlich erschlossenes, 1 1/2 geschossiges Giebelhaus mit Putzfassade			x		
	Peterstraße 35			x	seitlich erschlossenes, 1 1/2 geschossiges Giebelhaus mit Putzfassade		x			
	Peterstraße 24			x	seitlich erschlossenes, 1 1/2 geschossiges Giebelhaus mit Putzfassade		x			
	Peterstraße 20			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude, mit stark überformten Fensteröffnungen		x			
	Peterstraße 29			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude von 1905, verputzt, mit stark überformten Fensteröffnungen		x			
	Peterstraße 18			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude, verputzt, mit strak überformten Fensteröffnungen		x			
	Peterstraße 25			x	zweigeschossiges Giebelhaus mit Krüppelwalm, zentral erschlossen, verputzt		x			
	Peterstraße 1			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude, verputzt, seitlich erschlossen		x			

	Peterstraße 3			x	eingeschossiges Wohngebäude, verputzt, seitlich erschlossen		x			x
	Peterstraße 5			x	zweigeschossiges Giebelhaus mit Krüppelwalm, zentrale Erschließung aufgegegben	x				
	Peterstraße 17			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude, seitlich erschlossen, in der EG-Zone stark überformt			x		x
	Peterstraße 21			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude von 1900, seitlich erschlossen, verputzt		x			
	Peterstraße 12			x	1 1/2 geschossiges Wohngebäude, seitlich erschlossen, verputzt		x			
	Holzkontor 2			x	in EG-Zone stark überformtes Giebelhaus		x			
	Schulstraße 6			x	zentral erschlossenes,1 1/2 geschossiges Giebelhaus mit Putzfassade von 1842		x			
	Grüne Straße 3			x	zweigeschossiges Giebelhaus mit Krüppelwalm, in der Erdgeschosszone stark überformt				x	x
					Typ B: größere Wohn-Speicherhäuser (Packhausarchitektur)					
	Deichstraße 1		x		Zweigeschossiges Giebelhaus von 1777 mit offen sichtbaren Mauerankern			x		
	Bahnhofstraße 12		x		dreigeschossiges Giebelhaus von 1763		x			
	Bahnhofstraße 14				3 1/2 geschossiges Geibelhaus mit offen sichtbaren Mauerankern			x		

					Typ C: Das klassizistische/historistische Walmdachhaus mit typischer symmetrischer Fassadengliederung und Stilelementen (Putzfassade, horizontale Schmuckfugen)					
	Steinstraße 28			x	zentral erschlossenes, zweigeschossiges Walmdachhaus		x			
	Steinstraße 17			x	ehemals zentral erschlossenes, zweigeschossiges Walmdachhaus mit Zwerchgiebel mit hohem Überformungsgrad		x			x
	Steinstraße 5		x		zentral erschlossenes, zweigeschossiges Walmdachhaus mit klassizistischer Stilprägung			x		
	Steinstraße 1			x	ehemals zentral erschlossenes, zweigeschossiges Walmdachhaus mit stark überformter Erdgeschosszone				x	
	Rathausplatz 6			x	zentral erschlossenes, zweigeschossiges Walmdachhaus			x		
	Deichstraße 1b Bahnhofstraße 6-8		x		Zweigeschossiges Walmdachhaus mit strenger Fensterachsensymmetrie		x			
	Deichstraße 5			x	Zweigeschossiges Walmdachhaus (vermutlich mit ehemaliger Geschäftsteilnutzung			x		
	Bahnhofstraße 3		x		seitlich erschlossenes, zweigeschossiges Walmdachgebäude mit Putzfassade		x			
	Weserstraße 30			x	Zweigeschossiges walmdachgebäude mit stark überformtem, zentralen Eingangsbereich		x			
	Weserstraße 15/ Mühlenstraße 22-24				2 - 3 geschossiges, zur Weserstraße hin stark überformtes Wohngebäude					x
	Mühlenstraße 1-3			x	Zweigeschossiges Walmdachhaus mit ehemaliger Geschäftsteilnutzung, hoher Überformungsgrad insbesondere Haus.-Nr. 1			x		x
	Mühlenstraße 7			x	seitlich erschlossenes, zweigeschossiges Walmdachhaus mit strenger Fensterachsensymmetrie		x			
	Schulstraße 4			x	zweigeschossiges Eckgebäude mit Walmdach		x			

					Typ D: Das traufständige Wohnhaus (- und Geschäftshaus)					
	Steinstraße 24			x	sehr stark überformtes, eingeschoßiges Wohn- und Geschäftshaus mit mittigem Zwerchgiebel			x		x
	Steinstraße 34			x	zweigeschoßiges Eckgebäude mit gastronomischer und Wohnnutzung			x		
	Boltenhof 8			x	1 1/2 geschosiges Wohngebäude mit Zwerchgiebel und zentraler Erschließung			x		
	Deichstraße 16			x	eingeschossiges, traufständiges Wohnhaus		x			
	Deichstraße 17/19			x	zweigeschossiges Gebäude in Mauerwerksfassade, z.T geputzt			x		
	Deichstraße 25			x	zweigeschossiges, traufständiges Gebäude in Mauerwerksfassade				x	
	Bahnhofstraße 40 Deichstraße 33			x	zentral erschlossenes, zweigeschossiges Giebelhaus mit Zwerchgiebel			x		
	Bahnhofstraße 44			x	eingeschossiges, traufständiges Wohnhaus		x			
	Bahnhofstraße 11			x	eingeschossiges, traufständiges Wohnhaus			x		
	Bahnhofstraße 13			x	eingeschossiges, traufständiges Wohnhaus		x			
	Bahnhofstraße 30 (Deichstraße 25)			x	eingeschossiges, traufständiges Wohnhaus, z.T. mit Mauerwerk- als auch Putzfassaden. Zwerchgiebel über zentralen Eingangsbereich				x	
	Weserstraße 10			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Gebäude mit Krüppelwalm mit Zwerchgiebel, Nebengebäude in Fachwerkausbildung		x			
	Weserstraße 24		x		eingeschossiges, traufständiges Wohnhaus		x			
	Weserstraße 1/ Mühlenstraße 2			x	1-2 geschossiges Wohnhaus mit Veranda			x		

	Weserstraße 3-5 Mühlenstraße 6-8		x		2 geschossiges Wohngebäude im Stile einer Villa Suburbana mit Frontspitz zur Weserstraße		x			
	Weserstraße 9			x	2 geschossiges Wohngebäude mit Frontspitz zur Weserstraße	x				
	Weserstraße 11/ Mühlenstraße 16				zweigeschossiges, traufständiges Gebäude in Mauerwerksfassade		x			
	Weserstraße 46				zentral erschlossenes, eingeschossiges Gebäude in Putzbauweise		x			
	Mühlenstraße 5			x	zweigeschossiges Gebäude mit zentraler Erschließung			x		
	Mühlenstraße 13			x	zweigeschoßiges Wohn- und Geschäftshaus		x			
	Mühlenstraße 27			x	zweigeschossiges Satteldachgebäude, Bedeutung für den Ort durch langjährige Nutzung als Lichtspielhaus		x			
	Mühlenstraße 10			x	eingeschossiges Satteldachgebäude, Bedeutung für den Ort durch langjährige Nutzung als Ladengeschäft		x			
	Mühlenstraße 41			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Gebäude mit Zwerchgiebel, verputzt		x			
	Mühlenstraße 47-49			x	eingeschossiges, traufständiges Doppel-Wohnhaus, jeweils seitlich erschlossen		x			
	Mühlenstraße 32			x	zentral erschlossenes, zweigeschossiges, traufständiges Gebäude mit Putzfassaden		x			
	Mühlenstraße 63-65			x	eingeschossiges, traufständiges Doppel-Wohnhaus von 1811, jeweils seitlich erschlossen		x			
	Mühlenstraße 67			x	eingeschossiges, traufständiges Wohnhaus, stark überformt			x		x
	Mühlenstraße 71-73			x	eingeschossiges, traufständiges Doppel-Wohnhaus mit zentralem Zwerchgiebel		x			x
	Peterstraße 47			x	zentral erschlossenes, eingeschossiges Gebäude, verputzt		x			

	Peterstraße 33			x	eingeschoßiges Wohnhaus mit Giebelverbretterung		x			
	Peterstraße 31			x	zweigeschossiges Wohnhaus von 1908 mit Zwerchgiebel		x			
	Peterstraße 15			x	eingeschossiges, traufständiges Wohnhaus, zentral erschlossen			x		
	Peterstraße 23			x	eingeschossiges, traufständiges Wohnhaus, seitlich erschlossen, in der EG-Zone stark überformt		x			
	Henriettenstraße 8-10			x	eingeschossiges, traufständiges Doppelwohnhaus	x				
	Henriettenstraße 17		x		seitlich erschlossenes Wohngebäude mit streng symmetrischem Fassadenaufbau		x			
	Schulstraße 3-5			x	eingeschossiges, traufständiges Doppelwohnhaus von 1841		x			
	Grüne Straße 5				eingechossiges Eckgebäude, zentral erschlossen		x			
					Typ E: Villen und Wohn- und Geschäftshäuser des gehobenen Bürgertums					
	Steinstraße 25		x		Zweigeschossiges Eckgebäude mit Erkerausbildung	x				
	Friedrich-August-Straße 3		x		Zweigeschossiges Mansarddachgebäude	x				
	Friedrich-August-Straße 18			x	Zweigeschossiges Eckgebäude mit Erkerausbildung		x			
	Weserstraße 18	x			Zweigeschossiges Gebäude mit Erkerausbildung, Putz- und Mauerwerksbau		x			
	Weserstraße 22				Zweigeschossiges Gebäude mit Erkerausbildung	x				
	Peterstraße 27		x		Zweigeschossiges Gebäude mit Krüppelwalmdach und Erkerausbildung, verputzt	x				
	Henriettenstraße 19			x	Zweigeschossiges Eckgebäude mit Mansarddach		x			

					Typ F: ehemalige Wohnwirtschaftsgebäude (Putz- oder Mauerwerksbau, Krüppelwalmdach)					
	Steinstraße 34			x	Nebengebäude zu zweigeschossigem Gebäude			x		
	Friedrich-August-Straße 2-4			x	eingeschossiges Putzgebäude mit Krüppelwalmdach			x		
	Weserstraße 6		x		eingeschossiges giebelständiges Putzgebäude mit Krüppelwalmdach, momentaner Leerstand				x	
	Timpen 1	x	x		eingeschossiges Fachwerkgebäude mit reetgedecktem Krüppelwalmdach			x		
	Mühlenstraße 28-30			x	eingeschossiges Mauerwerksgebäude mit Krüppelwalmdach		x			
					Typ G: schlichte Sattel- od. (Krüppel-) Walmdachgebäude vor oder zur Wende des 18. zum 19. Jahrhundert					
	Steinstraße 46			x	eingeschossiges, giebelständiges Wohngebäude mit Krüppelwalm		x			
	Steinstraße 42			x	eingeschossiges, giebelständiges Wohngebäude mit Krüppelwalm		x			
	Steinstraße 27			x	schlichte Satteldachgebäude von 1805		x			x
	Steinstraße 31			x	schlichte Satteldachgebäude mit Ladennutzung im EG			x		x
	Steinstraße 33			x	schlichte Satteldachgebäude mit Ladennutzung im EG			x		x
	Steinstraße 35			x	Mansarddachgebäude mit hohem Überformungsgrad			x		x
	Steinstraße 3		x		zweigeschossiger Backsteinbau mit Walmdach in der Grundsubstanz vor dem Stadtbrand vor 1776, historische Bedeutung als Stadtschenke			x		

	Deichstraße 12			x	eingeschossiges Satteldachgebäude mit Krüppelwalm			x		
	Deichstraße 14		x		1 1/2 geschossiges Giebelhaus				x	
	Bahnhofstraße 1				zweigeschossiges Wohngebäude mit Krüppelwalmdach	x				
	Bahnhofstraße 9			x	historische Nebengebäude (Ensemblewirkung)				x	
	Weserstraße 34			x	stark überformtes, giebelständiges Wohngebäude mit Krüppelwalmdach		x			
	Weserstraße 40			x	stark überformtes, giebelständiges Wohngebäude mit Krüppelwalmdach			x		
	Mühlenstraße 25			x	eingeschossiges Gebäude mit Krüppelwalm mit stenger Fassadensymmetrie		x			
	Mühlenstraße 4			x	stark überformtes, eingeschossiges Gebäude mit Krüppelwalm		x			
	Mühlenstraße 57-59			x	stark überformtes, eingeschossiges Gebäude mit Krüppelwalm; z. T. in Fachwerkbauweise					
	Peterstraße 14			x	giebelständiges Gewerbe- oder Lagergebäude mit Mauerwerksfassade			x		
					Typ H: Sonderformen aufgrund ihrer Nutzung mit wesentlicher schutzbegründender Bedeutung für die Ortsgeschichte (meist Mauerwerksbau mit typischer Fassadengliederung und Krüppel-walmdach)					
	Rittersweg 5		x		Berufsschule		x			
	Rathhausplatz 1	x	x		Rathaus	x				
	Rathhausplatz 2	x	x		Amtsgericht		x			
	Rathausplatz 3	x	x		ehemaliges Jagdschloss, jetzige Nutzung als Bibliothek	x				
	Nicolai- Platz		x		Trauerhalle, eingeschossiger heller Putzbau	x				
	Schulstraße 2	x	x		Kindergarten	x				

	Henriettenstraße 6		x		Feuerwehrgebäude mit Schlauchturm	x				
	Peterstraße 16		x		ehemaliges Bahnwärterhäuschen		x			
	Bahnhofstraße 18	x	x		Wohnhaus, Baudenkmal		x			

* Merkmale der Bau- und Nutzungsstruktur im Wesentlichen erhalten

** stark überformt

*** nur bei umfassendem Rückbau

13 Anhang 3 – Protokoll der Informationsveranstaltung März 2010

BESCHLUSSAUSZUG

Körperschaft: **Stadt Elsfleth**

Gremium**:** **Ausschuss für Stadtentwicklung**
FD 4 – Planen, Bauen, Verkehr, Umwelt –

In der **öffentlichen** Sitzung am **10. März 2010**, zu der die Mitglieder vorschriftsmäßig eingeladen und in beschlussfähiger Zahl erschienen waren, wurde folgendes beraten und beschlossen:

Tagesordnungspunkt 5.

Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB)

Sach- und Rechtslage
Der Rat der Stadt Elsfleth hat in der Sitzung am 15.12.2009 - TOP 17. - den Beginn der vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB für eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme beschlossen und den Untersuchungsbereich festgelegt.

Der Untersuchungsbereich umfasst das aus dem der Ladung als Anlage beigefügten Lageplan ersichtliche Gebiet.

In der heutigen Sitzung werden erste Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchung durch die beauftragten re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH, Oldenburg / Rudnick, Rudnick & Partner Consulting, Barsinghausen, vorgestellt.

Beratung und Beschluss
Vor Beginn der Beratung begrüßte der Ausschussvorsitzende die beiden Vertreter des Gewerbe- und Handelsvereins Elsfleth, die als Gast an der Sitzung teilnehmen.

Im anschließenden Vortrag erläuterte Frau Strack von der re.urban Stadterneuerungsgesellschaft die ersten Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen für die Innenstadt Elsfleth (Stand Februar 2010). Die Ansätze für ein Erneuerungskonzept wurden von Frau Strack anhand einer Präsentation, die dieser Niederschrift als **Anlage** beigefügt ist, sehr ausführlich dargestellt.

Frau Strack berichtete insbesondere über die Ergebnisse der Bestandsaufnahme, den Modernisierungsbedarf ortsbildprägender Gebäude, die Mängel im öffentlichen Raum sowie den Funktionsverlust in der Innenstadt. Die ermittelten Missstände im Untersuchungsgebiet sind aus den Kartenunterlagen der Präsentation zu ersehen.

Anschließend ging Frau Strack auf die Ansätze für ein Erneuerungskonzept ein. Ziel ist die Stärkung des Zentrums. Es wird folgende These aufgestellt: ausgehend von (baulichen) Maßnahmen nur im Zentrum wird eine Belebung des Zentrums nicht gelingen. Parallel muss zusätzliche Nachfrage mobilisiert werden.

Es gilt Elsfleth zu stärken als:

- **touristisches Ziel,**
- **Arbeitsort,**
- **Ausbildungsort,**
- **Wohnort,**
- **Einkaufsort (Stärkung der lokalen Nachfrage).**

Es sind folgende Potentiale in Elsfleth vorhanden:

• „historische Stadt“ - Innenstadt, Deichrandbebauung, „Kapitänshäuser“, Kaje
• Wasserlage / Wasserkante, Wassersport
• Maritime Bildung / Forschung / Wirtschaft
• Versorgungsangebot – Gastronomie, Einzelhandel, Dienstleistung.

Die Potentialbereiche sowie die Potentiale ‚Orte’ sind aus den Kartenunterlagen der Präsentation zu ersehen.

Die Potentiale sind nutzbar für:

- **(maritimen) Tourismus**
- **(maritime) Bildung / Forschung / Wirtschaft**
- **Ausprägung eines „eigenen“ Images als Wohnstandort**
- **Ausprägung spezifischer Qualitäten in Einzelhandel / Dienstleistungen und Gastronomieangebot**

Es ergibt sich folgender Handlungsbedarf: Vorhandene Potentiale mobilisieren

- **Erkennbarkeit „historische Stadt“ erhöhen (Gebäude/“Orte“, Stadtstruktur)**
- **Verbindung der Orte (herstellen/ aufwerten)**
- **Erlebbarkeit Wasserlage erhöhen**
- **Stärkere Einbindung „maritime Wirtschaft“ in Stadtkontext**
- **Weiterentwicklung der Angebote im Zentrum (Einzelhandelsgutachten)**

• Einzelhandel
• Gastronomie

- **Erkennbarkeit „historische Stadt“ erhöhen** (Gebäude/“Orte“, Stadtstruktur)

- Modernisierung von Gebäuden
- Gestaltung / Aufwertung öffentlicher Raum

- **Verbindung der Orte (herstellen/ aufwerten)**

- Hinweise / Beschilderung
- Wege am Wasser / ans Wasser
- Gestalterische Aufwertung vorhandener Verbindungen

- **Erlebbarkeit Wasserlage erhöhen**

- Wege am Wasser /ans Wasser
- Aufenthaltsangebote am Wasser
- (Veranstaltungen)

- **Stärkere Einbindung „maritime Wirtschaft“ in Stadtkontext**

- potentielle Nachfrager für Angebote in der Innenstadt (Einzelhandel, Gastronomie, Wohnen,...)
- Ansätze für touristische Angebote (Veranstaltungen, Ausstellungen,...)

- **Weiterentwicklung der Angebote im Zentrum**

Die Bulwien Gesa AG formuliert Bedarf nach
- Super-/ Verbrauchermarkt
- Lebensmitteldiscounter
- Geschäften im Bereich Einrichtung
- Frequenzbringern (möglichst an beiden Enden der Fußgängerzone)
- Gastronomischen Einrichtungen mit Ausstrahlung
- Attraktiven Freisitzen.

Nach Auffassung von Frau Strack sollte auch über

- **Weitere Potentiale für die Weiterentwicklung im Zentrum**

diskutiert werden, unter anderem
- Frequenz erhöhen durch Auflösung Fußgängerzone?
- größere Bedeutung für „Wohnen“ im Zentrum?

(für gesamte Fußgängerzone oder Teilbereich).
Im Anschluss daran wies Frau Strack auf folgenden Handlungsbedarf hin:

- **baulich / städtebaulich: (potentielle Maßnahmen für Städtebauförderung)**

- Gebäude
- Wegebeziehungen
- Öffentlicher Raum

- **Koordination / Mobilisierung der Akteure / Strategieentwicklung und -umsetzung:**

- gemeinsames Marketing
- Konzept Einzelhandel
- Konzept Gastronomie
- Einbindung maritime Wirtschaft (nur sehr eingeschränkte Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen der Städtebauförderung).

Die Maßnahmenbereiche sind aus den Kartenunterlagen der Präsentation zu ersehen.

Zum Abschluss ihres Vortrages berichtete Frau Strack von den Möglichkeiten der bestehenden Quartiersinitiative Niedersachsen (QIN). Eine Kurzerläuterung der Quartiersinitiative Niedersachsen erfolgt nachstehend:

QIN (Quartiersinitiative Niedersachsen)

Zentrale Ziele:

- Unterbrechung / Verhinderung von Abwärtstrends in innerstädtischen Lagen
- Nachhaltige Stabilisierung und Weiterentwicklung von städtebaulich integrieren zentralen Versorgungsbereichen

- Erhaltung und Stärkung innerstädtischer Funktionsvielfalt (inkl. Dienstleistungen und Wohnen)
- Sicherstellung / Verbesserung innerstädtischer (Einzel) Handelslagen
- Attraktivitätssteigerung des Geschäftsumfeldes und des öffentlichen Raumes
- Entwicklung / Stärkung eines langfristigen Verantwortungsbewusstseins für das eigene Stadtquartier
- Schaffung selbsttragender Kommunikations- /Organisationsstrukturen.

Mögliche Handlungsfelder:

- Städtebau und Architektur (Plätze, Wege, Fassaden,..)
- Handel, Dienstleistung, Gastronomie (Einflussnahme auf Branchenmix und Geschäftsbesatz, Werbung, gemeinsame Aktivitäten von Handel, Gaststätten, Kultur,...)
- Erreichbarkeit, Parken und Verkehr (Wegweisung, Querungen, Gestaltung,...)
- Sauberkeit, Sicherheit und Ordnung
- Leerstands- und Nutzungsmanagement
- Marketing und Kommunikation (als flankierende Maßnahme).
- Stadium I: Vorbereitung und Gründung einer Quartiersgemeinschaft
- Stadium II: Konzeptentwicklung und Planung der Umsetzung
- Stadium III: Umsetzung

- Fördersatz maximal 40%
- Privater Anteil (Quartiersinitiative) mindestens 20%
- Kommune ca. 40%
- Förderzeitraum 18 Monate
- Mindestförderung 10.000 € – 25.000 € Mindestvolumen.

Eine ausführliche Darstellung der Quartiersinitiative Niedersachsen ist dieser Niederschrift als **Anlage** beigefügt.

Anschließend wurden die Fragen der Ausschussmitglieder von Frau Strack und Herrn Rudnick ausführlich beantwortet.

Die nachfolgende eingehende Diskussion ergab Interesse an der Quartiersinitiative Niedersachsen. Hierzu sind jedoch noch weitere Informationen erforderlich. Frau Strack erklärte sich bereit, weitere Informationen zu liefern, damit auch die Fraktionen über eine Teilnahme der Stadt Elsfleth bzw. des Gewerbe- und Handelsvereins Elsfleth an der Quartiersinitiative Niedersachsen beraten können. In der Sitzung des Verwaltungsausschusses am 16.03.2010 soll darüber weiter beraten bzw. entschieden werden. Es wird noch darauf hingewiesen, dass Bewerbungsunterlagen bis spätestens 14.05.2010 eingereicht werden müssen.