

Stadt Vechta

Quartier Antoniusstraße

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept
und Vorbereitende Untersuchungen



Fotos: re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH

Arbeitsstand Februar 2022

Bearbeitung:



re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mbH

Inhaltsverzeichnis

1	Vorbemerkung	1
1.1	Grundlagen der Untersuchung	1
2	Gesamtstädtische Entwicklung	2
2.1	Lage im Raum / Anbindung	2
2.2	Bevölkerungsentwicklung /-struktur	3
2.2.1	EXKURS: Universität Vechta	5
2.3	Haushalte / Wohnungsneubaubedarf	6
2.4	Sozialstruktur	7
2.5	Wirtschaftliche Entwicklung / Wirtschaftsstruktur	7
3	Das Untersuchungsgebiet	9
3.1	Lage und Abgrenzung	9
3.2	Bevölkerung im Untersuchungsgebiet	11
3.3	Ehemaliges Sanierungsgebiet „Innenstadt“	13
3.4	Flächennutzungsplan und Bebauungspläne	15
3.4.1	Flächennutzungsplanung	15
3.4.2	Bebauungspläne	15
3.4.3	Verdichtungskonzept	16
4	Auswertung vorhandener Studien/Untersuchungen	18
4.1	Fachplanungen der Gesamtstadt	18
4.1.1	Einzelhandelsentwicklungskonzept	18
4.1.2	Verkehrsentwicklungsplan 2014	19
4.1.3	Klimateilkonzepte	20
4.1.4	Wohnungsmarktanalyse und -prognose für die Stadt Vechta	21
4.2	Aktuelle gebietsbezogene Planungen / Konzepte	22
4.2.1	Masterplan Innenstadt	22
4.2.2	Nachnutzung Liobaschule	23
4.3	Frühzeitige Ämterbeteiligung	25
5	Städtebauliche und bauliche Struktur	26
5.1	Nutzungsstruktur	26
5.1.1	Wohnen	26
5.1.2	Versorgungseinrichtungen - Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie	26
5.1.3	Leerstand	27
5.1.4	Öffentliche und soziale Infrastruktur	28
5.2	Erschließungsstruktur – Straßen, Wege, Parken	31
5.3	Gebäude	35
5.3.1	Gebäudebestand	35

5.3.2	Denkmalschutz.....	36
5.4	Freiraumsituation.....	37
5.5	Eigentümerstruktur.....	39
6	Integrierte SWOT-Analyse und vertiefende Bestandsanalyse	40
6.1	SWOT-Analyse nach Funktionsbereichen	40
6.1.1	Wohnstandort.....	40
6.1.2	Soziale Infrastruktur / Freizeit / Kultur.....	41
6.1.3	Wirtschafts- / Einzelhandelsstandort	42
6.1.4	Verkehrliche Infrastruktur	42
6.2	Vertiefende Bestandsuntersuchung: Darstellung der (städtebaulichen) Missstände und Entwicklungshemmnisse.....	43
6.2.1	Funktionale Mängel in der Nutzungsstruktur.....	43
6.2.2	Funktionale und gestalterische Mängel öffentlicher Raum.....	44
6.2.3	Bauliche Mängel auf öffentlichen Grundstücken.....	48
6.2.4	Bauliche und gestalterischen Mängel auf privaten Grundstücken.....	49
6.2.5	Soziale Problemlagen	52
7	Leitbild / Entwicklungsziele und Ansätze der Erneuerung.....	54
7.1	Quartier südlich der Driverstraße.....	54
7.2	Quartier nördlich der Driverstraße	55
7.3	Münsterstraße	55
8	Verfahrenswahl / Abgrenzung des Fördergebietes.....	57
8.1	Verfahrenswahl	57
8.2	Vorschlag zur Abgrenzung des Fördergebietes.....	59
9	Maßnahmen/Projekte, Umsetzungsstrategie.....	61
9.1	Maßnahmen in den Handlungsräumen.....	61
9.1.1	Quartier südlich der Driverstraße.....	61
9.1.2	Quartier nördlich der Driverstraße	62
9.1.3	Münsterstraße	62
9.1.4	Gesamtes Quartier Antoniusstraße	62
9.2	Umsetzungsstrategie.....	64
9.3	Klimafolgenanpassung	65
9.4	Erhöhung der Barrierearmut / UN-Behindertenkonvention.....	66
9.5	Schaffung sicherer Spiel- und Bewegungsräume für Kinder.....	67
9.6	Einordnung: Regionale Handlungsstrategie.....	67
10	Kosten und Finanzierung	68
10.1	Einsatz von Städtebaufördermitteln	68
10.2	Kosten- und Finanzierungsübersicht	71

1 Vorbemerkung

Am 11. Oktober.2021 hat der Rat der Stadt Vechta die Erarbeitung eines Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept befürwortet und die Einleitung von Vorbereitenden Untersuchungen gemäß § 141 BauGB für das „Quartier Antoniusstraße“ beschlossen.

Zentraler Anlass für den Beschluss war der Leerstand der ehemaligen Liobaschule: Die Grundschule wurde zum Schuljahr 2020 geschlossen, seit September 2021 findet in der Liobaschule kein eigener Schulbetrieb mehr statt (zur Zwischennutzung durch andere Schulen der Stadt Vechta vgl. Kap. 4.2.2).

Darüber hinaus gibt es weitere Anlässe für die Vorbereitenden Untersuchungen:

- Modernisierungstau im privaten Gebäudebestand
- Mangelnde Aufenthaltsqualität im öffentlichen und privaten Raum
- Funktionale Mängel an Erschließungsanlagen

Im Rahmen des Integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) sollen auf Grundlage einer umfassenden Bestandsanalyse die Stärken und Schwächen des Quartiers aufgezeigt werden sowie Ziele für eine Entwicklung benannt und städtebauliche Maßnahmen/Projekte abgeleitet werden.

Basierend auf der Bestandsanalyse sowie der SWOT-Analyse zum ISEK werden im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen städtebauliche Missstände gemäß § 141 BauGB aufgezeigt, die Dringlichkeit der Sanierung begründet und die Mitwirkungsbereitschaft der Betroffenen (TÖB, Eigentümer) festgestellt.

Das ISEK / die Vorbereitenden Untersuchungen bilden die Grundlage für die Beantragung von Städtebaufördermitteln von Bund und Land.

1.1 Grundlagen der Untersuchung

Die Ergebnisse der Untersuchung stützen sich auf:

- Auswertung vorliegender Gutachten, u.a.
 - Einzelhandelsentwicklungskonzept
 - Verkehrsentwicklungsplan
 - Klimaschutzteilkonzepteund Planungen (Flächennutzungsplan, Bebauungspläne)
- eigene Bestandsaufnahmen vor Ort (August / Oktober 2021)
- Auswertung statistischer Unterlagen

2 Gesamtstädtische Entwicklung

Gemäß R-StBauF ist das fördergebietsbezogene integrierte Entwicklungskonzept in ein ggf. bereits vorhandenes gesamtstädtisches Konzept einzubetten bzw. davon abzuleiten. Für die Stadt Vechta liegt kein gesamtstädtisches Entwicklungskonzept vor. Vor diesem Hintergrund erfolgt hier eine kurze Darstellung der aktuellen gesamtstädtischen Entwicklung. Diese Informationen bilden eine Grundlage für die Ableitung von Maßnahmen im vorliegenden integrierte städtebaulichen Entwicklungskonzept „Quartier Antoniusstraße“.

2.1 Lage im Raum / Anbindung

Vechta ist die Kreisstadt des gleichnamigen Landkreises und liegt als Mittelzentrum zwischen den Oberzentren Oldenburg (ca. 55 km) und Bremen (ca. 65 km) im Norden sowie Osnabrück (ca. 60 km) im Süden. Vechta gehört zur Metropolregion Nordwest.

Ca. 5 km westlich der Stadt Vechta verläuft die Bundesautobahn BAB 1, an welche die Stadt über die Anschlussstelle „64 – Vechta“ und die L843 angebunden ist. Vechta ist Bestandteil der Hanselinie, der im LROP definierten Logistikregion zwischen Bremen und Osnabrück.

Schließlich liegt Vechta an der Bahnlinie Bremen-Osnabrück, auf der die NordWestBahn verkehrt.

Abb. 1: Lage im Raum



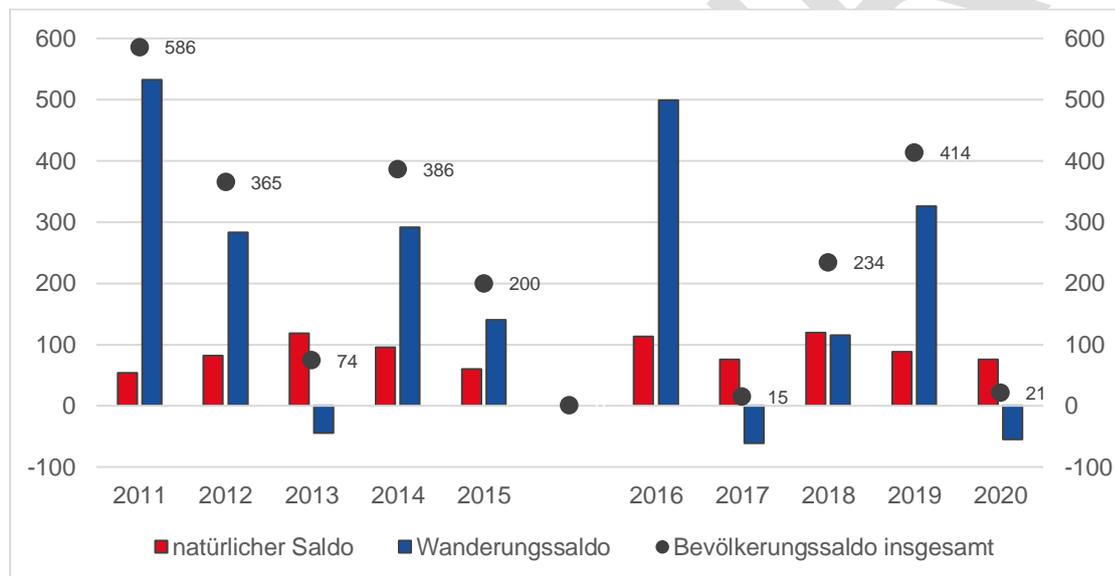
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

2.2 Bevölkerungsentwicklung /-struktur

In der Stadt Vechta leben lt. Landesamt für Statistik Niedersachsen aktuell fast 33.000 Einwohner (31.12.2020) und damit fast 2.500 mehr als im Zensusjahr 2011. Zwischen 2011 und 2020 verzeichnete die Stadt Vechta somit – ebenso wie der Landkreis – im Landesvergleich überdurchschnittliche Bevölkerungszuwächse (+8 %; Niedersachsen: +3 %).

Die Bevölkerungsentwicklung ist Ergebnis des natürlichen Saldos (Differenz zwischen Geburten und Sterbefällen) einerseits und des Wanderungssaldos (Zu- abzgl. Fortzüge) andererseits. Die Stadt Vechta zeichnet sich durch einen anhaltenden positiven natürlichen Saldo aus, d.h. es werden jährlich mehr Menschen geboren als sterben. Schwankungen sind hingegen im Wanderungsgeschehen zu beobachten: Hohe Wanderungsgewinne waren in 2016 zu verbuchen – diese waren vor allem auf Zuwanderung durch Geflüchtete zurückzuführen. In den Jahren 2017 und 2020 führten zuletzt negative Wanderungssalden nahezu zu einer Neutralisation des positiven natürlichen Saldos.

Abb. 2: Bevölkerungssaldo der Stadt Vechta



*Die Entwicklung des Bevölkerungsstandes im Berichtsjahr 2016 ist aufgrund methodischer Änderungen in den zugrundeliegenden Bevölkerungsbewegungsstatistiken nur bedingt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

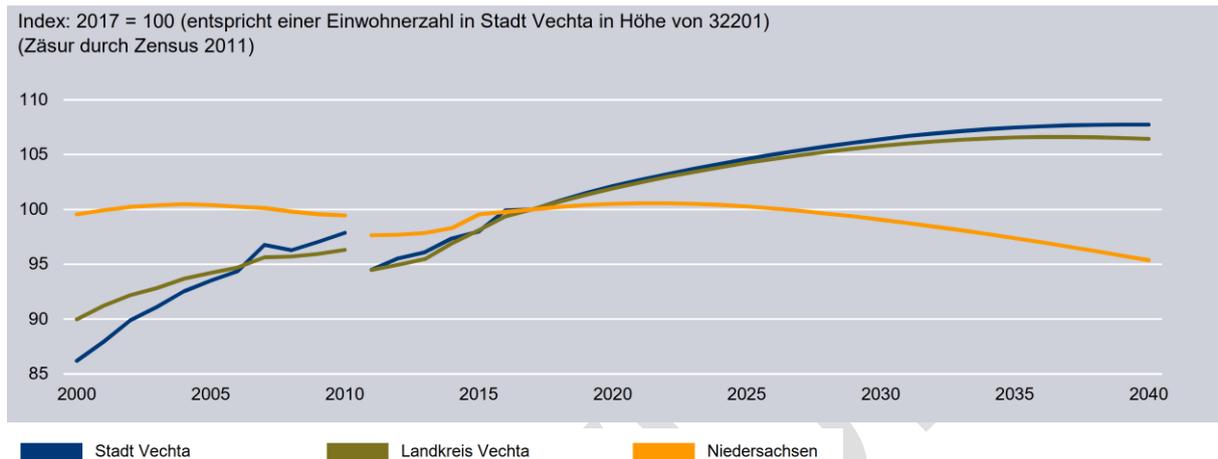
Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen. Darstellung: re.urban.

Mit Blick auf das Alter der Fort- und Zuziehenden zeigte sich in den vergangenen Jahren ein negativer Saldo vor allem bei den jungen Erwachsenen (25 bis 29 Jahre und 30 bis 34 Jahre) – hingegen sind in der Gruppe der 18- bis 24jährigen deutliche Wanderungsgewinne auszumachen – hier spiegelt sich wider, dass die Stadt Vechta Universitäts- und Ausbildungsstandort ist. 2018/19 wurden zudem in den Gruppen der unter 18-jährigen Wanderungsgewinne registriert werden – diese Daten bilden Familienwanderung ab. Schließlich war zuletzt ein relevanter Wanderungsgewinn bei den über 64jährige nach Vechta zu verbuchen.

Für die kommenden Jahre geht die NBank davon aus, dass – ausgehend von 2017 (Basisjahr) – die Einwohnerzahl der Stadt Vechta kontinuierlich wächst. Der Prognose zufolge werden im Jahr 2040 rund 34.700 Einwohner in Vechta wohnen – fast 8 % mehr als im Basisjahr. Ab 2030/35 rechnet die NBank jedoch mit einer Verlangsamung des Wachstums.

Über den gesamten Zeitraum prognostiziert die NBank der Stadt Vechta eine positivere Bevölkerungsentwicklung als im Landkreis Vechta insgesamt (vgl. Abb. 3).

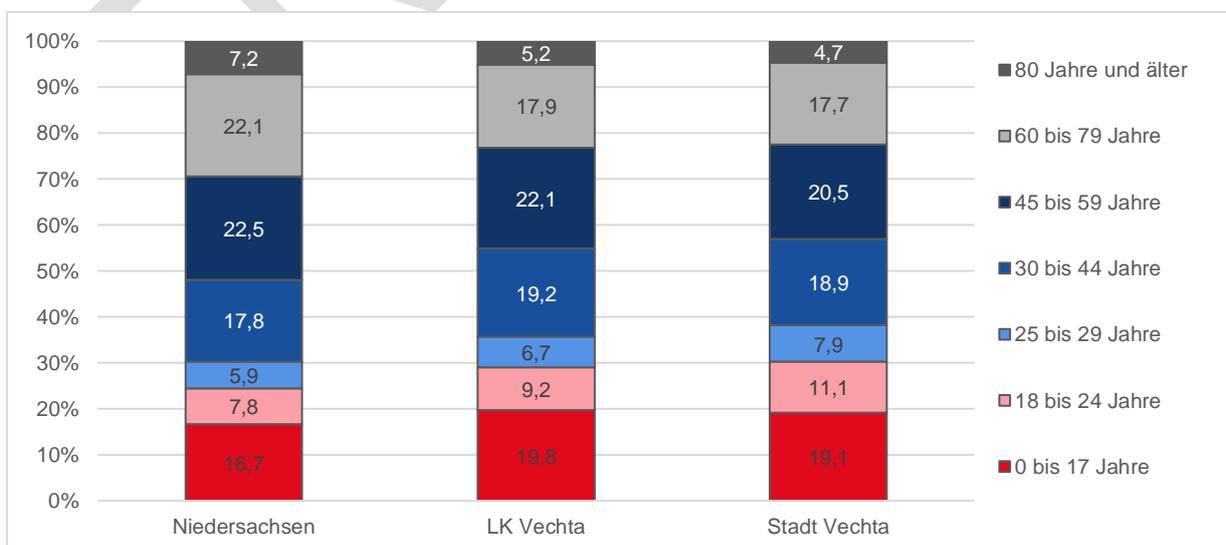
Abb. 3: Bevölkerungsprognose der NBank



Quelle: Kommunalprofil der NBank.

Mit Blick auf die Altersstruktur der Stadt Vechta im Vergleich zum Land Niedersachsen zeigen sich relativ hohe Anteile in den jüngeren Altersgruppen. Als Universitätsstadt weist Vechta einen hohen Anteil an 18 bis 24jährigen auf, aber auch die Gruppen der Kinder und Jugendlichen sowie der jungen Erwachsenen bis 45 Jahre sind überdurchschnittlich stark besetzt. Während in Niedersachsen der Anteil der über 60jährigen bei fast 30 % liegt, macht er in der Stadt Vechta nur rund 22 % aus.

Abb. 4: Altersstruktur in der Stadt Vechta – im Vergleich zu Land und Landkreis

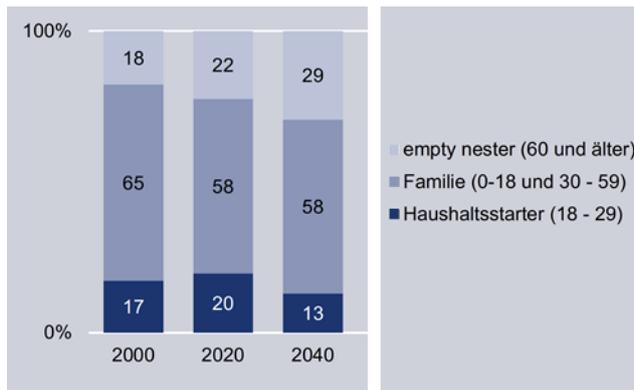


Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen. Darstellung: re.urban.

Bis zum Jahr 2040 geht die NBank im Rahmen ihrer Bevölkerungsprognose davon aus, dass der Anteil der über 60jährigen an der Bevölkerung weiter zunimmt: 2040 wird auch in der Stadt Vechta der Anteil der Einwohner die 60 Jahre oder älter sind bei fast 30 % liegen. An Gewicht verlieren wird der Prognose zufolge vor allem die Gruppe der „Haushaltsstarter“ (18 bis 29 Jahre).

Abb. 5: Prognose: Entwicklung der Altersstruktur in der Stadt Vechta

Anteil Einwohner der Altersgruppe ... an allen Einwohnern in %



Quelle: Kommunalprofil der NBank

In der Stadt Vechta lebten gemäß Landesamt für Statistik am Stichtag 31.12.2020 rund 5.100 Personen mit ausländischer Nationalität. Der Ausländeranteil ist mit 15,6 % im Vergleich zum Landkreis (13,3 %) und vor allem zum Landesdurchschnitt (9,9 %) relativ hoch.

2.2.1 EXKURS: Universität Vechta

Vechta ist Universitäts- und Fachhochschulstandort – ansässig sind die Universität Vechta sowie die Private Hochschule für Wirtschaft und Technik (PHWT).

Der Statistik der Universität Vechta¹ zufolge waren an der Uni zum Wintersemester 2010/11 gut 3.100 Studierende eingeschrieben. Nach einem jahrelangen, kontinuierlichen Anstieg der Studierendenzahlen wurde im Wintersemester 2016/17 ein Höchststand von 5.350 Studierenden erreicht. Im Wintersemester 2020/21 waren 4.777 Studierende immatrikuliert.

Die Universität Vechta hat eine große regionale Bedeutung: 11 % der Studierenden haben ihre Hochschulzugangsberechtigung im Landkreis Vechta erworben, weitere 40 % in benachbarten Landkreisen.

An der PHWT sind aktuell 650 Studenten immatrikuliert² – diese studieren an den Standorten Vechta und Diepholz in dualen Studiengängen.

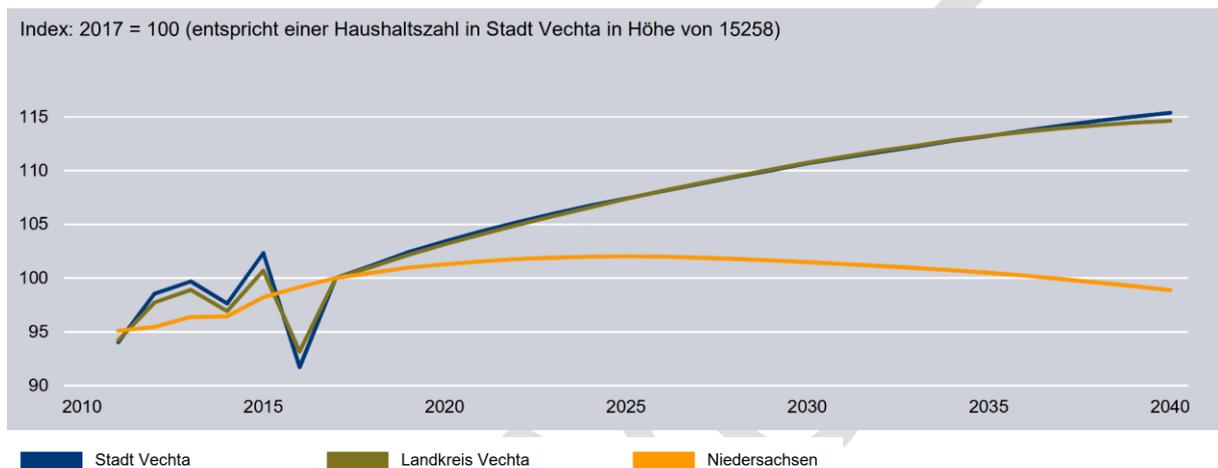
¹ <https://www.uni-vechta.de/hochschulplanung-und-qualitaetsentwicklung/statistiken-und-daten>

² <https://www.phwt.de/ueber-uns/>

2.3 Haushalte / Wohnungsneubaubedarf

Die rund 32.200 Einwohner Vechtas verteilen sich gemäß NBank im Jahr 2017 (Basisjahr) auf rund 15.250 Haushalte. Knapp 70 % aller Haushalte sind den Daten der NBank zufolge bereits heute 1- und 2-Personenhaushalte. Dieser Anteil wird - der NBank-Prognose zufolge - bis 2040 weiter steigen: dann wird in 41 % der Haushalte nur eine Person leben, 32 % werden 2-Personen-Haushalte sein. Aufgrund dieser anhaltenden Verkleinerung der Haushalte bei gleichzeitig wachsender Einwohnerzahl geht die NBank davon aus, dass die Zahl der Haushalte bis ins Jahr 2040 um rund 2.350 (15,4 %) steigt.

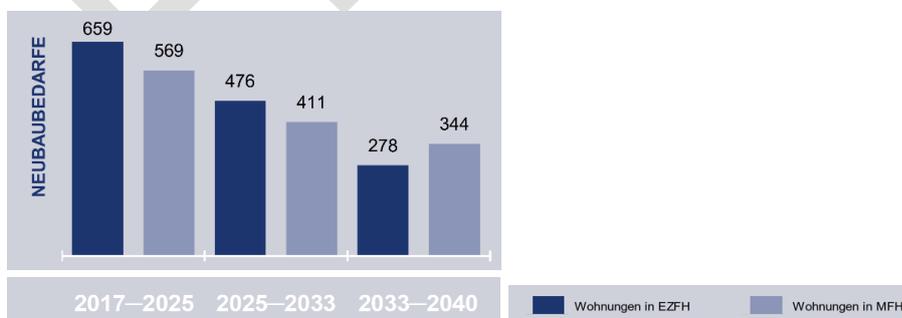
Abb. 6: Haushaltsprognose der NBank



Quelle: Kommunalprofil der NBank

Ausgehend von dieser Haushaltsprognose geht die NBank davon aus, dass es in der Stadt Vechta bis 2040 einen – zwar rückläufigen aber anhaltenden – Wohnungsneubaubedarf sowohl im Segment der Ein- und Zweifamilienhäuser als auch im Segment der Mehrfamilienhäuser gibt (vgl. Abb. 7). Für den Zeitraum 2017 bis 2025 geht die NBank von einem Neubaubedarf von rund 660 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern sowie rund 570 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern aus³. Für den Zeitraum 2025 bis 2033 liegt die Prognose bei rund 280 bzw. rund 345 Wohneinheiten in den jeweiligen Segmenten.

Abb. 7: NBank-Prognose für die Stadt Vechta - Wohnungsneubaubedarfe



Quelle: Kommunalprofil der NBank

³ 2017 bis 2020 wurden bereits ca. 310 Wohnungen im EFZH-Segment und ca. 550 Wohnungen im Mehrfamilienhaussegment fertiggestellt.

2.4 Sozialstruktur

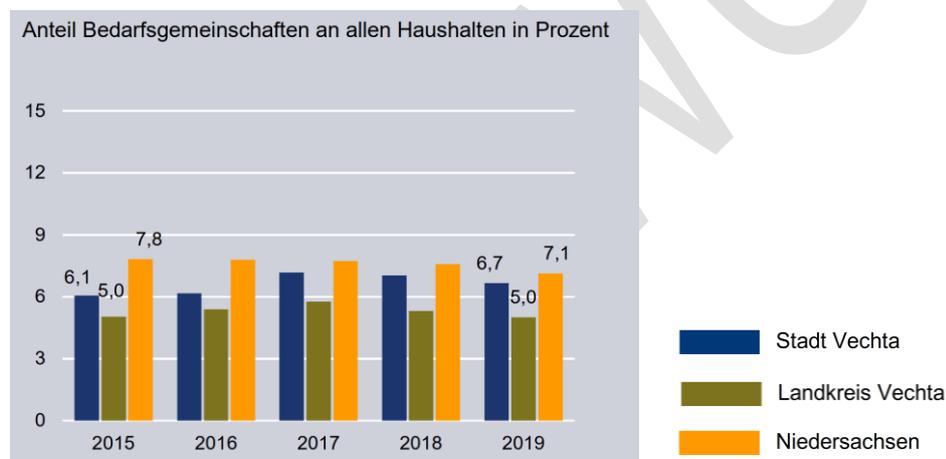
Die Arbeitslosenquote des Landkreises Vechta⁴ lag 2020 im Jahresdurchschnitt bei 4,3 % und war damit im Vergleich zum Land Niedersachsen (5,8 %) relativ gering.

In der Stadt Vechta gab es 2020 im Jahresdurchschnitt gut 1.000 Arbeitslose. Das entspricht 27,5 % der Arbeitslosen im Landkreis, während der Anteil der Einwohner sowie der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Wohnort bei 22-23 % liegt - somit liegt die Arbeitslosenquote der Stadt, die sich auf alle Erwerbspersonen (Erwerbstätige + Arbeitslose) bezieht (Daten zu Erwerbstätigen liegen auf Gemeindeebene nicht vor), vermutlich leicht über der Landkreisquote.

Zum Stichtag 31.12.2020 registrierte das Landesamt für Statistik für die Stadt Vechta rund 2.570 Personen, die Mindestsicherungsleistungen nach SGB II, SGB XII (Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung, HLU) und nach Asylbewerberleistungsgesetz erhielten.

Gemäß NBank-Kommunalprofil lag der Anteil der Haushalte die Mindestsicherungsleistung empfangen an allen Haushalten im Jahr 2019 bei 6,7 % und damit etwa im Landesdurchschnitt aber deutlich über dem Wert des Landkreises (5,0 %). Der Anteil zeigte sich in den vergangenen fünf Jahren konstant.

Abb. 8: Empfänger von Mindestsicherungsleistungen



Quelle: Kommunalprofil der NBank

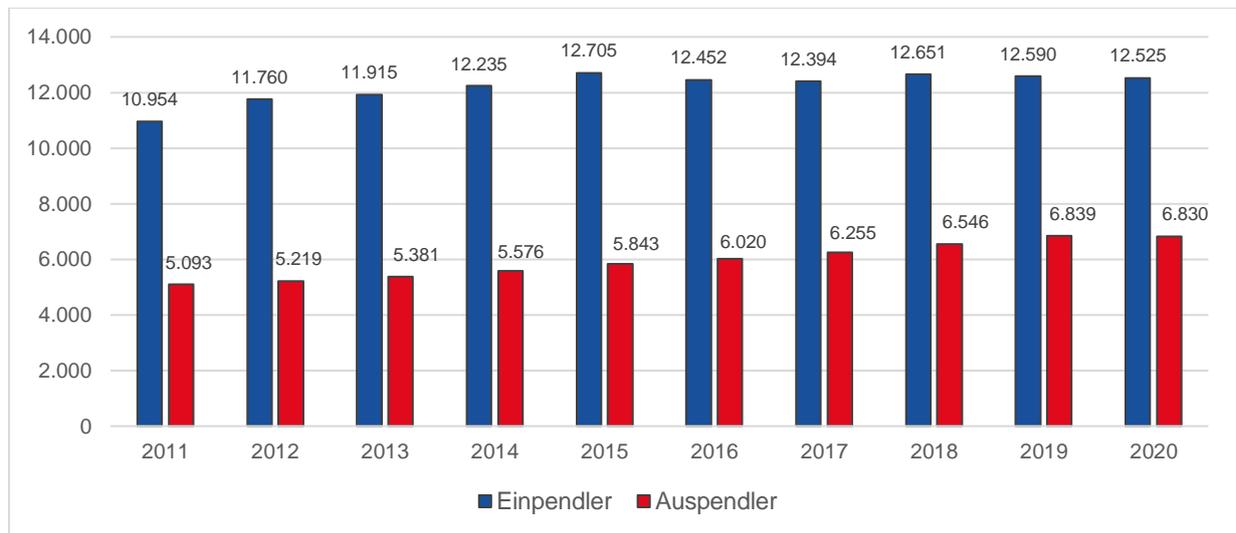
2.5 Wirtschaftliche Entwicklung / Wirtschaftsstruktur

Am Arbeitsort Stadt Vechta waren am 30.06.2020 rund 20.080 Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) tätig – das waren 640 mehr als 2017, im langfristigeren Vergleich zu 2011 zeigt sich eine noch positivere Entwicklung (+ 2.800 SVB). Bezogen auf 1.000 Einwohner sind in der Stadt Vechta 610 SVB tätig – dieser Wert liegt über dem Wert des Landkreises Vechta (509) und deutlich über dem landesweiten Wert (377).

⁴ auf Ebene der Stadt wird keine Quote ausgewiesen

Gut 12.500 der in der Stadt Vechta beschäftigten SVB wohnen außerhalb der Stadt (Einpendler). Gleichzeitig pendelten 2020 rund 7.500 SVB vom Wohnort Vechta zu einer Arbeitsstätte außerhalb der Stadt (Auspendler). Das heißt, die Kreisstadt weist ein positives Pendlersaldo auf, wenngleich die Zahl der Einpendler in den vergangenen Jahren leicht rückläufig war und die Zahl der Auspendler zuletzt bis 2019 kontinuierlich stieg.

Abb. 9: Pendlerzahlen
jeweils zum 30.06.



Quelle: Landesamt für Statistik. Darstellung: re.urban.

Zudem waren in der Stadt Vechta Mitte 2020 (30.06.) 4.073 Personen ausschließlich geringfügig entlohnt beschäftigt (Mini-Job). Bezogen auf 1.000 Einwohner sind das 123 Mini-Jobber, deutlich mehr als im Landesschnitt (59).

Schließlich waren 2019 am Dienort Vechta gut 3.000 Beamte im Landes- bzw. kommunalen Dienst tätig – das sind 60 % aller Beamten im Landkreis.

Als Kreisstadt und Mittelzentrum sind mit Blick auf die Wirtschaftsstruktur öffentliche Dienstleistungen relativ stärker vertreten als im niedersächsischen Durchschnitt – ein Drittel aller SVB sind in diesem Wirtschaftssektor tätig. Im Landesvergleich leicht unterdurchschnittlich vertreten ist mit rund 25 % der Anteil der Beschäftigten im Produzierenden Gewerbe (NDS: 29 %) – dieser Wirtschaftsabschnitt ist dagegen im Landkreis Vechta mit mehr als 40 % der Beschäftigten prägend.

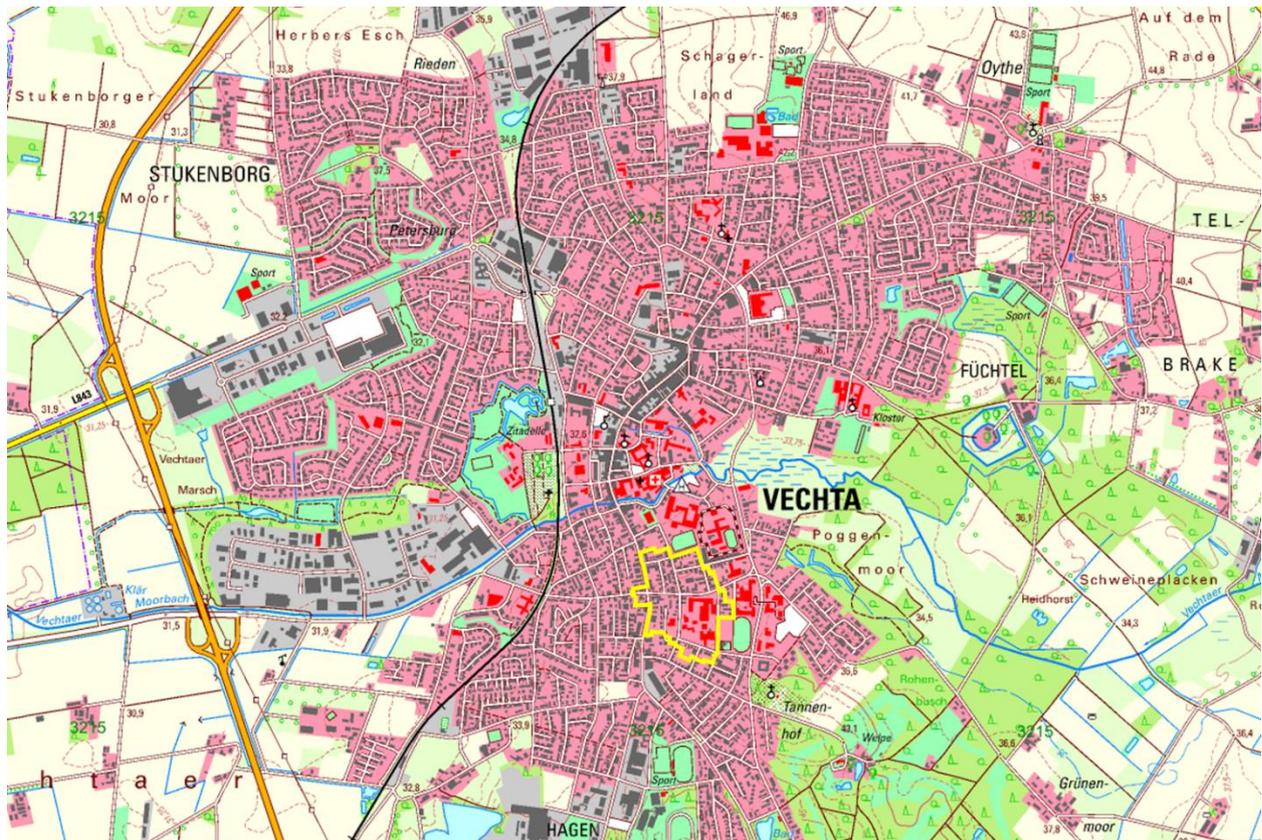
Einen weiteren starken Wirtschaftsbereich stellt der Handel dar: Mit einer Einzelhandelszentralität von 168 verbucht die Stadt Vechta Kaufkraftzuflüsse – „insbesondere bei Bekleidung / Schuhe / Sport, Elektrowaren / Medien / Foto, Hausrat / Einrichtung / Möbel und Bau-, Heimwerker-, Gartenbedarf“ (vgl. Einzelhandelsentwicklungskonzept 2014).

3 Das Untersuchungsgebiet

3.1 Lage und Abgrenzung

Die Stadt Vechta gliedert sich in 15 Ortsteile – das Untersuchungsgebiet „Quartier Antoniusstraße“ liegt im Kern des Hauptortes „Vechta, Stadt“.

Abb. 10: Lage des Untersuchungsgebietes in der Stadt Vechta



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen.

© 2021

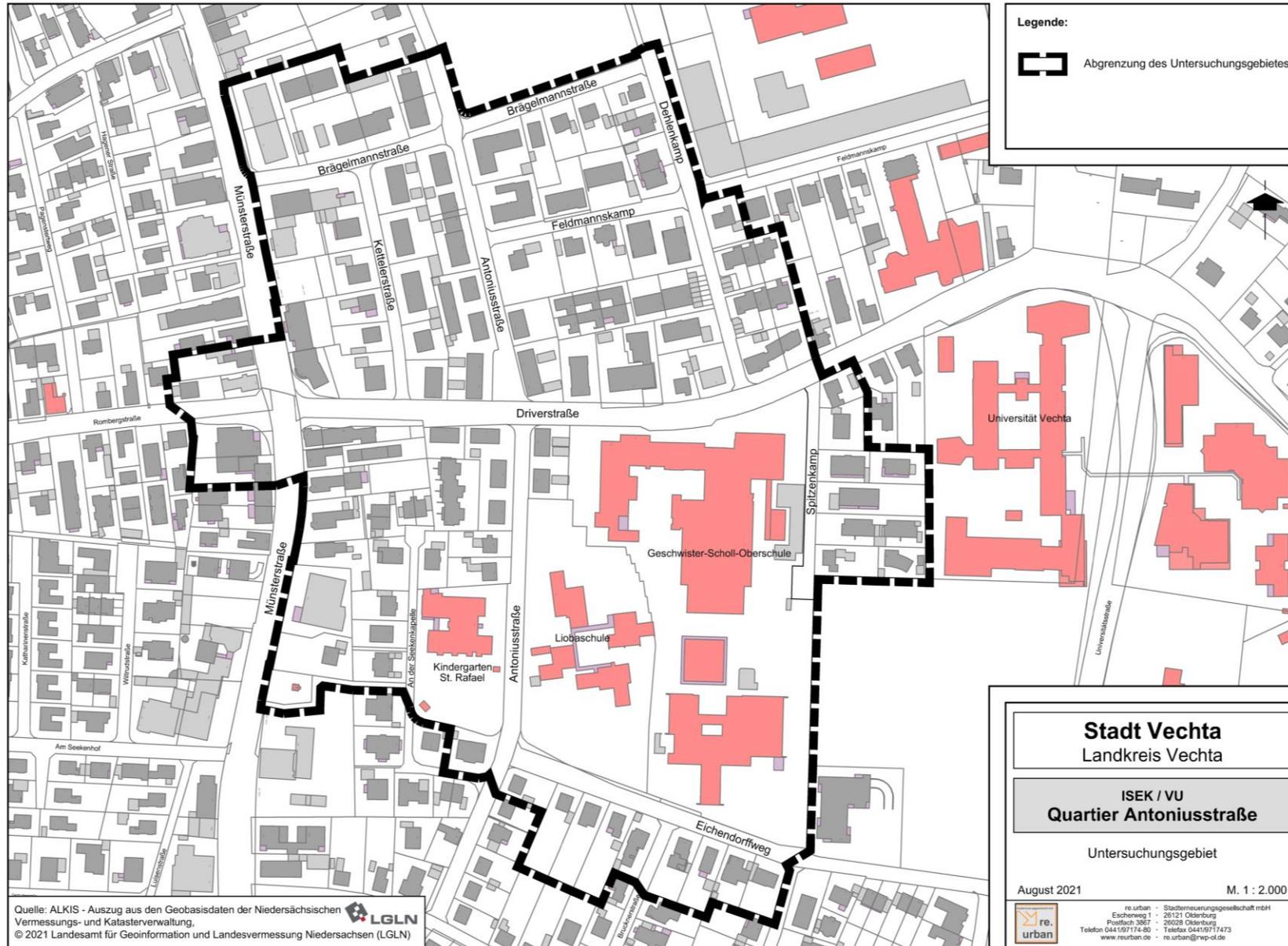


In West-Ost-Richtung durch das Gebiet verläuft die Driverstraße, in Nord-Süd-Richtung die namensgebende Antoniusstraße. Im Westen wird das Gebiet durch die Münsterstraße begrenzt, die in Nord-Süd-Richtung Teil der zentralen Verkehrsachse der Stadt Vechta ist. Im Nord-Osten begrenzen Flächen des Gymnasium Antonianum sowie Flächen der Justizvollzugsanstalt das Gebiet, im Süd-Osten grenzt der Campus der Hochschule Vechta an (vgl. Abb. 11).

Das Untersuchungsgebiet ist ca. 15 ha groß.

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße
 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

Abb. 11: Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

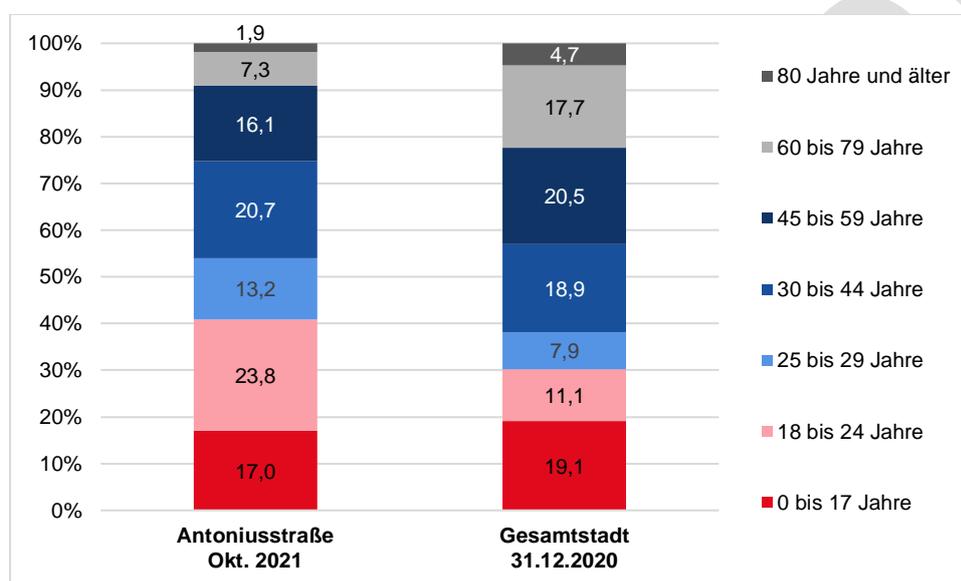


3.2 Bevölkerung im Untersuchungsgebiet

Im Quartier Antoniusstraße waren im Oktober 2021 insgesamt 1.016 Einwohner gemeldet.

Die Einwohnerstruktur weicht deutlich von der der Gesamtstadt ab (vgl. Abb. 12): Überdurchschnittlich vertreten sind die Altersgruppen der jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis 44 Jahren. Diese stellen mehr als die Hälfte (57,7 %) der Bevölkerung im Gebiet. Zurückzuführen ist diese Altersstruktur vor allem auf die Nähe zur Uni – zahlreiche Studentenwohnungen /-zimmer werden im Gebiet vermarktet – sowie auf die Wohnungsstruktur (kleine/mittlere Wohnungen für Single-/Paarhaushalte). Nur 9 % der Einwohner sind 60 Jahre oder älter. Der Anteil der Minderjährigen liegt bei leicht unterdurchschnittlichen 17 % - davon sind fast zwei Drittel Kinder im Vorschul- und Grundschulalter (0 bis 10 Jahre).

Abb. 12: Altersstruktur Quartier Antoniusstraße



Quelle: Stadt Vechta (Einwohnermeldedaten); LSN.

409 der Bewohner des Quartiers Antoniusstraße haben ausschließlich eine ausländische Nationalität – das sind 40,3 % der Bevölkerung – gesamtstädtisch liegt dieser Anteil bei 15,6 %. Die größten ausländischen Bevölkerungsgruppen stellen Syrer (102), Bulgaren (65) und Türken (61), wobei letztere zu rund einem Drittel in Deutschland geboren wurden.

Darüber hinaus leben im Quartier 120 Personen (11,8 %) mit doppelter Staatsbürgerschaft – davon 35 Personen mit türkischer Nationalität (alle in Deutschland geboren) und 33 Personen mit 2. Nationalität Russische Föderation oder Kasachstan.

Aus den Einwohnermeldedaten liegen Informationen vor, wann die Einwohner an der aktuellen Meldeadresse gemeldet wurden. Gut die Hälfte (51 %) der Einwohner des Quartiers Antoniusstraße wurden erst in den Jahren 2019 bis 2021 am jetzigen Wohnsitz gemeldet, weitere 19 % zwischen 2016 und 2018. Nur jeder fünfte Einwohner lebt bereits seit mehr als 10 Jahren im Quartier (vgl. Abb. 13).

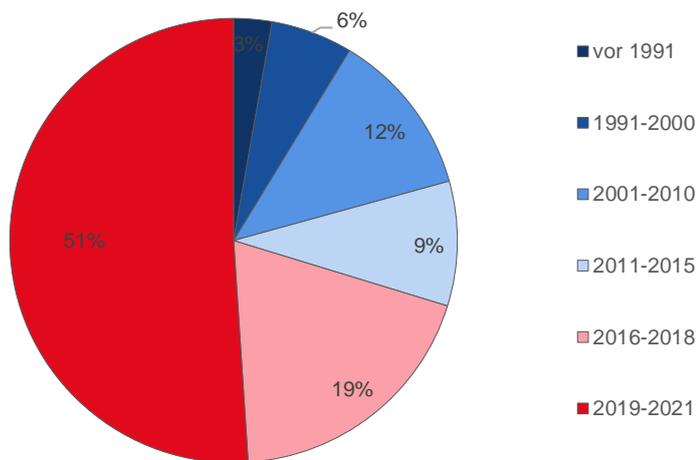
Somit zeigt sich eine hohe Fluktuation im Gebiet. Eine differenzierte Auswertung der Daten

zeigt, dass ein Drittel der Personen, die in den vergangenen 3 Jahren in das Gebiet zogen der Altersgruppe 18- bis 24jährige zugehören, weitere 15 % sind 25 bis 29 Jahre alt.

Unter den Zugezogenen der letzten drei Jahre sind zudem 104 Minderjährige – davon ein Drittel mit syrischer Nationalität.

Unter den Zugezogenen der vergangenen drei Jahre sind 46 % mit ausschließlich ausländischer Nationalität, davon v.a. Syrer, Bulgaren und Kosovaren.

Abb. 13: Einwohner nach Einzugsdatum Meldewohnung



Quelle. Stadt Vechta – Einwohnermeldedaten.

Über die Einwohnerdaten hinaus liegen folgende Daten zur Sozialstruktur im Gebiet vor:

- Im Herbst 2021 bezogen 3 Personen aus 2 Haushalten Asylbewerberleistungen.
- Im Gebiet empfangen 11 Haushalte Wohngeld – das sind 5 % aller Wohngeldempfänger (im Gebiet leben 3 % der Bevölkerung der Stadt Vechta – der Anteil von Wohngeldempfänger ist somit im Vergleich zur Gesamtstadt leicht überdurchschnittlich)
- Im Quartier Antoniusstraße sind keine Sozialwohnungen vorhanden – d.h. für keine der Wohnungen liegt eine Zweckbindung hinsichtlich der Zielgruppe / Miethöhe vor.

3.3 Ehemaliges Sanierungsgebiet „Innenstadt“

Einige Grundstücke an der Münsterstraße – nördlich der Driver Straße - waren von 1985 bis 1999 (Teilaufhebung) Bestandteil des Sanierungsgebietes „Innenstadt“, welches sich jedoch im Wesentlichen über die Innenstadtlage (Große Straße) erstreckte (vgl. Abb. 14).

Abb. 14: Geltungsbereich des Sanierungsgebietes „Innenstadt“ inkl. Lage des Untersuchungsgebiet „Antoniusstraße“



grau= ehemaliges Sanierungsgebiet Innenstadt

rot gestrichelt = Untersuchungsgebiet „Antoniusstraße“

flächig rot = Überschneidung Untersuchungsgebiet mit ehem. Sanierungsgebiet „Innenstadt“

Quelle: Abschlussdokumentation „Städtebaulichen Erneuerung in Niedersachsen – Stadt Vechta Sanierungsgebiet Innenstadt“

Als Ziele der Sanierung wurde seinerzeit für das Gebiet „Innenstadt“ Folgendes formuliert:

- Stärken der historischen Stadtmitte
- Schaffung eines funktionsfähigen Stadtzentrums
- Stärkung der Funktion als Versorgungszentrum
- Sicherung und Förderung der Wohnnutzung
- Rückbau und Neugestaltung der Verkehrsflächen auf der B 69
- flächendeckende Verkehrsberuhigung
- Anpassung der Straßen an die innerstädtischen Nutzungsanforderungen
- Schaffung ausreichender öffentlicher Stellplätze
- Auslagerung störender Gewerbebetriebe
- Anbindung der angrenzenden Wohn- und der Naherholungsgebiete
- Erhalt- und Verbesserung des Stadtbildes
- Ausbau einer Kultur- und Freizeitachse zur Stärkung der Stadtmitte.
- Erhalt der historischen Straßenverläufe und der kleinteiligen Bebauung
- Neugestaltung von Platzräumen
- Schließen von Baulücken
- Modernisierung der Bausubstanz
- Ausbau des öffentlichen Grün- und Freiflächenangebotes
- stärkere Durchgrünung der Innenstadt

Quelle: Abschlussdokumentation „Städtebaulichen Erneuerung in Niedersachsen – Stadt Vechta Sanierungsgebiet Innenstadt“

Im Rahmen der Sanierungsmaßnahme „Innenstadt“ wurden Maßnahmen mit einem Förder volumen von Bund und Land in Höhe von 5.610.400 Euro durchgeführt – der Gesamtmittel eininsatz belief sich auf rund 12 Mio. Euro.

Das Gros der Kosten (43 %) entfiel auf die Herstellung und Erneuerung von Erschließungsanlagen. So erfolgte u.a. eine Erneuerung der Münsterstraße, die das Untersuchungsgebiet „Quartier Antoniusstraße“ im Westen begrenzt (nicht Bestandteil des Untersuchungsgebietes).

Einen Schwerpunkt der Sanierung bildete darüber hinaus die Neuordnung durch Umliegung: erarbeitet wurden städtebauliche Konzepte sowie Teilbereichsrahmenpläne, die die Grundlage für öffentliche aber vor allem auch private Baumaßnahmen bildeten. Zur Zielerreichung trugen Grunderwerbe, Verlagerungen und Abrissmaßnahmen bei. Vereinzelt erfolgte die Förderung privater Modernisierungsmaßnahmen.

Im Überschneidungsbereich zum Untersuchungsgebiet „Quartier Antoniusstraße“ erfolgten zwar einige private Modernisierungen und es wurden Neubauten errichtet – Fördermittel kamen hier jedoch nicht zum Einsatz.

3.4 Flächennutzungsplan und Bebauungspläne

3.4.1 Flächennutzungsplanung

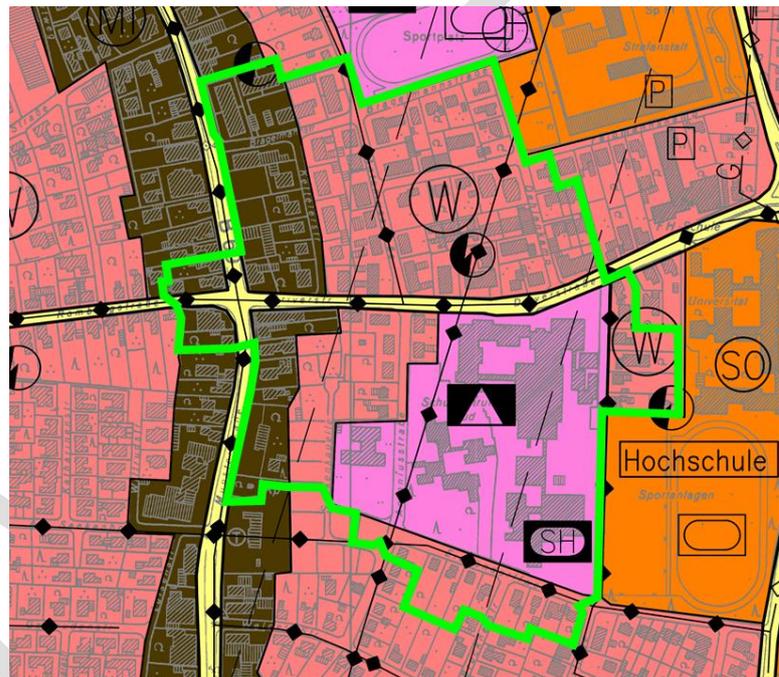
Als Planungsgrundlage gilt auf Ebene der Stadt Vechta aktuell der Flächennutzungsplan aus dem Jahr 1984 (inkl. Änderungen und Berichtigungen).

Der Flächennutzungsplan befindet sich in der Neuaufstellung (FNP 2035) – aktuell (August 2021) erfolgt die Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB und die Beteiligung der Behörden und sonstiger Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB.

Der wirksame Flächennutzungsplan (1984) stellt den Bereich entlang der Münsterstraße als Mischgebiete (MI) dar. Die Flächen der Geschwister-Scholl-Schule, der Liobaschule und des Montessori-Kinderhauses sind als Flächen für Gemeinbedarf dargestellt, alle übrigen Flächen als Wohnbauflächen.

Der Entwurf des neuen „Flächennutzungsplanes 2035“ zur Beteiligung der Öffentlichkeit und der TÖB sieht im Untersuchungsgebiet keine Änderungen vor.

Abb. 15: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Stadt Vechta



grün = Bereich des Untersuchungsgebiet

3.4.2 Bebauungspläne

Im Plangebiet befinden sich fünf rechtskräftige Bebauungspläne (vgl. Abb. 16).

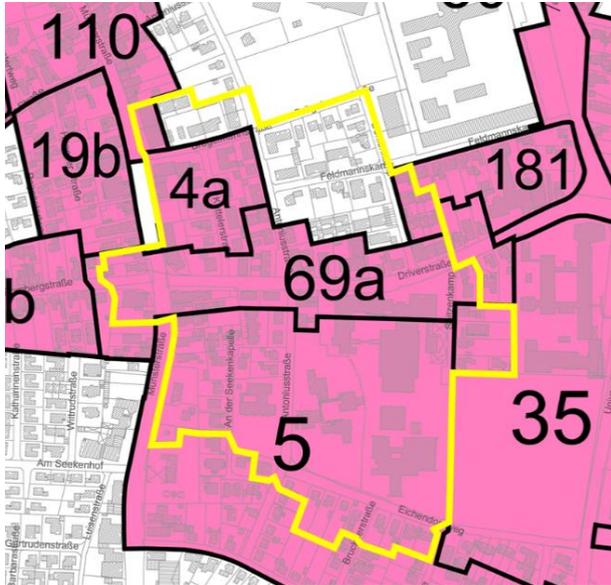
Sowohl der BPlan 69a als auch der BPlan 5 setzen entlang der Münsterstraße ein Mischgebiet mit maximal zweigeschossiger, offener Bauweise fest. Nördlich der Driverstraße ist entlang der Münsterstraße eine zwei- bis drei-geschossige Bebauung geregelt (Mischgebiet; BPlan 4a).

Die Mischgebietenutzung ist jeweils nur an der Münsterstraße vorgesehen, für die östlich angrenzenden Flächen „in zweiter Reihe“ setzen die Bebauungspläne Allgemeine Wohngebiete fest – hier ist eine maximal zweigeschossige, offene Bauweise zugelassen.

Die Grundstücke des Montessori-Kinderhauses und die Flächen der Geschwister-Scholl-Schule sowie der Liobaschule sind als Flächen für Gemeinbedarf – Zweckbestimmungen Kindergarten und Volksschule – festgesetzt.

Die Gebäude Münsterstraße 31 und 33 liegen im Geltungsbereich des BPlanes 110, der regelt, dass Vergnügungsstätten nicht zulässig sind.

Abb. 16: Rechtskräftige Bebauungspläne



Quelle: Stadt Vechta.

3.4.3 Verdichtungskonzept

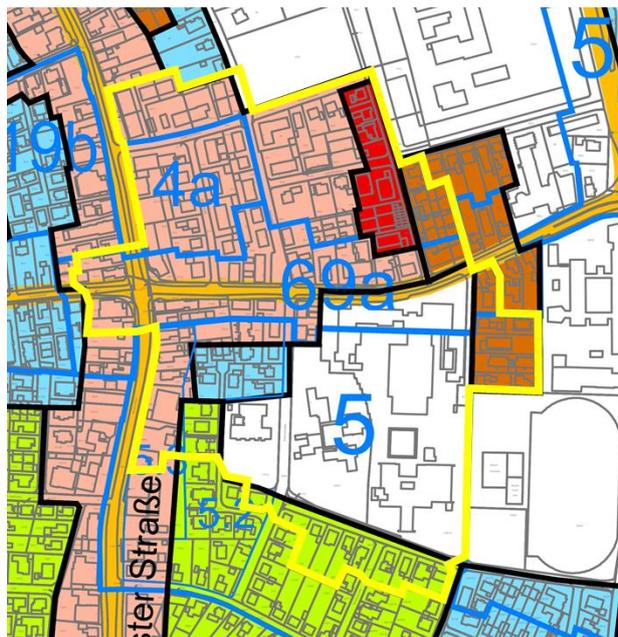
Im Dezember 2016 hat der Rat der Stadt Vechta ein Verdichtungskonzept beschlossen, das Grundlage für die Aufstellung von BPlänen und die Entscheidung über die Zulässigkeit von Bauvorhaben ist. Es gibt eine Zielvorgabe, wie viele Wohnungen maximal und in Abhängigkeit der Grundstücksgröße auf einem Grundstück entstehen dürfen, damit sich das Bauvorhaben möglichst ideal in die bestehende Umgebung einfügt.

Die Flächen im Untersuchungsgebiet sind überwiegend der Zone 4 (hellrot) zugewiesen, die bereits durch eine verdichtete Bebauung mit Mehrfamilienhäusern geprägt ist und entsprechend nachverdichtet werden kann. Zulässig ist dabei eine Wohnung je 100 m², wobei max. 8 Wohnungen je Gebäude entstehen dürfen.

Durch den 2020 eingeführten „Tiefgaragenbonus“ kann entweder die Verhältniszahl Grundstücksfläche / Wohnungen reduziert werden oder aber maximal zwei Wohnungen je Gebäude zusätzlich entstehen.

Ziel ist es, den ruhenden Verkehr unter die Erde zu verlagern, um mehr Freiflächen in der Stadt zu erhalten.

Abb. 17: Konzept zur vertraglichen Nachverdichtung in Vechta



gelb umrandet = Bereich des Untersuchungsgebiet

Legende:

1. (Tiefgaragenbonus): Werden alle für die jeweiligen Wohnungen erforderlichen Stellplätze in einer Tiefgarage untergebracht, gilt jeweils die geringere Baugrundstücksfläche, die je Wohnung erforderlich ist.

Verdichtungs-zonen:

- Zone 1:
pro 400 m² Baugrundstücksfläche max eine Wohnung und max. 2 Wohnungen pro Wohngebäude
- Zone 2:
pro 200 m²/(150 m²) Baugrundstücksfläche max eine Wohnung und max. 2 Wohnungen pro Wohngebäude (2 Wohnungen pro Einzelhaus/Doppelhaushälfte/Reihenhausscheibe)
- Zone 3:
pro 150 m²/(125 m²) Baugrundstücksfläche max eine Wohnung und max. 4 Wohnungen pro Wohngebäude
- Zone 3a:
pro 150 m²/(125 m²) Baugrundstücksfläche max eine Wohnung und max. 6 Wohnungen pro Wohngebäude
- Zone 4:
pro 100 m²/(75 m²) Baugrundstücksfläche max eine Wohnung und max. 8 Wohnungen pro Wohngebäude
- Zone 4a:
pro 100 m²/(75 m²) Baugrundstücksfläche max eine Wohnung und max. 10 Wohnungen pro Wohngebäude
- Zone 5:
Innenstadt unbegrenzt

2. Werden bei Einhaltung der Verhältniszahl alle für die Wohnungen erforderlichen Stellplätze in einer Tiefgarage untergebracht, kann die zulässige Anzahl der Wohnungen je Gebäude in den Zonen 2 - 4a um bis zu 2 Wohnungen erhöht werden.

Quelle: Stadt Vechta – Konzept zur vertraglichen Innenentwicklung (NWP, Fortschreibung 2020)

4 Auswertung vorhandener Studien/Untersuchungen

4.1 Fachplanungen der Gesamtstadt

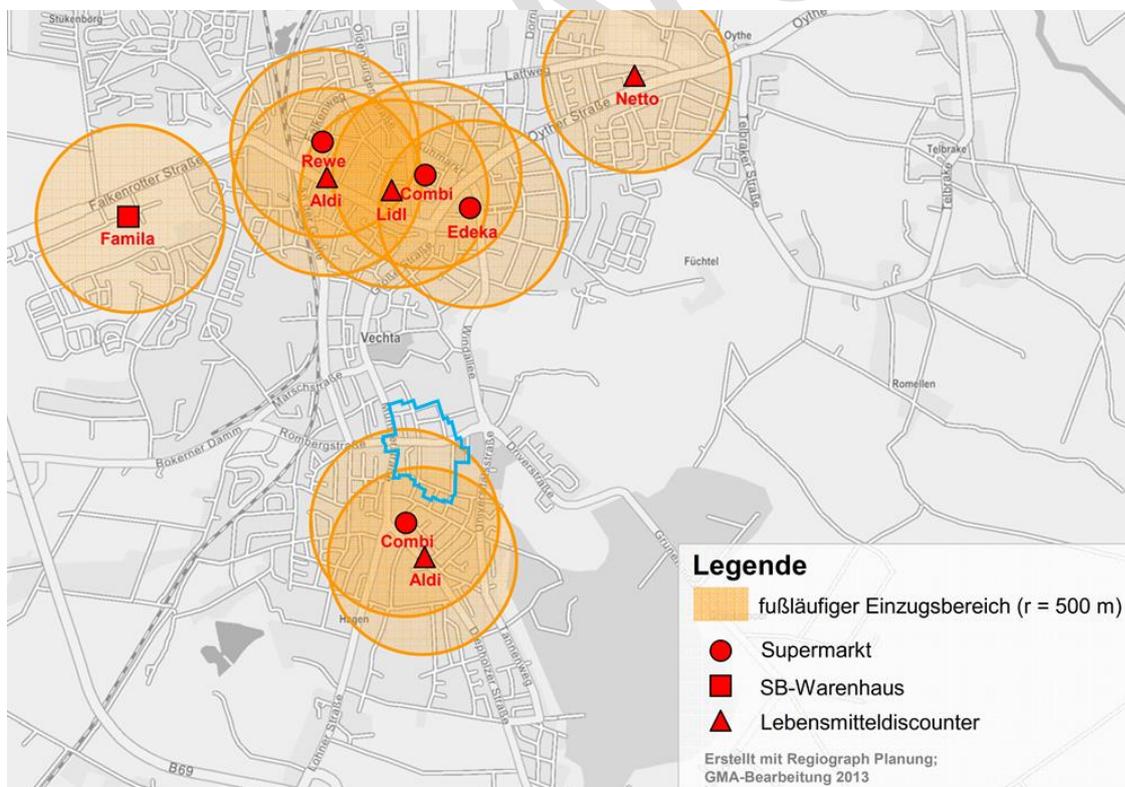
4.1.1 Einzelhandelsentwicklungskonzept

Die Stadt Vechta verfügt über ein Einzelhandelsentwicklungskonzept (EEK) aus dem Jahr 2014 (Fortschreibung des Konzeptes aus 2005), welches von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung mbH (GMA) erstellt wurde und die Grundlage für die strategische Steuerung des Einzelhandels im Stadtgebiet bildet.

Entlang der Münsterstraße an der westlichen Grenze des Untersuchungsgebietes sind kleinteilige Einzelhandels- und v.a. Dienstleistungsangebote zu finden (vgl. Kap. 5.1 Nutzungsstruktur) – diese sind jedoch nicht Bestandteil des im EEK definierten Zentralen Versorgungsbereiches (ZVB). Der ZVB Innenstadt beginnt ca. 500 m nördlich des Quartiers Antoniusstraße.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Einzelhandelsentwicklungskonzept wurde für das nördliche Untersuchungsgebiet (nördlich der Driverstraße) eine Versorgungslücke mit Waren des täglichen Bedarfs im fußläufigen Radius von 500 m festgestellt (vgl. Abb. 18).

Abb. 18: Auszug aus dem Einzelhandelsentwicklungskonzept 2014: Nahversorgungssituation in Vechta



blau = Untersuchungsgebiet Antoniusstraße

Aktuell (08/2021) befinden sich im Untersuchungsgebiet eine Fleischerei (100 % helal) sowie ein orientalischer Gemüsemarkt und ein Bäcker.

4.1.2 Verkehrsentwicklungsplan 2014

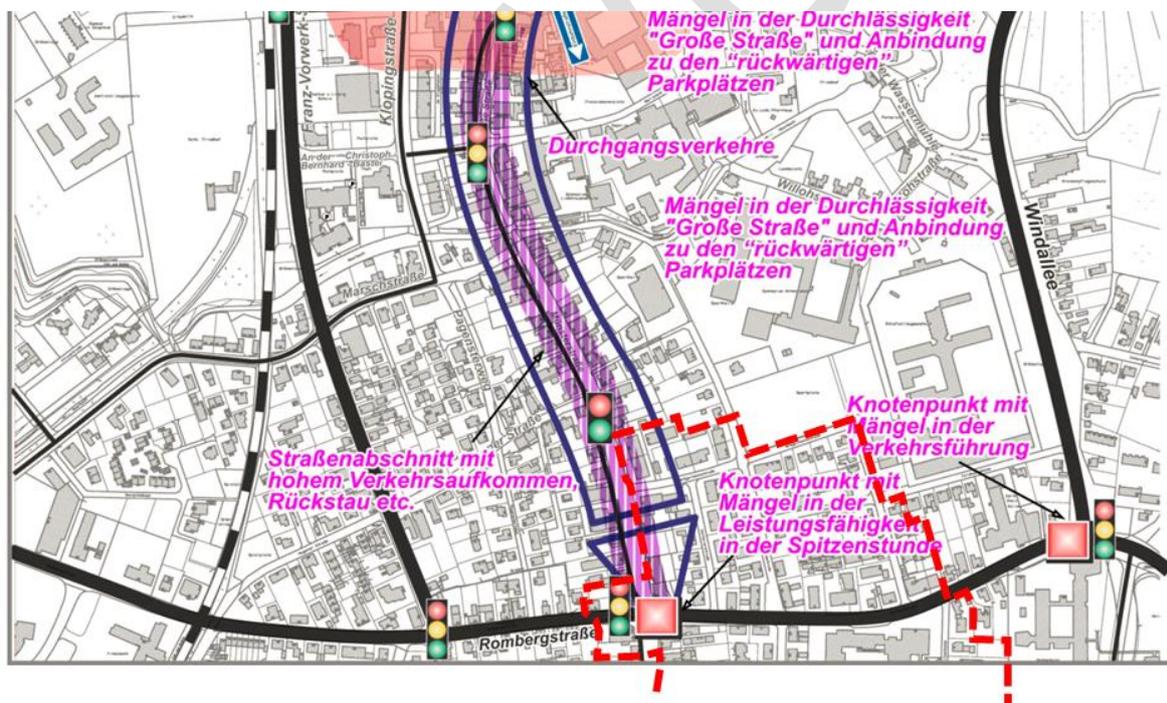
Als Rahmen für die verkehrliche Entwicklung in der Stadt Vechta wurde 2014 durch die PGT Umwelt und Verkehr GmbH der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Vechta erarbeitet. Auf Grundlage einer detaillierten Bestandsaufnahme wurden Handlungs- und Maßnahmenfelder der Verkehrsplanung der Stadt Vechta formuliert.

Der VEP kommt zu der Bewertung, dass die Verkehrssituation in Vechta und die Bewegungsfreiheit für die unterschiedlichen Verkehrsarten zufriedenstellend sind.

Mit Blick auf das Untersuchungsgebiet „Quartier Antoniusstraße“ sind aus der zusammenfassenden Bewertung folgende Ergebnisse des VEP (2014) hervorzuheben:

- Der Kreuzungsbereich Driverstraße / Münsterstraße, ist insbesondere in den morgendlichen Stunden als Verteilerknoten an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit. (vgl. VEP, S. 7). Zurückzuführen ist dieses auf sehr hohe Ein- und Auspendlerströme aus / in Richtung Lohne, Steinfeld und Damme.
- Der Abschnitt der Münsterstraße nördlich der Driverstraße verfügt über ein hohes Verkehrsaufkommen mit Rückstaugefahr (höchste Belastungskategorie mit > 15.000 Kfz/24h – vgl. VEP, S. 9)

Abb. 19: Auszug aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2014: Mängel und Konflikte



rot gestrichelt = Untersuchungsgebiet Antoniusstraße

Ausgehend von der Bestandsanalyse sieht der VEP für den Kreuzungsbereich Münsterstraße / Driverstraße einen Knotenumbau zur Erhöhung der Verkehrssicherheit (alternativ Kreisverkehr) vor (vgl. VEP, S. 42).

Zudem sieht das Handlungskonzept eine Verbesserung der Verkehrsführung im Zuge des Stadtrings vor, der u.a. durch die Driverstraße gebildet wird.

Gleichzeitig wird die Driverstraße im Radroutennetz als „Hauptroute entlang Hauptverkehrsstraße“ ausgewiesen, d.h. sie soll als hochwertige, d.h. schnell zu befahrende, attraktive Verbindung des inner- und überörtlichen Radverkehrs“ weiterentwickelt werden (vgl. VEP, S. 44/45).

Neben Gebietsbezogenen Aussagen enthält der VEP Vechta übergeordnete Handlungsempfehlungen, u.a.

- Barrierefreier Ausbau für Fußgänger
(z.B. gesicherte Querungsstellen, Leitmarkierungen, barrierefreie Haltestellen, Schaffung von Ruhezeiten / Bänken)
- Optimierung ÖPNV
- Ausbau umweltfreundlicher Verkehrsmittelnutzung
(u.a. Ausbau Rad- / Gehwegenetz, Stärkung Car-Sharing, Einrichtung Ladestationen)
- Verbesserung Verkehrssicherheit
- Attraktivierung des Straßenraums

4.1.3 Klimateilkonzepte

Vor dem Hintergrund verstärkt im Bereich Klimaschutz aktiv zu werden, hat die Stadt Vechta 2012/13 zwei Klimaschutzteilkonzepte für die Bereiche „eigene Liegenschaften“ und „Verkehr“ erarbeiten lassen, um Maßnahmen zu finden, die den Ausstoß an Treibhausgasen im Stadtgebiet reduzieren. Aufbauend auf einer Analyse der aktuellen Situation erfolgte die Formulierung von Empfehlungen.

Klimaschutz in eigenen Liegenschaften:

- Optimierung Klimaschutz-Management
(Einsatz Klimaschutzmanager, Optimierung EDV, Öffentlichkeitsarbeit)
- Verbesserung von Heizungsanlagen / sonstiger Versorgungstechnik in städtischen Gebäuden

Verkehr:

- Radförderung, u.a.
 - Einführung Haupttrouten-Radnetz
 - Reduzierung von Barrieren für Radverkehr
 - Angebotserhöhung an Radstellplätzen v.a. am Bahnhof sowie in der Innenstadt
- ÖPNV-Förderung, u.a.
 - Ausbau / Straffung Stadtbusverkehr
 - Schaffung Regionalbusangebot

- Verzicht auf KfZ, u.a.
 - Aufbau Mobilitätsportal
 - Förderung E-Mobilität
 - Lieferdienste einführen
 - Öffentlichkeitsarbeit
- Verkehrsplanerische Maßnahmen
 - Optimierung Parkraumbewirtschaftung / Einrichtung Parkleitsystem
 - Verstetigung und Homogenisierung des Verkehrsflusses
- Städtebauliche Entwicklung
 - Vermeidung zergliederter Siedlungsstrukturen / Schaffung kurzer Wege
 - Verzahnung Siedlungsentwicklung mit ÖPNV / Rad-Haupttrouten

4.1.4 Wohnungsmarktanalyse und -prognose für die Stadt Vechta

Mit dem Ziel eine Datenbasis zur aktuellen Wohnungsmarktsituation und eine stadtentwicklungspolitische Handlungsgrundlage zu erhalten, hat die Stadt Vechta im Jahr 2020 eine Wohnungsmarktanalyse und -prognose erarbeiten lassen. Aufbauend auf einer Bestandsanalyse, die auch eine Haushaltsbefragung beinhaltete, sowie Prognosen zur Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung wurden eine zusammenfassende Bewertung erstellt sowie zentrale Handlungsfelder formuliert.

Die Wohnungsmarktanalyse und -prognose (ALP – Institut für Wohnen und Stadtentwicklung) kommt zu folgendem Ergebnis (vgl. S. 73/74 des Berichtes):

- Es gibt eine wachsende Wohnraumnachfrage bei allen Alters- und Zielgruppen und der Wohnungsmarkt ist insgesamt enger geworden.
Der Nachfragezuwachs begründet sich auf eine positive Bevölkerungsentwicklung, erhebliche Wanderungsgewinne und die Singularisierung der Haushalte.
- Die Nachfrage nach altersgerechtem Wohnraum in integrierten Lagen und der Bedarf an einer barrierefreien Wohnumfeldgestaltung wächst.
Dabei gibt es eine wachsende Zahl von Senioren*innen mit niedrigen Renten, die auf bezahlbaren, barrierearmen Wohnraum angewiesen sind.
- Eine steigende Zahl von Projekten im Mehrfamilienhaussegment hat zu einer städtebaulichen Weiterentwicklung und zu einer Diversifizierung der Angebotsstruktur beigetragen.
- Ein Anstieg der Kauf- und Mietpreise führt zu Anspannungstendenzen im unteren und zum Teil auch im mittleren Preissegment (insbes. bei kleinen Wohnungen).
- Es gibt eine anhaltend hohe Nachfrage im Eigentumssegment. Die Nachfrage nach Bauplätzen kann die Stadt angebotsseitig kaum bedienen.

- Mindestens für die nähere Zukunft ist mit einem weiter steigenden Bedarf an Wohnraum zu rechnen.

Um die Situation im bezahlbaren Wohnungsmarktsegment zu erfassen wurde im Rahmen der Wohnungsmarktanalyse eine vertiefende Analyse auf Basis der Festlegungen der niedersächsischen Wohnraumförderung durchgeführt (vgl. S. 45 ff des Berichtes):

- Es besteht ein strukturelles Defizit beim preisgünstigen Wohnraum - vor allem zeigt sich ein Bedarfsüberhang bei kleinen bezahlbaren Wohnungen (bis 50 m²).
- Auch im mittleren Einkommenssegment ist ein strukturelles Defizit insbesondere bei kleinen bezahlbaren Wohnungen zu erkennen.

Schließlich erfolgte im Rahmen der Wohnungsmarktanalyse und -prognose eine Vertiefungsanalyse zur Wohnsituation der Studierenden. Auf Grundlage einer Studierendenbefragung wurde ermittelt, dass

- 87 % der Studierenden während des Studiums in Vechta wohnen
- innerhalb Vechtas 64 % der Studierenden in einer Wohngemeinschaft wohnen
- Studierende in Vechta eine durchschnittliche Miete von 9,20 €/m² zahlen

4.2 Aktuelle gebietsbezogene Planungen / Konzepte

Im Folgenden werden vorhandene Konzepte / Planungen dargestellt, die sich explizit auf Teile des Untersuchungsgebietes beziehen.

4.2.1 Masterplan Innenstadt

Die Stadt Vechta erarbeitet aktuell einen Masterplan Innenstadt, der Grundlage sein soll für die Umsetzung von Maßnahmen im Rahmen des Förderprogramms „Perspektive Innenstadt“. In einem umfangreichen Beteiligungsprozess werden Ideen für die künftige Entwicklung der Innenstadt erarbeitet.

Zwar gehört auch der im Untersuchungsgebiet gelegene Abschnitt der Münsterstraße bis zur Kreuzung Driverstraße / Rombergstraße zum „Innenstadtbereich“ der Grundlage für den Masterplan ist. Ersten Presseberichten und Auswertungen der Befragung / des Ideenwettbewerbs sowie Inhalten der Facharbeitskreise zufolge, fokussieren sich die Aussagen jedoch auf den Bereich rund um die Große Straße.

4.2.2 Nachnutzung Liobaschule

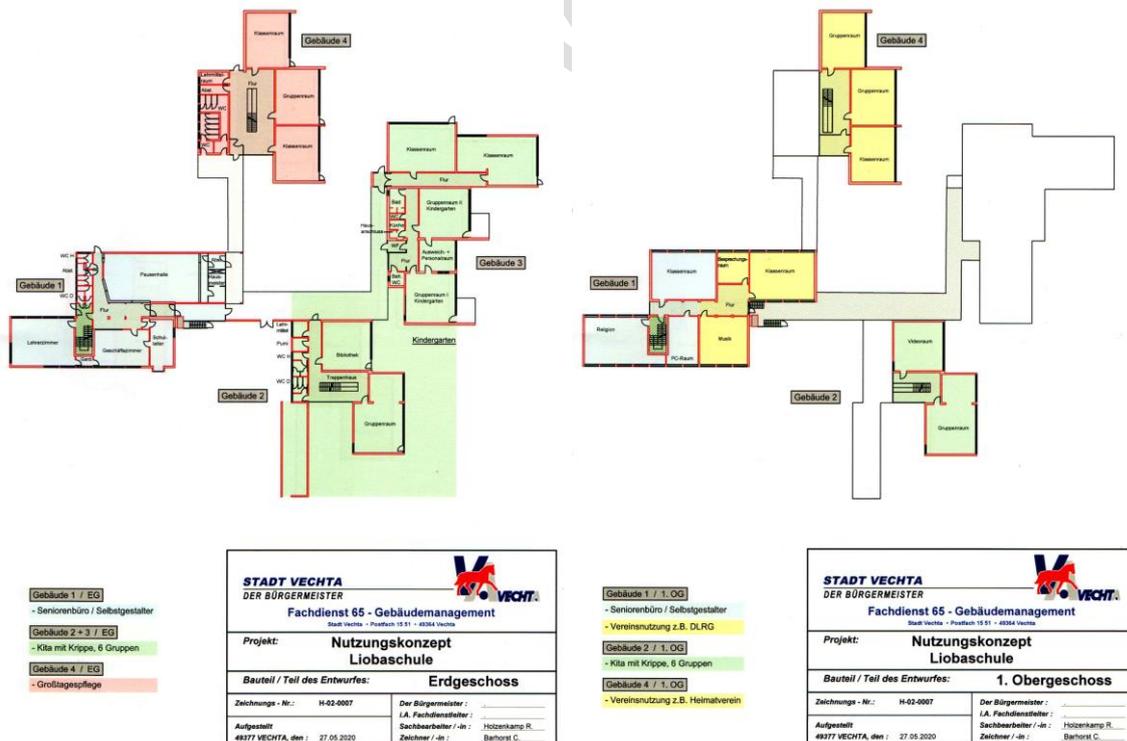
2019 wurde beschlossen, dass die im Gebiet gelegene Grundschule „Liobaschule“ zum Schuljahr 2020 geschlossen wird. Hintergrund der Schließung war, dass an der Liobaschule immer mehr Schüler mit Migrationshintergrund (aus dem gesamten Stadtgebiet) und kaum noch deutsche Schüler unterrichtet wurden. Mit der Schließung der Liobaschule erfolgte eine integrationsfördernde Verteilung der Schüler mit Migrationshintergrund auf andere Grundschulen im Stadtgebiet.

Für einige Gebäudeteile der ehemaligen Liobaschule konnten mittlerweile Zwischennutzungen gefunden werden: ein Gebäudeteil wird vom benachbarten Montessori-Kinderhaus St. Rafael genutzt. Ein weiterer Gebäudeteil wurde zum Sommer 2021 durch die Stadt Vechta zu einer neuen Kindertagesstätte in städtischer Trägerschaft umgebaut.

Während der Umbauphase an den Grundschulen Martin-Luther-Schule und Alexanderschule erfolgt ab dem Schuljahr 2021/22 eine vorübergehende Unterbringung von ca. 300 Grundschulern in der Liobaschule. Die Zwischennutzung ist bis voraussichtlich Winter 2022/23 vorgesehen.

Während ein Nutzungskonzept aus Mai 2020 noch davon ausging, dass in den Gebäuden 2 und 3 künftig eine 6-gruppige KiTa mit Krippe eingerichtet wird, geht die Stadt Vechta aktuell (Dezember 2021) davon aus, dass diese Gebäude ggf. abgerissen werden und ein KiTa-Neubau entsteht. Das Gebäude 4 soll im Erdgeschoss künftig durch eine Großtagesstätte genutzt werden.

Abb. 20: Nachnutzungskonzept Liobaschule (05/2020)



Für das Gebäude 1 sowie das Obergeschoss des Gebäudes 4 sieht das Konzept eine Nutzung durch das Seniorenbüro bzw. „die Selbstgestalter“ vor. Denkbar ist für das Gebäude 1 zudem eine Nutzung durch „EFi“, einen Quartiersmanager sowie durch Vereine (z.B. DLRG, Heimatverein). Für die in Gebäude 1 befindliche Pausenhalle ist eine Nachnutzung als Veranstaltungsraum ggf. mit Café vorstellbar.

„Selbstgestalter“

Die Projektgruppe hat im Rahmen ihrer Projektarbeit seit Herbst 2015 in Kooperation mit der Stadt Vechta verschiedene Maßnahmen umgesetzt. So erfolgte zunächst eine Bedarfsanalyse, um den konkreten Bedarf der Senioren vor Ort zu erfassen. Hierzu wurde eine persönliche Befragung der über 65-Jährigen in einem Gebiet durchgeführt. Im weiteren Projektverlauf wurden verschiedene Maßnahmen, wie u.a. Lotsen im Quartier und eine Nachbarschaftsbörse, umgesetzt.

Ziele der Projektgruppe sind insbesondere die Stärkung von Eigenverantwortlichkeit und gegenseitiger Hilfe der Senioren sowie die Schaffung und Verbesserung der Rahmenbedingungen, damit Senioren möglichst lange in der gewohnten Umgebung verbleiben können.

Integrationsprojekt „EFi“

Ziel des EFi-Projektes, das vom Land Niedersachsen im Rahmen des Förderprogramms „Familie mit Zukunft“ aufgelegt wurde, ist es, die Elternarbeit mit Migrationsfamilien zu intensivieren und deren Elternkompetenz zu stärken. Außerdem soll den Kindern der Zugang zu frühen Hilfen ermöglicht werden. Hinzu kommen eine umfassende Elternberatung, eine vorschulische Förderung der Kinder in den Kitas, um etwaige frühkindliche Entwicklungsdefizite möglichst frühzeitig zu beheben und die Schuleingangsvoraussetzung der Kinder zu verbessern. Diese Ziele sollen in erster Linie durch „Mütter-Kind-Gruppen“ erreicht werden. Eingebunden in das Projekt werden auch Integrationslotsen und ehrenamtlich Tätige.

4.3 Frühzeitige Ämterbeteiligung

Im Zuge der Erstellung des ISEK / der VU erfolgte zu Beginn der Bearbeitungsphase im September/Oktober 2021 eine frühzeitige Ämterbeteiligung, d.h. die in den unterschiedlichen Fachdiensten der Stadt Vechta bekannten Informationen und Kenntnisse über das „Quartier Antoniusstraße“ sowie vorhandene Planungen / Konzepte / Entwicklungsansätze wurden schriftlich abgefragt, um diese in den Arbeitsprozess einbringen zu können.

Aus dem Fachdienst Stadtentwässerung ging eine Rückmeldung zu den baulichen Zuständen der Regen- und Schmutzwasserkanalisation ein. Demnach ist im Spitzenkamp aus hydraulischen Gründen ein Kanalneubau erforderlich.

Zudem teilte der Fachdienst Grundstücksmanagement Informationen zu bereits getätigten und noch ausstehenden Grunderwerben im Kreuzungsbereich Münsterstraße / Driverstraße / Rombergstraße mit (Ziel: Errichtung einer Kreisverkehrsanlage).

Seitens des Fachdienstes Bildung, Familie, Jugend und Sport wurde berichtet, dass auf dem Gelände der Geschwister-Scholl-Oberschule ein Basketball-Streetball-Feld errichtet werden soll. Für dieses Vorhaben ist vorgesehen, Fördergelder aus dem Integrationsfonds des Landes Niedersachsen zu generieren.

5 Städtebauliche und bauliche Struktur

5.1 Nutzungsstruktur

Das Untersuchungsgebiet ist vor allem durch Wohnnutzung geprägt.

Entlang der Münsterstraße – am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes – sind einzelne Handels- und Dienstleistungsnutzungen zu finden; ebenso im Kreuzungsbereich Driverstraße / Dehlenkamp.

Im südöstlichen Viertel des Untersuchungsgebietes sind verschiedene öffentliche Nutzungen konzentriert.

5.1.1 Wohnen

Die Wohnnutzung stellt die zentrale Nutzung im Untersuchungsgebiet dar.

Während im zentralen Bereich nördlich der Driverstraße sowie an der Antoniusstraße vor allem Geschosswohnungsbau zu finden ist, sind die Randbereiche (v.a. südlich der Driverstraße) durch Einfamilienhausbebauung geprägt (vgl. Kap. 5.3 Gebäude).

	
<p>Einfamilienhäuser – östliche Brägelmannstraße</p>	<p>Geschosswohnungsbau – nördliche Antoniusstraße</p>

5.1.2 Versorgungseinrichtungen - Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie

Das **Einzelhandelsangebot** begrenzt sich innerhalb des Untersuchungsgebietes auf einen orientalischen Gemüsemarkt im Kreuzungsbereich Münsterstraße / Brägelmannstraße sowie eine Fleischerei und einen Bäcker (beide Driverstraße).

Darüber hinaus sind im Untersuchungsgebiet einige **Dienstleister** ansässig. Dabei handelt es sich vor allem um personenorientierte/ kundenintensive Dienstleister (Copy-Shop, Tattoo-Geschäft, Kurierdienst, 2 Friseure, 1 Kosmetikstudio, Autopflegecenter) sowie um beratende Dienstleister (Versicherungsmakler, Bauunternehmen, Postbank-Filiale).



Einzelhandels- und Dienstleistungsstruktur an der Münsterstraße

Ergänzt werden die Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote durch **Gastronomische Angebote**. Diese sind nördlich der Driverstraße an der Münsterstraße ansässig. Es handelt sich um 2 Grill-Döner-Imbisse sowie eine Shisha-Bar.

Schließlich ist in der Münsterstraße eine Spielothek ansässig.



Grill-Döner-Imbiss
- Ecke Münsterstraße / Brägelmannstraße



Shisha-Bar in der Münsterstraße

5.1.3 Leerstand

Zum Zeitpunkt der Erhebung (August 2021) standen im Untersuchungsgebiet ein Wohngebäude sowie ein Wohn- und Geschäftshaus im Kreuzungsbereich Driverstraße / Dehlenkamp leer. Ein weiterer Wohnhaus-Leerstand war an der südlichen Münsterstraße zu erkennen (vgl. Karte Nutzungsstruktur, in Augenscheinnahme von außen).

Leerstand einzelner Wohnungen im Geschosswohnungsbau wurde nicht systematisch erhoben. Mancherorts waren leere Fenster auszumachen bzw. wiesen Hinweisschilder auf vorhandene Angebote (v.a. WG-Zimmer) hin – ein lokaler Schwerpunkt bzw. ein vermehrter Wohnungsleerstand war jedoch nicht zu identifizieren.



leerstehendes Wohn- und Geschäftshaus
- Driverstraße



leerstehendes Wohnhaus - Driverstraße



WG-Zimmer-Inserat



Wohnungleerstand im Geschosswoh-
nungsbau

5.1.4 Öffentliche und soziale Infrastruktur

Im Quartier befindet sich die Geschwister-Scholl-Oberschule (GSO), eine teilgebundene Ganztagschule. In der GSO Vechta werden rund 700 SchülerInnen in den Klassen 5 bis 10 unterrichtet - es können alle Abschlüsse des Sekundarbereichs I erworben werden.

In einem leerstehenden Trakt der Geschwister-Scholl-Oberschule werden aktuell (Sommer 2021) Räumlichkeiten für ein Gründerzentrum eingerichtet – in unmittelbarer Nähe zur Universität. Es entstehen Büro- und Besprechungsräume, ein Co-Working-Space (Arbeitsbereiche für mehrere Personen) und Veranstaltungsflächen. Das Gründerzentrum ist ein Kooperationsprojekt des Stadt Vechta, des Landkreises sowie der Universität, die vor allem die inhaltliche Gestaltung (Beratungsangebot, Coaching, Veranstaltungen) übernimmt.

Auf dem Grundstück der Geschwister-Scholl-Oberschule befinden sich eine Schwimmhalle und eine Sporthalle. Beide werden – zusätzlich zur Schulnutzung – auch durch Vereine für ein öffentliches Angebot (z.B. Wassergymnastik) genutzt (u.a. Reha- und Behindertensportverein Vechta e.V. und Rheuma-Liga-Niedersachsen e.V.)

Im Untersuchungsgebiet gelegen ist das Montessori-Kinderhaus St. Rafael. In der Einrichtung, die sich in Trägerschaft der katholischen Kirchengemeinde St. Mariä Himmelfahrt befindet, werden 150 Kinder im Alter von 3 -6 Jahren betreut (Kindergarten/Kindertkrippe).

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

Zudem befindet sich im Gebiet die geschlossene Liobaschule, deren Räumlichkeiten aktuell durch zwei Kindergärten sowie zwei im Umbau befindliche Grundschulen zwischengenutzt werden (vgl. Kap. 4.2.2).

Unmittelbar östlich angrenzend an das Untersuchungsgebiet „Quartier Antoniusstraße“ befindet sich der Campus der Universität Vechta. Nördlich der Brägelmannstraße liegt das Gymnasium Antonianum Vechta – an das Untersuchungsgebiet grenzt der Sportplatz der Schule an.



Liobaschule



Geschwister-Scholl-Oberschule

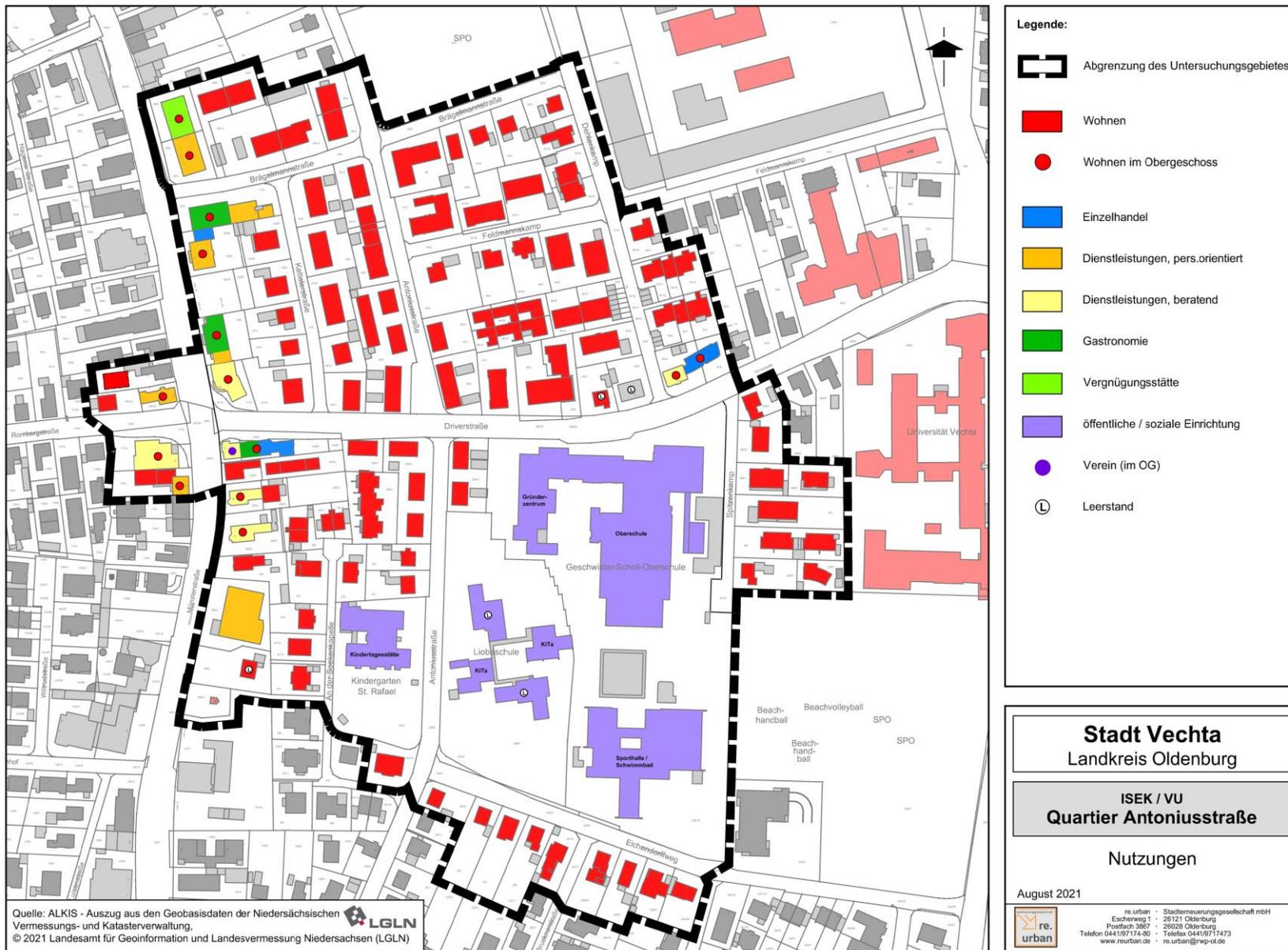


Montessori-Kinderhaus St. Rafael

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

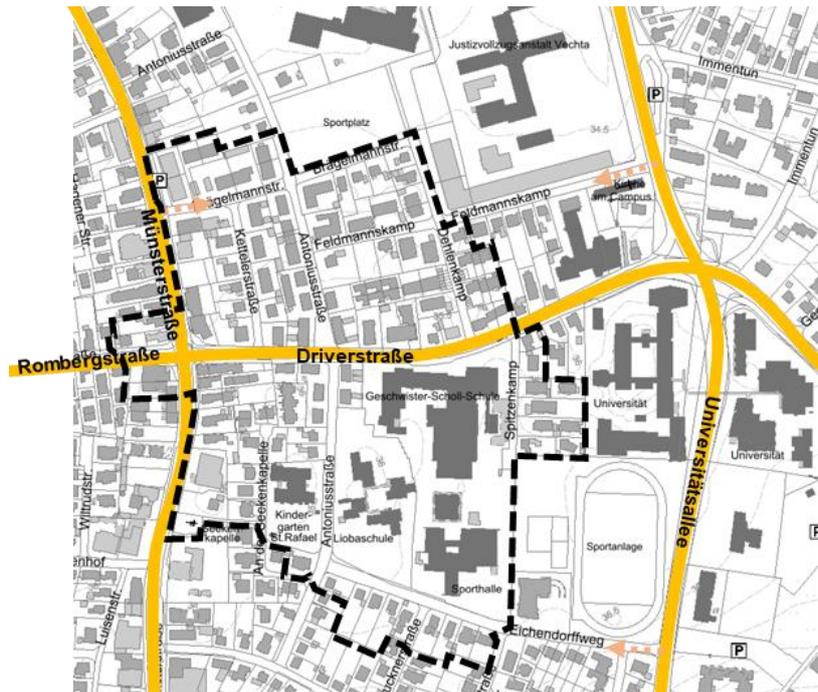
Abb. 21: Nutzungsstruktur



5.2 Erschließungsstruktur – Straßen, Wege, Parken

Die Erschließung des Untersuchungsgebietes erfolgt vor allem über die in West-Ost-Richtung mittig durch das Gebiet verlaufende Driverstraße, die am Westrand des Untersuchungsgebietes in die Mühlenstraße mündet sowie östlich des Gebietes auf die Universitätsallee trifft.

Von der Münsterstraße kommend gelangt man zudem über die Brägelmannstraße ins Quartier. Vom Osten kommend bestehen Zufahrtsmöglichkeiten über den Feldmannskamp und den Eichendorffweg.



Mit dem öffentlichen Personennahverkehr ist das Untersuchungsgebiet über drei Bushaltestellen im Gebiet zu erreichen – diese liegen in der Brägelmannstraße, am Dehlenkamp sowie südlich der Geschwister-Scholl-Oberschule (Eichendorffweg).

Die zentrale Verkehrsachse im Gebiet bildet die Driverstraße. Die durch Durchgangsverkehr geprägte Straße ist asphaltiert und beidseitig durch Geh- und Radweg begleitet. Im Bereich der Geschwister-Scholl-Oberschule gilt eine temporäre Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h.

Bei den übrigen Straßen handelt es sich um Anliegerstraßen, die – mit Ausnahme des Eichendorffweges – als Tempo-30er-Zonen ausgewiesen sind. Auch diese Straßen sind asphaltiert und weitestgehend beidseitig, mindestens aber einseitig, mit Gehwegen ausgestattet.

Öffentliche Fuß-/Radwegeverbindungen sind südlich der Seekenkapelle sowie östlich der Geschwister-Scholl-Oberschule zu finden. Bei der Verbindung von der Münsterstraße zu An der Seekenkapelle handelt es sich um einen unbefestigten Pfad. Die Verbindung zwischen Eichendorffweg und Spitzenkamp stellt die Hauptfußwegeverbindung zwischen Haltestelle und Eingang der Oberschule dar: sie liegt auf dem Grundstück der Geschwister-Scholl-Oberschule, ist in Asphalt ausgebaut und auch durch Pkw befahrbar (Zufahrt für nicht öffentliche Stellplätze auf Schulgelände östlich der Sporthalle).

Darüber hinaus gibt es Fußwege auf privaten Grundstücken, die im Wesentlichen zur Erschließung im Bereich des Geschosswohnungsbaus Brägelmannstraße sowie der Reihenhäuser / Gartenhofbebauung Dehlenkamp dienen.



Driverstraße – zentrale Verkehrsachse



Anliegerstraße (nördl. Antoniusstraße)



Fußweg südlich der Seekenkapelle



Fuß-/Radweg (Anliegerzufahrt)
– Eichendorffweg - Spitzenkamp

Öffentliche Stellplätze gibt es ausschließlich im Bereich der Schulen (twl. nur temporäre öffentliche Nutzung außerhalb der Schulzeiten). Darüber hinaus ist das Parken teilweise im Straßenraum möglich.

Anwohnerparken ist weitestgehend auf den jeweiligen Grundstücken organisiert – im innenliegenden Hofbereich, zwischen Straßenraum und Bebauung sowie teilweise in Garagenhöfen.

Größere private Stellplatzanlagen (Kundenparken) sind an der Münsterstraße zu finden. Auf dem Schulgelände der Geschwister-Scholl-Oberschule ist zudem ein Mitarbeiterstellplatz zu finden.

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen



Öffentliche Stellplätze – Liobaschule



Öffentliches Parken im Straßenraum



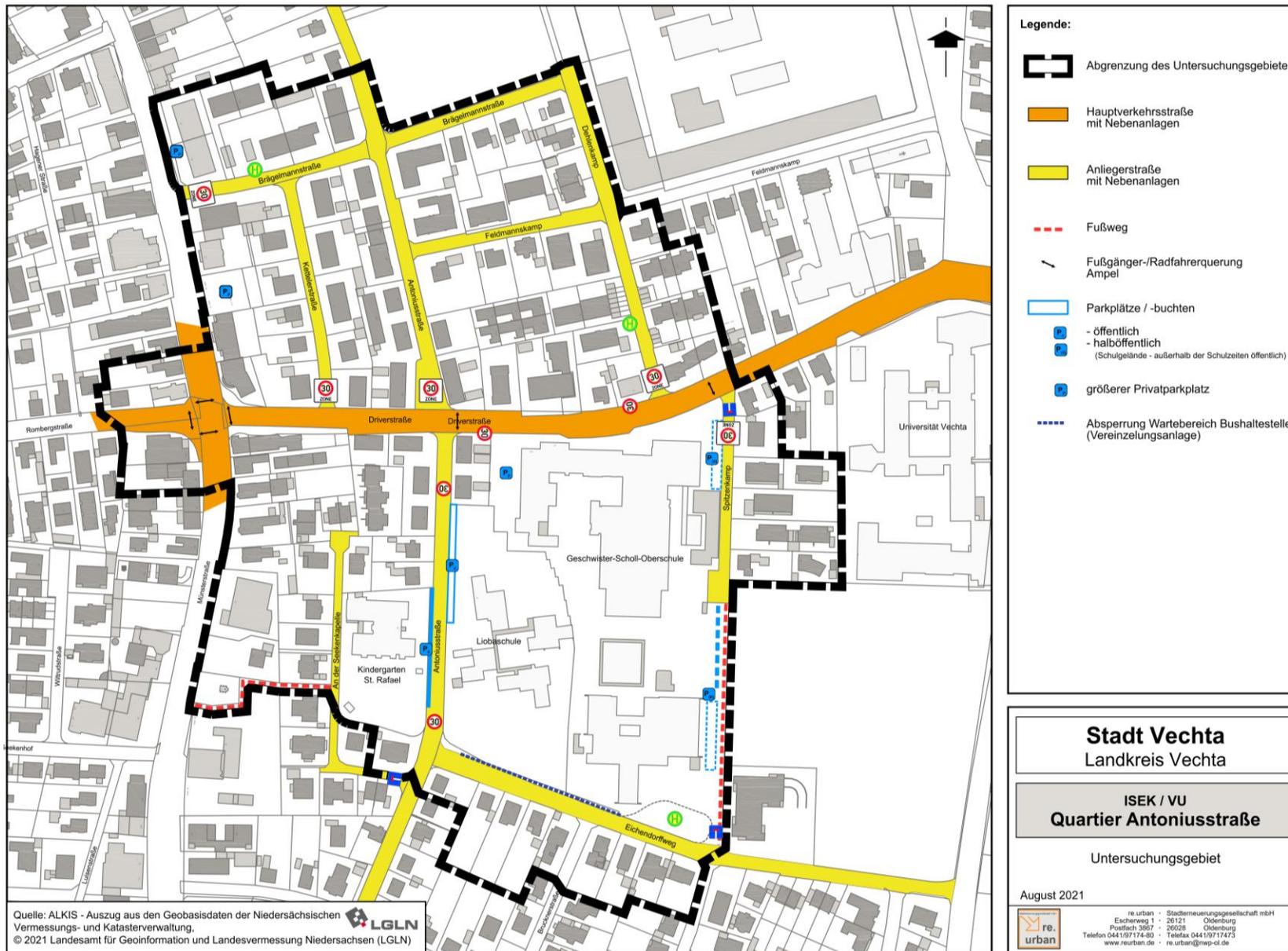
Garagenanlagen Dehlenkamp



private Stellplätze auf priv. Grundstücken

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße
 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

Abb. 22: Erschließung



5.3 Gebäude

5.3.1 Gebäudebestand

Der Gebäudebestand im Quartier Antoniusstraße ist sehr vielfältig. Mit Blick auf den Geschosswohnungsbau lassen sich sehr unterschiedliche Baualter / -stile ausmachen:

- entlang der Antoniusstraße sowie tlw. an der Driverstraße befinden sich Mehrfamilienhäuser aus den 1950er Jahren, die scheinbar im Zusammenhang errichtet wurden (einheitliche Architektur).
In den 2½-geschossigen Klinker-/Putzbauten mit Satteldach werden mehrheitlich jeweils sechs Wohnungen über einen Zugang erschlossen.
- Geschosswohnungsbau der 1970er Jahre ist nördlich der Brägelmannstraße zu finden. In den 3-geschossigen Flachdachbauten befinden sich 12 bis 16 Wohnungen, von denen jeweils sechs bzw. acht über einen Zugang erschlossen sind.
- ebenfalls Geschosswohnungsbau der 1970er Jahre ist in der Kettlerstraße zu finden – in den verklinkerten Bauten mit Satteldach sind jeweils 6 Wohnungen zu finden.
- neueren Baualters (1980/90er) sind einige Mehrfamilienhäuser im Bereich Feldmannskamp sowie im Bereich Spitzenkamp
- neueren Baualters sind Mehrfamilienhäuser die der Nachverdichtung im Bereich der Antoniusstraße dienen



Mehrfamilienhäuser Antoniusstraße



Geschosswohnungsbau Brägelmannstraße



Mehrfamilienhaus Dehlenkamp



Nachverdichtung Antoniusstraße

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

Die Einfamilienhausbebauung ist vor allem durch freistehende, 1½-geschossige Bauten mit Satteldach unterschiedlichem Baualters geprägt (Eichendorffstraße / Brägelmannstraße / Feldmannskamp ca. 1950er bis 1970er Jahre; An der Seekenkapelle 1990er/2000er Jahre).

Am Dehlenkamp befinden sich zudem einige Reihenhäuser sowie ein Gartenhofhaus-Komplex (beides vermutlich 1970er Jahre).



Einfamilienhäuser - Eichendorffweg



Einfamilienhäuser – An der Seekenkapelle

An der Münsterstraße sowie im Kreuzungsbereich Driverstraße/Dehlenkamp befinden sich einige Wohn- und Geschäftshäuser unterschiedlicher Bauart und -alter.



Wohn-/ Geschäftshäuser - Münsterstraße



Wohn-/ Geschäftshäuser -Driverstraße

5.3.2 Denkmalschutz

Unter Denkmalschutz stehen die Seekenkapelle und der sie umgebende Baumbestand.

Darüber hinaus sind im Untersuchungsgebiet „Quartier Antoniusstraße“ keine Baudenkmale zu finden.



5.4 Freiraumsituation

Im Untersuchungsgebiet sind **keine öffentlich nutzbaren Freiflächen** zu finden.

Rund um die Seekenkapelle befindet sich ein schützenswerter Baumbestand (vgl. Kap. 5.3.2). Das 500 m² große Grundstück in kirchlichem Eigentum ist von der Münsterstraße aus frei zugänglich.

Rund um die ehem. Liobaschule befinden sich Spiel- und Freiflächen, die vornehmlich der Nutzung durch die Einrichtungen in der Liobaschule (Kindertagesstätten, Zwischennutzung Grundschulen) dienen. Eine öffentliche Nutzung des Schulhofes der Oberschule inkl. des überdachten Bolzplatzes außerhalb der Schul-/ Betreuungszeiten ist zulässig.

Aktuell (Okt. 2021) plant die Stadt Vechta die Errichtung eines Basketball-Spielfeldes auf dem Grundstück der Geschwister-Scholl-Oberschule.



eingezäunte Spiel- und Freiflächen Liobaschule



Pausenhof und überdachter Bolzplatz (ehem. Eislauffläche) Geschwister-Scholl-Oberschule

Auf den privaten Grundstücken befinden sich vor allem im Bereich der Einfamilienhausbebauung private, individuell gestaltete Außenanlagen / Gärten.

Im Bereich der Mehrfamilienhausbebauung dient der private Außenraum vorrangig der Organisation des Parkens (Stellplätze, tlw. Garagen) sowie als Nebenanlage für Mülltonnen, Fahrräder etc..

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße

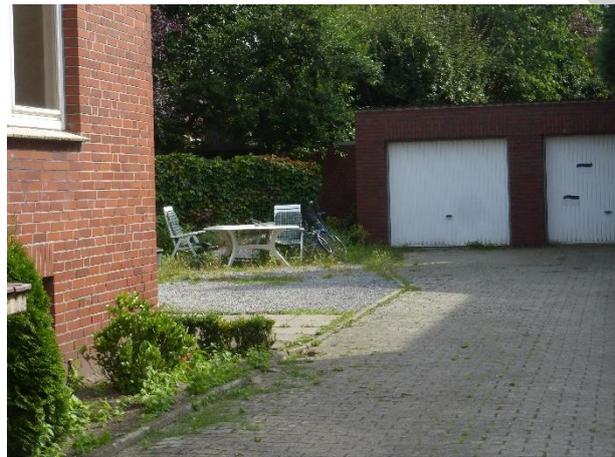
Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

Nördlich der Brägelmannstraße sind die Flächen zwischen den Gebäuden als Rasenflächen angelegt (Abstandsgrün).

Während die Geschosswohnungsbauten aus den 1970er Jahren sowie neueren Baualters mehrheitlich über Balkone verfügen, stehen im Bereich der Bebauung aus den 1950er Jahren (v.a. Antoniusstraße) keine Freisitze zur Verfügung.



Organisation Parken, Fahrräder, Mülltonnen auf privaten Außenflächen



„improvisierter“ Außensitz Antoniusstraße



Abstandsgrün Brägelmannstraße

5.5 Eigentümerstruktur

Im Eigentum der Stadt Vechta befinden sich alle Erschließungsflächen sowie die Schulgrundstücke (Geschwister-Scholl-Oberschule, Liobaschule). Darüber hinaus ist die Stadt Eigentümerin eines Grundstückes an der Münsterstraße, welches der Heimatverein Vechta nutzt.

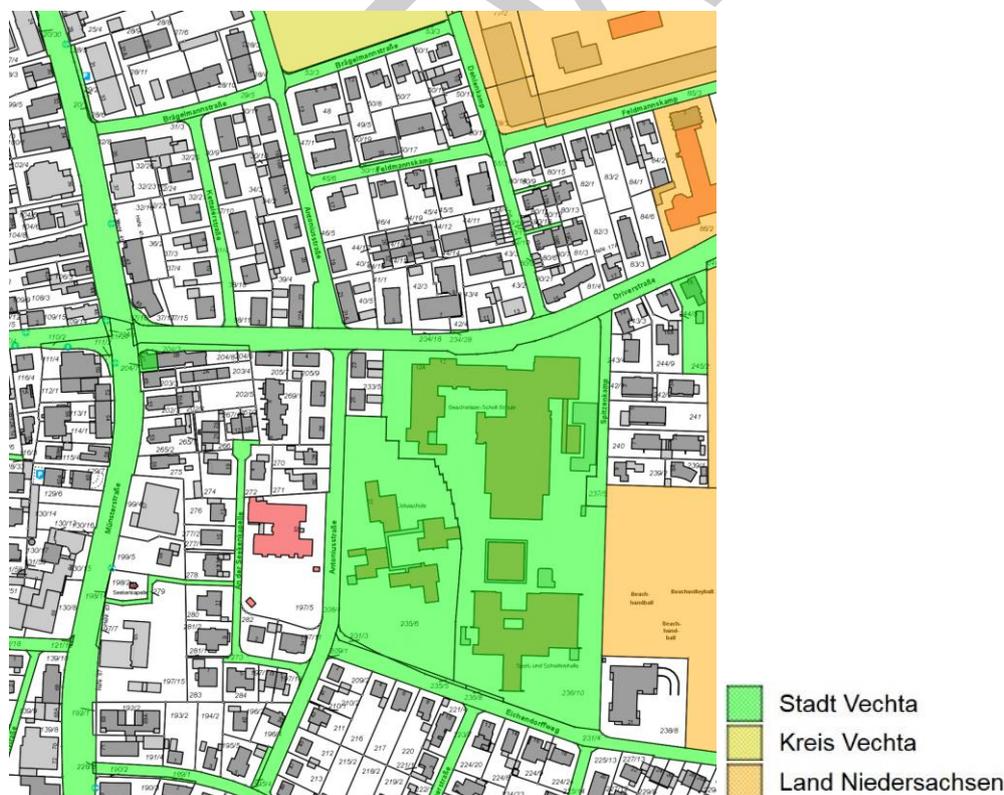
Das Grundstück Kindergarten St. Rafael sowie das der Seekenkapelle befinden sich in kirchlichem Eigentum – ebenso vier Erbpachtgrundstücke.

Darüber hinaus befinden sich die Grundstücke im Untersuchungsgebiet überwiegend in privatem Eigentum. Einzeleigentümer (bzw. kleine Eigentümergemeinschaften) sind vor allem im Besitz von Grundstücken mit Einfamilienhäusern, aber auch einige Mehrfamilienhäuser befinden sich im Einzeleigentum. In Teilen erstreckt sich dabei das Eigentum über mehrere zusammenhängende Flurstücke.

Insbesondere die Grundstücke und Geschosswohnungsbauten im Bereich der Brägelmannstraße/Kletterstraße sowie im Bereich Dehlenkamp/Driverstraße sind als Wohnungseigentum organisiert. Dabei halten einzelne Eigentümer teilweise mehrere Anteile (daraus ist zu schließen, dass die Wohnungen vermietet sind).

Ein zusammenhängender Komplex an der Antoniusstraße ist im Eigentum einer Immobiliengesellschaft, ein weiterer, mehr als 10 Gebäude umfassender, Bereich befindet sich im Eigentum einer Eigentümergemeinschaft.

Abb. 23: Eigentümerstruktur – öffentliche Eigentümer



6 Integrierte SWOT-Analyse und vertiefende Bestandsanalyse

6.1 SWOT-Analyse nach Funktionsbereichen

Basierend auf den zuvor dargestellten Ergebnissen der Bestandsanalyse sowie den Darstellungen zur gesamtstädtischen Entwicklung werden im Folgenden die Stärken und Chancen (Strengths / Opportunities) sowie die Schwächen und Risiken (Weaknesses / Threats) des Quartiers Antoniusstraße aufgezeigt. Die SWOT-Analyse erfolgt dabei für unterschiedliche Funktionsbereiche.

6.1.1 Wohnstandort

Stärke / Chance	Das Quartier Antoniusstraße bietet ein umfangreiches Angebot an kleinen / mittleren Wohnungen in Mehrfamilienhäusern	Schwäche / Risiko
	und zeichnet sich dabei durch eine gut erschlossene, zentrale Lage mit Nähe zur Innenstadt, zur Uni und zu sozialer Infrastruktur (KiTa, Schule) aus.	
	Auf Grund der demografischen Entwicklung ist davon auszugehen, dass es eine zunehmende Nachfrage nach kleinen Wohnungen auf Grund von Haushaltsverkleinerungen geben wird (v.a. auch durch Senioren).	
	Zudem ist mit einer anhaltenden Wohnungsnachfrage durch Studierende zu rechnen.	
	Vor allem im Mehrfamilienhaus-Segment ist ein Sanierungsstau zu erkennen (v.a. im Bereich Brägelmannstraße),	
	die Mehrfamilienhäuser der 1950er bis 1970er Jahre sind nicht barrierefrei gestaltet (Hochparterre / Stufenanlagen im Eingangsbereich).	
	Die Eigentümerstruktur in diesen Mehrfamilienhäusern (zahlreiche Wohnungseigentumsgemeinschaften) birgt die Gefahr, dass Modernisierungsmaßnahmen schwer koordinierbar sind (insbesondere, wenn Eigentümer keine Selbstnutzer sind).	
	Hinsichtlich der Versorgung mit Waren des täglichen Bedarfs wurde im Rahmen des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes eine Versorgungslücke aufgezeigt.	
	Es fehlt an öffentlichen Freiräumen / Aufenthaltsmöglichkeiten.	
	Die privaten Freiflächen dienen überwiegend dem Parken, Grünflächen sind ungenutzt (Abstandgrün).	
Vor allem der Bereich Brägelmannstraße ist bereits heute durch ein negatives Image stigmatisiert – es besteht das Risiko, dass dieses Image Auswirkungen auf das gesamte Wohnquartier hat.		

6.1.2 Soziale Infrastruktur / Freizeit / Kultur

Stärke / Chance	Das Quartier verfügt über eine überwiegend gut ausgelastete vorhandene soziale Infrastruktur (Kindertagesstätte, Oberschule).	Schwäche / Risiko
	Aufgrund der demografischen Entwicklung (positive natürliche Entwicklung / Familienzuzug) ist davon auszugehen, dass die vorhandene Infrastruktur auch in der Zukunft ausgelastet ist.	
	Hinsichtlich der Kinderbetreuungsangebote liegt eine Chance in der Nähe zur Universität (Nachfrage durch Bedienstete / Studenten).	
	Die Konzentration unterschiedlicher sozialer Infrastruktur im Gebiet bzw. in unmittelbarer Nähe hat bereits in der Vergangenheit dazu beigetragen, dass für Teile leerstehender Einheiten Nachnutzungsoptionen gefunden wurden (z.B. Nutzung leerstehender Trakt der Liobaschule durch Montessori-Kinderhaus St. Rafael; Nutzung leerstehender Räumlichkeiten in GSO durch Gründerzentrum der Uni).	
	Jedoch wird die Infrastruktur v.a. durch Nutzer in Anspruch genommen, die nicht Bewohner des Quartiers sind (v.a. (Klein)kinder / Schüler) – es besteht das Risiko einer fehlenden Einbindung der Einrichtungen in das Quartier.	
	Über das Betreuungsangebot der KiTas / Schulen hinaus gibt es im Gebiet keine öffentlichen sozialen Angebote (z.B. Freizeitbetreuung für Kinder / Jugendliche, Beratungs-/Freizeitangebote für z.B. Migranten, Senioren).	
	Vorhandene Raumkapazitäten der ehemaligen Liobaschule bieten die Chance zur Schaffung von Angeboten für Bewohner des Quartiers, aber auch von Angeboten für Auswärtige, die zur Belegung des Quartiers beitragen.	

6.1.3 Wirtschafts- / Einzelhandelsstandort

Das Quartier Antoniusstraße hat keine große Bedeutung als Wirtschaftsstandort.	
Stärke / Chance	Das „Stadtteilzentrum“ an der Münsterstraße ist kein Bestandteil des Zentralen Versorgungsbereiches – erste Tendenzen eines Trading-Down sind zu erkennen (Spielothek, Tattoo-Studio).
	Brachliegende Grundstücke an der Münsterstraße werden als Stellplatzflächen genutzt.
	Der Abschnitt Münsterstraße ist Bestandteil des 2021 begonnenen Prozesse „Masterplan Innenstadt“ – ggf. ergeben sich hieraus Chancen für den Standort.
	Aufgrund der Nähe zur Universität wurde 2021 in einem leerstehenden Trakt der GSO ein Gründerzentrum eingerichtet – ggf. birgt die Nähe zur Uni auch für andere Teilbereiche des Quartiers Chancen.
Schwäche / Risiko	

6.1.4 Verkehrliche Infrastruktur

Stärke / Chance	Das Quartier Antoniusstraße ist mit dem Pkw grundsätzlich gut erreichbar,
	jedoch befindet sich der Kreuzungsbereich Driverstraße/ Münsterstraße insbesondere in den morgendlichen Stunden als Verteilernode an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit (hohes Verkehrsaufkommen). Der Abschnitt Münsterstraße ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen belastet.
	Gemäß VEP ist die Driverstraße Bestandteil des Stadtringes, für welchen eine „Verbesserung der Verkehrsführung“ vorgesehen ist – dieses birgt das Risiko einer zusätzlichen Belastung.
	Die Anliegerstraßen im Gebiet befinden sich tlw. in einem schlechten funktionalen Zustand – Fußwege sind vorhanden, jedoch sind diese nicht ausreichend breit und nicht barrierefrei gestaltet.
	Das Quartier verfügt es über eine gute ÖPNV-Anbindung (3 Haltestellen des Stadtbusses) mit kurzer Fahrzeit in die Innenstadt,
	jedoch mangelt es bei den Haltestellen an Aufenthaltsqualität und Barrierefreiheit (keine Überdachungen, keine Sitzmöglichkeiten).
	Dem ruhenden Verkehr wird ein umfangreiches Stellplatzangebot v.a. auch auf den privaten Freiflächen geboten,
	jedoch wird das Stadtbild negativ durch die parkenden Pkw beeinträchtigt („Blechwüste“).
Eine Chance besteht in der Stärkung des Radverkehrs in der Stadt Vechta und der Einbindung der Driverstraße in das übergeordnete Radroutennetz der Stadt (gemäß VEP) (Entlastung vom motorisierten Individualverkehr) .	
Schwäche / Risiko	

6.2 Vertiefende Bestandsuntersuchung: Darstellung der (städtebaulichen) Missstände und Entwicklungshemmnisse

Im Zuge einer vertiefenden Bestandsuntersuchung wurden im Hinblick auf die heutige Situation im Gebiet folgende städtebauliche Missstände festgestellt, die einer positiven Entwicklung des Gebietes entgegenstehen:

- Funktionale Mängel in der Nutzungsstruktur
 - Funktionale und gestalterische Mängel im öffentlichen Raum
 - Bauliche und gestalterische Mängel auf privaten Grundstücken
- Soziale Problemlagen

6.2.1 Funktionale Mängel in der Nutzungsstruktur

Einen zentralen Missstand stellt die 2021 **geschlossene Liobaschule** dar. Zwar wird diese aktuell zwischengenutzt und auch für die langfristige Nachnutzung gibt es erste Konzeptideen. Der Gebäudebestand ist jedoch für die angedachten Nutzungen **ggf. überdimensioniert** und es besteht **Modernisierungsbedarf** (v.a. energetisch / bzgl. Barrierefreiheit).



Das Quartier Antoniusstraße gliedert sich in zwei Teilbereiche: während der nördliche Teil v.a. dem Wohnen dient, befindet sich im südlichen Teilbereich soziale Infrastruktur, die im Zuge der Nachnutzung der Liobaschule weiter ausgebaut und stärker auch auf die Bewohner des Quartieres ausgerichtet werden soll.

Der Schulhof der GSO stellt einen öffentlichen Freiraum auch für Jugendliche des nördlichen Quartiers dar.

Jedoch besteht durch die Driverstraße, die Teil des Stadtrings ist und über eine große Ausbaubreite verfügt, eine erhebliche **Trennwirkung zwischen den beiden Quartiersteilen**.



Das Stadtteilzentrum an der Münsterstraße zeigt **Trading-Down-Tendenzen**: Neben einem Tattoo-Studio und einer Shisha-Bar ist hier eine Spielhalle ansässig. Vorhandene Baulücken werden keiner Neubebauung zugeführt sondern werden als Stellplätze genutzt.



Spielhalle in ehem. Ladenlokal
(Münsterstraße)



Baulücke an der Münsterstraße

Als funktionaler Mangel ist schließlich die **hohe Verkehrsbelastung im Kreuzungsbereich Münsterstraße / Driverstraße** zu benennen, die insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten zu langen Rückstaus führt.



6.2.2 Funktionale und gestalterische Mängel öffentlicher Raum

Im öffentlichen Verkehrsraum sind **funktionale und gestalterische Mängel an Erschließungsanlagen** auszumachen:

- Die Driverstraße wirkt trist und überdimensioniert.
- Die Anliegerstraßen weisen teilweise gravierende funktionale Mängel auf (insbesondere Spitzenkamp, Eichendorffweg).
- Es mangelt an Grün sowie Beleuchtung im öffentlichen Raum.
- Vorhandene Nebenanlagen sind teilweise sehr schmal (nicht nutzbar).
- Die Straßen und Parkplatzflächen dominieren den öffentlichen Raum.

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen



Driverstraße – mangelnde Gestaltung



Eichendorffweg – schadhafter Zustand



Spitzenkamp – schadhafter Zustand



Kettlerstraße – mangelnde Gestaltung



Feldmannskamp – nicht nutzbare / nicht vorhandene Nebenanlagen



Im Eichendorffweg befindet sich eine zentrale Bushaltestelle mit Wendepplatz, die vor allem durch Schulbusse angefahren wird (GSO). Der **Wendepplatz wirkt überdimensioniert und ungestaltet**, die **Wartezonenabgrenzung entlang des Eichendorffweg ist abgängig**.



ungestalteter Wendepplatz am Eichendorffweg



abgängige Wartezonenabgrenzung

Von der Bushaltestelle führt der Fußweg über den Spitzenkamp zum Haupteingang der Geschwister-Scholl-Oberschule. Gleichzeitig wird die Sackgasse als Zufahrt zu unbefestigten Stellplätzen genutzt, die überwiegend durch Lehrkräfte angefahren werden. Geparkt wird tlw. auf dem Gehweg. Die **Verkehrssicherheit** der Schüler ist in diesem Abschnitt, aber auch im nördlichen Spitzenkamp **beeinträchtigt**.



Fußweg zum Haupteingang GSO – unbefestigte Stellplätze – Parken auf dem Gehweg



Wege zum Hauptzugang GSO – mangelnde Verkehrssicherheit / nicht nutzbare Nebenanlagen

Im Quartier Antoniusstraße befinden sich zwei weitere **Bushaltestellen** des Stadtbus-ses. Diese sind **nicht barrierefrei** und es **fehlt an Sitzmöglichkeiten und Regenschutz**.



Der Fußweg von der Münsterstraße ins Quartier (südlich der Seekenkapelle) ist unbefestigt / nicht beleuchtet.



Im Quartier Antoniusstraße **mangelt es an öffentlichem Freiraum.**

Der **Schulhof** der Geschwister-Scholl-Oberschule, der außerhalb der Schulzeiten öffentlich nutzbar ist, ist **mangelhaft gestaltet.**

Zudem ist der Schulhof schlecht einsehbar, wodurch Vandalismus unbeobachtet bleibt.



mangelnde Gestaltung Schulhof Geschwister-Scholl-Oberschule

6.2.3 Bauliche Mängel auf öffentlichen Grundstücken

Die Sporthalle und das Schwimmbad auf dem Grundstück der Geschwister-Scholl-Oberschule weisen erhebliche Modernisierungstaus auf.

kurze Zustandsbeschreibung durch zuständigen Fachdienst folgt



neue Fotos folgen

6.2.4 Bauliche und gestalterische Mängel auf privaten Grundstücken

Es wird für das Gebiet insgesamt von mindestens mittlerem, in weiten Teilen (v.a. bei den Mehrfamilienhäusern aus den 1950er bis 1970er Jahren) auch hohem **Modernisierungsbedarf** ausgegangen (insbesondere auch Maßnahmen der energetischen Modernisierung).



Bei einer Vielzahl der Mehrfamilienhäuser sind die **Zugänge nicht barrierefrei**.



Die **Gebäudevorzonen** sind teilweise **nicht zониert und mangelhaft gestaltet**.

	
<p>fehlende Fahrradabstellmöglichkeit</p>	<p>mangelnde Pflege der Vorzone</p>

Ebenso ist der **Außenraum** teilweise **ungestaltet und ohne Funktion**. Es fehlt auf den privaten Flächen an Aufenthaltsflächen, insbesondere im Bereich der Mehrfamilienhausbebauung an der Brägelmannstraße und an der Kettlerstraße gibt es großflächiges, ungenutztes Abstandsgrün.

	
<p>fehlende Behausung von Ergänzungsfunktionen (Müll, Fahrräder)</p>	<p>mangelnde Nutzungsmöglichkeiten des privaten Freiraums</p>
	
<p>Ungeordnete / ungestaltete / improvisierte „Außensitzflächen“</p>	

Das Stadtbild wird durch **parkende Autos dominiert**. Die privaten **Außenflächen sind stark versiegelt** und werden überwiegend als Stellplätze genutzt.



6.2.5 Soziale Problemlagen

Neben den funktionalen, baulichen und gestalterischen Missständen, sind im Quartier vielfältige soziale Problemlagen zu erkennen.

Ein hoher Ausländeranteil (40 % + 12 % Migrationshintergrund) sowie eine hohe Fluktuation ausländischer Bewohner*Innen lassen auf eine **Häufung an Haushalten mit Integrationsbedarf** schließen.

Ein bedeutender Anteil der ausländischen Bewohner*Innen des Quartiers sind minderjährig. Daten zufolge sind in den vergangenen 3 Jahren rund 30 Minderjährige aus Syriens ins Quartier gezogen. Darüber hinaus leben im Quartier Arbeitsmigrant*Innen v.a. aus Osteuropa in teilweise sehr großen Familienverbänden.

Dem Fachdienst Soziale Dienste, Senioren und Integration der Stadt Vechta zufolge leben im Quartier teilweise Familien, deren Familienmitglieder - mit Ausnahme des berufstätigen (Werkvertragsarbeiters) Vaters/Ehemanns – nicht bei der Stadt Vechta gemeldet sind. Aufgrund von Ängsten, die in Bezug auf den Umgang mit Behörden insbesondere auch aufgrund fehlender Sprachkenntnisse bestehen, werden teilweise Schulanmeldung oder Anmeldungen für den Kindergartenbesuch nicht vorgenommen. **Dringend benötigte wohnortnahe, aufsuchende Beratungs-, Betreuungs- und Integrationsangebote sind im Quartier nicht vorhanden.**

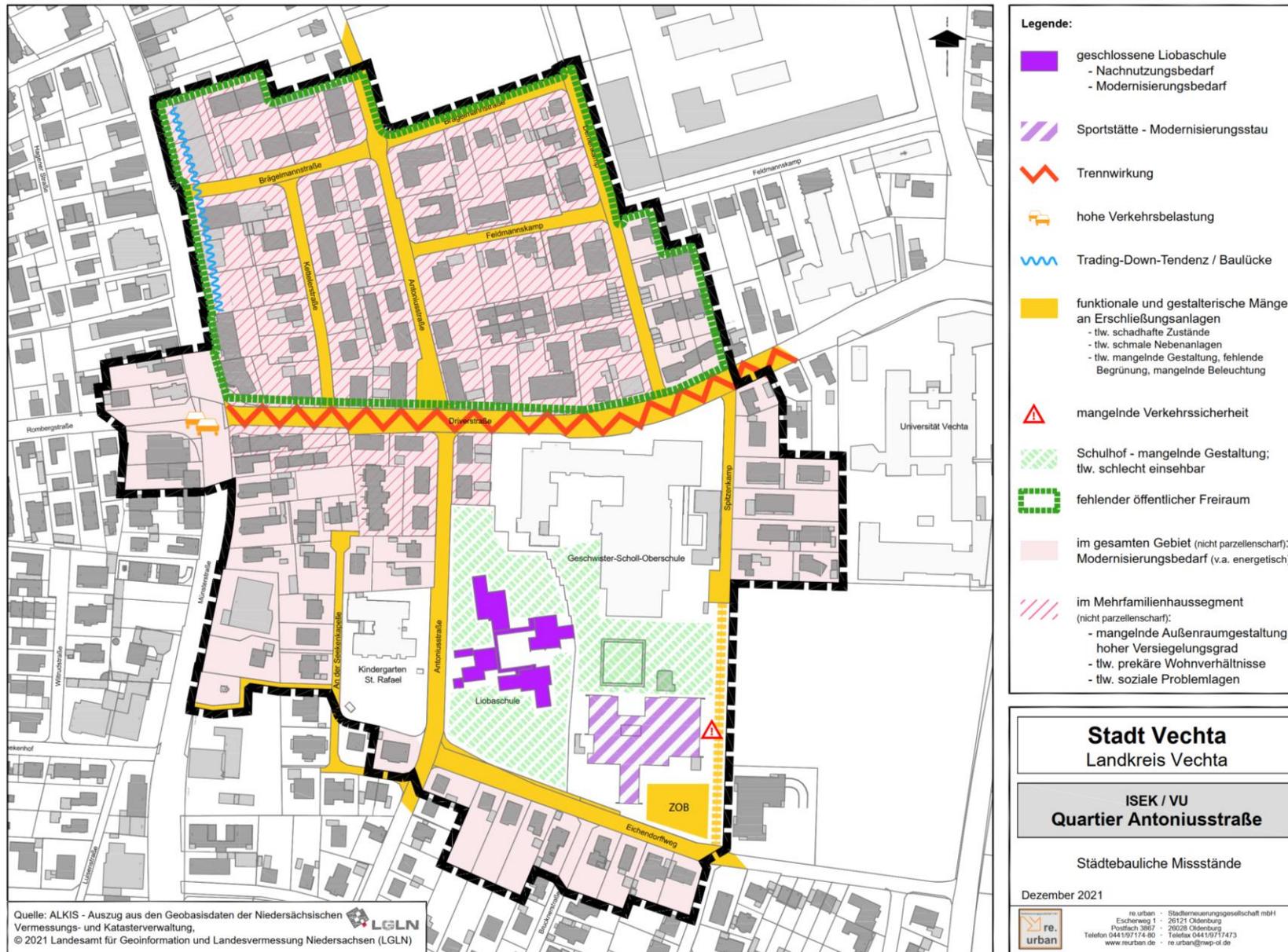
Zudem lässt das vorhandene Wohnungsangebot sowie ein leicht erhöhter Anteil an Wohngeldempfänger*Innen im Quartier darauf schließen, dass der **Anteil sozialschwächerer Haushalte** (Senioren, Alleinerziehende, Arbeitslose) im Quartier **überdurchschnittlich** ist.

Kontrollen des Ordnungsamtes zufolge leben die Familien im Quartier Antoniusstraße teilweise in **prekären Wohnverhältnissen** (mehrere Familien in einer Wohnung, kinderreiche Familien in zu kleinen Wohnungen).

Im Quartier fehlt es an öffentlichen Einrichtungen oder öffentlichen Flächen, die diese Wohnsituationen auffangen (**fehlende Aufenthaltsmöglichkeiten außerhalb der Wohnung**).

Schließlich gibt es im Quartier zahlreiche Wohnungen die zimmerweise an Student*Innen vermietet werden – zwar ist davon auszugehen, dass sich hieraus kein Bedarf nach sozialer Infrastruktur ergibt, jedoch nach öffentlichen Aufenthaltsmöglichkeiten außerhalb der Wohnung.

Abb. 24: Städtebauliche Missstände



7 Leitbild / Entwicklungsziele und Ansätze der Erneuerung

Im Folgenden werden – aufbauend auf der Bestandsaufnahme und der SWOT-Analyse – Entwicklungsziele für das Untersuchungsgebiet Quartier Antoniusstraße formuliert. Aufgezeigt werden zudem Ansätze der Erneuerung, die zum Erreichen der Entwicklungsziele beitragen sollen.

Dabei werden Ziele und Ansätze für unterschiedliche **Handlungsräume** formuliert:

- 7.1 Quartier südlich der Driverstraße
- 7.2 Quartier nördlich der Driverstraße
- 7.3 Münsterstraße

Innerhalb der Handlungsräume werden die Ansätze der Erneuerung nach unterschiedlichen **Handlungsfeldern** (Nutzung, öffentlicher Raum, Privater Raum, Verkehr) aufgezeigt.

7.1 Quartier südlich der Driverstraße

Ziel der Erneuerung:

Stärkung und Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur inkl. Schaffung / Verbesserung öffentlich nutzbarer Freiräume

Das Quartier südlich der Driverstraße ist bereits heute Standort sozialer Infrastruktur (Kinderbetreuung, Schule). Die leerstehende Liobaschule bietet eine gute Basis für die Stärkung des Teilbereiches als Standort sozialer Infrastruktur. Dabei soll ein Fokus auf dem quartiersbezogenen Bedarf liegen (v.a. Beratungsangebote, Betreuungsangebote, Integrationsarbeit). Das Angebot soll aber auch Nutzer von außerhalb in das Quartier holen, um den Standort zu stärken (Aufwertung des Images) und Integrationsarbeit zu leisten (Vereinsarbeit = Integrationsarbeit).

Neben der Schaffung von Räumlichkeiten beinhaltet das Konzept die Schaffung eines Quartiersmanagements. Der Fachdienst Soziale Dienste, Senioren und Integration hat bekräftigt, dass es von besonderer Bedeutung wäre, der Bevölkerung im Quartier eine/n Ansprechpartner/in mit entsprechender Sprachkenntnis an die Seite zu stellen. Diese/r sollte sich vor Ort befinden und auch aufsuchende Arbeit leisten, um etwaige Betreuungsangebote anzubieten bzw. zu vermitteln oder aber die Familien zu beraten, auf bestehende Angebotsstrukturen zu verweisen oder bei Behördengängen zu unterstützen.

Nutzung	Ergänzung der vorhandenen sozialen Infrastruktur / Schaffung neuer sozialer Angebote Schaffung eines Quartiersmanagements (inkl. Einrichtung einer Sozialarbeiterstelle)
Öffentlicher Raum	Verbesserung / Erweiterung des öffentlichen Freiraumangebotes

Privater Raum / Gebäude	
Verkehr	Reduzierung der Barrierewirkung der Driverstraße Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich Eichendorffweg / ZOB / Fußweg GSO

7.2 Quartier nördlich der Driverstraße

Ziel der Erneuerung:

Sicherung als Wohnstandort v.a. für einkommensschwächere Haushalte

Das Quartier nördlich der Driverstraße ist bereits heute Wohnstandort für einkommensschwächere Haushalte – diesen gilt es zu sichern. Neben der Verbesserung der Gebäudebestände zielt das Konzept vor allem auf eine Verbesserung der Wohnumfeldqualität, die Schaffung bedarfsgerechter sozialer Infrastruktur (s. Quartier südlich der Driverstraße) und Integrationsarbeit.

Nutzung	Sicherung des Wohnungsangebotes im preiswerten Segment Reduzierung prekärer Wohnverhältnisse Stärkung des Images des Quartiers
Privater Raum / Gebäude	Modernisierung von Gebäuden Gestaltung privater Außenräume Entsiegelung von Flächen / Neuorganisation des Parkens
Öffentlicher Raum	Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch gestalterische Aufwertung Schaffung eines öffentlichen Freiraumangebotes
Verkehr	Reduzierung der Barrierewirkung der Driverstraße Aufwertung des ÖPNV-Angebotes (Neu)Ordnung ruhender Verkehr

7.3 Münsterstraße

Ziel der Erneuerung:

Stabilisierung des Stadtteilzentrums

Ziel des Konzeptes ist es, der Trading-Down-Tendenz im Bereich der Münsterstraße möglichst entgegenzuwirken und das Stadtteilzentrum mit wohnortsnahem Einzelhandels- und

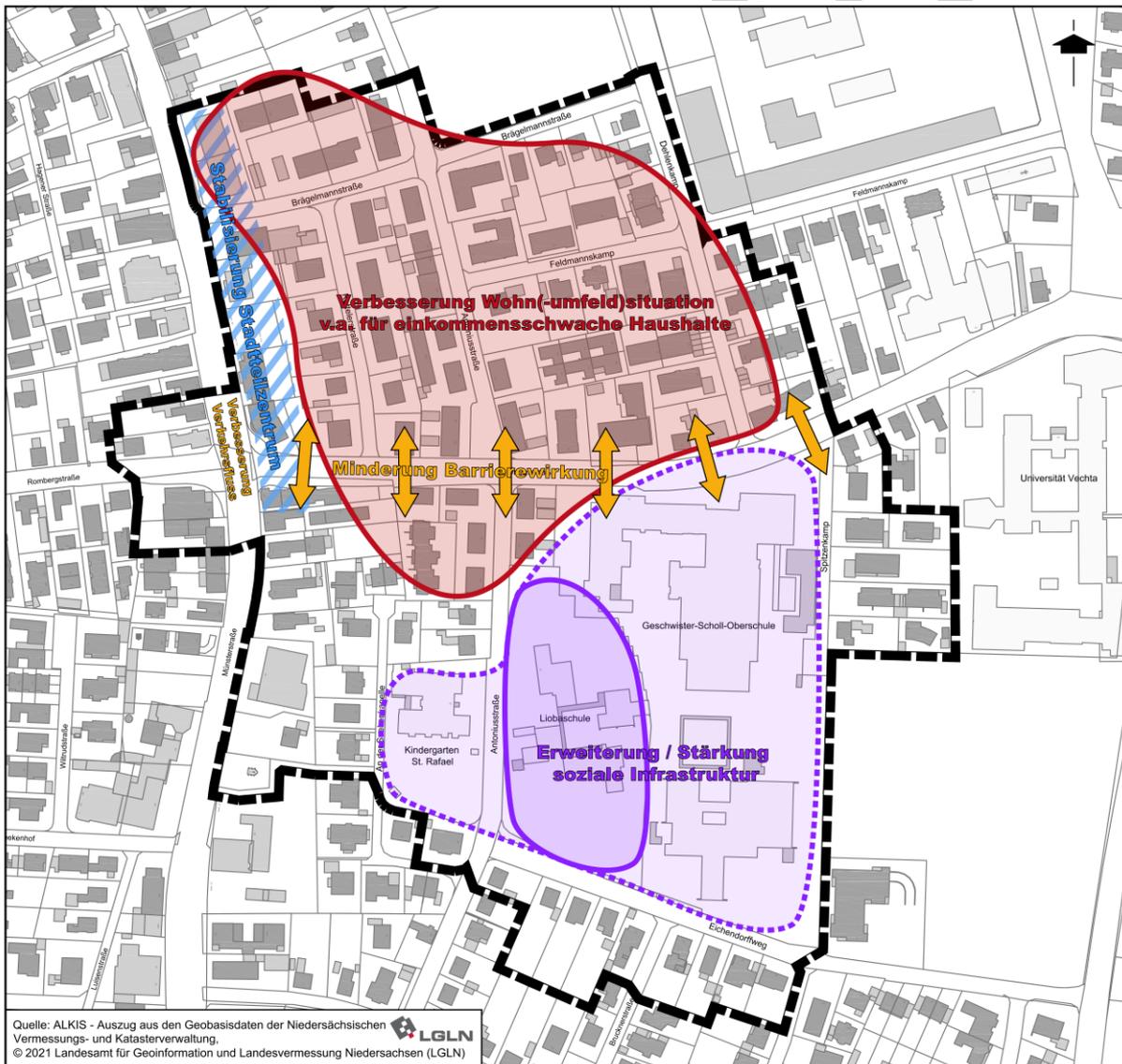
Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

Dienstleistungsangebot zu stärken. Der Abschnitt Münsterstraße bildet für Außenstehende den Eingang in das Quartier – die Wahrnehmung dieses Eingangs gilt es aufzuwerten.

Nutzung	Ansiedlung wohnortnaher Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote
Privater Raum / Gebäude	Modernisierung von Gebäuden Schließung von Baulücken
Öffentlicher Raum	
Verkehr	Verbesserung des Verkehrsflusses / Vermeidung von Rückstaus

Abb. 25: Erneuerungskonzept



8 Verfahrenswahl / Abgrenzung des Fördergebietes

Die Stadt Vechta beabsichtigt, für das „Quartier Antoniusstraße“ einen Antrag auf Aufnahme in das Städtebauförderprogramm **„Sozialer Zusammenhalt - Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“** für das Programmjahr 2023 zu stellen.

Das Programm zielt darauf, eine auf das Quartier bezogene, integrative und vor allem soziale Stadtentwicklung voranzutreiben. Städtebaufördermittel können u.a. eingesetzt werden für:

- Grunderwerb
- Ordnungsmaßnahmen (z.B. Freilegung von Grundstücken)
- Erschließungsmaßnahmen
- Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an Gebäuden
- Errichtung von Gemeinbedarfseinrichtungen
- Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel, insbesondere durch die Verbesserung der grünen Infrastruktur

Mit der Förderung aus dem Programm „Sozialer Zusammenhalt“ soll – gemäß Programmaufruf - ein Beitrag geleistet werden *„zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität und Nutzungsvielfalt, zur Integration aller Bevölkerungsgruppen und Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts in den Stadt- und Ortsteilen“*.

8.1 Verfahrenswahl

Hinsichtlich des Sanierungsverfahrens sieht die zwischen dem Bund und den Ländern getroffene Verwaltungsvereinbarung zur Städtebauförderung für Maßnahmen im Programm „Sozialer Zusammenhalt“ die räumliche Festlegung als Maßnahmegebiet nach § 171 e Absatz 3 BauGB, als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB oder als Erhaltungsgebiet nach § 172 BauGB vor.

Gemäß Städtebauförderrichtlinie des Landes Niedersachsen erfolgt die räumliche Abgrenzung von Durchführungsmaßnahmen im Programm „Soziale Stadt“⁵ durch Ratsbeschluss nach § 171e Abs. 3 BauGB oder durch förmliche Festlegung als Sanierungsgebiet nach §142 BauGB.

⁵ Die aktuell geltende Städtebauförderrichtlinie des Landes Niedersachsen wurde 2015 erlassen – sie enthält u.a. Regelungen zu den seinerzeit durchgeführten Städtebauförderprogrammen. Nach Umstrukturierung der Städtebauförderung in 2020 befindet sich die Städtebauförderrichtlinie aktuell in einer Überarbeitung. Da laufende Maßnahmen des ehemaligen Programms „Soziale Stadt“ im neuen Programm „Sozialer Zusammenhalt“ aufgegangen sind, wird zunächst davon ausgegangen, dass die Regelungen zur „Sozialen Stadt“ übertragbar sind.

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

Die folgende Tabelle stellt die Regelungen in den unterschiedlichen Verfahren dar:

	Soziale Stadt-Gebiet nach § 171 e BauGB	Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB	Stadtumbaugebiet mit Stadtumbauesatzung nach § 171 d BauGB
Gebietsfestlegung durch Ratsbeschluss: Maßnahmen müssen zweckmäßig durchführbar sein	Beschluss	Satzung	Satzung
Auskunftspflicht: die Stadtumbaumaßnahme ist mit den allen Betroffenen möglichst frühzeitig zu erörtern, die Betroffenen sind zu beraten	X	X	X
Genehmigungspflichten entsprechend § 14 Abs. 1 BauGB: Errichtung, Änderung/Nutzungsänderung, erhebliche / wesentlich wertsteigernde Maßnahmen, die nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig sind (Versagung nur, wenn Ziele behindert werden)		X	X
Genehmigungspflichten gemäß § 144 BauGB: für baugenehmigungspflichtige Maßnahmen sowie Veräußerung, Teilung, Baulast, Grundschuldbestellung; sanierungsrechtliche Genehmigungen (Gemäß § 145 Abs. 2 BauGB darf die Genehmigung nur versagt werden, wenn ansonsten die Zielerreichung gefährdet ist)		X	
Eintragung des Sanierungsvermerks in die Grundbücher (nach Rechtskraft Satzung) (Schutz des Grundstücksverkehrs)		X	
Vorkaufsrecht der Kommune: im Gebiet einer Satzung kann das gesetzliche Vorkaufsrecht beim Kauf von Grundstücken ausgeübt werden, wenn dies durch das Wohl der Allgemeinheit gerechtfertigt wird.		X	X
besondere sanierungsrechtliche Vorschriften (§§ 152 bis 156 BauGB):			
- <i>Genehmigung von Kaufverträgen</i> <i>Versagung, wenn Kaufpreis Verkehrswert überschreitet (Preisprüfung)</i>		X	
- <i>Erhebung von Ausgleichsbeträgen (in Höhe der Bodenwerterhöhung)</i>		X	
- <i>Erschließungsbeiträge nach BauGB und Beiträge nach dem NKAG</i>	X		X
erhöhte steuerliche Abschreibung für Investitionen z.B. in die Gebäude für die Privaten		X	

Es wird davon ausgegangen, dass die Umsetzung der Stadterneuerungsmaßnahme „Quartier Antoniusstraße“ ohne den Einsatz besonderer sanierungsrechtlicher Instrumente (v.a. Genehmigungsvorbehalt) erfolgen kann. Zudem ist Ziel der Stadt Vechta die Umsetzung im Konsens mit den Eigentümern – hingegen ist bei Wahl des umfassenden Sanierungsverfahrens nach § 142 BauGB eine eingeschränkte Mitwirkungsbereitschaft zu befürchten.

Vor diesem Hintergrund erwägt die Stadt Vechta die Durchführung der Maßnahme mit räumlicher Festlegung des Fördergebietes als Soziale Stadt-Gebiet nach § 171e BauGB.

Jedoch regelt der § 24 BauGB für ein Soziale-Stadt-Gebiet kein gesetzliches Vorkaufsrecht, welches zur Umsetzung des Zieles „Verbesserung der Freiraumsituation im nördlichen Teilgebiet“ hilfreich sein könnte. Vor diesem Hintergrund könnte der Erlass einer ergänzenden Vorkaufsrechtsatzung gem. § 25 (2) BauGB sinnvoll sein. (alternativ könnte eine Abstimmung mit dem Fördermittelgeber (Nds. Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz) erfolgen, ob ggf. die Durchführung der Maßnahme auch in einem Stadtumbaugebiet mit Stadtumbauesatzung nach § 171 d erfolgen kann).

Der Beschluss über das Verfahren ist durch den Stadtrat nach Aufnahme in die Städte-re.urban

bauförderung (frühestens Frühjahr 2023) zu fassen.

Hinweis zur Erhebung / Anrechnung von Erschließungs-/ Straßenausbaubeiträgen in der Städtebauförderung:

Erfolgt die räumliche Festlegung des Fördergebietes einer Stadterneuerungsmaßnahme als Maßnahmegebiet nach § 171 b oder § 171e BauGB, sind im Zuge der Umsetzung von beitragspflichtigen Erschließungsmaßnahmen (Herstellung oder Erneuerung) Erschließungsbeiträge nach BauGB und/oder Beiträge nach dem NKAG zu erheben und als Einnahmen in die Städtebaufördermaßnahme einzustellen (vorrangiger Einsatz zur Deckung förderfähiger Kosten).

Für Kommunen ohne Straßenausbaubeitragssatzung gilt – nach Mitteilung des Nds. Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz: „Kann die Kommune Straßenausbaubeiträge erheben, verzichtet jedoch aus sozialen oder finanzwirtschaftlichen Gründen darauf, müssen diese dennoch „fiktiv“ angerechnet werden.“

Aus diese „fiktiven“ Einnahmen ergibt sich somit ein zusätzlicher Eigenanteil der Kommune.

8.2 Vorschlag zur Abgrenzung des Fördergebietes

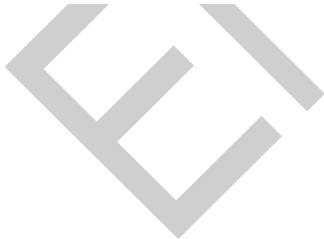
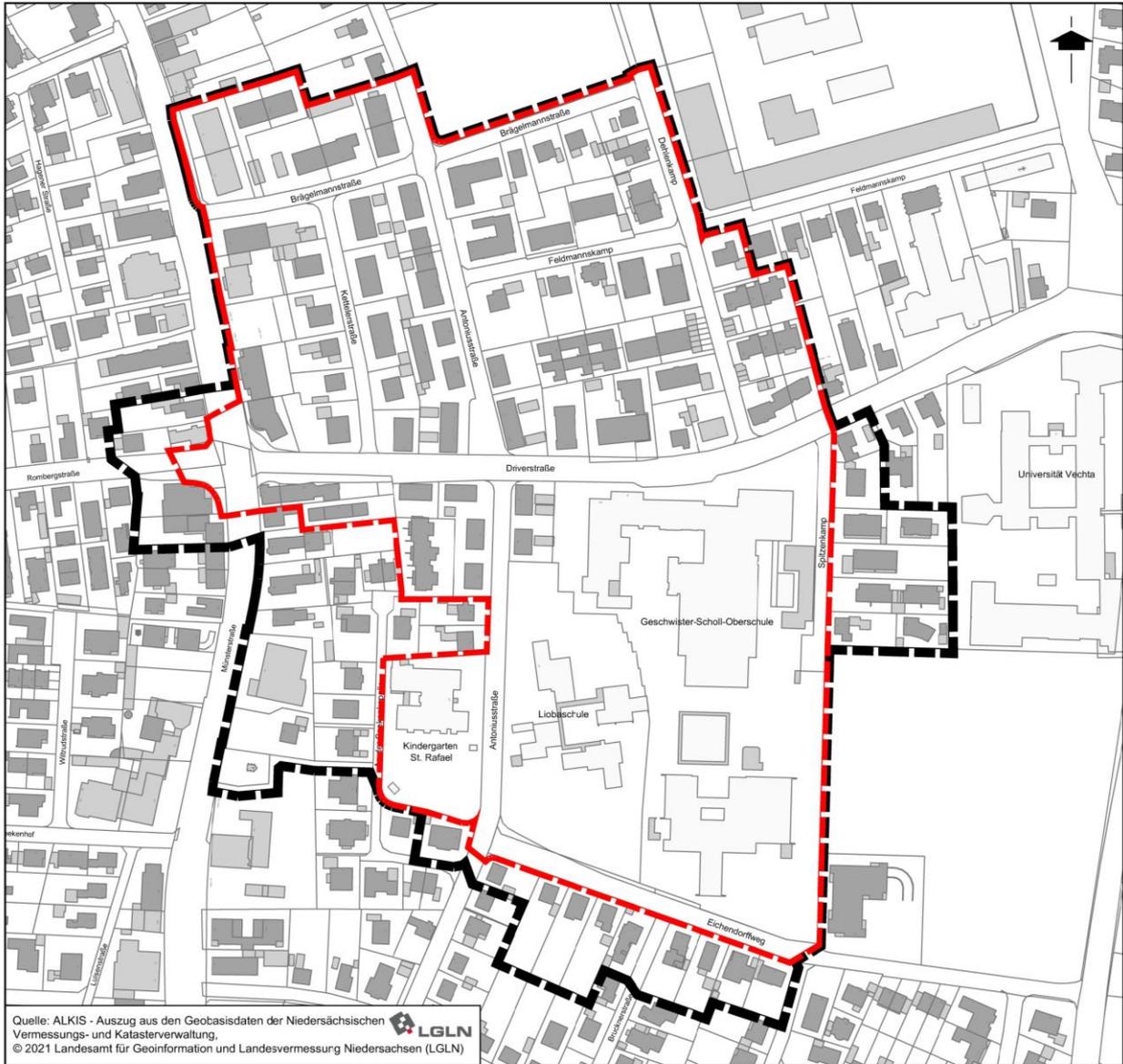
Vorgeschlagen wird, jene Flächen in das Fördergebiet einzubeziehen, für welche das Erneuerungskonzept Entwicklungsziele formuliert (vgl. Abb. 25) – dabei wird die Ausrichtung des Programms „Sozialer Zusammenhalt“ zu Grunde gelegt.

Da keine räumliche Festlegung des Fördergebietes als Sanierungsgebiet nach § 142 BauGB vorgesehen ist, ist der Einbezug an Erschließungsanlagen angrenzende Grundstücke unter dem Aspekt der Beitragsgleichheit nicht erforderlich (Straßenausbaubeitragspflicht gilt unabhängig von der Fördergebietsgrenze).

Somit wird das folgende Gebiet als Fördergebiet vorgeschlagen – es hat eine Größe von 11,8 ha.

Der Beschluss über den Gebietszuschnitt ist durch den Stadtrat nach Aufnahme in die Städtebauförderung (frühestens Frühjahr 2023) zu fassen.

Abb. 26: Vorschlag Fördergebiet



-  Abgrenzung des Untersuchungsgebietes
-  Vorschlag Fördergebiet

9 Maßnahmen/Projekte, Umsetzungsstrategie

Im Folgenden werden aus dem Erneuerungskonzept (städtebauliche) Maßnahmen/Projekte abgeleitet, die dazu dienen sollen, die formulierten Entwicklungsziele im vorgeschlagenen Fördergebiet zu erreichen und das Erneuerungskonzept umzusetzen.

Dabei stellt sich der Grad der Konkretisierung der dargestellten Maßnahmen sehr unterschiedlich dar: während z.B. die Erneuerung von Straßen vergleichsweise konkret benannt wird, bleiben hinsichtlich des Nachnutzungskonzeptes Liobaschule sowie der Schaffung von Freiraum im nördlichen Quartier die Konkretisierungsgrade noch vergleichsweise vage, da hier zunächst weitergehende Untersuchungen / Planungen erforderlich sind.

Dargestellt werden nicht nur Maßnahmen im öffentlichen Raum, sondern auch auf privaten Grundstücken – zur Umsetzung dieser Maßnahmen wird es einer engen Zusammenarbeit mit den Eigentümern bedürfen.

9.1 Maßnahmen in den Handlungsräumen

9.1.1 Quartier südlich der Driverstraße

Mit dem Ziel den Bereich südlich der Driverstraße als Standort sozialer Infrastruktur zu erweitern, werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Konkretisierung des **Nachnutzungskonzeptes für die ehemalige Liobaschule**, u.a.
 - Bedarfsermittlung (Einbindung Fachbereich Soziales, Einbindung Vereine)
 - Ermittlung des Raumbedarfes
 - Analyse der Gebäudesubstanz
- ggf. **(Teil) Abriss der ehem. Liobaschule**
- **Modernisierung und Instandsetzung verbleibender Gebäudeteile der ehem. Liobaschule** mit dem Ziel der Schaffung von Räumlichkeiten für Gemeinwesenarbeit / Vereinsarbeit / öffentliche Veranstaltungen
- ergänzender **Neubau von Gemeinbedarfseinrichtungen** (nach Abriss aufgrund mangelnder Nachnutzungsmöglich)
- **Herstellung eines öffentlichen Freiraumangebotes** im Außenbereich der ehemaligen Liobaschule
- **Verbesserung des öffentlichen Freiraumangebotes** auf dem Schulhof der Geschwister-Scholl-Oberschule
- **Modernisierung (ggf. Abriss und Neubau) der Sport-/ Schwimmhalle** im Bereich der Geschwister-Scholl-Oberschule
- **Erneuerung von Erschließungsanlagen** insbesondere hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrssicherheit (v.a. Eichendorffweg, Spitzenkamp, südliche Zufahrt / Fußweg zur GSO)

9.1.2 Quartier nördlich der Driverstraße

Mit dem Ziel den Bereich nördlich der Driverstraße als Wohnstandort zu stärken, werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

- **Erneuerung von Erschließungsanlagen** mit dem Ziel der gestalterischen Aufwertung des Wohnumfeldes
- **Verbesserung des ÖPNV-Angebotes** durch Gestaltung und Barrierefreien Ausbau der Stadtbus-Haltestellen
- **Modernisierung und Instandsetzung** von Gebäuden
- **Außenraumgestaltung auf privaten Grundstücken** (z.B. Schaffung von Abstellmöglichkeiten für Mülltonnen, Fahrräder), Entsiegelung / Neuordnung des ruhenden Verkehrs, Schaffung von Aufenthaltsflächen)

Mit dem Ziel, auch nördlich der Driverstraße ein wortortnahes Freiraumangebot zu schaffen, werden folgende Maßnahmen vorgesehen, wenngleich aktuell noch keine Verortung möglich ist (als Suchraum ist das Quartier nördlich der Driverstraße definiert):

- **Grunderwerb**
- **ggf. Abriss aufstehender Bausubstanz** (z.B. Garagen, Nebengebäude, EFH)
- **Herstellung eines öffentlichen Freiraumangebotes**

9.1.3 Münsterstraße

Mit dem Ziel den Bereich an der Münsterstraße als wohnortnahes Stadtteilzentrum zu stärken, werden folgende Maßnahmen vorgesehen:

- **Änderung der Erschließungsanlage im Kreuzungsbereich Münsterstraße / Driverstraße** (z.B. Einrichtung eines Kreisverkehrs) unter Einsatz von NGVFG-Mitteln
- **Modernisierung und Instandsetzung** von Gebäuden

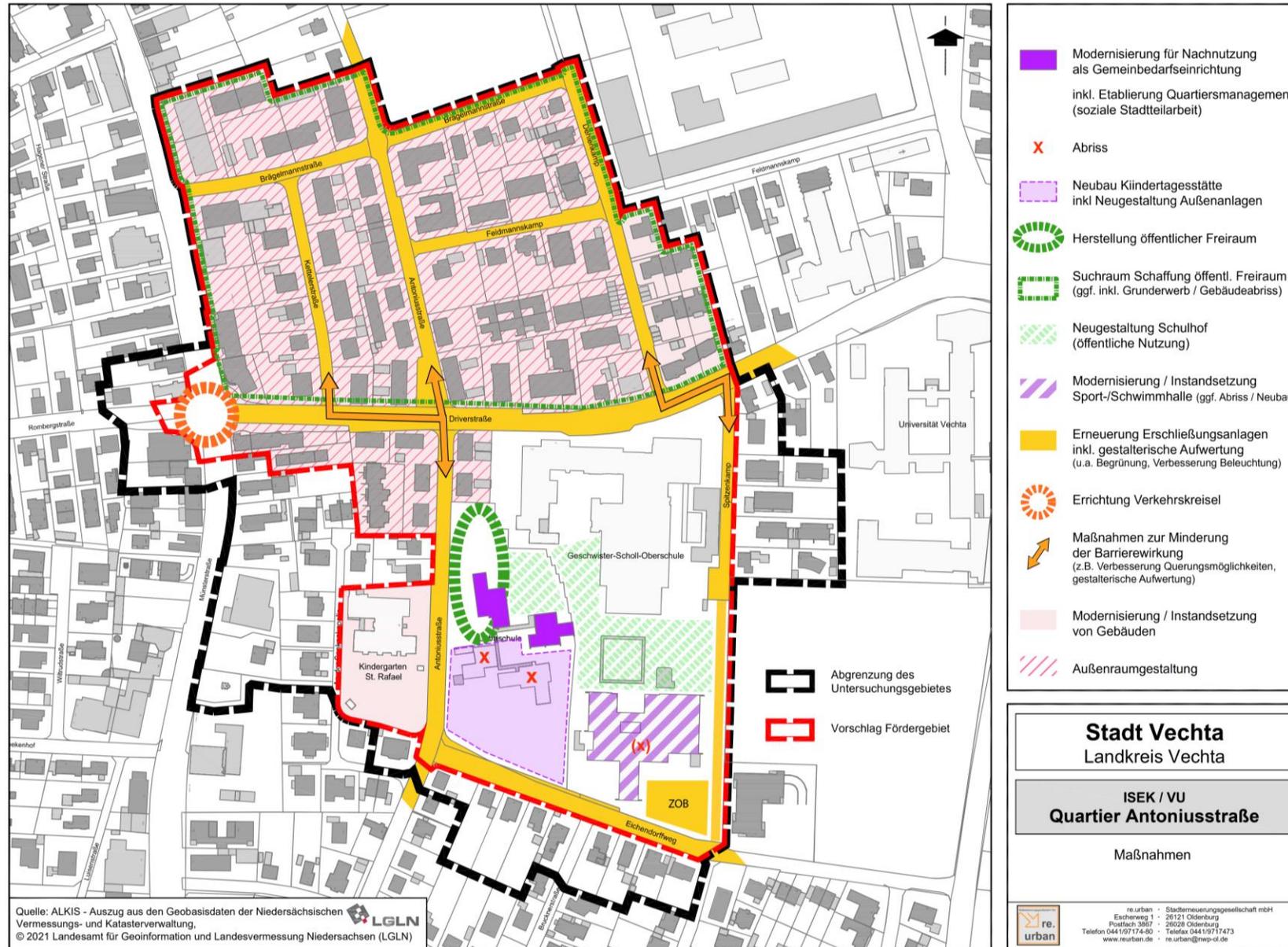
Wünschenswert wäre ein **Baulückenschluss** im Bereich der Münsterstraße 39/41 durch Umsetzung einer privaten Baumaßnahme (kein Einsatz von Städtebaufördermitteln möglich). Eine Baugenehmigung für die Errichtung eines Wohn- und Geschäftshauses wurde bereits erteilt.

9.1.4 Gesamtes Quartier Antoniusstraße

- **Maßnahmen zur Reduzierung der Trennwirkung der Driverstraße** (z.B. Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, gestalterische Aufpflasterung)
- **Einrichtung einer aufsuchenden Sozial- / Integrationsarbeit im Quartier**

Stadt Vechta – Quartier Antoniusstraße
 Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept und Vorbereitende Untersuchungen

Abb. 27: Maßnahmen



Quelle: ALKIS - Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung. © 2021 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

9.2 Umsetzungsstrategie

Für die dargestellten Maßnahmen wird im Folgenden dargestellt, welche Umsetzungsstrategie vorgesehen ist und welche Akteure in die Umsetzung eingebunden werden sollten.

folgt

ENTWURF

9.3 Klimafolgenanpassung

□ Klimateilkonzepte

Wie bereits in Kap. 4.1.3 dargestellt, wurden für die Stadt Vechta 2012/13 zwei Klimateilkonzepte erarbeitet. Mit dem Erneuerungskonzept „Quartier Antoniusstraße“ wird v.a. folgenden Empfehlungen des Konzeptes entsprochen:

- Vermeidung zergliederter Siedlungsstrukturen / Schaffung kurzer Wege
- Verstetigung und Homogenisierung des Verkehrsflusses

□ Klimaschutzmanager

Seit 2020 beschäftigt die Stadt Vechta einen Klimaschutzmanager, der u.a. mit der Erarbeitung eines Klimaschutzkonzeptes für die Stadt Vechta betraut ist. In Zusammenarbeit mit beauftragten Ingenieurbüros wurde bereits eine Energie- und Treibhausgasbilanz erstellt, Potenziale identifiziert und Entwicklungsszenarien errechnet. Darauf aufbauend wird ein Maßnahmenkatalog entwickelt, der es ermöglicht die lokalen Energieverbräuche und den Ausstoß von Treibhausgasen zu reduzieren.

Im Rahmen der Erarbeitung des Klimaschutzkonzeptes waren zudem bis Ende Januar 2022 alle BürgerInnen aufgefordert, ihre Klimaschutz-Ideen in eine digitale Karte einzutragen. Für das Quartier Antoniusstraße wurden seitens der TeilnehmerInnen keine konkreten Projektvorschläge formuliert – jedoch wurde angeregt, im Bereich der Liobaschule eine Parkverbotszone einzurichten (Vermeidung von Bring-Verkehren, Reduzierung von Emissionen, Verbesserung der Verkehrssicherheit). Darüber hinaus enthält die Ideensammlung⁶ zahlreiche allgemeine Anregungen, die auch auf das Quartier Antoniusstraße übertragbar sind, u.a.:

- Erhalt / Ausbau des Baumbestandes; Schaffung von Grünflächen
- Reduzierung von Versiegelung; Einsatz klimafreundliches/ versickerungsfähiges Pflaster
- Nutzung regenerativer Energien in öffentlichen Gebäuden (z.B. Solardächer)
- Förderung von Energieberatung für Private
- Förderung Radverkehr (Ausbau Radwege, Schaffung Abstellanlagen / Ladestationen)

Das integrierte Klimaschutzkonzept soll bis Ende 2022 fertiggestellt sein und darauf zielen, verstärkt Klimaschutzaspekte in die Verwaltungsabläufe zu integrieren. Die Empfehlungen aus dem Klimaschutzkonzept werden in der Umsetzung der Stadterneuerungsmaßnahme „Quartier Antoniusstraße“ Berücksichtigung finden.

⁶ https://iwebgis.net/Klimaideenkartevecta/buergergis/?lon=8.288843662732535&lat=52.71867983750906&zoom=14&select=true&loadlayers=sp_aem_ereignisse_P%2Cgoogle_lageinformationen

□ Maßnahmen des Klimaschutzes im „Quartier Antoniusstraße“

Zentraler Bestandteile des Erneuerungskonzeptes sind die Stärkung der sozialen Infrastruktur und die Nachnutzung der ehemaligen Liobaschule. Sofern die vorhandene Bausubstanz und der Grundriss es zulassen, erfolgt in diesem Zuge ein **ressourcensparender Rückgriff auf bereits vorhandene Bausubstanz**. Im Zuge der Modernisierung der Bestandsgebäude werden zudem Maßnahmen umgesetzt, die zur **Steigerung der Energieeffizienz** der Gebäude beitragen werden (z.B. Wärmedämmung, Erneuerung Fenster/Türen, Erneuerung Heizungen/Lüftungen, Verwendung klimaschonender Baustoffe).

Sofern ein **Neubau** von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen erfolgt, werden hierfür aktuelle **energetische Standards** zugrunde gelegt – ggf. erfolgt ein **Einsatz regenerativer Energien**. Zudem werden weitere Aspekte zur Klimafolgenanpassung geprüft (u.a. zur Fassaden-/Dachgestaltung (Begrünung, helle Oberflächen), zum Regenwassermanagement, zum Einsatz klimafreundlicher, regionaler Baustoffe).

Das Erneuerungskonzept zielt schließlich auf eine Stärkung des zentral gelegenen Wohnstandortes und begünstigt damit die **Schaffung kurzer Wege** (Vermeidung von Verkehren).

Weiteres ausdrückliches Ziel des Konzeptes ist die **energetische Modernisierung des Gebäudebestandes** zur Steigerung der Energieeffizienz der Gebäude.

Bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen werden zudem folgende Aspekte der Klimafolgenanpassung berücksichtigt:

- Bei der Schaffung und Erneuerung von Erschließungsanlagen kommen – soweit mit dem Ziel der Barrierearmut vereinbar – **wasserdurchlässige Materialien** zum Einsatz (Vermeidung von Versiegelung). Zudem kommen Materialien zum Einsatz, die die **Hitzerückstrahlung reduzieren**.
- Bei der Ergänzung/Erneuerung der Beleuchtung wird auf **insektenfreundliche und energiesparende Beleuchtung** geachtet.
- Bei der Ergänzung/Erneuerung der Bepflanzung werden **klimaresiliente und insektenfreundliche Arten** gewählt sowie heimische Pflanzenarten/Saatgut verwendet.

9.4 Erhöhung der Barrierearmut / UN-Behindertenkonvention

Bei der Konkretisierung der Planung bzw. Umsetzung von Maßnahmen sowohl im öffentlichen Raum als auch bei der Umsetzung privater Maßnahmen wird die Zielsetzung der Zugänglichkeit i.S. von Artikel 9 der UN-Behindertenkonvention, insbesondere die Belange von sehbehinderten Menschen, Berücksichtigung finden (Wegeführung/ Schwellenfreiheit/ Erkennbarkeit,...):

- möglichst barrierefreie Qualifizierung von öffentlichen Gebäuden im Zuge der Modernisierungen
- barrierefreie Gestaltung eines möglichen Neubaus einer Gemeinbedarfseinrichtung

- möglichst barrierefreie Qualifizierung von privaten Gebäuden im Zuge von Modernisierungen
- Erhöhung der Barrierearmut im öffentlichen Raum (z.B. Einbau taktile Leitelemente, Absenkung von Bordsteine)
inkl. gute Ausleuchtung von Fuß- und Radwegen

Hinsichtlich der Gestaltung von Erschließungsanlagen und Plätzen ist zudem eine Abstimmung mit dem Beirat für Menschen mit Behinderung sowie dem Seniorenbüro der Stadt Vechta vorgesehen.

9.5 Schaffung sicherer Spiel- und Bewegungsräume für Kinder

Das Erneuerungskonzept „Quartier Antoniusstraße“ zielt auch auf die Schaffung sicherer Freiräume und Wege für Kinder/Jugendlich und sonstige Bevölkerungsgruppen.

Das Maßnahmenpaket umfasst u.a. eine Verbesserung der fußläufigen Anbindung zwischen ZOB und Spitzenkamp (Fußweg zur GSO), eine Verbesserung der Situation für Fußgänger im Zuge einer Umgestaltung von Erschließungsanlagen (z.B. Verbreiterung von Nebenanlagen) sowie eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der Driverstraße (Verbindung des nördlichen Wohnquartiers mit den öffentlichen Angeboten im südlichen Quartier).

Im Zuge einer Konkretisierung der Nachnutzung der ehemaligen Liobaschule wird auch eine Neugestaltung des öffentlichen Freiraums erfolgen – dabei werden Aspekte zur Schaffung eines sicheren Spiel- und Bewegungsraumes insbesondere für Kinder berücksichtigt. Vorgeesehen ist zudem die Schaffung einer zusätzlichen Freifläche im nördlichen Quartier, die ebenfalls als sicherer Bewegungsraum gestaltet werden soll.

Schließlich eröffnet sich mit einer Ergänzung eines außerschulischen Angebotes im Bereich der ehemaligen Liobaschule (Quartiersmanagement) die Möglichkeit, insbesondere auch Kindern eine sichere Anlaufstelle im Quartier zu bieten.

9.6 Einordnung: Regionale Handlungsstrategie

Das Erneuerungskonzept bzw. die geplanten Maßnahmen entsprechen zudem folgenden operativen Zielen / Maßnahmen, die im Rahmen der Regionalen Handlungsstrategie Weser-Ems 2021-2027 formuliert werden:

- Handlungsfeld Soziale Innovation & Daseinsvorsorge
Strategisches Ziel: Innovative Bewältigung der sich aus dem demografischen Wandel und der ländlichen Struktur ergebenden Herausforderungen
 - Entwicklung sozialer Innovationen zur Verbesserung der Teilhabe aller Bevölkerungsgruppen am sozialen und wirtschaftlichen Leben
 - Schaffung von Angeboten für neue Wohnbedarfe (barrierefreie Ein- und Zweipersonenwohnungen – bezahlbarer Wohnraum)
 - Barrierefreiheit öffentlicher Einrichtungen, Versorgungseinrichtungen

- Projekte zur Selbsthilfe und Selbstorganisation älterer Menschen
- Ausbau des ehrenamtlichen Engagements, Bürgernetzwerke, nachbarschaftliche Unterstützungsnetzwerke
- Handlungsfeld Soziale Innovation & Daseinsvorsorge
Strategisches Ziel: Bestmögliche Integration der geflüchteten Menschen und der Menschen mit Migrationshintergrund in die Gesellschaft und den Arbeitsmarkt
 - Unterstützung der Flüchtlinge beim Einleben in Deutschland durch engmaschiges Netz an Integrationslotsen, Förderung entsprechender Initiativen
 - Einrichtung von Netzwerk-getragenen (Landkreise, Kommunen, Wirtschaftsverbände, Wohlfahrtsverbände) Migrationsberatungsstellen
 - Entwicklung nachhaltiger Wohnraumkonzepte und Gebäudenutzungen unter der Zielrichtung „Wohnraumversorgung für alle“
 - Schaffung von Wohnsituationen für Geflüchtete und EU-Zuwanderern unter Berücksichtigung der Beschäftigungschancen vor Ort
 - Implementierung weiterer Instrumente wie Quartiersmanagement u. a.
 - Unterstützung von lokaler Vereinsarbeit (insbesondere Sport, Kultur) zur Integration von Flüchtlingen/EU-Zuwanderern
- Handlungsfeld Umwelt & Natur
 - Senkung des Energieverbrauchs und Steigerung der Energieeffizienz [...] im bestehenden Gebäudebestand
Ausbau erneuerbarer Energien, Steigerung der Energieeffizienz
 - Regenwassermanagement
 - Entsiegelung, Dachbegrünung
- Handlungsfeld Energiewirtschaft:
 - Energetische Sanierung öffentlicher Infrastrukturen

10 Kosten und Finanzierung

10.1 Einsatz von Städtebaufördermitteln

Bevor eine Ableitung von Kosten für die vorgeschlagenen Maßnahmen erfolgt, werden im Folgenden einige wesentliche Grundsätze hinsichtlich des Einsatzes von Städtebaufördermitteln für die dargestellten Maßnahmen erläutert: Grundlage für die Darstellung sind die aktuell geltende Städtebauförderrichtlinie (R-StBauF) des Landes Niedersachsen⁷ sowie Erfahrungen der re.urban Stadterneuerungsgesellschaft mit der Förderpraxis.

⁷ (Rd.erl. d. MS v. 17.11.2015 (Nds. MBl. S. 1570, zuletzt geändert durch Rd.Erl. d. MU v. 02.12.2020 (Nds. MBl. S. 1460))

- Förderfähig sind insbesondere investive Maßnahmen (z.B. Grunderwerb, Abriss, Herstellung / Erneuerung von Erschließungsanlagen, Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, Neubau Gemeinbedarfseinrichtungen) sowie begleitende Maßnahmen (z.B. Gutachten, Öffentlichkeitsarbeit) und die Abwicklung der Gesamtmaßnahme (z.B. Einsatz eines Sanierungsbeauftragten / -treuhänders).

Kosten für personelle Aufwendungen der Kommune oder eines anderen Trägers (z.B. Einsatz GemeinwesenarbeiterIn / SozialarbeiterIn) sind im Rahmen der Städtebauförderung nicht förderfähig.

- Der Einsatz von Städtebaufördermittel erfolgt grundsätzlich nachrangig, d.h. sofern für einzelne Maßnahmen andere Fördermittel eingesetzt werden können, erfolgt keine Finanzierung durch die Städtebauförderung.

Relevant sein könnte dieses im Quartier Antoniusstraße z.B. hinsichtlich der Errichtung von Gemeinbedarfseinrichtungen (z.B. Einsatz RIT/RAT für die Schaffung von Krippen-/ Kindergartenplätzen), die Änderung von Erschließungsanlagen (NGVFG, ggf. LNVG-Förderung) oder die Modernisierung von Gebäuden (Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) / Wohnraumfördermittel).

Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob andere Fördermittel vorrangig eingesetzt werden können. Hinsichtlich einiger Förderprogramm (z.B. RIT/RAT, Wohnraumförderung) ist auch eine Kombination mit der Städtebauförderung möglich.

- Nicht förderfähig sind Maßnahmen, die eine andere öffentliche Stelle tatsächlich oder üblicherweise trägt (z.B. Erneuerung Landesstraßen).
Aus der aktuellen Förderpraxis ist zudem abzuleiten, dass der reine Schulzweck als nicht förderfähig angesehen wird.

Entsprechend wäre eine Förderung der Umgestaltung des Schulhofes GSO nur anteilig für die öffentliche Nutzung förderfähig (Sicherstellung der öffentlichen Nutzung außerhalb der Schulzeiten wäre erforderlich).

- Hinsichtlich der Förderung von Maßnahmen auf Grundstücken und an Gebäuden der Kirche sollte vorab eine konkrete Abstimmung mit dem Fördermittelgeber erfolgen – aus der Förderpraxis ist bekannt, dass auf Grundlage des Loccumer Vertrag (1955) zur Übertragung von Grundstücken vom Land an die Kirche eine Nicht-Förderfähigkeit dieser Grundstücke abgeleitet wird.
- Hinsichtlich der Förderfähigkeit von Ausgaben für die Errichtung oder Änderung (Modernisierung) von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen gilt: soweit eine Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung nicht nur der Erfüllung des Zwecks der städtebaulichen Erneuerung dient, sind die Ausgaben nur anteilig förderfähig.
- Im Rahmen der Städtebaufördermaßnahme können privaten Investoren die unrentierlichen Kosten einer Modernisierung erstattet werden – Grundlage für die Berechnung ist ein komplexes Rechenmodell des Fördermittelgebers (u.a. Berücksichtigung anderer Fördermittel, Anrechnung möglicher Mieterhöhungen).

Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen erfordern eine Restnutzungsdauer des Gebäudes nach Modernisierung von mind. 30 Jahren. Aus Sicht der re.urban sollten nur umfassende Gesamtmaßnahmen gefördert werden, d.h. ein Einsatz von Städtebaufördermitteln für einzelne Wohnungsmodernisierungen ist aus Sicht der re.urban nicht sinnvoll.

Ebenso sind Nebenanlagen (z.B. Abdach für Mülltonnen) als Bestandteil einer Gesamtmaßnahme zu sehen.

- Die Änderung / Herstellung von öffentlichen Freiräumen auf privaten Grundstücken ist förderfähig.
- Bei Durchführung der Maßnahme als Soziale Stadt Gebiet nach § 171 e BauGB sind Erschließungs- sowie Straßenausbaubeiträge zu erheben und der Städtebaufördermaßnahme als Einnahme zuzuführen.

Einer Mitteilung des Fördermittelgebers zum Umgang mit Straßenausbaubeiträgen in Kommunen ohne Straßenausbaubeitragssatzung zufolge, müssen Kommune, die auf die Erhebung verzichten, die entgangenen Einnahmen „fiktiv“ in die Förderabrechnung einstellen (d.h. die Kommunen tragen die entgangenen Einnahmen als zusätzlichen Eigenanteil).

- Nicht förderfähig sind Arbeiten am Schmutzwasserkanal (Erneuerung/Herstellung). Arbeiten an der Regenwasserkanalisation sind förderfähig, sofern sie allein der Entwässerung einer sanierungsbedingten Erschließungsfläche dienen (z.B. Oberflächenentwässerung eines Platzes). Sofern die RW-Kanalisation auch Oberflächenwasser von anderen (angrenzenden) Flächen aufnimmt, ist eine Spaltung der Kosten vorzunehmen (i.d.R. pauschaliert 50%).
- Private Neubaumaßnahmen sind nicht förderfähig.

10.2 Kosten- und Finanzierungsübersicht

folgt

ENTWURF