



Stadt Spenge

Lange Straße 52 - 56
32139 Spenge

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für den Stadtkern Spenge

ISEK

Abschlussbericht

Mai 2015



Auftraggeber

Stadt Spenge
Der Bürgermeister
Lange Straße 52 – 56
32139 Spenge

Begleitung

Fachbereich II
Abteilung Stadtentwicklung, Infrastruktur, Bauen
Bernd Pellmann

ISEK

Auftragnehmer

Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH
Dieselstraße 11, 32130 Enger
Tel. 05224.9737-0, Fax 05224.9737-50
mail@bockermann-fritze.de
www.bockermann-fritze.de

Bearbeitung

Dr. Klaus Bockermann, Jennifer Kortemeier

DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwick-
lungsgesellschaft mbH & Co. KG
Mittelstraße 55, 33602 Bielefeld
Tel. 0521.584864-1

bielefeld@dsk-gmbh.de

www.dsk-gmbh.de

Bearbeitung

Carsten Lottner, Andre Wagner

Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten
GmbH

Oststraße 92, 32051 Herford

Tel. 05221.9739-0, Fax 05221.9739-30

info@kortemeier-brokmann.de

www.kortemeier-brokmann.de

Bearbeitung

Nils Kortemeier, Gordon Klammer



Inhaltsverzeichnis

1	Anlass, Ziel und Erarbeitungsprozess	4
2	Ausgangslage der Stadt Spenge	5
2.1	Räumliche Einordnung und Verkehrsanbindung	5
2.2	Bevölkerungsstruktur und -entwicklung.....	9
2.3	Wirtschaftsstruktur und Beschäftigung	12
2.4	Infrastruktur und Daseinsvorsorge	14
2.5	Klimaschutz	17
3	Öffentlichkeitsbeteiligung	18
3.1	Vorbemerkungen	18
3.2	Erstes Bürgerforum.....	19
3.3	Zweites Bürgerforum.....	19
3.4	Ausblick	20
4	Analyse des Untersuchungsgebietes.....	21
4.1	Untersuchungsgebiet	21
4.2	Einzelhandel, Dienstleistungen und Daseinsvorsorge.....	22
4.3	Gebäudebestand	31
4.4	Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität	35
4.5	Urbane Freiräume und Grünflächen.....	42
5	Entwicklungsziele	47
6	Maßnahmenkonzept	48
7	Projektleitblätter.....	54
	Literaturverzeichnis	73
	Abkürzungsverzeichnis	74
	Anhang.....	75

1 Anlass, Ziel und Erarbeitungsprozess

In der Stadt Spenge waren Ende des Jahres 2014 14.751 Einwohner (Quelle: Stadt Spenge) gemeldet. Durch die zunehmende Alterung der Bevölkerung und den Bevölkerungsrückgang ist die Kommune von den Folgen des demographischen Wandels deutlich betroffen. Gemäß der Modellrechnung des Landes NRW (Quelle: IT.NRW) beträgt der prognostizierte Rückgang der Bevölkerung im Betrachtungszeitraum 2011-2030 für die Stadt Spenge ca. 11,2 %. Mit einer Bevölkerungsdichte von 364 Einwohner pro km² (Quelle: Wikipedia) ist das Stadtgebiet im Vergleich zu der Kreis- (553 Einwohner pro km²) und Landesebene (515 Einwohner pro km²) vergleichsweise dünn besiedelt. Spenge übernimmt derzeit überwiegend die Versorgungsfunktion eines Grundzentrums zur Deckung des täglichen Bedarfes.

Insbesondere durch Leerstände und teilweise nicht mehr zeitgemäße Platzgestaltung im Stadtzentrum verliert die Innenstadt an Attraktivität. Der vorliegende Modernisierungsbedarf an privaten Gebäuden im Stadtkern trägt zu der mangelnden Attraktivität bei. Zudem sind zum Teil die Wegeverbindungen unattraktiv gestaltet oder fehlen komplett. Die Veränderung der Bevölkerungsstruktur verändert ebenso die Ansprüche und Bedarfe an Wohnungen, Infrastruktur und den öffentlichen Raum. Im Zuge dessen ist die fehlende barrierefreie Gestaltung der Gehwege und Plätze zu nennen.

Die Stadt Spenge beauftragte im Dezember 2013 Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH aus Enger in Kooperation mit Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH aus Herford und DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG aus Bielefeld mit der Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für den Stadtkern Spenge mit dem Ziel, Bedarfe und Maßnahmen zu ermitteln, mit denen der Stadtkern zukunftsfähig gestaltet werden kann.

Im Rahmen des Bearbeitungsprozesses des ISEK Spenge wurde zunächst eine städtebauliche Bestandsanalyse durchgeführt, welche die wesentlichen Handlungsbedarfe sowie die städtebaulichen und funktionalen Missstände aufzeigt. Die Bestandsanalyse erfolgte auf Grundlage einer Begehung durch das Planungsteam (Dezember 2013) sowie aus den Ergebnissen des ersten Bürgerforums (12.02.2014). Anschließend wurden darauf aufbauend Entwicklungsziele für den innerstädtischen Bereich der Stadt Spenge abgeleitet, die die Grundlage für die Festlegung von konkreten Maßnahmen im Rahmen des Maßnahmenkonzeptes waren. Dieses Maßnahmenkonzept mit einer Maßnahmen- und Kostenübersicht wurde sowohl mit dem Fördergeber (Bezirksregierung Detmold, 23.09.2014), als auch mit der Kommunalpolitik (Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss, 30.09.2014 und 02.12.2014) abgestimmt und diskutiert. Zudem wurde ein zweites öffentliches Bürgerforum durchgeführt (06.11.2014), um Ergänzungen und Ideen der Bürgerinnen und Bürgern zu den Maßnahmen zu berücksichtigen. Auf dieser Grundlage wurde das Maßnahmenkonzept überarbeitet und Projektleitblätter für die vorgeschlagenen Maßnahmen erstellt.

Das vorliegende ISEK stellt umsetzbare Lösungen für eine erfolgreiche Entwicklung der Innenstadt dar und dient als langfristiger Orientierungsrahmen („Fahrplan“) mit zeitlichen und inhaltlichen Prioritäten. Zudem schafft das ISEK die Voraussetzung für die Beantragung von Fördermitteln des Städtebauförderprogrammes „Kleinere Städte und Gemeinden“ des Landes Nordrhein-Westfalen und dient somit als Finanzierungsperspektive für die Umsetzung.

Im Rahmen des im Jahr 2010 gestarteten Städtebauförderprogrammes hat die Stadt Spenge als Kommune in dünn besiedelten, ländlichen und vom demographischen Wandel betroffenen Raum die Möglichkeit, Fördermittel von Bund und Land zu erhalten. Somit können kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen realisiert werden, welche die zentralörtliche Versorgungsfunktion Spenges dauerhaft und bedarfsgerecht sichern sollen. Folglich können städtebauliche Defizite behoben, langfristig die Lebensqualität und die Attraktivität der Innenstadt erhöht sowie der Stadtkern zukunftsfähig gestaltet werden.

2 Ausgangslage der Stadt Spenge

2.1 Räumliche Einordnung und Verkehrsanbindung

Die Stadt Spenge, bestehend aus fünf Ortsteilen, ist eine Kleinstadt im Nordosten von Nordrhein-Westfalen. Sie gehört zum ostwestfälischen Kreis Herford und liegt im Ravensberger Hügelland zwischen Teutoburger Wald und Wiehengebirge. Aufgrund der räumlichen Lage befindet sich die Stadt Spenge im Einzugsbereich der beiden Oberzentren Bielefeld und Osnabrück sowie den Mittelzentren Herford und Bünde. Spenge selbst übernimmt gemäß Landesentwicklungsplan NRW aus landesplanerischer Sicht die Versorgungsfunktion eines Grundzentrums zur Deckung des täglichen Bedarfes.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die großräumige Verkehrsanbindung der Stadt Spenge erfolgt über die mittelbar zu erreichenden Bundesautobahnen A 2 und A 30 aus den Richtungen Niederlande, Ruhrgebiet, Hannover bzw. Berlin. Kleinräumig ist Spenge gut über das klassifizierte Straßennetz angebunden (siehe folgende Abbildung).

Das Stadtgebiet wird aus Richtung Norden und Süden über die Landesstraße L 783 erschlossen. Die Landesstraße stellt die Verbindung zu der A 30 im Norden, somit zu dem Oberzentrum Osnabrück, und dem Mittelzentrum Bünde her. In Richtung Süden ist das Oberzentrum Bielefeld über die L 783 erreichbar. Aus Richtung Westen ist das Stadtgebiet über die Kreisstraßen K 20 und K 25 sowie die L 859 zu erreichen. Die Verbindung zu dem benachbarten Grundzentrum Enger im Osten wird über die K 20 und die L 782 hergestellt.



Abbildung 1: Klassifiziertes Straßennetz Spenge

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV wird in Spenge durch neun regionale Buslinien und zusätzlich zwei Bürgerbuslinien gewährleistet. Darüber hinaus verkehrt in Spenge eine Nachtbuslinie (N8), welche Spenge mit dem Oberzentrum Bielefeld verbindet. (Quelle: Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH, Stadt Spenge)

Im Bereich der Innenstadt verkehren fast alle Linien gebündelt in Nord-Süd-Richtung wodurch im Stadtkern eine gute Erreichbarkeit der verschiedenen Linien sowie gute Umstiegsmöglichkeiten zwischen den Linien bestehen. Der Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB) wurde in 2011 neu gebaut und liegt am nördlichen Rand des Innenstadtbereiches unmittelbar am Schulzentrum. Die Anlage wird erreicht durch die nord-östlich verlaufende Ravensberger Straße

(K 20) mit Anschluss an die Lange Straße (L 783) im Westen. Im regionalen Liniennetz betrachtet ist der Omnibusbahnhof ein ÖPNV-Verbindungspunkt zwischen Versmold / Bielefeld / Herford und Bünde, bei dem die Linien der süd-westlichen und der nord-östlichen Regionen aufeinander treffen.

Alle Linien verkehren in der jeweiligen Richtung und Gegenrichtung weitestgehend streckenidentisch und verbinden sowohl die Ortsteile von Spenge, als auch die umliegenden Städte mit der Innenstadt. Die Linie 56 verkehrt in Nord-Süd-Richtung in halbstündlichen Takt zwischen Bielefeld und Spenge über Theesen, Jöllenbeck und Lenzinghausen. In Bielefeld, Babenhausen-Süd, ist die Linie mit der Stadtbahnlinie 3 verknüpft. Die Linie 156 verkehrt ebenfalls in Nord-Süd-Richtung, jedoch in unregelmäßigen Abständen zwischen Bielefeld und Spenge über Vilsendorf, Jöllenbeck und Lenzinghausen. In Bielefeld, Schildesche ist diese mit der Stadtbahnlinie 1 verknüpft.

Die Linien 465 und 466 verkehren mit unterschiedlichem Linienvverlauf und jeweils stündlicher Taktung im Streckenabschnitt Enger-Herford zwischen Spenge und Herford, wobei im Streckenabschnitt Spenge-Enger die Linienführung identisch ist. Die Linie 464 ist eine weitere Verbindung zwischen Spenge und Enger, sie erschließt im Gegenzug zu den Linien 465 und 466 den nord-östlichen Einzugsbereich von Spenge (Ortsteil Hücker-Aschen). Die Linie 464 wird unregelmäßig, aber in Spitzenstunden verdichtet eingesetzt.

Im westlichen und süd-westlichen Stadtgebiet von Spenge über Wallenbrück und Bardüttingdorf verkehrt die Linie 467, welche von den Fahrzeiten her auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist und somit hauptsächlich von diesen frequentiert wird. Zur unterstützenden Erschließung der Stadtteile Wallenbrück und Bardüttingdorf verkehren hier zusätzlich zwei Bürgerbuslinien. Während die Linie 666 den nord-westlichen Bereich mit Wallenbrück erschließt, verbindet die Linie 667 Bardüttingdorf im Südwesten mit der Innenstadt.

Die Linie 89 (im Abschnitt Werther – Häger – Spenge mit der Liniennummer 66) verkehrt ebenfalls im süd-westlichen Quadranten, hat jedoch ein wesentlich größeres Einzugsgebiet. Diese verbindet Spenge mit Versmold über Werther und Halle im Kreis Gütersloh und fährt hauptsächlich zu Stoßzeiten, wenn größere Schülerzahlen befördert werden müssen.

Das nördliche Einzugsgebiet wird über die Linie 572 (überwiegend durch den Taxibus) erschlossen. Diese verknüpft Bünde mit Spenge über die Ortsteile Ahle und Hücker-Aschen.

Die Linie 59 ist die einzige Linie, die nicht an den innerstädtischen Bereich von Spenge angeschlossen ist. Sie verkehrt zwischen Melle-Neuenkirchen und Bielefeld über die Ortsteile Wallenbrück und Bardüttingdorf. Ein regelmäßiger Takt liegt bei dieser Linie nicht vor, da pro Werktag nur vier Fahrten durchgeführt werden.

Zur Veranschaulichung der Linienvverläufe ist im Folgenden der Liniennetzplan im Bereich Spenge dargestellt.

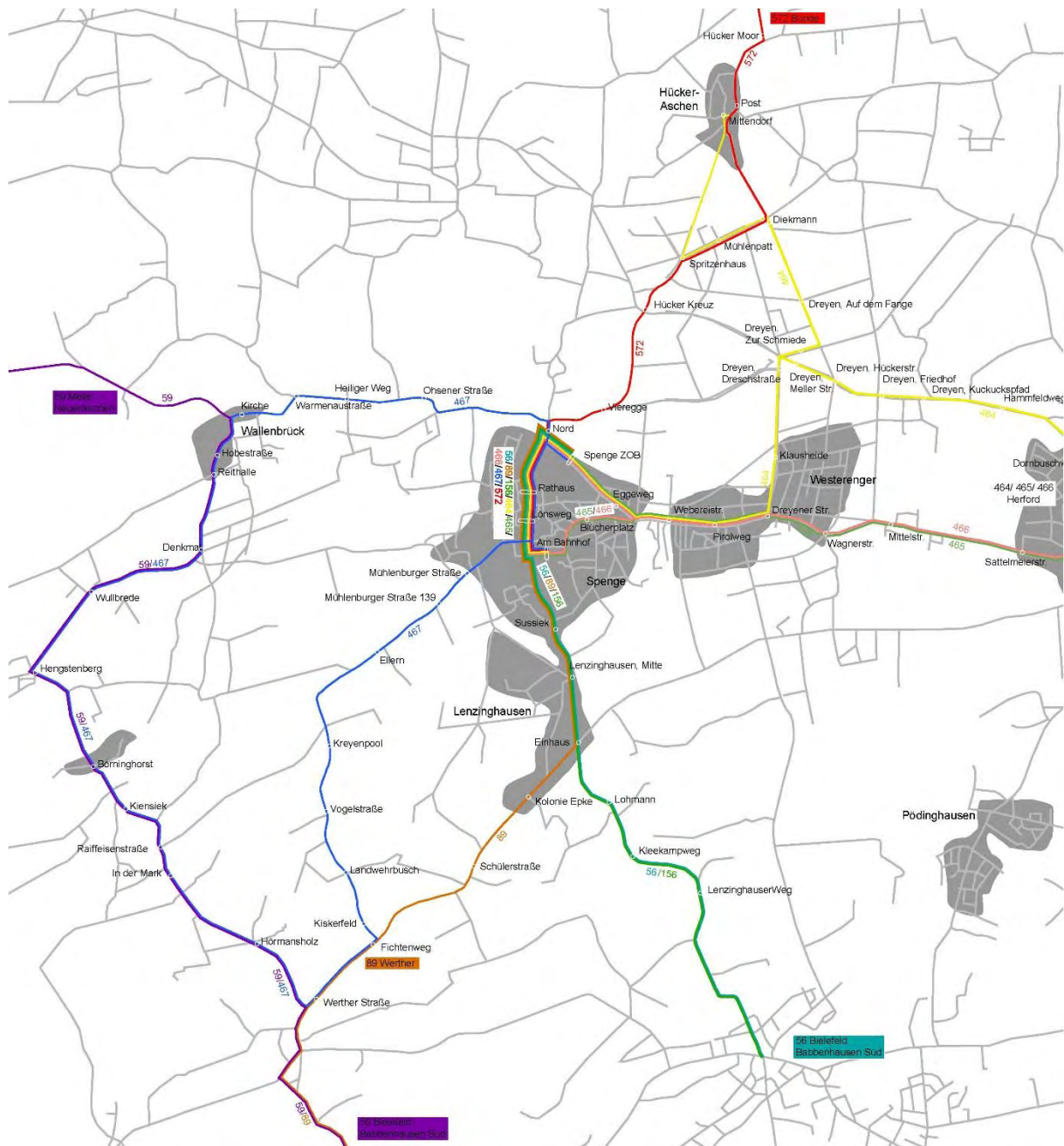


Abbildung 2: Liniennetzplan Spenge

Die Stadt Spenge ist nicht an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angeschlossen.

Radverkehr

Das Spenger Radverkehrsnetz ist hinsichtlich der Infrastruktur sehr unterschiedlich zu bewerten. Anhand der folgenden Abbildung wird ersichtlich, dass der Kernbereich sowie die Ortsteile gut an das regionale Radroutennetz angeschlossen sind. Radwegeverbindungen sind in alle Richtungen vorhanden. Hierbei muss aber berücksichtigt werden, dass die zum Teil recht großen Distanzen zwischen den Ortsteilen und den umliegenden Städten die Nutzung des Rades nicht unbedingt fördern.

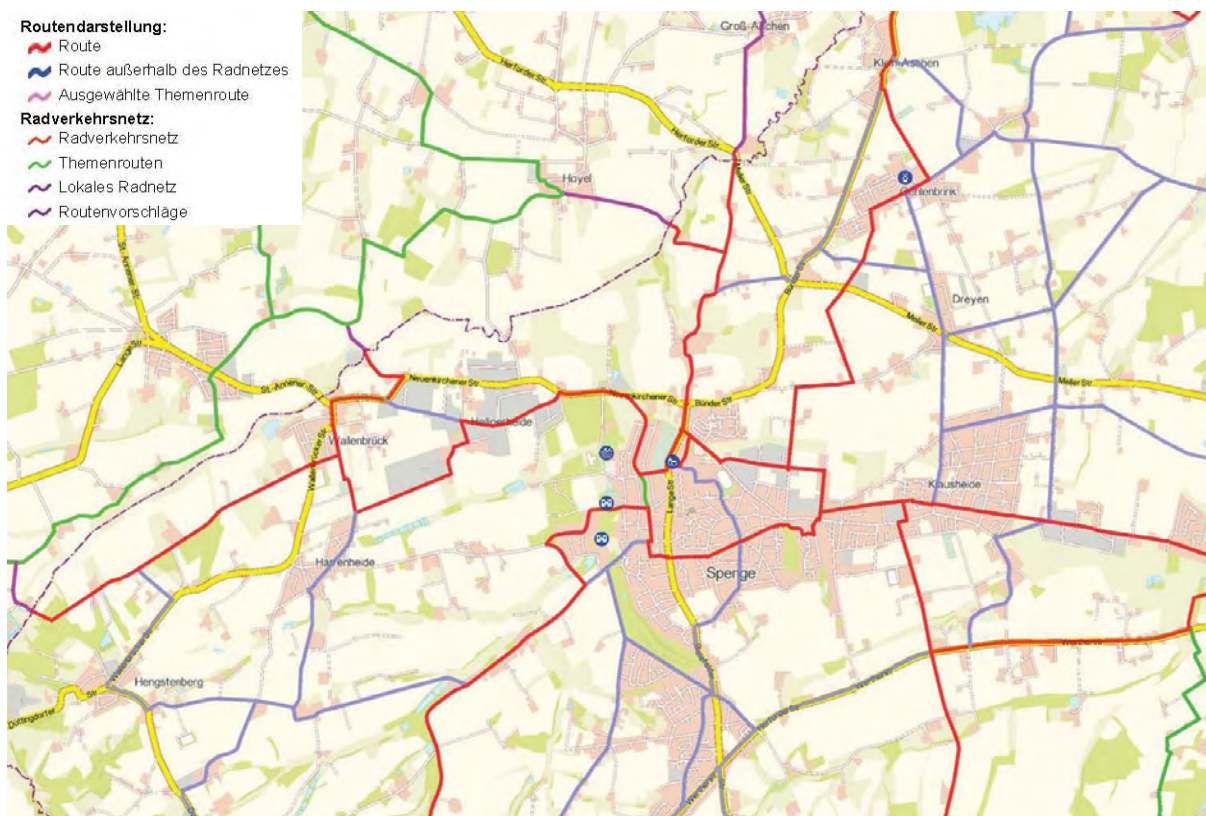


Abbildung 3: Radverkehrsnetz Spenge (Quelle: Radroutenplaner NRW)

Im Bereich Freizeit und Tourismus ist die Radverkehrssituation ebenfalls als gut zu bewerten. Spenge verfügt über zwei Natur-Radrouten (Spenge–Süd, Spenge–Nord) und ist an verschiedene Tagesradrouten (Herford 6, Soleweg, Wittekindsroute) angeschlossen (Quelle: Stadt Spenge).

Deutlich anders ist die Situation in der Spenger Innenstadt zu bewerten. Wichtige Hauptschließungsstraßen wie beispielsweise die Lange Straße, Biermannstraße, Poststraße, Engerstraße, Griesenbruchstraße oder die Ravensberger Straße weisen häufig kein besonderes Angebot für Radfahrer auf. In den ausgewiesenen Tempo-30-Zonen ist dieser Sachverhalt nicht problematisch, hingegen auf den klassifizierten Straßen (Lange Straße, Ravensberger Straße) schon. Aufgrund der zum Teil hohen Verkehrsstärke (Lange Straße: 12.580 Kfz/24 h) und dem vollständig fehlendem Angebot für Radfahrer können diese nicht sicher geführt werden. In der alltäglichen Mobilität ist somit durchaus Verbesserungspotenzial zu erkennen.

2.2 Bevölkerungsstruktur und -entwicklung

Dieses Kapitel gibt einen kurzen Überblick über die Bevölkerungsstruktur der Stadt Spenge sowie deren Entwicklung. Sofern nicht gesondert gekennzeichnet, stammen diese Informationen von der Bertelsmann Stiftung.

In der Stadt Spenge leben derzeit insgesamt 14.751 Einwohner (Quelle: Stadt Spenge, Stand: 31.12.2014). Diese teilen sich auf die fünf Ortsteile Bardüttingsdorf, Hücker-Aschen, Lenzinghausen, Spenge-Mitte und Wallenbrück auf (siehe Abbildung 4), wobei der Bevölkerungsschwerpunkt in der Kernstadt Spenge mit mehr als der Hälfte der Einwohnern liegt. Die Verteilung der Einwohner auf die verschiedenen Ortsteile ist Tabelle 1 zu entnehmen.



Abbildung 4: Ortsteile der Stadt Spenge (Quelle: Wikipedia)

Die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Spenge der vergangenen und auch zukünftigen Jahre ist mit dem Trend vieler ländlicher geprägter Räume vergleichbar. Die Stadt hat in den vergangenen Jahren deutliche Verluste bei der Entwicklung der Bevölkerung hinnehmen müssen. Während im Jahr 1995 noch 15.495 Menschen in Spenge lebten, waren es 2012 nur noch 14.643 Einwohner. Die Kommune verlor somit innerhalb von 17 Jahren 5,5 % der Bevölkerung (siehe Tabelle 2). Im gleichen Zeitraum ging die Bevölkerungszahl im Kreis Herford hingegen nur um 3,0 % und im Land NRW um 1,2 % zurück.

Dieser negative Trend kennzeichnet einen typischen Entwicklungsverlauf einer vom demographischen Wandel betroffenen Kommune. Zurückzuführen ist diese Entwicklung auf die Wanderungsverluste der jungen Menschen (Bildungswanderung) sowie den Sterbeüberschuss, welche durch die geringen Wanderungsgewinne von Familien und die positive Alterswanderung nicht mehr ausgeglichen werden können.

Tabelle 1: Einwohner Stadtteile (Quelle: Stadt Spenge, Stand: 31.12.2014)

Ortsteil	Einwohner [Anzahl]	Anteil [%]
Bardüttingsdorf	1.105	7,5
Hücker-Aschen	1.471	10,0
Lenzinghausen	2.467	16,7
Spenge-Mitte	8.591	58,2
Wallenbrück	1.117	7,6

Dementsprechend hat sich eine Veränderung der Altersstruktur ergeben, die sich durch einen relativ hohen Anteil älterer Menschen auszeichnet. In dem Jahr 2012 betrug der Anteil der unter 18-jährigen 17 % und lag damit etwas unter dem Wert für den Kreis Herford (17,6 %) und etwas über dem Landeswert (16,7 %). Der Anteil der 65- bis 79-jährigen belief sich in dem Jahr auf 16,1 % und der Anteil der über 80-jährigen auf 6,7 %. Beide Werte liegen etwas über den Kreis- und Landeswerten. Ebenfalls über den Kreis- und Landeswerten lag das Durchschnittsalter mit 45,3 Jahren (Kreis Herford: 44,2 Jahre, Land NRW: 43,7 Jahre).

Tabelle 2: Bevölkerungsentwicklung in Spenge, im Kreis Herford und im Land NRW

	Stadt Spenge	Kreis Herford	Nordrhein-Westfalen
Bevölkerungsentwicklung 1995 - 2012	-5,5 %	-3,0 %	-1,2 %
Bevölkerungsentwicklung 2009 - 2030	-10,1 %	-7,8 %	-5,3 %

Durch den Bevölkerungsrückgang und die zunehmende Alterung der Bevölkerung ist die Kommune deutlich von den Folgen des demographischen Wandels betroffen. Dieser negative Entwicklungstrend wird sich gemäß der Bertelsmann Stiftung auch in den kommenden Jahren fortsetzen. Nach einer Modellberechnung wird sich die Einwohnerzahl zwischen 2009 und 2030 um 10,1 % reduzieren. Dieser prognostizierte Wert liegt über denen des Kreises (-7,8 %) und des Landes (-5,3 %) (Tabelle 2). Darüber hinaus sinken die Einwohnerzahlen der unter 18-jährigen während die Anteile der 65- bis 79-jährigen sowie der über 80-jährigen bis 2030 weiter steigen, siehe Tabelle 3.

Tabelle 3: Entwicklung der Altersstruktur in Spenge, im Kreis Herford und im Land NRW

	Stadt Spenge		Kreis Herford		Nordrhein-Westfalen	
	2012	2030	2012	2030	2012	2030
Durchschnittsalter (Jahre)	45,3	49,1	44,2	47,3	43,7	47,0
Anteil unter 18-jährige (%)	17,0	14,9	17,6	16,0	16,6	15,3
Anteil 65- bis 79-jährige (%)	16,1	21,3	15,2	20,1	14,9	19,6
Anteil ab 80-jährige (%)	6,7	10,3	6,4	8,4	5,5	7,9

Zur Veranschaulichung der künftigen Bevölkerungsentwicklung und Verdeutlichung der oben beschriebenen Situation ist im Folgenden (Abbildung 5) die Bevölkerungspyramide für Spenge für das Jahr 2030 mit dem Bezugsjahr 2009 dargestellt.



Abbildung 5: Bevölkerungspyramide 2030, Stadt Spenge

Die sinkenden absoluten Einwohnerzahlen sowie steigende Anteile älterer Menschen werden den demographischen Wandel fortsetzen und auch verstärken, sodass die Folgen umfangreicher und offensichtlicher sein werden. Dementsprechend wird sich die Sicherung der Daseinsvorsorge zu einem zentralen Problem in der Stadt Spenge entwickeln.

Aufgabe der Stadt Spenge wird es sein, die technischen und sozialen Infrastrukturen an die demographische Entwicklung anzupassen, sodass der Stadtkern zukunftsfähig gestaltet wird. Gleichzeitig sollte die Aufenthalts- und Lebensqualität für alle Altersgruppen spürbar erhöht werden, damit Spenge für alle Altersgruppen attraktiv bleibt.

2.3 Wirtschaftsstruktur und Beschäftigung

Bei der Betrachtung der Wirtschaftsstruktur wird im Allgemeinen nach drei Sektoren differenziert:

1. Sektor: Land- und Forstwirtschaft
2. Sektor: Produzierendes Gewerbe
3. Sektor: Handel und Dienstleistungen

Im Kreis Herford und der Stadt Spenge prägt das produzierende Gewerbe mit einem Beschäftigungsanteil von rund 42 % (Kreis Herford) bzw. 46 % (Stadt Spenge) überdurchschnittlich die Wirtschaftsstruktur. Der Handels- und Dienstleistungssektor hat zwar mit rund 57 % (Kreis Herford) bzw. 53 % (Stadt Spenge) absolut den größten Beschäftigungsanteil, ist aber im Vergleich zum Landesdurchschnitt gering ausgeprägt.

Tabelle 4: Sektorale Aufteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Quelle: IT.NRW)

	Stadt Spenge	Kreis Herford	Land NRW
1. Sektor	1,5 %	0,4 %	0,5 %
2. Sektor	45,6 %	42,4 %	28,9 %
3. Sektor	52,8 %	57,0 %	70,5 %

Unternehmen des produzierenden Gewerbes, aber auch Handel und Dienstleistungen befinden sich unter anderem in den zwei Gewerbegebieten von Spenge. Das Gebiet „Hannighorst“ grenzt direkt an den Stadtkern an. Darüber hinaus liegt das Gewerbegebiet „Wallenbrück“ im Westen von Spenge.

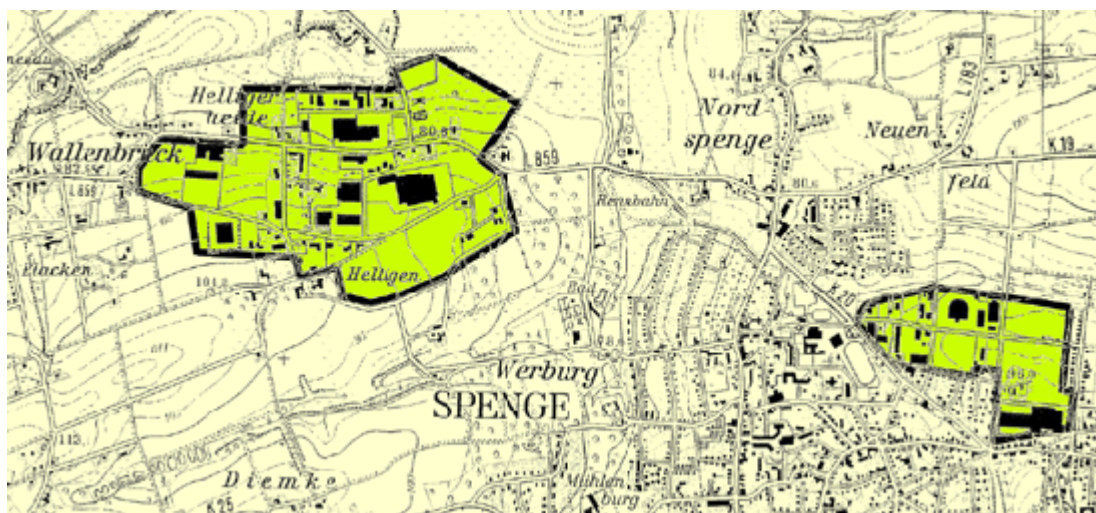


Abbildung 6: Gewerbegebiete Wallenbrück und Hannighorst (Quelle: Stadt Spenge)

Neben der relativen Aufteilung der Beschäftigten auf Wirtschaftssektoren ist die Betrachtung der absoluten Beschäftigtenzahlen von großer Bedeutung. So waren zum 30.06.2013 insgesamt 2.724 Personen in Spenge sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Geringfügige Beschäftigungsverhältnisse wie z. B. 400 Euro-Jobs werden hier nicht berücksichtigt. Zehn Jahre zuvor bestanden noch 2.951 sozialversicherungspflichtige Arbeitsverhältnisse, sodass ein Rückgang von 7,7 % zu verzeichnen war. Im Vergleich zu Kreis und Land ist dies eine gegenläufige Tendenz, wie die nachstehende Tabelle verdeutlicht.

Tabelle 5: Entwicklung sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (Quelle: IT.NRW)

	Stadt Spenge	Kreis Herford	Land NRW
Beschäftigungsentwicklung 2004-2013	-7,7 %	3,7 %	8,5 %

Hierbei zu berücksichtigen ist die Zahl der Beschäftigten, die über die Stadtgrenzen hinaus pendeln. Hier weist Spenge zum 30.06.2013 ein deutlich negatives Pendlersaldo von -2.601 Personen auf. Die Vermutung liegt nahe, dass ein erheblicher Anteil der Beschäftigten einer Arbeit in den nahen Groß- und Mittelstädten Bielefeld und Herford nachgeht.

Abschließend wird die Kaufkraft je Einwohner betrachtet (Quelle: GfK GeoMarketing GmbH, 2014). Hier zeigt sich, dass Spenge im Jahr 2014 mit einem Kaufkraftindex von 97,1 im Vergleich zum Bundesdurchschnitt eine leicht unterdurchschnittliche Kaufkraft aufweist. Spenge liegt damit leicht unter dem Niveau des Kreises Herford (98,1). Im Regierungsbezirk Detmold weist jedoch einzig der Kreis Gütersloh einen höheren Index von 102,2 auf.

2.4 Infrastruktur und Daseinsvorsorge

Die Innenstadt von Spenge erfüllt wichtige Aufgaben der Daseinsvorsorge für die Bewohner der gesamten Stadt. Zusammenfassend handelt es sich bei Einrichtungen der Daseinsvorsorge um Infrastruktur, die zum Leben nötig ist und für nahezu jede Person erreichbar sein sollte. Dies gilt für die Infrastruktur der öffentlichen Hand wie Sportanlagen oder Schulen sowie für privatwirtschaftliche Versorgungsangebote. Besonders bemerkenswert sind Angebote, die auf Grundlage von ehrenamtlichem Engagement beruhen. Ein sehr erfolgreiches Beispiel in Spenge ist der Bürgerbusverein Stadt Spenge e.V. Bereits seit zehn Jahren fahren Bürger für Bürger im Stadtgebiet.

In diesem Kapitel wird im Folgenden auf die gesamtstädtische Daseinsvorsorgesituation mit Schwerpunkt auf die Ortsteile eingegangen. Die Daseinsvorsorge im Stadtkern wird detaillierter in Kapitel 4.2. betrachtet. In kleineren Städten und Gemeinden des vom demographischen Wandel und dem Bevölkerungsrückgang betroffenen ländlichen Raumes ist die Sicherung der Daseinsvorsorge gefährdet. Die Städtebauförderung unterstützt daher Kommunen bei der Anpassung vorhandener Strukturen.

Die Versorgung mit Bildungseinrichtungen wie Grundschulen und Kindergärten ist in Spenge gegeben. Weiterführende Schulformen stehen im Stadtkern (Abbildung 7a) und in der Nachbarstadt Enger zur Verfügung. Da der Anteil der unter 18-Jährigen in den kommenden Jahren deutlich sinken wird, wird sich hier der Bedarf mittelfristig reduzieren und eine Anpassung erforderlich machen.

Im außerschulischen Bereich stellt das Kultur- und Jugendzentrum Charlottenburg im Spenger Stadtkern eine wichtige Einrichtung dar (Abbildung 7b). Hier werden vielfältige Möglichkeiten für Jugendliche in der Kooperation von Stadt, Kreis und Kirchengemeinde angeboten. Das Spenger Kino „Zentral Theater“ besitzt Strahlkraft über das Stadtgebiet hinaus. So kommen auch Besucher aus umliegenden Städten in die Spenger Innenstadt, um das Angebot zu nutzen.



a)



b)

Abbildung 7: Schulzentrum mit Regenbogen-Gesamtschule und Realschule (a) und Kultur- und Jugendzentrum Charlottenburg (b)

Die Versorgungssituation in den Ortsteilen ist besonders von der lokalen Einwohnerzahl und den damit verbundenen Bedarfen und Nachfragern abhängig.

Folgende Infrastruktureinrichtungen und -angebote sind in den Ortsteilen vorzufinden:

Lenzinghausen

- eine Grundschule im Verbund mit Wallenbrück-Bardüttingdorf (Spenger Land)
- ein Kindergarten
- ein Seniorenzentrum
- ein Feuerwehrgerätehaus
- drei Ärzte (ein praktischer Arzt, zwei Zahnärzte)
- eine Kirche (Paulus-Kirche)

Wallenbrück

- ein Kindergarten (Kleine Taube)
- eine Kirche (Marien-Kirche)



a)



b)

Abbildung 8: Seniorenzentrum in Lenzinghausen (a) und Marien-Kirche in Wallenbrück (b)Hücker-Aschen

- ein Feuerwehrgerätehaus
- eine Kirche (Klein Aschen)

Bardüttingdorf

- eine Grundschule im Verbund mit Lenzinghausen (Spenge Land)
- ein Feuerwehrgerätehaus



a)



b)

Abbildung 9: Grundschule Spenge Land (a) und Feuerwehrgerätehaus (b) in Bardüttingdorf

Eine weitestgehend ausreichende Situation der Gesundheitseinrichtungen wird insbesondere durch mehrere Allgemein- und wenige Fachärzte gewährleistet. Für darüber hinausgehende Behandlungen sind Fahrten ins benachbarte Bielefeld oder in die Kreisstadt Herford mit jeweils ca. 16 Kilometer Entfernung notwendig.

Bei den Einrichtungen der öffentlichen Verwaltung ist das Rathaus Spenge in der Innenstadt zu nennen. Es wird allerdings deutlich, dass eine Versorgung mit Lebensmitteln oder Dienst-

leistungen in den Ortsteilen nicht gegeben ist. Dies kann u. a. mit dem anhaltenden Konzentrationsprozess im Einzelhandel begründet werden. So haben Supermärkte in ihrer Größe erheblich zugenommen. Zudem werden sehr verkehrsgünstige Lagen bevorzugt. Die Entstehung von so genannten Fachmarktzentren (Supermärkte in Kombination mit Drogerien und Bekleidung) in den vergangenen Jahren verdeutlicht die Entwicklung auch in Spenge. Im Ergebnis können sich insbesondere ältere Menschen in den Ortsteilen mit eingeschränkter Mobilität kaum eigenständig versorgen. Hier kommt der erwähnte Bürgerbus unterstützend zum Tragen.

2.5 Klimaschutz

Die Stadt Spenge engagiert sich für den Klimaschutz und bemüht sich, mit verschiedenen Maßnahmen eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen. Die Stabsstelle in der Stadtverwaltung „Umweltmanagement“ übernimmt dabei koordinierende Aufgaben, wobei die Fachabteilungen „Stadtentwicklung, Infrastruktur, Bauen“ und „Ordnung, Abfallentsorgung und Straßenreinigung“ ebenfalls involviert sind. Besondere Leitthemen des kommunalen Klimaschutzes sind Energiemanagement, Abfallvermeidung und ressourcenschonende Abfallbehandlung, eine klimagerechte Bauleitplanung, sowie eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit, die den allgemeinen Stellenwert des Klimaschutzes erhöht.

Innerhalb der letzten Jahre wurden bereits mehrere Maßnahmen mit Klimaschutzzielen unabhängig voneinander in Spenge umgesetzt. Zur Reduktion von nicht recyclebaren Abfällen wurde ein Abfallmanagement eingeführt, das Verbraucher mit Hilfe eines „Abfallwegweisers“ über sämtliche Entsorgungs- und Verwertungsmöglichkeiten informiert. Der Abfallwegweiser, der in gedruckter und digitaler Form verfügbar ist, optimiert eine sinnvolle Mülltrennung und erleichtert den Verbrauchern die Entsorgung.

Mit dem Ziel den öffentlichen Personennahverkehr zu stärken und damit auch den Ausstoß schädlicher Klimagase langfristig zu reduzieren, wurde der zentrale Omnibusbahnhof im Jahr 2011 modernisiert und attraktiver gestaltet. Ebenso trägt im Bereich der Mobilität der mittlerweile über 10 Jahre existierende Bürgerbus zu einer Attraktivierung des öffentlichen Personennahverkehrs bei. Der Bürgerbus, für den insgesamt etwa 25 Fahrer/innen bereitstehen, kann über ein Meldesystem oder Bedarfshaltestellen erreicht werden. Die positive Resonanz der lokalen Nutzer fördert umweltorientiertes Handeln und Denken und unterstützt damit aktiv Klimaschutzziele.

Zur kommunalen Energieeinsparung wurde ein umfangreiches Projekt im Bereich der Straßenbeleuchtung in einer mehrphasigen Sanierungsmaßnahme umgesetzt. Mit finanzieller Unterstützung der Klimaschutzinitiative des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit erfolgte eine umfassende Sanierung der Straßenbeleuchtung inner-

halb der Jahre 2011 bis 2013. Laternen und Kofferleuchten wurden durch Modelle mit Reflektortechnik und LED-Leuchtmitteln ersetzt. Die Sanierung ermöglicht eine Einsparung von etwa 1.500 Tonnen CO₂ über die gesamte Laufzeit.

Des Weiteren unterstützt die Stadt Spenge Engagement zur Entwicklung von Ideen zum Thema Klimaschutz und Nachhaltigkeit seitens der Bürgerschaft. Die Ideen- und Projektgenerierung findet oftmals in Initiativen und Interessengruppen statt. Mittlerweile wurden bereits fünf Projekte in Spenge zum Thema Klimaschutz und Nachhaltigkeit durch den RWE Klimaschutzpreis prämiert, welcher jährlich vergeben wird.

Die Verwaltung hat die Möglichkeit, für mehr Transparenz im Prozess der Entwicklung von Klimaschutzprojekten zu sorgen. Eine offene Kommunikation sowie eine angemessene Öffentlichkeitsarbeit unterstützt die Akzeptanz der Nutzer gegenüber neuen Projekten und erhöht gleichzeitig bürgerschaftliches Engagement und umweltorientiertes Verhalten. Weitere publikumswirksame Aktionen, wie zum Beispiel der Veranstaltungstag „Mobil ohne Auto – Enger & Spenge unterwegs“ im August 2014 tragen zu einer offenen Kommunikation des Klimaschutzgedankens bei.

Durch die Ausarbeitung eines ISEK als strategisches Instrument der Stadtentwicklung können weiterhin nachhaltige, ökologische Aspekte für Spenge aufgedeckt und eingebracht werden. Es ist zu empfehlen, zukünftig anhand eines Leitfadens Klimaschutzprojekte auf ihre Wirksamkeit zu prüfen und nach ihrer Umsetzung zu evaluieren.

3 Öffentlichkeitsbeteiligung

3.1 Vorbemerkungen

Das ISEK stellt den Einstieg in einen mehrjährigen Prozess der Kommunalentwicklung dar, in dessen Verlauf viel Überzeugungsarbeit geleistet werden musste und noch zu leisten sein wird. Das ISEK kann nur erfolgreich sein, wenn es von den maßgeblichen Akteuren, insbesondere der Kommunalpolitik und Verwaltung, den Bürgerinnen und Bürgern, den Einzelhändlern und Gewerbetreibern mitgetragen und akzeptiert wird. Es soll das Ziel verfolgt werden eine gewisse Aufbruchsstimmung unter allen beteiligten Akteuren zu erzeugen und diese über den Bearbeitungsprozess bis in die Umsetzungsphase hinein zu tragen. Um dies zu erreichen, ist die Erarbeitung des ISEK durch einen breit angelegten Dialogprozess begleitet worden. Hierbei wurden mit den lokalen Akteuren die jeweiligen Projektstände diskutiert und die weitere Arbeit zur Entwicklung des ISEK vorbereitet.

3.2 Erstes Bürgerforum

Zu Beginn des Erarbeitungsprozesses erfolgte im Februar 2014 eine erste Beteiligung der Öffentlichkeit in Form eines Bürgerforums, um die Menschen in Spenge frühzeitig in den Planungsprozess einzubinden. Am 12.02.2014 hatten interessierte Bürgerinnen und Bürger, Immobilieneigentümer und Gewerbetreibende sowie Vertreter von Vereinen, Schulen und sonstigen Institutionen die Möglichkeit, durch eigene Anregungen und Ideen die Attraktivierung und zukunftsfähige Gestaltung des Spenger Stadtkerns voranzubringen. Die Stadt informierte auf ihrer Homepage sowie in der regionalen Presse die Öffentlichkeit und lud in Form einer Abendveranstaltung in die Mensa der Regenbogen-Gesamtschule ein.

Im Verlauf des Abends wurden den Teilnehmern zunächst die Ergebnisse des Rundganges des Planungsteams zur städtebaulichen Bestandsanalyse vorgestellt. Im Anschluss wurden die Teilnehmer in drei Gruppen aufgeteilt und eine moderierte Arbeit in drei Workshops durchgeführt. Hierbei konnten die Bürgerinnen und Bürger Vorschläge und Ideen zu den folgenden drei Schwerpunkten einbringen:

- Städtebauliche Aspekte
- Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität
- Öffentliche Räume und Grünflächen

Vorschläge und Themen, die die Menschen beschäftigten, wurden aufgeschrieben und gesammelt. Jeder Teilnehmer hatte an diesem Abend die Möglichkeit, an allen drei Workshops mitzuwirken, da diese in einem zeitlichen Rhythmus gewechselt wurden. Nach Abschluss der Workshops wurden die Ergebnisse aus den drei Gruppen zusammen getragen und abschließend allen Teilnehmern präsentiert. Die Ergebnisse aus diesen Workshops sind dem beigefügten Ergebnisbericht zum 1. Bürgerforum zu entnehmen (siehe Anhang).

Auch nach der Durchführung der ersten Öffentlichkeitsveranstaltung konnten fortlaufend weitere Ideen und Anregungen bei der Stadt eingereicht werden, sodass diese bei der weiteren Bearbeitung berücksichtigt werden konnten. Von diesem Angebot machten einige Bürger Gebrauch, die nachträglich Anregungen per E-Mail an die Stadt übermittelten. Zudem fand Anfang März ein Termin mit einem Gastronomiebetreiber und Vertretern des Planungsteams statt, indem weitere Anregungen entgegengenommen wurden.

Auf Grundlage der Anregungen und Hinweise aus der Öffentlichkeit sowie der Begehung durch das Planungsteams erfolgte abschließend die Bestandsanalyse des innerstädtischen Bereiches von Spenge.

3.3 Zweites Bürgerforum

Nach der städtebaulichen Bestandsanalyse sowie der Erarbeitung von Entwicklungszielen wurde ein Maßnahmenkonzept aufgestellt. Eine erste politische Beratung erfolgte hierzu

Ende September in einer Sitzung des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses. Um das Maßnahmenkonzept auch in die öffentliche Diskussion einzubringen, wurde zu einem zweiten öffentlichen Bürgerforum am 06.11.2014 eingeladen. Das zweite Bürgerforum fand wie auch schon das erste Bürgerforum als Abendveranstaltung in der Mensa der Regenbogen-Gesamtschule statt. Auch hierüber wurde wieder auf der Homepage der Stadt Spenge und der regionalen Presse informiert. Im Rahmen dieser Beteiligung hatte die interessierte Öffentlichkeit die Möglichkeit, Ergänzungen und Ideen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen vorzutragen. So konnten beispielsweise Ziele für die Umsetzung einer Maßnahme definiert, Hinweise für die Prioritätenreihenfolge der Maßnahmen erfasst sowie weitere Maßnahmen, die bisher unberücksichtigt geblieben sind, benannt werden.

Zu Beginn der Abendveranstaltung wurde den Bürgerinnen und Bürgern zunächst der aktuelle Bearbeitungsstand des ISEK präsentiert. Im Anschluss daran erfolgte eine einstündige moderierte Arbeit in drei Workshops mit den gleichen thematischen drei Schwerpunkten wie im ersten Bürgerforum: Städtebauliche Aspekte, Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität, Öffentliche Räume und Grünflächen. Die Workshops wurden im Verlauf des Abends allerdings nicht gewechselt, so wie es bei der ersten Veranstaltung noch der Fall war, deswegen mussten sich die Teilnehmer dieses Mal für einen Themenschwerpunkt entscheiden. Hierfür wurden alle Maßnahmen des Maßnahmenkonzeptes einem der drei Workshops zugeteilt. Je nach Interesse konnten sich die Bürgerinnen und Bürger dann in den Erarbeitungsprozess einbringen und über die Maßnahmen diskutieren.

Die Ergänzungen und Ideen zu den Maßnahmen wurden aufgeschrieben, an Stellwänden gesammelt und im Anschluss an die Gruppenarbeit allen Teilnehmern vorgestellt, sodass jeder über die einzelnen Gruppenergebnisse informiert war. Die Lokalpresse hat auch über das 2. Bürgerforum umfangreich berichtet. Die Ergebnisse der Workshops sind ebenfalls dem Anhang (Ergebnisbericht zum 2. Bürgerforum) zu entnehmen.

Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurden das Maßnahmenkonzept überarbeitet und Projektleitblätter zu jeder Maßnahme erstellt.

3.4 Ausblick

Mit dem Bearbeitungsprozess des ISEK ist die Öffentlichkeitsbeteiligung noch nicht abgeschlossen. Weitere Öffentlichkeitsveranstaltungen sind im Zuge der Umsetzung geplant, denn es soll weiterhin eine breite Öffentlichkeit auf den Prozess und die Ergebnisse der Innenstadtentwicklung aufmerksam gemacht werden. Dies soll beispielsweise durch projektbezogene Festveranstaltungen zur Eröffnung von umgestalteten Bereichen geschehen. Zudem ist geplant, ansprechende Informationsbroschüren und Plakate, insbesondere zu den Themen Gebäudemodernisierung und Verfügungsfonds zu erstellen. Darüber hinaus sollen über die Pressearbeit in örtlichen und regionalen Medien wie Zeitung und Lokalradio weiterhin die

wesentlichen Informationen im Prozess der Innenstadtentwicklung an die Öffentlichkeit transportiert werden.

4 Analyse des Untersuchungsgebietes

4.1 Untersuchungsgebiet

Im Rahmen des ISEK wird nicht das gesamte Stadtgebiet von Spenge, sondern im Wesentlichen nur der Stadtkern betrachtet, da sich hier der Siedlungsschwerpunkt und die wichtigsten Infrastruktureinrichtungen befinden. Dies gilt für öffentliche Nutzungen wie Schulen oder das Rathaus sowie für den Einzelhandel und für Dienstleister. Insbesondere im Stadtkern können städtebauliche Maßnahmen im öffentlichen Raum und die Modernisierung des Immobilienbestands zur Stärkung der Innenstadtfunktionen beitragen. Hiervon sollen nach Möglichkeit viele Bürger und Besucher der Stadt profitieren.

Das Untersuchungsgebiet definiert den räumlichen Betrachtungsraum für das ISEK. Es wurde mit der Stadt und der Bezirksregierung abgestimmt und stellt eine erste Grundlage für ein mögliches Fördergebiet in der Städtebauförderung dar. Das Untersuchungsgebiet (Abbildung 10) umfasst die gesamte Innenstadt mit dem Versorgungsbereich an der „Lange Straße“. Ergänzt wird das Untersuchungsgebiet um den Einzelhandelsschwerpunkt an der Industriestraße. Zudem befinden sich alle wesentlichen Gemeinbedarfseinrichtungen wie Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen und das Rathaus sowie der Busbahnhof im Betrachtungsraum. Damit sind sämtliche Schwerpunktbereiche für Handel und Daseinsvorsorge berücksichtigt.

Im Süden ist das Gebiet durch die Straßen „Am Bahnhof“ und „Hagenstraße“ abgegrenzt. Die Kreuzung „Lange Straße“ / „Am Bahnhof“ stellt die südliche Grenze der Innenstadt dar. Westlich endet das Untersuchungsgebiet mit dem Martinsweg und dem Friedhof. Im Norden und Osten schließt das Gebiet mit der Ravensberger Straße bzw. den überwiegenden Einzelhandelsnutzungen an der Industriestraße ab. Dieses Gebiet, welches insgesamt eine Fläche von 79 Hektar umfasst, wird im weiteren Verlauf näher betrachtet, um Stärken und Defizite festzustellen sowie Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der Situation zu erarbeiten. Daraus resultiert auch ein Vorschlag zur Abgrenzung eines Fördergebiets gemäß § 171b BauGB (Kapitel 6).

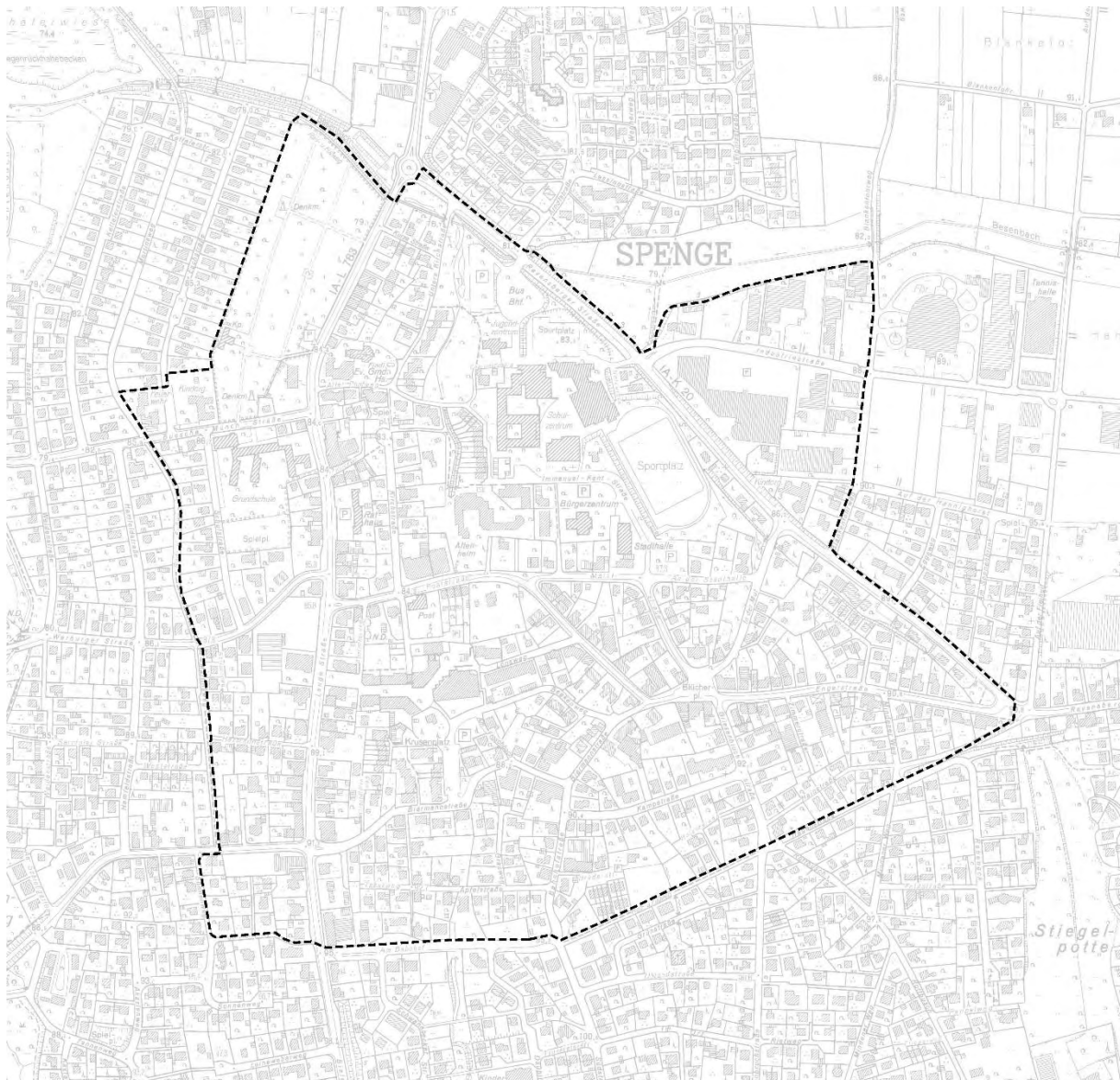


Abbildung 10: Untersuchungsgebiet

4.2 Einzelhandel, Dienstleistungen und Daseinsvorsorge

Einzelhandel und Dienstleistungen

Die Attraktivität einer Innenstadt wird von vielen Faktoren beeinflusst. Ein Aspekt ist der Besitz mit Einzelhandelsbetrieben und Dienstleistungsunternehmen, denn Menschen benötigen Waren und Dienstleistungen des täglichen und periodischen Bedarfs. Hierzu zählen zum Beispiel Lebensmittel (täglicher Bedarf) und Textilien (periodischer Bedarf). Begünstigt wird die Ansiedlung entsprechender Betriebe im Spenger Stadtkern durch die Landesstraße 783 („Lange Straße“), welche ein erhebliches Verkehrsaufkommen aufweist.

Zur Steuerung und Förderung der Einzelhandelsentwicklung, insbesondere durch die Bauleitplanung, hat die Stadt Spenge im Jahr 2008 ein Einzelhandels- und Zentrenkonzept erarbeiten lassen. Im Rahmen des Konzeptes wurde ein zentraler Versorgungsbereich definiert, der nachfolgend dargestellt ist (Abbildung 11). Die Abgrenzung des zentralen Versorgungsbereiches stimmt, wie anhand der Analysekarte Nutzungsstruktur (Abbildung 12) zu erkennen ist, mit den derzeitigen Einzelhandelsschwerpunkten überein. Die in diesem Bereich vorhandene Angebotssituation für Waren des täglichen Bedarfs wurde in dem Einzelhandels- und Zentrenkonzept als gut bewertet. Diese Einschätzung kann auch aktuell geteilt werden.

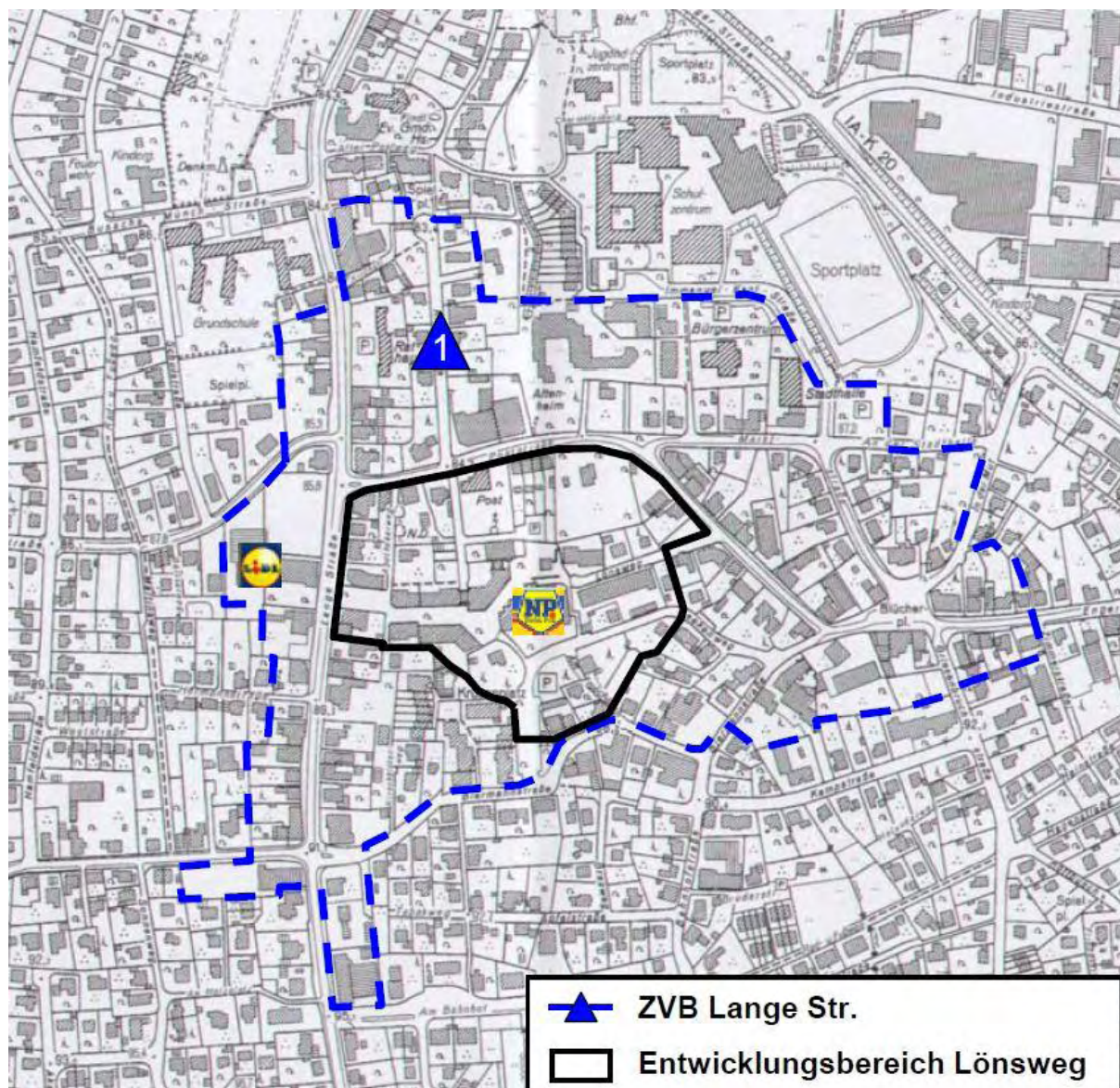
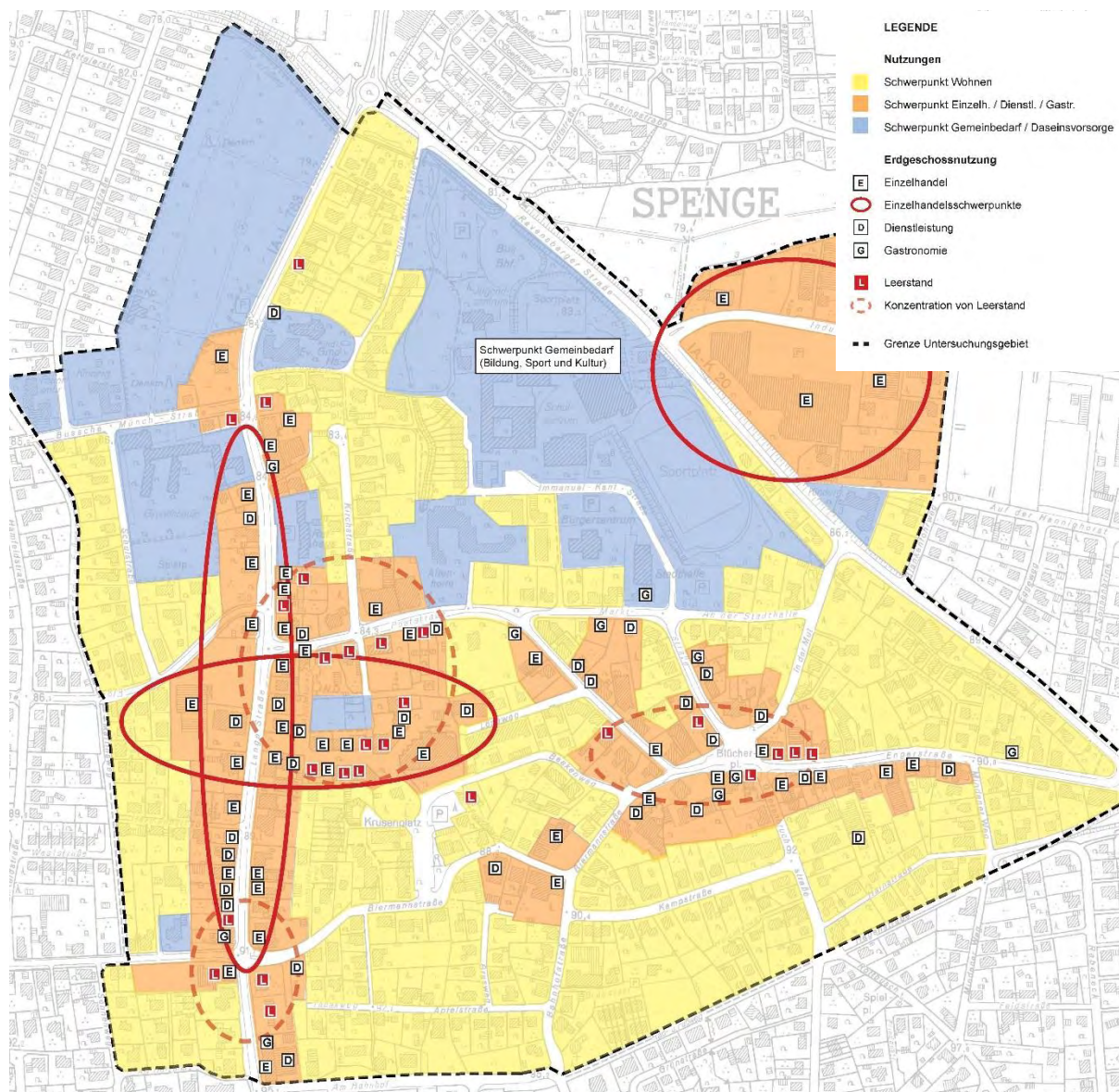


Abbildung 11: Zentraler Versorgungsbereich Spenge, Stand: April 2008 (Quelle: BBE Handelsberatung Westfalen GmbH)


Abbildung 12: Analysekarte Nutzungsstruktur

Der Großteil der Einzelhandelsbetriebe und Dienstleistungsunternehmen im Stadtkern liegt an der „Lange Straße“. Den hier größten Frequenzbringer stellt der auf der westlichen Seite gegenüber der Einmündung der Fußgängerzone Lönsweg gelegene Lebensmitteldiscounter „Lidl“ dar. Handlungsbedarf besteht im südlichen Abschnitt der „Lange Straße“, im Bereich des Knotenpunktes „Lange Straße“ / „Biermannstraße“, da hier eine Konzentration von Leerständen vorliegt. Derzeit bestehen allerdings Absichten eines Investors, einen Lebensmittel Einzelhändler ergänzt um einen Drogeriemarkt und einen Schuhhandel direkt im Kreuzungsbereich anzusiedeln. Dieses Vorhaben wird von der Stadt Spenge unterstützt.



a)



b)

Abbildung 13: Lebensmitteldiscounter Lidl (a) und Kreuzungsbereich Biermannstraße/Lange Straße (b)

Ergänzt wird der Einzelhandelsbesatz insbesondere durch Geschäfte im westlichen Bereich der angrenzenden Poststraße (vor allem Heimtextilienhändler) und der Fußgängerzone Lönsweg. Dort sind jedoch vermehrt teilweise strukturelle Leerstände vorzufinden. In der Vergangenheit wurden mehrere Initiativen unternommen, den Standort Lönsweg zu stärken, diese haben bis heute allerdings keine durchgreifende Wirkung gezeigt. Zu den Aufwertungsmaßnahmen zählten zum Beispiel die Installation einer neuen Beleuchtung in 2004 und der Bau des Bürgerzentrums mit Fertigstellung im Jahr 2011. Insgesamt strahlt die Fußgängerzone aufgrund der erheblichen Leerstände, des aktuellen Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomieangebots sowie der Architektur aus den 1980er Jahren keine große Attraktivität aus.



a)



b)

Abbildung 14: Lönsweg (a-b)

Die Besucher der Bürgerforen haben auf die Situation des Lönswegs hingewiesen und sich insgesamt kritisch zur zukünftigen Entwicklung geäußert. Zum Beispiel wurde die Tragfähigkeit des Lebensmittelhandels am Ende der Fußgängerzone (NP Discount) hinterfragt. Dessen Umsatz kann sich tatsächlich durch die Ansiedlung des Fachmarktzentrums im südlichen Bereich der „Lange Straße“ deutlich verschlechtern. Des Weiteren wurden Wünsche geäußert, Gastronomie und einen Treffpunkt für junge Menschen in Form einer Bar mit Live-

Musik anzusiedeln. Hier kann sich eventuell auch die lebendige Spenger Kulturszene einbringen.

Neben den oben aufgeführten Einzelhandelsschwerpunkten ist eine weitere Konzentration von Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistungen am Blücherplatz sowie in dessen Umfeld vorhanden, wenn auch deutlich geringer als in der Hauptlage an der Langen Straße. Der hier vorhandene Branchemix (u. a. Möbel, Kraftfahrzeuge und Blumen) ist dem periodischen oder langfristigen Bedarf zuzuordnen. Wie auch schon bei der Fußgängerzone zeigt sich auch hier Handlungsbedarf, da im Bereich des Blücherplatzes vermehrt strukturelle Leerstände vorzufinden sind.



a)



b)

Abbildung 15: Blücherplatz (a-b)

Über die Einzelhandelslagen im Stadtkern hinaus, befindet sich ein weiterer Einzelhandelschwerpunkt im Gewerbegebiet „Hannighorst“. Dieser ist verkehrsgünstig an der Ravensberger Straße (K 20) gelegen. Der großflächige Einzelhandel (insb. E-Center) steht in direkter Konkurrenz zu den beschriebenen integrierten Lagen in der Innenstadt. Die fußläufige Anbindung an die Innenstadt ist wenig attraktiv, die Distanz ist zu groß, als dass die Innenstadt von diesem Einzelhandelsstandort profitieren könnte. So wurde bei den Öffentlichkeitsveranstaltungen die mangelnde Erschließung des Gewerbegebiets für Fußgänger und Radfahrer bemängelt.

**Abbildung 16: E-Center im Gewerbegebiet Hannighorst**

Die lokalen, insbesondere inhabergeführten Betriebe von Spenge haben sich im Verein „Kaufmannschaft Spenge e.V.“ organisiert. Neben informellen Gremien und Veranstaltungen, ist die Kaufmannschaft zum Beispiel für verkaufsoffene Sonntage verantwortlich. Darüber hinaus existiert ein Zusammenschluss von Unternehmerinnen, Geschäftsfrauen und Freiberuflerinnen aus den Städten Spenge und Enger. Das Unternehmerinnen-Netzwerk Enger/Spenge dient vor allem der gegenseitigen Unterstützung. Ferner existiert seit 1989 eine starke Gemeinschaft aus Selbständigen, Unternehmern und Führungskräften aus der Region. Die „Vereinigung der Selbständigen e.V.“ (VdS) fördern die berufliche Bildung von Jugendlichen und Selbständigen sowie die Wissenschaft und Forschung, insbesondere im Bereich der Ingenieur- und Wirtschaftswissenschaften. Diese drei Vereinigungen stellen wichtige Akteure für die zukünftige Zentrumsentwicklung und eine Umsetzung dieses Konzepts dar.

Daseinsvorsorge

Die wichtigsten Daseinsvorsorgeeinrichtungen der Kommune befinden sich im Stadtkern. Die Standorte im Untersuchungsgebiet sind der nachstehenden Analysekarte Daseinsvorsorge zu entnehmen (Abbildung 17).

Zu der öffentlichen Verwaltung und den Behörden für Sicherheitsaufgaben zählen folgende Einrichtungen:

- Rathaus
- Freiwillige Feuerwehr
- Rettungswache
- Polizei

Das Spenger Rathaus wurde vor wenigen Jahren saniert. Hierbei wurde insbesondere die Barrierefreiheit hergestellt und eine energetische Sanierung durchgeführt. Viele öffentliche Dienstleistungen der Stadt sind in diesem Gebäude gebündelt. Zudem wurde ebenfalls erst kürzlich (2013) durch den Kreis Herford eine neue Rettungswache in der Industriestraße eröffnet. Der Handlungsbedarf ist somit im Bereich der öffentlichen Verwaltung sowie der Behörden für Sicherheitsaufgaben gering. Das Feuerwehrgerätehaus der städtischen freiwilligen Feuerwehr befindet sich am Rande des Stadtkerns in der Eschstraße.

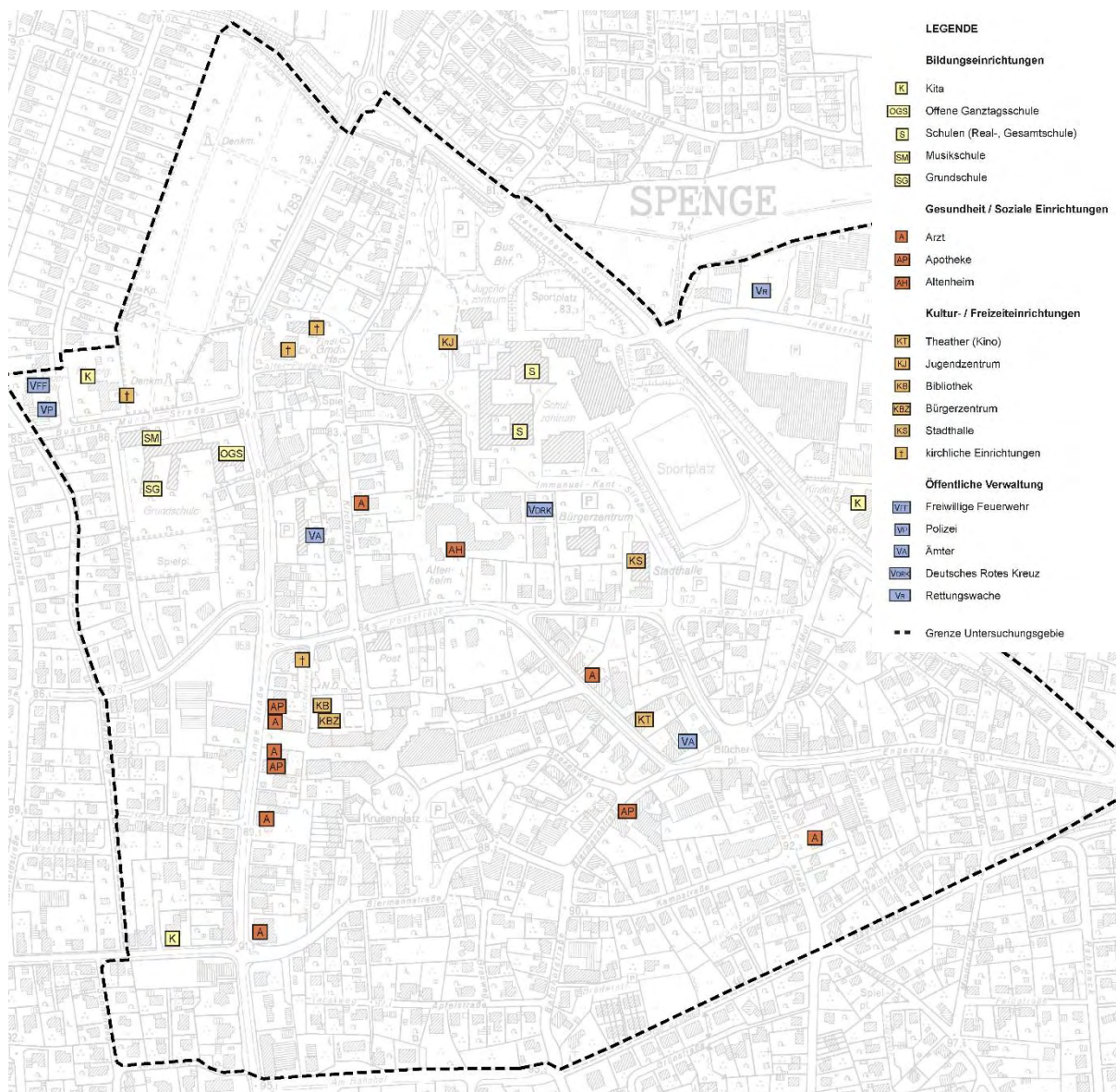


Abbildung 17: Analysekarte Daseinsvorsorge



a)



b)

Abbildung 18: Rathaus (a) und Rettungswache in der Industriestraße (b)

Darüber hinaus sind folgende Bildungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet zu finden:

- drei Kindertageseinrichtungen
- eine Offene Ganztagschule
- eine Grundschule
- eine Realschule
- eine Gesamtschule
- eine Musikschule als Verbandsmusikschule zusammen mit Enger

Den räumlichen Schwerpunkt stellen hierbei das Schulzentrum (Städtische Realschule Spenge, Regenbogen-Gesamtschule) im Nord-Osten des Untersuchungsgebietes und die Grundschule Spenge/Hücker-Aschen westlich der „Lange Straße“ dar. Bereits erwähnt wurden der Bevölkerungsrückgang und damit die rückläufigen Schülerzahlen. Hieraus resultieren auch bauliche Anpassungsbedarfe, die derzeit aber noch nicht weiter konkretisiert sind. Dringend notwendige Brandschutzmaßnahmen am Schulzentrum sollen im Jahr 2015 realisiert werden.



a)



b)

Abbildung 19: Grundschule Spenge/Hücker-Aschen (a) und Städt. Realschule Spenge im Schulzentrum (b)

Im Bereich der Gesundheit sind folgende Einrichtungen vorzufinden:

- sieben Ärzte (Allgemeinmediziner und Fachärzte)
- drei Apotheken
- Alten- und Pflegeheim St.-Martins-Stift

Das St.-Martins-Stift in Trägerschaft der Diakoniestiftung Herford wurde erweitert. Da es neben dem Seniorenzentrum in Lenzinghausen die einzige Einrichtung dieser Art in Spenge darstellt, kann ein weiterer Bedarf an seniorengerechten Wohnformen bestehen. Der demografische Wandel mit dem Älterwerden der Gesellschaft wird grundsätzlich zu einer erhöhten Nachfrage führen.

Zu den Kultur- und Freizeiteinrichtungen des Stadtkerns zählen die folgenden Angebote bzw. Einrichtungen:

- Stadthalle
- Bürgerzentrum
- Stadtbücherei
- Kultur- und Jugendzentrum Charlottenburg
- zwei Kirchengemeinden
- Kino (Zentral-Theater)

Südlich von Schulzentrum und Sportplatz gelegen liegt die Stadthalle Spenge. Eigentümer dieser Immobilie ist die Stadt Spenge, welche das Gebäude derzeit an einen Gastronom und Veranstalter verpachtet hat. In der Stadthalle finden Veranstaltungen größerer Art statt. Außerdem wird dort ein Restaurant betrieben. Baulich tritt die Stadthalle unattraktiv in Erscheinung, insbesondere auch im Innenbereich. Zudem ist die Auslastung der Stadthalle eher gering.

Das Bürgerzentrum befand sich ursprünglich südlich und unmittelbar angrenzend an das Schulzentrum. Dieses Gebäude wurde jedoch zurückgebaut und es werden dort Wohnhäuser errichtet. Ein neues Bürgerzentrum wurde am Apothekenweg in unmittelbarer Nähe der Fußgängerzone gebaut und im Jahr 2011 eröffnet. Das Bürgerzentrum dient der Begegnung aller Bewohner Spenges und der Durchführung von Veranstaltungen kleinerer Art. Zudem befindet sich die Stadtbücherei in diesem Gebäude.

**a)****b)**

Abbildung 20: Stadthalle (a) und Bürgerzentrum (b)

Eine weitere Immobilie im Eigentum der Stadt ist das Kultur- und Jugendzentrum Charlottenburg. Hierfür verantwortlich sind Mitarbeiter der Kinder- und Jugendarbeit des Kreises. Das Haus hat jeden Tag geöffnet und in Zusammenarbeit mit den benachbarten Schulen werden dort Nachmittagsangebote unterbreitet. Darüber hinaus können Interessierte zum Beispiel an Computer- und Kochkursen teilnehmen.

Zusammenfassend kann die Daseinsvorsorgesituation im Stadtkern als gut bewertet werden. Dieser Auffassung waren auch die Teilnehmer des Bürgerforums am 12.02.2014. In der Intensivierung des Kulturangebots und Unterstützung der Kulturtreibenden sehen die Bürger eher ein Potential für Spenge, dass auch zur Abgrenzung oder als Alleinstellungsmerkmal gegenüber benachbarten Kommunen genutzt werden könnte. Eine solche Funktion nimmt das Kino ein, das bereits in Kapitel 2.4 beschrieben wird. Hier sollte nach Meinung zahlreicher Bürger eine Erweiterung um ein oder zwei weiterer Säle ermöglicht werden, was auch dem Wunsch des Betreibers entspricht. Darüber hinaus sollte der Schaffung von zusätzlichem seniorengerechten Wohnraum Aufmerksamkeit gewidmet werden.

Die gewerbliche Situation der „Lange Straße“ ist als zufriedenstellend zu bewerten. Die Randlagen im Lönsweg und der Poststraße weisen jedoch erhebliche Leerstände und Mindernutzungen auf. Zudem tritt das direkte Umfeld durch die Nicht- oder Mindernutzung von Immobilien negativ in Erscheinung. Inwieweit der geplante Bau des Fachmarktzentrums am südlichen Rand des Stadtkerns zu einer Verschlechterung der Situation in der Fußgängerzone führt, bleibt abzuwarten. Mit einer Verlagerung von Kundenströmen ist aber in jedem Fall zu rechnen. Zur Verbesserung der Situation in der Fußgängerzone Lönsweg kann die Initiierung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft sinnvoll sein. Durch intensive Gespräche und Beratungsleistungen können Mieter und Immobilieneigentümer aktiviert werden, sowohl investive als auch nicht-investive Maßnahmen zur Standortaufwertung gemeinschaftlich durchzuführen (siehe Kapitel 6 „Maßnahmenkonzept“).

Die Flächen am und in der Nähe des Blücherplatzes weisen aufgrund der vielfältigen Angebote und der geringen Verkehrsbelastung sowie der leicht verwinkelten Straßenführung einen Reiz auf. Dieser kann durch Maßnahmen im Gebäudebestand und im öffentlichen Raum gestärkt werden.

4.3 Gebäudebestand

Der Gebäudebestand im Spenger Stadtkern ist von einer zwei- bis dreigeschossigen Bebauung geprägt. Die relativ geringe Bebauungsdichte ist für einen Ort dieser Größe charakteristisch. In östlicher Richtung nimmt die Dichte der Gebäude weiter ab. Der größte Teil der Gebäude ist freistehend, nur vereinzelt sind Reihen- oder Kettenhäuser wie am Lönsweg oder Krusenplatz vorzufinden. Da nahezu der gesamte Gebäudebestand aus dem 20. Jahrhundert stammt, ist die Anzahl der Baudenkmale im Untersuchungsgebiet sehr gering (3 Stück). Darüber hinaus befinden sich aber einige besonders erhaltenswerte Immobilien (siehe Abbildung 21) mit Schwerpunkt entlang der Biermannstraße im Stadtkern.



a)



b)

Abbildung 21: besonders erhaltenswerte Bauten (a-b)

Der Großteil der Immobilien weisen Putzfassaden auf, an der häufig Sanierungsbedarf in Erscheinung tritt (siehe Abbildung 22 a-b). Eine untergeordnete Anzahl von Gebäuden ist verklinkert und zumeist in einem guten äußerlichen Zustand (siehe Abbildung 22 c-d).



a)



b)



c)



d)

Abbildung 22: Gebäude mit Putz- (a-b) und Klinkerfassade (c-d)

Einige Immobilien weisen einen erheblichen Sanierungsbedarf auf. Die genaue Lage dieser Gebäude ist der Analysekarte Baustruktur (siehe Abbildung 23) zu entnehmen. Sie befinden

sich unter anderem im Kreuzungsbereich „Lange Straße“ / „Biermannstraße“, im mittleren Teil der „Lange Straße“ und in der Fußgängerzone Lönsweg. Diese Gebäude weisen augenscheinlich nicht nur Erneuerungsbedarf an der Fassade, sondern durchgreifenden Sanierungs- oder Umstrukturierungsbedarf auf. Es ist deutlich sichtbar, dass eine Vielzahl der Fassaden seit langer Zeit nicht saniert wurde. Die Gebäude in der Fußgängerzone wirken aufgrund der teilweise sehr dunklen Außenverkleidung und der Vordachüberstände wenig attraktiv (siehe Abbildung 24). Hier können neue Materialien oder sogar nur eine Reinigung oder ein Anstrich das Erscheinungsbild deutlich verbessern. So standen im ersten Bürgerforum vom 12.02.2014 auch der Lönsweg und das ehemalige Postgebäude an der Poststraße (Abbildung 22 b) im Mittelpunkt der Diskussion in einer entsprechenden Arbeitsgruppe.

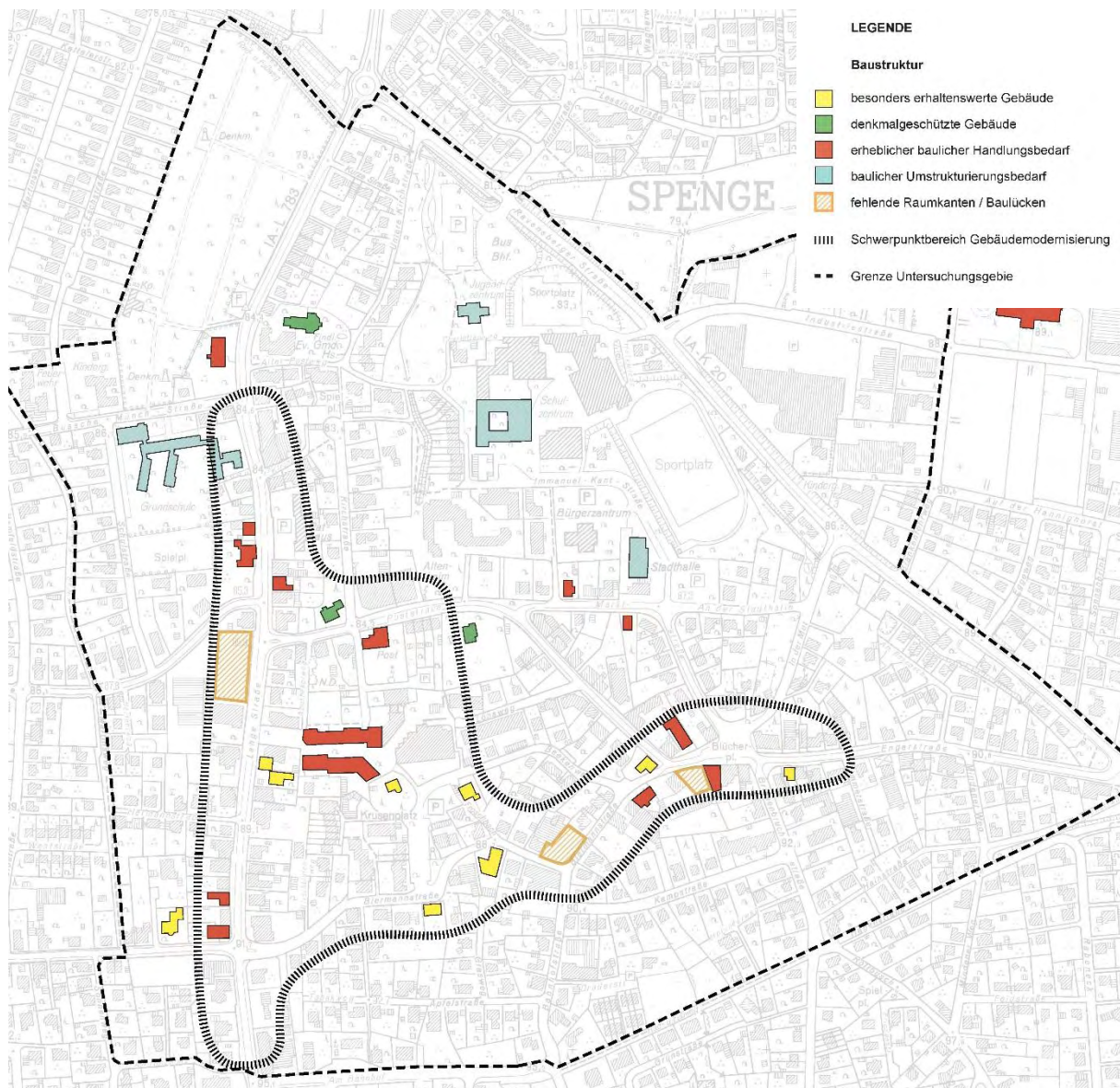


Abbildung 23: Analysekarte Baustruktur



a)



b)

Abbildung 24: Fußgängerzone Lönsweg (a-b)

Die im Stadtkern vorhandenen rund 30 Leerstände verschlechtern die Situation der Immobilien und auch ihres städtebaulichen Umfeldes deutlich. Aufgrund von fehlenden Mieteinnahmen bleiben Investitionen in die Objekte aus und eine Negativentwicklung setzt ein. In dem aktuellen Zustand sind zahlreiche leer stehende Immobilien nicht zu vermarkten, sodass sich nicht alle Leerstände im Stadtkern wieder mit gewerblichen Nutzern belegen lassen. Umnutzungen von Einzelhandel zu Dienstleistungen oder Wohnungen oder sogar der Rückbau bei stark sanierungsbedürftigen Gebäuden können Optionen darstellen, um die Immobilie oder das Grundstück wieder in Wert zu setzen.

Aus den vorgefundenen Leerständen und einer augenscheinlichen Einschätzung der Immobilien wurde ein Schwerpunktbereich für die Gebäudemodernisierung abgeleitet (siehe Analysekarte Baustruktur). Hier sollten Eigentümer und Stadt gemeinsame Wege gehen, um die Immobilien den veränderten Marktbedingungen anzupassen. Zudem finden sich in der Analysekarte öffentliche Immobilien mit mittelfristig absehbarem Umstrukturierungsbedarf. Dieser Bedarf resultiert entweder aus baulichem Sanierungsbedarf (z. B. Gebäudetechnik, Wärmeschutz) oder einer reduzierten Nutzeranzahl.



a)



b)

Abbildung 25: Leerstände (a-b)

Immobilieeigentümer können bei der Anpassung des Gebäudebestands in vielfältiger Weise unterstützt werden. So ist eine Bau- und Förderberatung denkbar. Die zahlreichen Förderangebote der öffentlichen Hand (NRW.Bank, KfW, Städtebauförderung) gilt es sinnvoll zu nutzen und nach Möglichkeit zu kombinieren. Aufgrund des Klimaschutzzieles sind energetische Sanierungsmaßnahmen stets zu prüfen. Ähnliches gilt für Fragen der Barrierefreiheit. Eine Bau- und Förderberatung kann in der Städtebauförderung bezuschusst werden (siehe Kapitel 6).

4.4 Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität

Wie Eingangs festgestellt, verliert die Innenstadt Spenges zunehmend an Attraktivität. Dies betrifft auch den Bereich der verkehrlichen Infrastruktur und Mobilität. Die Innenstadt von Spenge wird von zahlreichen Verkehrsteilnehmern intensiv genutzt, die derzeit aber nicht alle optimal und sicher geführt werden. Dieser Sachverhalt wurde im Rahmen einer Bestandsanalyse genauer untersucht. Hierbei wurden die wesentlichsten Handlungsbedarfe sowie die baulichen und funktionalen Missstände identifiziert und zusammenfassend in Form einer Analysekarte anschaulich dargestellt (siehe Abbildung 26).

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die wichtigste in Nord-Süd-Richtung verlaufende Verkehrsachse im Kernbereich Spenges ist die L783, die im Bereich des Untersuchungsgebietes „Lange Straße“ heißt. Sie dient als zentrale Erschließungsachse und prägt das Stadtbild wesentlich. An der Langen Straße sind neben Wohnnutzungen auch zahlreiche Einrichtungen aus Einzelhandel, Nahversorgung, Dienstleistung, Verwaltung sowie kirchliche und soziale Zentren angeordnet. Neben der historischen Martinskirche und der Grundschule Spenge/Hücker-Aschen liegt auch das Rathaus an der Langen Straße.

Mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 12.580 Kfz/24 h und ca. 5 % Schwerverkehrsanteil ist die „Lange Straße“ insbesondere im Zentrumsbereich stark befahren und durch den motorisierten Verkehr dominiert. Dementsprechend weist die „Lange Straße“ im Ortskern Spenges eine starke Barrierewirkung auf. Neben den Quell- und Zielverkehren wird auch ein hoher Anteil an Durchgangsverkehr auf der Achse Bünde - Bielefeld wahrgenommen.

Weitere wichtige klassifizierte Verkehrsachsen im Kernbereich sind die Ravensberger Straße (K 20), welche im nord-östlichen Bereich der Innenstadt von Nord nach Süd-Ost verläuft und die Mühlenburger Straße (K 20), über die der MIV die Innenstadt aus Richtung Westen erreicht. Ausgehend von diesem klassifizierten Verkehrsachsen erfolgt die weitere Haupteerschließung über die Engerstraße, Biermannstraße und die Poststraße (siehe Haupteerschließungsstraßen in Abbildung 26). Diese Haupteerschließungsstraßen sind den klassifizierten

Straßen untergeordnet und dienen primär dem Quell- und Zielverkehr und nicht dem Durchgangsverkehr. Ausgehend von diesen Straßen erfolgt die untergeordnete Erschließung des Ortskerns.

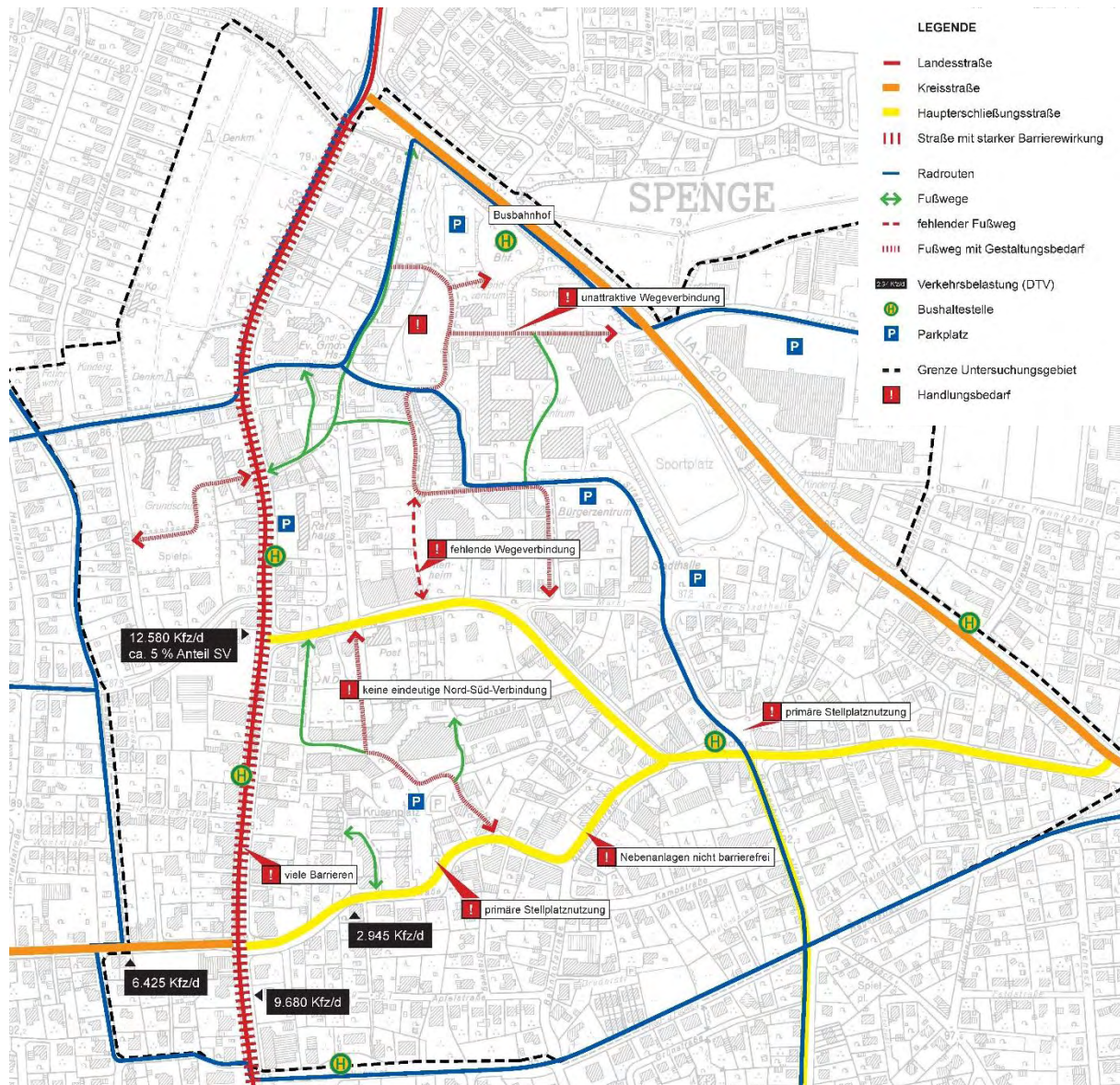


Abbildung 26: Analysekarte Mobilität und Wegeverbindungen

Insgesamt zeigt die Bestandssituation, dass die verkehrliche Infrastruktur für den MIV gut ist. Über ein hierarchisch angeordnetes Straßennetz wird die Innenstadt gut erschlossen. Infolge dessen ergibt sich auf einigen Haupterschließungsachsen allerdings eine hohe Dominanz des MIV, die zu Nachteilen in der Erschließungs- und Aufenthaltsqualität der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer führt.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Innerhalb des ISEK Untersuchungsgebietes liegen fünf Haltestellen der Regionalbuslinien: „Spenge ZOB“, „Rathaus“, „Lönsweg“, „Blücherplatz“ und „Eggeweg“ (siehe Abbildung 26). Die Haltestellen Lönsweg sowie Rathaus liegen entlang der Lange Straße und werden von jeder Linie angefahren. Diese Linienbündelung in Nord-Süd Richtung im Bereich des Stadtkerns, welche bis zum ZOB im nord-östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes führt, bewirkt eine gute Erreichbarkeit der verschiedenen Linien und somit eine gute Erreichbarkeit der umliegenden Ortsteile und Städte. Zudem werden hiermit gute Umstiegsmöglichkeiten zwischen den einzelnen Linien geschaffen. Ein barrierefreier Umstieg wird aufgrund des im Jahr 2011 neu errichteten ZOBs gewährleistet. Die Schulen (Grundschule Spenge/Hücker-Aschen, Regenbogen-Gesamtschule Spenge, Städtische Realschule Spenge), die innerhalb des Untersuchungsgebietes liegen, profitieren ebenfalls von dieser Konzentration der Buslinien.

In Bezug auf die Erreichbarkeit der Haltestellen wird ein Einzugsbereich von 300 m Luftlinie rund um die Haltestelle zugrunde gelegt. Anhand Abbildung 27 wird deutlich, dass nur der nord-östliche Bereich des Untersuchungsgebietes (Gewerbegebiet Hannighorst) nicht gut an das ÖPNV Liniennetz angebunden ist. Dieses Defizit wird jedoch durch die beiden Bürgerbuslinien behoben, welche im Untersuchungsgebiet zusätzlich die Haltestelle „Industriestraße“ bedienen. Unter Einschluss des Bürgerbusses ist der innerstädtische Bereich gut vom ÖPNV erschlossen, da die Radien der fußläufigen Erreichbarkeit das gesamte Untersuchungsgebiet abdecken, einschließlich aller sich dort befindlichen öffentlichen Infrastrukturen und Versorgungsbereiche.

Der ÖPNV in Spenge ist insgesamt als gut zu bezeichnen, da der Kernbereich von den Ortsteilen her gut zu erreichen und zudem komplett erschlossen ist. Kleinere Defizite in der ÖPNV-Erschließung durch die Regionalbuslinien werden durch den Bürgerbus kompensiert. Verbesserungspotenzial besteht, insbesondere in Hinblick auf den demographischen Wandel, jedoch im Bereich der barrierefreien Ausführung der Haltestellen und der dortigen Ausstattung (z. B. Haltestelle Lönsweg).



Abbildung 27: Einzugsbereich Bushaltestellen (Untersuchungsgebiet)

Fußgänger und Radverkehr

Die vorhandenen Rad- und Fußwegeverbindungen im Untersuchungsgebiet sind in Abbildung 26 dargestellt. Hierbei wird unterschieden zwischen ausgewiesenen Radrouten sowie Fußwegeverbindungen. Sofern die Wegeverbindungen Gestaltungsbedarf aufweisen oder gar nicht existieren, ist dieser Sachverhalt in der Analysekarte gesondert gekennzeichnet. Anhand der Abbildung wird deutlich, dass die derzeitige Bestandssituation für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer im innerstädtischen Bereich Spenges häufig nicht optimal ist und erhebliches Verbesserungspotenzial aufweist. In Hinblick auf die Steigerung der Attraktivität des Ortskerns und den weiter fortschreitenden demographischen Wandel müssen künftig die Rahmenbedingungen für die Fußgänger und Radfahrer deutlich verbessert werden.

Es sollten eine sichere Führung der nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer, eine barrierefreie Gestaltung der Wegeverbindungen sowie eine bequeme und direkte Erreichbarkeit der Einrichtungen und Ziele angestrebt werden.

Verbesserungspotential zeigt sich auch entlang der „Lange Straße“ (L 783). Diese wird zurzeit primär durch den motorisierten Verkehr dominiert und entspricht in weiten Teilen, insbesondere in den Seitenbereichen, nicht mehr den heutigen Ansprüchen an Sicherheit, Aufenthaltsqualität aber auch an Barrierefreiheit (siehe Abbildung 28). Zu beanstanden sind insbesondere Engstellen, fehlendes Straßenbegleitgrün, fehlende bzw. unzureichende Querungsmöglichkeiten sowie ein vollständig fehlendes Angebot für Radfahrer und die teilweise schlechte Fahrbahndecke.

Ähnliche Defizite treten auch entlang der Biermannstraße in Erscheinung. Das Straßenbild zeichnet sich durch eine groß dimensionierte Fahrbahnbreite aus, die zugleich zu sehr schmalen Nebenanlagen führt. Eine sichere und barrierefreie Führung der Fußgänger und Radfahrer kann hier nicht gewährleistet werden, da die Nebenanlagen einerseits sehr schmal sind, andererseits teilweise auch nicht durchgängig entlang der Biermannstraße verlaufen (siehe Abbildung 29).



a)



b)

Abbildung 28: Nebenanlagen Lange Straße (a-b)



a)



b)

Abbildung 29: Nebenanlagen Biermannstraße (a-b)

Weiterhin treten im innerstädtischen Bereich in Spenge Defizite und Mängel hinsichtlich der Wegeverbindungen auf. Wege sind teilweise wenig attraktiv gestaltet oder fehlen gänzlich. Die geringe Attraktivität der Wegeverbindungen ist unter anderem auch auf die nicht vorhandene Barrierefreiheit zurück zu führen (siehe Abbildung 30 a-b, d). Darüber hinaus treten einige Wegeverbindungen als Angstraum in Erscheinung und sind somit für viele Fußgänger und Radfahrer unattraktiv. Das Sicherheitsgefühl sowohl in den Tages- als auch in den Nachtstunden sollte mittels guter Einsehbarkeit (soziale Kontrolle) und Beleuchtung erhöht werden. Dies betrifft beispielsweise die nördlich des Schulzentrums verlaufende Wegeverbindung zwischen der Ravensberger Straße (Verbindung zum Gewerbegebiet Hannighorst) und dem Jugendzentrum Charlottenburg bzw. der Obstwiese an der Charlottenburg (siehe Abbildung 30 c) oder auch die fußläufige Wegeverbindung zum ZOB (siehe Abbildung 30 d).



a)



b)



c)



d)

Abbildung 30: Wegeverbindungen Innenstadt Spenge (a-d)

Weiterer Handlungsbedarf besteht in der Nord-Süd Durchgängigkeit für die Fußgänger und Radfahrer durch den Ortskern. Derzeit ist keine eindeutige Nord-Süd-Verbindung im innerstädtischen Bereich vorhanden. Diese Verbindung ist für Fußgänger und Radfahrer aber durchaus attraktiv und gewünscht, um Ziele und Einrichtungen bequem und direkt erreichen zu können. Hier könnte eine attraktive Wegeverbindungen zwischen dem ZOB und dem Ein-

zelhandelsschwerpunkt im südlichen Bereich der „Lange Straße“ sowie dem Lönsweg hergestellt werden. Es fehlt auch eine Wegeverbindung zwischen dem Grünzug Froschbach und der Poststraße westlich des Altenheimes.

Im Zuge der Aufwertung und Verbesserung der Nord-Süd Durchgängigkeit sollten auch die vorhandenen Wegeverbindungen zwischen Post- und Biermannstraße attraktiver und ansprechender gestaltet werden. Dies betrifft vor allem die Straßen „Lönsweg“ und „Am Froschbach“ (siehe Abbildung 31), welche eine Verbindung zu der Fußgängerzone Lönsweg darstellen. Außerdem wäre die Etablierung eines Leitsystems (z. B. Beschilderung) wünschenswert, damit auch für ortsunkundige Personen die direkten Wegeverbindungen zu wichtigen Zielen, wie beispielsweise zur Fußgängerzone, als solche zu erkennen und besser aufzufinden sind.

Zur weiteren Attraktivitätssteigerung der Nord-Süd Durchgängigkeit gibt es Gestaltungsbedarf im Bereich des Grünzuges Froschbach und auf der dort gelegenen Obstwiese. Diese Wegeverbindungen bieten mit ihrer extensiven Anmutung noch viel Potenzial zur Steigerung der Attraktivität.



a)



b)

Abbildung 31: Wegeverbindungen zu der Fußgängerzone Lönsweg (a: Lönsweg, b: Am Froschbach)



a)



b)

Abbildung 32: Wegeverbindungen Obstwiese an der Charlottenburg (a-b)

Insgesamt sind die Rahmenbedingungen in Spenge günstig, um die Nahmobilität im innerstädtischen Bereich zu fördern. Wenn das Wegenetz für mobilitätseingeschränkte Personen ausgebaut, nähräumliche Verbindungsachsen zu wichtigen Zielen im Stadtkern gestärkt, die bestehende Wegeverbindungen und Nebenanlagen aufgewertet sowie neue Wegeverbindungen hergestellt werden, kann die Situation für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer deutlich verbessert werden. Außerdem werden durch ein attraktives und verdichtetes Wegenetz neue Anreize geschaffen, diese zu nutzen.

4.5 Urbane Freiräume und Grünflächen

Der Untersuchungsraum im Ortskern Spenge besitzt einen hohen Mischnutzungsanteil, was sich auch in der Struktur der Freiräume widerspiegelt. Freiraumressourcen wie Grünflächen, Grünverbindungen, Sport-, Erholungs- und auch Platzflächen sind vielfältiger Natur. Der größere Teil der vorhandenen Freiflächen besitzt funktionale Eigenschaften. Im Betrachtungsraum befinden sich zahlreiche Außenanlagen wie Sportstätten, aber auch urbane Flächen, die überwiegend als Parkplätze genutzt werden. Im nördlichen Abschnitt des Betrachtungsraumes liegt eine Vielzahl von begrünten Freiräumen vor, die der Erholung und Freizeitbeschäftigung dienen.

Zusammenhängende Grünstrukturen befinden sich im nördlichen Bereich des Betrachtungsraumes und direkt daran angrenzend. Mit einer Gesamtfläche von etwa 4,5 Hektar stellt der Friedhof im Nordwesten des Untersuchungsraumes den größten zusammenhängenden Grünraum dar. Der Besenbach fließt durch das westlich gelegene Grünareal „Große alte Teichwiese“ und verschwindet aus dem Blickfeld durch eine Verrohrung im Bereich der Ravensberger Straße. Als „grüner Finger“ stellt die „Große alte Teichwiese“ eine ökologisch und stadtklimatisch wichtige Verbindung zum agrarisch genutzten Umland dar. Unterbrochen durch die Ravensberger Straße sowie den neu angelegten Busbahnhof schließt im Betrachtungsraum eine großzügige, aber durch Bebauung und anderen Nutzungen fragmentierte Grünverbindung an. Diese Grünverbindung kann in mehrere Abschnitte mit unterschiedlichen Charakteristika eingeteilt werden.

Von Nord nach Süd können die Raumeinheiten in eine extensive Sukzessionsfläche am ZOB (siehe Abbildung 33 a), eine Obstwiese an der Charlottenburg (siehe Abbildung 33 b) sowie dem wohnumfeldnahen Grünzug am Froschbach eingeteilt werden. Südlich der zusammenhängenden Grünfläche verläuft der Froschbach in kanalisierter Form weiter. Die naturnahe Gestaltung der Einzelflächen sowie ihre differenzierte Form erhöht die Attraktivität des Zusammenschlusses und ermöglicht eine größere Biodiversität in Bezug auf Flora und Fauna.



a)



b)

Abbildung 33: Sukzessionsfläche am ZOB (a) und Obstwiese an der Charlottenburg (b)

In unmittelbarer Nähe der vorab erwähnten Grünverbindung befindet sich die St. Martins-Kirche (siehe Abbildung 34 a), in deren Umfeld eine historische Freiflächensituation vorhanden ist. Der Kirchgarten ist von markanten Linden überstanden und durch eine attraktive, altertümliche Mauer eingefasst. Als frei zugänglicher Grün- und Durchgangsraum stellen die Außenanlagen der Kirche einen attraktiven Aufenthaltsort im Kernbereich Spenges dar. Das Umfeld der St. Martins-Kirche weist Mängel in der Barrierefreiheit auf, insbesondere im Bereich der Zugänge.

Weitere, größere Freiräume befinden sich in Bereichen von Sport- und Spielanlagen. Der Spiel- und Bolzplatz an der Schulstraße (siehe Abbildung 34 b) besitzt beispielsweise aufgrund seiner Dimensionen und vorhandener Gehölzstrukturen eine besondere Attraktivität. Derzeit ist die Fläche vom Kernbereich abgewandt und dadurch schlecht angebunden. Die Freifläche ist lediglich von westlicher Seite einsehbar.



a)



b)

Abbildung 34: St. Martins-Kirche (a) und Bolzplatz an der Schulstraße (b)

Im östlichen Bereich des Betrachtungsraumes sind Freiräume wie Sport- und Freizeitanlagen vorhanden, die keinen öffentlichen Charakter besitzen. Im Straßenraum der Immanuel-Kant-Straße und damit im Umfeld der Schul- und Sportstätten befindet sich eine beeindruckende

und schützenswerte Alleestruktur. Die Allee mündet in einer Parkplatzsituation im direkten Umfeld der Stadthalle (siehe Abbildung 35 a). Die Fläche wirkt derzeit abgängig und abweisend. Hier bietet sich die Möglichkeit einer optischen und funktionalen Umgestaltung an.



a)



b)

Abbildung 35: Parkplatz gegenüber das Stadthalle (a) und fehlendes Straßenbegleitgrün (b)

Weitere, lineare Grünstrukturen weisen Defizite im optischen Zustand und/oder auffällige Begrünungslücken (siehe Abbildung 35 b) auf. Derzeitige Baumreihen in der Engerstraße bzw. Poststraße erzielen keine verbindende, optische Wirkung. Eine Rekonstruktion bzw. Erneuerung einer konzeptionellen Straßenbegleitbegrünung ist erforderlich, um die allgemeine Aufenthaltsqualität zu erhöhen und um vorhandene Freiraumressourcen zu vernetzen.

Wie vorab genannt, befinden sich im mittleren und südlichen Abschnitt des Betrachtungsraumes keine Grünflächen. Freiräume sind hier Stadtplätze, beziehungsweise Orte mit urbanem Charakter. Als städtisches Quartier mit Fußgängerzone weist der Lönsweg (siehe Abbildung 36 a) eine besondere Form eines Außenraumes auf. Optische Mängel sind vorhanden, die mit der Gestaltung und mit dem Zustand der Bebauung einhergehen. Die Entwicklung des Lönsweges als Ort für eine zentrale Ladenzeile und Treffpunkt ist für die Weiterentwicklung des Ortskernes von hoher Bedeutung. Zentrale Angebote können hier mit gemeinnützigen Ressourcen vernetzt werden.

Im Ortskern sind weitere Freiräume vorhanden, deren Nutzungsschwerpunkt heute auf dem ruhenden Verkehr liegt. Der Rathausvorplatz (siehe Abbildung 36 b) besitzt als Freiraum – angrenzend an die „Lange Straße“ - gute Voraussetzungen, um als vielfältig nutzbare und attraktive Fläche zu dienen. Begrünungsdefizite und ein besonders hoher Versiegelungsgrad sind augenscheinlich. Trotz der hier auch zukünftig erforderlichen Stellplätze ist eine differenzierte Ausgestaltung durch eine Umnutzung der Randbereiche möglich.



a)



b)

Abbildung 36: Lönsweg (a) und Rathausvorplatz (b)

Der an die Biermannstraße angrenzende Krusenplatz (siehe Abbildung 37 a) kann als Quartiersplatz wahrgenommen werden. Trotz Begrünung von Randbereichen mit Strauchwerk und Bäumen wirkt der Krusenplatz insgesamt abweisend und dem ruhenden Verkehr untergeordnet. Der Krusenplatz wird als Durchgangsraum von Fußgängern und Radfahrern überdurchschnittlich frequentiert. Zukünftig gilt es, dem Krusenplatz eine zusammenhängende und attraktive Gestalt zu verleihen, so dass weitere Nutzungen angeregt werden.

Für viele Bewohner Spenges hat der im Südosten des Betrachtungsraumes gelegene Blücherplatz (siehe Abbildung 37 b) eine große Bedeutung für das Stadtbild. Die klassische Optik mit Natursteinpflaster in Segmentbögen sowie die vorhandene Begrünung durch Säulenhainbuchen und eine große Linde sorgen für eine attraktive Atmosphäre. Der Platz ist in dieser Form im Ortskern einzigartig. Dennoch ist der allgemeine Zustand abgängig und sollte durch Sanierungs- und Umgestaltungsmaßnahmen aufge bessert werden, um die Relevanz des Blücherplatzes in Optik und Funktion langfristig zu stärken. Der Blücherplatz wird heute primär als Parkplatzfläche genutzt. Kleinere Spielbereiche sind vorhanden und weiterhin gewünscht. Derzeitige Spielangebote sind allerdings eher konventionell und motivieren nicht zu einem längeren Aufenthalt. Die Diskussion zum Blücherplatz nahm in beiden Bürgerforen weiten Raum ein. Eine Verbesserung der derzeitigen Situation mit nachhaltigen Aufwertungen wird stark nachgefragt.

Weitere Spielplätze und vereinzelte Spielgeräte sind über den Betrachtungsraum verteilt. Diese beschränken sich stets auf die gleichen Spielangebote und sollten zukünftig auf kreative Weise ergänzt und weiterentwickelt werden.

Die wesentlichsten Handlungsbedarfe wie die baulichen und funktionalen Missstände der urbanen Freiräume und Grünflächen sind zusammenfassend in folgender Analysekarte nochmals anschaulich dargestellt.



a)



b)

Abbildung 37: Krusenplatz (a) und Blücherplatz (b)

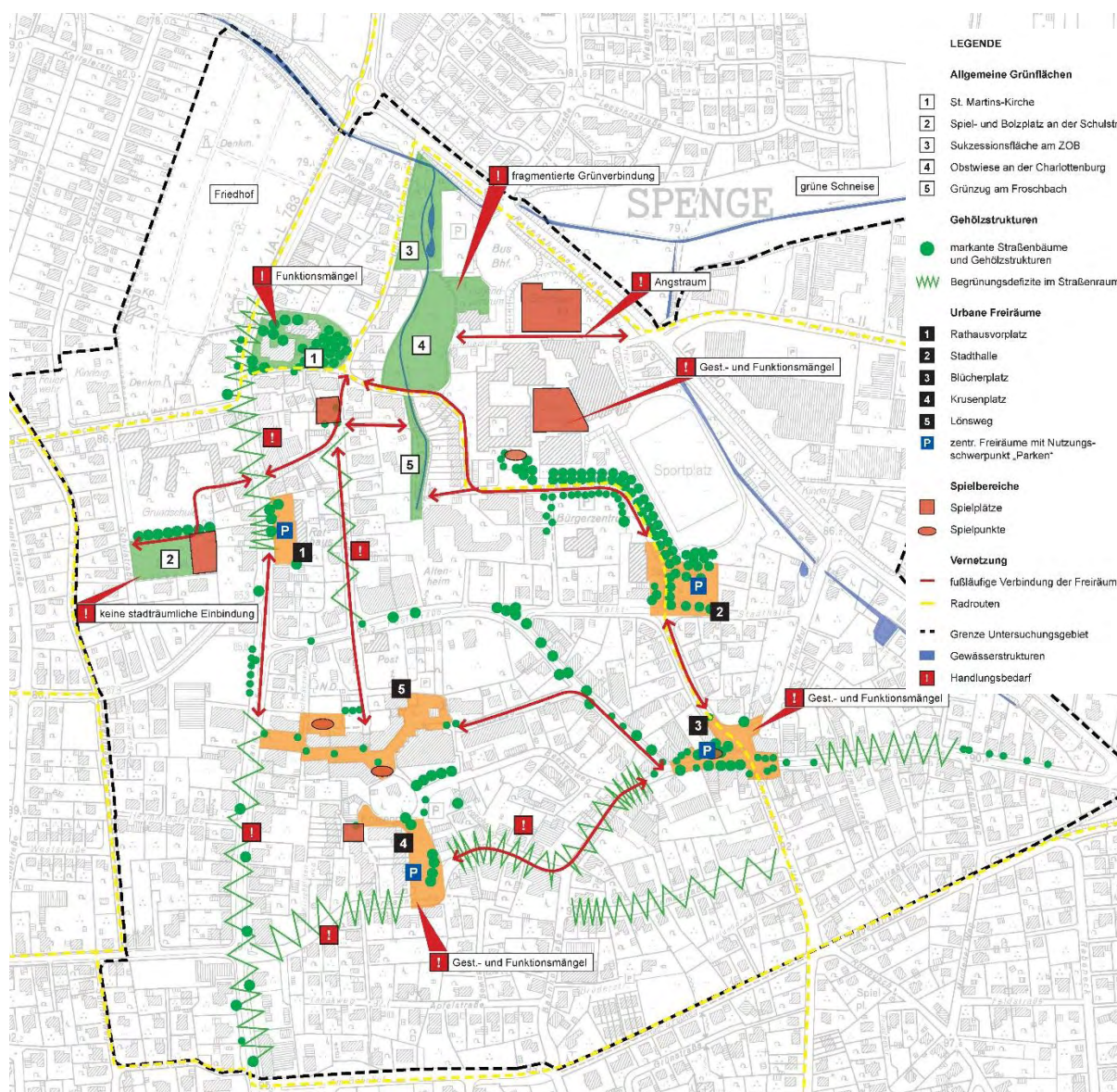


Abbildung 38: Analysekarte Grün- und Freiraumstruktur

5 Entwicklungsziele

Auf Grundlage der städtebaulichen Bestandsanalyse, welche die wesentlichen Handlungsbedarfe sowie die städtebaulichen und funktionalen Missstände aufzeigt, wurde ein Zielkatalog für die Entwicklung des innerstädtischen Bereiches der Stadt Spenge erstellt. Diese Entwicklungsziele dienen als Grundlage für die Festlegung der Maßnahmen des in Kapitel 6 beschriebenen Maßnahmenkonzeptes. Insgesamt soll mit der Erreichung der Ziele ein Beitrag zur positiven Entwicklung der Innenstadt von Spenge geleistet werden.

Die Entwicklungsziele lassen sich den folgenden drei Handlungsfeldern zuordnen:

- Städtebauliche Aspekte
- Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität
- Urbane Freiräume und Grünflächen

Die Reihenfolge der im Folgenden beschriebenen Ziele geht nicht mit einer Prioritätensetzung einher. Die Ziele sind für die Entwicklung der Stadt gleichberechtigt.

Städtebauliche Aspekte

In Bezug auf Einzelhandel, Dienstleistungen und Daseinsvorsorge sollen bestehende Handels- und Dienstleistungsschwerpunkte gestärkt und Handels- und Dienstleistungsbereiche im Sinne einer förderlichen Konzentration definiert werden. Darüber hinaus sollen gastronomische Angebote und Initiativen in Handel und Kultur gefördert werden. Ferner gilt es, die öffentliche Daseinsvorsorge in Spenge an zukünftige Bedarfe anzupassen und weiterzuentwickeln.

Hinsichtlich des Gebäudebestandes soll die denkmalwürdige und stadtbildprägende Bausubstanz erhalten werden. Zudem sollen in Spenge bedarfsorientierte Immobilien für Wohnnutzungen, Einzelhandel und Dienstleistungen geschaffen und die Zahl der Leerstände reduziert werden. Außerdem soll der private und kommunale Gebäudebestand energetisch saniert werden.

Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität

Um den innerstädtischen Bereich in der Stadt Spenge zukunftsfähig zu entwickeln und attraktiver zu gestalten gibt es ebenso Handlungsbedarf im Bereich der verkehrlichen Infrastruktur und Mobilität. Im innerstädtischen Bereich soll zukünftig die Nahmobilität (Fußgänger und Radfahrer) gefördert werden. So sollen die Wege barrierefrei gestaltet sowie Nebenanlagen und Wegeverbindung verbessert und aufgewertet werden. Darüber hinaus sollen bestehende Wege- und Radverbindungen im Ortskern sinnvoll ausgebaut und Lücken geschlossen werden. Zur Vernetzung bestehender Angebote und Potentiale im Ortskern soll ein Leit-

system („Roter Faden“) etabliert werden. Insgesamt sollen hiermit die Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer verbessert werden. Zudem soll der ÖPNV aufgrund des demographischen Wandels an zukünftige Bedarfe angepasst und weiterentwickelt werden.

Urbane Freiräume und Grünflächen

Im Bereich der urbanen Freiräume und Grünflächen sind folgende Entwicklungsziele auszumachen: Markante Freiräume und Plätze sollen definiert und ausgestaltet werden, damit das Stadtbild gestärkt und eine „optische Marke Spenge“ geprägt wird. Darüber hinaus gilt es, differenzierte Angebote im öffentlichen Raum für die unterschiedlichen Nutzergruppen und Akteure zu schaffen.

In Bezug auf die Grünstruktur soll das zum Teil vorhandene Straßenbegleitgrün konzeptionell erweitert sowie bestehende Grünstrukturen aufgewertet und vernetzt werden. Außerdem soll die Stadtökologie in Spenge nachhaltig verbessert werden.

6 Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der in Kapitel 5 beschriebenen Entwicklungsziele und der durch die Analyse des Untersuchungsgebietes beschriebenen Defizite und Potenziale (siehe Kapitel 4) wurde für den innerstädtischen Bereich der Stadt Spenge ein Maßnahmenkonzept mit insgesamt 19 Maßnahmen entwickelt. Nachfolgend werden diese Maßnahmen kurz erläutert, detaillierte Informationen hierzu sind den Projektleitblättern in Kapitel 7 zu entnehmen.

Vorbereitungsmaßnahmen

- Aufstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes für die Innenstadt von Spenge
- Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung zur Aktivierung und Motivation der Bevölkerung im Rahmen der Städtebauförderung
- Gestaltungskonzept Innenstadt (Möblierungs-, Baum- und Leitkonzept) zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum sowie zur Verbesserung der Orientierung innerhalb des Kerngebietes
- Verkehrs- und Mobilitätskonzept für die Innenstadt zur Identifizierung von Defiziten in der Erschließungs- und Aufenthaltsqualität (Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für die Objektplanung) sowie zur Ermittlung der auf wichtigen Verkehrsachsen vorhandenen Verkehrsstärken
- Initiierung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft Fußgängerzone Spenge um mit den Eigentümern und Gewebetreibenden Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fußgängerzone zu erarbeiten

Erschließungs- und Grüngestaltungsmaßnahmen

- Aufwertung und Neugestaltung des Blücherplatzes zur Stärkung des allgemeinen Stadtbildes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Umgestaltung des Straßenraumes und der Freianlagen entlang der Biermannstraße mit Verbesserung und Aufwertung der Nebenanlagen
- Umgestaltung und Aufwertung der Nebenanlagen der „Lange Straße“ zur Verbesserung der Bedingungen für die Fußgänger und Radfahrer sowie Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Erneuerung der Fahrbahn der „Lange Straße“ (Finanzierung durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW)
- Aufwertung und Neugestaltung des Rathausvorplatzes zur Schaffung eines attraktiven Freiraumes entlang der „Lange Straße“
- Verbesserung der Fußwegeverbindungen (Charlottenburg - Ravensberger Straße, Lönsweg, Am Froschbach) und Grünflächen (Grünzug am Froschbach) zur Optimierung der Nord-Süd Durchgängigkeit für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer
- Aufwertung und Neugestaltung des Krusenplatzes zur Stärkung des allgemeinen Stadtbildes und Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Umnutzung des Bolzplatzes nördlich des Schulzentrums zur Verbesserung des lokalen Freizeitangebotes
- Aufwertung und Neugestaltung des Umfeldes der St. Martins Kirche zur Gewährleistung der Barrierefreiheit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Private Hochbaumaßnahmen

- Modernisierung und Instandsetzung privater Immobilien zur Wiederherstellung der Nutzungs- und Marktfähigkeit einzelner stadtbildprägender Gebäude
- Profilierung und Standortaufwertung privater Immobilien zur Ortsbildpflege
- Rückbau privater Immobilien durch die Eigentümer zur Reduzierung der Leerstände und Verbesserung des Stadtbildes

Sonstige Maßnahmen

- Innenstadtmanagement in Form einer externen Begleitung der Verwaltung der Stadt Spenge bei der Durchführung des Städtebauförderprogramms
- Aufstellung eines kommunalen Verfügungsfonds zur Durchführung von öffentlichkeitswirksamen Maßnahmen

Eine tabellarische Übersicht der Maßnahmen einschließlich Kostenübersicht ist in Tabellen 6 und 7 dargestellt. Die räumliche Lage dieser Maßnahmen ist dem Anhang, siehe Übersichtplan Projekte und Maßnahmen, zu entnehmen.



Tabelle 6: Maßnahmen- und Kostenübersicht Teil 1

Lfd. Nr.	FRL ¹	Maßnahmenbeschreibung	Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten		Nicht-zuwendungs-f. Ausgaben	Finanzierung durch Dritte	KAG-Beiträge	Zuwendungs-f. Ausgaben	Zuwendung Bund/ Land	Eigenanteil Stadt	Umsetzungs-zeitraum
Nr.	Nr.		€ netto	€ brutto	€	€	€	€	€ (70 %)	€ (30 %)	
Vorbereitungsmaßnahmen											
1	9	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt	41.664	179.100	0	0	0	179.100	125.400	53.700	2013-2015
2	9	Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung	20.000	23.800				23.800	16.700	7.100	2015-2018
3	9	Gestaltungskonzept Innenstadt (Moblierungskonzept, Baumkonzept, Leitkonzept)	24.000	28.600				28.600	20.000	8.600	2015-2016
4	9	Verkehrs- und Mobilitätskonzept Innenstadt	34.800	41.400				41.400	29.000	12.400	2015-2016
5	9	Initiierung Immobilien- und Standortgemeinschaft Fußgängerzone Lönsweg	30.000	35.700				35.700	25.000	10.700	2015-2016
Erhebungs- und Grünstellungsmaßnahmen			4.881.840	5.809.300	1.209.800	0	412.800	4.186.700	2.930.600	1.256.100	
6	10.4	Aufwertung und Neugestaltung Blücherplatz (u. a. Oberflächengestaltung, Begrünung, Beleuchtung und Möblierung)	768.000	913.900				913.900	639.700	274.200	2016-2017
7	10.4	Umgestaltung Straßenraum und Freianlagen Biermannstraße	701.280	834.500			166.900	667.600	467.300	200.300	2016-2017
8	10.4	Umgestaltung Nebenanlagen "Lange Straße" Süd, Mitte, Nord	936.000	1.113.800	1.113.800			Förderprogramm Nahmobilität NRW Förderlinien kommunaler Straßenbau			2017-2018
9	10.4	Erneuerung Fahrbahn "Lange Straße" Süd, Mitte, Nord									2018-2019
10	10.4	Aufwertung und Neugestaltung Rathausvorplatz (u. a. Oberflächengestaltung, Begrünung, Beleuchtung und Möblierung)	313.200	372.700	40.700			332.000	232.400	99.600	2017-2018
11	10.4	Verbesserung der Fußwegeverbindungen und Grünflächen (Charlottenburg-Ravensberger Straße, Grünzug Froschbach, Lönsweg, Am Froschbach)	1.011.840	1.204.100			14.200	1.189.900	832.900	357.000	2016-2019
12	10.4	Aufwertung und Neugestaltung Krusenplatz (Teiflächen, Zentralbereich und Anbindung Lönsweg)	825.120	981.900	55.300		231.700	694.900	486.400	208.500	2017-2018
13	10.4	Umnutzung des Bolzplatzes nördlich des Schulzentrums in einen offenen Schulpark	206.400	245.600				245.600	171.900	73.700	2019
14	10.4	Aufwertung und Neugestaltung Umfeld St. Martins Kirche (Grünflächen und Wegeverbindungen)	120.000	142.800				142.800	100.000	42.800	2019-2020

¹ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008)

(9 = Ausgaben der Vorbereitung, 10.4 = Erschließung, 11.1 = Modernisierung und Instandsetzung, 11.2 = Profilierung und Standortaufwertung, 12 = Vergütungen an Beauftragte, Abschluss von Maßnahmen, 14 = Rückbau durch die Eigentümer)



Tabelle 7: Maßnahmen- und Kostenübersicht Teil 2

Lfd. Nr.	FRL ¹	Maßnahmenbeschreibung	Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten		Nicht-zuwendungs-f. Ausgaben	Finanzierung durch Dritte	KAG-Beiträge	Zuwendungs-f. Ausgaben	Zuwendung Bund/ Land	Eigenanteil Stadt	Umsetzungs-zeitraum
Nr.	Nr.		€ netto	€ brutto	€	€	€	€	€ (70 %)	€ (30 %)	
Private Hochbaumaßnahmen											
15	11.1	Modernisierung und Instandsetzung privater Immobilien (Zuwendungsfähige Ausgaben max. 25 %)	1.800.000	2.142.000	0	1.499.400	0	642.600	449.900	192.700	2017-2021
16	11.2	Proflierung und Standortaufwertung privater Immobilien (Zuwendungsfähige Ausgaben 50 %; max. 30,00/m ² umgestaltete Fläche)	240.000	285.600		142.800		142.800	100.000	42.800	2016-2021
17	21.1	Rückbau durch Private (Zuwendungsfähige Ausgaben 50 %)	120.000	142.800		71.400		71.400	50.000	21.400	2017-2020
Sonstige Maßnahmen											
18	12	Innenstadtmanagement	180.000	214.200				214.200	149.900	64.300	2016-2021
19	14	Verfügungsfonds (5 Jahre; Zuwendungsfähige Ausgaben 50 %)	100.000	119.000		59.500		59.500	41.700	17.800	2016-2021
GESAMTSUMME			7.112.304	8.463.600	1.209.800	1.558.900	412.800	5.282.100	3.697.500	1.584.600	2013-2021
Kosten Stadt (Eigenanteil und nichtzuwendungs-f. Ausgaben)											
										2.794.400	

¹ Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung von Maßnahmen zur Stadtentwicklung und Stadterneuerung (Förderrichtlinien Stadterneuerung 2008)
 (9 = Ausgaben der Vorbereitung, 10.4 = Erschließung, 11.1 = Modernisierung und Instandsetzung, 11.2 = Proflierung und Standortaufwertung, 12 = Vergütungen an Beauftragte, Abschluss von Maßnahmen, 14 = Verfügungsfonds, 21.1 = Rückbau durch die Eigentümer)

Beschlussfassung ISEK

Der Umwelt- und Stadtentwicklungsausschuss der Stadt Spenge hat in seiner Sitzung am 02.12.2014 das Maßnahmenkonzept sowie die Projektleitblätter des ISEK intensiv beraten und zur Beschlussfassung an Hauptausschuss und Stadtrat mit positiven Votum weitergeleitet. Der Hauptausschuss hat am 04.12.2014 und der Rat der Stadt hat am 16.12.2014 das ISEK mit dem beschriebenen Maßnahmenkonzept und den zugehörigen Projektleitblättern förmlich beschlossen.

Weiteres Vorgehen

Damit die Maßnahmen entsprechend des Zeitplanes zeitnah umgesetzt werden können, ist ein erster Städtebauförderantrag für das Programmjahr 2015 bei der Bezirksregierung Detmold eingereicht worden. Dieser Antrag umfasst die Vorbereitungsmaßnahmen der Maßnahmenübersicht, die z. T. die Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für die Objektplanungen der Erschließungs- und Grüngestaltungsmaßnahmen sind.

Sofern die Städtebaufördermittel bewilligt werden, soll mit der Realisierung der ersten Maßnahmen bereits in diesem Jahr begonnen werden.

Fördergebiet und Sanierungsgebiet

Es ist deutlich geworden, dass mit leerstehenden bzw. mindergenutzten Immobilien sowie deutlichem Modernisierungsbedarf an Gebäuden negative Auswirkungen auf die Spenger Innenstadt einhergehen. Zudem sind Denkmäler und erhaltenswerte Gebäude dauerhaft zu sichern und zu erhalten. Mit Blick auf die Leerstände und die Gestaltungsdefizite im Immobilienbestand und den öffentlichen Raum sind Teile des Stadtkerns in ihrer Funktion für Wohnen und Einzelhandel gefährdet. Vorhandene fußläufige Wege sind wenig vernetzt oder aufgrund ihrer Substanz oder des Umfelds nur eingeschränkt nutzbar, wie es am Froschbach oder im Bereich des Schulzentrums der Fall ist.

Mit dem vorliegenden ISEK wird die Grundlage für Lösung dieser Problemlagen durch die Beantragung von Städtebaufördermitteln geschaffen. Basierend auf einer vorhergehenden Analyse und dem ausgearbeiteten Maßnahmenkonzept wird ein Fördergebiet vorgeschlagen (siehe Abbildung 39), welches als Stadtumbaugebiet gemäß § 171b BauGB durch die politischen Gremien zu beschließen ist. Das Fördergebiet hat eine Größe von rund 55 Hektar.

KORTEMEIER BROKMANN
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

o. g. Fördergebiet verwiesen. Folgende formelle Schritte sind aufbauend auf dem vorliegenden ISEK anzugehen:

- Einleitungsbeschluss für Vorbereitende Untersuchungen,
- Entwurf Sanierungssatzung mit Begründung,
- Träger- und Öffentlichkeitsbeteiligung sowie abschließend
- Beschluss Sanierungssatzung.

7 Projektleitblätter

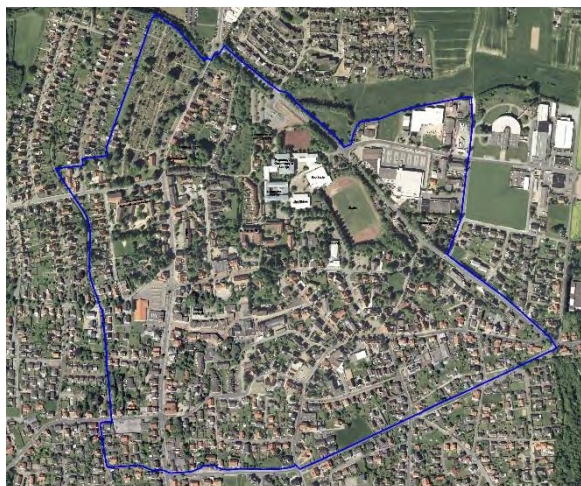
Dieses Kapitel umfasst die Projektleitblätter zu den Maßnahmen des Maßnahmenkonzeptes. Die Projektleitblätter erhalten detaillierte Informationen zu den jeweiligen Maßnahmen, entweder in Form einer Kurzbeschreibung oder stichpunktartig mit der Beschreibung der Ziele und der für die Umsetzung notwendigen Maßnahmen. Sofern eine Maßnahme in den Bereich der Erschließungs- und Grüngestaltungsmaßnahmen fällt, sind zudem die Fläche zur Neugestaltung, die Kosten je Quadratmeter und Angaben zu den von der Stadt zu erhebenden Beiträgen nach dem Kommunalabgabengesetz (KAG) aufgeführt. Darüber hinaus erhalten alle Leitblätter Informationen zu den Beteiligten bzw. Trägern, zu dem Programmjahr des Zuwendungsantrages, zum Umsetzungszeitraum sowie zu den Kosten einschließlich der Kostenaufteilung zwischen Bund/Land, Stadt und gegebenenfalls Dritten.

Im Zuge der Bearbeitung des ISEK wurden auch Maßnahmen identifiziert, die entweder nicht von der Stadt Spenge finanziert werden, da sie nicht in die Baulast der Stadt fallen und somit nicht Bestandteil des ISEK sind oder aus anderen Gründen nicht in den Bereich der Städtebauförderung fallen. Dies betrifft beispielsweise Maßnahme Nr. 8 „Umgestaltung Nebenanlagen „Lange Straße“ Süd, Mitte, Nord“, welche eher in den Bereich der Infrastrukturförderung des Landes NRW einzuordnen ist. Das hierfür erarbeitete Projektleitblatt ist in diesem Kapitel deshalb nur nachrichtlich aufgeführt. Auf ein Projektleitblatt für Maßnahme Nr. 9 „Erneuerung Fahrbahn „Lange Straße“ Süd, Mitte, Nord“ wurde an dieser Stelle komplett verzichtet, da die Landesstraße in der Baulast des Landesbetriebes Straßenbau NRW liegt und durch den Landesbetrieb auch finanziert werden muss.

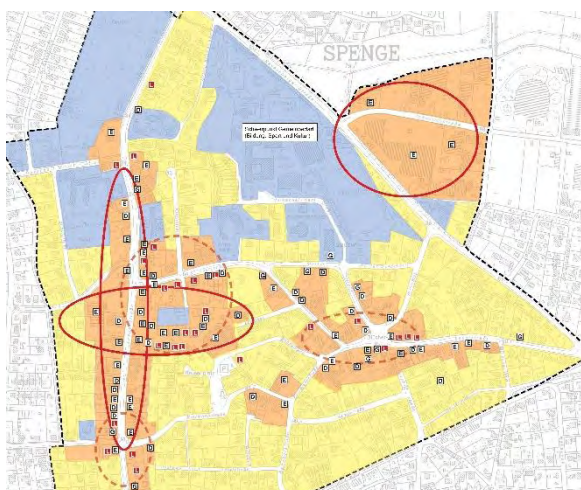
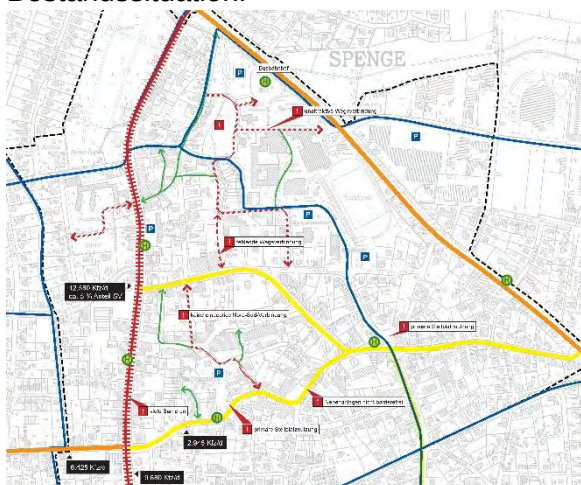


**Maßnahme Nr. 1 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Innenstadt
(Ziffer 9 FRL Vorbereitung)**

Kartenausschnitt:



Bestandssituation:



Kurzbeschreibung:

Das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept schafft einen langfristigen Orientierungsrahmen ("Fahrplan") für die Entwicklung der Innenstadt von Spenge. Mit Hilfe des ISEK werden Defizite und Anpassungserfordernisse identifiziert und ergebnisorientiert bearbeitet. Hierbei werden Ziele definiert, Handlungsschwerpunkte bestimmt und ein Maßnahmenkonzept mit zeitlichen und inhaltlichen Prioritäten erarbeitet. Dies beinhaltet ebenfalls die Erstellung einer Kosten- und Finanzierungsübersicht, die als Finanzierungsperspektive für die Umsetzung der Maßnahmen dient. Zudem stellt das Entwicklungskonzept die Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln dar und ist ein zentrales Element der Städtebauförderung.

Zur Förderung von Verständnis, Akzeptanz und Umsetzbarkeit von Zielen und Maßnahmen werden Bürgerinnen und Bürger sowie Innenstadtakteure im Rahmen von Bürgerforen in den Planungsprozess eingebunden. Hierbei haben diese die Möglichkeit, Stellung zu beziehen und Ideen mit in die Planung einzubringen.

Größe des Untersuchungsgebietes:
rd. 80 ha

Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2015
Umsetzungszeitraum: 2013 - 2015

Kosten: 49.600 € brutto
Zuwendungsfähige Ausgaben: 49.600 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 34.700 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 14.900 €



**Maßnahme Nr. 2 Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung
(Ziffer 9 FRL Vorbereitung)**

Kurzbeschreibung:

Eine erfolgreiche Sanierung der Innenstadt erfordert eine intensive Einbindung aller lokalen Akteure über Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligungsformate. Dazu zählt die Pressearbeit in örtlichen und regionalen Medien wie Zeitung und Radio. Außerdem werden optisch ansprechende Informationsbroschüren und Plakate, insbesondere zu den Themen Gebäudemodernisierung und Verfügungsfonds erstellt.

Als Ergänzung kann eine Internetpräsentation alle wesentlichen Informationen zum Prozess der Innenstadtentwicklung transportieren und zur Mitwirkung (z. B. in einem Forum) anregen.

Darüber hinaus sind weitere Öffentlichkeitsveranstaltungen im Zuge der Umsetzung geplant. Durch projektbezogene Festveranstaltungen zur Eröffnung von umgestalteten Bereichen soll eine breite Öffentlichkeit auf den Prozess und die Ergebnisse der Innenstadtentwicklung aufmerksam gemacht werden.



Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2015
Umsetzungszeitraum: 2015 - 2018

Kosten: 23.800 € brutto
Zuwendungsfähige Ausgaben: 23.800 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 16.700 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 7.100 €



**Maßnahme Nr. 3 Gestaltungskonzept Innenstadt
(Ziffer 9 FRL Vorbereitung)**

Kartenausschnitt:



Bestandssituation:



Ziele:

- Definition übergeordneter gestalterischer Entwicklungsideen
- Schaffung von Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Verbesserung der Orientierung innerhalb des Kerngebietes
- Vereinfachung und Beschleunigung von Gestaltungsprojekten im öffentlichen Raum

Maßnahmen:

- Möblierungskonzept
- Baum- und Pflanzkonzept
- Leitkonzept

Größe des Untersuchungsgebietes:
rd. 80 ha

Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2015
Umsetzungszeitraum: 2015 - 2016

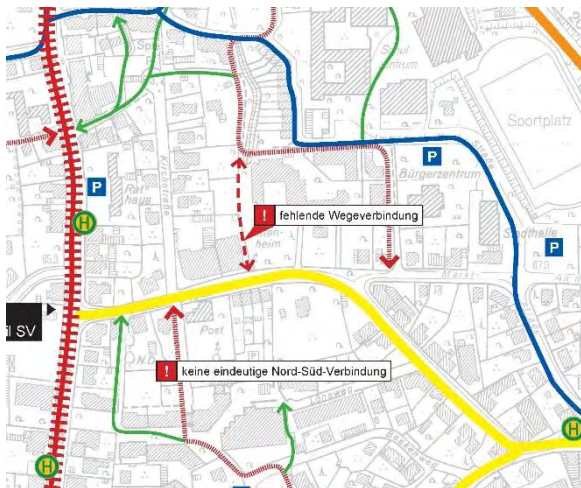
Kosten: 28.600 € brutto
Zuwendungsfähige Ausgaben: 28.600 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 20.000 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 8.600 €



**Maßnahme Nr. 4 Verkehrs- und Mobilitätskonzept Innenstadt
(Ziffer 9 FRL Vorbereitung)**

Kartenausschnitt:



Bestandssituation:



Kurzbeschreibung:

Die Innenstadt von Spenge wird von zahlreichen Verkehrsteilnehmern intensiv genutzt, die derzeit aber nicht alle optimal geführt werden. Der MIV weist in Spenge, insbesondere auf den Haupteerschließungsstraßen, eine hohe Dominanz auf und infolge dessen ergeben sich für die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer an einigen wichtigen Achsen erhebliche Nachteile in der Erschließungs- und Aufenthaltsqualität. Diese gilt es zu identifizieren und abzustellen.

Mit Hilfe des Verkehrs- und Mobilitätskonzeptes wird das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in der Spenger Innenstadt untersucht werden. Hierbei wird analysiert in welchen Bereichen Verkehre entstehen und welche Relationen von welchen Verkehrsteilnehmern nachgefragt werden. Es wird untersucht welche Achsen für die jeweiligen Verkehre bereitzustellen sind und wo Defizite bestehen. Das Konzept dient somit als Handlungs- und Entscheidungsgrundlage für die Objektplanungen der Erschließungs- und Grüngestaltungsmaßnahmen und gibt die Richtung für zukünftige Verkehrsplanungen sowie das zukünftige Handeln vor.

Größe des Untersuchungsgebietes:
rd. 80 ha

Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2015
Umsetzungszeitraum: 2015 - 2016

Kosten: 41.400 € brutto
Zuwendungsfähige Ausgaben: 41.400 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 29.000 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 12.400 €



**Maßnahme Nr. 5 Initiierung Immobilien- und Standortgemeinschaft Fußgängerzone
(Ziffer 9 FRL Vorbereitung)**

Bestandssituation:



Kurzbeschreibung:

Vor wenigen Jahren wurde in der Spenger Fußgängerzone mit Hilfe von Städtebaufördermitteln eine neue Beleuchtung installiert. Eine grundlegende Neugestaltung des öffentlichen Raums ist daher nicht vorgesehen. Vielmehr ist geplant, die Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone durch punktuelle Maßnahmen im öffentlichen Raum und dem Gebäudebestand zu verbessern. Hierzu soll eine Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) initiiert werden, die Gewerbetreibende und Immobilieneigentümer zusammenbringt, um Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Fußgängerzone zu erarbeiten.

Ziel des Initiierungsprozesses „ISG Fußgängerzone Spenge“ soll daher die Information und Mobilisierung der Eigentümer und Gewerbetreibenden sein. Die ISG könnte mit Mitteln des Verfügungsfonds (Maßnahme Nr. 19) finanziell unterstützt werden.

Beteiligte / Träger: Stadt Spenge, Immobilieneigentümer und Einzelhändler

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2015
Umsetzungszeitraum: 2015 - 2016

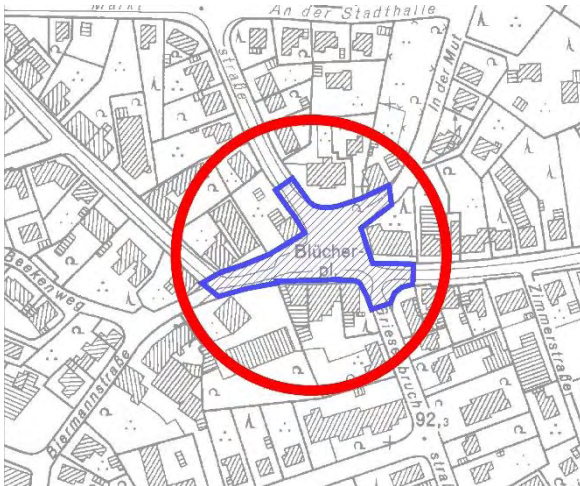
Kosten: 35.700 € brutto
Zuwendungsfähige Ausgaben: 35.700 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 25.000 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 10.700 €



**Maßnahme Nr. 6 Aufwertung und Neugestaltung Blücherplatz
(Ziffer 10.4 FRL Erschließung)**

Kartenausschnitt:



Ziele:

- Aufwertung und Gestaltung des Platzes zur Stärkung des allgemeinen Stadtbildes
- Platz mit hoher Aufenthalts- und Verweilqualität schaffen
- Dominanz des motorisierten Verkehrs reduzieren
- verkehrliche Abläufe auf dem Platz durch Zuweisungen von Vorrangbereichen für verschiedene Verkehre strukturieren
- durch Ambiente und qualitätsvolle Ausstattung Kaufkraft erhalten und Leerstände reduzieren

Bestandssituation:



Maßnahmen:

- neue, strukturierte Platzaufteilung
- neue Oberflächengestaltung (Pflaster)
- Begrünung
- Anordnung von Wasserspielen oder -flächen
- neues Mobiliar und neue Beleuchtung
- Reduzierung der Parkplatzanzahl
- Angebote für Außengastronomie schaffen (Ziegenbruch's Gastronomie)

Fläche: rd. 4.000 m²

Kosten je m²: rd. 228 €



Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2016
Umsetzungszeitraum: 2016 - 2017

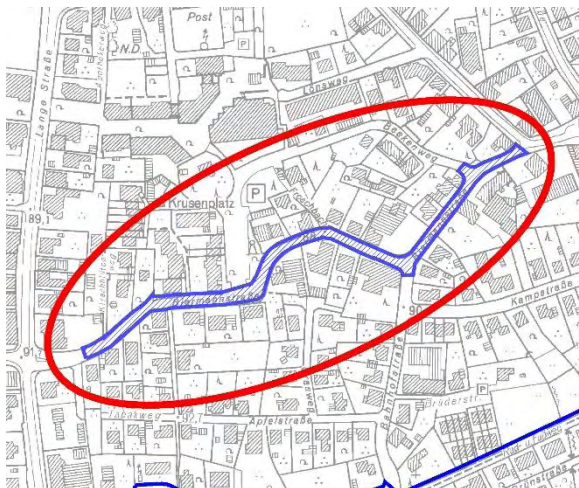
Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten:
913.900 € brutto
KAG-Beiträge fallen nicht an
Zuwendungsfähige Ausgaben: 913.900 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 639.700 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 274.200 €



**Maßnahme Nr. 7 Umgestaltung Straßenraum und Freianlagen Biermannstraße
(Ziffer 10.4 FRL Erschließung)**

Kartenausschnitt:



Bestandssituation:



Ziele:

- Umgestaltung des Straßenraumes mit Verbesserung und Aufwertung der Nebenanlagen
- Herstellung eines durchgängig nutzbaren Gehweges in barrierefreier Ausführung
- Stärkung der Achse Biermannstraße als nähräumliche Verbindungsachse zwischen dem Wohnquartier Krusenplatz und dem Einzelhandelszentrum südlicher Stadtkern

Maßnahmen:

- Verbreiterung der Nebenanlagen
- barrierefreie Ausbildung der Nebenanlagen
- Anordnung von Nebenanlagen auf kompletter Länge der Biermannstraße
- Verlegung eines einheitlichen Pflasters
- Begrünung
- Installation einer neuen Beleuchtung

Fläche: rd. 4.870 m²

Kosten je m²: rd. 171 €

Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2016
Umsetzungszeitraum: 2016 - 2017

Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten:

834.500 € brutto

abzgl. KAG-Beiträge: rd. 166.900 €

Zuwendungsfähige Ausgaben: 667.600 €

Kostenaufteilung:

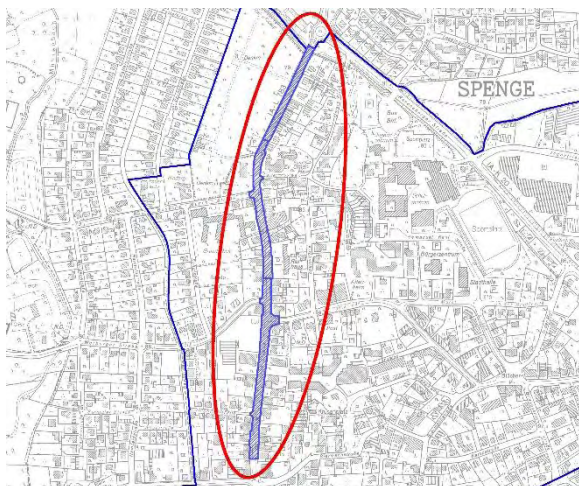
Zuwendung Bund/Land (70 %): 467.300 €

Eigenanteil Stadt (30 %): 200.300 €



**Maßnahme Nr. 8 Umgestaltung Nebenanlagen Lange Straße Süd, Mitte, Nord
(Ziffer 10.4 FRL Erschließung)**

Kartenausschnitt:



Hinweis:

Im Zuge der Bearbeitung des ISEK wurde diese Maßnahme als ein Projekt mit hoher Priorität erkannt. Diese Maßnahme fällt allerdings eher in den Bereich der Infrastrukturförderung des Landes NRW. Die Umgestaltung der Nebenanlagen ist somit nicht überwiegend eine ISEK Fördermaßnahme und wird deshalb hier nur nachrichtlich aufgeführt.

Ziele:

- Umgestaltung mit Verbesserung und Aufwertung der Nebenanlagen im Straßenraum
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Sichere Führung des Fußgänger- und Radverkehrs
- Verbesserung der Standortbedingungen für Einzelhandel und Gastronomie

Maßnahmen:

- Verbreiterung der Gehwege
- Anlage eines Schutzstreifens für Radfahrer
- Anordnung von Querungshilfen
- Begrünung und Beleuchtung

Fläche: rd. 6.500 m²

Kosten je m²: rd. 171 €

Die Erneuerung der Fahrbahndecke der Landesstraße (L 783) soll gleichzeitig erfolgen. Straßenbaulastträger hierfür ist Straßen.NRW. Die Maßnahme ist nicht Bestandteil des ISEK.

Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Umsetzungszeitraum: 2017 - 2018

Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten:
1.113.800 € brutto

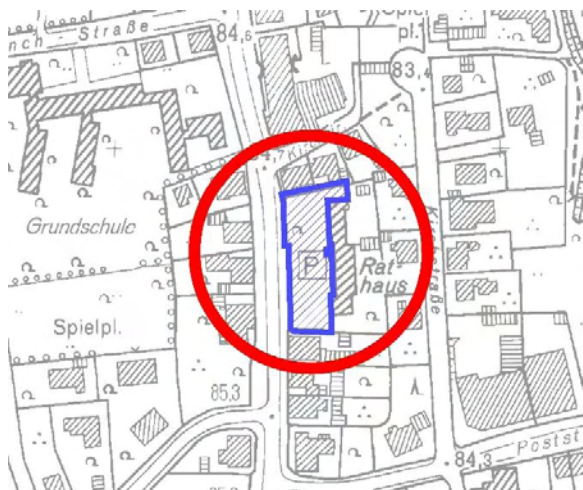
Bestandssituation:





**Maßnahme Nr. 10 Aufwertung und Neugestaltung Rathausvorplatz
(Ziffer 10.4 FRL Erschließung)**

Kartenausschnitt:



Bestandssituation:



Ziele:

- repräsentative Aufwertung zur Schaffung eines attraktiven Freiraumes entlang der Langen Straße
- Optimierung der Stellplätze
- Schaffung von Aufenthaltsqualität für Passanten, Mitarbeiter und Wartende
- „visuelle Definition“ des Rathausvorplatzes

Maßnahmen:

- durchgängige Begrünung
- Neuordnung des Parkraumes
- Oberflächensanierung (neue Pflastersteine)
- Realisierung von Aufenthaltsflächen mit Stadtmobiliar
- Installation einer neuen Beleuchtung
- Aufwertung und barrierefreie Ausgestaltung der Zufahrten

Fläche: rd. 1.740 m²

Kosten je m²: rd. 214 €

Pkw-Parkplätze:

Die Errichtung und der Umbau der Parkplätze sind nicht förderfähig.



Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2017
Umsetzungszeitraum: 2017 - 2018

Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten:
372.700 € brutto

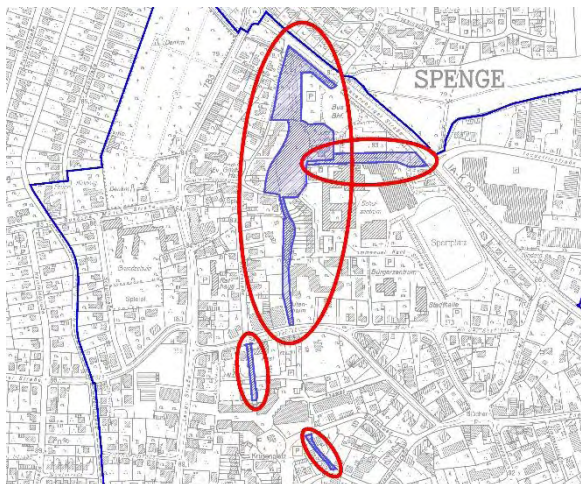
KAG-Beiträge fallen nicht an
nicht zuwendungsfähig: rd. 40.700 €
Zuwendungsfähige Ausgaben: 332.000 €
Kostenaufteilung:

Zuwendung Bund/Land (70 %): 232.400 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 99.600 €



**Maßnahme Nr. 11 Verbesserung der Fußwegeverbindungen und Grünflächen
(Ziffer 10.4 FRL Erschließung)**

Kartenausschnitt:



Bestandssituation:



Ziele:

- Verbesserung der Nord-Süd Durchgängigkeit für Fußgänger und Radfahrer (Charlottenburg – Ravensberger Straße, Grünzug Froschbach, Lönsweg, Am Froschbach)
- Attraktivierung und Aufwertung der Wegeverbindungen und Grünflächen
- Beseitigung von Angsträumen

Maßnahmen:

- Ausbau und Erweiterung des Wegenetzes
- Herstellung der Barrierefreiheit
- Verbreiterung der Wege
- Schaffung wassergebundener Wege mit Aufenthaltsmöglichkeiten
- Einheitliche Pflasterung der urbanen Wege
- Installation einer neuen Beleuchtung
- Durchführung von Grünpflegemaßnahmen und ergänzenden Gehölzpflanzungen
- Erneuerung der Fußgängerbrücken über den Froschbach

Fläche: rd. 21.080 m²

Kosten je m²: rd. 57 €

Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag:
2016-2017

Umsetzungszeitraum: 2016-2019

Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten:
1.204.100 € brutto

abzgl. KAG-Beiträge: rd. 14.200 €
Zuwendungsfähige Ausgaben: 1.189.900 €

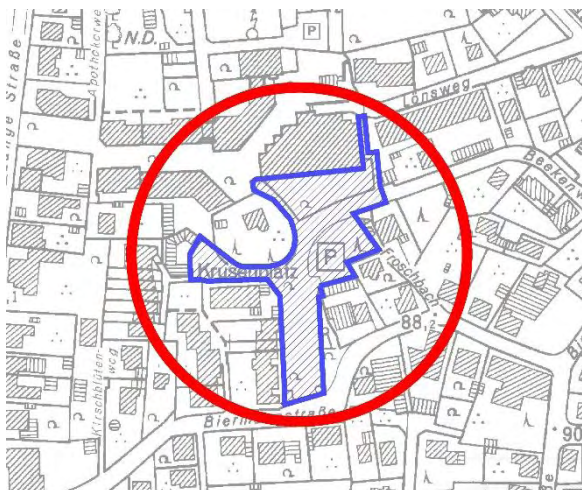
Kostenaufteilung:

Zuwendung Bund/Land (70 %): 832.900 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 357.000 €



**Maßnahme Nr. 12 Aufwertung und Neugestaltung Krusenplatz
(Ziffer 10.4 FRL Erschließung)**

Kartenausschnitt:



Ziele:

- Aufwertung und Gestaltung des Platzes zur Stärkung des allgemeinen Stadtbildes
- Platz mit Aufenthalts- und Verweilqualität schaffen
- Dominanz des ruhenden Verkehrs reduzieren
- Schaffung von kleinräumigen Rückzugs- und Erholungsflächen
- Aufwertung der fußläufigen Wegeverbindung zum Lönsweg
- Schaffung einer Quartierqualität

Maßnahmen:

- neue Platzaufteilung
- Reduzierung der Fahrbahnbreite
- Reduzierung der Parkplatzzahl
- neue Oberflächengestaltung der Nebenanlagen (Pflaster)
- Begrünung und Beleuchtung
- Entsiegelung
- Ausstattung

Fläche: rd. 5.730 m²

Kosten je m²: rd. 171 €

Pkw-Parkplätze:

Die Errichtung und der Umbau der Parkplätze sind nicht förderfähig.

Bestandssituation:



Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2017
Umsetzungszeitraum: 2017 - 2018

Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten:

981.900 € brutto

abzgl. KAG-Beiträge: rd. 231.700 €

nicht zuwendungsfähig: rd. 55.300 €

Zuwendungsfähige Ausgaben: 694.900 €

Kostenaufteilung:

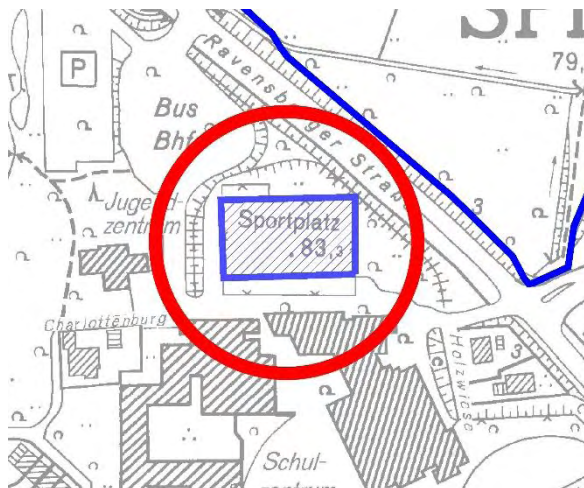
Zuwendung Bund/Land (70 %): 486.400 €

Eigenanteil Stadt (30 %): 208.500 €



**Maßnahme Nr. 13 Umnutzung des Bolzplatzes nördliche des Schulzentrums
(Ziffer 10.4 FRL Erschließung)**

Kartenausschnitt:



Bestandssituation:



Ziele:

- Aufwertung der Fläche des derzeit nicht mehr nutzbaren Bolzplatzes
- Verbesserung des lokalen Freizeitangebotes
- Erweiterung des Schulgeländes um ein „grünes“ Areal
- Stärkung und Attraktivierung der innerörtlichen Wegeverbindungen zwischen dem Gewerbegebiet „Hannighorst“ und dem Stadtkern
- Beseitigung von Angsträumen

Maßnahmen:

- Erstellung einer Gestaltungs- und Naherholungsschablone für die Sportfläche
- Schaffung von Angeboten für Jugendliche wie z. B. Streetball oder ein Bewegungsparcour
- Grünpflegemaßnahmen
- Herrichtung von Wegeverbindungen
- gestalterische und funktionale Einbindung in das Umfeld z. B. durch Öffnung der Sichtbeziehungen zum ZOB
- Aufstellen von Mastleuchten

Fläche: rd. 2.150 m²

Kosten je m²: rd. 114 €

Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2019
Umsetzungszeitraum: 2019

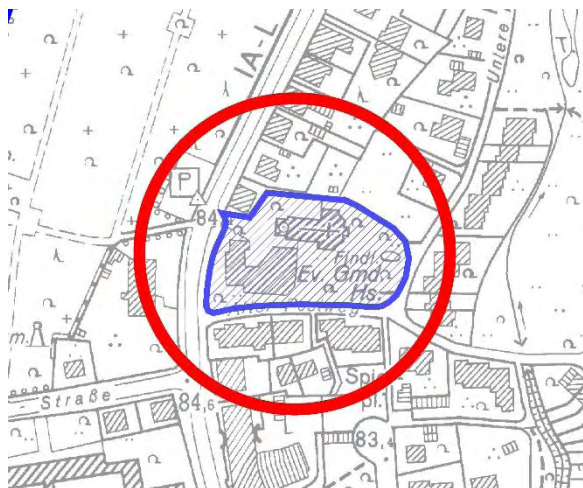
Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten:
245.600 € brutto
KAG-Beiträge fallen nicht an
Zuwendungsfähige Ausgaben: 245.600 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 171.900 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 73.700 €



**Maßnahme Nr. 14 Aufwertung und Neugestaltung Umfeld St. Martins Kirche
(Ziffer 10.4 FRL Erschließung)**

Kartenausschnitt:



Bestandssituation:



Ziele:

- Erhalt des historischen Charakters
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Ermöglichung differenzierter Nutzungen
- Gewährleistung von Barrierefreiheit

Maßnahmen:

- Durchführung von Grünpflegemaßnahmen
- Aufwertung des Gehölzbestandes
- Errichtung von Aufenthaltsbereichen mit Mobiliar wie Sitzbänken
- Verbreiterung der Gehwege
- Ausbau des Wegenetzes für mobilitätseingeschränkte Menschen (Herstellung der Barrierefreiheit)
- neue Oberflächengestaltung der Wege

Fläche: rd. 5.000 m²

Kosten je m²: rd. 29 €

Beteiligte / Träger: Stadt Spenge,
Ev.-Luth. Kirchengemeinde Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2019
Umsetzungszeitraum: 2019-2020

Gesamtkosten inkl. Baunebenkosten:
142.800 € brutto

KAG-Beiträge fallen nicht an

Zuwendungsfähige Ausgaben: 142.800 €

Kostenaufteilung:

Zuwendung Bund/Land (70 %): 100.000 €

Eigenanteil Stadt (30 %): 42.800 €



**Maßnahme Nr. 15 Modernisierung und Instandsetzung privater Immobilien
(Ziffer 11.1 FRL Modernisierung und Instandsetzung)**

Bestandssituation:



Kurzbeschreibung:

Zur Wiederherstellung der Nutzungs- und Marktfähigkeit einzelner stadtbildprägender Gebäude ist eine durchgreifende Modernisierung und Instandsetzung notwendig. Einzelhandels-, Gewerbe- und Wohnobjekte stehen hierbei im Fokus. Schwerpunkte der Modernisierung sind die Anpassung von Grundrissen an die geänderten Ansprüche der Nutzer, die Anpassung der Gebäudestandards an die heutigen Marktbedingungen sowie die energetische Sanierung.

Neben den Zuwendungen aus der Städtebauförderung sind auch Fördermittel von z. B. KfW und NRW.Bank zu berücksichtigen.

Beteiligte / Träger: Immobilieneigentümer

Programmjahr Zuwendungsantrag:
2017-2019

Umsetzungszeitraum: 2017 - 2021

Kosten: 1.713.600 € brutto

Zuwendungsfähige Ausgaben: 428.400 €
(max. 25 %)

Kostenaufteilung:

Zuwendung Bund/Land (70 %): 299.900 €

Eigenanteil Stadt (30 %): 128.500 €

Finanzierung Dritte: 1.285.200 €



**Maßnahme Nr. 16 Profilierung und Standortaufwertung privater Immobilien
(Ziffer 11.2 FRL Profilierung und Standortaufwertung)**

Bestandssituation:



Kurzbeschreibung:

Zahlreiche Immobilien im Spenger Stadtkern entsprechen nicht mehr den heutigen Marktanforderungen und weisen städtebauliche Mängel auf. Dies lässt sich anhand der Leerstände und gestalterischer Mängel von Einzelhandels-, Gewerbe- und Wohnobjekten erkennen.

Schwerpunkte sind die Aufwertung von Fassaden, Dächern und der Rückbau nicht oder minder genutzter Nebengebäude sowie Maßnahmen zur energetischen Sanierung und Herstellung von Barrierefreiheit. Die Fördermöglichkeiten werden über eine Vergaberichtlinie der Stadt detailliert geregelt. Auf dieser Grundlage können private Eigentümer Förderung beantragen.

Private Investitionen in den Gebäudebestand sollen aktiviert und Leerstände reduziert werden. Die Attraktivität des Stadtkerns für Einzelhandel und Wohnen soll gestärkt werden.

Neben Zuwendungen aus der Städtebauförderung sind auch Fördermittel von z. B. KfW und NRW.Bank zu berücksichtigen.

Beteiligte / Träger: Immobilieneigentümer

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2016
Umsetzungszeitraum: 2016 - 2021

Kosten: 285.600 € brutto
Zuwendungsfähige Ausgaben: 142.800 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 100.000 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 42.800 €
Finanzierung Dritte: 142.800 €



**Maßnahme Nr. 17 Rückbau durch Private
(Ziffer 21.1 FRL Rückbau durch Eigentümer)**

Bestandssituation:



Kurzbeschreibung:

Einige leerstehende Objekte im Stadtkern weisen so gravierenden Instandsetzungsbedarf auf, dass eine Inwertsetzung für Nach- und Umnutzungen unverhältnismäßig ist. Zur Beseitigung dieser Missstände ist der Rückbau der Objekte durch die Eigentümer vorgesehen.

Private Investitionen sollen aktiviert und Leerstände reduziert werden. Ein Rückbau mit anschließender Neubebauung oder Herrichtung zum Beispiel als Gartenfläche kann das Stadtbild deutlich verbessern.

Neben Zuwendungen aus der Städtebauförderung sind auch Fördermittel von z. B. KfW und NRW.Bank zu berücksichtigen.

Beteiligte / Träger: Immobilieneigentümer

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2017
Umsetzungszeitraum: 2017 - 2020

Kosten: 142.800 € brutto
Zuwendungsfähige Ausgaben: 71.400 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 50.000 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 21.400 €
Finanzierung Dritte: 71.400 €



**Maßnahme Nr. 18 Innenstadtmanagement
(Ziffer 12 FRL Vergütung an Beauftragte)**

Kurzbeschreibung:

Die Durchführung des Städtebauförderprogramms erfordert eine externe Begleitung der Verwaltung der Stadt Spenge. Diese kommt in verschiedenen Prozessschritten zum Einsatz. Beispiele sind das Fördermittelmanagement und die Kosten- und Finanzierungsplanung. Zu den Leistungen des Innenstadtmanagements zählt zudem die Beratung von Einzelhändlern zur Stärkung zentraler Versorgungsbereiche sowie von Immobilieneigentümern und Investoren über die Fördermöglichkeiten gemäß Ziffern 11.1, 11.2 und 21.2 FRL.

Zudem sind externe Leistungen in den Bereichen Prozesssteuerung, Umgestaltung öffentlicher Raum und Kommunikation sowie Verfügungsfonds notwendig.



Beteiligte / Träger: Stadt Spenge

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2016
Umsetzungszeitraum: 2016 - 2021

Kosten: 214.200 € brutto
Zuwendungsfähige Ausgaben: 214.200 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 149.900 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 64.300 €



**Maßnahme Nr. 19 Verfügungsfonds
(Ziffer 14 FRL Verfügungsfonds)**

Kurzbeschreibung:

Die Aufwertung des Spenger Stadtkerns ist von der Unterstützung und aktiven Begleitung der lokalen Akteure abhängig. Zu den Akteuren zählen neben den Bürgerinnen und Bürgern auch Vereine, Einzelhändler, Gewerbetreibende und Institutionen mit Ortsbezug.

Mit dem Verfügungsfonds sollen investitionsvorbereitende, investive oder nicht-investive Maßnahmen auf Antrag der lokalen Akteure kurzfristig umgesetzt werden. Zu solchen Maßnahmen zählen zum Beispiel Analysen und Konzepte, Mobiliar, Beschilderungs- und Leitsysteme, Illumination von Gebäuden, Begrünung oder Kunstobjekte. Die Ausgaben für investitionsvorbereitende und investive Maßnahmen können mit einem Zuschuss von 50 % gefördert werden, wenn die übrigen 50 % durch die privaten Akteure zur Verfügung gestellt werden. Nicht-investive Maßnahmen sind über den privaten Anteil zu finanzieren.

Es wird ein Vergabegremium gegründet, das aus Vertretern der Stadtverwaltung/Politik und der privaten Akteure besteht. Das Vergabegremium entscheidet über die Anträge.



Beteiligte / Träger: Stadt Spenge, Private

Programmjahr Zuwendungsantrag: 2016
Umsetzungszeitraum: 2016 - 2021

Kosten: 119.000 € brutto
Zuwendungsfähige Ausgaben: 59.500 €

Kostenaufteilung:
Zuwendung Bund/Land (70 %): 41.700 €
Eigenanteil Stadt (30 %): 17.800 €
Finanzierung Dritte: 59.500 €



Literaturverzeichnis

BBE Handelsberatung Westfalen GmbH, Einzelhandels- und Zentrenkonzept für die Stadt Spenge, April 2008

Bertelsmann Stiftung, <http://www.wegweiser-kommune.de>

GfK GeoMarketing GmbH

Industrie- und Handelskammer Ostwestfalen zu Bielefeld, <http://www.ostwestfalen.ihk.de/standortpolitik/konjunktur/wirtschaftsregion-ostwestfalen/gfk-kennziffern/>

Kaufmannschaft Spenge e.V., <http://www.kaufmannschaft-spenge.de>

Minden-Herforder Verkehrsgesellschaft mbH (mhv)

Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), <http://www.it.nrw.de>

Radroutenplaner NRW, <http://www.radroutenplaner.nrw.de>

Stadt Spenge, <http://www.spenge.de>

Unternehmerinnen Netzwerk Enger Spenge, <http://www.unternehmerinnen-netzwerk-enger-spenge.de>

Vereinigung der Selbständigen e.V., <http://www.vds1989.de>

Wikipedia, <http://de.wikipedia.org/wiki/Nordrhein-Westfalen>, http://de.wikipedia.org/wiki/Kreis_Herford



Abkürzungsverzeichnis

FRL	Förderrichtlinien
ISEK	Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
KAG	Kommunalabgabengesetz
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VdS	Vereinigung der Selbständigen e.V.



Anhang

Ergebnisbericht 1. Bürgerforum

Ergebnisbericht 2. Bürgerforum

Analysepläne

Analysekarte Nutzungsstruktur

Analysekarte Daseinsvorsorge

Analysekarte Baustruktur

Analysekarte Mobilität und Wegeverbindungen

Analysekarte Grün- und Freiraumstruktur

Übersichtsplan Projekte und Maßnahmen

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für den innerstädtischen Bereich der Stadt Spenge



Ergebnisbericht 1. Bürgerforum vom 12. Februar 2014

Bockermann Fritze
IngenieurConsult GmbH, Enger

in Kooperation mit:

Kortemeier Brokmann
Landschaftsarchitekten GmbH, Herford

DSK
Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG, Niederlassung
Bielefeld

Hintergrund

Mit Schreiben vom 10. Dezember 2013 beauftragte die Stadt Spenge Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH aus Enger in Kooperation mit Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH aus Herford und DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG, Bielefeld auf Grundlage eines Honorarangebotes aus September 2013 mit der Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für den innerstädtischen Bereich der Stadt Spenge mit dem Ziel, innerhalb der nächsten Monate Bedarfe und Maßnahmen zu ermitteln, mit denen der Stadtkern zukunftsfähig gestaltet wird. Die Aufstellung eines ISEK bildet die Voraussetzung, um entsprechende Fördermittel beantragen zu können.

Der Auftrag beinhaltete unter anderem eine städtebauliche Bestandsanalyse, die Erarbeitung von Entwicklungszielen und Strukturkonzepten, die Aufstellung eines städtebaulichen Maßnahmen- und Handlungskonzeptes sowie die Beteiligung der Spenger Bürgerinnen und Bürger und der interessierten Öffentlichkeit an der weiteren Entscheidungsfindung. Diese Beteiligung sollte in Form eines Bürgerforums erfolgen, in dem interessierte Bürgerinnen und Bürger, Immobilieneigentümer und Gewerbetreibende sowie Vertreter von Vereinen, Schulen und sonstigen Institutionen eigene Anregungen und Ideen zur Attraktivierung des Spenger Stadtkerns vorbringen konnten.

Die Stadt Spenge informierte auf ihrer Homepage sowie in der regionalen Presse die Öffentlichkeit und lud zum 1. Bürgerforum am Mittwoch, den 12. Februar 2014 um 18.30 Uhr in die Mensa der Regenbogen-Gesamtschule ein.

Bürgerforum am 12. Februar 2014

Spenges Bürgermeister Bernd Dumcke begrüßte rund 80 interessierte Bürgerinnen und Bürger, die der Einladung der Stadt in die Mensa der Regenbogen-Gesamtschule gefolgt waren. Im Anschluss an eine kurze Einführung in die Hintergründe des Projektes und den weiteren Ablauf des Abends übergab der Bürgermeister das Wort an die Planer von Bockermann Fritze, DSK und Kortemeier Brokmann.



v.l.: Verkehrsplaner Dr. Klaus Bockermann, Landschaftsarchitekt Nils Kortemeier, Stadtplaner André Wagner (DSK), Bürgermeister Bernd Dumcke (Foto: Neue Westfälische Zeitung)

In einer knapp halbstündigen Präsentation stellten die Planer die Ergebnisse eines ersten Rundganges zur städtebaulichen Bestandsanalyse vor.

b f BOCKERMANN
FRITZE **DSK** **KORTEMEIER BROKMANN**
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Aufstellung eines integrierten städttebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für die Stadt Spenge



1. Bürgerforum

Spenge, 12.02.2014

b f BOCKERMANN
FRITZE **DSK** **KORTEMEIER BROKMANN**
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Urbane Freiräume



Lange Straße Rathausvorplatz
Stadthalle Blücherplatz

b f BOCKERMANN
FRITZE **DSK** **KORTEMEIER BROKMANN**
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Städtebauliche Bestandsanalyse

- Mobilität / Verkehr
 - Substanzwerte der Fahrbahnen
(Auswertung mittels BFI-Straße)



b f BOCKERMANN
FRITZE **DSK** **KORTEMEIER BROKMANN**
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Städtebauliche Bestandsanalyse

- Mobilität / Verkehr
 - Gebrauchswert



b f BOCKERMANN
FRITZE **DSK** **KORTEMEIER BROKMANN**
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Allgemeine Grünflächen



Grünfläche an der Martins-Kirche Sukzessionsfläche am ZOB
Obstwiese an der Charlottenburg

b f BOCKERMANN
FRITZE **DSK** **KORTEMEIER BROKMANN**
LANDSCHAFTSARCHITEKTEN

Analyseergebnisse und erste Ansätze

Daseinsvorsorge
Einzelhandel + Dienstleistungen
Gebäudebestand

Herausforderungen

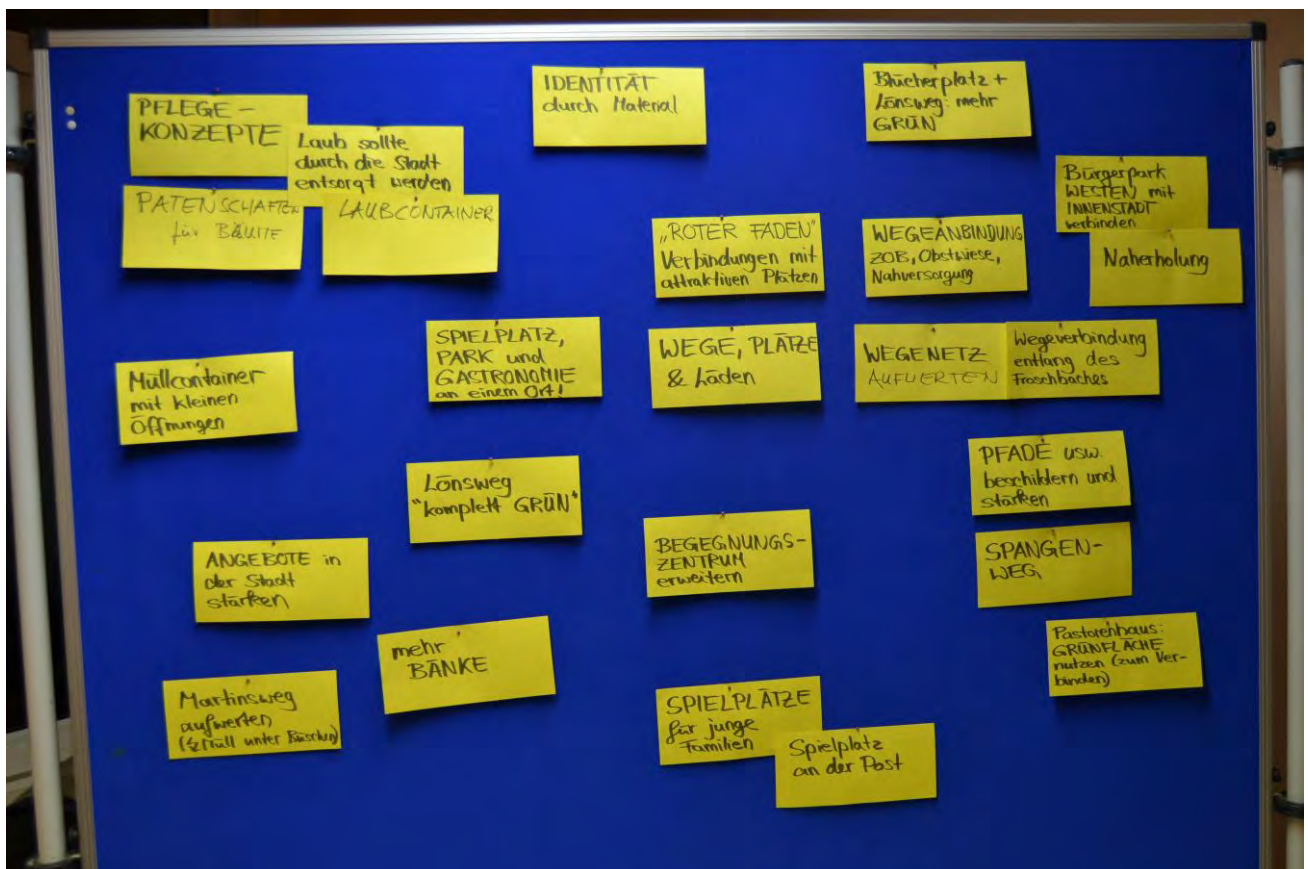
- Ausrichtung Immobilien auf einen sich quantitativ und qualitativ verändernden Markt
- Weiterentwicklung der öffentlichen und privaten Infrastruktur
- Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge, insbesondere:
 - Erziehung + Bildung
 - Nahversorgung (Lebensmittel, Ärzte, ...)



Im Anschluss an die Präsentation wurden die Teilnehmer in drei Gruppen aufgeteilt, die in moderierten Workshops von je 20 Minuten ihre Vorschläge und Ideen zu den drei thematischen Schwerpunkten

- **Städtebauliche Aspekte**
(Moderation André Wagner, DSK)
- **Öffentliche Räume und Grünflächen**
(Moderation Nils Kortemeier, Kortemeier Brokmann)
- **Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität**
(Moderation Dr. Klaus Bockermann, Bockermann Fritze IngenieurConsult)

einbringen konnten. Vorschläge und Themen, die die Bürgerinnen und Bürger beschäftigten, wurden aufgeschrieben und gesammelt.



Nach 20 Minuten wurden die Workshops gewechselt, so dass jeder Teilnehmer an allen drei Workshops mitwirken konnte.

Nach Abschluss der Workshops wurden die Ergebnisse aus den drei Gruppen zusammen getragen und den Bürgern abschließend vorgestellt.

Bürgermeister Bernd Dumcke wies darauf hin, dass weitere Ideen und Anregungen auch nach dem Bürgerforum noch bis Ende März 2014 bei der Stadt eingereicht werden und in den Planungen Berücksichtigung finden können.

Von diesem Angebot machten Bürger Gebrauch, die nachträglich Anregungen per Email an die Stadt Spenge übermittelten. Weiterhin fand am 3. März 2014 ein Termin mit einem Gastronomiebetreiber und Vertretern des Planungsteams im Hause Bockermann Fritze IngenieurConsult statt, in dem weitere Anregungen entgegengenommen wurden.



Ergebnispräsentation nach den Workshops

In der nachstehenden Auflistung sind alle Anregungen und Nennungen der 3 Workshops nach Themen sortiert aufgeführt und die Schwerpunkte mit einem kurzen Fazit zusammengefasst.

Ergebnisse aus den Workshops

Workshop 1: Städtebauliche Aspekte (Moderation André Wagner, DSK)

Daseinsvorsorge

- Geringes Kulturangebot
- Kino am Blücherplatz soll vergrößert werden (Stellplätze nötig)
- Situation Daseinsvorsorge in Ordnung
- Boulebahn gewünscht (Öffentlicher Raum)
- Alleinstellungsmerkmal fehlt / evtl. Kunst und Kultur? Potenzial ist vorhanden
- Kulturzentrum fehlt

Einzelhandel und Dienstleistungen

- Außengastronomie fehlt, z.B. Blücherplatz
- Auf Qualität der Läden achten
- Nicht weitere Spielcasinos etc. ansiedeln
- Kleidungsangebot für ältere Menschen fehlt
- Lidl zu Fuß gut erreichbar
- Außengastronomie Lange Str. fehlt
- (Außen)Gastronomie Lange Straße funktioniert nicht (wegen Verkehr)
- Bestehende Gastronomie stärken (z. B. Stadthalle)
- Zusätzliche Gastronomie, ggf. Lönsweg?
- Lönsweg: Bleibt Supermarkt? Nachnutzung? (z. B. Wohnen)
- Einzelhandelsangebot relativ weit verstreut
- Treffpunkt für Jugend fehlt (z. B. Bar/ Musik)
- Fußgänger- und Radfahrsituation am E-Center verbessern, es fehlen Wegeverbindungen

Gebäudebestand

- Neues Bauland nötig -> Stadtkern -> Bielefelder Straße (Lenzinghausen)
- Tankstelle Oldenburger am Kreisel steht leer
- Gebäude gegenüber der Tankstelle ist unansehnlich (am Kreisel)
- Lönsweg: Läden zu Wohnungen umbauen
- Lönsweg: Grünflächen fehlen, Bäume pflanzen
- Lönsweg: Dachflächen gestalten (Kunst)
- Lönsweg: mehr Wohnungen (für Senioren?)
- Lönsweg: Außengastronomie fehlt
- Lönsweg ist sehr windig, schlecht für Außengastronomie

- Lönsweg: Toilettenanlagen sind Problem
- Lönsweg: Ladenlokale zusammenlegen?
- Nutzung für Postgebäude nötig / Leerstand strahlt auf Umgebung aus
- Alte nicht erhaltenswerte Gebäude abreißen
- Zeitgemäßes Wohnen schaffen (für Studenten)
- Gespräche mit Eigentümern von Problemimmobilien führen
- Wohnhaus hässlich (Lange Straße / Günnekamp)
- Hochhaus ist Missstand (Ellersiek)
- Flüchtlingsheim ist zu sanieren (Freibad)

Fazit:

Daseinsvorsorge

Die Beiträge der Bürgerinnen und Bürger zeigen die im Wesentlichen bedarfsgerechte und zufriedenstellende Situation der Daseinsvorsorge. Es werden keine eklatanten Defizite benannt. Die Teilnehmer legten den Schwerpunkt Ihrer Anregungen auf Aspekte der Kultur und Freizeit. Hier wurden vorhandene Potenziale wie das Kino oder aktive Vereine benannt und deren Stärkung und größere Außenwirkung empfohlen.

Einzelhandel und Dienstleistungen

Der Großteil der Wortbeiträge bezog sich auf den Wunsch nach hochwertigen gastronomischen Angeboten im Spenger Stadtkern in Verbindung mit Außenflächen. Die Teilnehmer verdeutlichten die Problematik, dass Nutzungen dieser Art entlang der Lange Straße aufgrund der Verkehrsbelastung und des relativ schmalen Gehweges nicht tragfähig ist. Potenzial für Gastronomie, auch für junge Menschen, wurde am Lönsweg und Blücherplatz genannt.

Die Versorgung mit Lebensmitteln wurde als gut bewertet. Bemängelt wurden die teilweise großen Distanzen zwischen den Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten. Eine Verbesserung der Bedingungen für Fußgänger und Radfahrer wurde als eine mögliche Lösung vorgeschlagen.

Sorgen machten Teilnehmern die zum Teil schlechter werdende Qualität im Einzelhandel. Insbesondere die Ansiedlung von Vergnügungsstätten, wie Spielotheken sollte durch die Stadt verhindert werden.

Gebäudebestand

Die Anregungen der Teilnehmer konzentrierten sich auf den Lönsweg. Zur Verbesserung der Situation (Wohnen, Gewerbe, Gebäudegestaltung, Freiflächen) wurden zahlreiche Vorschläge unterbreitet.

Ein anderes Anliegen waren so genannte Problemimmobilien, die leer stehen und häufig das Stadtbild negativ beeinträchtigen. Die Behebung von Leerständen oder der Abriss entsprechender Objekte wurde gefordert. Dies kann in der Regel nur durch intensive Gespräche mit den Eigentümern gelingen. Gegebenenfalls durch Rückbau entstehende Flächen sollten aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger für innenstadtnahes Wohnen verwendet werden.

Workshop 2: Öffentliche Räume und Grünflächen

(Moderation Nils Kortemeier, Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten)

Öffentliche Räume und Grünflächen

- Aufwertung/Begrünung Blücherplatz; kein Parken
- Aufwertung Krusenplatz; Problem „Hundeklo“
- stärkere Begrünung Lönsweg; öffentliche Toilette abschreckend; neue Gestaltung und Nutzungsmöglichkeiten für östlichen Bereich gewünscht; Ginkgos spenden zu wenig Schatten; mehr Spielgeräte gewünscht
- Aufwertung Umfeld Stadthalle
- Poststraße und Lönsweg windig (da schlauchartig)
- Aufwertung Biermannstraße
- Straßenbegleitgrün für Bahnhofstraße
- Parkplatz am ZOB überdimensioniert

Grünflächen und Grünstrukturen

- Patenschaften für Bäume gewünscht
- Nutzungsideen für Grünfläche am Pastorenhaus gewünscht
- Kultivierung von Obstsorten am Martinsweg und Charlottenburg
- geringerer Baumrückschnitt
- Erhaltung des Gartens am Bürgerzentrum
- abgängige Bäume ersetzen
- „Angstraum“ Charlottenburg

Infrastruktur und Angebote

- Gastronomie am Lönsweg gewünscht
- Stärkung der Angebote in der Stadt
- Angebote vernetzen
- Begegnungszentrum erweitern
- Daseinsberechtigung des alten Gemeindehauses prüfen (Leerstand)
- weitere Angebote schaffen (Boule, Wasser, etc.)
- mehr Sitzbänke
- Spielplätze für junge Familien
- Kletterbäume

Wegeverbindungen

- Wunsch nach Rundwanderweg mit Einbezug des Martinsweges

- Ausbau des Martinsweges als Alternativroute gegenüber der Langen Straße
- Stärkung der Wegeverbindung zum ZOB über Obstwiese
- Kenntlichmachung der Wegeverbindungen im Umfeld des Schulzentrums
- Stärkung der Wegeverbindung am Froschbach
- Stärkung des fußläufigen Wegenetzes
- Einrichtung eines Leitsystems

Fazit:

Folgende Planungshinweise stellen die inhaltliche Essenz dessen dar, was durch die Teilnehmer des Workshops in Bezug auf öffentliche Räume und Grünflächen in Spenge mitgeteilt wurde.

- Definition und Ausgestaltung markanter Freiräume / Plätze zur Stärkung des allgemeinen Stadtbildes (Blücherplatz, Krusenplatz, Vorplatz Rathaus etc.)
- konzeptionelle Erweiterung des zum Teil bereits vorhandenen Straßenbegleitgrünes
- Generelle Qualifizierung der Grünstrukturen z. B. durch eine bessere Pflege / ein Pflegekonzept
- weitere Inwertsetzung des städtischen Grüns durch Maßnahmen wie Baumpflanzungen in Verbindung mit Baumpatenschaften
- Schaffung von Mobiliar und weiteren Ausstattungselementen für verschiedene Altersklassen (Sitzbänke und -podeste, Abfallbehälter, Spielgeräte und Kletterelemente)
- Aufwertung der Wegeverbindungen in den zentrumsnahen Grünräumen (Froschwiese / Obstwiese an der Charlottenburg)
- Vernetzung und Aufwertung bestehender Stadt- und Freiräume über ein Leitsystem bzw. über einen „Roten Faden“
- Generelle Aufwertung der Freiräume durch Entsiegelung, Begrünung sowie Bekämpfung von Angsträumen

Workshop 3: Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität

(Moderation Dr. Klaus Bockermann, Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH)

Blücherplatz

- städtebauliche Qualität stärken
- mehr Begrünung
- Sitzgelegenheiten schaffen / Bänke
- Außengastronomie ermöglichen
- Kiosk
- Cafe
- Aufenthaltsqualität erhöhen
- Restaurant "Ziegenbruch" stärken
- Kurzzeit-Parkplätze schaffen
- Durchgangsverkehr umleiten
- Verkehr aus der Griesenbruchstraße über Blücherplatz einschränken oder unterbinden
- Marktstraße vom Blücherplatz abbinden
- Problem sind Dauerparker
- Parkflächen ausweisen
- Straßenverbindung "In der Mut" - Marktstraße beibehalten
- Blücherplatz soll autofrei werden
- fehlende Struktur und Funktion
- Aufenthaltsqualität stärken
- keine Fahrzeuge auf dem Blücherplatz

Lönsweg

- Rückwärtige Bebauung Lönsweg aufwerten
- Lönsweg als Einbahnstraße prüfen
- fußläufige Innenstadt
- Innenstadt soll autofrei werden

Lange Straße

- Radwege gewünscht
- mehr Radweganlagen im Zentrum
- schmalere Fahrstreifen für Kraftfahrzeuge
- Angebotsstreifen für Radfahrer
- Begegnungsmöglichkeiten für Busse erhalten

- neue und breitere Gehwegenanlagen
- Knotenpunkt: Lange Straße – Poststraße mit Kreisverkehr
- Quermöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger schaffen

Geh- und Radwege, allgemein

- Mobilitätskonzept für Fußgänger und Radfahrer
- Nebenstraßen für Radfahrer attraktiver machen
- Rad- und Gehwege am Martinsweg ausbauen
- Fuß- und Radwegenetz ausbauen
- Bordsteinabsenkungen auf 0 setzen

Verbindungen

- Kraftfahrzeugverkehr auf Hauptachsen lenken
- Verbindung ZOB / Gewerbegebiet / Innenstadt schaffen
- Biermannstraße aufwerten
- Anbindung der Schule über die "Ravensberger Straße"
- Durchgängige Gehwege an der Biermannstraße fehlen

Begrünung

- mehr Bäume im Bereich von Supermarktparkplätzen
- Pflanzung von einheimischen Bäumen
- straßenbegleitende Begrünung
- Begrünung zwischen Fahrbahn und Gehweg

Parkplatz

- 200-300 m Fußweg zu den Geschäften sind möglich
- mehr Parkplätze schaffen
- kleinere Parkplätze (in Form von Parkbuchten oder Einzelstellplätze)
- Parkflächen an der Stadthalle sind leer

Sonstiges

- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung in Wohnstraßen
- fehlende Struktur und Funktion der Plätze
- Raumkanten südliche Innenstadt und Lange Straße fehlen
- Aufpflasterungen an der Enger Straße beseitigen
- Untersuchungsgebiet ausweiten auf Ravensberger Straße
- Augenmerk auch auf Industriestraße

- Wegeverbindungen auch über den Planungsraum hinaus ermitteln (Einbezug Lenzinghausen)
- „Roter Faden“ - Verbindung attraktiver Plätze im Zentrum

Außerhalb des Betrachtungsraumes

- Aufwertung Alte Mühle am Freibad
- Bürgerpark West mit Innenstadt verbinden

Fazit:

Als besondere Schwerpunkte kristallisierten sich in diesem Workshop die folgenden drei Punkte heraus, deren planerische Umsetzung kurzfristig in Angriff genommen werden soll:

- Umgestaltung des Straßenraumes mit Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Anlage von Radwegen an der Langen Straße
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität am Blücherplatz
- Anlage einer fußläufigen Verbindung vom ZOB zur Innenstadt bzw. von der Lange Straße zur Innenstadt

Das Verfahren zur Durchführung des 1. Bürgerforums ist mit der Zusammenfassung der Ergebnisse in diesem Bericht abgeschlossen.

Aufgestellt
6. Mai 2014

für das Planungsteam

Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für den innerstädtischen Bereich der Stadt Spenge



Ergebnisbericht 2. Bürgerforum vom 6. November 2014 mit anschließender Bürgerbeteiligung

Bockermann Fritze
IngenieurConsult GmbH, Enger

in Kooperation mit:

Kortemeier Brokmann
Landschaftsarchitekten GmbH, Herford

DSK
Deutsche Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH & Co. KG, Niederlassung
Bielefeld

Hintergrund

Mit Schreiben vom 10. Dezember 2013 beauftragte die Stadt Spenge Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH aus Enger in Kooperation mit Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH aus Herford und DSK Deutsche Stadt- und Grundstücksgesellschaft mbH & Co. KG, Bielefeld auf Grundlage eines Honorarangebotes aus September 2013 mit der Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) für den innerstädtischen Bereich der Stadt Spenge. Ziel ist es Bedarfe und Maßnahmen zu ermitteln, mit denen der Stadtkern zukunftsfähig gestaltet wird. Die Aufstellung eines ISEK bildet die Voraussetzung, um entsprechende Fördermittel beantragen zu können.

Der Auftrag beinhaltete unter anderem eine städtebauliche Bestandsanalyse. Diese erfolgte auf Grundlage einer Begehung durch das Planungsteam sowie der Ergebnisse aus dem ersten Bürgerforum. Anschließend wurden Entwicklungsziele und Strukturkonzepte erarbeitet und ein städtebauliches Maßnahmen- und Handlungskonzept aufgestellt. Eine erste politische Beratung erfolgte hierzu bereits Ende September 2014 in einer Sitzung des Umwelt- und Stadtentwicklungsausschusses. Um dieses Maßnahmenkonzept nun auch mit den Spenger Bürgerinnen und Bürgern sowie der interessierten Öffentlichkeit zu besprechen und zu diskutieren, wurden diese zu einem zweiten öffentlichen Bürgerforum eingeladen. Im Rahmen dieser Beteiligung haben die interessierten Bürgerinnen und Bürger, Immobilieneigentümer und Gewerbetreibende sowie Vertreter von Vereinen, Schulen und sonstigen Institutionen die Möglichkeit, Ergänzungen und Ideen zu den Maßnahmen vorzutragen. Dies beinhaltet beispielsweise die Definition von Zielen für die Umsetzung einer Maßnahme, die Festlegung einer Prioritätenreihenfolge sowie die Benennung weiterer Maßnahmen, die bisher unberücksichtigt geblieben sind.

Die Stadt Spenge informierte auf ihrer Homepage sowie in der regionalen Presse die Öffentlichkeit und lud zum 2. Bürgerforum am Donnerstag, den 6. November 2014 um 18.30 Uhr in die Mensa der Regenbogen-Gesamtschule ein.

Bürgerforum am 6. November 2014

Zu Beginn des zweiten öffentlichen Bürgerforums erfolgte zunächst die Begrüßung durch den Bürgermeister der Stadt Spenge Herr Dumcke. Dieser begrüßte rund 40 interessierte Bürgerinnen und Bürger, die der Einladung der Stadt in die Mensa der Regenbogen-Gesamtschule gefolgt waren. Im Anschluss an eine kurze Einführung übergab der Bürgermeister das Wort an die Planer von Bockermann Fritze, DSK und Kortemeier Brokmann.



Abbildung 1: Vorstellung der Analyseergebnisse

In einer halbstündigen Präsentation wurden durch den Infrastrukturplaner Herrn Dr. Bockermann, den Stadtplaner Herrn Wagner (DSK) und den Landschaftsarchitekten Herrn Kortemeier die Analyseergebnisse, Entwicklungsziele und Maßnahmen vorgestellt.

Abbildung 2: Auszüge aus der Präsentation des Planungsteams

Im Anschluss an die Präsentation erfolgte eine einstündige moderierte Arbeit in drei Workshops mit thematischen Schwerpunkten:

- **Städtebauliche Aspekte**
(Moderation André Wagner, DSK)
- **Öffentliche Räume und Grünflächen**
(Moderation Nils Kortemeier, Kortemeier Brokmann)
- **Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität**
(Moderation Dr. Klaus Bockermann, Bockermann Fritze IngenieurConsult)

Da die Workshops im Verlauf des Abends nicht gewechselt wurden, mussten sich die interessierten Bürgerinnen und Bürger für einen Themenschwerpunkt entscheiden. Die vorgestellten Maßnahmen wurden zuvor einem Workshop zugeordnet und die Bürgerinnen und Bürger konnten nun je nach Interesse entscheiden an welchem Workshop sie teilnehmen und sich einbringen bzw. über welche Maßnahmen sie diskutieren wollten.

Die Ergänzungen und Ideen zu den Maßnahmen, sowie weitere Maßnahmen wurden aufgeschrieben und an Stellwänden gesammelt.



Abbildung 3: Ergebnisse (Auszug) aus dem Workshop Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität

Wie auch schon bei dem ersten Bürgerforum wurden nach Abschluss des Workshops die Ergebnisse aus den drei Gruppen zusammengetragen und den Bürgern vorgestellt, sodass jeder Teilnehmer über die einzelnen Gruppenergebnisse informiert war.



Abbildung 4: Ergebnispräsentation nach den Workshops



Abbildung 5: Ergebnispräsentation des Workshops Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität

Anschließend wurde von Herrn Dr. Bockermann das weitere Vorgehen erläutert und Anregungen aus dem Plenum dazu entgegen genommen. Herr Bürgermeister Dumcke sprach das Schlusswort, bedankte sich für die Beteiligung und beendete das Bürgerforum.

Ergebnisse aus den Workshops

In der nachstehenden Auflistung sind alle Anregungen und Nennungen in den drei Workshops nach den Maßnahmen sortiert aufgeführt und die Ergebnisse von jedem Workshop mit einem kurzen Fazit zusammengefasst.

Workshop 1: Städtebauliche Aspekte (Moderation André Wagner, DSK)

Verfügungsfonds

Was?	Wo?	Wer?
Kinderspielplatz	Lönsweg	
Schaufenster zur Präsentation von Vereinen etc.	leerstehendes Ladenlokal oder Stele im öffentl. Raum	Vereine etc.
Kleinkunstabühne	Blücherplatz	
Außengastronomie fördern	Blücherplatz	
Schachfeld	Blücherplatz	Schachgemeinschaft Hücker-Aschen
Bepflanzung und pflanzl. Einfassung	Lidl-Parkplatz	Lidl / Verein „Spence blüht auf“
Grünpatenschaften	Verschiedene Orte	Verein „Spence blüht auf“
Kunst auf Stromkästen und ähnlichen Flächen		Verein „Spence kreativ“
Denkmale sichtbar machen, z. B. Infotafeln	Denkmale	Heimatverein Immobilieeigentümer
Verlegung Stolpersteine zur Erinnerung an Verfolgte in NS-Zeit	Bürgersteig Wohnhaus des Verfolgten	Heimatverein

Gründung einer Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG)

Insbesondere für den Lönsweg wünschen die Teilnehmer eine Verbesserung des Gebäudebestands. Das Erscheinungsbild der Immobilien soll verbessert, Leerstände behoben und attraktive Nutzungen gefunden werden. Die Initiierung einer ISG wird als geeignetes Mittel eingeschätzt, wenn gleich in der Vergangenheit bereits Gespräche ohne Erfolg verlaufen sind.

Fazit: Die Teilnehmer haben sich insbesondere auf die Möglichkeiten des Verfügungsfonds konzentriert. Mit dem Verfügungsfonds sollen investitionsvorbereitende, investive oder nicht-investive Maßnahmen auf Antrag der lokalen Akteure kurzfristig umgesetzt werden. Zu solchen Maßnahmen zählen zum Beispiel Analysen und Konzepte, Mobiliar, Beschilderungs- und Leitsysteme, Illumination von Gebäuden, Begrünung oder Kunstobjekte. Die Ausgaben für investitionsvorbereitende und investive Maßnahmen können mit einem Zuschuss von 50 % in der Städtebauförderung übernommen werden, wenn die übrigen 50 % durch die privaten Akteure zur Verfügung gestellt werden.

Im Workshop wurden zahlreiche Möglichkeiten zum Einsatz des Verfügungsfonds aufgezeigt. Diese gilt es zu konkretisieren und von öffentlicher Hand und Privaten gemeinsam zu verwirklichen.

Eine Immobilien- und Standortgemeinschaft (ISG) für die problematische Situation des Lönswegs betrachteten die Teilnehmer als Ansatz, um mit professioneller Unterstützung sowohl die Immobilieneigentümer als auch die Mieter bzw. Gewerbetreibenden zu gemeinsamen Initiativen für die Aufwertung des Areals zu motivieren und eine Unterstützung bei der aufwändigen Umsetzung zu gewährleisten.

Workshop 2: Öffentliche Räume und Grünflächen

(Moderation Nils Kortemeier, Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten)

Blücherplatz

- motorisierter Verkehr dominant
- Begrünung (üppig, Patenschaften für Bäume)
- Wasser wird gewünscht (vorhandener Brunnen nicht attraktiv)
- Einbindung von Gastronomie

Rathausvorplatz

- steril
- wenig Grün
- Raum kann optimiert werden
- Zufahrten prüfen
- Potenzial für Aufenthalt schaffen
- Parken notwendig

Umfeld St. Martins-Kirche

- Bänke notwendig
- derzeit wenig Aufenthalt
- Zugang von Osten nicht barrierefrei

Bolzplatz nördlich des Schulzentrums

- Angstraum
- Sicherheitsmängel
- soziale Kontrolle durch Nutzung erforderlich
- Potential Schulhof, Grüne Schulhof-Ausweich-Fläche
- Beleuchtung notwendig
- Zuwegung + Vernetzung ist ungenügend
- Nutzungskonzept ist erforderlich

Grünzug Froschbach

- derzeit lediglich Trampelpfad vorhanden, soll ausgebaut werden
- Beschilderung notwendig
- extensives Schmuck-Grün, wenig attraktiv
- Treffpunkt wird gewünscht
- Erlebnis und Abenteuer

- Flora und Fauna positiv

weitere Maßnahmen

- Gestaltungskonzept für Außenanlagen der Supermärkte
- Martinsweg sollte aufgewertet werden

Fazit: Im Bürgerworkshop zum Thema „Öffentliche Räume und Grünflächen“ wurden Meinungen zu den vorab beschriebenen Maßnahmen in einem offenen Dialog erfragt und genereller Input gesammelt. Die Teilnehmer äußerten gegenüber der grundsätzlichen Darlegung der Umgestaltungsmaßnahmen keine besondere Kritik.

Als erstes wurden mögliche Chancen der Weiterentwicklung des Blücherplatzes – aus freiraumplanerischer Sicht – diskutiert. Die Teilnehmer kritisierten, dass der Blücherplatz durch das hohe Verkehrsaufkommen und die alltägliche Nutzung als Parkraum kaum Platz für Kinderspiel böte. Auch der derzeitige bauliche Zustand wurde bemängelt. Chancen sehen die Teilnehmer in der Weiterentwicklung von Flächen für gastronomische Angebote, sowie in der Aufwertung durch das Gestaltungsthema Wasser sowie eine üppigere Begrünung. Um eine höhere Identifikation der Nutzer mit dem Blücherplatz zu generieren, werden partizipative Modelle für Pflanzgestaltungsmaßnahmen vorgeschlagen.

In der Diskussion um die zukünftige Weiterentwicklung des Rathausvorplatzes wurde nochmal erwähnt, dass eine Reduktion der Stellplätze aufgrund der vorliegenden Auslastung nicht realistisch sei. Die Teilnehmer erachteten als besonders wichtig, dass die derzeit vorherrschende sterile optische Wirkung insbesondere durch ein Bepflanzungskonzept aufgehoben wird. Generell vermuten die Teilnehmer großes Potential für Atmosphäre und Aufenthaltsqualität durch eine Umgestaltung des Rathausvorplatzes – auch für die Lange Straße.

Die Teilnehmer bewerten die im nördlichen Betrachtungsraum liegenden Grünflächen (am Froschbach) in ihrer extensiven Anmutung größtenteils als sehr attraktiv und halten bestehende Flora und Fauna für schützenswert. Besondere Entwicklungschancen sehen die Teilnehmer in einer Aufwertung durch eine verstärkte, differenzierte Bepflanzung, durch ein neues Beschilderungssystem sowie durch die Schaffung von Freizeitangeboten im Bereich Erlebnis und Abenteuer.

Der Bolzplatz nördlich des Schulzentrums stellt für die Anwesenden ein sehr bedrückendes Freiraumareal dar. Das Vorhandensein von Angsträumen wird bemängelt. Dies beeinträchtigt den Raum insbesondere in seiner Funktion als Durchgangsraum. Chancen werden vermutet durch ein Nutzungskonzept, das die Flächen einsehbar und freundlich macht und Sicherheit durch soziale Kontrolle ermöglicht. Ein Workshopteilnehmer schlug eine begrünte Erweiterung des Schulhofes vor, die unter Einbezug partizipativer Methoden gestaltet werden kann.

Bezüglich der Freiflächen der St. Martins Kirche waren sich die Anwesenden einig, dass ein gestalterischer Eingriff aufgrund der historischen Situation sowie dem vorhandenen Altbaumbestand möglichst minimalinvasiv gehalten werden sollte. Es werden jedoch neue Aufenthaltsflächen mit entsprechendem Freiraummobiliar wie z.B. Sitzbänken gewünscht. Hinterfragt wurde, ob es notwendig sei, die Außenanlagen der Kirche durchgängig barrierefrei zu gestalten.

Workshop 3: Verkehrliche Infrastruktur und Mobilität

(Moderation Dr. Klaus Bockermann, Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH)

Lange Straße (Priorität 1a)

- Radwege/Radfahrstreifen gewünscht
- Parkplatzanzahl entlang der Langen Straße sollte nicht reduziert werden
- Parkplatzanzahl zu gering
- Schutzstreifen für Radfahrer wäre sinnvoll
- Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrer schaffen
- Querungshilfe im Bereich des Friedhofes
- Ampel an der Poststraße verursacht lange Rückstaus → neue Querungshilfe ohne Signalisierung
- Halteverbote im Bereich des Friedhofes anordnen

Blücherplatz (Priorität: 1b)

- Ost-West-Verbindung für den motorisierten Verkehr erforderlich und unverzichtbar
- Ost-West-Verbindung als Einbahnstraße ausweisen
- Nord-Süd-Verbindung verzichtbar → Blücherplatz teilweise verkehrsfrei (Mehrheit)
- Nord-Süd-Verbindung unverzichtbar (Minderheit)
- Dominanz des motorisierten Verkehrs reduzieren
- Struktur des Platzes fehlt
- Verkehrsteilnehmer werden auf dem Platz nicht geführt
- Platz hat keine Identität
- Ruheraum mit Aufenthaltsqualität schaffen
- Nutzung des Platzes hat sich zum Negativen entwickelt
- Kaufkraft erhalten → Parkplätze erforderlich (geordnet, ca. 6-7 Parkplätze)
- Einbindung von Gastronomie, Außengastronomie
- Begrünung
- Brunnen nicht attraktiv → Gestaltung durch Wasser wird aber gewünscht
- durch kleinere Maßnahmen Attraktivität steigern

Biermannstraße (Priorität 2)

- Nebenanlagen mit ausreichender Breite erforderlich
- durchgängige Nebenanlagen notwendig
- barrierefreie Ausbildung der Nebenanlagen
- Straße begradigen
- Gestaltungsbedarf im Bereich des Krusenplatzes

weitere Maßnahmen: Martinsweg (Priorität 3)

- Alternative für Radfahrer zur Langen Straße
- Oberflächenerneuerung
- Aufwertung Martinsweg
- Verbreiterung

Krusenplatz (Priorität 4)

- wird nicht als Platz wahrgenommen
- zu viele Parkplätze (werden nicht benötigt)
- Bedeutung nicht so hoch

Fazit: Als besonders wichtige Maßnahmen, die in der Priorität hoch einzuschätzen sind, kristallisierten sich in diesem Workshop die Lange Straße und der Blücherplatz heraus. Bei der Langen Straße wurde vermehrt der Wunsch nach einer sicheren Führung des Radverkehrs geäußert. Da den Parkplätzen entlang der Langen Straße eine hohe Bedeutung und Notwendigkeit beigemessen wurde, diese somit nicht entfallen sollten, bietet sich für den Radverkehr die Anordnung eines Schutzstreifens als sinnvolle Alternative zu einem Radweg oder Radfahrstreifen an. Zudem sollten weitere Quermöglichkeiten für Fußgänger geschaffen werden. Die Notwendigkeit hierfür besteht unter anderem im Bereich des Friedhofes.

Bei dem Blücherplatz besteht der Wunsch nach einem strukturierten Platz mit hoher Aufenthalts- und Verweilqualität, bei dem durch Zuweisung von Vorrangbereichen für die verschiedenen Verkehre die verkehrlichen Abläufe strukturiert werden. Durch kleinere Maßnahmen, wie beispielsweise die Begrünung, Schaffung von Wasserspielen oder -flächen und die Einbindung von Außengastronomie kann nach Meinung der Bürgerinnen und Bürger die Attraktivität des Platzes bereits erhöht werden. Darüber hinaus soll die Dominanz des motorisierten Verkehrs auf diesem Platz reduziert werden. Hierbei gilt zu berücksichtigen, dass die Ost-West-Verbindung erhalten bleiben sollte, da diese als erforderlich und unverzichtbar angesehen wird. Hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Nord-Süd-Verbindung waren die Teilnehmer unterschiedlicher Meinung. Einige Bürgerinnen und Bürger präferierten den Blücherplatz in Nord-Süd-Richtung verkehrsfrei zu gestalten, andere hingegen erachteten diese Achse als unverzichtbar.

Bei der Biermannstraße, die in ihrer Priorität hinter den ersten beiden Maßnahmen einzuordnen ist, sollen primär die Nebenanlagen neugestaltet werden. Diese sollen barrierefrei und mit einer ausreichenden Breite ausgebildet werden. Zudem sollen diese auf kompletter Länge der Biermannstraße angeordnet werden. Dadurch soll unter anderem die nähräumliche Verbindungsachse zu dem Einzelhandelszentrum südlicher Stadtkern gestärkt werden.

Weiterer Handlungs- und Gestaltungsbedarf wird entlang der Biermannstraße im Bereich des Krusenplatzes gesehen, der derzeit lediglich als Parkplatz in Erscheinung tritt. Die Priorität ist hierbei im Vergleich zu den anderen Maßnahmen allerdings als gering einzuschätzen.

Von der Einladung weitere Maßnahmen zu benennen, die bisher unberücksichtigt geblieben sind, machten die Teilnehmer des Workshops ebenfalls Gebrauch. Hierbei wurde der Martinsweg genannt, der für den Radverkehr als gute Alternative zu der Langen Straße angesehen wird. Dieser soll nach Meinung der Bürgerinnen und Bürger aufgewertet und verbreitert werden.

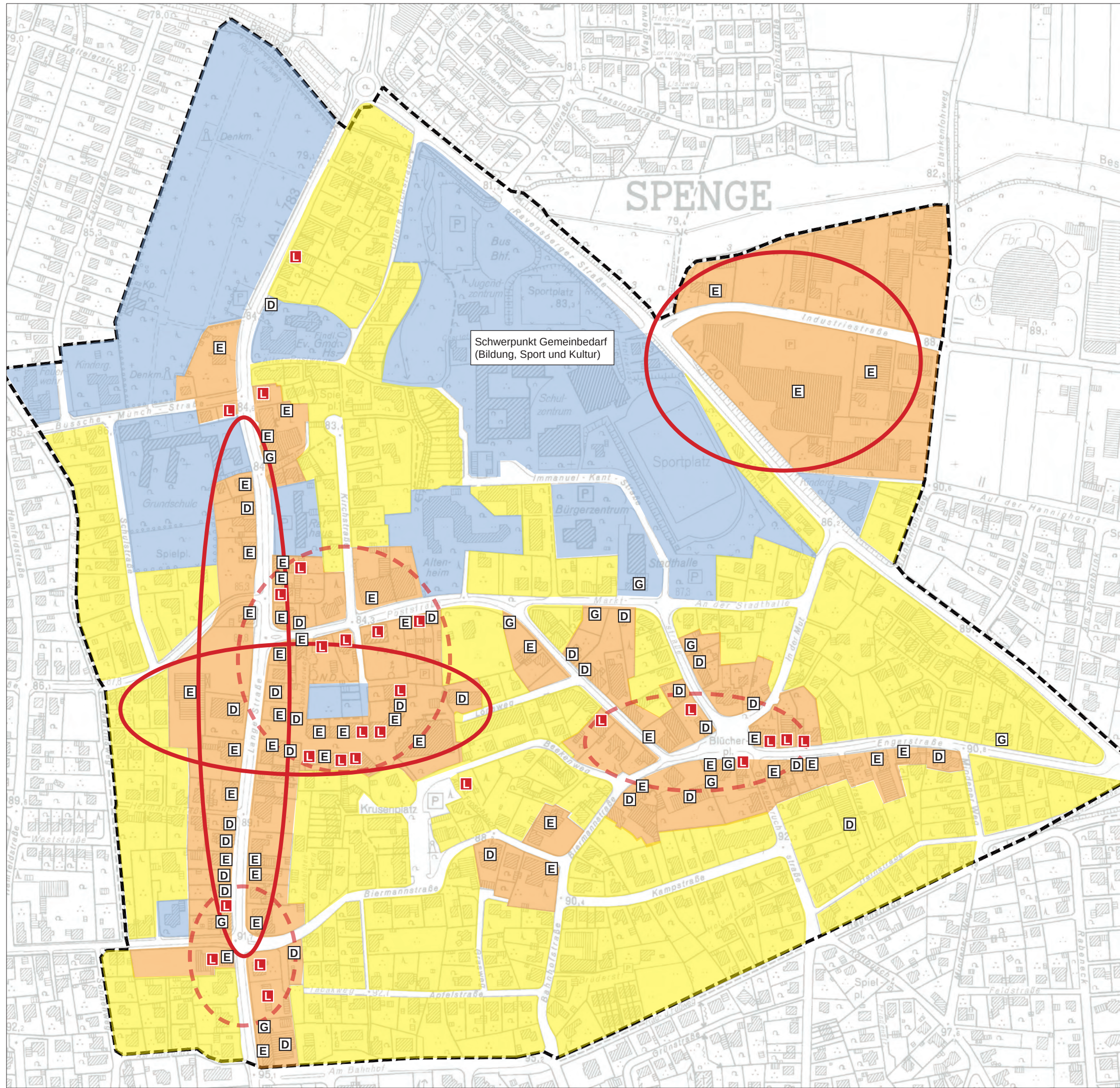
Insgesamt wurden in den Workshops von Seiten der Bürgerinnen und Bürger gute Ergänzungen und Ideen zu den Maßnahmen vorgetragen, die nun im weiteren Verlauf der Planung berücksichtigt und eingearbeitet werden.

Das Verfahren zur Durchführung des 2. Bürgerforums ist mit der Zusammenfassung der Ergebnisse in diesem Bericht abgeschlossen.

Aufgestellt
27. November 2014

für das Planungsteam

Bockermann Fritze IngenieurConsult GmbH



LEGENDE

Nutzungen

- Schwerpunkt Wohnen
- Schwerpunkt Einzelh. / Dienstl. / Gastr.
- Schwerpunkt Gemeinbedarf / Daseinsvorsorge

Erdgeschossnutzung

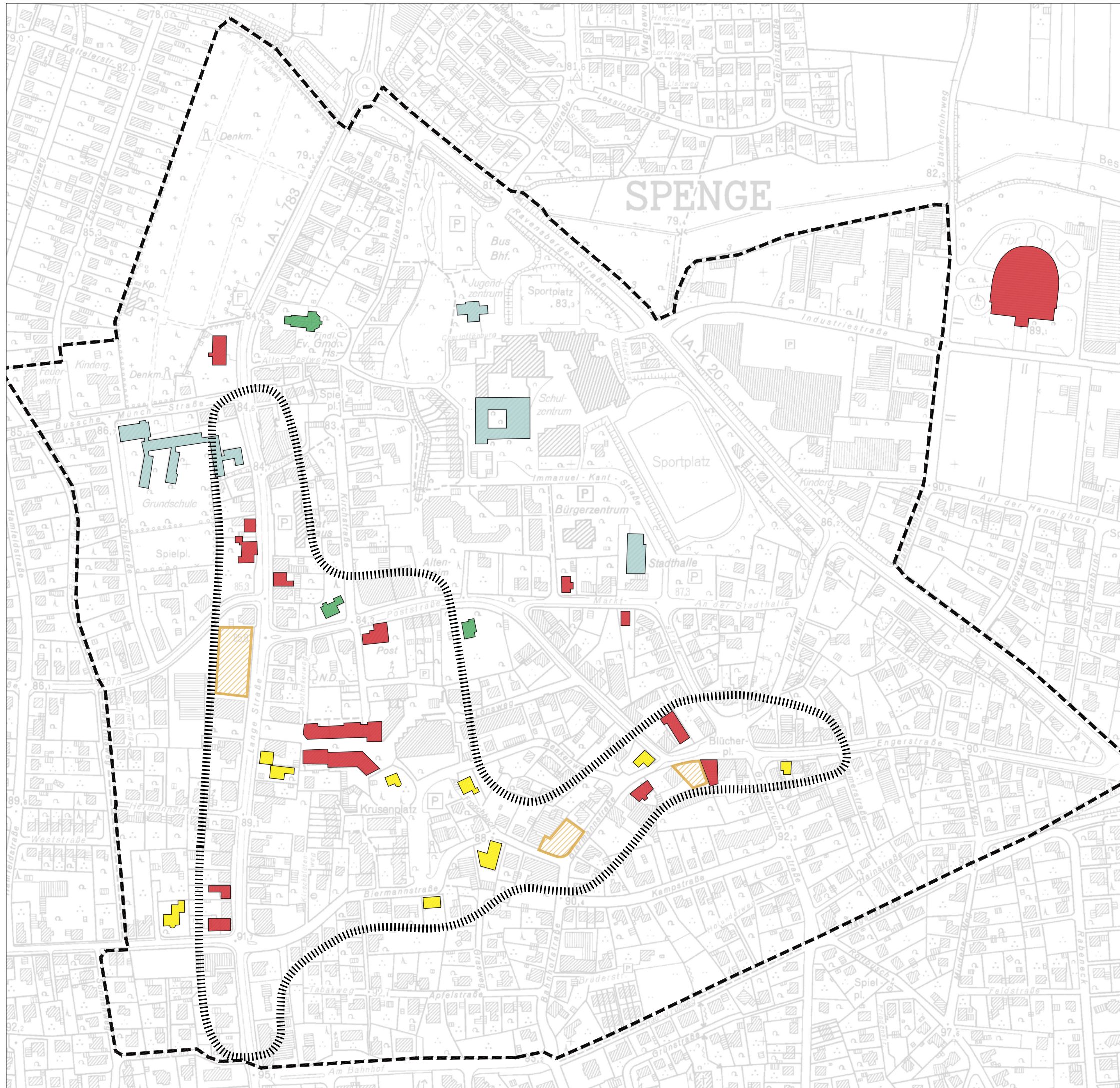
- Einzelhandel
- Einzelhandelsschwerpunkte
- Dienstleistung
- Gastronomie
- Leerstand
- Konzentration von Leerstand
- Grenze Untersuchungsgebiet



Integriertes Städtebauliches
Entwicklungskonzept (ISEK)

Analyse Nutzungsstruktur
Kartengrundlage DGK5, ohne Maßstab, Stand: 30.09.2014





LEGENDE

Baustruktur

- besonders erhaltenswerte Gebäude
- denkmalgeschützte Gebäude
- erheblicher baulicher Handlungsbedarf
- baulicher Umstrukturierungsbedarf
- fehlende Raumkanten / Baulücken

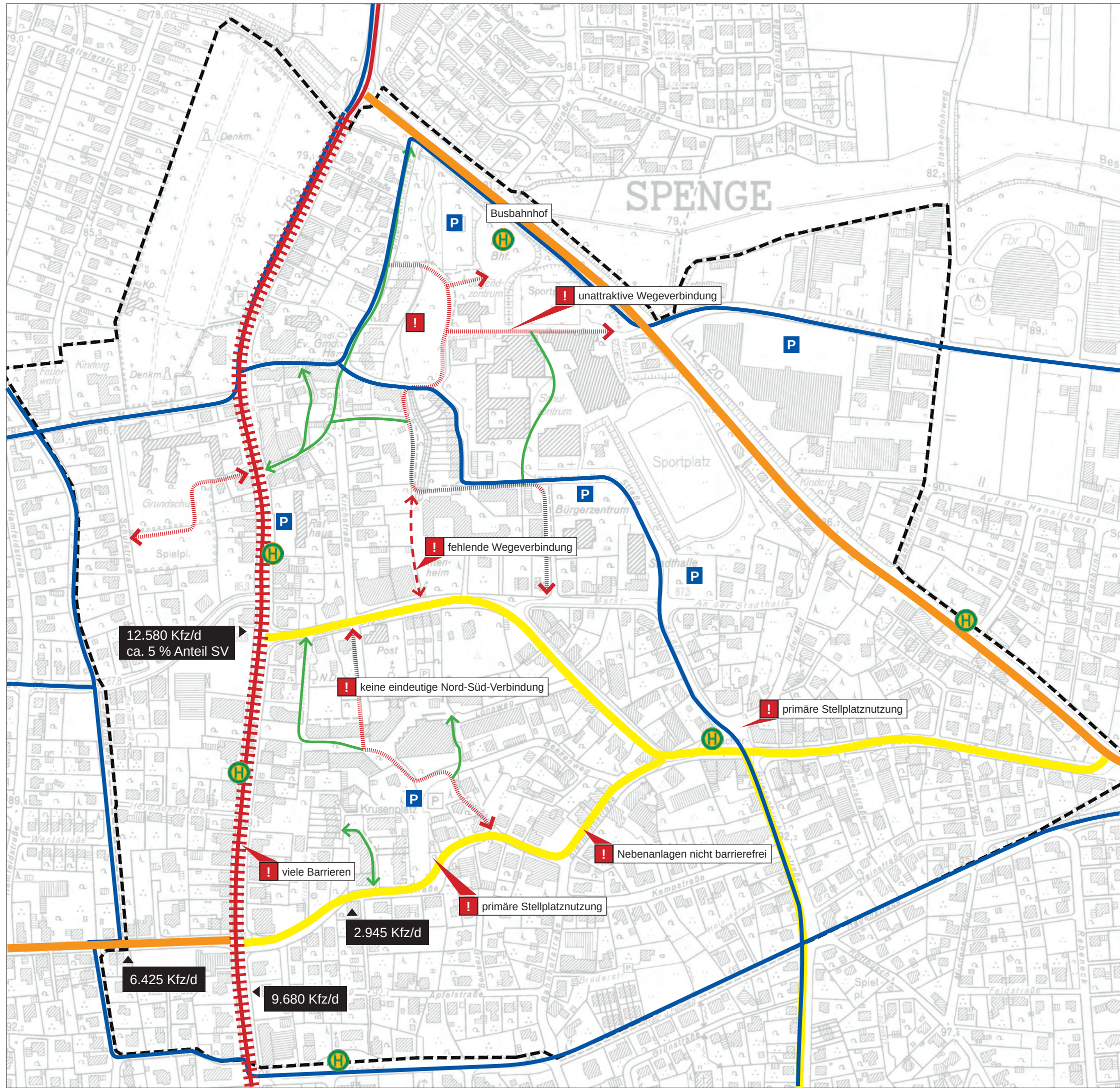
IIIIII Schwerpunktbereich Gebäudemodernisierung

--- Grenze Untersuchungsgebiet



Integriertes Städtebauliches
Entwicklungskonzept (ISEK)

Analyse Baustruktur
Kartengrundlage DGK5, ohne Maßstab, Stand: 30.09.2014



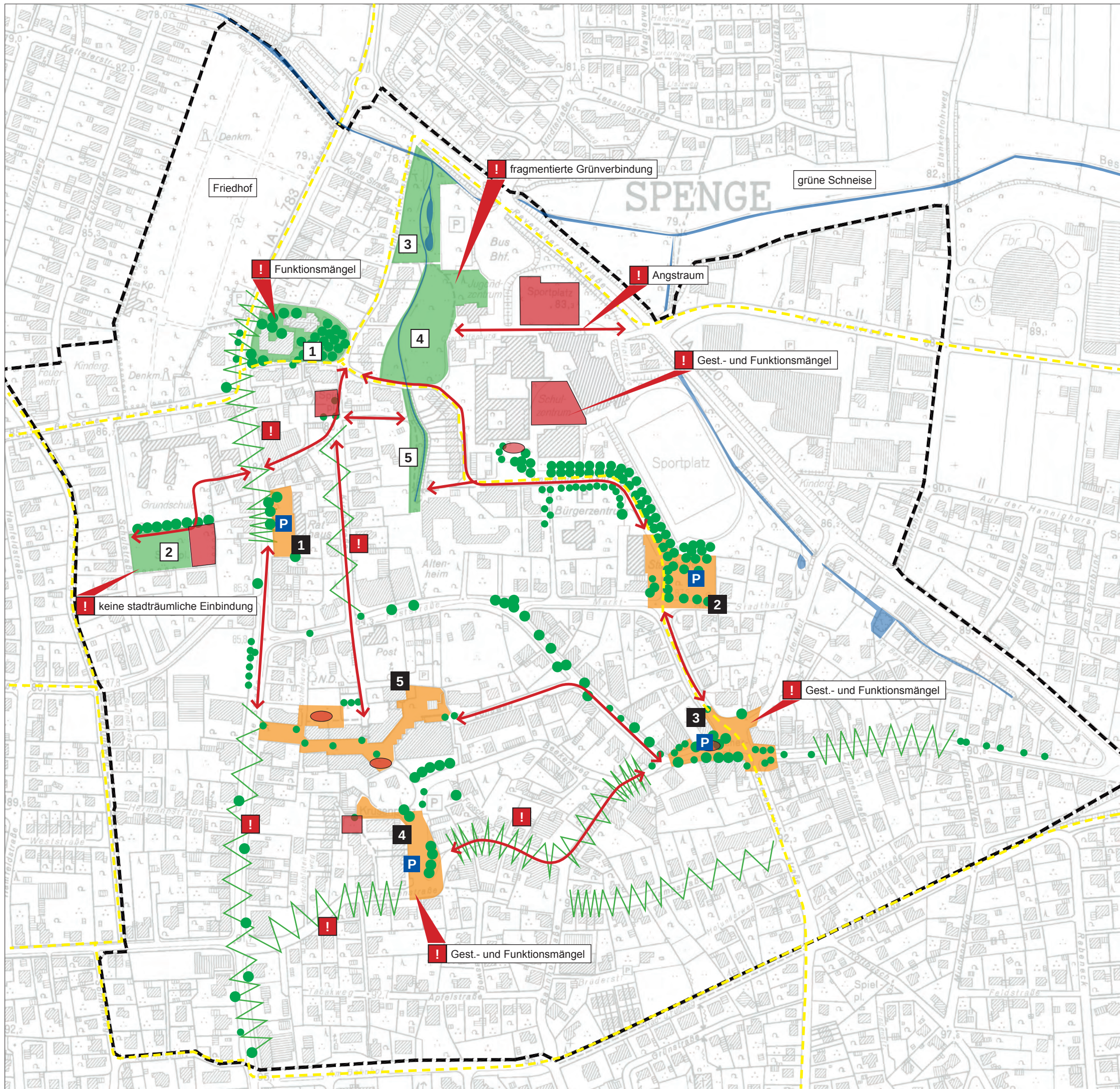
LEGENDE

- Landesstraße
- Kreisstraße
- Haupterschließungsstraße
- Straße mit starker Barrierewirkung
- Radrouten
- Fußwege
- fehlender Fußweg
- Fußweg mit Gestaltungsbedarf
- 2.94 Kfz/d Verkehrsbelastung (DTV)
- Bushaltestelle
- Parkplatz
- Grenze Untersuchungsgebiet
- Handlungsbedarf



Integriertes Städtebauliches
Entwicklungskonzept (ISEK)

Analyse Mobilität und Wegeverbindungen
Kartengrundlage DGK5, ohne Maßstab, Stand: 30.09.2014



LEGENDE

Allgemeine Grünflächen

- 1 St. Martins-Kirche
- 2 Spiel- und Bolzplatz an der Schulstr.
- 3 Sukzessionsfläche am ZOB
- 4 Obstwiese an der Charlottenburg
- 5 Grünzug am Froschbach

Gehölzstrukturen

- markante Straßenbäume und Gehölzstrukturen
- 〰 Begrünungsdefizite im Straßenraum

Urbane Freiräume

- 1 Rathausvorplatz
 - 2 Stadthalle
 - 3 Blücherplatz
 - 4 Krusenplatz
 - 5 Lönsweg
- P zentr. Freiräume mit Nutzungsschwerpunkt „Parken“

Spielbereiche

- Spielplätze
- Spielpunkte

Vernetzung

- fußläufige Verbindung der Freiräume
- Radrouten
- - Grenze Untersuchungsgebiet
- Gewässerstrukturen
- ! Handlungsbedarf



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Analyse Grün- und Freiraumstruktur
Kartengrundlage DGK5, ohne Maßstab, Stand: 30.09.2014

SPENGE

LEGENDE

Projekte und Maßnahmen

- ① ISEK
- ② Öffentlichkeitsarbeit und -beteiligung
- ③ Gestaltungskonzept Innenstadt
- ④ Verkehrs- und Mobilitätskonzept Innenstadt
- ⑤ Immobilien- und Standortgemeinschaft Lönsweg
- ⑥ Blücherplatz
- ⑦ Biermannstraße
- ⑧ Lange Straße, Nebenanlagen
- ⑨ Lange Straße, Fahrbahn
- ⑩ Rathausvorplatz
- ⑪ Fußwegeverbindungen, Grünflächen
- ⑫ Krusenplatz
- ⑬ Bolzplatz nördlich des Schulzentrums
- ⑭ St. Martinskirche
- ⑮ Modernisierung und Instandsetzung privater Immobilien
- ⑯ Profilierung und Standortaufwertung privater Immobilien
- ⑰ Rückbau durch Private
- ⑱ Innenstadtmanagement
- ⑲ Verfügungsfonds

— Grenze Untersuchungsgebiet

— Schwerpunktbereich
Gebäudemodernisierung

■ Grünräume

■ Urbane Freiräume

■ Straßen und Wege

▨ parallele Maßnahmen, nicht
Bestandteil des ISEK



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Übersichtsplan Projekte und Maßnahmen
Kartengrundlage DGK5, ohne Maßstab, Stand: 30.09.2014