

Innenstadtkonzept Georgsmarienhütte



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
regionale Entwicklung

Als Teil der Reaktion
der EU auf die
Covid-19-Pandemie
finanziert



Nutzungs- und Urheberrechte

Die vorliegende Ausarbeitung ist durch das Gesetz über Urheberrecht und verwandte Schutzrechte (Urheberrechtsgesetz) und andere Gesetze geschützt. Die Urheberrechte verbleiben bei der CIMA Beratung + Management GmbH (cima).

Der Auftraggeber kann die Ausarbeitung innerhalb und außerhalb seiner Organisation verwenden und verbreiten, wobei stets auf die angemessene Nennung der CIMA Beratung + Management GmbH als Urheber zu achten ist. Jegliche - vor allem gewerbliche - Nutzung darüber hinaus ist nicht gestattet, sofern nicht eine gesonderte Vereinbarung getroffen wird.

Veranstalter von Vorträgen und Seminaren erwerben keinerlei Rechte am geistigen Eigentum der cima und ihrer Mitarbeiter. Inhalte von Präsentationen dürfen deshalb ohne schriftliche Genehmigung nicht in Dokumentationen jeglicher Form wiedergegeben werden.

Haftungsausschluss gutachterlicher Aussagen

Für die Angaben in diesem Gutachten haftet die cima gegenüber dem Auftraggeber im Rahmen der vereinbarten Bedingungen. Dritten gegenüber wird die Haftung für die Vollständigkeit und Richtigkeit der im Gutachten enthaltenen Informationen (u. a. Datenerhebung und Auswertung) ausgeschlossen.

Auftraggeberin:

Stadt Georgsmarienhütte
Oeseder Straße 85
49124 Georgsmarienhütte
Tel.: 05401/ 850-0
Fax: 05401/ 850-444
info@georgsmarienhuetten.de
www.georgsmarienhuetten.de

*Ansprechpartner*innen:*

Dagmar Bahlo (Bürgermeisterin)
Britta Wiegers
Christoph Lingstädt

Auftragnehmerin:

CIMA Beratung + Management GmbH
Rühmkorffstraße 1
30163 Hannover
Tel.: 0511/ 220079-50
Fax: 0511/ 220079-99
cima.hannover@cima.de

*Ansprechpartner*innen:*

Petra Bammann
Christopher Schmidt
Julian Lange
Justus Scherfose
Selma Wrobel

Georgsmarienhütte, 22. März 2023

www.cima.de
www.cimadigital.de
www.regionalwirtschaft.cima.de



Inhalt

1. Vorwort der Bürgermeisterin	10
2. Zielsetzung und Vorgehensweise	11
2.1 Zielsetzung	11
2.2 Aufgabenstellung und Vorgehensweise	11
3. Prozess und Beteiligung	14
3.1 Steuerungsgruppe	14
3.2 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation	14
3.3 Öffentliche Beteiligungsformate und -veranstaltungen	15
3.3.1 Auftaktveranstaltung inkl. Innenstadtpaziergänge	15
3.3.2 Interaktive Online-Karte (WikiMap).....	16
3.3.3 Öffentliche Informationsveranstaltung (Zwischenergebnisse)	17
3.3.4 Bewertung des Ideenkataloges	17
3.4 Fachworkshops	17
3.5 Vorstellung in den politischen Gremien	18
4. Bestandsaufnahme und -analyse	18
4.1 Vorgehen in der Analyse	18
4.2 Soziodemographische und sozioökonomische Rahmendaten	19
4.3 Planungsrechtliche Vorgaben und vorhandenes Material	21
4.3.1 Flächennutzungsplan	21
4.3.2 Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet	24
4.3.3 Bestehende Gutachten und Konzepte.....	25
4.4 Verkehrsentwicklung.....	26
4.4.1 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung	26
4.4.2 Erhebung des Verkehrsaufkommens.....	28
4.4.3 Erhebung der Parkplatz-Auslastung	32
4.4.4 ÖPNV-Analyse	38
4.4.5 Ermittlung der Straßenbreite	45
4.4.6 Erstellung von Laufwegen/-Bewegungsprofilen	52
4.4.7 Ermittlung der Barrierefreiheit.....	57
4.4.8 Ermittlung der Notwendigkeit einer Anschlussverbindung des östlichen Bereiches an die Wellendorfer Straße	59
4.5 Stadtbild	62
4.5.1 Bewertung der Bausubstanz.....	62
4.5.2 Bewertung des öffentlichen Raumes	63
4.5.3 Bewertung der Grünstrukturen	66
4.5.4 Überprüfung des Geschäftsbesatzes & Corona-Pandemie	68
4.5.5 Aufnahme der Strom- und Verteilerkästen	76
5. Ziele, Handlungsansätze und räumliches Leitbild.....	78
5.1 Übergeordnete Leitziele.....	78

5.2 Handlungsansätze zur Zielerreichung	79
6. Ideenkatalog	79
6.1 Räumliches Leitbild	79
6.2 Ideenkatalog zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt	82
6.3 Projektsteckbriefe	84
7. Anhang	96

Abbildungen

Abb. 1: Untersuchungsgebiet.....	12
Abb. 2: Schematischer Prozessablauf.....	13
Abb. 3: Screenshot einer digitalen Steuerungsgruppensitzung.....	14
Abb. 4: Öffentlichkeitsarbeit via Beteiligungsplattform.....	15
Abb. 5: Impressionen der Auftaktveranstaltung inkl. Innenstadtspaziergänge.....	16
Abb. 6: Interaktive WikiMap.....	16
Abb. 7: Impressionen aus der öffentlichen Informationsveranstaltung.....	17
Abb. 8: Impressionen aus den Fachworkshops.....	18
Abb. 9: Prozentuale Bevölkerungsverteilung im Stadtgebiet von Georgsmarienhütte.....	20
Abb. 10: Sozioökonomische Rahmendaten in Georgsmarienhütte.....	21
Abb. 11: Ausschnitt aus der Zusammenschrift der bis 2007 vorliegenden Änderungen des Flächennutzungsplans der Stadt Georgsmarienhütte.....	22
Abb. 12: Anpassung des Flächennutzungsplanes im Zuge der 8. Änderung des B-Planes Nr. 106 „Ortskern Oesede-West“.....	22
Abb. 13: Anpassung des Flächennutzungsplanes im Zuge der Aufstellung des B-Planes Nr. 249 „Geschäftsbebauung Stadtzentrum Süd-Ost“.....	23
Abb. 14: Vorentwurf zur 78. Anpassung des Flächennutzungsplanes.....	24
Abb. 15: Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet.....	25
Abb. 16: Wegeanteile (alle Wege) nach Hauptverkehrsmittel und Gemeinden.....	27
Abb. 17: Bewertung der Verkehrsinfrastruktur in Georgsmarienhütte in Bezug auf.....	28
Abb. 18: Übersicht über Messstandorte der Verkehrszählungen und durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV).....	30
Abb. 19: Übersicht über die erhobenen Parkflächen im Untersuchungsgebiet.....	33
Abb. 20: Mittlere (Links) und Maximale (Rechts) Parkflächenauslastung am 20.05.2022.....	35
Abb. 21: Mittlere (Links) und Maximale (Rechts) Parkflächenauslastung am 01.07.2022.....	36
Abb. 22: Mittlere (Links) und Maximale (Rechts) Parkflächenauslastung am 21.05.2022.....	37
Abb. 23: Liniennetz und Haltestellen im Umfeld des Untersuchungsgebietes.....	39
Abb. 24: Erreichbarkeit vom Untersuchungsgebiet innerhalb von 10 Minuten.....	41
Abb. 25: Erreichbarkeit vom Untersuchungsgebiet innerhalb von 30 Minuten.....	42
Abb. 26: Erhobene Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet.....	51
Abb. 27: Fußläufige 5-Minuten Erreichbarkeit ab ausgewählten Haltestellen im Untersuchungsgebiet.....	53
Abb. 28: Fußläufige 10-Minuten Erreichbarkeit ab ausgewählten Haltestellen im Untersuchungsgebiet.....	54
Abb. 29: Fußläufige 5-Minuten Erreichbarkeit ab ausgewählten Parkplätzen im Untersuchungsgebiet.....	55
Abb. 30: Fußläufige 10-Minuten Erreichbarkeit ab ausgewählten Parkplätzen im Untersuchungsgebiet.....	56
Abb. 31: Übersicht nicht-barrierefreier Orte im Stadtgebiet.....	58
Abb. 32: Mögliche Trassierung für eine Anschlussverbindung der Wellendorfer Straße an den östlichen Innenstadtbereich.....	61
Abb. 33: Bewertung der Bausubstanz in der Oeseder Straße.....	62
Abb. 34: Straßenüberspannung Oeseder Straße.....	63
Abb. 35: Wochenmarkt auf dem Rathausplatz.....	64
Abb. 36: Impressionen der aktuellen Innenstadtmöblierung.....	64
Abb. 37: Impressionen aus der Oeseder Straße.....	65
Abb. 38: Spielgeräte und -areal im Innenstadtbereich.....	65
Abb. 39: Stärken und Handlungsbedarfe im Innenstadtgebiet auf Grundlage der WikiMap-Einträge.....	66
Abb. 40: Impressionen von Grünstrukturen und Freiflächen.....	68

Abb. 41: Veränderungen im Einkaufsverhalten von Konsumierenden	69
Abb. 42: Ergebnisse cima.MONITOR 2021 (Auswahl)	71
Abb. 43: Geschäftsbesatz im Untersuchungsgebiet (Stand Mai 2022).....	72
Abb. 44: Impressionen der Geschäftslage.....	74
Abb. 45: Innenstadt aus Kund*innenperspektive gedacht – Customer Journey	75
Abb. 46: Standorte der Strom- und Verteilerkästen im Untersuchungsgebiet.....	77
Abb. 47: Aufnahmen der Strom- und Verteilerkästen.....	77
Abb. 48: Übergeordnete Leitziele der zukünftigen Innenstadtentwicklung.....	78
Abb. 49: Handlungsansätze zur Zielerreichung	79
Abb. 50: Räumliches Leitbild der zukünftigen Innenstadtentwicklung	81
Abb. 51: DTV am Standort Oeseder Straße 97, je Fahrtrichtung	109
Abb. 52: Modal Split am Standort Oeseder Straße 97	109
Abb. 53: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße 97	109
Abb. 54: DTV am Standort Glückaufstraße Gartbrink, je Fahrtrichtung	110
Abb. 55: Modal Split am Standort Glückaufstraße Gartbrink.....	110
Abb. 56: Stündliche mittlere DTV am Standort Glückaufstraße Gartbrink.....	110
Abb. 57: DTV am Standort Oeseder Straße Rathaus, je Fahrtrichtung	111
Abb. 58: Modal Split am Standort Oeseder Straße Rathaus.....	111
Abb. 59: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße Rathaus.....	111
Abb. 60: DTV am Standort Graf-Staufenberg-Straße 67, je Fahrtrichtung	112
Abb. 61: Modal Split am Standort Graf-Staufenberg-Straße 67.....	112
Abb. 62: Stündliche mittlere DTV am Standort Graf-Staufenberg-Straße 67	112
Abb. 63: DTV am Standort Oeseder Straße 123, je Fahrtrichtung.....	113
Abb. 64: Modal Split am Standort Oeseder Straße 123	113
Abb. 65: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße 123	113
Abb. 66: DTV am Standort Feuerstätte 20, je Fahrtrichtung.....	114
Abb. 67: Modal Split am Standort Feuerstätte 20	114
Abb. 68: Stündliche mittlere DTV am Standort Feuerstätte 20	114
Abb. 69: DTV am Standort Karolinenhöhe, je Fahrtrichtung	115
Abb. 70: Modal Split am Standort Karolinenhöhe.....	115
Abb. 71: Stündliche mittlere DTV am Standort Karolinenhöhe.....	115
Abb. 72: DTV am Standort Roggenkamp 24, je Fahrtrichtung	116
Abb. 73: Modal Split am Standort Roggenkamp 24.....	116
Abb. 74: Stündliche mittlere DTV am Standort Roggenkamp 24.....	116
Abb. 75: DTV am Standort Klöcknerstraße, je Fahrtrichtung.....	117
Abb. 76: Modal Split am Standort Klöcknerstraße	117
Abb. 77: Stündliche mittlere DTV am Standort Klöcknerstraße	117
Abb. 78: DTV am Standort Graf-Staufenberg-Straße 2, je Fahrtrichtung.....	118
Abb. 79: Modal Split am Standort Graf-Staufenberg-Straße 2.....	118
Abb. 80: Stündliche mittlere DTV am Standort Graf-Staufenberg-Straße 2.....	118
Abb. 81: DTV am Standort Schoonebeekstraße, je Fahrtrichtung.....	119
Abb. 82: Modal Split am Standort Schoonebeekstraße	119
Abb. 83: Stündliche mittlere DTV am Standort Schoonebeekstraße	119
Abb. 84: DTV am Standort Glückaufstraße 8, je Fahrtrichtung.....	120
Abb. 85: Modal Split am Standort Glückaufstraße 8.....	120
Abb. 86: Stündliche mittlere DTV am Standort Glückaufstraße 8	120
Abb. 87: DTV am Standort Georg-Elser-Straße 13, je Fahrtrichtung.....	121
Abb. 88: Modal Split am Standort Georg-Elser-Straße 13	121

Abb. 89: Stündliche mittlere DTV am Standort Georg-Elser-Straße.....	121
Abb. 90: DTV am Standort Oeseder Straße 66, je Fahrtrichtung	122
Abb. 91: Modal Split am Standort Oeseder Straße 66.....	122
Abb. 92: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße 66	122
Abb. 93: DTV am Standort Kolpingstraße 10, je Fahrtrichtung	123
Abb. 94: Modal Split am Standort Kolpingstraße 10	123
Abb. 95: Stündliche mittlere DTV am Standort Kolpingstraße 10	123
Abb. 96: DTV am Standort Oeseder Straße 110, je Fahrtrichtung.....	124
Abb. 97: Modal Split am Standort Oeseder Straße 110	124
Abb. 98: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße 110	124
Abb. 99: DTV am Standort Am Rathaus, je Fahrtrichtung	125
Abb. 100: Modal Split am Standort Am Rathaus	125
Abb. 101: Stündliche mittlere DTV am Standort Am Rathaus	125
Abb. 102: Räumlicher Straßenquerschnitt Georg-Elser-Straße	126
Abb. 103: Räumlicher Straßenquerschnitt Glückaufstraße 4	127
Abb. 104: Räumlicher Straßenquerschnitt Graf-Staufenberg-Straße 1	128
Abb. 105: Räumlicher Straßenquerschnitt Graf-Staufenberg-Straße 18.....	129
Abb. 106: Räumlicher Straßenquerschnitt Karolinenhöhe	130
Abb. 107: Räumlicher Straßenquerschnitt Klöcknerstraße 1	131
Abb. 108: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße Kolpingstraße (Südende)	132
Abb. 109: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße (Gildehaus).....	133
Abb. 110: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße (Roter Platz).....	134
Abb. 111: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße 66	135
Abb. 112: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße 99	136
Abb. 113: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße 103	137
Abb. 114: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße 119	138
Abb. 115: Räumlicher Straßenquerschnitt Roggenkamp 13	139
Abb. 116: Räumlicher Straßenquerschnitt Schoonebeekstraße 16.....	140
Abb. 117: Haltestellen im Untersuchungsgebiet.....	141
Abb. 118: Einschränkungen in der Barrierefreiheit in Georgsmarienhütte.....	144

Tabellen

Tab. 1	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den jeweiligen Messstandorten.....	31
Tab. 2:	Auslastung der Parkflächen am Freitag, 20.05.2022	35
Tab. 3:	Auslastung der Parkflächen am Freitag, 01.07.2022	36
Tab. 4:	Auslastung der Parkflächen am Samstag, 21.05.2022.....	37
Tab. 5:	Fahrzeitvergleiche.....	44
Tab. 6:	Ideenkatalog	82
Tab. 7:	Rathausparkplatz	96
Tab. 8:	Georg-Elser-Straße West	97
Tab. 9:	Georg-Elser-Straße Ost.....	98
Tab. 10:	Graf-Stauffenberg-Straße.....	99
Tab. 11:	Michaelisschule (Turnhalle).....	100
Tab. 12:	Feuerstätte.....	101
Tab. 13:	Ramat-Hasharon-Platz.....	102
Tab. 14:	Karolinenhöhe.....	103
Tab. 15:	Oeseder Straße: Karolinenhöhe – Feuerstätte (straßenbegleitend).....	104
Tab. 16:	Oeseder Straße: Feuerstätte – Klöcknerstraße (straßenbegleitend)	105
Tab. 17:	Schoonebeekstraße: Oeseder Straße – Im Spell (straßenbegleitend).....	106
Tab. 18:	Kirche.....	107
Tab. 19:	Bahnhof P+R.....	108
Tab. 20:	ÖPNV-Verbindungen	142

1. Vorwort der Bürgermeisterin

Liebe Leserinnen und Leser,

mit Stadtwerdung ist entschieden worden, dass Oesede das Zentrum der Stadt Georgsmarienhütte werden soll. Die zentrale Lage im Stadtgebiet begünstigte im Laufe der Zeit unter anderem die Ansiedlung von diversen Einzelhandelsbetrieben, Dienstleistungsunternehmen und öffentlichen Einrichtungen. Zugleich hat sich Oesede zu einem Begegnungsort sowie zum Schauplatz zahlreicher auch überregional bekannter Veranstaltungen entwickelt. Kurz: Die Innenstadt von Oesede ist zur Innenstadt von Georgsmarienhütte geworden.

Trotz der Lagegunst kämpft auch das Stadtzentrum in den vergangenen Jahren mit den aktuellen gesellschaftlichen und räumlichen Herausforderungen. Der durch die Corona-Pandemie, dem Klimawandel sowie den veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen hervorgerufene Gesellschaftswandel schlägt sich insbesondere in den Innenstädten nieder.

Um die Innenstadt zukunftsfähig und resilient aufzustellen und weiterhin als identitätsstiftenden Ort der Bürgerinnen und Bürger von Georgsmarienhütte zu etablieren, haben wir gemeinsam an dem vorliegenden Konzept gearbeitet. Eine positive Innenstadtentwicklung kann nur erfolgen, wenn Bürgerschaft, Wirtschaft, lokale und kirchliche Einrichtungen sowie Stadtrat und Verwaltung gemeinsam die erforderlichen Weichen für eine erfolgreiche Zukunftsausrichtung stellen. Deshalb möchte ich mich recht herzlich bei allen Teilnehmenden bedanken, die ihre Ideen und Anregungen geäußert und somit aktiv bei der Konzeptentwicklung mitgewirkt haben. Nur mit Ihrer Unterstützung können wir die Zukunftsfähigkeit der Innenstadt sichern.

Wir wollen eine attraktive Innenstadt mit Aufenthaltsqualitäten, mit Platz für alle Menschen, mit Platz für Veranstaltungen, mit Platz für Grün- und Spielflächen, mit Platz für den Einzelhandel. Die Innenstadt soll für alle Menschen von jung bis alt ein Anziehungsmagnet sein, mit wenig Barrieren, für eine starke Wirtschaft und einen erfolgreichen Einzelhandel.

Die im Innenstadtkonzept dargestellten Handlungsempfehlungen zeigen, wohin die gemeinsame Reise gehen kann. Das Innenstadtkonzept kann nur ein Anfang sein, denn nur mit der Umsetzung der angedachten kurz-, mittel-, und langfristigen Maßnahmen kann sich etwas verändern und verbessern. Ich freue mich auf Ihre Reaktion der im Konzept festgehaltenen Ergebnisse und möchte Sie einladen, sich weiterhin in die folgenden Prozesse nach Ihren Kräften einzubringen.

Abschließend möchte ich mich bei dem ausführenden Büro CIMA Beratung + Management GmbH aus Hannover bedanken, das mit der Ausarbeitung und Koordination des Innenstadtkonzepts betraut wurde und uns stets zur Seite stand.

Dagmar Bahlo

Bürgermeisterin der Stadt Georgsmarienhütte



2. Zielsetzung und Vorgehensweise

2.1 Zielsetzung

Die Stadt Georgsmarienhütte mit ihren rd. 31.800 Einwohnerinnen und Einwohnern liegt als Mittelzentrum im Landkreis Osnabrück im Verdichtungsraum südlich der Stadt Osnabrück. Die Innenstadt übernimmt für die Bevölkerung nicht nur eine wichtige Versorgungsfunktion, sondern auch weitere Zentrumsfunktionen (z. B. Kommunikations- und Treffpunktfunktionen).

Georgsmarienhütte steht vor den Herausforderungen des Strukturwandels im Einzelhandel (v. a. Zuwachs des Online-Handels), der Digitalisierung, des demographischen Wandels, des Klimawandels, der sich ändernden Wünsche und Bedürfnisse der eigenen Bevölkerung und der Besuchenden und spürt wie viele Städte in ganz Deutschland die Auswirkungen der Corona-Pandemie der vergangenen Monate.

Gemeinsam mit allen relevanten Akteursgruppen soll daher vor Ort eine neue strategische Ausrichtung für den Standort als Richtschnur für die zukünftige, nachhaltige Entwicklung der Innenstadt von Georgsmarienhütte festgelegt werden.

Mit dem Innenstadtkonzept besteht die Chance, der künftigen Rolle der Innenstadt aus der eigenen Perspektive ein Gesicht zu geben. Durch das Konzept sollen konkrete, langfristig wirksame und vor allem lokal abgestimmte Lösungen für eine Vielzahl von Herausforderungen und Aufgabengebieten gefunden werden und Grundsätze für die zukünftige Entwicklung der Innenstadt erarbeitet und festgelegt werden.

2.2 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Insgesamt gibt es für den Innenstadtbereich in Oesede bereits ca. 13 Konzepte, die zu unterschiedlichen Zeiten mit konkreten Aussagen zur Innenstadt entwickelt worden sind. Aufgrund der veränderten Gegebenheiten hinsichtlich der Verkehrslage sowie zuletzt der Corona-Pandemie konnte keines der Konzepte vollends umgesetzt werden. Weitere aktuelle Entwicklungen im Zuge des Ukraine-Krieges und der Energiekrise stellen die Stadt Georgsmarienhütte wie viele andere Städte und Gemeinden vor neue Herausforderungen.

Die Stadt Georgsmarienhütte ist in das Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt!“ aufgenommen worden, bei dem von der EU-Aufbauhilfe REACT EU im Rahmen des EFRE-Fonds Fördermittel zur Bewältigung der Pandemiefolgen für Innenstädte zur Verfügung gestellt werden. Das Innenstadtkonzept ist dabei eines der zu fördernden Projekte in Georgsmarienhütte.

Das Untersuchungsgebiet des Innenstadtbereichs Georgsmarienhütte weist eine Größe von ca. 40 ha auf und umfasst einen abgegrenzten Bereich östlich der Osnabrücker Straße, südlich der Bahnlinie und nördlich der Wellendorfer Straße. Im Osten wird das Untersuchungsgebiet von der Graf-Stauffenberg-Straße abgegrenzt sowie vom Areal der Möbel-Firma Wiemann (vgl. Abb. 1).

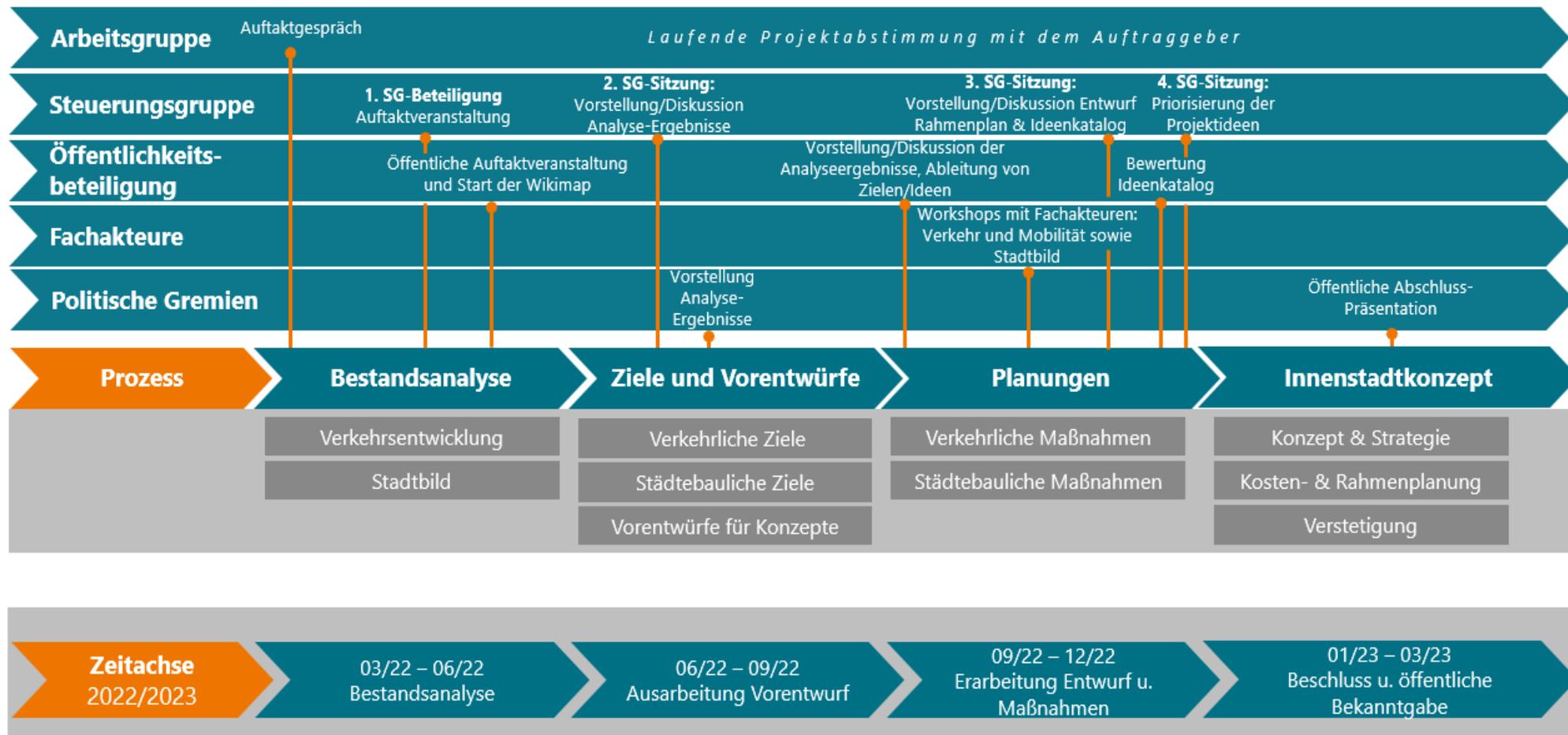
Die Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes erfolgte in enger Abstimmung mit der Stadt Georgsmarienhütte sowie den weiteren projektbegleitenden Akteur*innen und der Bevölkerung. In Abb. 2 ist der zeitliche Prozessablauf zur Erstellung des Innenstadtkonzeptes übersichtlich dargestellt.

Abb. 1: Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: ESRI Satellite; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
Bearbeitung: cima, 2022

Abb. 2: Schematischer Prozessablauf



Quelle: cima, 2022

3. Prozess und Beteiligung

3.1 Steuerungsgruppe

Zu Beginn des gesamten Prozesses wurde eine interne Steuerungsgruppe gebildet, die im Verlauf des Erarbeitungsprozesses viermal digital zusammengekommen ist. Die Steuerungsgruppe sollte wesentliche Richtungsvorgaben im Prozess geben, Prozessschritte festlegen, (Zwischen-)Ergebnisse legitimieren und als wesentlicher Multiplikator zur Publikation der Inhalte fungieren.

Die Steuerungsgruppe setzte sich neben der Bürgermeisterin und dem Ersten Stadtrat aus weiteren Mitarbeitenden der Stadtverwaltung aus verschiedenen, relevanten Fachbereichen zusammen (u. a. Wirtschaftsförderung, Kultur und Marketing, Bildung und Sport, Stadtplanung, Tiefbau, Klimaschutz, Bauhof).

Abb. 3: Screenshot einer digitalen Steuerungsgruppensitzung

2. Bestandsanalyse
Verkehr: Erhebung des Verkehrsaufkommens

Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)		
Standort	DTV (Wochentags)	DTV (Wochenende)
Standort 1: Oeseder Straße, Höhe Samariter-Apotheke		5.301
Standort 2: Glückaufstraße, Fabrik	10.150	6.089
Standort 3: Oeseder Straße, Höhe Rathaus	5.586	3.843
Standort 4: Graf-Stauffenberg-Straße, Südende		1.291
Standort 5: Oeseder Straße, Südende	5.770	4.061
Standort 6: Feuerstätte, Schule	792	564
Standort 7: Karolinenhöhe, Nordende	4.660	2.873
Standort 8: Roggenkamp	409	156
Standort 9: Klöcknerstraße, Höhe Kirche	12.376	8.236
Standort 10: Graf-Stauffenberg-Straße, Nordende	1.164	1.580
Standort 11: Schoonebeckstraße, Höhe Stadtcafé		1.980
Standort 12: Glückaufstraße, Höhe Neue Apotheke		9.039
Standort 13: Georg-Elsner-Straße	3.677	3.100
Standort 14: Oeseder Straße P+R		5.686
Standort 15: Kolpingstraße, Südende		1.071
Standort 16: Oeseder Straße, Höhe K&K	4.511	3.511
Standort 17: Am Rathaus Süd		1.692
Standort 18: Graf-Stauffenberg-Straße, Michaelisschule		1.725

Die DTV an Wochentagen setzt sich zusammen aus dem Mittel der Tage Dienstag bis Donnerstag. Die DTV an Wochenenden setzt sich zusammen aus dem Mittel der Tage Samstag & Sonntag.

Besonders die West-Ost-Achse mit der Klöcknerstraße und Glückaufstraße wird stark befahren. Am zweitstärksten wird die Oeseder Straße frequentiert, Parallel-/Seitenstraße nur untergeordnet.

Das Verkehrsaufkommen ist an fast allen Standorten an Wochentage deutlich größer.

Quelle: cima, 2022

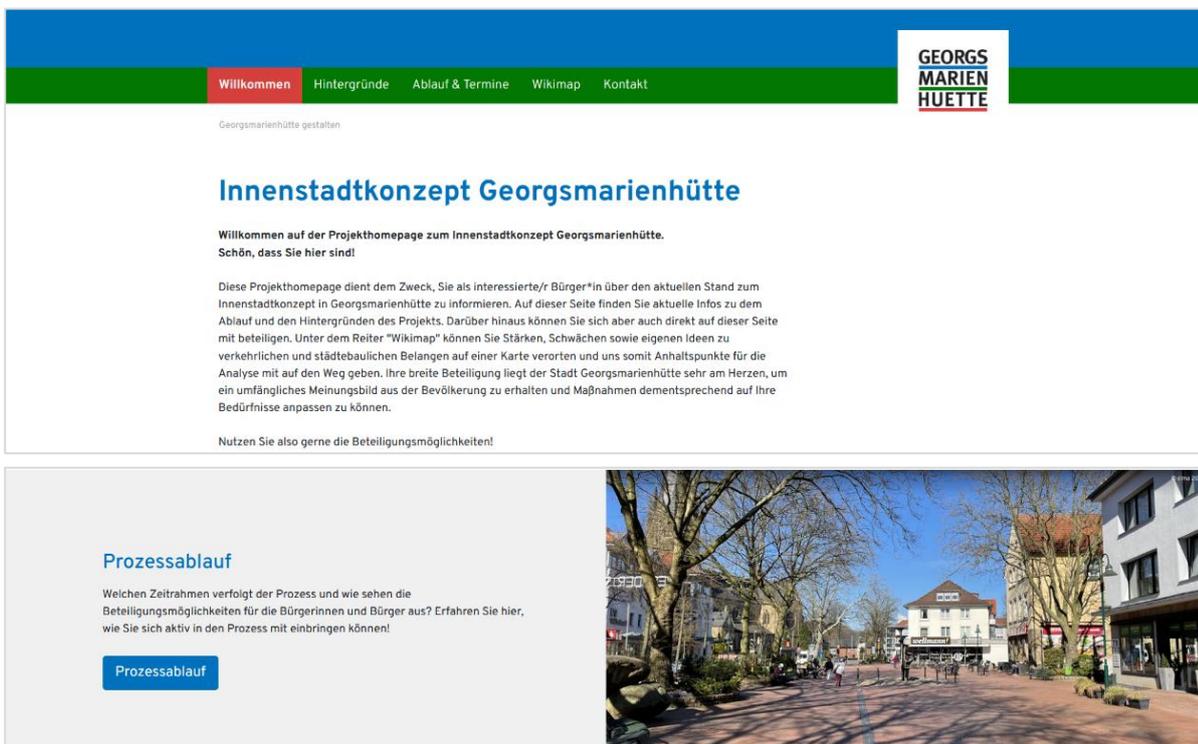
3.2 Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation

Um die Bevölkerung laufend über Projektziele, -stand, Beteiligungsformate und (Zwischen-)Ergebnisse zu informieren, fand über die Laufzeit des Prozesses eine kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit statt. Dieses ermöglichte eine transparente und umfassende Einbindung der Bürger*innen:

- Beteiligungsplattform www.georgsmarienhuetten-gestalten.de: Bereits zu Beginn des Prozesses wurde die Website als zentrale Kommunikations- und Informationsplattform eingerichtet und dann laufend weiterentwickelt und gepflegt. Hierüber wurden auch die Beteiligungsformate im Rahmen der Analyse (WikiMap) und Konzeption (Bewertung des Ideenkataloges) durchgeführt. Die Website wurde bewusst so angelegt, dass diese auch über den Prozess zur Erarbeitung des Innenstadt-konzeptes hinaus als zentrale, digitale Beteiligungsplattform der Stadt Georgsmarienhütte für zukünftige Projekte genutzt werden kann.

- **Pressearbeit:** Insbesondere zur Bewerbung der Teilnehmungsformate und Veranstaltungen wurde in der lokalen Presse informiert.
- **Bespielung der sozialen Medien:** Die lokalen Online-Gruppen wurden ebenfalls zur Bewerbung von Veranstaltungen und Teilnehmungsformaten genutzt.
- **Flyer/Plakate:** Neben der digitalen Presse- und Öffentlichkeitsarbeit wurde auch auf analoge Formen zurückgegriffen, hierdurch wurde bspw. die Auftaktveranstaltung beworben.

Abb. 4: Öffentlichkeitsarbeit via Teilnehmungsplattform



Quelle: www.georgsmarienhuetten-gestalten.de

3.3 Öffentliche Teilnehmungsformate und -veranstaltungen

3.3.1 Auftaktveranstaltung inkl. Innenstadtpaziergänge

Am 16. Mai 2022 hat die Auftaktveranstaltung zur Teilnehmung der Öffentlichkeit an der Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes Georgsmarienhütte stattgefunden. Eingeladen waren die Bürgerinnen und Bürger der Stadt Georgsmarienhütte, Politiker*innen sowie weitere Interessierte. Auch bei den weiteren Teilnehmungsformaten wurden in erster Linie diese Zielgruppen angesprochen. Die Veranstaltung gliederte sich in zwei Teile. Zu Beginn der Veranstaltung wurde im Rathaussaal eine Einführungspräsentation durch die CIMA vorgestellt, in der den anwesenden rd. 40 Teilnehmenden (ohne Voranmeldung) Anlass, Ziele und Vorgehensweise des Prozesses näher dargelegt wurden. Anschließend wurden aus den Teilnehmenden zwei Gruppen gebildet, die im Rahmen von Innenstadtpaziergängen Stärken und Schwächen sowie Handlungsbedarfe und -ansätze zu den Fokusthemen im Innenstadtbereich direkt vor Ort diskutierten. Die Gruppen beschäftigten sich mit folgenden Schwerpunktthemen:

- Gruppe 1: Verkehr, Mobilität, Parkraum & Barrierefreiheit
- Gruppe 2: Aufenthaltsqualität, Einkauf & Angebot

Abb. 5: Impressionen der Auftaktveranstaltung inkl. Innenstadtspaziergänge



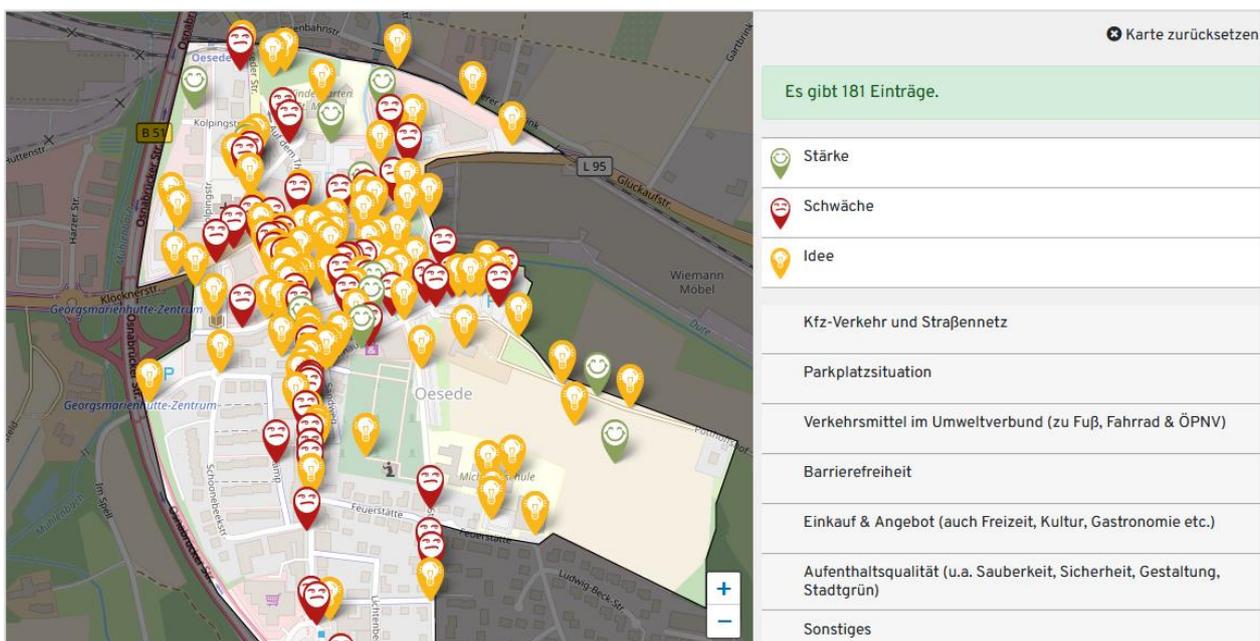
Quelle: cima, 2022

3.3.2 Interaktive Online-Karte (WikiMap)

Die vorweg beschriebene Auftaktveranstaltung diente gleichzeitig als Startschuss für die weitere Beteiligung der Bürger*innen im Rahmen der Analysephase. Im Zeitraum vom 16. Mai bis zum 19. Juni 2022 fand eine Beteiligung über eine interaktive Online-Karte (WikiMap) statt. Auf die WikiMap konnte über die Beteiligungsplattform www.georgsmarienhuetten-gestalten.de zugegriffen werden. Die Karte diente der virtuellen Verortung von Stärken, Schwächen und ersten Projektideen. Ergänzend konnten die Teilnehmenden ihre eigenen Beiträge durch eigene Fotos oder anderweitige Best-Practice-Beispiele, unter Angabe einer Quelle, ergänzen. Mittels einer Kommentarfunktion konnten die anderen Teilnehmenden die Beiträge kommentieren und bewerten (Like/Dislike).

Insgesamt wurden 181 Beiträge auf der WikiMap verortet, denen 255 Kommentare zugeordnet werden konnten. Die Beiträge wurden mit insgesamt 4.638 Bewertungen versehen.

Abb. 6: Interaktive WikiMap



Quelle: cima, 2022

3.3.3 Öffentliche Informationsveranstaltung (Zwischenergebnisse)

Nach Abschluss der Analysephase wurden im Rahmen einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 22.09.2022 im Rathaussaal die umfassenden Zwischenergebnisse vorgestellt und mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert. Ziel der Veranstaltung war ergänzend zur Präsentation und Diskussion der Zwischenergebnisse auch die gemeinsame Erarbeitung und Diskussion von Leitzielen und ersten Projektansätzen. Als Grundlage diente ein im Vorfeld erarbeiteter Vorschlag für thematische Handlungsfelder, übergeordnete Leitziele und Handlungsansätze zur Zielerreichung.

Abb. 7: Impressionen aus der öffentlichen Informationsveranstaltung



Quelle: cima, 2022

3.3.4 Bewertung des Ideenkataloges

Nachdem in der 3. Sitzung der Steuerungsgruppe die zentralen Bausteine des Innenstadtkonzeptes (u. a. Leitziele, Handlungsansätze, Rahmenplan & Ideenkatalog) vorabgestimmt wurden, erhielten die Bürger*innen im Zeitraum vom 21.11- 04.12.2022 erneut die Möglichkeit, ihre Anregungen, Ideen und Kritiken zu diesen Bausteinen mit einzubringen. Hierzu wurden die Konzeptbausteine auf der Beteiligungsplattform (vgl. Kap. 3.2) eingestellt. Die Bürger*innen konnten entsprechend digital allgemeines Feedback geben, die Projektideen bewerten und Kommentare einfügen, die für die Detailausarbeitung der Projektideen im weiteren Prozess berücksichtigt werden sollten. Insgesamt gab es hierzu 354 Bewertungen und 29 Kommentare.

3.4 Fachworkshops

Neben der breiten Einbindung der Öffentlichkeit sollten auch Fachakteur*innen in die Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes für die Stadt Georgsmarienhütte eingebunden werden. Daher fand am 04.10.2022 eine Veranstaltung im Rathaus statt, zu der ausgewählte Vertreterinnen und Vertreter verschiedener Institutionen (Hochschulen, PlanOS, Polizei, Citygemeinschaft-Oesede e. V., Kirche etc.), Fachbereiche (Stadtplanung, Wirtschaftsförderung, Stadtwerke etc.) und Gesellschaftsgruppen (Schüler*innenvertretung, Senior*innenbeirat, Behindertenbeirat etc.) eingeladen wurden. Nach Kurzvorstellung der Zwischenergebnisse aus der Analysephase diskutierten die eingeladenen Gäste in zwei Fokusgruppen zu den Themen Verkehr & Mobilität sowie zum Thema Stadtbild (u. a. Handel, Städtebau, Grünflächen). Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden in den Workshops Ziele, Handlungsbedarfe und Maßnahmenvorschläge für die Innenstadt aus Sicht der Fachakteur*innen erarbeitet.

Abb. 8: Impressionen aus den Fachworkshops



Quelle: cima, 2022

3.5 Vorstellung in den politischen Gremien

Die politischen Gremien der Stadt Georgsmarienhütte wurden im Laufe des Prozesses über Zwischenstände und Endergebnisse detailliert unterrichtet. In einer Sitzung am 14.07.2022 wurden die zentralen Erkenntnisse und (Zwischen-)Ergebnisse der Analysephase vorgestellt; gleichzeitig wurden bereits Ausblicke auf das weitere Vorgehen gegeben. Anregungen und Hinweise aus der Politik konnten insofern frühzeitig aufgenommen und im weiteren Verlauf berücksichtigt werden.

Nach Fertigstellung des Innenstadtkonzeptes werden die finalen Inhalte im Ausschuss für Stadtplanung, Bau, Umwelt und Verkehr präsentiert.

4. Bestandsaufnahme und -analyse

4.1 Vorgehen in der Analyse

Die nachfolgende Bestandsaufnahme und -analyse setzt sich zusammen aus unterschiedlichen, aufeinander aufbauenden Leistungsbausteinen. Zunächst werden die soziodemographischen und sozioökonomischen Rahmenbedingungen der Stadt Georgsmarienhütte dargelegt, um den aktuellen Stand sowie die Entwicklung wichtiger Kennzahlen in den letzten Jahren aufzuzeigen. Entscheidend ist, dass die Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes nicht im luftleeren Raum gestartet ist, sondern auf Grundlage bestehender planungsrechtlicher Vorgaben beruht und bereits vorhandene Konzepte und Gutachten berücksichtigt.

Den Kernteil der Bestandsaufnahme und -analyse nehmen die beiden Themengebiete Verkehr und Stadtbild ein.

Beim Thema Verkehr liegt der Fokus insbesondere auf der Parkplatzsituation, der Erfassung des Verkehrsaufkommens sowie weiteren mobilitätsbezogenen Erhebungen. Im Detail besteht die Bestandsaufnahme und -analyse im Bereich Verkehrsentwicklung aus den nachfolgenden Bausteinen:

- Erhebung des Verkehrsaufkommens
- Erhebung der Parkplatz-Auslastung sowie Kfz-Herkunftsanalyse
- ÖPNV-Analyse
- Ermittlung der Straßenbreite
- Erstellung von Laufwegen/Bewegungsprofilen

- Ermittlung der Barrierefreiheit
- Ermittlung der Notwendigkeit einer Anschlussverbindung des östlichen Bereichs an die Wellendorfer Straße

Beim Thema Stadtbild steht die Bewertung des öffentlichen Raums und der Aufenthaltsqualität im Innenstadtbereich sowie der grünordnerischen Strukturen und des Geschäftsbesatzes im Vordergrund. Im Detail sind die einzelnen Leistungsbausteine folgende:

- Bewertung der Bausubstanz
- Ermittlung und Bewertung des öffentlichen Raums
- Bewertung der Grünstrukturen
- Überprüfung des Geschäftsbesatzes
- Analyse der energetischen Infrastruktur (insb. Strom- und Verteilerkästen)
- Betrachtung der durch die Corona-Pandemie hervorgerufenen Veränderungen

4.2 Soziodemographische und sozioökonomische Rahmendaten

Im Stadtgebiet von Georgsmarienhütte lebten zum Stichtag 31.12.2021 genau 31.790 Personen. In den letzten 10 Jahren ist die Bevölkerungszahl mit einer Zunahme von rd. 0,6 % leicht angestiegen¹. Für die nahe Zukunft bis 2030 hat das CIMA Institut für Regionalwirtschaft eine Bevölkerungsprognose erstellt. Diese prognostiziert einen leichten Bevölkerungsverlust von -0,1 % im Landkreis Osnabrück sowie einen etwas stärkeren Bevölkerungsrückgang von -1,6 % bis 2030 für die Stadt Georgsmarienhütte².

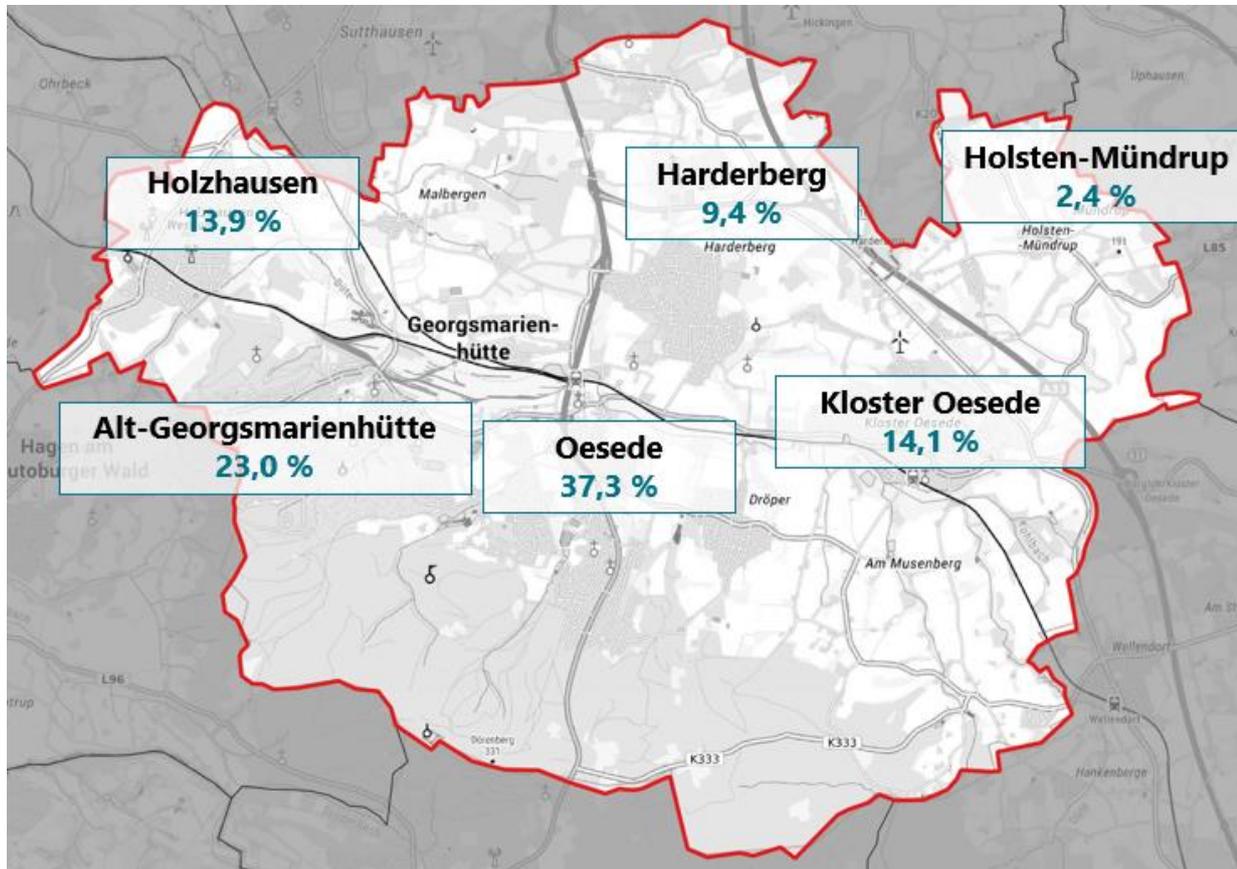
Differenziert nach Stadtteilen entfällt der größte Bevölkerungsanteil mit rd. 37 % auf den Stadtteil Oesede, in dem auch der Innenstadtbereich (Untersuchungsgebiet) liegt (vgl. Abb. 9). Die übrige Bevölkerung verteilt sich auf die Stadtteile Alt-Georgsmarienhütte (rd. 23 %), Kloster Oesede (rd. 14 %), Holzhausen (rd. 14 %), Harderberg (rd. 9 %) und Holsten-Mündrup (rd. 2 %). Auf das abgegrenzte Untersuchungsgebiet in Oesede entfallen circa 1.004 Personen³.

¹ Landesamt für Statistik, Niedersachsen (LSN)

² CIMA Institut für Regionalwirtschaft, 2021

³ Berechnet aus dem Zensus 2011

Abb. 9: Prozentuale Bevölkerungsverteilung im Stadtgebiet von Georgsmarienhütte



Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/-BKG 2022
 Daten: Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima 2022

Als ausgewiesenes Mittelzentrum im Landes-Raumordnungsprogramm 2019 Niedersachsen übernimmt die Stadt Georgsmarienhütte den Versorgungsauftrag zentralörtliche Einrichtungen und Angebote zur Deckung des gehobenen Bedarfs zu sichern und zu entwickeln. Mittelzentren übernehmen darüber hinaus auch grundzentrale Versorgungsfunktionen.

Einen kompakten Überblick über die sozioökonomischen Kennzahlen der Stadt Georgsmarienhütte liefert Abbildung 10. Diese zeigt, dass die Kaufkraft der Bevölkerung im Stadtgebiet als durchschnittlich zu bewerten ist und ein leicht positiver Pendelsaldo vorliegt. Aufgrund der Nähe zum Oberzentrum Osnabrück ist der positive Pendelsaldo eindeutig als Stärke zu verstehen und unterstreicht die Rolle der Stadt Georgsmarienhütte als starken Arbeitsplatzstandort.

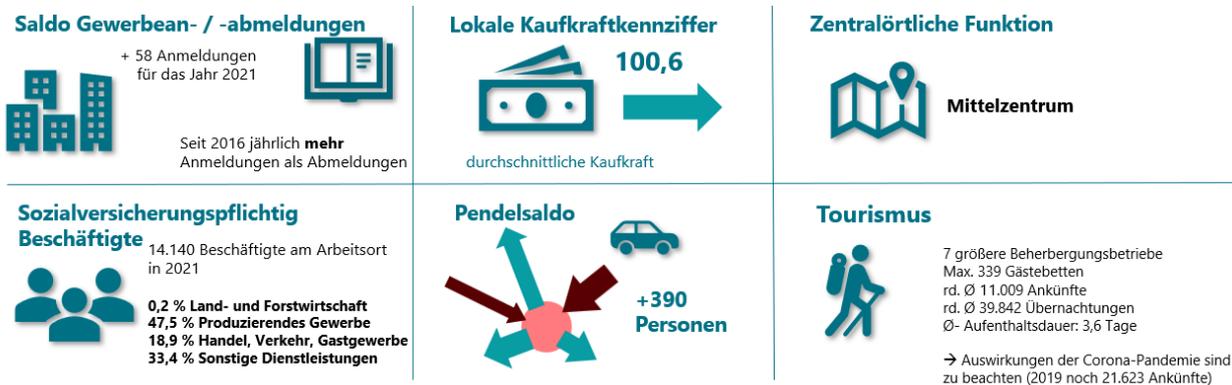
Als wachsender Gewerbestandort verzeichnet die Stadt seit 2016 jährlich mehr Gewerbeanmeldungen als -abmeldungen. Im Jahr 2021 wurden per Saldo 58 Gewerbeanmeldungen verzeichnet, was sich auf den Wirtschaftsstandort und die Entwicklung der Gewerbesteuererinnahmen auswirkte.

Bei der Verteilung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auf die Wirtschaftssektoren fällt auf, dass mit rd. 47,5 % überdurchschnittlich viele Beschäftigte im produzierenden Gewerbe arbeiten. Dies hängt zentral mit den im Stadtgebiet angesiedelten großen Industriebetrieben zusammen, die insbesondere in der Stahlindustrie, Automobilindustrie und Möbelindustrie agieren.

Unter Kaufkraft versteht man grundsätzlich das verfügbare Einkommen (Einkommen ohne Steuern und Sozialversicherungsbeiträge, inkl. empfangene Transferleistungen) der Bevölkerung einer Region. Bei der einzelhandelsrelevanten Kaufkraft werden dagegen nur die Einkommensbestandteile berücksichtigt, die für Ausgaben im Einzelhandel zur Verfügung stehen. Die lokale Kaufkraftkennziffer in Georgsmarienhütte lag im Jahr 2022 bei 100,6 % und insofern leicht über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 100 %.

Hinsichtlich der touristischen Kennzahlen verzeichnet Georgsmarienhütte sieben größere Beherbergungsbetriebe⁴. Im Jahr 2021 konnten rd. 11.000 Ankünfte verzeichnet werden sowie rd. 40.000 Übernachtungen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug im Schnitt 3,6 Tage. Bedingt durch die Corona-Pandemie sind die touristischen Kennzahlen seit dem Jahr 2020 deutlich eingebrochen. Es bleibt abzuwarten, inwiefern sich diese Kennzahlen mittelfristig wieder erholen bzw. entwickeln werden.

Abb. 10: Sozioökonomische Rahmendaten in Georgsmarienhütte



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2021; Michael Bauer Research, 2022

4.3 Planungsrechtliche Vorgaben und vorhandenes Material

4.3.1 Flächennutzungsplan

Zur Bewertung der planungsrechtlichen Ausgangssituation wurden in erster Linie die örtlichen Grundlagen der Bauleitplanung herangezogen. Hierzu gehören neben den Änderungen des Flächennutzungsplans (FNP) ohne Rechtscharakter bis zum Jahr 2007 auch die rechtskräftigen Bebauungspläne (inkl. Änderungen) im Untersuchungsgebiet. Der nachfolgenden Abb. 11 ist zu entnehmen, dass im Untersuchungsgebiet primär gemischte Bauflächen ausgewiesen sind. Im südlichen Bereich des Untersuchungsgebietes sind östlich und westlich der Oeseder Straße Wohnbauflächen festgesetzt. Im nördlichen Bereich sowie am heutigen Standort der Michaelisschule sind Flächen für den Gemeindebedarf verortet, der Friedhof ist als Grünfläche ausgewiesen.

⁴ Geöffnete Beherbergungsbetriebe mit mindestens 10 Betten und geöffnete Campingplätze mit mindestens 10 Stellplätzen.

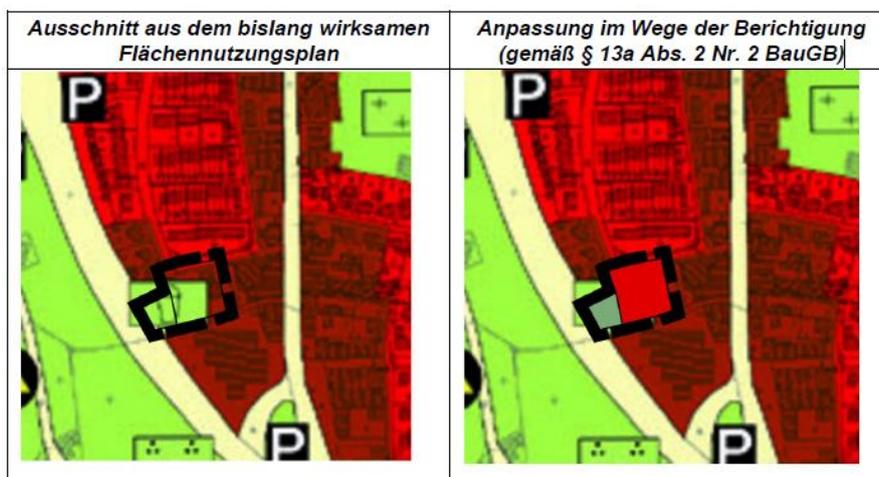
Abb. 11: Ausschnitt aus der Zusammenschrift der bis 2007 vorliegenden Änderungen des Flächennutzungsplans der Stadt Georgsmarienhütte



Quelle: Stadt Georgsmarienhütte, 2007

In den letzten Jahren wurden anlassbezogen immer wieder Änderungen des Flächennutzungsplanes in einzelnen Teilbereichen des Untersuchungsgebietes vorgenommen. Dies betrifft bspw. ein Grundstücksareal zwischen der Schoonebeekstraße und dem Lebensmittelvollsortimenter K+K (vgl. Abb. 12). In diesem Bereich wurde eine ursprünglich als Grünfläche (Spielplatz) ausgewiesene Fläche als Wohnbaufläche angepasst. Die Auswirkungen dieser Änderung werden ergänzend im Kapitel 4.5.2 (Bewertung des öffentlichen Raumes) dargestellt.

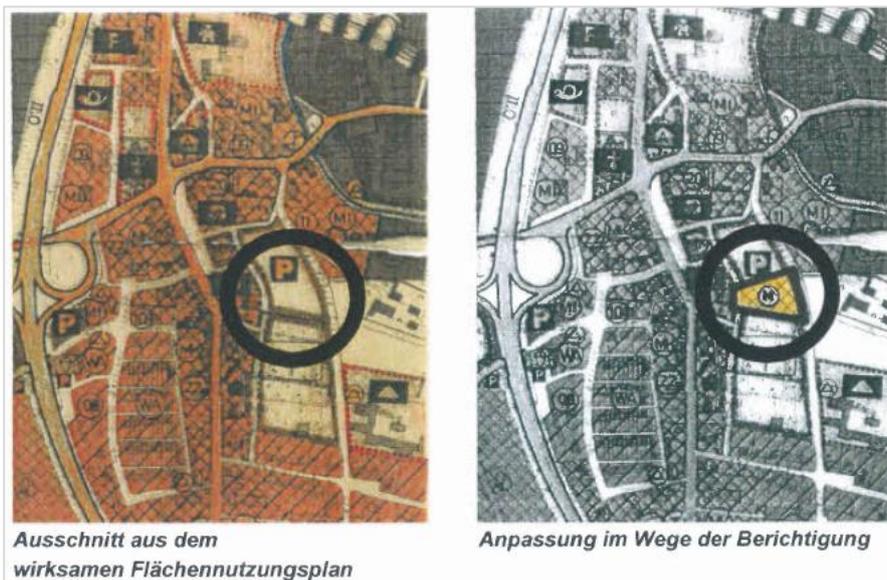
Abb. 12: Anpassung des Flächennutzungsplanes im Zuge der 8. Änderung des B-Planes Nr. 106 „Ortskern Oesede-West“



Quelle: Stadt Georgsmarienhütte, 2017

Eine weitere für die Entwicklung der Innenstadt in den letzten Jahren wichtige Weichenstellung war die Anpassung des Flächennutzungsplanes im Bereich südlich des Rathausplatzes. Ein bislang als Verkehrsfläche ausgewiesener Bereich wurde im Zuge der Aufstellung des B-Planes Nr. 249 „Geschäftsbebauung Stadtzentrum Süd-Ost“ als gemischte Baufläche ausgewiesen. Auf dem ausgewiesenen Areal konnte sich infolgedessen ein Geschäftshaus entwickeln, in dem heute wichtige Ankerbetriebe der Innenstadt (u. a. Deichmann, C&A und Markenstore) angesiedelt sind.

Abb. 13: Anpassung des Flächennutzungsplanes im Zuge der Aufstellung des B-Planes Nr. 249 „Geschäftsbebauung Stadtzentrum Süd-Ost“

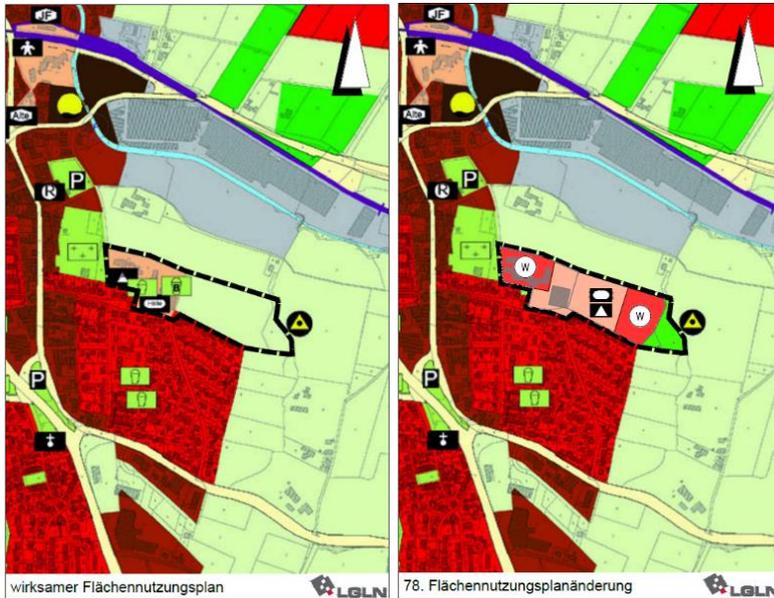


Quelle: Stadt Georgsmarienhütte, 2007

Derzeit in Aufstellung ist die 78. Änderung des Flächennutzungsplanes im Bereich der Michaelisschule sowie der östlich angrenzenden Grundstücke. Zur Zeit der Bestandsaufnahme im Frühjahr/Sommer 2022 sahen die Planungen vor, das alte Schulgebäude an der Graf-Stauffenberg-Straße abzureißen und durch Wohnbebauung zu ersetzen. Der Neubau der Michaelisschule soll auf den östlich angrenzenden Flächen geschehen, die aktuell noch landwirtschaftlich genutzt werden. Östlich des neu geplanten Schulgeländes sind weitere Wohnbauflächen geplant (vgl. Abb. 14).

Aufgrund neuerlicher Gutachten und Planvorgaben im Bereich der Schallimmissionen musste die Planung dahingehend geändert werden, dass eine Wohnbebauung nur durch die Ausweisung von gemischten Bauflächen zulässig ist. Zum letzten Stand dieses Berichts im März 2023 liegt der Entwurf zur 78. Änderung des Flächennutzungsplans im Rathaus aus. Angedacht ist hierbei die Änderung der westlichen Wohngebietsfläche zu einer gemischten Baufläche und des östlichen Wohngebiets zu einer Parkanlage.

Abb. 14: Vorentwurf zur 78. Anpassung des Flächennutzungsplanes



Quelle: Stadt Georgsmarienhütte

4.3.2 Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet

Neben dem Flächennutzungsplan der Stadt Georgsmarienhütte wurden auch die rechtskräftigen Bebauungspläne bei der Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes berücksichtigt. Zum Zeitpunkt der Konzeptaufstellung gab es folgende Bebauungspläne:

- B-Plan Nr. 229 „Stadtzentrumsentlastungsstraße“
- B-Plan Nr. 156 „Meyerhof“
- B-Plan Nr. 2 „Auf dem Thie“
- B-Plan Nr. 267 „Stadtmitte“
- B-Plan Nr. 224 „Stadtzentrum Nord-Ost“
- B-Plan Nr. 17 „Auf der Nathe Nord“
- B-Plan Nr. 106 „Ortskern Oesede West“ (1.-9. Änderung)
- B-Plan Nr. 183 „Rathaus“
- B-Plan Nr. 107 „Ortskern Oesede Ost Teil I“

Insbesondere bei den Projektsteckbriefen (vgl. Kap. 6.3) wurden - sofern möglich – Hinweise zu ggf. notwendigen Anpassungen der Bebauungspläne aufgelistet. Empfehlungen konnten nur bei den Projektideen angeführt werden, die aufgrund ihres Konkretisierungsgrades eine Aussage zur Anpassung der Bauleitplanung zulassen.

Abb. 15: Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet

Quelle: ALKIS LGLN, Stadt Georgsmarienhütte, 2023

4.3.3 Bestehende Gutachten und Konzepte

In den vergangenen 35 Jahren wurden diverse Konzepte und Gutachten für die Stadt Georgsmarienhütte, darunter 13 für den Innenstadtbereich, angefertigt. Die nachfolgende Auflistung zeigt die Bandbreite an erstellten Dokumenten, deren Inhalte bei der Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes berücksichtigt wurden:

- Stadt Georgsmarienhütte – Stadtzentrum – Bericht über das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchungen (Sanierungsgebiet) (1986)
- Neugestaltung Oeseder Straße (Wettbewerb) (1987)
- Rahmenplanung Stadtzentrum (1991)
- Städtebauliche Untersuchung zur Bebauung des Rathausvorplatzes (1995)
- Zentrumsentwicklung Städtebauliche Konzeptionen und Vorschläge (2003)
- Diplomarbeit: Ortsentwicklung Oesede Ost – Entwicklungskonzept für den Stadtteil Oesede (2004)
- Städtebauliches Entwicklungskonzept Stadtzentrum Oesede (Ost) (2007) und Erweiterung (2012)
- Entwicklungskonzept für den zentralen Bereich der Stadt Georgsmarienhütte (2008) und Fortschreibung (2009)
- Formulierte Ziele des Stadtentwicklungsprozesses (2010)
- Freiraumplanerischer Realisierungswettbewerb – Neugestaltung Stadtplatz in Georgsmarienhütte (2015)
- Oeseder Straße 2030 (2018)

Die Auflistung umfasst u. a. städtische Rahmenpläne, Konzepte zur Neugestaltung von Straßenzügen sowie städtebauliche Entwicklungskonzepte. Es mangelte demnach in der Vergangenheit keineswegs an Konzepten und Strategien zur Attraktivierung der Innenstadt. Vielmehr muss die Problematik der letzten Jahre - wie die Politik bestätigt - auf mangelnde politische Konsensbildung sowie die Haushaltslage der letzten Jahre zur Umsetzung der in den Konzepten und Gutachten festgeschriebenen Maßnahmen und Ideen zurückgeführt werden.

Das vorliegende Innenstadtkonzept nimmt Bezug auf die vorweg genannten Konzepte und Gutachten. Bereits ausgearbeitete Ideen wurden mit der Stadtverwaltung, der Steuerungsgruppe sowie mit den Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen diskutiert, z. T. verworfen oder weiterentwickelt. Insofern lassen sich einige Ansätze und Ideen aus den o. g. Konzepten im Ideenverzeichnis wiederfinden.

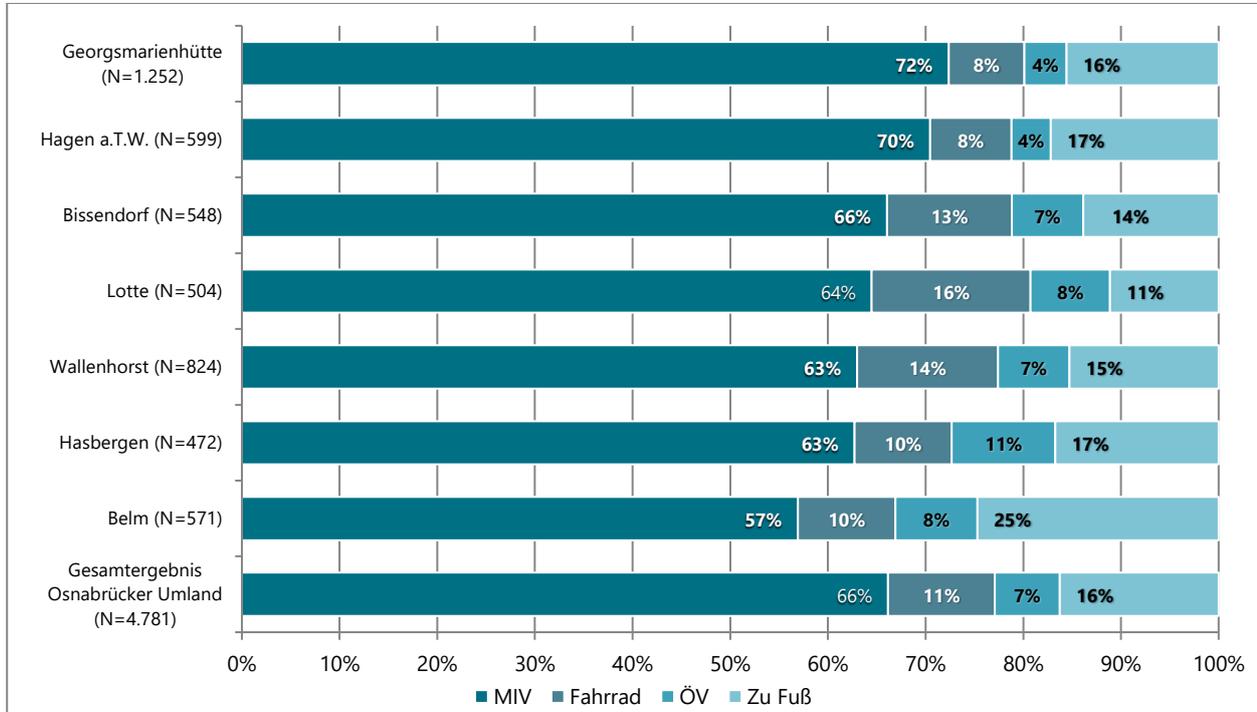
Wenn es der Stadt Georgsmarienhütte gelingt, sich (auch politisch) auf dieses Konzept festzulegen, bedeutet dies folglich Planungs- und Entwicklungssicherheit für (gewünschte) Entwicklungen im Innenstadtbereich von Georgsmarienhütte.

4.4 Verkehrsentwicklung

4.4.1 Mobilitätsverhalten der Bevölkerung

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Landkreis Osnabrück wurde durch verschiedene repräsentative Studien in den vergangenen Jahren detailliert erfasst und dargestellt. Die Studie **Mobilität in Deutschland** (MiD) ist eine Panelbefragung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV), welche 2002, 2008 und zuletzt 2017 erhoben wurde. Nach den Ergebnissen der MiD-Studie zeigt sich, dass der Modal Split und damit der Anteil der unterschiedlichen Verkehrsformen im Landkreis Osnabrück deutlich vom deutschlandweiten Mittel abweicht. Die Distanz und Anzahl der täglichen Wege liegt im LK Osnabrück mit 40,8 km und 3,2 Wegen zwar nur geringfügig über dem deutschlandweiten Mittel von 39,1 km und 3,1 Wegen, jedoch ist der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) am Modal Split deutlich überrepräsentiert. Der Modal Split beschreibt den Anteil der einzelnen Verkehrsmittel gemessen am Gesamtverkehrsaufkommen. Im Kreis Osnabrück werden so 66,5 % aller Wege mit dem Pkw zurückgelegt – 10 Prozentpunkte mehr als im Bundesdurchschnitt. Detaillierte Ergebnisse liefert auch das Forschungsprojekt **Mobilität in Städten – SrV**. Für dieses Projekt wurde im Großraum der Stadt Osnabrück (ohne die Stadt Osnabrück in einer Zeitreihenbefragung von 2013 bis 2018 das Mobilitätsverhalten in jährlich bis zu 1.500 Haushalten abgefragt. Die hier einbezogenen Gemeinden umfassen neben Georgsmarienhütte auch Bissendorf, Belm, Wallenhorst, Lotte, Hasbergen sowie Hagen a. T. W. Insgesamt sind die Ergebnisse mit einem MIV-Anteil von 65 % am Modal Split sehr ähnlich zu den Ergebnissen der MiD-Studie. Wichtig ist jedoch, dass die mittlere Wegelänge im Osnabrücker Umland mit 7,3 km für Pkw im Bereich der Kurzstrecke einzuordnen ist und damit eine Wegelänge darstellt, die auch mit dem Fahrrad problemlos zurückzulegen ist. Auch betrug der Anteil an Haushalten mit mindestens einem Elektrofahrrad (Pedelec) im Jahr 2018 25 % und der Anteil der Inhaber*innen mit ÖV-Zeitkarten rund 19 %. In Verbindung mit der günstigen Lage der Stadt Georgsmarienhütte mit einer kurzen und zentralen Anbindung an die Stadt Osnabrück sowie die umliegenden Gemeinden ist der Anteil des MIVs am Modal Split deutlich stärker ausgeprägt als im Landkreis selbst, aber auch höher als in den umliegenden Gemeinden des Großraums. Der Anteil des MIVs als Hauptverkehrsmittel an allen Wegen liegt in der Stadt Georgsmarienhütte mit 72 % deutlich über den Umlandgemeinden, das Fahrrad sowie der öffentliche Verkehr sind dagegen unterrepräsentiert (vgl. Abb. 16).

Abb. 16: Wegeanteile (alle Wege) nach Hauptverkehrsmittel und Gemeinden

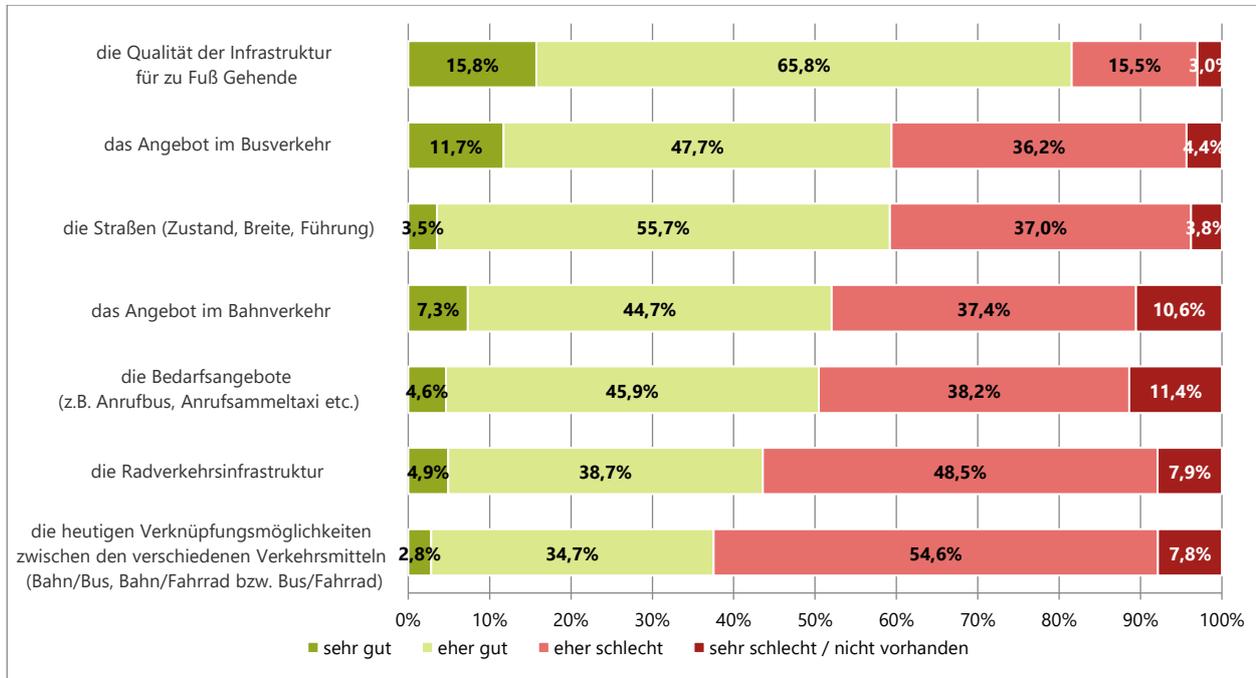


Quelle: SrV-Studie 2018 im Großraum Osnabrück
 Bearbeitung: cima, 2023

Im Rahmen der **Analyse der Mobilität im Landkreis Osnabrück** im Jahr **2022** hat die cima eine repräsentative Mobilitätserhebung im gesamten Landkreis durchgeführt. Hierfür wurden in der Gemeinde Georgsmarienhütte 378 Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Es zeigt sich, dass gerade einmal die Hälfte der Bevölkerung von Georgsmarienhütte mindestens wöchentlich einen Weg mit dem Fahrrad zurücklegt. Fast 90 % der Bevölkerung nutzen dagegen mindestens wöchentlich den Pkw.

Dieses Ungleichgewicht im Nutzungsverhalten zugunsten des Pkws resultiert aus einer bisherigen starken Konzentration der Infrastrukturentwicklung zugunsten des motorisierten Verkehrs. Bereits die Mobilitätsbefragung der cima hat ergeben, dass die Bevölkerung die Angebote des Umweltverbundes als überwiegend schlecht bewertet (Abb. 17). Insbesondere die Fahrradinfrastruktur wird nur von 44 % der Befragten als gut oder sehr gut bewertet, als etwas besser wird das Angebot im Bahnverkehr (52 %) sowie im Busverkehr (59 %) angesehen. Das größte Problem des Umweltverbundes sind jedoch die mangelhaften Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln. Gerade einmal 38 % der Befragten sehen diese als sehr gut oder gut an. Die Straßeninfrastruktur wird dagegen von 59 % der Befragten als positiv erachtet. Dies führt in Verbindung mit den in den folgenden Kapiteln der Analyse des Verkehrsraums in Georgsmarienhütte aufgeführten Faktoren zu einer deutlich höheren Attraktivität des Kfz-Verkehrs durch die besser ausgebaute Verkehrsinfrastruktur gegenüber alternativen Verkehrsmitteln. Hervorzuheben ist jedoch die hohe Qualität der Infrastruktur für zu Fuß Gehende, welche von insgesamt 82 % der Befragten in Georgsmarienhütte als gut oder sehr gut bewertet ist.

Abb. 17: Bewertung der Verkehrsinfrastruktur in Georgsmarienhütte in Bezug auf...



Quelle: cima, 2022

Das Nutzungsverhalten der Bürger*innen in der Gemeinde Georgsmarienhütte ergibt sich im Wesentlichen aus den Bedingungen, welche die vorhandene Infrastruktur für diese bietet. Wie im Folgenden dargelegt wird, ist die starke Präsenz des Pkws in der täglichen Mobilität im Innenstadtbereich deutlich sichtbar, insbesondere was das Verkehrsaufkommen sowie die Raumaufteilung für die einzelnen Verkehrsmittel betrifft.

4.4.2 Erhebung des Verkehrsaufkommens

Im Rahmen des Innenstadtkonzeptes war die Erhebung des motorisierten (Pkw und Schwerlastverkehr) und nicht motorisierten Individualverkehrs (Radverkehr) einer der wesentlichen Bausteine zur Beurteilung der verkehrlichen Situation im Innenstadtbereich. Die Zählungen wurden mit automatischen Verkehrszählgeräten, welche mit Seitenradar ausgestattet sind, durchgeführt. Hierbei wurden zwei unterschiedliche Gerätetypen der Firmen „Sierzega“ und „wavetec radar Solutions“ verwendet. Diese haben eine technisch weitestgehend identische Funktionsweise und unterscheiden sich lediglich bei einzelnen Möglichkeiten der Auswertung im Detail. Dazu gehört die Ausweisung des Modal Splits bei der Erhebung von Fahrrädern, wodurch der Modal Split nicht an allen Standorten vollständig vorhanden ist.

Die Erhebung des Verkehrsaufkommens per Seitenradar bietet den Vorteil, dass die Zählungen automatisiert und damit über einen längeren Zeitraum stattfinden können, was eine detaillierte Darstellung der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) zu verschiedenen Tages- und Wochenzeitpunkten ermöglicht. Zusätzlich ist über eine Identifikation der Länge und Geschwindigkeiten der erfassten Fahrzeuge eine Einteilung in Fahrzeugkategorien und damit die Bestimmung ebenjener Anteile am gesamten Verkehrsaufkommen möglich.

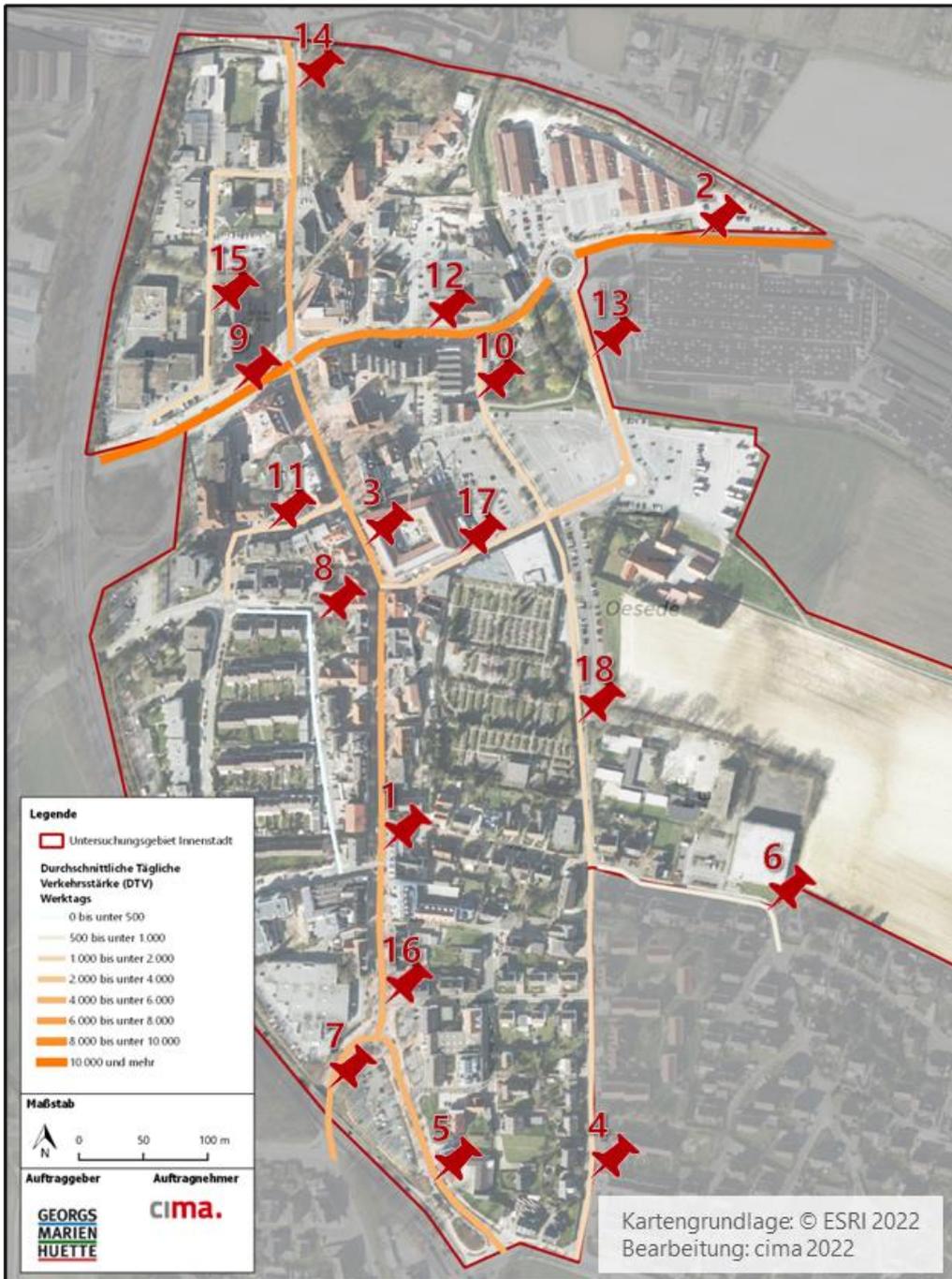
Die Zählgeräte wurden an 17 Standorten (siehe Abb. 18) an sich im Seitenraum der Straßen befindlichen Masten befestigt, ausgerichtet und kalibriert. Die Zählung im Innenstadtbereich hat zwischen dem 12.04.2022 und 03.07.2022 stattgefunden. Die Zählmethodik orientiert sich am Leitfaden zum Einsatz von

temporären Messsystemen bei den Straßenverkehrszählungen des Bundes. Dabei wurde an jedem Standort das Verkehrsaufkommen über einen Mindestzeitraum von einer Woche erhoben, um die DTV an Wochentagen sowie an Wochenenden abbilden zu können. Die DTV an Wochentagen wird von der mittleren Verkehrsstärke an den Tagen Dienstag, Mittwoch und Donnerstag abgebildet, die DTV an Wochenenden von der Verkehrsstärke der Tage Samstag und Sonntag.

Bei den im Innenstadtbereich üblichen 1+1 Fahrbahnquerschnitten (d. h. zwei gegenläufige Richtungsfahrstreifen) kam dafür ein Zählgerät zum Einsatz. Lediglich am Standort 6 (Klößnerstraße) wurde durch den 1+2-Querschnitt mit zwei Zählgeräten parallel von beiden Fahrbahnseiten aus erhoben.

Bei den Zählgeräten der Firma „wavetec“ wurde bei der Darstellung des Modal Splits angestrebt, auftretende Ungenauigkeiten bei der Erhebung durch Überdeckungen bei der gleichzeitigen Verkehrserfassung auf zwei – aus Erfassungsrichtung geschaut – hintereinanderliegenden Fahrstreifen zu analysieren und durch kombinierte Längen- und Geschwindigkeitsabfragen in der Datenbank zu filtern und zu berücksichtigen. Solche Überdeckungen treten insbesondere bei einem hohen Anteil großer Fahrzeuge wie Lkw und Bussen sowie bei einem hohen Verkehrsaufkommen auf. Die Verkehrsmenge wird hierbei zwar noch korrekt erfasst, sobald ein Fahrzeug am Messgerät vorbeifährt, die Fahrzeugklasse kann aufgrund der zu kurzen Länge jedoch nicht vom Gerät definiert und entsprechend der Lkw-Anteil nicht korrekt bewertet werden. Bei den Geräten der Firma „wavetec“ sind dementsprechend nicht bestimmbare Fahrzeuge als „Verdecktes Fahrzeug“ kategorisiert. Bei Zählgeräten der Firma „Sierzega“ war diese Einteilung technisch nicht möglich. Der geringe Anteil verdeckter Fahrzeuge zeigt jedoch, dass auch ohne eine Berücksichtigung ebendieser nur geringe Auswirkungen auf die Darstellung des Modal Splits zu erwarten sind.

Abb. 18: Übersicht über Messstandorte der Verkehrszählungen und durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Tab. 1 Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke an den jeweiligen Messstandorten

Nr.	Straße	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV)			Kfz/h (Gesamt)	Schwerverkehrs- anteil gesamt
		Gesamt	Werktags	Wochendende		
1	Oeseder Straße Höhe Hn. 97	6.908	9.160	4.032	288	2,13%
2	Glückaufstraße Höhe Hst. Gartbrink	8.989	10.150	6.089	375	3,06%
3	Oeseder Straße Höhe Rathaus	5.088	5.586	3.843	212	8,89%
4	Graf Staufenberg Straße Höhe Hn. 67	1.269	1.528	912	53	0,83%
5	Oeseder Straße Höhe Hn. 123	5.281	5.770	4.061	220	1,55%
6	Feuerstätte Höhe Hausnummer 20	726	792	564	30	2,18%
7	Karolinenhöhe Nordende	4.149	4.660	2.873	173	0,73%
8	Roggenkamp Höhe Hausnummer 24	337	409	156	14	9,31%
9	Klößnerstraße Höhe Hst. Casmann	11.193	12.376	8.236	466	4,24%
10	Graf Staufenberg Straße Höhe Hn. 2	1.283	1.164	1.580	53	2,81%
11	Schoonebeckstraße	5.924	6.646	2.313	247	1,04%
12	Glückaufstraße Höhe Hn. 8	10.794	11.536	8.492	450	3,84%
13	Georg-Elsner-Straße	3.512	3.677	3.100	146	4,48%
14	Oeseder Straße Höhe Hn. 66	5.257	6.006	3.382	219	6,23%
15	Kolpingstraße Höhe Hn. 10	1.200	1.520	712	50	2,60%
16	Oeseder Straße Höhe Hn. 110	4.226	4.511	3.511	176	1,73%
17	Am Rathaus	2.236	3.096	520	93	0,76%

Quelle: cima, 2022

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) variiert bei den 17 untersuchten Standorten zwischen 337 und 11.193 Fahrzeugen. Das geringste Verkehrsaufkommen ist am Roggenkamp (Standort 13) zu verzeichnen, mit 409 Fahrzeugen wochentags und 156 Fahrzeugen am Wochenende. Das höchste Verkehrsaufkommen ist an der Klößnerstraße (Standort 6) mit 12.376 (wochentags) bzw. 8.236 (Wochenende) Fahrzeugen zu verzeichnen, gefolgt von der Glückaufstraße, Höhe Hausnummer 8 (Standort 12) und Glückaufstraße, Gartbrink (Standort 2). Die Zahlen zeigen, dass insbesondere die West-Ost-Achse mit der Klößnerstraße und Glückaufstraße und die Oeseder Straße stark befahren werden. Parallel- bzw. Seitenstraßen spielen eine untergeordnete Rolle.

Bis auf eine Ausnahme (Standort 10: Graf-Stauffenberg-Straße 2) ist die Verkehrsstärke wochentags deutlich höher als am Wochenende. Ein kausaler Grund ist hierfür nicht erkennbar.

Der Modal Split der erfassten Fahrzeuge entspricht weitestgehend dem in Kapitel 4.4.1 dargestellten Modalverhaltensverhalten in der Bevölkerung. Der Großteil der erfassten Fahrzeuge ist dem motorisierten Individualverkehr zuzuordnen, der Anteil des Radverkehrs liegt zumeist zwischen 3 % und 10 %. Lediglich der Anteil der „einspurigen Fahrzeuge“ an den Verkehrszählgeräten der Fa. „Sierzega“ ist, insbesondere im Fall der Zählung am Standort 17 (Am Rathaus), auffällig hoch. Diese Geräte hingen vorrangig auf weniger stark befahrenen Seitenstraßen, sodass ein höherer Radverkehrsanteil nicht unplausibel sein muss, jedoch vor dem Hintergrund der Ergebnisse der anderen Messstandorte kritisch hinterfragt werden sollte.

Detaillierte Ergebnisse zu den einzelnen Standorten finden sich in den Abb. 51 bis Abb. 101.

Im Grundsatz bestehen keine größeren Problempunkte, welche den Verkehrsfluss im Innenstadtbereich negativ beeinflussen. Eine Ausnahme bildet der Kreisverkehr westlich der B51 entlang der Klößnerstraße, welcher in Verbindung mit der östlich der B51 gelegenen, durch eine Ampel gesteuerte, Kreuzung Klößnerstraße/Kolpingstraße/B51 der Verkehrsbelastung nicht standhält. Hierdurch kommt es in westlicher Richtung der Klößnerstraße in Stoßzeiten zu einem deutlichen Rückstau des Kfz-Verkehrs, welcher sich ebenfalls auf die Auffahrt der B51 ausweitet. Diese Überlastung löst sich spätestens ab der Kreuzung

Klößnerstraße/Oeseder Straße jedoch auf, sodass im Innenstadtbereich an sich keine Straßen als akut überlastet anzusehen ist. Als stark belastet ist jedoch die Glückaufstraße (L95) sowie die Oeseder Straße anzusehen. Hier sollten Maßnahmen getroffen werden, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität und Sicherheit des Straßenraums zu gewährleisten und weiter zu steigern. Im Fall der Oeseder Straße ist ein bedeutender Anteil der Verkehrslast im Parksuchverkehr, verursacht durch den Parkdruck zu Spitzenzeiten, sowie im Durchgangsverkehr als schnelle Alternative zur B51 zu suchen.

Darüber hinaus sorgt ein starker Hol- und Bringverkehr der Michaelisschule zu Schulbeginn und -Ende für eine kurzzeitige und starke Verkehrszunahme entlang der Graf-Stauffenberg-Straße sowie der Straße Feuerstätte. Hierdurch ist bereits im weiteren Umfeld durch die Zunahme des Verkehrs auch eine Gefährdung von solchen Kindern zu erwarten, welche nicht mit dem Pkw zur Schule gefahren werden. Im unmittelbaren Umfeld der Schule wird dieses Gefahrenpotential durch mangelnde Flächen zum Ein- und Aussteigen in größerer Zahl noch einmal besonders gesteigert. Daher sollte der Hol- und Bringverkehr der Schule zeitnah und insbesondere mit dem Neubau der Schule auf geeignete Flächen ausgelagert werden, beispielsweise auf die Parkplätze entlang der Georg-Elser-Straße sowie der Karolinenhöhe.

4.4.3 Erhebung der Parkplatz-Auslastung

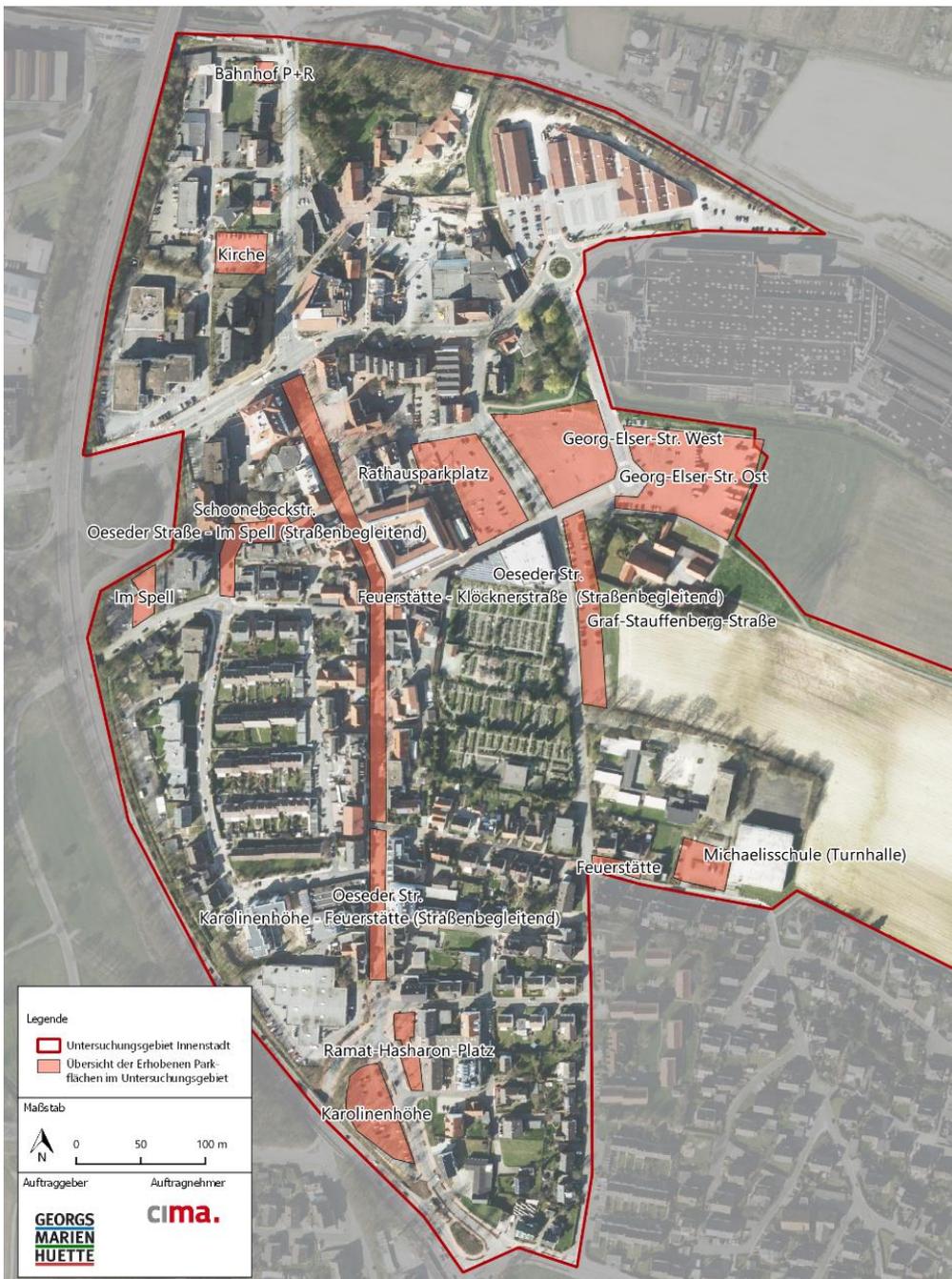
Derzeit besteht in der Innenstadt von Georgsmarienhütte in Teilen eine zeitgebundene (bis 2h), aber ansonsten kostenfreie Bewirtschaftung des Parkraums. Diese Ausgestaltung des sogenannten ruhenden Verkehrs im Stadtzentrum von Georgsmarienhütte-Oesede ist für Anwohner*innen, Geschäftstreibende und Besucher*innen des Zentrums ein wesentliches Standortmerkmal und Stärke der Stadt. Wie auch in anderen Städten besteht in Georgsmarienhütte ein zunehmender Diskurs bezüglich der Gestaltung und Nutzung der verfügbaren Flächen im Stadtgebiet. Die verfügbaren Flächen stehen im Spannungsfeld zwischen einer Umgestaltung der Parkflächen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und dem Standortmerkmal des kostenfreien und unkomplizierten Parkens in der Innenstadt.

Für die Erfassung möglicher Flächenpotentiale durch eine Umnutzung von Parkflächen wurde im Rahmen des Innenstadtkonzeptes die Auslastung des Parkraums an 14 Standorten mit insgesamt 949 Parkplätzen im Untersuchungsgebiet erhoben. Die Erhebung hat ursprünglich an zwei Tagen – Freitag, den 20.05.2022 sowie Samstag, den 21.05.2022 - in stündlichen Kontrollen in der Zeit zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr stattgefunden. Durch diese Methodik sollte am Freitag zusätzlich die Auswirkung der Sperrung der Parkfläche „Am Rathaus“ aufgezeigt werden. Hier findet seit dem Beginn der Corona-Pandemie an jedem Freitag aufgrund der größeren verfügbaren Fläche und besseren Möglichkeit des „social distancing“ der Wochenmarkt statt. Auch mit der Aufhebung sämtlicher Coronamaßnahmen soll dieser Standort beibehalten werden, da er sich bewährt hat. Am 20.05.2022 wurde aufgrund einer Warnung vor extremen Unwettern mit Gewitter und Sturm in der Region der Wochenmarkt frühzeitig abgesagt und der Parkplatz nur kurzzeitig in den Morgenstunden gesperrt und ab 10:00 Uhr wieder geöffnet. Die Erhebung wurde, bis auf eine kurze Unterbrechung aufgrund des auftretenden Starkregens gegen 16:00 Uhr, normal durchgeführt und auch die Auslastung des Parkplatzes „Am Rathaus“ erhoben. Damit stehen zusätzlich die Daten der Parkraumbelastung für einen „normalen“ Werktag ohne Sperrung des Rathausplatzes zur Verfügung. Die Nacherhebung zur Kontrolle der Auslastung während des Wochenmarktes hat am 01.07.2022 stattgefunden.

Bereits in früheren Konzepten wurden der Parkraumbedarf sowie die Parkflächenauslastung erhoben. So hat das Planungsbüro „IPW INGENIEURPLANUNG“ im Rahmen des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes 2007 für den gesamten nördlichen Innenstadtbereich (inkl. Düte-Center) im Hinblick auf die räumliche Entwicklung der östlichen Innenstadtfächen einen Bedarf von rund 1.000 Stellplätzen prognostiziert. Der Verkehrsentwicklungsplan für Georgsmarienhütte vom Planungsbüro SHP Ingenieure aus dem Jahr 2010 weist für ebendieses Gebiet rund 1.200 verfügbare Parkflächen aus, welche bereits vor 12 Jahren teilweise nur gering, bis mittel ausgelastet worden sind.

Im Rahmen des Innenstadtkonzeptes wurden, abgegrenzt von der Methodik des städtebaulichen Entwicklungskonzeptes, alle öffentlich verwalteten Parkflächen erhoben und ausgewertet. Eine Übersicht über die gezählten Parkflächen findet sich in Abb. 19. In Summe stehen auf den beobachteten Flächen 949 öffentliche Parkplätze zur Verfügung, durch die Sperrung des Parkplatzes am Rathaus sind es am Freitag 817.

Abb. 19: Übersicht über die erhobenen Parkflächen im Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Tabelle 2 und Abb. 20 zeigen die Parkflächenauslastung am Freitag, den 20.05.2022. Aufgrund der Freigabe des Marktplatzes beschreibt dieser Tag die Nutzung der Parkflächen im Laufe eines regulären Werktages. Die mittlere Auslastung lag am 20.05. bei 44 %, die maximale Auslastung bei 63 %. Insgesamt ist festzustellen, dass mit zunehmender Zentralität der Parkdruck deutlich zunimmt. Insbesondere das straßenbegleitende Parken entlang der Oeseder Straße ist mit im Mittel 82 % im nördlichen sowie 73 % im südlichen Teilbereich sehr hoch. Zur frühen Mittagszeit ab etwa 11:00 Uhr besteht ein sehr starker Parkdruck mit nur wenigen freien Flächen in der Stadtmitte. Die Oeseder Straße ist zu nahezu 100 % ausgelastet und auch die Parkflächen an der Graf-Stauffenberg-Straße sowie der Rathausplatz sind mit 87 % und 80 % an der Kapazitätsgrenze, was auch zu einem hohen Parksuchverkehr in diesen Bereichen führt. Auf den Parkflächen entlang der Georg-Elser-Straße sowie der Karolinenhöhe bestehen jedoch zu jeder Zeit ausreichend Kapazitäten.

Tabelle 3 und Abb. 21 zeigen die Parkflächenauslastung am Freitag, den 01.07.2022. Aufgrund der Sperrung des Rathausplatzes für den Wochenmarkt stehen deutlich weniger Parkflächen zur Verfügung. Anzumerken ist, dass mit 4.949 gezählten Fahrzeugen im Tagesverlauf zudem rund 500 abgestellte Kfz mehr gezählt wurden als am Freitag, den 20.05., welche sich vorrangig auf die späteren Nachmittagsstunden aufteilen. Entsprechend lag die mittlere Auslastung am 01.07. mit 55 % deutlich höher, die maximale Auslastung war mit 65 % jedoch auf einem ähnlichen Niveau. Durch die Sperrung des Rathausplatzes verschiebt sich der Parkdruck weitestgehend auf die Parkfläche westlich der Georg-Elser-Straße, welche mit 96 % Auslastung am Nachmittag voll belegt ist. Weiterhin werden vorwiegend zentrale Parkflächen entlang der Oeseder Straße stark belastet. Ab etwa 10:00 Uhr stehen freie Flächen in der Innenstadt nicht mehr zur Verfügung. Die Oeseder Straße ist zu nahezu 100 % ausgelastet und auch die Parkfläche an der Graf-Stauffenberg-Straße befindet sich mit 84 % an ihrer Kapazitätsgrenze, was weiterhin zu einem hohen Parksuchverkehr in diesen Bereichen führt. Auf den Parkflächen östlich der Georg-Elser-Straße sowie der Karolinenhöhe bestehen jedoch zu jeder Zeit ausreichend Kapazitäten.

Tabelle 4 und Abb. 22 zeigen die Parkflächenauslastung am Samstag, den 21.05.2022. Die Parksituation ist mit einer mittleren Auslastung von 27 % im Tagesverlauf als entspannt zu betrachten. Da die unbewirtschafteten Parkflächen entlang der Georg-Elser-Straße nicht von Berufstätigen belegt werden, sind diese den gesamten Tagesverlauf über nahezu unbelegt. Im zentralen Innenstadtbereich besteht durch den Einkaufsverkehr weiterhin der höchste Parkdruck entlang der Oeseder Straße mit einer mittleren Auslastung von 75 % im südlichen und 61 % im nördlichen Bereich, wobei beide Standorte in der Mittagszeit nahezu voll belegt sind. Auch der Rathausplatz wird mit einer mittleren Auslastung von 53 % und einer maximalen Auslastung von 80 % deutlich frequentiert.

Insgesamt besteht in der Innenstadt von Georgsmarienhütte kein Mangel an Parkraum, vielmehr konzentriert sich die Nutzung erwartungsgemäß auf die zentralen Bereiche der Innenstadt und nimmt mit zunehmender Entfernung vom Stadtkern ab. Eine Ausnahme ist die Parkfläche der Kirche St. Peter und Paul, welche vorwiegend von Berufstätigen als Park & Ride Fläche an der Haltestelle Gildehaus genutzt wird. Darüber hinaus ist der Parkraum und die damit verbundene nahezu oder komplett vollständige Versiegelung großer Flächen ein hervorstechendes negatives optisches Merkmal der Innenstadt. Im Zusammenhang mit dem nahezu vollständigen Fehlen zusammenhängender Grünstrukturen im Innenstadtbereich reduziert dieses Ungleichgewicht die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt, insbesondere bei der oftmals fehlenden Auslastung der peripheren und damit mindergenutzten Flächen an den Randgebieten des Untersuchungsbereiches.

Eine detaillierte Auswertung aller erhobenen Parkflächen findet sich im Anhang zwischen Tabelle I und XIII.

Tab. 2: Auslastung der Parkflächen am Freitag, 20.05.2022

Uhrzeit	Summe der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze		Herkunft der erhobenen Fahrzeuge									
	Zur Verfügung stehende Stellplätze	Belegung Gesamt		Osnabrück (OS, BSB, MEL)		Steinfurt (ST, BF, TE)		Warendorf (WAF, BE)		Gütersloh (GT)		Andere	
08:00	817	382	47%	290	91%	10	3%	1	0%	0	0%	19	6%
09:00	817	497	61%	368	91%	10	2%	2	0%	0	0%	23	6%
10:00	949	569	60%	441	91%	12	2%	2	0%	1	0%	28	6%
11:00	949	594	63%	447	89%	21	4%	1	0%	2	0%	33	7%
12:00	949	453	48%	344	91%	12	3%	1	0%	1	0%	19	5%
13:00	949	384	40%	289	91%	11	3%	1	0%	1	0%	17	5%
14:00	949	381	40%	269	90%	13	4%	2	1%	0	0%	15	5%
15:00	949	381	40%	276	91%	12	4%	2	1%	0	0%	12	4%
16:00	949	321	34%	310	96%	10	3%	2	1%	0	0%	0	0%
17:00	949	261	28%	180	91%	7	4%	2	1%	0	0%	8	4%
18:00	949	221	23%	159	91%	5	3%	0	0%	0	0%	10	6%

Quelle: cima, 2022

Abb. 20: Mittlere (Links) und Maximale (Rechts) Parkflächenauslastung am 20.05.2022



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Tab. 3: Auslastung der Parkflächen am Freitag, 01.07.2022

Uhrzeit	Summe der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	Herkunft der erhobenen Fahrzeuge									
	Zur Verfügung stehende Stellplätze	Belegung Gesamt	Osnabrück (OS, BSB, MEL)		Steinfurt (ST, BF, TE)		Warendorf (WAF, BE)		Gütersloh (GT)		Andere	
08:00	817	336 35%	260	92%	10	4%	1	0%	1	0%	12	4%
09:00	817	470 58%	357	91%	10	3%	1	0%	2	1%	22	6%
10:00	817	520 64%	384	90%	24	6%	1	0%	2	0%	18	4%
11:00	817	528 65%	389	88%	22	5%	0	0%	2	0%	27	6%
12:00	817	490 60%	357	89%	17	4%	2	0%	1	0%	26	6%
13:00	817	389 48%	287	91%	12	4%	0	0%	1	0%	15	5%
14:00	817	415 51%	295	89%	18	5%	1	0%	2	1%	17	5%
15:00	817	460 56%	329	88%	20	5%	1	0%	4	1%	18	5%
16:00	817	511 63%	368	87%	22	5%	0	0%	4	1%	29	7%
17:00	817	473 58%	334	84%	23	6%	0	0%	5	1%	35	9%
18:00	817	357 44%	258	87%	11	4%	0	0%	3	1%	24	8%

Quelle: cima, 2022

Abb. 21: Mittlere (Links) und Maximale (Rechts) Parkflächenauslastung am 01.07.2022



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Tab. 4: Auslastung der Parkflächen am Samstag, 21.05.2022

Uhrzeit	Summe der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze		Herkunft der erhobenen Fahrzeuge									
	Zur Verfügung stehende Stellplätze	Belegung Gesamt		Osnabrück (OS, BSB, MEL)		Steinfurt (ST, BF, TE)		Warendorf (WAF, BE)		Gütersloh (GT)		Andere	
08:00	949	146	15%	92	94%	3	3%	0	0%	0	0%	3	3%
09:00	949	187	20%	130	93%	5	4%	1	1%	0	0%	4	3%
10:00	949	293	31%	210	92%	6	3%	0	0%	3	1%	9	4%
11:00	949	338	36%	236	90%	6	2%	2	1%	0	0%	17	7%
12:00	949	344	36%	241	92%	6	2%	1	0%	0	0%	15	6%
13:00	949	291	31%	201	91%	7	3%	1	0%	1	0%	12	5%
14:00	949	278	29%	180	89%	6	3%	1	0%	0	0%	16	8%
15:00	949	254	27%	184	91%	6	3%	0	0%	0	0%	12	6%
16:00	949	261	28%	187	91%	7	3%	0	0%	0	0%	11	5%
17:00	949	222	23%	156	90%	4	2%	1	1%	0	0%	13	7%
18:00	949	188	20%	128	86%	7	5%	1	1%	0	0%	12	8%

Quelle: cima, 2022

Abb. 22: Mittlere (Links) und Maximale (Rechts) Parkflächenauslastung am 21.05.2022



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

4.4.4 ÖPNV-Analyse

Abb. 23 zeigt das überörtliche Verkehrsnetz der Buslinien sowie das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) der im Rahmen dieser Analyse betrachteten Verbindungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Raum Georgsmarienhütte.

Grundsätzlich ist ein engmaschiges Liniennetz im öffentlichen Busverkehr ersichtlich. Dieser straßengebundene öffentliche Personennahverkehr in Georgsmarienhütte umfasst die Linien und Verkehrsgemeinschaften des Gemeinschaftsverkehrs Osnabrück-Süd (VOS-Süd), welcher gemeinsam mit den weiteren Verkehrsgemeinschaften im Landkreis Osnabrück innerhalb der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück (VOS) organisiert wird. Die Teilgemeinschaft der VOS-Süd ist dabei für die Verkehrsdurchführung und Liniengenehmigung selbstständig verantwortlich.

Die Linienverkehre des straßengebundenen Busverkehrs in Georgsmarienhütte werden von im Taktverkehr betriebenen Regionalbussen, dem sogenannten RegioTakt bedient. Dieser verknüpft Georgsmarienhütte mit der Stadt Osnabrück sowie weiteren (Haupt-)Orten und Gemeinden im Umland mindestens im 60-Minuten Takt miteinander. Im Mindestangebot wird dieses Netz Montag bis Freitag zwischen 08:00 Uhr und 18:00 Uhr und Samstag von 08:00 Uhr bis 14:00 Uhr bedient, wobei sich die Bedienungsqualität zwischen den einzelnen Tages- und Wochenzeiten deutlich unterscheidet. Entsprechend schwanken die Taktzeiten zwischen 10 und 60 Minuten, in einigen wenigen Linien verkehren die Busse sogar noch seltener.

Abb. 23: Liniennetz und Haltestellen im Umfeld des Untersuchungsgebietes



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Tabelle 7 sowie Abb. 117 im Anhang zeigen die Lage aller im Untersuchungsgebiet befindlichen Haltestellen, deren Bedienungshäufigkeit sowie weitere Ausstattungsmerkmale. Insgesamt fahren vom Untersuchungsgebiet sowie der unmittelbar angrenzenden Haltestelle „Wellendorfer Straße“ an normalen Schul-Werktagen 496 Bus- sowie 36 Bahnverbindungen ab (inklusive Anrufbusse). An Ferien-Werktagen reduziert sich die Zahl der Busabfahrten um rund 16 % auf 428. An Sonntagen sind 146 Bus- und 31 Bahnabfahrten verfügbar. Über einen kompletten Betriebstag von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr (einige Haltestellen werden an

Freitagen mit Nachtbussen länger bedient) entspricht dies an regulären Schulwerktagen gut 33 Busverbindungen, die den Innenstadtbesucher*innen sowie Anwohner*innen stündlich zur Verfügung stehen.

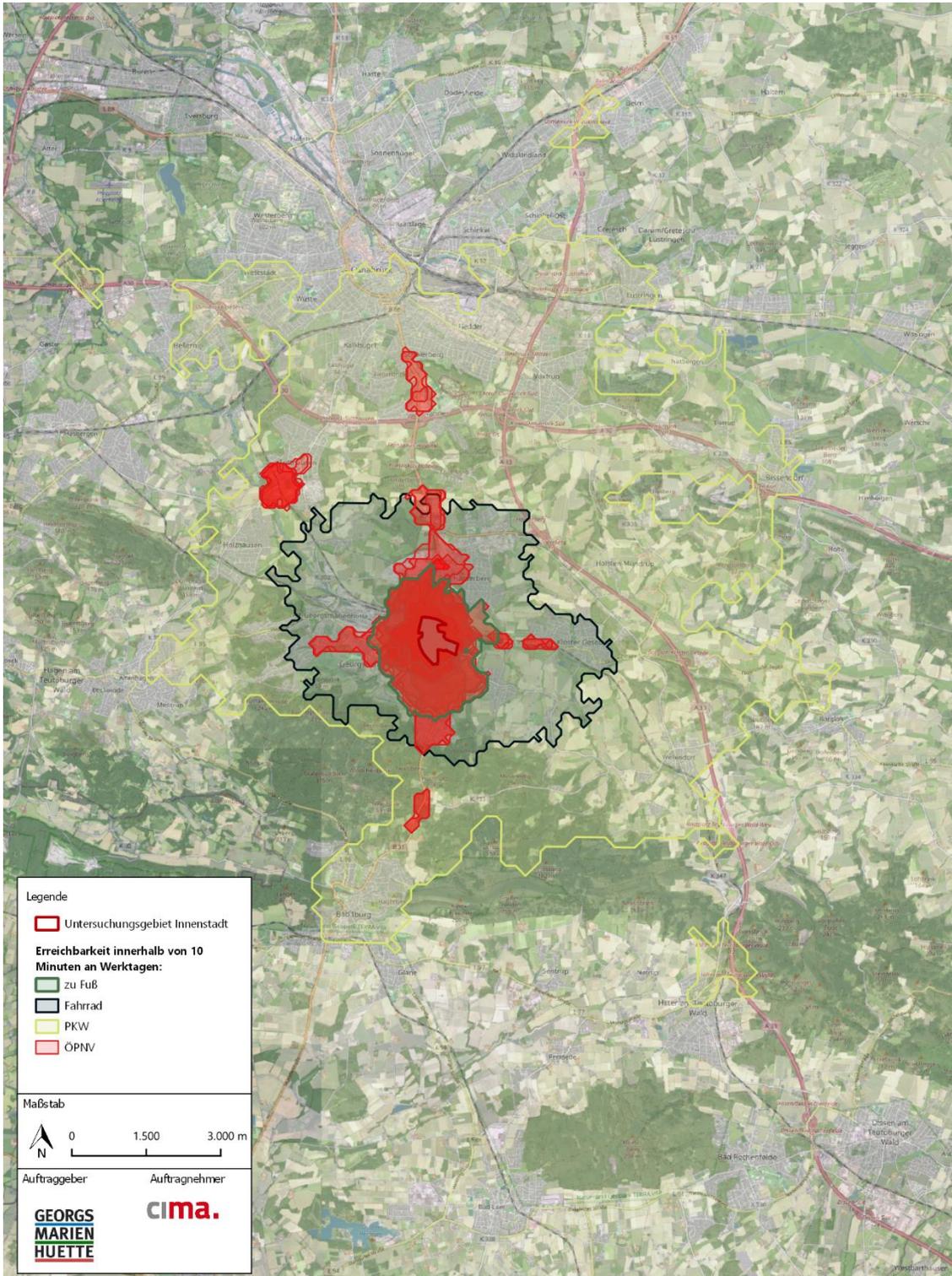
Über dieses quantitative Angebot hinaus sorgt jedoch der baulich unzureichende Zustand vieler Haltestellen dafür, dass das ÖPNV-Angebot in Georgsmarienhütte vielfach als unattraktiv wahrgenommen wird. Von 15 Haltestellen sowie dem Bahnhof sind an nur sieben Standorten Fahrradabstellmöglichkeiten vorhanden, ebenfalls nur siebenmal existieren Sitzgelegenheiten und zehnmal ein Witterungsschutz. Positiv anzumerken ist, dass bis auf die Haltestellen „Graf-Stauffenberg-Straße“ an der Michealisschule und „Casmann“ an allen Haltestellen ein regulärer Taktverkehr mit ganztägigen Abfahrten vorhanden ist. Die Haltestellen „Rathaus“ und „Ramat-Hasharon-Platz“ werden jedoch ausschließlich stündlich mit Anrufbussen bedient, so dass die Möglichkeiten einer spontanen und zeitpunktungebundenen Mobilität im ÖPNV im Zentrum von Georgsmarienhütte eingeschränkt sind. Ebendiese zeitpunktungebundene Mobilität von und zu zentralen Orten im Stadtgebiet, ist durch die periphere Lage der Haltestellen gegenüber der zentralen Verfügbarkeit von Parkplätzen als großer Schwachpunkt der Innenstadt zu werten.

Darüber hinaus ist der optische Zustand vieler Haltestellen nicht auf einem Niveau, durch das sich ÖPNV-Nutzer*innen in der Verwendung des ÖPNVs bestärkt fühlen, bzw. MIV-Nutzer*innen den ÖPNV als attraktive Alternative empfinden könnten. Insbesondere an der für die Innenstadt bedeutendsten und meistfrequentierten Haltestelle „Gildehaus“ besteht eine geringe Aufenthaltsqualität mit defekter und unattraktiver Haltestelleneinrichtung wie einer kaputten digitalen Fahrgastinformation, Vandalismusschäden und deutlichen Abnutzungserscheinungen. Lediglich die Haltestelle „Casmann“, welche mit rund zehn Abfahrten je Richtung nur eine untergeordnete Rolle im Busverkehr für die Innenstadt von Georgsmarienhütte spielt, ist bereits saniert und befindet sich in einem guten Zustand.

In Kombination mit der Regionalbahnverbindung „Haller Willem“ ist ein grundlegendes Angebot im öffentlichen Verkehr für regionale Verbindungen auf der Straße und auf der Schiene vorhanden. Sowohl mit der Bahn als auch mit dem Bus ist das Zentrum und der Hauptbahnhof von Osnabrück mit überregionalen Anschlüssen in Richtung Bremen/Hamburg, Hannover/Berlin, die Niederlande und über Münster in das Ruhrgebiet sowie nach Süddeutschland innerhalb von rund 15 Minuten erreichbar.

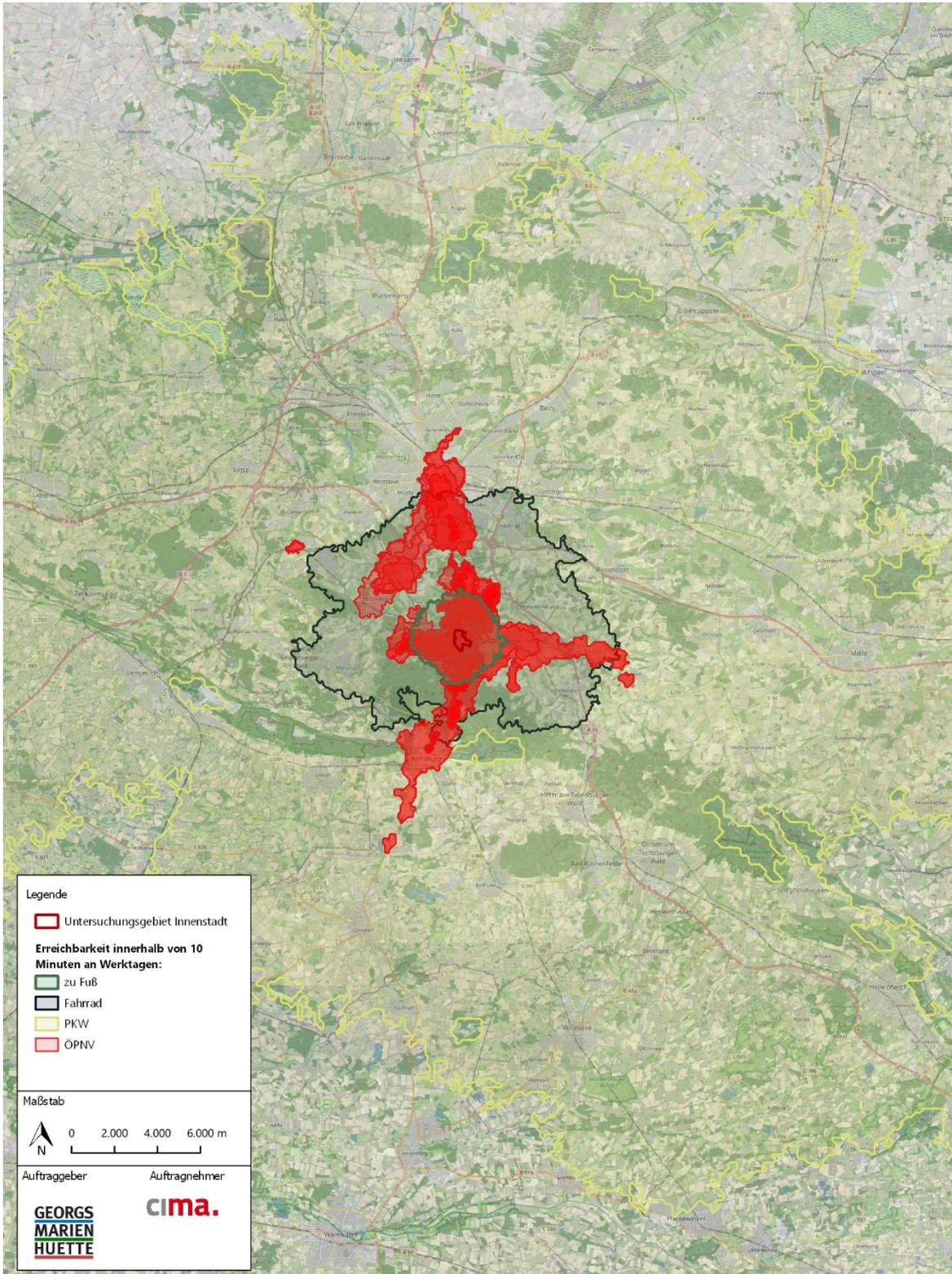
Abb. 24 und Abb. 25 stellen die Erreichbarkeit vom Stadtzentrum mit verschiedenen Verkehrsmitteln innerhalb von rund 10 sowie 30 Minuten dar. Erwartungsgemäß ermöglicht der MIV durch die innerstädtisch verlaufende Bundesstraße 51 und Landesstraße 95 eine sehr schnelle und dadurch weitläufige Abdeckung vieler Orte im Landkreis und darüber hinaus. Mit dem ÖPNV bestehen innerhalb von 10 Minuten oftmals jedoch lediglich Verbindungen über wenige Haltestellen hinweg. Innerhalb von 30 Minuten ist die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV deutlich verbessert. Peripher gelegene Orte und auch ein großer Teil der Stadt Osnabrück sind abseits der Hauptverkehrsachsen in diesem Zeitraum mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Georgsmarienhütte aus allerdings nicht erreichbar. Lediglich durch den „Haller Willem“ können einige wenige weiter entfernte Kommunen mit dem ÖPNV angefahren werden. Eine flächendeckende Verknüpfung von Georgsmarienhütte mit anderen Orten, insbesondere außerhalb der Nord-Süd- und West-Ost-Achsen, ist jedoch nicht erkennbar.

Abb. 24: Erreichbarkeit vom Untersuchungsgebiet innerhalb von 10 Minuten



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Abb. 25: Erreichbarkeit vom Untersuchungsgebiet innerhalb von 30 Minuten



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Die Attraktivität des ÖPNVs hängt maßgeblich davon ab, welche Reisezeiten und Kosten sich im Vergleich zu alternativen Verkehrsmitteln, insbesondere dem motorisierten Individualverkehr, ergeben. Tabelle 5 zeigt vor diesem Hintergrund das Reisezeitverhältnis zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem motorisierten Individualverkehr zwischen den beiden wesentlichen ÖPNV-Knotenpunkten im Innenstadtbereich von Georgsmarienhütte (Oesede-Gildehaus und Oesede-Karolinenhöhe) sowie verschiedenen Mobilitätsbedarfserzeugern im umliegenden Landkreis und der Stadt Osnabrück. Abgebildet sind die jeweils schnellste und langsamste Verbindung im Tagesverlauf, welche vom „VOSpilot“ vorgeschlagen werden. Die Beispiele sind so gewählt, dass unterschiedliche Personengruppen und Wegezwecke beispielhaft abgebildet werden. Zudem wurden durch die Verfügbarkeit des Bahnhofes auch Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen dem ÖPNV und SPNV berücksichtigt.

Es zeigt sich, dass das Reisezeitverhältnis auf sämtlichen Verbindungen gegenüber dem MIV nachteilig ist. Bei geringen Verbindungsqualitäten mit Reisezeitverhältnissen von über 1,5, wenn also der öffentliche Verkehr das Anderthalbfache der Zeit benötigt als die Fahrt mit dem Pkw, nimmt die Akzeptanz für den ÖV erfahrungsgemäß deutlich ab. Ein Verhältnis von ÖV zu MIV zwischen 1 und 1,5 wird tendenziell akzeptiert, sofern die weiteren Rahmenbedingungen wie der Fahrpreis und die Aufenthaltsqualität in den Fahrzeugen vom Fahrgast als für ihn vorteilhaft erachtet werden. Darüber hinaus bedeutet ein geringes Reisezeitverhältnis für den Fahrgast nur dann einen Vorteil, wenn er den ÖPNV zu einer von ihm benötigten Uhrzeit nutzen kann und auch, falls notwendig, eine attraktive Rückreise zum Ausgangsort garantiert ist. Kurze Fahrzeiten und gute Verknüpfungsmöglichkeiten sind damit hinreichende Bedingungen für einen attraktiven Personennahverkehr, die tatsächliche Nutzung hängt jedoch stark von weiteren notwendigen Bedingungen wie dem Preis, dem Sauberkeits- und Sicherheitsgefühl sowie der Taktung und dem Angebot über den gesamten Tagesverlauf hinweg ab. Georgsmarienhütte-Oesede ist in dieser Hinsicht jedoch, insbesondere im Vergleich zu anderen Gemeinden im Landkreis Osnabrück, verhältnismäßig gut aufgestellt. Als problematisch ist vielmehr die Erreichbarkeit der Innenstadt aus den einzelnen Ortsteilen von Georgsmarienhütte zu erachten sowie die dezentrale Lage der beiden betrachteten Haltestellen.

Der Vergleich zwischen der ÖPNV- und MIV-Anbindung der Innenstadt von Georgsmarienhütte zeigt, dass ÖPNV-Verbindungen in der Regel zwar vorhanden, diese aber gegenüber dem MIV in allen Fällen zeitlich sowie auf der Kurzstrecke auch preislich unterlegen sind. Insbesondere bei Verbindungen, die einen Umstieg erfordern, ist eine Erreichbarkeit mit dem ÖPNV schnell eine zeitraubende Tätigkeit, welche einen vierfachen oder noch höheren Zeitaufwand gegenüber dem MIV bedeuten kann. Hingegen ist der ÖV im Regelfall im Hinblick auf den Preis die günstigere Alternative, insbesondere bei längeren Wegestrecken. Somit ergibt sich die Diskrepanz, dass der ÖV zum Erreichen der Innenstadt von Georgsmarienhütte bereits auf mittellangen Wegen durch die hohen Fahrzeiten seinen Kostenvorteil kaum ausspielen kann, während auf kurzen Strecken das Reisezeitverhältnis zwar ausgeglichen ist, jedoch kein signifikanter Kostenvorteil besteht.

Somit überwiegen auch auf kürzeren Wegen die Vorteile des Pkws wie Bequemlichkeit und Flexibilität und das Auto bleibt das wichtigste Verkehrsmittel, nicht nur im gesamten Landkreis Osnabrück, sondern auch in Georgsmarienhütte.

Tab. 5: Fahrzeitvergleiche

Fall	Relation der relevanten Ziele	Distanz (Luftlinie)	Reisezeit ÖV (Min)	Linien	Umstiegszeit (Min)	Preis ÖPNV	Reisezeit MIV (Min)	Preis MIV (0,55€ je km)	Reisezeitverhältnis ÖV zu MIV		Kostenverhältnis ÖV zu MIV	Anmerkungen
Pendelwege von und in die Innenstadt zu Wohn-, Arbeits- oder Einkaufsorten												
1	Oesede, Gildehaus - Osnabrück Hbf.	7 km	15 - 31	462, 463, 466, 467, 468, RB75	/	4,40 €	12	6,60 €	1,25	2,6	0,7	
2	Oesede, Gildehaus - Edeka-Center Hagen	5,5 km	17 - 38	452+M3, 463, RB75 + M3,	2	4,40 €	8	3,40 €	2,1	4,7	1,3	
3	Bissendorf (Volksbank) – Oesede Gildehaus	7,7 km	39 - 65	381 + M1 + 466, 381 + RB75, 382 + 465, 383 + 463	4 - 10	6,10 €	12	6,10 €	3,1	5,4	1	
4	Bad Iburg (Rathaus) – Oesede Karolinenhöhe	4,8 km	7	465, 466	/	4,40 €	6	2,90 €	1,2		1,5	
5	Sentrup (In den Höfen) – Oesede Karolinenhöhe	5,8 km	42	428 + 466	21	4,40 €	15	6,10 €	2,8		0,7	Nur eine tägl. Direktverbindung; alternativ 1,5 km Fuß- oder Radweg erforderlich.
6	Georgsmarienhütte Tannekamp – Oesede Gildehaus	3,2 km	16	464	/	3,30 €	8	1,76 €	2		1,8	Nur wenige tägl. Direktverbindungen; alternativ 1,2 km Fuß- oder Radweg erforderlich.
7	Kurt-Schumacher-Damm Osnabrück – Oesede Gildehaus	7,8 km	40 - 62	X493, M4 + 463, M4 + 464, M4+ 465, M4 + 467, M4 + 468	12	4,40 €	11	6,10 €	3,6	5,60	0,7	

Quelle: cima, 2022

4.4.5 Ermittlung der Straßenbreite

Zur Bewertung der für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden zur Verfügung stehenden Breiten im Straßenraum wurde an insgesamt 15 Standorten (vgl. Abb. 26) im Untersuchungsgebiet die Straßenbreite erhoben, diese sind in den Abb. 101 bis Abb. 115 im Anhang dargestellt. Nach den Empfehlungen zur Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) lassen sich die erhobenen Standorte grob in sechs unterschiedliche Kategorien einordnen und werden im Folgenden anhand ihrer Charakteristika beschrieben und bewertet:

Wohnstraße:

- *Roggenkamp 13*

Die Straße Roggenkamp ist als reine Wohnstraße geprägt durch Zeilenbebauung mit Reihen- und Einzelhäusern. Die Fahrbahn hat eine Breite von 5,10 m, davon sind stellenweise 1,80 m Parkfläche, womit rund 3,30 m für die Fahrbahn verbleiben. Unmittelbar an die Fahrbahn schließen sich die Garagenvorplätze der Wohnbebauung an, welche mit variablen Längen von rund 7,0 m faktisch den Seitenraum bilden. Häufig sind diese von querparkenden Kfz belegt. Die DTV liegt bei etwa 14 Kfz/h im Mittel und 80 Kfz/h in der Spitze deutlich unter den für Wohnstraßen maximal empfohlenen 400 Kfz/h. Ein separater Gehweg ist nicht vorhanden, aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens ist dies weniger kritisch, ggf. ist die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches zu erörtern.

- *Schoonebeekstraße 16*

Die Schoonebeekstraße ist als reine Wohnstraße geprägt durch Zeilenbebauung mit Reihen- und Einzelhäusern. Die Fahrbahn hat eine Breite von 6,60 m, davon sind 1,80 m Parkfläche, womit rund 4,80 m für die Fahrbahn verbleiben. Im Seitenraum stehen den Fußgänger*innen rund 1,70 m bis 2,00 m zur Verfügung, eine separate Radverkehrsinfrastruktur besteht nicht. Die DTV liegt nördlich des dargestellten Bereiches oberhalb der Kreuzung zum Roggenkamp bei etwa 247 Kfz/h im Mittel und bei 369 Kfz/h in der Spitze. Da die Schoonebeekstraße an ihrem südlichen Ende für Kfz gesperrt ist und damit faktisch eine Stichstraße darstellt, ist das Verkehrsaufkommen im südlichen Bereich jedoch deutlich reduziert. Die Schoonebeekstraße ist eine Verbindungsstraße des westlichen Stadtgebietes durch die Unterführung der B51 in der nördlich anschließenden Straße „Am Spell“ an den südlichen Innenstadtbereich der Oeseder Straße. Aufgrund des sehr geringen Verkehrsaufkommens ist ggf. die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Bereiches zu erörtern.

Wohnsammelstraße:

- *Graf-Stauffenberg-Straße 18*

Die Graf-Stauffenberg-Straße befindet sich im mittleren Abschnitt in ihrer Funktion zwischen einer Wohn- und einer Sammelstraße. Im südlichen Abschnitt ist sie geprägt durch Zeilenbebauung mit Reihen- und Einzelhäusern. In ihrem mittleren Abschnitt befinden sich der Friedhof Oesede sowie die Michaelisschule, im nördlichen Abschnitt befindet sich neben den großen Parkflächen punktuell Geschäftsbesatz und Wohnbebauung. Die DTV liegt im nördlichen Abschnitt der Graf-Stauffenberg-Straße bei 53 Kfz/h im Mittel und 118 Kfz/h in der Spitze, im südlichen Abschnitt bei 53 Kfz/h im Mittel und 120 Kfz/h in der Spitze. Trotz ihrer faktischen Nutzung als Durchfahrtsstraße liegt die Graf-Stauffenberg-Straße damit deutlich unter der empfohlenen Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz/h in Wohnstraßen und bis zu 800 Kfz/h in Sammelstraßen. Im mittleren Abschnitt sind entlang der

Grundschule Temposchwellen zur Geschwindigkeitsreduzierung vorhanden, Querungshilfen sowie andere Maßnahmen zur Konfliktreduzierung im Schulweg existieren allerdings nicht. Mit einer Gesamtbreite von nur 9,52 m entspricht die Graf-Stauffenberg-Straße den Empfehlungen für eine Wohnstraße, nicht jedoch für eine Sammelstraße. Mit 6,15 m Breite ist der Straßenraum für Kfz ausreichend breit konzipiert. Die Gehwegbreite von nur 1,87 m und 0,6 m entspricht, insbesondere im Bereich der Grundschule, nicht den Empfehlungen der RAST 06 und sollte ggf. angepasst werden. Durch die geringe Breite und mögliche Einordnung als Wohnstraße kann auch die Einrichtung einer Fahrradstraße erörtert werden.

- *Karolinenhöhe*

Die Straße Karolinenhöhe befindet sich in ihrer Funktion zwischen einer Wohn- und einer Sammelstraße. Südlich der Brücke der B51 ist sie geprägt durch Zeilenbebauung mit Reihen- und Einzelhäusern. Nördlich der Brücke schließt sich lediglich ein Supermarkt an, bevor die Straße in die Oeseder Straße einmündet. Die DTV liegt in der Karolinenhöhe bei 173 Kfz/h im Mittel und bei 429 Kfz/h in der Spitze. Die Straßenbreite entspricht im Wesentlichen den Empfehlungen für Wohnstraßen, lediglich die Straße selbst ist unter der Brücke schmaler gehalten, was in diesem Bereich zu einer natürlichen Temporeduzierung führt. Der Radverkehr wird auf der Straße geführt, benutzt allerdings durch die farblich hervorgehobene Pflasterung des Gehweges zumeist diesen mit. Nutzungskonflikte entstehen durch die geringe Verkehrsbelastung jedoch keine.

Sammelstraße:

- *Graf-Stauffenberg-Straße 1*

Die Graf-Stauffenberg-Straße 1 entspricht im nördlichen Abschnitt in ihrer Funktion einer Sammelstraße. Hier befinden sich neben den großen Parkflächen punktuell Geschäftsbesatz und Wohnbebauung. Die DTV liegt im nördlichen Bereich der Graf-Stauffenberg-Straße bei 53 Kfz/h im Mittel und 118 Kfz/h in der Spitze. Trotz ihrer faktischen Nutzung als Durchfahrtsstraße sowie zum Erreichen der Parkflächen entlang der Graf-Stauffenberg-Straße und des Rathausplatzes liegt sie damit deutlich unter der empfohlenen Verkehrsstärke von bis zu 800 Kfz/h in Sammelstraßen. Mit einer Gesamtbreite von 19,02 m ist die Graf-Stauffenberg-Straße in diesem Bereich sehr breit gehalten. Sowohl die Fahrbahnbreite mit 8,04 m als auch die Gehwegbreite mit 5,97 m sind für diesen Straßentyp deutlich überdimensioniert. Da die Straße in die Glückaufstraße mündet, welche keine Radverkehrsinfrastruktur bietet und die Straßen „Am Rathaus“ sowie die Georg-Elser-Straße eine attraktivere Parallelroute für den Fuß- und Radverkehr darstellen, besteht zudem kein Bedarf für Radverkehrsanlagen. Ggf. kann der großzügige Straßenraum durch Grünanlagen aufgewertet werden.

- *Kolpingstraße (Südende)*

Die Kolpingstraße entspricht in ihrer Funktion einer Sammelstraße. Sie ist geprägt von Einzelbebauung für überwiegend gewerbliche Nutzung, im nördlichen Teil schließt sich zudem Wohnbebauung an. Die DTV liegt im Mittel bei 50 Kfz/h und 96 Kfz/h in der Spitze. Damit liegt sie deutlich unterhalb der empfohlenen Verkehrsstärke von bis zu 800 Kfz/h in Sammelstraßen. Die Straßenbreite entspricht im Wesentlichen den Empfehlungen für Sammelstraßen, lediglich die Gehwege sind mit 1,80 m und 2,30 m am unteren Ende der empfohlenen Mindestbreite angelegt. Der Radverkehr wird auf der Straße geführt, durch die geringe Verkehrsbelastung bestehen jedoch keine Nutzungskonflikte. Als Parallelroute zur Oeseder Straße kann ggf. eine Einrichtung als Fahrradstraße erörtert werden.

- *Georg-Elser-Straße*

Die Georg-Elser-Straße entspricht in ihrer Funktion einer Sammelstraße. Sie dient überwiegend als Zufahrt zu den Parkplätzen entlang der Georg-Elser-Straße sowie als Parallelstraße für den Durchgangsverkehr der nördlichen Graf-Stauffenberg-Straße. Sie grenzt an ein Fabrikgebäude an, besitzt aber keinerlei angrenzende Bebauung, welche in sie einmündet. Die DTV beträgt im Mittel 146 Kfz/h und 379 Kfz/h in der Spitze. Die Straßenbreite entspricht im Wesentlichen den Empfehlungen für Sammelstraßen. Auf beiden Straßenseiten sind sog. Schutzstreifen für den Radverkehr vorhanden, welche mit je 1,10 m Breite jedoch nur bei Einbeziehung der Breite der Rinne den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) entsprechen. Als Teil der Ausweichroute für den Radverkehr zur Glückaufstraße können ggf. weitere Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung des Radverkehrs erörtert werden.

Örtliche Einfahrtsstraße

- *Oeseder Straße 66*

Die Oeseder Straße ist im Abschnitt nördlich der Glückaufstraße eine Hauptverkehrsstraße und entspricht in ihrer Funktion einer örtlichen Einfahrtsstraße. Sie ist geprägt durch eine halboffene bis offene Gebäudestruktur mit gemischter Nutzung. Es besteht ein Linienbusverkehr und die verfügbare Breite des Seitenraums variiert abschnittsweise. Die DTV liegt im Mittel bei 219 Kfz/h und bis zu 565 Kfz/h in der Spitze. Im Bereich der Hausnummer 66 ist die Straßenbreite für die vorhandene Verkehrsbelastung ausreichend dimensioniert. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Auf den Gehwegen sind beidseitig durch eine farbliche Hervorhebung Radwege mit je 1,00 m Breite aufgepflastert, welche nicht benutzungspflichtig sind, jedoch vorwiegend vom Radverkehr genutzt werden. Nach den ERA ist ein Mischverkehr auf der Fahrbahn bei Breiten ab 6,00 m und Verkehrsstärken über 400 Kfz/h jedoch problematisch, was auf diesen Abschnitt der Oeseder Straße zumindest zeitweise zutrifft. Ggf. können weitere Maßnahmen zum Schutz des Radverkehrs erörtert werden.

- *Oeseder Straße (Gildehaus)*

Der Abschnitt der Haltestelle Gildehaus liegt etwa 100 Meter südlich der Hausnummer 66. Daher entspricht auch dieser Abschnitt einer örtlichen Einfahrtsstraße mit den o. g. Gegebenheiten. Im Besonderen ist der Abschnitt von der Haltestelle Gildehaus geprägt, welche einen bedeutenden Teil des Straßenraums einnimmt. Der Radweg ist nicht mehr auf dem Gehweg aufgepflastert und der Radverkehr wird ohne weitere Schutzmaßnahmen auf die Straße geleitet. Die Straßenmitte auf Höhe der Haltestelle ist in einer Breite von 3,00 m mit Kopfsteinpflaster ausgelegt. An dieser Stelle können haltende Busse von den Verkehrsteilnehmer*innen vorsichtig überholt werden, wobei die Geschwindigkeiten in der Realität häufig nicht entsprechend angepasst werden. Die Gehwegbreite wird auf der Ostseite durch das Wartehäuschen deutlich verengt. Bei einer Umgestaltung der Haltestelle Gildehaus sollte ggf. auf die Belange des Rad- und Fußverkehrs durch eine Verengung der Fahrbahn stärker eingegangen werden.

Hauptgeschäftsstraße

- Oeseder Straße (Roter Platz)

Die Oeseder Straße entspricht in ihrem Abschnitt zwischen der Glückaufstraße und der Schoonebeckstraße als zentrale Einkaufsstraße der Mittelstadt Georgsmarienhütte einer Hauptgeschäftsstraße. Sie ist geprägt durch eine dichte Blockbebauung mit geschlossener Bauweise und klaren Raumkanten. Sie wird genutzt für den Fußgänger-Längs- und Querverkehr, Parken, Lieferverkehr, Radverkehr sowie für den Stadtbus und dient als zentraler Aufenthaltsort in der Innenstadt. Südlich des roten Platzes auf Höhe des Rathauses beträgt die DTV im Mittel 212 Kfz/h und bis zu 555 Kfz/h in der Spitze. Durch die Einmündung der Schoonebeckstraße zwischen dem roten Platz und dem Rathaus wird die Verkehrsstärke in diesem Bereich geringfügig höher liegen, da von und zur Schoonebeckstraße fahrender Verkehr in der Zählung entsprechend nicht erfasst ist. Durch die große Breite des Platzes ist der Seitenraum ausreichend groß konzipiert, der überwiegende Zweck des Abschnitts zwischen Glückaufstraße und Rathaus ist der Aufenthalt. Der Straßenbereich ist vom roten Platz durch bis zu 5,00 m breite Bauminseln abgetrennt und mit einer Abstufung gepflastert. Der Radverkehr wird auf der Straße geführt, häufig wird durch das große Platzangebot jedoch auch der Platz verwendet. Zudem fehlt eine Führung des Radverkehrs von der Straße über den roten Platz in den nördlichen Abschnitt der Straße „Am Rathaus“ da diese Route häufig als Alternativstrecke zur Glückaufstraße vom Radverkehr genutzt wird. Aufgrund der Funktion als Eingangstor in die Innenstadt sowie zentralem Aufenthaltsort von Georgsmarienhütte kann ggf. die Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches für eine zusätzliche Verkehrsberuhigung und Emissionsreduzierung erörtert werden.

- Oeseder Straße 99 und Oeseder Straße 103

Die Oeseder Straße entspricht in ihrem Abschnitt zwischen den Straßen „Am Rathaus“ und „Feuerstätte“ als zentrale Einkaufsstraße der Mittelstadt Georgsmarienhütte einer Hauptgeschäftsstraße. Sie ist geprägt durch eine dichte Blockbebauung mit geschlossener Bauweise und klaren Raumkanten. Sie wird genutzt für den Fußgänger-Längs- und Querverkehr, Parken, Liefer- und Radverkehr sowie durch den Stadtbus. Auf Höhe der Oeseder Straße 97 beträgt die DTV im Mittel 288 Kfz/h und bis zu 587 Kfz/h in der Spitze. Die Straße erfährt in diesem Abschnitt durch einen hohen Anteil des Parkverkehrs sowie die Möglichkeit, die Oeseder Straße als Durchgangsstraße durch den Innenstadtbereich zu nutzen, eine stärkere Verkehrsbelastung, als durch die anliegenden Einzelhändler als Mobilitätsbedarfserzeuger selbst verursacht wird. Die verfügbare Straßenbreite liegt geringfügig unterhalb der Empfehlungen der RAS 06, wobei dies angesichts der Verkehrsmengen nicht als problematisch anzusehen ist. Mit einer Breite von teilweise unter 1,80 m sind jedoch die Seitenräume teilweise deutlich zu gering bemessen, stattdessen wird der vorhandene Raum vielfach für den ruhenden Verkehr genutzt. Dieser erschwert zusätzlich die Sichtbeziehungen von Autofahrer*innen auf auftretenden Querverkehr. Insgesamt ist die verfügbare Fläche für Fußgänger*innen sehr variabel, jedoch sollte, insbesondere vor dem Hintergrund der Barrierefreiheit sowie der Funktion des Abschnittes als fußläufige Einkaufsstraße, das Mindestmaß der Gehwegbreite von 2,50 m bis 3,00 m nicht unterschritten werden. Die sehr geringe Straßenbreite von unter 4,00 m zzgl. der Rinne führt zu einer deutlichen Verkehrsberuhigung und sollte beibehalten werden. Eine zusätzliche Verkehrsberuhigung sowie sicherere Querungsmöglichkeiten schaffen auch vereinzelte Verkehrsinseln. Durch die Führung im Mischverkehr sind jedoch weitere Schutzmaßnahmen für den Radverkehr anzustreben.

- *Oeseder Straße 119*

Die Funktion der Oeseder Straße als zentrale Einkaufsstraße endet im südlichen Bereich der Innenstadt auf Höhe des Parkplatzes entlang der Straße „Karolinenhöhe“. In diesem Abschnitt endet die geschlossene Blockbebauung, vermehrt sind Reihen- und Einzelhäuser vorhanden. Entlang des parallel von einem Grünstreifen abgetrennten „Ramat-Hasharon-Platzes“ sind weitere Einzelhandelsbetriebe vorhanden, wodurch die Oeseder Straße bis in diesen Bereich eine deutliche Versorgungsfunktion aufweist. Zudem ist sie ein bedeutender Teil der Verbindung des südlichen Stadtgebietes an den nördlich folgenden Innenstadtbereich. Neben der an dieser Stelle liegenden Stadtbushaltestelle „Ramat-Hasharon-Platz“ schließt sich auch die entlang der Bundesstraße 51 liegende Haltestelle Karolinenhöhe sowie die bereits genannte Parkfläche an. Die DTV beträgt im Mittel rund 220 Kfz/h und bis zu 514 Kfz/h in der Spitze. Die Straßenbreite ist insgesamt geringer als von der RASt 06 empfohlen, der Seitenraum ist jedoch trotz einer gewissen Variabilität ausreichend groß bemessen. Zudem wird der tatsächliche Straßenraum durch die angrenzende Parkfläche sowie den „Ramat-Hasharon-Platz“ weiter vergrößert. Der Radverkehr wird im Mischverkehr geführt, durch die farblich hervorgehobene Pflasterung des Gehweges wird dieser jedoch zumeist mitbenutzt. Bedeutende Nutzungskonflikte entstehen durch die geringe Verkehrsbelastung keine. Verkehrsinseln tragen zu einer weiteren Verkehrsberuhigung in diesem Bereich bei.

Verbindungsstraße

- *Klöcknerstraße 1*

Die Klöcknerstraße entspricht auf Höhe der Kirche St. Peter und Paul einer Verbindungsstraße. Sie ist Teil der Landesstraße 95, welche das Stadtgebiet von Georgsmarienhütte als West-Ost-Achse durchzieht. Nur rund 100 Meter der Klöcknerstraße zwischen der Bundesstraße 51 und der Oeseder Straße befinden sich im Untersuchungsgebiet. Östlich der Oeseder Straße geht die L95 in die Glückaufstraße über. Im erfassten Bereich besteht eine gemischte Bebauungsform, welche im Wesentlichen durch die Kirche geprägt wird. Weiterhin besteht eine geschlossene Bebauung mit weitestgehend gewerblicher Nutzung. Die DTV befindet sich mit 466 Kfz/h im Mittel und bis zu 1.004 Kfz/h in der Spitze im Rahmen der von der RASt 06 empfohlenen Verkehrsstärke von 800 bis 2.600 Kfz/h. Westlich der B51 besteht auf der Klöcknerstraße durch die Kreuzungsanlage unmittelbar östlich der B51 jedoch eine Überlastung in Spitzenzeiten mit einem starken Rückstau des Kfz-Verkehrs in westlicher Ausdehnung. Das Untersuchungsgebiet ist hiervon jedoch nicht betroffen. Die Straßenbreite beträgt rund 25,0 m mit einer Richtungsfahrsspur je Seite, in östlicher Richtung ist eine Abbiegespur zur Oeseder Straße vorhanden, welche in westlicher Richtung in eine Abbiegespur zur B51 übergeht. Beidseitig ist eine Busbucht für die Bushaltestelle Casmann vorhanden. Der Seitenraum wird dadurch stark eingeschränkt und ist teilweise weniger als 2,00 m breit und damit in etwa halb so breit wie von der RASt 06 empfohlen. Darüber hinaus wird der Radverkehr als Mischverkehr auf der Straße geführt, anstatt auf empfohlenen separaten Radverkehrsanlagen. Auf der südlichen Straßenseite besteht westlich der Kreuzung zur B51 ein benutzungspflichtiger Radweg, welcher in östlicher Richtung in die Busbucht der Haltestelle geführt wird. Ab hier werden Fahrradfahrer*innen ohne weitere Sicherungsmaßnahmen gegen den rückwärtigen Verkehr auf die Straße geleitet. Durch die Kante des Busbords besteht keine Möglichkeit, weiterhin den Gehweg zu nutzen. Darüber hinaus kommt es zu Nutzungskonflikten mit Personen, welche an der Haltestelle auf den Bus warten, wenn Radfahrer*innen den Gehweg nutzen. Auf der nördlichen Straßenseite besteht grundsätzlich die Möglichkeit, den Bereich über die angrenzende Straße „Kolpingstraße“ zu umfahren. Eine Markierung oder Ausschilderung dieser Möglichkeit besteht jedoch nicht. Der Bordstein zur „Kolpingstraße“ ist abgesenkt, die Sichtachse auf diese

Absenkung ist Radfahrenden jedoch durch einen vor der Kirche stehenden Baum versperrt. Durch die Funktion als Verbindungsstraße und das Fehlen von Radverkehrsanlagen sind Schutzmaßnahmen für den Radverkehr anzustreben. Weiterhin ist die verkehrliche Situation der Ampelkreuzung östlich der B51 zu optimieren. Hier besteht bspw. die Möglichkeit, für aus der Kolpingstraße kommende Fahrzeuge ausschließlich das Rechtsabbiegen zuzulassen, da unmittelbar hinter der Straßenbrücke im Kreisverkehr eine Wendemöglichkeit besteht. So können die weiteren Ampelphasen verlängert und der Verkehrsfluss gesteigert werden.

- *Glückaufstraße 4*

Die Glückaufstraße entspricht auf Höhe der Hausnummer 4 einer Verbindungsstraße. Sie ist Teil der Landesstraße 95, welche das Stadtgebiet von Georgsmarienhütte als West-Ost-Achse durchzieht. Sie ist geprägt von einer geschlossenen Bebauungsstruktur mit verschiedenen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetrieben sowie Wohnungen auf der südlichen Straßenseite und dem derzeitigen Neubau des „Düte-Centers“ auf der nördlichen Straßenseite, welches mehrere Lebensmitteleinzelhändler beinhaltet. Die DTV befindet sich mit 450 Kfz/h im Mittel und bis zu 926 Kfz/h in der Spitze innerhalb der von der RAS_t 06 empfohlenen Verkehrsstärke von 800 bis 2.600 Kfz/h. Die Straßenbreite beträgt rund 24,00 m mit einer Richtungsfahrspur je Straßenseite sowie einem durch einen Grünstreifen von der Straße abgetrennten Bereich, welcher Diagonalparkplätze für die Gewerbetreibenden bietet. Diese befinden sich zudem etwas erhöht und sind von einem 2,00 m breiten Grünstreifen vom Parkraum getrennt, wodurch der Seitenraum für Fußgänger*innen deutlich von der Hauptstraße isoliert ist. Darüber hinaus wird der Radverkehr als Mischverkehr auf der Straße geführt, anstatt auf empfohlenen separaten Radverkehrsanlagen. In östlicher Richtung verkehrende Fahrradfahrer*innen können den abgetrennten Parkraum nutzen. Eine beliebte Ausweichroute für diesen Abschnitt befindet sich zudem weiter südlich auf der parallel verlaufenden Straße „Am Rathaus“. Die Breite der Gehwege entspricht auf der südlichen Seite den Empfehlungen der RAS_t, der nördliche Gehweg ist jedoch mit rund 2,20 m Breite zu schmal befasst. Da dieser zusätzlich häufig aufgrund der fehlenden Radverkehrsanlagen von Fahrradfahrer*innen genutzt wird, besteht an dieser Stelle die Gefahr von Nutzungskonflikten zwischen den Verkehrsteilnehmenden. Ein Ausbau und eine bessere Beschilderung einer Ausweichstrecke für den Radverkehr ist daher anzustreben.

Abb. 26: Erhobene Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
Bearbeitung: cima, 2022

4.4.6 Erstellung von Laufwegen/-Bewegungsprofilen

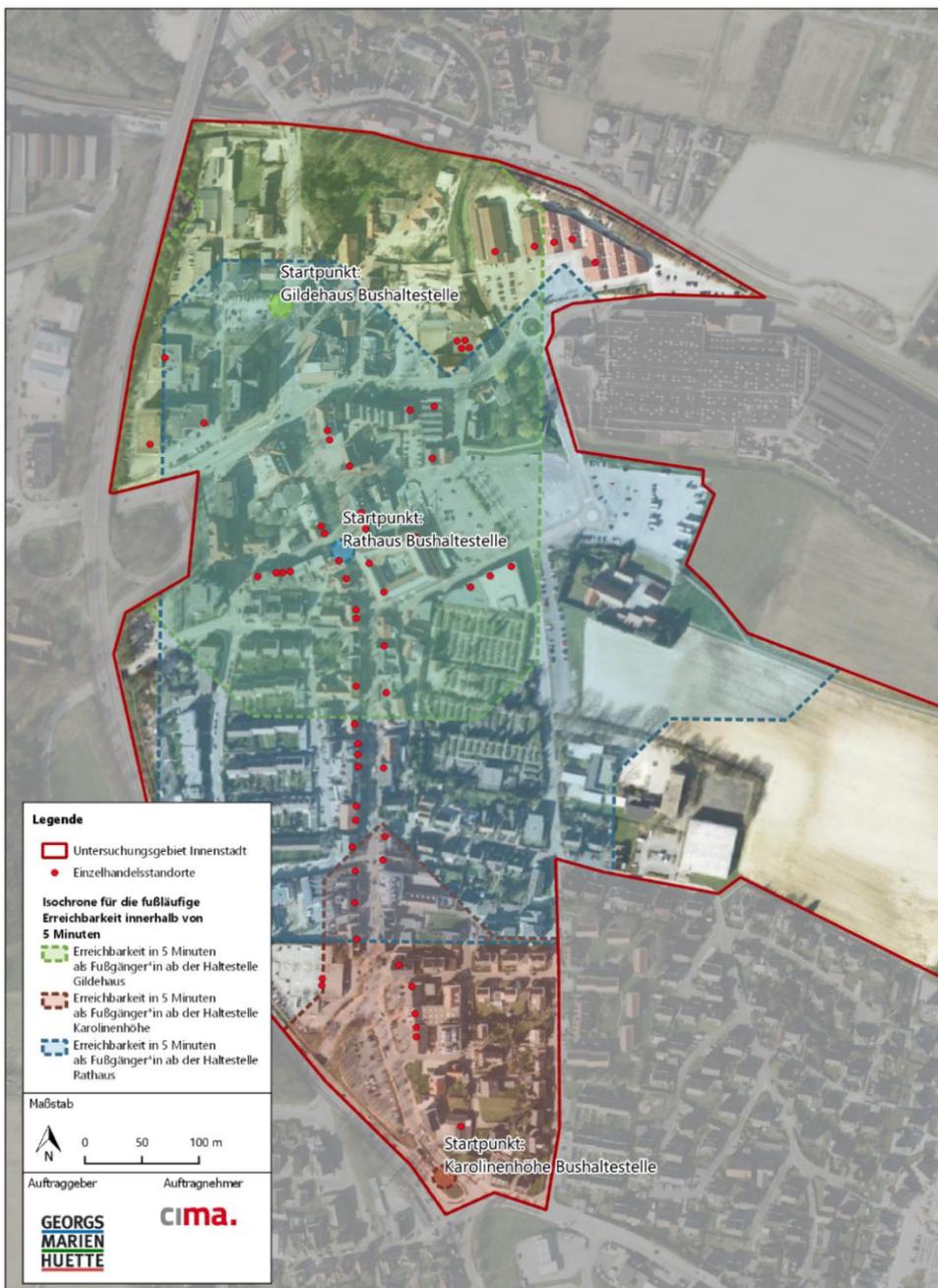
Das Untersuchungsgebiet bietet im Grundsatz die Möglichkeit, sehr gut zu Fuß begehbar zu sein. In seiner gesamten Ausdehnung beträgt die Länge rund 975 Meter, was bei einer durchschnittlichen Gehgeschwindigkeit von 4,0 km pro Stunde etwa 15 Minuten entspricht. Da die Ost-West Ausdehnung noch einmal geringer ist, ist kein Ort in der Innenstadt von Georgsmarienhütte deutlich mehr als 15 Gehminuten von einem potenziellen Startpunkt, der ebenfalls innerhalb dieses Bereiches liegt, entfernt. Gemäß Landesraumordnungsprogramm von Niedersachsen 2017 wird eine akzeptable fußläufige Erreichbarkeit mit bis zu 10 Minuten beschrieben. Dieser Wert ist jedoch nur als Richtwert zu betrachten, da dieser von verschiedenen Faktoren maßgeblich gesteigert aber auch eingeschränkt werden kann. Faktoren, welche die Akzeptanz von längeren Wegen steigern, sind beispielsweise freie und größere Sichtachsen, Grünbebauung sowie ein hohes Maß an Sicherheit und Sauberkeit. Negative Faktoren sind räumliche und bauliche Barrieren, wie viel befahrene Straßen oder Gebiete die Umwege erfordern, fehlende oder mangelhafte Fußwegeinfrastruktur, ein starkes Höhengefälle sowie als unschön und unsicher wahrgenommene Räume.

Die Erreichbarkeit für Fußgänger*innen innerhalb des Untersuchungsgebietes zeigen die Abb. 27 bis 31. Anhand einer Berechnung der Isochrone für Personen, die mit einem Tempo von rund 4,0 km pro Stunde gehen, werden die erreichbaren Flächen sowie Einzelhandelsstandorte im Innenstadtbereich im 5- und 10-Minuten Radius dargestellt. Die Haltestellen im Stadtgebiet bedienen dabei grundsätzlich einen großen Teil der Fläche, sodass nahezu das gesamte Gebiet sowie sämtliche Einzelhändler der Innenstadt erreichbar sind. Von den beiden am häufigsten im Regelverkehr bedienten Haltestellen des Untersuchungsgebietes, Gildehaus und Karolinenhöhe, sind bereits im 5-Minuten Radius 61 % (Gildehaus) bzw. 18 % (Karolinenhöhe) aller Einzelhändler erreichbar. Im 10-Minuten Radius sind von der Haltestelle Karolinenhöhe aus rund 77 % und von der Haltestelle Gildehaus 100 % aller Einzelhandelsbetriebe erreichbar. Die Qualität der Erreichbarkeit wird jedoch deutlich durch ihre periphere Lage am Rande der Innenstadt reduziert. Insbesondere die Haltestelle Gildehaus wird zudem durch die Trennwirkung der L95 (Klößnerstraße), die zwischen der Haltestelle und der Innenstadt liegt, für zu Fuß Gehende deutlich abgeschnitten. Der mangelhafte Ausbauzustand der Haltestelle Gildehaus macht die Nutzung zusätzlich unattraktiv. Die Haltestellen Rathaus und Ramat-Hasharon-Platz befinden sich zentral im Innenstadtbereich, sodass von diesen aus das gesamte Untersuchungsgebiet bequem erreichbar ist. Hier liegt die 5- und 10-Minuten Erreichbarkeit der Einzelhändler bei 69 % und 100 % (Rathaus) sowie 34 % und 82 % (Ramat-Hasharon-Platz). Die fußläufige Erreichbarkeit kann hier entsprechend als gut bewertet werden. Allerdings werden diese beiden Haltestellen lediglich durch einen Anrufbus sowie im 60-Minuten Takt bedient und eignen sich dadurch im Wesentlichen nur für Personen, welche ihre Wege entsprechend planen und takten können.

Deutlich besser ist die Erreichbarkeit noch einmal für Nutzer*innen des MIVs. Hier befindet sich mit den straßenbegleitenden Parkplätzen entlang der Oeseder Straße sowie der Schoonebeekstraße vor nahezu jedem Einzelhandelsbetrieb ein Parkplatz, wodurch die Notwendigkeit für längere Fußwege entfällt. Wie in Kapitel 4.4.3 dargestellt, sind die Parkflächen entlang der Oeseder Straße jedoch häufig stark belegt, sodass die Benutzung der großen Parkflächen im Stadtgebiet meist die vorzuziehende Option für Innenstadtbesucher*innen darstellt. Unmittelbar an die Oeseder Straße und damit den zentralen Teil der Innenstadt anschließend liegen die beiden Parkflächen am Rathaus im nördlichen und Karolinenhöhe im südlichen Bereich. Die erreichbaren Flächen und Einzelhandelsstandorte sind hier noch einmal deutlich größer als von den betrachteten Haltestellen aus. Vom Parkplatz Rathaus aus sind im 5-Minuten Radius aus bereits 69 % aller Einzelhandelsbetriebe zu erreichen, innerhalb von 10-Minuten liegt die Erreichbarkeit bei 100 %. Vom Parkplatz Karolinenhöhe aus sind innerhalb von 5-Minuten rund 30 % und innerhalb von 10-Minuten rund 72 % aller Einzelhandelsstandorte erreichbar. Die Parkflächen entlang der Graf-Stauffenberg- und Georg-Elser-Straße liegen zwischen diesen Werten, was auch deren höhere Auslastung gegenüber der Parkfläche an der Karolinenhöhe zu Stoßzeiten erklärt.

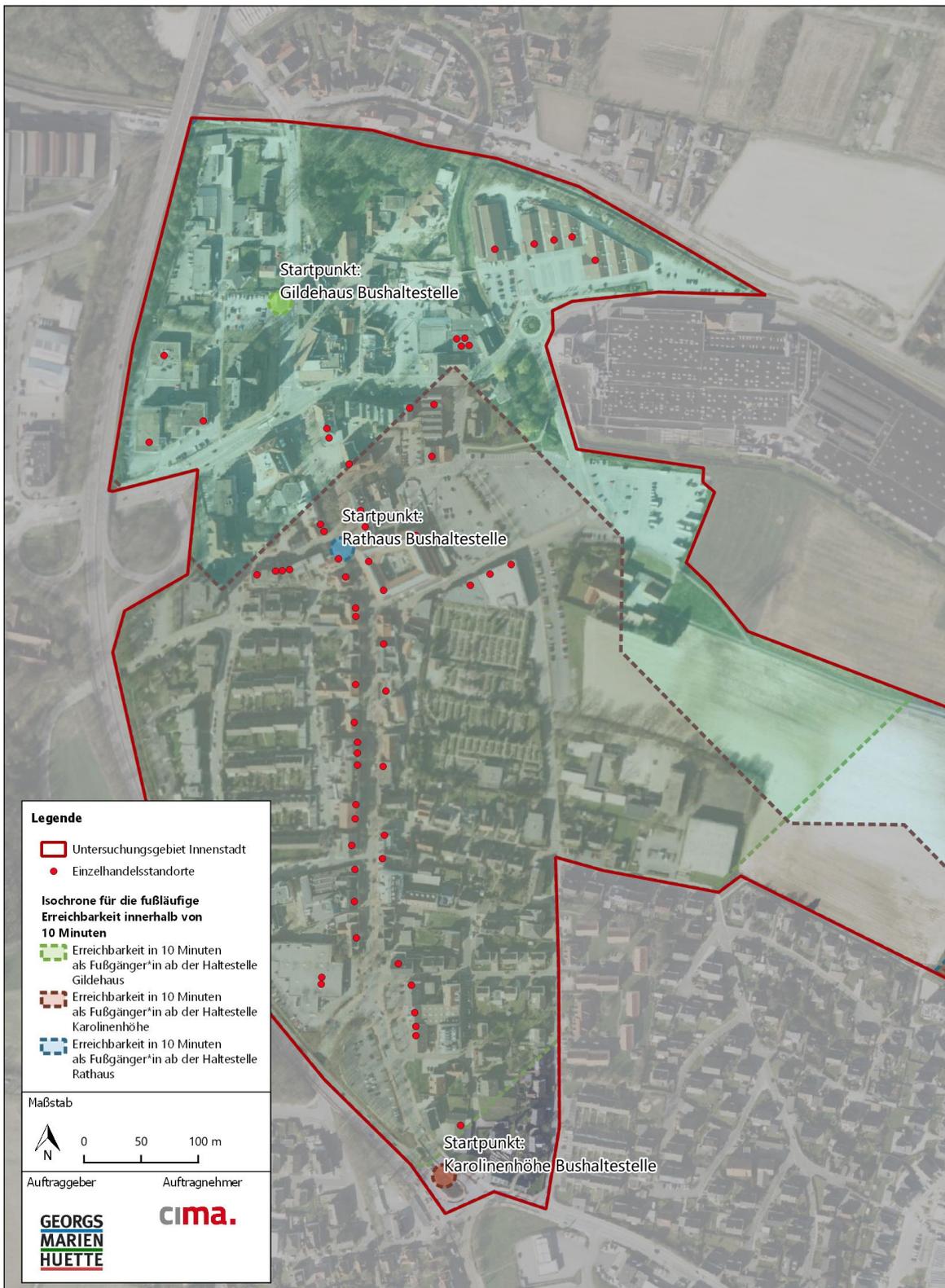
Die tatsächliche Begehbarkeit der Innenstadt wird jedoch sowohl von spezifischen räumlichen als auch von subjektiv wahrgenommenen Barrieren eingeschränkt und ist damit reduziert. Die Begehbarkeit der Innenstadt ist durch die räumliche Abgrenzung der Bushaltestellen und des Bahnhofes sowie der eher schlechten Erreichbarkeit mit dem Fahrrad erst dann als wirklich gut zu bezeichnen, wenn sich ein Start- und Endpunkt südlich der L95, östlich der B51 und nördlich der Wellendorfer Straße befindet. Die belebte Topographie von Georgsmarienhütte-Oesede stellt darüber hinaus eine weitere Barriere bei der Nutzung der Innenstadt durch zu Fußgänger*innen und Radfahrer*innen dar.

Abb. 27: Fußläufige 5-Minuten Erreichbarkeit ab ausgewählten Haltestellen im Untersuchungsgebiet



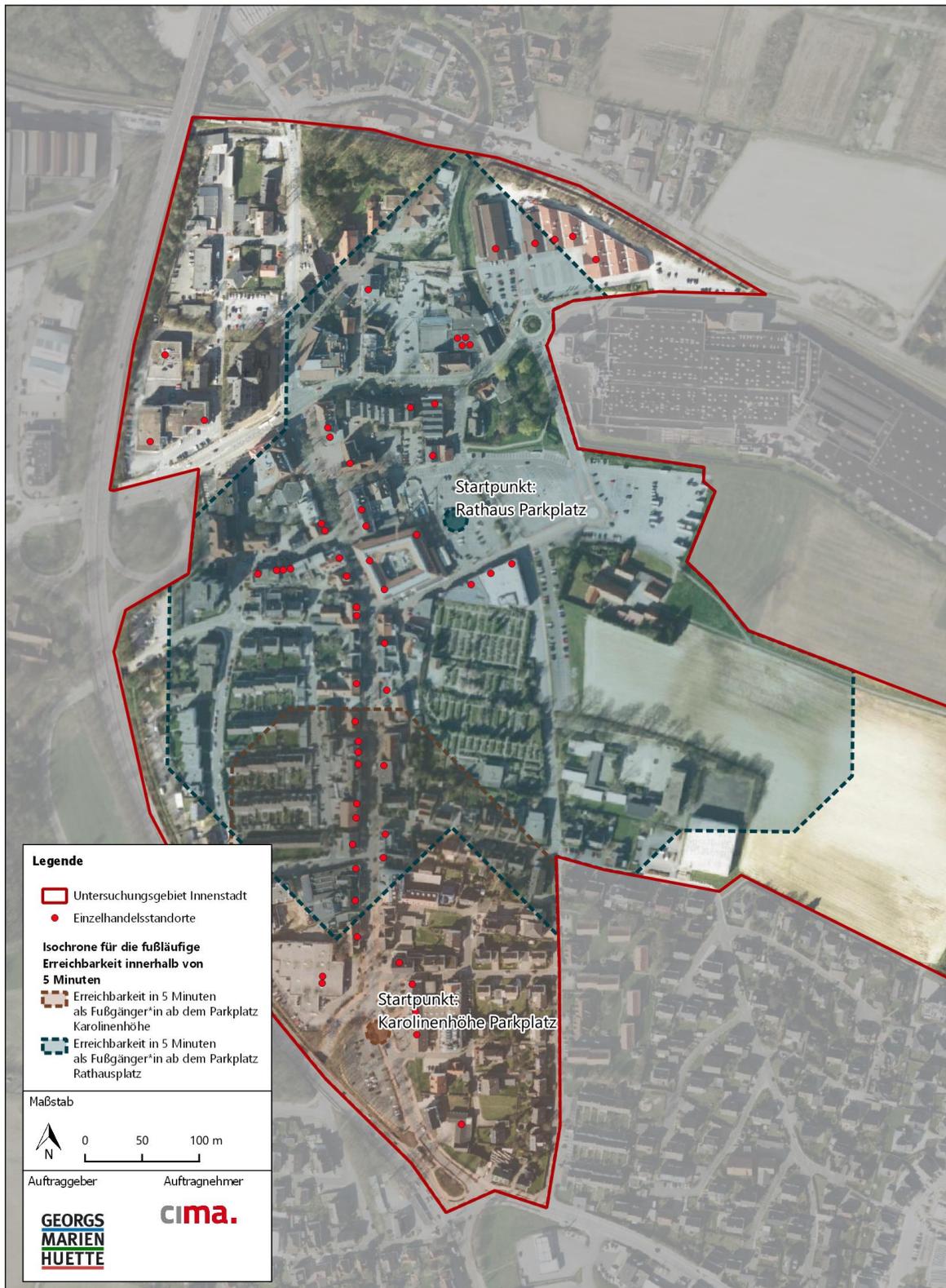
Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Abb. 28: Fußläufige 10-Minuten Erreichbarkeit ab ausgewählten Haltestellen im Untersuchungsgebiet



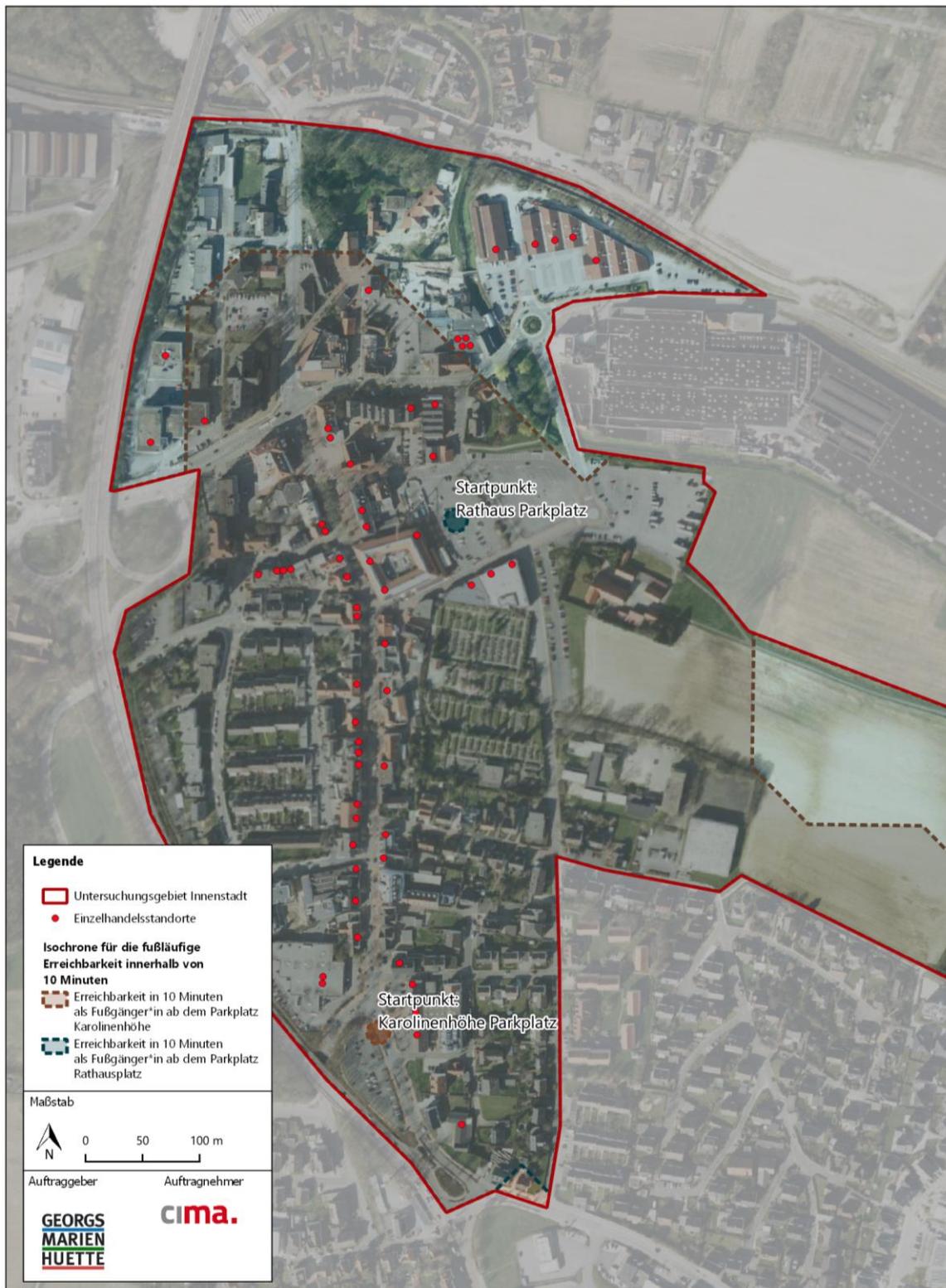
Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Abb. 29: Fußläufige 5-Minuten Erreichbarkeit ab ausgewählten Parkplätzen im Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Abb. 30: Fußläufige 10-Minuten Erreichbarkeit ab ausgewählten Parkplätzen im Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

4.4.7 Ermittlung der Barrierefreiheit

Eine attraktive und lebenswerte Innenstadt ist auch davon abhängig, ob diese von diversen Personen- und Bevölkerungsgruppen nutzbar und erreichbar ist. Dazu gehören Personen mit körperlichen Beeinträchtigungen z. B. aufgrund gesundheitlicher oder altersbedingter Einschränkungen, aber auch Gruppen wie Eltern mit Kinderwagen. Die Stadt Georgsmarienhütte hat bereits in der Vergangenheit Anstrengungen unternommen, den Bereich der Innenstadt zu großen Teilen barrierefrei zu gestalten. Dies ist insbesondere in der niveaugleichen Erreichbarkeit fast aller Geschäfte entlang der Oeseder Straße heute sichtbar. Darüber hinaus bestehen jedoch Defizite, was die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes für mobilitätseingeschränkte Personen angeht. Bei der Lösung dieser Probleme befindet sich die Stadtverwaltung zusätzlich im Spannungsfeld diverser Institutionen wie der Verkehrsgemeinschaft-Osnabrück (VOS) und Geschäftstreibenden.

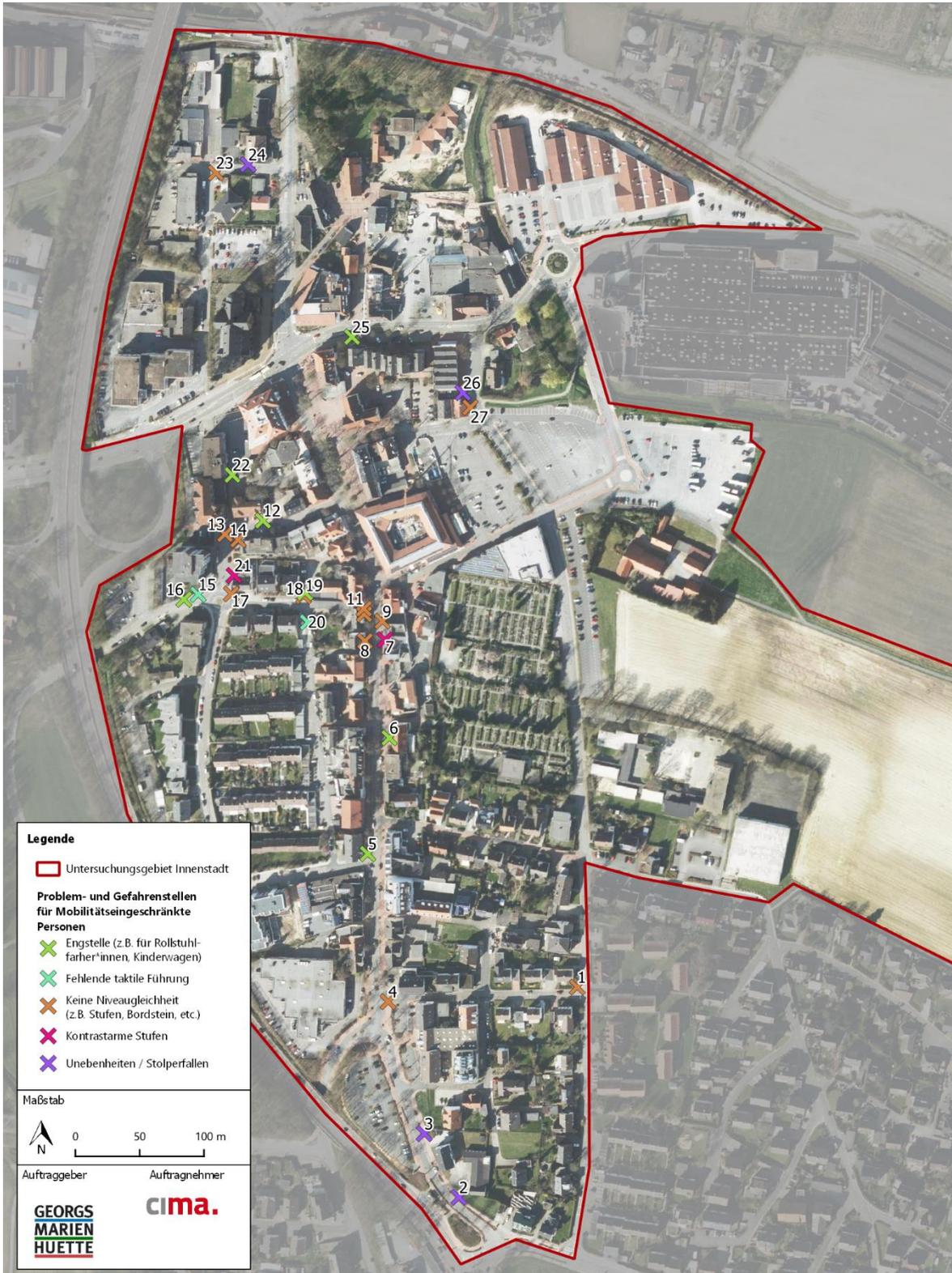
Zur Erfassung und Darstellung des Status Quo wurde im Rahmen der Bestandsanalyse die Barrierefreiheit mit verschiedenen Akteur*innen erörtert und Problematiken herausgearbeitet. So wurden im Rahmen der öffentlichen sowie weiteren von der cima selbst durchgeführten Stadtteilrundgängen, in Verbindung mit der WikiMap auf der Beteiligungsplattform, nicht barrierefreie Orte im Stadtgebiet identifiziert und dargestellt. Dies können simple bauliche Mängel wie nicht abgesenkte Bordsteine oder Wurzelhebungen im Gehwegpflaster sein, aber auch strukturelle Probleme wie fehlender Platz für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen oder fehlende taktile und kontrastreiche Leitsysteme für sehbehinderte Personen. Die im Rahmen dieser Erhebung ermittelten Problempunkte sind in der 31 sowie bildlich im Anhang ab Abb. 118 dargestellt.

Darüber hinaus wurden im Fachworkshop am 04. Oktober 2022 mit Innenstadtkteur*innen die Probleme für mobilitätseingeschränkte Personen in Georgsmarienhütte diskutiert. Anwesend waren Akteur*innen des Behindertenbeirates der Stadt, der Citygemeinschaft, der Polizei aber auch der Stadtwerke und der PlanOS (Planungsgesellschaft Nahverkehr Osnabrück GmbH).

Im Rahmen der Analyse wurde eine Vielzahl an Handlungsbedarfen aber auch an Handlungsmöglichkeiten festgestellt. Einige der Problemstellen lassen sich dabei bereits mit einfachen Mitteln vom Bauhof der Stadt selbst beheben, bspw. die angeführten Stolperfallen wie Wurzelhebungen. Strukturelle Probleme erfordern die Einbeziehung weiterer Akteur*innen und größere Umbaumaßnahmen mit systematischen Umgestaltungen. Insgesamt bestehen folgende Einschränkungen für mobilitätseingeschränkte Personen im Innenstadtbereich:

- Fehlende taktile Leitsysteme an Haltestellen
- Lückenhafte Weiterführung taktiler Leitsysteme an wichtigen Orientierungspunkten, bspw. Ampeln
- Kontrastarme Gestaltung von Wegen und Stufen
- Fehlendes Hochbord an zahlreichen Haltestellen
- Fehlende Sitzmöglichkeiten entlang der Oeseder Straße zum Ausruhen beim Bewältigen der Topografie
- Fehlende oder verbaute tastbare Orientierungshilfen entlang der Oeseder Straße (z. B. durch Rücksprünge und Stufen, Mülleimer, Bestuhlung und Dekoration)
- Vorhandene Hindernisse auf Gehwegen (z. B. Pfosten, Mülleimer)
- Zu geringe Gehwegbreiten (Minimum: 150 – 200 cm), s. auch Kapitel 4.4.5

Abb. 31: Übersicht nicht-barrierefreier Orte im Stadtgebiet



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

4.4.8 Ermittlung der Notwendigkeit einer Anschlussverbindung des östlichen Bereiches an die Wellendorfer Straße

In Bezug auf die Entwicklung eines neuen urbanen Quartiers als Mischgebiet inklusive des Neubaus der Michaelisschule östlich der Graf-Stauffenberg-Straße besteht auch Diskussionsbedarf um die Notwendigkeit einer neuen Anbindung des östlichen Innenstadtbereiches an die Wellendorfer Straße. Eine mögliche Trassierung dieser Straße ist in Abb. 32 zu finden. Eine Bauvorleistung in Form einer Ausfahrt im Kreisverkehr entlang der Georg-Elser-Straße hat hierfür bereits stattgefunden.

Die Stadt Georgsmarienhütte beabsichtigt, den Standort der Michaelisschule östlich der vorhandenen Sporthalle zu verlagern und die bisherigen Schulflächen sowie die östlich des neuen Schulstandortes gelegenen Flächen der Nutzung als Mischgebiet sowie einer Parkanlage zur Naherholung zuzuführen. Die Erschließung dieses Gebietes erfolgt zukünftig über die Graf-Stauffenberg-Straße, womit diese eine zusätzliche Verkehrsbelastung erfahren wird.

Zur Standortverlegung kommt die Erweiterung der Michaelisschule hinzu. Diese soll im Zuge des Neubaus von derzeit zwei auf vier Klassenzüge erweitert werden und damit anstatt 100 in Zukunft über 400 Schüler*innen aufnehmen. Parallel ist damit auch eine Zunahme des Lehrpersonals von derzeit 12 auf bis zu 48 Personen anzunehmen. Diese Erweiterung stellt dabei für die vorhandene Infrastruktur eine zusätzliche Belastung dar, da sich die Verkehrsbelastung klar auf fest definierte tageszeitliche Punkte konzentriert. Hier besteht bereits jetzt, insbesondere zu Schulbeginn, durch den Hol- und Bringverkehr der Schüler*innen ein starkes Verkehrsaufkommen im unmittelbaren Umfeld der Schule. Die zusätzliche Belastung stellt für die stündliche DTV der Graf-Stauffenberg-Straße jedoch kein Problem dar, diese ist bereits jetzt im Tagesverlauf deutlich größer als zu Schulbeginn und Schulschluss (vgl. Abb. 61 & 79). Zusätzliche Kapazitäten sind im Durchgangsverkehr der Graf-Stauffenberg-Straße damit auch im Falle einer Schulerweiterung vorhanden. Das Verkehrsproblem der Belastung im unmittelbaren Umfeld der Schule, verursacht durch haltende Autos, wird darüber hinaus durch einen Anschluss des östlichen Innenstadtbereiches an die Wellendorfer Straße nicht gelöst. Hier ist vielmehr eine Lösung anzustreben, welche den Hol- und Bringverkehr auf dedizierte Flächen abseits der Michaelisschule lenkt.

Auf Basis der vorangegangenen Analyse ist zu konstatieren, dass der Innenstadtbereich eine deutliche Verkehrsbelastung erfährt und Maßnahmen zur Reduzierung und Lenkung des Verkehrsaufkommens nötig sind. Eine Neuentwicklung der Flächen östlich der Graf-Stauffenberg-Straße verursacht unweigerlich ein weiteres Verkehrsaufkommen in ebenjener verkehrlich bereits belasteten Innenstadt. Eine Anschluss- und Durchgangsverbindung würde den Durchgangsverkehr in der Oeseder-Straße und der Graf-Stauffenberg-Straße reduzieren. Dies wäre auf den ersten Blick begrüßenswert, da die Graf-Stauffenberg-Straße als Wohnsammelstraße sowie die Oeseder Straße als Geschäftsstraße grundsätzlich vom reinen Durchgangsverkehr freizuhalten sind. Ausgehend von den Kapazitäten der vorhandenen Straßen ist jedoch keine Notwendigkeit für den Neubau einer zusätzlichen Anschlussverbindung festzustellen. Die Länge des in Abb. 32 dargestellten Abschnittes für eine mögliche Anschlussverbindung beträgt rund 1,1 km. Je nach Ausführung und Ausstattung kostet der Neubau einer 5,50 m breiten Gemeindestraße mit jeweils 1,50 m breiten Gehwegen rund 1.000 € bis 1.500 € je laufendem Meter. Damit betragen die geschätzten Kosten für diesen Anschluss ca. 1.100.000 € bis 1.650.000 €. Darüber hinaus entstehen durch die zusätzliche Versiegelung weitere Kosten für die Schaffung von Ausgleichsmaßnahmen sowie langfristige Kosten im Unterhalt der Straße. Eine Förderung im Rahmen des Niedersächsischen Jahresbauprogramms für Straßenbau von bis zu 75 % wäre grundsätzlich möglich, aufgrund der geringen Notwendigkeit und der ausreichenden Kapazitäten der vorhandenen Infrastruktur jedoch unwahrscheinlich.

Darüber hinaus ist nicht pauschal festzustellen, ob eine weitere Anschlussverbindung die verkehrlichen Probleme der Innenstadt lösen kann. Vielmehr ist zu befürchten, dass eine weitere Attraktivierung des Kfz-Verkehrs auch das Verkehrsaufkommen von Kfz in der Innenstadt weiter steigert. Weitere Infrastruktur

induziert in der Regel weiteren Verkehr, anstatt diesen umzulenken oder flüssiger zu gestalten. Beispielsweise indem Personen längere Strecken schneller zurücklegen können. Auch die Attraktivität alternativer Verkehrsmittel des Umweltverbundes wird durch attraktivere Angebote im MIV weiter reduziert.

Die Notwendigkeit einer Anschlussverbindung der Wellendorfer Straße an den östlichen Innenstadtbereich kann auf Basis der vorangegangenen Analyse nicht festgestellt werden. Vielmehr sollten verfügbare Mittel in die Konzeption und Umsetzung eines umfassenden Verkehrskonzeptes für Georgsmarienhütte investiert werden. So ist eine Reduzierung des MIV-Anteils und damit auch der Verkehrsbelastung und Verkehrsimmissionen erst dann zu erwarten, wenn die Attraktivität des Umweltverbundes signifikant gesteigert und auf das Niveau des Kfz-Verkehrs gebracht wird. Dadurch würde im Umkehrschluss auch die Notwendigkeit ebenjener Anschlussverbindung weiter reduziert werden.

Das finale Ergebnis des Bauleitplanverfahrens zur Anbindung der neuen Michaelisschule und der Umfang der zu erwartenden Wohn- und Gewerbebauung im neu entstehenden Mischgebiet liegen zum Stand des Projektabschlusses jedoch nicht final vor. Daher sind umfangreiche Aussagen bezüglich der tatsächlich in Zukunft zu erwartenden Verkehrsbelastung auf der Graf-Stauffenberg-Straße an dieser Stelle noch nicht zu tätigen. Im Zuge des Bauleitverfahrens sollte die verkehrliche Situation und zu erwartende Verkehrszunahme des neuen Baugebietes daher tiefergehend betrachtet und auf Basis der vorgestellten Kapazitäten und aktuellen Belastung der Graf-Stauffenberg-Straße noch einmal bewertet werden, bevor endgültige Aussagen bezüglich der Notwendigkeit einer Anschlussverbindung des östlichen Innenstadtbereiches an die Wellendorfer Straße getroffen werden.

Abb. 32: Mögliche Trassierung für eine Anschlussverbindung der Wellendorfer Straße an den östlichen Innenstadtbereich



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
Bearbeitung: cima, 2022

4.5 Stadtbild

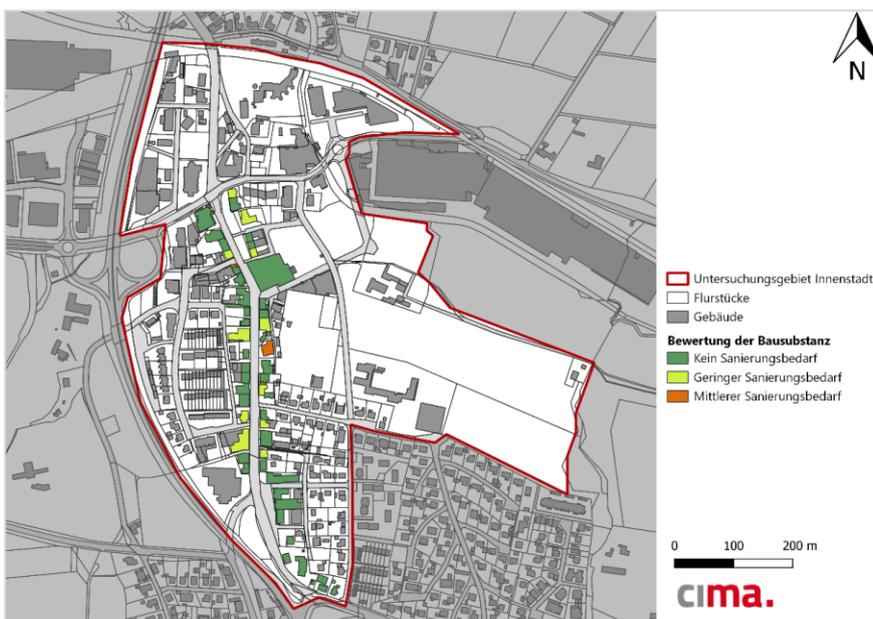
4.5.1 Bewertung der Bausubstanz

Die Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes innerhalb der Innenstadt wird beeinflusst durch die Qualität und das Erscheinungsbild der Bausubstanz entlang der Oeseder Straße. Zu Beginn der städtebaulichen Analyse erfolgte daher eine Bewertung der Bausubstanz. Diese hat in Form einer Begehung vor Ort in der Kalenderwoche 20 des Jahres 2022 stattgefunden. Hierbei wurde der Zustand der Gebäude nach äußerer Inaugenscheinnahme bewertet. Der Fokus wurde auf den Zustand der Außenfassade und der Fenster(-rahmen) gelegt. Räumlich wurde die Erfassung und Bewertung der Bausubstanz auf die Haupteinkaufsstraße, die Oeseder Straße, begrenzt. Die kartografische Auswertung der Analyse zur Bewertung der Bausubstanz ist der nachfolgenden Abb. 33 zu entnehmen.

Zusammengefasst ist die Bausubstanz in der Oeseder Straße als gut zu bewerten. In der Karte ist zu sehen, dass für den Großteil der Gebäude kein größerer äußerlicher Sanierungsbedarf festzustellen ist. Geringe oder mittlere Sanierungsbedarfe wurden nur für wenige Gebäude ermittelt. Positiv festzuhalten ist auch, dass räumlich keine Konzentration der sanierungsbedürftigen Gebäude entlang der Oeseder Straße zu erkennen ist. Areale, welche oft in Städten zu beobachten sind, in denen mehrere aneinanderliegende Gebäude oder ganze Häuserblocks verfallen und einen erheblichen Sanierungsstau aufweisen, gibt es entlang der Oeseder Straße nicht. Am südlichen Ende der Haupteinkaufsstraße ist kein Gebäude sanierungsbedürftig.

Aufgabe der Stadt Georgsmarienhütte wird es zukünftig sein, gezielt die Eigentümer*innen der betreffenden Gebäude anzusprechen und gemeinsam Lösungsmöglichkeiten zur Aufwertung zu eruieren. Bereits durch Beratungsangebote oder die Unterstützung bei der Suche nach Fördermöglichkeiten oder -programmen können schnell Erfolge erzielt werden.

Abb. 33: Bewertung der Bausubstanz in der Oeseder Straße



Quelle: cima 2022. Kartengrundlage: Stadt Georgsmarienhütte, 2022

4.5.2 Bewertung des öffentlichen Raumes

Die Attraktivität des öffentlichen Raumes ist entscheidend für die Verweildauer und das Wohlbefinden der Menschen. Insgesamt gibt es im Zentrum von Oesede diverse unter- bzw. ungenutzte Potenziale, was das Thema Aufenthaltsqualität angeht:

Eingangsbereiche zur Innenstadt

Die Eingangsbereiche der Innenstadt sind derzeit nicht eindeutig als solche erkennbar. Hierzu zählen in erster Linie die Bereiche, in denen Besucher*innen „ankommen“. Exemplarisches Beispiel hierfür ist die Bahnhaltestelle Oesede. Einheitlich und aktuell gestaltete Wegweiser sollten Besucher*innen gezielt in die Innenstadt lenken und so ein Willkommensgefühl schaffen. Dies gilt gleichermaßen für andere Eingangstore des Innenstadtbereiches z. B. im Hinblick auf Radtouristen. Straßenüberspannungen als symbolische Eingangstore werden z. T. bereits genutzt.

Abb. 34: Straßenüberspannung Oeseder Straße



Quelle: cima 2022

Öffentliche Plätze und Wochenmarkt

Im abgegrenzten Innenstadtbereich gibt es derzeit zwei zentrale öffentliche Plätze. Der Rathausplatz dient aktuell primär als Parkplatz und wird nur freitags für den Wochenmarkt freigegeben, der wöchentlich in der Zeit von 14-18 Uhr stattfindet. Zudem wird der Rathausplatz bei größeren Veranstaltungen, wie z. B. der Kirmes eingebunden. Im Gegensatz hierzu bietet der Rote Platz am nördlichen Ende der Oeseder Straße eine gewisse Aufenthaltsqualität. Dafür sorgen gestalterische Elemente wie der Trompetenbrunnen, große Bäume, die Schatten spenden, öffentliche Sitzgelegenheiten sowie einige gastronomische Angebote mit Außengastronomie (Cafés, Fleischerei, Eiscafé).

Vor der Corona-Pandemie fand der Wochenmarkt auf dem Roten Platz statt. Um die Abstandsregeln zu bewahren, wurde der Wochenmarkt auf den größeren Rathausplatz verlegt. Insofern konnten die Fahrzeuge größere Abstände einnehmen und Menschenansammlungen konnten entzerrt werden. Der Wochenmarkt stellt eine wichtige Ergänzung des stationären Einzelhandels dar und erfüllt darüber hinaus eine bedeutende frequenzbringende Funktion für den Innenstadtbereich. Besonders im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung der Nachhaltigkeit und der Nachfrage nach regionalen Produkten birgt der Wochenmarkt für Georgsmarienhütte einen bedeutenden Wert. Zukünftig könnte der Wochenmarkt konzeptionell und hinsichtlich des Marketings jedoch aufgewertet werden, um diesen als relevanten Ort der Begegnung und des Austausches sowie der Nahversorgung für die Bürger*innen sowie Besucher*innen aufzuwerten.

Abb. 35: Wochenmarkt auf dem Rathausplatz



Quelle: cima 2022

Sitzgelegenheiten

Die öffentliche Möblierung stammt überwiegend aus den 1990er Jahren, ist aus unterschiedlichen Materialien gefertigt und bedarf dringend einer grundlegenden Modernisierung. Empfehlenswert ist, dass sich auf ein einheitliches Design/Branding festgelegt wird, oder dass zumindest ein Konzept aus unterschiedlichen Materialien zu erkennen ist (Holz-/Stahlkombination). Ergänzend könnten auch Sitzbankpatenschaften an besonderen Punkten (z. B. an der Düte, an Spielplätzen) diskutiert werden. Diese werten den öffentlichen Raum optisch und funktional auf und steigern darüber hinaus auch die Identifikation der Bürger*innen mit ihrer Stadt.

Abb. 36: Impressionen der aktuellen Innenstadtmöblierung



Quelle: cima 2022

Oeseder Straße

Als Haupteinkaufsstraße mit einem Mix aus kleinteiligem Einzelhandel, Gastronomie und ergänzenden Dienstleistungen und Angeboten stellt die Oeseder Straße einen zentralen Bereich im Untersuchungsgebiet dar. Ansprechend ist hier derzeit die alleinartige Baumreihe entlang des Straßenverlaufs. Problematisch stellt sich in erster Linie die Verkehrssituation dar, die jedoch bereits ausführlich in Kapitel 4.4 behandelt wurde. Vermisst werden weiterhin Bänke in einem regelmäßigen Abstand sowie mehr Mülleimer, die gleichzeitig die Themen Sauberkeit und Ordnung fördern würden. Auf den qualitativen Geschäftsbesatz in der Oeseder Straße wird in Kapitel 4.5.4 detailliert Bezug genommen.

Abb. 37: Impressionen aus der Oeseder Straße



Quelle: cima 2022

Spiel-, Sport- und Freizeitflächen

Insgesamt fehlt es im Innenstadtbereich an Spiel-, Sport- und Freizeitflächen. Der Trend der letzten Jahre zeigt, dass sich Innenstädte zukünftig nicht mehr primär durch Einzelhandel auszeichnen werden. Neben einem starken Branchenmix rücken auch die Themen Freizeit, Kultur und Sport in den Vordergrund, und nehmen wesentlichen Einfluss auf die Aufenthaltsqualität. Im Innenstadtbereich sind aktuell vereinzelt kleine Spielgeräte aufgestellt, größere Spielareale fehlen in den zentralen Lagen. Der vorhandene kleine Spielplatz zwischen der Straße Im Spell und Schoonebeekstraße reicht als ansprechendes Angebot für die Kinder und Jugendlichen nicht aus. Die dort vorhandenen Spielgeräte sind darüber hinaus z. T. nicht voll funktionsfähig bzw. waren zum Zeitpunkt der Erhebung gesperrt. Private Spielplätze lokaler Institutionen/Bildungseinrichtungen (Michaelisschule, Kindergarten St. Marien) sind für die Öffentlichkeit nicht oder nur eingeschränkt nutzbar.

Ein neuer, moderner Spielplatz im zentralen Innenstadtbereich, z. B. auf einem der stark frequentierten Plätze, würde für deutlich mehr Aufenthaltsqualität sorgen und den Funktionsmix der Innenstadt merklich steigern.

Abb. 38: Spielgeräte und -areal im Innenstadtbereich



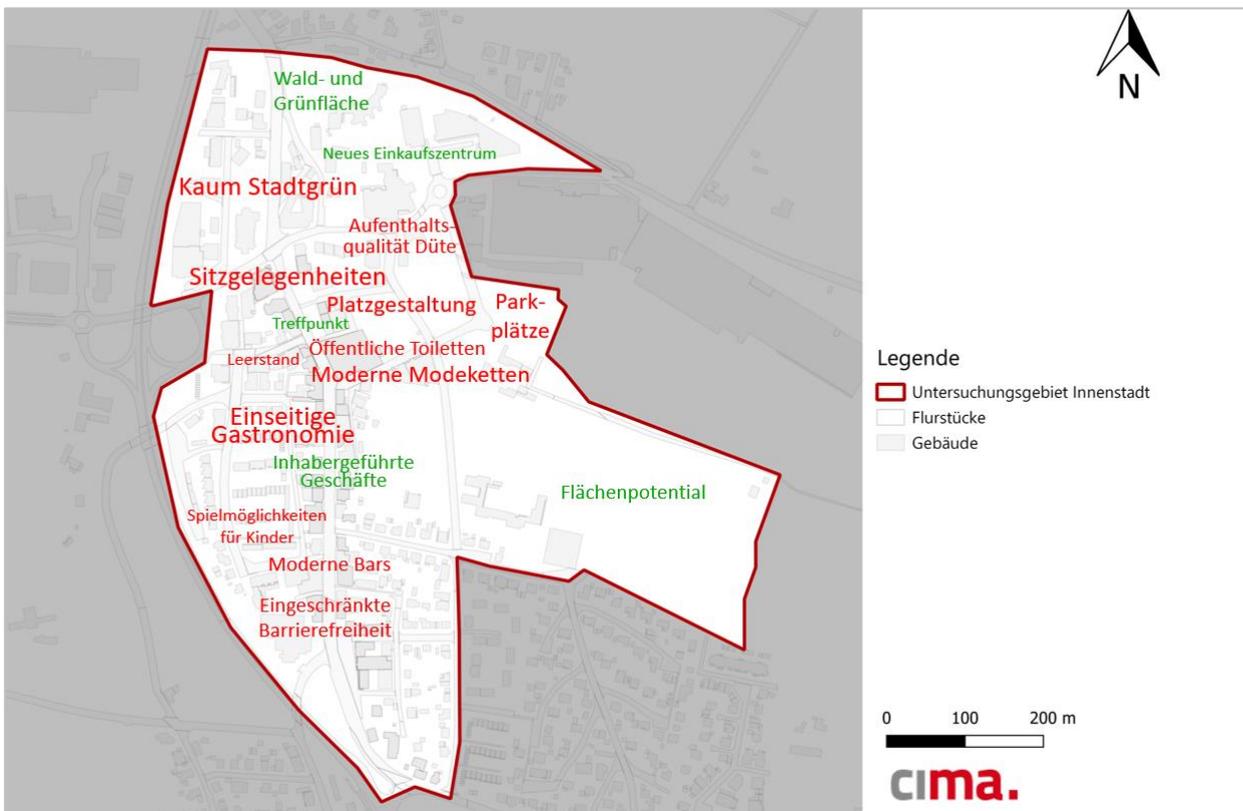
Quelle: cima 2022

Exkurs: Stärken und Schwächen des öffentlichen Raumes aus Sicht der Bürger*innen

Ergänzend zur städtebaulichen Analyse und zur Bewertung der Gegebenheiten vor Ort werden nachfolgend Einschätzungen der Bürger*innen zu den wesentlichen Stärken und Schwächen des Innenstadtbereiches kartografisch dargestellt. Auf der projektbegleitenden Beteiligungsplattform konnten die Bürger*innen im Laufe der Analysephase auf einer Karte (WikiMap) eigene Anregungen und Hinweise verorten.

Im Detail konnten auf dieser interaktiven Karte interessierte Bürger*innen Stärken, Schwächen und Ideen für das abgegrenzte Innenstadtgebiet in Georgsmarienhütte eintragen. Die Einträge mussten dabei einem Themengebiet aus den beiden Bereichen Stadtbild und Verkehr zugeordnet werden.

Abb. 39: Stärken und Handlungsbedarfe im Innenstadtgebiet auf Grundlage der WikiMap-Einträge



Quelle: cima 2022. Kartengrundlage: Stadt Georgsmarienhütte, 2022

4.5.3 Bewertung der Grünstrukturen

Bei der Bewertung der Grünstrukturen wurden im Rahmen der Analyse Grünstrukturen, Freiflächen und Gewässer gleichermaßen betrachtet:

Grünstrukturen

Grundsätzlich sind im Innenstadtbereich Grünstrukturen in unterschiedlicher Qualität vorhanden. Entlang der Oeseder Straße prägen straßenbegleitende Bäume und Beete das Stadtbild. Im Frühjahr werden bepflanzte Straßeninseln den öffentlichen Raum merklich auf. Bei der Bewertung der Grünstrukturen ergeben sich auch ungenutzte Potenziale. Das Wäldchen im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes zwischen Pfarramt, kath. Kindergarten und Bahnlinie stellt eines dieser Potenziale dar. Es gibt dort zwar einen kleinen

angelegten Rundweg, von dem Charakter eines Parks, in dem sich Menschen gerne aufhalten oder begegnen ist das Areal aktuell jedoch weit entfernt. Einige kombinierte Sitz- und Grünelemente weisen entlang der Oeseder Straße und am Roten Platz offensichtlichen Modernisierungstau auf. Viele Städte und Gemeinden setzen mittlerweile auf eine einheitliche Kombination aus Sitz- und Grünelementen. Bspw. können die Beeteinfassungen gleichzeitig auch als Sitzbänke genutzt werden.

Die größte zusammenhängende „Grünfläche“ im Innenstadtbereich stellt der Friedhof dar, welcher sich zwischen Oeseder Straße und Graf-Stauffenberg-Straße sowie südlich des Rathausplatzes befindet. Wenngleich das Areal derzeit die größte innerstädtische Grünstruktur darstellt, stellt sich eine zukünftig stärkere Nutzbarkeit für Besucher*innen der Innenstadt als eher problematisch dar. Der Friedhof wird heute schon von vielen Personen als Durchgangsweg von der Michaelisschule zur Oeseder Straße genutzt. Einziger Ansatzpunkt an dieser Stelle wäre, den Durchgangsweg als Ruhezone aufzuwerten. Durch künstlerische Skulpturen und Sitzgelegenheiten könnten passierende Personen einen Moment der Ruhe genießen und vor Ort verweilen. Eine intensivere Nutzung oder Umwidmung des Areals kommt kurzfristig nicht infrage.

Um für Auflockerung und kleinteilige Begrünung zu sorgen, eignen sich insbesondere in Bereichen der Innenstadt, in denen großer Flächendruck herrscht, mobile Grünstrukturen und -elemente. Diese können temporär an verschiedenen Stellen aufgebaut und gepflegt werden.

Freiflächen

Prominente Freiflächen im Innenstadtbereich sind in Georgsmarienhütte in erster Linie befestigte oder versiegelte Flächen (Roter Platz, Parkplatz am Rathaus). Östlich der Graf-Stauffenberg-Straße befinden sich derzeit landwirtschaftlich genutzte Flächen, für die es zukünftig unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten gibt. Das Areal östlich der Michaelisschule ist bereits für einen Neubau der Schule vorgesehen. Weiter östlich des Neubaus sind neue Wohngebiete geplant. Die landwirtschaftlich genutzten Flächen direkt angrenzend an die Düte sind als Überschwemmungsgebiet ausgewiesen und stehen für eine Bebauung nicht zur Verfügung. Einziges Aufwertungspotenzial bietet sich für die Freiflächen zwischen diesen beiden Flächen, für die im Rahmen der öffentlichen Beteiligung jedoch keine konkreten Nutzungsansätze festgehalten werden konnten.

Nördlich des Rathausparkplatzes gibt es eine kleine Grünfläche, angrenzend an die Düte, die aktuell im Frühjahr als Blühwiese für Insekten dient. Der Bereich bietet derzeit keine Aufenthalts- oder Erholungsmöglichkeit.

Alles in allem gibt es durch die hohe Bebauungsdichte im Innenstadtbereich ausgesprochen wenig grüne Freiflächen. Insbesondere am Rathausplatz sind städtebauliche Defizite in der Gestaltung des Stadtraums mit Grünelementen erkennbar. Eine Teilentsiegelung dieser Fläche könnte eine neue grüne Verbindungsachse, ausgehend vom Friedhof im Süden, bis zur Düte schaffen.

Positiv sind hingegen die Wohnbereiche hervorzuheben (v. a. Schoonebeekstraße, Feuerstätte, Aaron-Peltz-Weg, Edith-Stein-Straße, Lichtenbergstraße), welche in erster Linie durch privates Grün geprägt sind.

Gewässer

Auch der Flusslauf der Düte stellt ein Potenzial dar, welches momentan nicht vollständig ausgeschöpft wird. Die Erlebbarkeit des Wassers ist aktuell, abgesehen von einer den Flusslauf überquerenden Brücke, nicht vorhanden. Zugang zum Wasser und zum Ufer in naturnaher Umgebung zu schaffen wäre ein Attraktivitätsfaktor. Hierbei müssen jedoch relevante Umweltschutzbelange berücksichtigt werden sowie Aspekte des Hochwasserschutzes.

Abb. 40: Impressionen von Grünstrukturen und Freiflächen



Quelle: cima 2022

4.5.4 Überprüfung des Geschäftsbesatzes & Corona-Pandemie

4.5.4.1 Auswirkungen der Corona-Pandemie

Die Corona-Krise und die Maßnahmen zur Bekämpfung der Ausbreitung des Virus haben den mittelständischen Handel und die Innenstädte schwer getroffen. Deutschlandweit waren im Frühjahr 2020 sowie auch Ende 2020, Anfang 2021 und im Winter 2021 stationäre Ladengeschäfte vorübergehend geschlossen. Auch Gastronomiebetriebe und weitere Einrichtungen u. a. aus Kunst oder Kultur, die die Attraktivität von Innenstädten und Stadtzentren maßgeblich prägen, hatten und haben weiterhin mit massiven Beschränkungen zu kämpfen.

Es ist nicht eindeutig absehbar, inwiefern sich die Corona-Krise mittelfristig auf die Einzelhandelslandschaft auswirken wird. In den letzten Monaten wurden erste Studien und Untersuchungen durchgeführt, die ein Stimmungsbild der Gesellschaft skizzieren und Trends aufzuzeigen versuchen. Eine Untersuchung des Handelsverbandes Deutschland zeigte u. a. auf, dass einzelne Sortimente wie Bekleidung und Schuhe in der ersten Jahreshälfte des Jahres 2020 Umsatzeinbußen zu verzeichnen hatten, während andere Sortimente wie Anstrichmittel, Bau- und Heimwerkerbedarf oder Fahrräder, Fahrradteile und -zubehör verstärkt nachgefragt wurden.⁵ Mittlerweile haben sich die Sondereffekte in diesen Bereichen deutlich

⁵ Handelsverband Deutschland – HDE e.V.: Konsummonitor Corona, September 2020

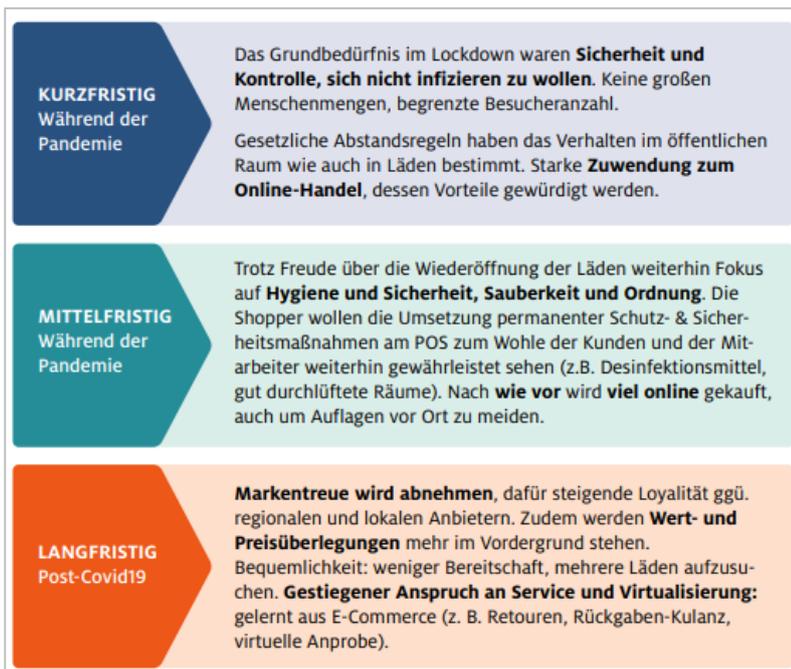
abgeschwächt. Weitere Sondereffekte wie Warenknappheit durch coronabedingte Lieferverzögerungen traten hinzu.

Nach Ansicht der CIMA können zumindest grundlegende Punkte festgehalten werden. Zum einen gehören Sortimente wie Nahrungs- und Genussmittel oder auch Drogerie- und Kosmetikartikel zu den Waren des täglichen (Grund-)Bedarfs. Unabhängig von finanziellen Einbußen oder Arbeitsplatzverlusten werden diese Sortimente voraussichtlich weitaus weniger mit Umsatzeinbußen und -rückgängen zu kämpfen haben als Warengruppen des aperiodischen Bedarfs.

Durch Veränderungen in der Arbeits- und Alltagsorganisation, und u. a. auch durch ausbleibende Restaurantbesuche, hat der Lebensmittelhandel indes leichte Umsatzsteigerungen zu verzeichnen. Der Online-Handel verzeichnet weiterhin deutliche Zugewinne.

Im Konsummonitor Corona des Handelsverbandes Deutschland wurden drei zentrale Auswirkungen auf das Einkaufsverhalten definiert: Distancing, Virtualisierung und lokale Vernetzung. Die Auswirkungen der Pandemie auf das Einkaufsverhalten werden in der nachfolgenden Abb. 41 weiter ausgeführt.

Abb. 41: Veränderungen im Einkaufsverhalten von Konsumierenden



Quelle: Konsummonitor Corona, 2021 (Handelsverband Deutschland)

Mit der erstarkten Bedeutung des Online-Handels steigen parallel die (oftmals kostenlosen) Retourenquoten und absoluten Rücksendungen. Obwohl der Online-Handel seine Vorzüge in der Krise einer breiteren Bevölkerung offenbaren konnte, festigt sich die Erkenntnis, dass dieser das stationäre Shopping-Erlebnis in Zukunft nicht ersetzen kann. Die Pandemie verstärkt somit das Spannungsfeld zwischen dem digitalen und stationären Handel.

Zu den 2020 und 2021 erlittenen Einbußen kommen nun Verunsicherungen im Zuge der Auswirkungen des russischen Angriffskrieges auf die Ukraine hinzu. Neben der Unsicherheit ist von weiter steigenden Bau- und Energiekosten auszugehen, was sich ggf. investitions-hemmend auswirken kann. Weitere, insbesondere längerfristige Auswirkungen auf den deutschen Einzelhandel sind noch nicht abschätzbar.

4.5.4.2 Exkurs: Ergebnisse aus dem cima.MONITOR 2021 & Deutschlandstudie Innenstadt

Der cima.MONITOR⁶ liefert als regelmäßige deutschlandweite Befragung vergleichbare Erkenntnisse rund um das Thema einzelhandelsrelevantes Verbrauchsverhalten. Nach bereits durchgeführten Befragungen in den Jahren 2007, 2009, 2015 und 2019 erfolgte die aktuelle Befragung als Mixed-Mode-Methode (telefonisch und via Online-Panel) Ende 2021⁷. Dafür wurden insgesamt 2.429 Personen in Deutschland befragt. Wie in den vorigen Jahren standen die Themen Nahversorgung, Innenstadt, Shopping und Wohnen im Fokus und wurden situationsbedingt dieses Mal durch einen Corona-Exkurs erweitert. Zu den wichtigsten Erkenntnissen gehören die nachfolgenden Punkte:

Für die Mehrheit der Befragten zeichnen vor allem Geschäfte/Einkaufsmöglichkeiten und ein ansprechender Angebotsmix eine attraktive Innenstadt aus. Grünstrukturen, Gastronomie und Cafés, Freizeit- und Kulturinstitutionen sowie Aufenthaltsqualität und Sauberkeit folgen mit Abstand. Die Innenstadt muss daher zukünftig als Gesamtdestination überzeugen. Nicht einzelne Faktoren ziehen Besuchende in die Innenstadt, sondern die Kombination aus mehreren, auch städtebauliche Individualitäten oder Magnete.

Zum Befragungszeitpunkt (18.10.2021 – 04.11.2021) besuchten mehr als die Hälfte der Befragten Innenstädte seltener (rd. 41 %) als vor der Corona-Pandemie oder gar nicht mehr (rd. 10 %). Bei der Einschätzung des zukünftigen Besuchsverhaltens gingen immer noch mehr als ein Viertel der Befragten davon aus, dass sie Innenstädte seltener (rd. 19 %) oder gar nicht mehr (rd. 4 %) besuchen werden (vgl. Abb. 42).

Weiterhin wurde danach gefragt, was sich in den Innenstädten verändern müsste, damit die Befragten diese künftig wieder häufiger besuchen. Attraktive Geschäfte und kein Leerstand (14 %) wurde als wichtigster Punkt genannt. Die Attraktivität der Innenstädte selbst bezüglich attraktiver Fußgängerzonen mit Sitzmöglichkeiten, Toiletten und Begrünung (6,9 %), die verkehrliche Erreichbarkeit und insbesondere bessere Parkmöglichkeiten (6,8%) sowie das Ende der Corona-Pandemie und zugehöriger Maßnahmen und Beschränkungen (5,6 %) folgten auf den weiteren Plätzen.

Bezüglich des Online-Handels gaben 31 % der Befragten an, dass sie zukünftig eher mehr online einkaufen werden, 53 % wollen gleichbleibend viel online einkaufen und 15 % gehen davon aus, dass sie zukünftig eher weniger online einkaufen. Die Hauptgründe dafür, dass die Befragten im vergangenen Jahr (2020) nicht online eingekauft haben, liegen primär an dem ausbleibenden haptischen Erlebnis und der fehlenden persönlichen Beratung (17 %) sowie mangelndem Vertrauen gegenüber dem Online-Handel (11 %).

In der an den cima.MONITOR anknüpfenden Befragung (Deutschlandstudie Innenstadt, Befragungszeitraum Mai/Juni 2022) wurde auch ein Fokus auf die Erreichbarkeit der Innenstädte gelegt. So wurde gefragt, welche Mobilitätsangebote zum Erreichen der Innenstadt am ehesten verbessert werden müssten. Die Verbesserung der Fußwege und Fußgängerfreundlichkeit wurde von rd. 83 % der insgesamt 2.527 Befragten als wichtig bzw. besonders wichtig angesehen. Rund 77% der Befragten gewichteten die Verbesserung des Parkplatzangebotes am Innenstadtrand als wichtig bzw. besonders wichtig. Wichtig bzw. besonders wichtig wurde zudem von rd. 76 % eine günstigere Anbindung und Erreichbarkeit mit dem ÖPNV angesehen. Weitere Mobilitätsangebote, die aus Sicht der Befragten verbessert werden sollten, sind attraktivere ÖPNV-Haltestellen und –Fahrzeuge (73 %) sowie autofreie Bereiche/reine Fußgängerzonen (72 %).

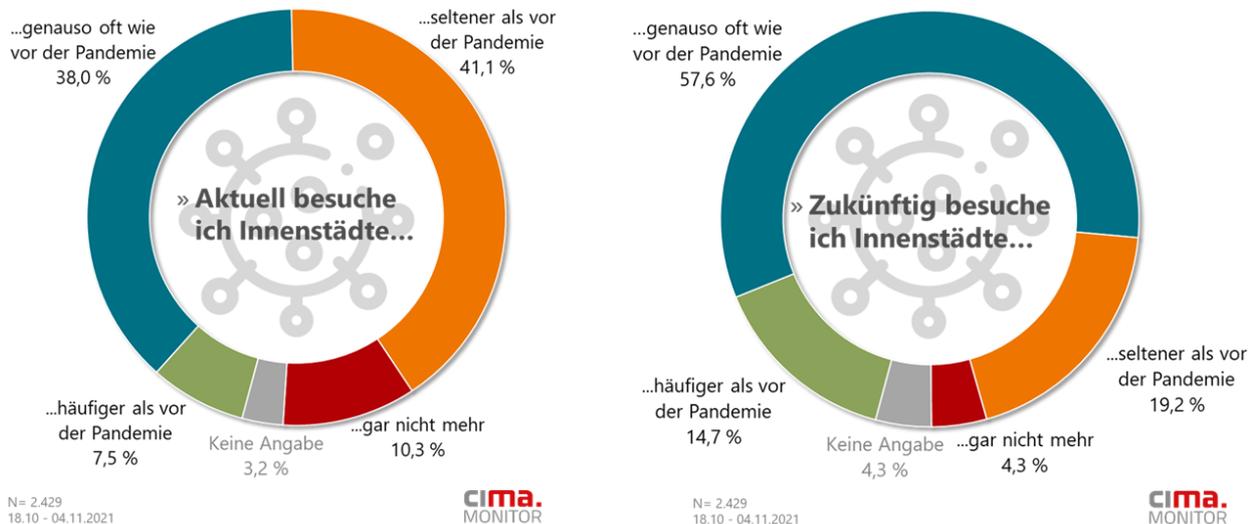
Aus den Ergebnissen lassen sich wertvolle Erkenntnisse für die Zukunft der Innenstädte ableiten. Zum einen müssen sich die Innenstädte zukünftig als multifunktionale Räume verstehen, die den Menschen einen attraktiven Mix aus Einzelhandel, Gastronomie, Kultur, Freizeit, Dienstleistungen und Grünstrukturen bieten. Darüber hinaus müssen sich Innenstädte gegenüber dem Online-Handel behaupten, indem besonderer Fokus auf die Aspekte Erlebnis, Service und Kund*innenbindung

⁶ www.cimamonitor.de

⁷ Zeitraum der Befragung: 18.10 - 04.11.2021

gelegt wird. Hinsichtlich der Erreichbarkeit sollte insbesondere die Fußgängerfreundlichkeit, das Parkplatzangebot am Innenstadtrand sowie eine günstigere Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem ÖPNV verbessert werden.

Abb. 42: Ergebnisse cima.MONITOR 2021 (Auswahl)



Quelle: cima, 2021

Anmerkung: Rundungsdifferenzen möglich

4.5.4.3 Geschäftsbesatz im Innenstadtbereich von Georgsmarienhütte vor der Corona-Pandemie

Aus der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes⁸ der Stadt Georgsmarienhütte aus dem Jahr 2019 lässt sich die Situation für den Einzelhandel in Oesedes Zentrum vor Pandemie-Beginn ableiten. Dem Einzelhandelskonzept nach wurden bei der Erhebung im Mai 2019 insgesamt 68 ansässige Einzelhandelsbetriebe im Innenstadtbereich von Oesede erfasst. Darüber hinaus wurden sieben Leerstände aufgenommen. Der Einzelhandel im Innenstadtbereich umfasste eine Verkaufsfläche von ca. 18.990 m² und erwirtschaftete ein Umsatzvolumen von ca. 75,2 Mio. Euro.

Dabei hieß es im Einzelhandelskonzept von 2019, dass die Oeseder Innenstadt eine hohe Konzentration an Versorgungseinrichtungen aufwies und damit eine übergemeindliche Ausstrahlungskraft besaß.

Andererseits wurde ein Rückgang des Geschäftsbesatzes im Vergleich zur letzten Erhebung im Einzelhandelskonzept (2008) um ca. 11 % festgestellt. Damit ging eine geringe Sortimentsbreite, nachlassende Investitionen im Einzelhandel und die Zunahme von Mindernutzungen wie z. B. Spielhallen oder Imbissläden einher. Das sinkende Angebotsniveau führte demnach zu einer nachlassenden Attraktivität und Anziehungskraft der Innenstadt.

Eine Empfehlung, die aus dem Konzept von 2019 hervorging, ist unter anderem die Diversifizierung des Einzelhandelsangebotes im Zentrum. So sollte gewährleistet werden, dass die Attraktivität des Einkaufsstandortes aufrechterhalten werden kann und unterbesetzte Sortimente ergänzt werden. Hierzu zählten Bekleidungs- und Schuhgeschäfte, Sportgeschäfte sowie ein Elektrofachmarkt. Darüber hinaus wurde dem nahversorgungsbezogenem Lebensmitteleinzelhandel zukünftig eine hohe Bedeutung zugesprochen, da

⁸ Peter U. Berger/ BBE Handelsberatung GmbH, 2019

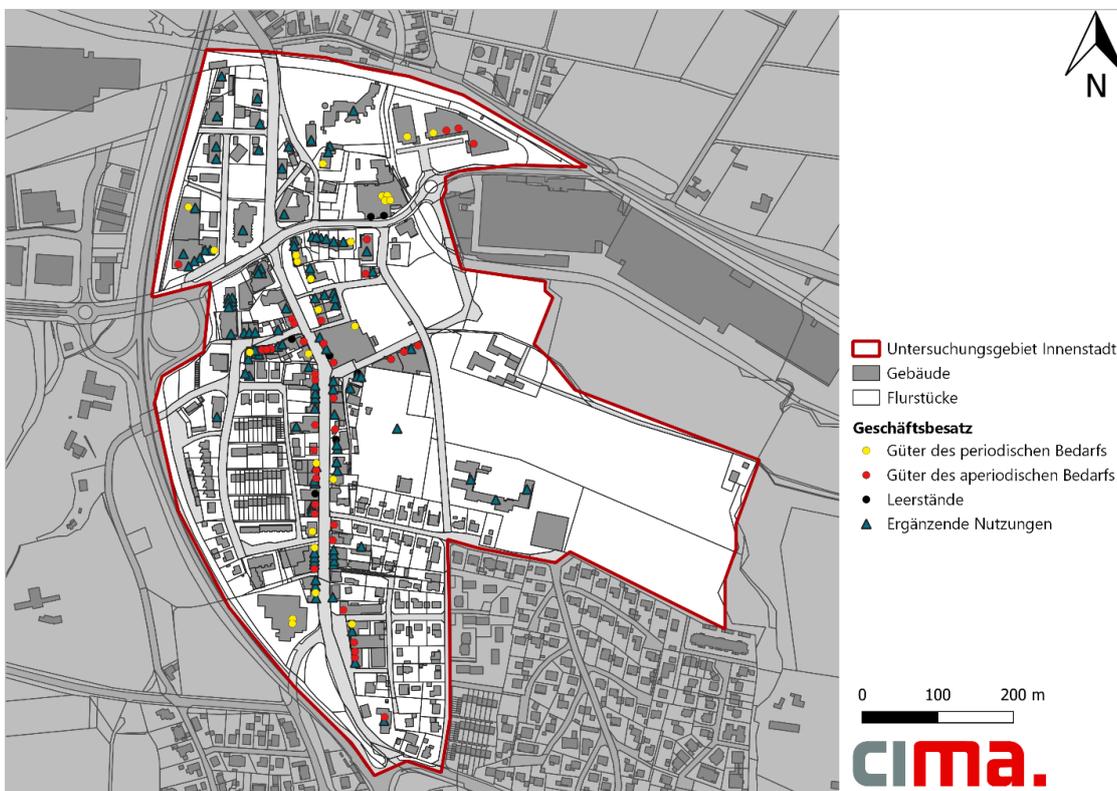
dieser mutmaßlich weniger stark von der Konkurrenz durch zunehmenden Online-Handel betroffen sein wird und damit die Bedeutung des Standortes stark prägt. Doch damit die Innenstadt insgesamt attraktiv bleibt und Menschen anlockt, wurde auch das funktionierende Zusammenspiel aus Wohn- und Arbeitsplatzfunktion mit ergänzenden gastronomischen und freizeithlichen Einrichtungen/Veranstaltungen thematisiert.

Für den Rathausplatz sieht das Einzelhandelskonzept eine Komplettierung der Randbebauung vor, um die Innenstadt städtebaulich aufzuwerten und neuen Wohnraum sowie Einzelhandels- und Dienstleistungsflächen zu schaffen.

4.5.4.4 Überprüfung des Geschäftsbesatzes und Darstellung der Veränderungen der letzten Jahre

Die Überprüfung des Geschäftsbesatzes hat in Kalenderwoche 20/2022 in Form einer Vor-Ort Aufnahme der Nutzungen im Untersuchungsgebiet stattgefunden. Dabei wurden Name, Adresse, Betriebstyp und Hauptsortiment (bei Einzelhandelsbetrieben) aufgenommen. Für die Kartierung der Ergebnisse (vgl. Abb. 43) wurden die Geschäfte zudem in Betriebe mit periodischen (z. B. Nahrungs- und Genussmittel, Drogerie- und Parfümeriewaren, Schnittblumen etc.) und aperiodischen Hauptsortimenten (z. B. Schuhe, Bekleidung, Bücher, Elektroartikel etc.) unterteilt. Darüber hinaus wurden geschäftliche Leerstände sowie ergänzende Nutzungen (Gastronomie, Dienstleistungen mit Kund*innenfrequenz etc.) erhoben und kartiert.

Abb. 43: Geschäftsbesatz im Untersuchungsgebiet (Stand Mai 2022)



Quelle: cima 2022. Kartengrundlage: Stadt Georgsmarienhütte, 2022

Zum Zeitpunkt der Erhebung ergab sich für das Untersuchungsgebiet eine Betriebsanzahl von 61 Betrieben und sieben leerstehenden Handelsflächen. Der Geschäftsbesatz konzentriert sich entlang der Oeseder Straße im Bereich südlich der Glückaufstraße, um den Rathausplatz sowie im Bereich des Dütman-Centers. Wie in Abb. 43 zu sehen, ist grundsätzlich eine relativ ausgewogene Nutzungsmischung zwischen Geschäften mit periodischen und aperiodischen Hauptsortimenten vorhanden. Im Detail überwiegen allerdings die Betriebe mit aperiodischen Hauptsortimenten (36 Betriebe) gegenüber den Betrieben mit periodischen Hauptsortimenten (25 Betriebe). Darüber hinaus lässt sich konstatieren, dass sich primär die großflächigen Betriebe mit periodischen Sortimenten im nordöstlichen (u. a. Edeka und Aldi) und südlichen Teil (K+K) des Innenstadtbereiches verorten lassen, wohingegen entlang der Oeseder Straße in erster Linie kleinflächiger Einzelhandel sowohl mit periodischen als auch aperiodischen Hauptsortimenten angesiedelt ist.

In qualitativer Hinsicht ist im Innenstadtbereich ein solider Besatz an verschiedenen Betriebstypen ansässig. Die zentrenprägenden Sortimente (u. a. Bekleidung, Schuhe, Optik/Akustik) werden sowohl von filialisierten als auch inhabergeführten Betrieben angeboten. Es gibt jedoch auch einzelne Sortimente, die nur von jeweils einem Betrieb im Hauptsortiment angeboten werden (u. a. Bücher, Schreibwaren). Diese werden z. T. in anderen Geschäften auf untergeordneten Verkaufsflächen im Randsortiment angeboten, deuten jedoch auch auf qualitative und quantitative Angebotslücken im Besatz hin.

Von den äußerlich kenntlichen Geschäftsleerständen befinden sich drei an der Oeseder Straße, zwei am alten Edeka Dütmann, einer an der Ecke Oeseder Straße/Schoonebeekstraße und einer am Rathaus. Ziel muss es an diesen Stellen sein, die Leerstände langfristig wieder vermietet zu bekommen, um u. a. einen Trading-Down-Effekt auf angrenzende Gebäude und Nutzungen zu vermeiden.

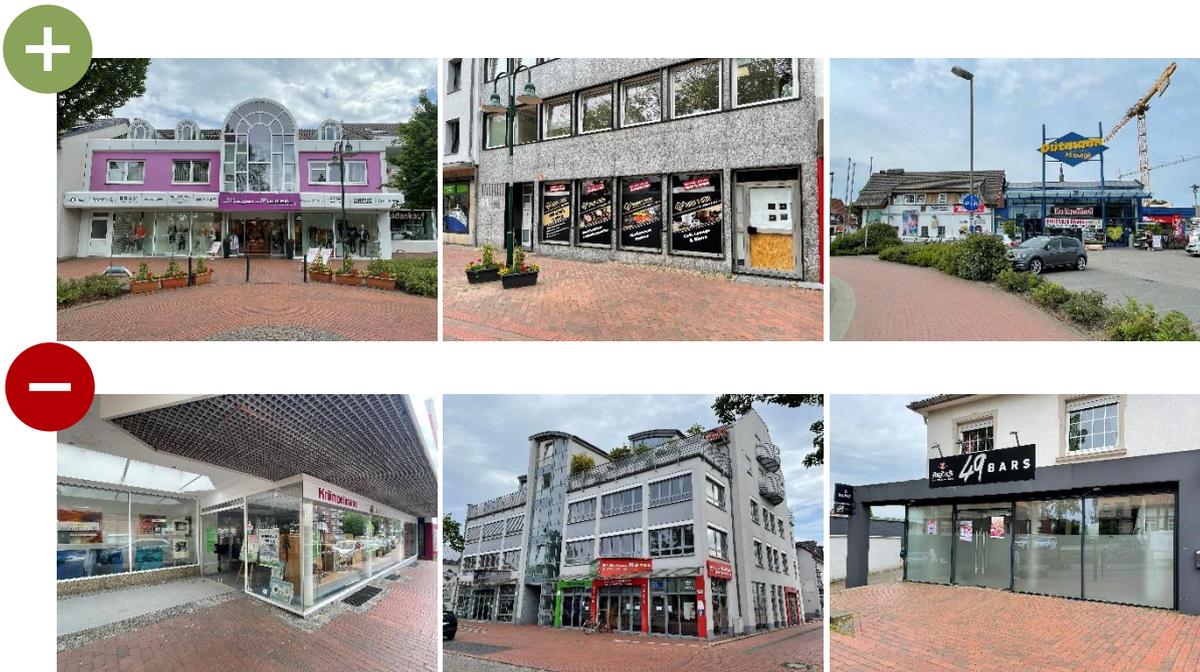
Über den Handelsbesatz hinaus wurden im Innenstadtbereich zahlreiche ergänzende Nutzungen kartiert, die den Nutzungsmix und Branchenbesatz vor Ort komplettieren und die Innenstadtfunktion ergänzen. Hierzu zählen u. a. gastronomische Betriebe, Kreditinstitute, Frisiersalons, medizinische Praxen und Versicherungsbüros.

Aus der Erhebung des Geschäftsbesatzes ergeben sich folgende **Kern-Erkenntnisse**:

- Im Vergleich zum Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2019 ist die Anzahl der Betriebe im Innenstadtbereich um circa 10 % gesunken. Dies ist innerhalb eines kurzen Zeitraums von drei Jahren ein spürbarer Rückgang, unterstreicht jedoch die Trends und Entwicklungen, die bereits vor der Corona-Pandemie in Georgsmarienhütte zu spüren waren.
- Positiv hervorzuheben ist, dass relevante Ankerbetriebe weiterhin ansässig sind (z. B. C&A, Rossmann, K+K, Sport + Freizeit Nagel) oder sich aktuell neu aufstellen (Bsp. Edeka Dütmann und Aldi). Die Neuaufstellung der großen Lebensmitteleinzelhändler zeigt, dass diese auch in den kommenden Jahren auf den Standort im Zentrum von Oesede setzen. Dies stärkt den Einzelhandelsstandort, gerade da dem Lebensmitteleinzelhandel wie im Einzelhandelskonzept beschrieben eine besondere Bedeutung für die Attraktivität des Standortes zukommt.
- Dass trotz sinkendem Betriebsbesatz die Zahl der gewerblichen Leerstände gleichgeblieben ist, kann in dieser Situation zumindest als Teilerfolg bewertet werden. Demnach sind sieben der ehemals betrieblich genutzten Flächen in andere Nutzungen (z. B. Gastronomie, Dienstleistungen) überführt worden.
- Wenngleich die Nachnutzung eines Leerstandes grundsätzlich zu begrüßen ist, sollte die Stadt Georgsmarienhütte bei der Besetzung ehem. Leerstände auch auf den qualitativen Besatz achten. Sofern sich gewisse Mindernutzungen agglomerieren (z. B. mehrere Spielhallen, Bars, Sonderpostenmarkt etc.) können Trading-Down-Effekte einsetzen und angrenzende Bereiche in ihrer Entwicklung beeinflussen.

- Der Fokus muss zukünftig verstärkt auf einen attraktiven Mix aus kleinteiligen Fachgeschäften (Stichworte Service & Qualität), einer ansprechenden Gastronomie sowie ergänzenden Dienstleistungsbetrieben gelegt werden.
- Mögliche Maßnahmenansätze in der Innenstadt von Oesede sind die Stärkung und Ergänzung kleinerer Feste/ Veranstaltungen und des Wochenmarktes als Treffpunkt. Darüber hinaus ist für die einzelnen Betriebe eine Schulung zur Verbesserung der gemeinschaftlichen und einzelbetrieblichen Online-Sichtbarkeit anzudenken.

Abb. 44: Impressionen der Geschäftslage



Quelle: cima, 2022

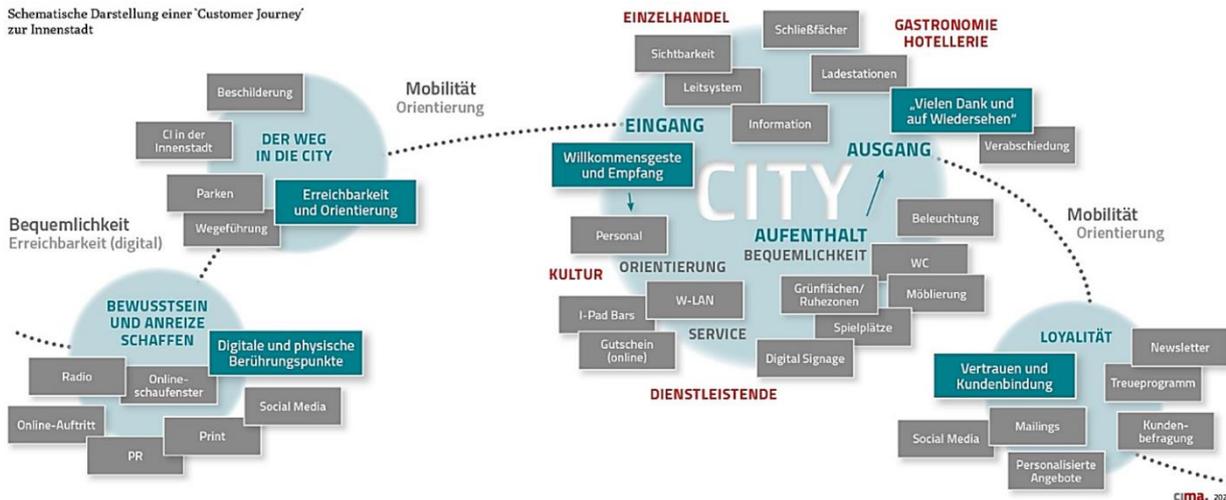
4.5.4.5 Auswirkungen auf die zukünftige Einzelhandelsentwicklung im Innenstadtbereich

Insbesondere im Lebensmitteleinzelhandel zeigt sich ein Trend zu immer größeren Verkaufsflächen, um den Ansprüchen der Kundschaft zu genügen und langfristig die Existenz sichern zu können. Gleichzeitig steigen wie im gesamten Einzelhandel der Konkurrenz- und Kostendruck, während die Flächenproduktivitäten sinken. Daher ist auch in der Stadt Georgsmarienhütte davon auszugehen, dass der bestehende Einzelhandel in allen Branchen und speziell im Lebensmitteleinzelhandel zur Sicherung der Existenz und Steigerung der Attraktivität größere Verkaufsflächen benötigen wird.

Essenziell für die Zukunft der Innenstadt ist, dass Investitionen, z. B. auch in Form von Förder- und Entwicklungsprogrammen, auf die Innenstadt gelenkt und Besuchsansätze für die Kundschaft geschaffen werden. Dies wäre auch ein Signal für die Gewerbetreibenden, dass der Standort im Fokus steht. Wichtig ist, die Innenstadt aus der Sichtweise und den Bedürfnissen der Kundschaft zu betrachten. Hierbei spielt die sogenannte „**Customer Journey**“ (Reise der Kundschaft) eine zentrale Rolle. Diese definiert die einzelnen Phasen, die eine Person durchläuft, bevor sie sich für einen Kauf entscheidet und darüber hinaus. Die „Customer Journey“ umfasst dabei alle Berührungspunkte der Zielgruppe mit einer Marke, einem Produkt oder einer Dienstleistung. Zentrale Aspekte nehmen weiterhin die Themen Multifunktionalität, Erreichbarkeit und (autofreie) Mobilität ein (vgl. Abb. 45).

Abb. 45: Innenstadt aus Kund*innenperspektive gedacht – Customer Journey

Schematische Darstellung einer 'Customer Journey' zur Innenstadt



Quelle: cima, 2021

In fast allen Branchen zeigt sich, dass der Anteil der online bestellten Waren zunimmt. Die zunehmende Konkurrenz zwischen Online-Handel und stationärem Handel lässt sich auch in Georgsmarienhütte beobachten. Es ist daher umso wichtiger, dass sich der Einzelhandel vor Ort auf die thematisierten **veränderten Kund*innenperspektive** einstellt.

Wesentliche Erkenntnisse – primär im Kontext der aktuellen Corona-Pandemie – lassen sich aus dem cima.MONITOR ableiten und für Georgsmarienhütte übertragen. Vor dem Hintergrund rückläufiger Passantenfrequenzen durch die Lockdowns der letzten Monate, temporärer Zugangsbeschränkungen der Geschäfte durch 3G, 2G und 2G Plus-Maßnahmen sowie die Absage diverser Feste und Veranstaltungen hat sich der Transformationsprozess der Innenstadt merklich beschleunigt. Fortlaufend muss sich die Innenstadt auf diese Herausforderungen neu einstellen. Primär sollte die Innenstadt die Vorzüge des stationären Einzelhandels in den Fokus rücken und sich gegenüber dem Online-Handel positionieren. Erlebnis, persönliche Beratung und Service sowie Aufenthaltsqualität sind hierbei die zu fokussierenden Aspekte.

Ergänzend ist für viele Betriebstypen eine **Online-Präsenz** mit umfassenden (Produkt-)Informationen und weiteren Services (u. a. Click & Collect) zum stationären Ladengeschäft heutzutage essenziell, um auch digital gefunden zu werden. Durch eine Kombination verschiedener Vertriebskanäle sollte das Ziel sein, nicht nur als stationärer „Showroom“ zu dienen, sondern die Einkaufsmöglichkeit bei den ortsansässigen Einzelhandelsbetrieben in Georgsmarienhütte sowohl offline im Laden als auch online im Shop anzubieten. Zur Unterstützung des stationären Einzelhandels haben sich in den letzten Jahren in verschiedenen Orten sowohl Store-Checks als auch Online-Präsenz-Checks als wertvolle Tools etabliert, die auch in der Stadt Georgsmarienhütte einen Mehrwert bieten können.

Ein **Store-Check** rückt das Unternehmen aus Kund*innenperspektive in den Fokus. Durch praxis- und umsetzungsorientierte Betrachtung von Ladengestaltung und Warenpräsentation können konkrete Verbesserungsbedarfe und mögliche Entwicklungsperspektiven hinsichtlich einer optimierten Innen- und Außendarstellung sowie Profilierungsmaßnahmen aufgezeigt werden. In der Innenstadt Georgsmarienhütte zeigt sich, dass es erfahrene Betriebe mit ansprechenden Schaufenstern und einer modernen Ladengestaltung gibt. Allerdings trifft dies nicht auf alle Betriebe zu. Entlang der Oeseder Straße und in den Nebenlagen (u. a. Schoonebeekstraße) sind es überwiegend inhabergeführte Betriebe, bei denen Optimierungsbedarfe festgestellt werden können.

Ein **Online-Präsenz-Check** ermittelt die digitale Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens, vergleicht den aktuellen Stand mit den Bedürfnissen der Kundschaft und zeigt Verbesserungsmöglichkeiten und Umsetzungswege auf. In der Zusammenschau mehrerer Betriebe kann ein umfassendes Bild über das digitale Schaufenster einer Kommune oder einzelner Lagen ermittelt werden (z. B. für Standort- und Werbegemeinschaften, bestimmte Innenstadtlagen oder Ortskerne). Verschiedene Förderprogramme greifen das Thema auf und liefern gezielt Unterstützung zu digitalen Maßnahmen. Auch hier zeigt die Erfahrung, dass inhabergeführte Betriebe im Vergleich zu den Filialisten oftmals Defizite in der Online-Sichtbarkeit aufweisen. Ein aktueller Sachstand zur Online-Sichtbarkeit der Betriebe in Georgsmarienhütte (v. a. im Innenstadtbereich) sollte momentbezogen ermittelt und regelmäßig fortgeschrieben werden.

Um auch neben den Einkaufs- und Gastronomiemöglichkeiten ein breites Angebot vorzuhalten, bieten sich verschiedene **Feste und Veranstaltungen** an. Diese sind ein starker Beweggrund für Menschen, die Innenstadt zu besuchen, da sie hier etwas geboten bekommen, was sich z. B. online nicht in dieser Weise erleben lässt. Ähnliches gilt für die Idee der **Stärkung des Wochenmarktes**. Wochenmärkte können mit ihrem einzigartigen Angebot an Lebensmitteln und Produkten für ein Alleinstellungsmerkmal sorgen. Die Treffpunktfunktion des Wochenmarktes stärker herauszustellen ist dabei eine der entscheidenden Aufgaben. Damit dies gelingen kann, ist ein intensives **Marketing** unerlässlich. Da Zentren untereinander sowie mit dem Online-Handel in Konkurrenz um die Kund*innen stehen, ist es wichtig, die Aktionen, Veranstaltungen und Geschehnisse marketingtechnisch nach außen zu tragen. Hierbei ist die Nutzung von vielfältigen Online- sowie Offline-Kanälen gefragt.

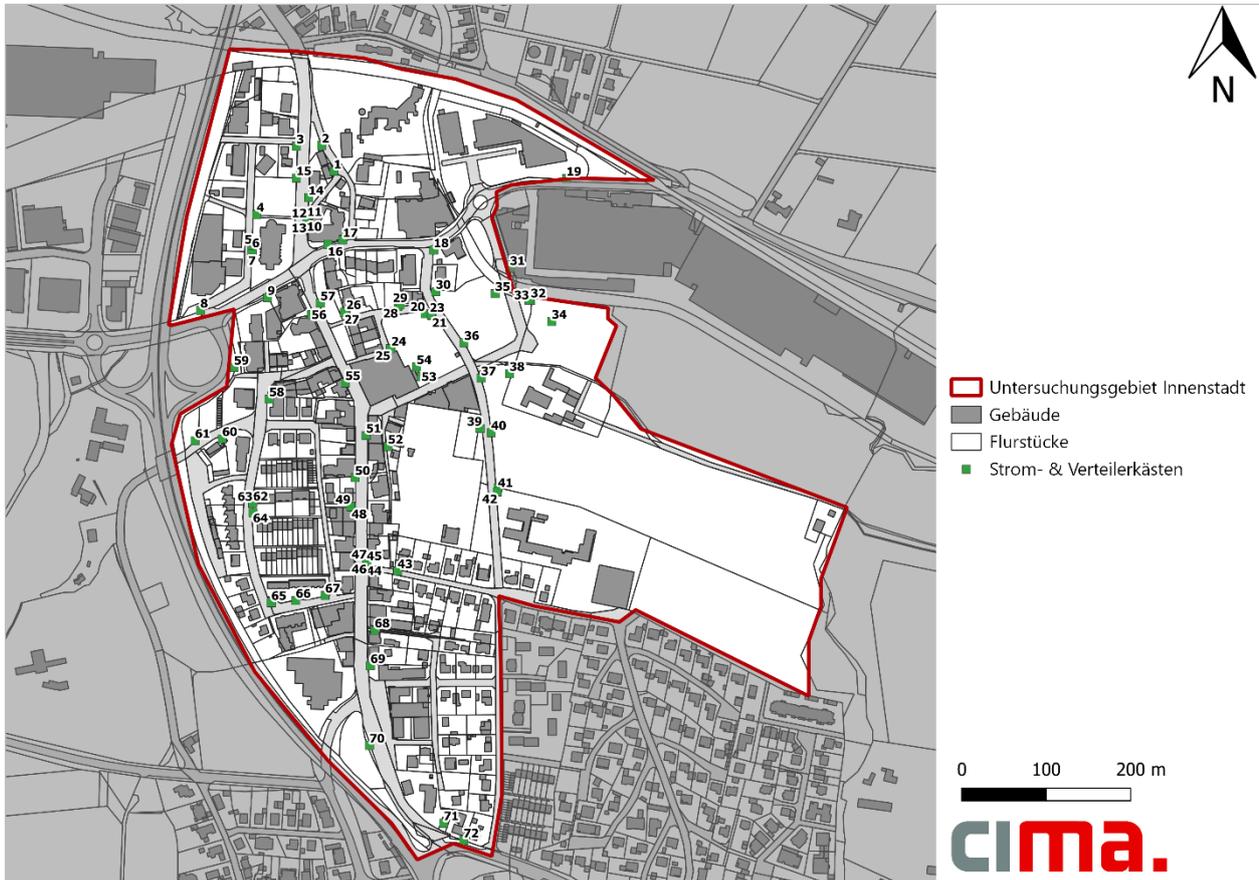
Im Zuge der Corona-Pandemie ist noch nicht gänzlich absehbar, inwiefern sich Umstrukturierungsprozesse auch in der Stadt Georgsmarienhütte und insbesondere der Innenstadt mittel- bis langfristig einstellen werden. Es wird empfohlen, dass zu gegebener Zeit im Zuge einer „**Post-Corona**“-Analyse die Veränderungen der wesentlichen Kennzahlen (u. a. Anzahl der Betriebe, qualitativer und quantitativer Geschäftsbesatz) für den Innenstadtbereich evaluiert werden, sodass schneller auf veränderte Situationen reagiert werden kann und geeignete Maßnahmen ergriffen werden können.

4.5.5 Aufnahme der Strom- und Verteilerkästen

Die Erhebung der Strom- und Verteilerkästen wurde ebenfalls im Mai der Kalenderwoche 20/2022 durchgeführt. Dabei wurden primär Standorte und Anzahl der Strom- und Verteilerkästen erfasst sowie jeweils fotografisch festgehalten. Insgesamt wurden 72 Standorte der Strom- und Verteilerkästen im Untersuchungsgebiet aufgenommen, diese sind in der nachfolgenden Abb. 46 dargestellt.

Auf der Karte ist eine Konzentration der Strom- und Verteilerkästen entlang der Oeseder Straße, am Rathausplatz, am Roten Platz sowie entlang der Graf-Stauffenberg-Straße zu sehen. Dies ist im Hinblick auf die dort stattfindenden Veranstaltungen (Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt, etc.) und kleineren Aktionen notwendige Voraussetzung. Inwieweit Standortverlagerungen oder -ergänzungen sowie technische Anpassungen vorzunehmen sind, ist mit den Fachakteur*innen vor Ort zu diskutieren und hängt auch wesentlich von zukünftigen technischen Bedarfen ab.

Abb. 46: Standorte der Strom- und Verteilerkästen im Untersuchungsgebiet



Quelle: cima 2022. Kartengrundlage: Stadt Georgsmarienhütte, 2022

Abb. 47: Aufnahmen der Strom- und Verteilerkästen



Quelle: cima, 2022

5. Ziele, Handlungsansätze und räumliches Leitbild

Die übergeordneten Leitziele und Handlungsansätze zur Zielerreichung leiten sich im Wesentlichen aus den Analyseergebnissen (inkl. der Beteiligungen) sowie aus Impulsen und Diskussionen der Steuerungsgruppe ab. Sie orientieren sich zudem z. T. an bereits heute verfolgten Entwicklungsstrategien von Politik und Verwaltung in Georgsmarienhütte und schreiben diese fort.

Der Entwurf der Leitziele und Handlungsansätze wurde in den öffentlichen Beteiligungsveranstaltungen vorgestellt, mit der Steuerungsgruppe konkretisiert und abschließend noch auf die Beteiligungsplattform zur Bewertung durch die Bürger*innen eingestellt. Nach Abwägung der erfolgten Rückmeldungen und ergänzenden Hinweise wurden die Ziele und Handlungsansätze finalisiert und durch die Steuerungsgruppe bestätigt.

Die folgenden Leitziele und Handlungsansätze zur Zielerreichung für das Innenstadtkonzept Georgsmarienhütte definieren die strategische Ausrichtung und die wesentlichen Zielsetzungen der zukünftigen Innenstadtentwicklung.

5.1 Übergeordnete Leitziele

Die übergeordneten Leitziele zur Innenstadtentwicklung sollen den Entscheidungsträger*innen aber auch den Bürger*innen der Stadt als Orientierungsrahmen für das künftige Handeln dienen. Auf Grundlage der Analyseergebnisse wurden vier übergeordnete Leitziele (vgl. Abb. 48) definiert, aus denen sich die Maßnahmen- und Umsetzungsstrategie im Rahmen des Innenstadtkonzeptes ergibt.

Inhaltlich werden mit den übergeordneten Leitzielen alle wesentlichen Aspekte der zukünftigen Innenstadtentwicklung abgedeckt. So berücksichtigen die Leitziele sowohl städtebauliche Qualitäten, soziale Aspekte sowie auch Umweltaspekte.

Abb. 48: Übergeordnete Leitziele der zukünftigen Innenstadtentwicklung



Quelle: cima, 2022

5.2 Handlungsansätze zur Zielerreichung

Aus den übergeordneten Leitzielen wurde im weiteren Prozess eine Liste von Handlungsansätzen zur Zielerreichung definiert, die als Überführung der Zielebene in die praktische Umsetzung dient. Die Handlungsansätze dienen wiederum als Basis zur Erstellung des Ideenkataloges (vgl. Kap. 6).

Abb. 49: Handlungsansätze zur Zielerreichung



Quelle: cima, 2022

6. Ideenkatalog

6.1 Räumliches Leitbild

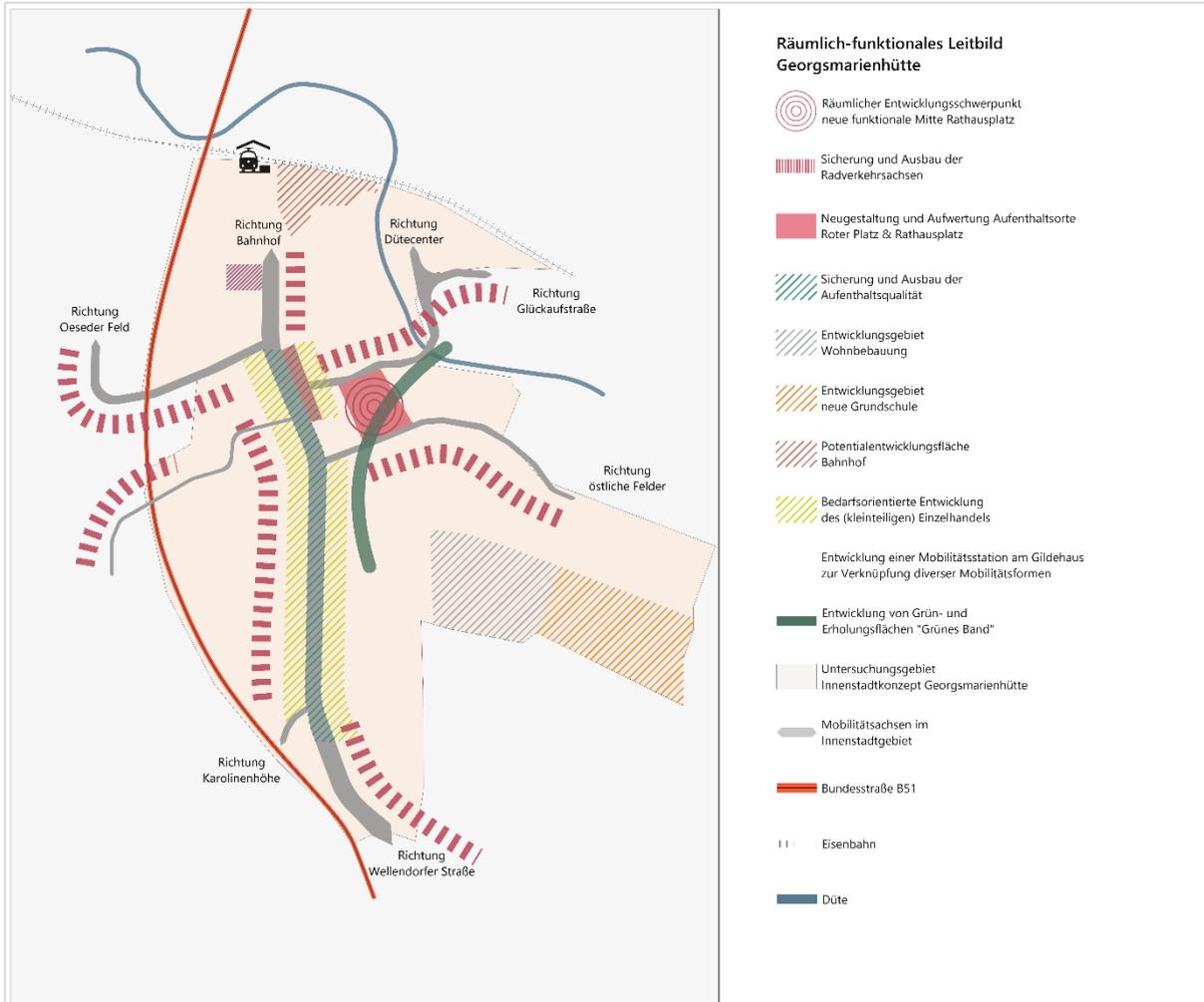
Die vorweg beschriebenen konzeptionellen Ziele und Handlungsansätze werden nachfolgend in ein räumliches Leitbild zur Innenstadtentwicklung von Georgsmarienhütte übertragen. Dieses stellt die Funktionen und Wechselwirkungen der strategischen Ausrichtung hinsichtlich der diversen Themenbereiche und Handlungsfelder räumlich im Innenstadtbereich dar.

Auf Grundlage der Bestandsaufnahme und -analyse und den Erkenntnissen der Beteiligungsveranstaltungen ergeben sich folgende Entwicklungsschwerpunkte:

- Einen prioritären räumlichen Entwicklungsschwerpunkt stellt der **Rathausplatz** als zukünftige **neue funktionale Mitte der Innenstadt** von Georgsmarienhütte dar. In den letzten Jahren haben sich v. a. die beiden Bereiche entlang der Oeseder Straße und am Dütman-Center funktional unterschiedlich entwickelt. Durch die aktuelle Neuaufrichtung des Dütman-Centers soll zukünftigen Trenneffekten entgegengewirkt werden, indem die beiden Bereiche funktional stärker miteinander verbunden werden.

- In Anknüpfung zur neuen funktionalen Mitte (Rathausplatz) soll durch die **Neugestaltung und Aufwertung der zentralen Plätze** (Rathausplatz & Roter Platz) die Aufenthalts- und Begegnungsqualität im zentralen Innenstadtbereich merklich erhöht werden. Zentrale Schlüsselaspekte zur Steigerung der städtebaulichen Qualität sind hierbei v. a. die Themen Gestaltungselemente & Sitzmobiliar, Grünstrukturen, Freizeit- und Spielflächen.
- Zur **Förderung und Entwicklung der Grün- und Erholungsflächen** im Innenstadtbereich soll das „Grüne Band“ bestehende Strukturen miteinander verbinden und neue Impulse setzen. Ausgehend vom Friedhof Oesede können durch die Teil-Entsiegelung und Begrünung des Rathausplatzes sowie durch die Aufwertung bestehender Grünstrukturen in Richtung Düte neue Qualitäten geschaffen werden.
- Ausgelöst durch den bundesweit zu beobachtenden Strukturwandel (Zunahme des Online-Handels, Rückgang des v. a. inhabergeführten Einzelhandels etc.) und verstärkt durch die Effekte der Corona-Pandemie wird der **Sicherung und dem Ausbau der Aufenthaltsqualität entlang der Oeseder Straße** eine bedeutende Rolle im räumlichen Entwicklungsleitbild beigemessen. In Kombination mit der **bedarfsorientierten Entwicklung des (kleinteiligen) Einzelhandels** sollen neue Verweil- und Aufenthaltsqualitäten gefördert werden.
- Im südöstlichen Bereich des Untersuchungsgebietes ist ein **Neubau der Michaelisschule** auf der derzeit landwirtschaftlich genutzten Fläche, östlich angrenzend an die Schulsporthalle, geplant. Die hierdurch zur Verfügung stehenden **Flächen des Altstandortes sollen zukünftig zu Wohnzwecken** genutzt werden. Bereits bestehende Planungen der Stadt Georgsmarienhütte werden daher in das räumliche Leitbild des Innenstadtkonzeptes integriert (vgl. B-Plan Nr. 291).
- Im nördlichen Bereich des Untersuchungsgebietes wird im räumlichen Leitbild eine **Potenzialentwicklungsfläche am Bahnhof Oesede** ausgewiesen. Zwischen Oeseder Straße, Bahnstrecke und dem Kindergarten St. Marien befindet sich ein derzeit untergenutztes, z. T. bewaldetes Areal. Wenngleich im Rahmen der Beteiligungsveranstaltungen zum Innenstadtkonzept keine konkreten Projektideen für diesen Bereich entwickelt wurden, soll die Potenzialentwicklungsfläche zukünftig stärker in den Fokus gerückt werden.
- Einen Schwerpunkt zur Attraktivierung und Stärkung der Innenstadt von Georgsmarienhütte nimmt zukünftig auch das Thema Verkehr ein. Besonderes Augenmerk muss hierbei auf die **Mobilitätsachsen im Innenstadtbereich** gelegt werden. In erster Linie betrifft dies die Bereiche der Oeseder Straße, der Klöcknerstraße und der Glückaufstraße. Die zentralen Handlungsansätze beziehen sich hier u. a. auf eine effiziente Parkraumsteuerung, Förderung von Sharing-Angeboten und die Umgestaltung der Oeseder Straße.
- Letzteres führt thematisch weiter zur **Sicherung und dem Ausbau der Radverkehrsachsen**. Zentrale Anliegen hierbei sind die Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt per Rad sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Abgeschlossen wird das Thema Verkehr durch die **Förderung der Barrierefreiheit** im gesamten Innenstadtbereich sowie die **Einrichtung einer zentralen Mobilitätsstation am Gildehaus** als Ankerpunkt des ÖPNVs in Georgsmarienhütte.

Abb. 50: Räumliches Leitbild der zukünftigen Innenstadtentwicklung



Quelle: cima, 2022

6.2 Ideenkatalog zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt

Aus der Projektbearbeitung ist ein Ideenkatalog zur praktischen Umsetzung der konzeptionellen Entwicklungsstrategie erarbeitet worden. Entstanden ist dieser gemeinschaftlich mit der Stadtverwaltung, der Steuerungsgruppe und der Bevölkerung, die über die verschiedenen Beteiligungsformate wie die Beteiligungsplattform inkl. WikiMap, Innenstadtpaziergänge und Workshops in den Prozess eingebunden wurde sowie aus den erarbeiteten Leitzielen und Handlungsbedarfen.

Aus den Beteiligungsformaten und Abstimmungsrunden sind zunächst unzählige Projektideen und -vorschläge zusammengetragen worden, die sukzessive gruppiert und nach Themenbereichen zusammengefasst wurden. Gemeinsam mit der Steuerungsgruppe wurde der Ideenkatalog konkretisiert und anschließend auf der Beteiligungsplattform veröffentlicht, sodass die Bürgerinnen und Bürger die einzelnen Ideen bewerten und durch eigene Hinweise und Kommentare ergänzen konnten. Ergebnis hieraus war ein erstes Stimmungsbild aus der Bevölkerung, auf dessen Grundlage die Steuerungsgruppe die finale Priorisierung der einzelnen Ideen vornehmen konnte.

Die nachfolgende Tabelle 6 veranschaulicht die zusammengefassten Projektideen, die jeweils den übergeordneten Leitzielen zugeordnet wurden, zu deren Erreichung die einzelnen Ideen primär beitragen. Die zentrale Strategie und der Schwerpunkt des Ideenkataloges liegt in der Schaffung von Voraussetzungen und der Steuerung einer städtebaulich nachhaltigen und sozial verträglichen Innenentwicklung.

Tab. 6: Ideenkatalog

A. Mobilität und Erreichbarkeit innerhalb und zur Innenstadt zukunftsgerecht gestalten	
1.	Barrierefreiheit im Innenstadtbereich erhöhen (u.a. Stolperfallen entfernen, Stufen beseitigen oder kontrastreich gestalten)
2.	Wegeleitführung & Eingangsbereiche zur Innenstadt/Fußgängerzone optimieren (insb. Bahnhof ↔ Gildehaus ↔ Innenstadt)
3.	Umgestaltung der Oeseder Straße in einen gleichberechtigten Verkehrsbereich für alle Verkehrsteilnehmenden durch die Umsetzung verkehrsberuhigender Maßnahmen
4.	Effiziente Parkraumsteuerung (Erhöhung der Sichtbarkeit der großen Parkflächen für Ortsunkundige und stärkere Kontrolle der Parkhöchstdauer entlang der Oeseder Straße zur Reduzierung des Parksuchverkehrs)
5.	Umbau der Haltestelle „ Gildehaus “ zu einer Mobilitätsstation als attraktiver Ankerpunkt des ÖPNVs in Georgsmarienhütte
6.	Einführung eines elektrifizierten autonomen Kleinbusses im Innenstadtbereich, welcher das Gildehaus mit der Oeseder Straße im Innenstadtbereich verbindet (als Modellprojekt)
7.	Einrichten und Ausbau von Lastenrad, (E-)Bike- & Car- Sharing-Stationen an zentralen Standorten im Innenstadtbereich

8.	Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur auf der Nord-Süd- & Ost-West- Achse zur besseren Erreichbarkeit und Erhöhung der Verkehrssicherheit bei Fahrten in und zum Erreichen der Innenstadt (auf Basis eines Radverkehrskonzeptes)
B. Innenstadt als Lebens- und Konsumort für alle Generationen etablieren	
1.	Rathausplatz als neue funktionale Mitte etablieren (Bauriegel/Baumreihe, Grün- & Multifunktionsfläche für Veranstaltungen, Wochenmarkt etc.)
2.	Gemeinsame Aufräum- & Gestaltungsaktionen durch Gewerbe und Bevölkerung
3.	Modernisierung von Gestaltungselementen & Stadtmobiliar am Roten Platz und an der Oeseder Straße (Sanitäranlage, Bänke, Mülleimer, etc.)
4.	„Grünes Band“ – Erlebbarkeit der Düte in Verbindung zum neuen Rathausplatz und Friedhof
5.	Sanierung/ Modernisierung, Neuinstallation von (temporären) Spielgeräten (am Roten Platz, kleine Spielareale entlang der Oeseder Straße, auch mobil)
6.	Freie WLAN Hot-Spots in der Innenstadt an hochfrequentierten Bereichen ausbauen, ggf. in Kombination mit Tisch-Bank-Sitzgruppen
7.	Fassadenprogramm initiieren (Förderung von Sanierung, Begrünung oder Gestaltung der Gebäudefassaden)
8.	Photovoltaikausbau fördern (z. B. auf öffentlichen und privaten Gebäuden)
9.	Sicherheit verbessern (Angsträume identifizieren und auflösen)
C. Nutzungsmix stärken aus Arbeit, Wohnen, Kultur, Freizeit, Gastronomie & Einzelhandel	
1.	Einzelhandelsangebot stärken und diversifizieren ((inhabergeführte) Nischenangebote, Nachhaltigkeit stärken; Unverpacktladen, Second-Hand-Laden)
2.	Gastronomieangebot in der Innenstadt stärken (Angebot diversifizieren, Fokus auf moderne Restaurants und Bars/ Vergnügungslokale)
3.	Ansiedlungs-/ Gründungswettbewerb (Leerstandsbespielung über Wettbewerb, Gewinnen von Projektpartner*innen als zusätzlicher Anreiz zur Umsetzung einer Geschäftsidee)
4.	Aktives Flächen- und Leerstandsmanagement initiieren (Gespräche mit Eigentümer*innen, Leerstandsgestaltung, Zwischennutzungen, Pop-Ups etc.)
5.	Weiterentwicklung/ Optimierung des StadtGutscheins (z. B. als App, Treueprogramm, etc.)

6.	Sozial- und Kulturangebote wie einen Bürger*innentreff im Zentrum einrichten (z. B. Nutzung von langfristigen Leerständen)
7.	Anbindung des neuen Dütman-Centers an die Oeseder Straße/Rathausplatz (Wegeleitführung)
8.	Touristische Attraktionen/ Angebote sichern und neue schaffen (z. B. 24h-Infosäule)
D. Sichtbarkeit der Innenstadt Online & Offline erhöhen	
1.	Store-Checks anbieten/ durchführen (individuelle Beratungsgespräche zu Verbesserungsvorschlägen zur Gestaltung und Präsentation der jeweiligen Geschäfte)
2.	Einzelbetriebliches Fitnessprogramm Digitalisierung (Online-Sichtbarkeit der Geschäfte erhöhen)
3.	Veranstaltungen und Aktionen sichern, optimieren und ausbauen (größere auf dem Rathausplatz, kleinere auf dem Roten Platz)
4.	Digitale Infosäulen mit Infos zu Angeboten und Läden in der Stadt

Quelle: cima, 2022

6.3 Projektsteckbriefe

Nachfolgend finden sich elf detaillierte Projektsteckbriefe der Ideen, die innerhalb des Ideenkataloges von der Steuerungsgruppe mit einer höheren Priorität bewertet wurden. Die Projektsteckbriefe unterscheiden sich in ihrer Tiefe und Ausführlichkeit, bedingt durch den jeweils unterschiedlichen Ausarbeitungsstand bzw. Konkretisierungsgrad der Projektideen.

Die übrigen Ideen, für die aktuell z. T. noch keine tieferegehenden Informationen vorliegen, bilden einen Ideenpool, aus dem die Stadtverwaltung Georgsmarienhütte je nach Ressourcenverfügbarkeit oder einer veränderten Priorisierung schöpfen kann, um die Innenstadtentwicklung voranzutreiben.

Die Projektsteckbriefe umfassen eine Kurzbeschreibung der Projektidee sowie Aussagen zum Zeithorizont, einem möglichen Projektablauf, relevanten Akteur*innen, erste Kostenschätzungen sowie ggf. Angaben zu Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten.



Hindernisse im öffentlichen Raum



Für Rollstuhlfahrer*innen nicht nutzbare Rampe



Taktile Leitlinien (Haltestelle „Casmann“)

Barrierefreiheit im Innenstadtbereich erhöhen

Beschreibung

Trotz einiger Bemühungen und Ausbaumaßnahmen in der Vergangenheit existieren im gesamten Innenstadtbereich Barrieren für mobilitätseingeschränkte Personen. Dazu gehören Mängel wie Stolperfallen und verbaute oder zugeparkte Gehwege. Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels nimmt der Bedarf an einer barrierefreien Innenstadt jedoch zukünftig weiter zu.

Zunächst sollten alle baulichen Mängel kurzfristig vom Bauhof behoben werden, um die Erreichbarkeit mit dem Rollstuhl und Rollator unmittelbar zu verbessern. Darüber hinaus sollten mittelbar durch bauliche Maßnahmen zunächst Schwerpunkte und langfristig das gesamte Stadtgebiet barrierefrei ausgebaut werden. Mögliche Maßnahmen sind der Ausbau des optischen und taktilen Leitsystems an Straßenübergängen sowie die optische Hervorhebung von Stufen und Kanten durch kontrastreiche Hervorhebungen dieser.

Darüber hinaus könnten Gehwege verbreitert und Bordsteine abgesenkt werden. Auch die Erreichbarkeit der Innenstadt sollte hierbei mitbedacht werden, um die Nutzung der Innenstadt für Personen, die keinen Pkw nutzen können oder wollen, zu ermöglichen. Dazu gehört der barrierefreie Ausbau der Haltestellen sowie ein Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur. Darüber hinaus sollten in Kooperation mit den entsprechenden Gewerbetreibenden, die noch nicht niveaugleichen Geschäftszugänge umgestaltet werden. Das Ordnungsamt könnte zudem angehalten werden, verstärkt die Freihaltung von Fußgängerüberwegen zu kontrollieren und Verstöße entsprechend zu ahnden.

In festen Zeitabständen, bspw. einmal jährlich, könnten Fußverkehrschecks mit relevanten Stakeholdern wie den Behindertenbeauftragten durchgeführt werden, um den allgemeinen Ist-Zustand fortlaufend zu evaluieren.

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projektablauf:

- Identifikation vorhandener Mängel und Einteilung in kurz- und langfristige Behebungsmöglichkeiten
- Ausführung kurzfristiger Maßnahmen durch den Bauhof
- ggf. Einholen weiterer Gutachten für strukturelle Mängel

Zeithorizont:

- kurzfristig**
- mittelfristig
- langfristig

Akteur*innen:

- Stadt Georgsmarienhütte
- Behindertenbeirat Georgsmarienhütte
- Privatpersonen & Geschäftstreibende
- PlanOS

Planungshorizont:

- unmittelbarer Start, ab April 2023
- jährliche Schwerpunktüberprüfung

Kostenschätzung:

- Abhängig von Größe der Baumaßnahmen

Mögliche Projektfinanzierung:

- Stadt Georgsmarienhütte
- Landkreis Osnabrück / PlanOS
- Geschäftstreibende
- KfW Investitionskredit Kommunen (IKK)



© <https://wikipedia.org>

Bsp. Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Stuttgart & Rothenburg ob der Tauber)



© K. Puxbaum / Grüne Wien

Bsp. Begegnungszone Hoher Markt Wien

Umgestaltung der Oeseder Straße in einen gleichberechtigten Verkehrsbereich

Beschreibung

Aktuell ist die Oeseder Straße eine wesentliche Verkehrsachse in der Innenstadt von Georgsmarienhütte mit hoher Verkehrsbelastung. Die DTW liegt ungefähr zwischen 4.800 und 5.800 Fahrzeugen pro Tag. Zeitgleich weisen die 71 straßenbegleitenden Parkplätze entlang der Oeseder Straße mit einer mittleren Auslastungsquote von rund 70 % eine der höchsten Belastungen der vorhandenen Parkflächen im Stadtgebiet aus.

Die Verkehrsbelastung entlang der Oeseder Straße resultiert damit einerseits aus dem Durchgangsverkehr zwischen dem südlichem und nördlichen Innenstadtbereich, andererseits aus einem mutmaßlich hohen Anteil an Parksuchverkehr.

Das übergeordnete Ziel der Maßnahme ist die Umgestaltung des Straßenraums in einen Verkehrsbereich, welcher in der Attraktivierung und Erhöhung der Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer*innen des Umweltverbundes resultiert.

Die geringe Fahrbahnbreite sorgt in Kombination mit dem Zweirichtungsverkehr bereits für eine natürliche Geschwindigkeitsreduktion. Durch Teilaufpflasterungen auf Gehwegniveau an verschiedenen Stellen, auch in Kombination mit den vorhandenen Verkehrsinseln, kann die Querung der Straße sicherer gestaltet werden. Zeitgleich ist eine Aufhebung der Querparkplätze zu empfehlen, um den frei gewordenen Raum für Fahrradabstellanlagen, Begrünung sowie breitere Gehwege zu nutzen. Der nördliche Bereich zwischen Schoonebeekstraße und Klöcknerstraße könnte niveaugleich zum roten Platz aufgepflastert und in einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich und Tempo 20 Zone umgestaltet werden. Dies erhöht durch die Tempo- und Lärmreduzierung weiterhin die Aufenthaltsqualität des Roten Platzes und stärkt das Bewusstsein der Autofahrenden für andere Verkehrsteilnehmer*innen in diesem sensiblen Bereich.

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projektlauf: <ul style="list-style-type: none"> - Abklären rechtlicher Rahmenbedingungen - Erarbeiten von Detailplänen für die gestalterische Umsetzung - Durchführung der Maßnahmen 		Zeithorizont: <ul style="list-style-type: none"> kurzfristig mittelfristig langfristig
Akteur*innen: <ul style="list-style-type: none"> - Stadt Georgsmarienhütte - Citygemeinschaft Oesede - Polizeikommissariat Georgsmarienhütte 	Planungshorizont: <ul style="list-style-type: none"> - Analyse/ Konzeption: 6 Monate - Ausführung: 12-18 Monate 	
Kostenschätzung: <ul style="list-style-type: none"> - abhängig von Ausgestaltung ca. 150.000 € bis 1,5 Mio. € 	Mögliche Projektfinanzierung: <ul style="list-style-type: none"> - Städtebauförderung 	



10+ Fahrräder für einen PKW



Haltebucht für Radfahrende



Fahrradstraße in Lohne

Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur und Erhöhung der Verkehrssicherheit

Beschreibung

Ein wichtiges Ziel ist die Entfernung von Gefahrenstellen und die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrende.

Beispielhafte Maßnahmen sind die Weiterführung des Radverkehrs an der Haltestelle „Casermann“ von der Busbucht auf einen gemeinsamen Geh-/Radweg anstatt auf die Straße, die farbliche Markierung von Schutzstreifen im nördlichen Bereich der Oeseder Straße ab der Kirche St. Peter & Paul, die Einrichtung von Haltebuchten für Radfahrende an Ampeln vor dem wartenden Kfz-Verkehr und die Umwandlung von Pkw- zu Fahrradstellplätzen entlang der Oeseder Straße.

Besonders die Erhöhung der Sicherheit für Radfahrende im Umfeld der Schulen sollte im Fokus stehen. Beispielhafte Maßnahmen sind die Einrichtung von Fahrradstraßen und Tempo 30

Zonen auf Haupttrouten des Schülerverkehrs sowie die Sperrung von umliegenden Straßen zum Schulbeginn, um die Gefährdung durch Hol- und Bringverkehr im Umfeld der Schulen zu minimieren.

Für eine umfangreiche und zielgerichtete Radverkehrsplanung sollte langfristig ein Radverkehrskonzept entwickelt werden, welches vor dem Hintergrund der Aufnahme und Bewertung der Infrastruktur, bestehender Pendlerverflechtungen und zukünftigen Herausforderungen die Erreichbarkeit des Zentrums auf der Nord-Süd und West-Ost Achse für Radfahrende stärkt. Die Neuentwicklung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen bietet für Georgsmarienhütte die Chance, das Radverkehrsnetz zeitnah auf einen modernen und attraktiven Standard zu heben.

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projektlauf:

- Identifizierung akuter Gefahrenstellen und Beseitigung durch den Bauhof
- Kurzfristige Umsetzung sichtbarer Maßnahmen, z. B. Abstellanlagen
- Radverkehrskonzept zur Behebung systematischer Mängel der Radverkehrsinfrastruktur

Zeithorizont:

- kurzfristig
- mittelfristig**
- langfristig

Akteure:

- Stadt Georgsmarienhütte
- öff. & private Institutionen (Polizei, Schulen, ADFC)

Planungshorizont:

- Kurzfristige Maßnahmen: 3 Monate
- Radverkehrskonzept: 12 Monate
- Konzeptumsetzung: bis fünf Jahre

Kostenschätzung:

- Radverkehrskonzept rd. 50.000 €
- Gesamtkosten abhängig von finaler Ausgestaltung

Mögliche Projektfinanzierung:

- Stadt Georgsmarienhütte
- Radverkehrsförderung des Bundes (Sonderprogramm „Stadt & Land“)



Aktuelle Parkflächen des Rathausplatzes



Bsp.: Nachhaltige Holzspielgeräte



Bsp.: Wochenmarktkonzeption Fürth

Rathausplatz als neue funktionale Mitte etablieren

Beschreibung

Um den Rathausplatz als neue funktionale Mitte zu etablieren, muss ein stärkerer Nutzungsmix auf der Fläche ermöglicht werden. Aus diesem Grund soll der südliche Bereich des Platzes mit den beiden Auf- und Zufahrten als Parkplatzfläche bestehen bleiben, auf der auch zukünftig genügend Platz für die Stände des Wochenmarktes vorhanden ist und größere Veranstaltungen durchgeführt werden können. Somit bleiben die Parkplätze zu den nahegelegenen Geschäften wie Rossmann und C&A erhalten sowie die Pkw-Erreichbarkeit der E-Ladesäulen auf dem Rathausplatz weiterhin gewährleistet. Im nördlichen Bereich soll dagegen ein Teilbereich entsiegelt werden und eine Grün-/ Freifläche mit einzelnen Spielgeräten für Kinder und Jugendliche sowie Tisch-Bank-Sitzkombinationen zum Verweilen errichtet werden.

Ziele sind die städtebauliche Auflockerung des Rathausplatzes, die Förderung von Grünstrukturen im Innenstadtbereich und eine Erhöhung der Aufenthalts- und Verweilqualität. Die

stärkere Belegung des Rathausplatzes als neue funktionale Mitte sorgt zugleich für eine stärkere Verknüpfung zwischen der Oeseder Straße und den Einzelhandelslagen nördlich der Glückaufstraße.

Um den Platzcharakter zu stärken, ist über eine bauliche (Bauriegel mit Einzelhandels- und Gastronomienutzung in den Erdgeschosslagen) oder optische Trennung (z. B. durch Grünstrukturen) nachzudenken. Diese Trennung sollte am östlichen Rand des Platzes zur Abgrenzung von den benachbarten Parkflächen entstehen.

Der derzeit auf dem Rathausplatz 1x pro Woche stattfindende Wochenmarkt bedarf weiterer Attraktivierung, z. B. durch einen stärkeren Fokus auf Nachhaltigkeit und regionale (Bio-)Produkte, stärkeres Marketing und die Einrichtung von Sitzmöglichkeiten und/ oder (Steh-)Tischen. Das bestehende Wochenmarktkonzept ist weiter anzupassen.

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projekttablauf:

- Beteiligung relevanter Akteur*innen zur Ideensammlung
- Erarbeitung eines „Gestaltungskonzeptes Rathausplatz“, bei größeren baulichen Maßnahmen ggf. Einholung weiterer Gutachten
- Anpassung Bebauungspläne (in Abhängigkeit von Ausgestaltung)
- Ausführung der Maßnahmen

Zeithorizont:

- kurzfristig
- mittelfristig**
- langfristig

Akteur*innen:

- Stadt Georgsmarienhütte
- Marktbeschicker*innen
- ggf. Investierende (Bauriegel)
- Eigentümer*innen

Planungshorizont:

- Analyse/ Konzeption: 6 Monate
- Ausführung: 4-8 Monate (Spielplatz)
- weitere Umsetzung in Abhängigkeit von finaler Ausgestaltung

Kostenschätzung:

- je rd. 15.000 – 20.000 € (Konzepte)
- Gesamtkosten in Abhängigkeit von finaler Ausgestaltung

Mögliche Projektfinanzierung:

- Stadt Georgsmarienhütte
- Städtebauförderung
- ggf. Investierende (Bauriegel)



Aktuelles Mobiliar, Roter Platz



Bsp.: Sitz-/ Grünelemente, Barsinghausen



Bsp.: SmartBenches, Barsinghausen

Modernisierung von Gestaltungselementen & Stadtmobiliar

Beschreibung

Das aktuelle Stadtmobiliar in der Innenstadt von Georgsmarienhütte stammt aus den 1990er Jahren und entspricht nicht mehr den Anforderungen der Bürger*innen und Besucher*innen. Zum Teil abgenutzte oder kaputte Elemente wirken zudem negativ auf die Aufenthalts- und Verweilqualität.

Dies betrifft in Georgsmarienhütte insbesondere die Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellanlagen und Mülleimer. Eine moderne sowie künstlerisch kreative Einbindung von Gestaltungselementen in das Stadtbild fällt auf und erhöht mit z. T. geringem Aufwand die Attraktivität des Standortes.

Moderne Kombinationen von Sitzgruppen (und -tischen), auch als Einfassung von Grünstrukturen, spart Platz im öffentlichen Raum. Eine kreative Ergänzung können SmartBenches darstellen. In diesen Sitzelementen sind

z. B. Solarpanels und USB-Ausgänge integriert, um Handys und andere mobile Geräte zu laden. Häufig werden SmartBenches auch mit mobilen Hotspots ausgestattet. SmartBenches sind besonders für die jüngeren Zielgruppen attraktiv und liefern als klimafreundliche Innovation einen Mehrwert zur Förderung der Digitalisierung.

Mobile Sitz- oder auch Grünstrukturen (Blumenkästen/ -kübel) sind ein kostengünstiges, aber wichtiges Element zur temporären Aufwertung der Innenstadt.

Die Umsetzung der Maßnahmen betrifft insbesondere die hochfrequentierten Bereiche und Plätze, an denen die Verweilqualität und damit auch Verweildauer der Menschen erhöht werden soll (v. a. Roter Platz, Oeseder Straße, Rathausplatz).

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projektlauf:

- Konzeption zur gestalterischen Umsetzung, ggf. unter Beteiligung der Bürger*innen
- Einholung von Angeboten & Sponsoringmöglichkeiten sowie ggf. Patenschaften

Zeithorizont:

- kurzfristig**
- mittelfristig
- langfristig

Akteur*innen:

- Stadt Georgsmarienhütte
- Projektpartner*innen/ Sponsoring

Planungshorizont:

- Konzeption: 3-4 Monate
- Einholung von Angeboten: 3 Monate
- Umsetzung: 3-6 Monate

Kostenschätzung:

- SmartBenches je nach Sponsoring ggf. kostenlos
- Kosten für neue Sitzelemente & Mülleimer je nach Ausgestaltung & Anzahl

Mögliche Projektfinanzierung:

- Zuschuss von lokalen Unternehmen/ Institutionen (Möglichkeit für Werbung)
- Stadt Georgsmarienhütte



Geringe Aufenthaltsqualität an der Düte



Blühwiese im Frühling & Sommer



Bsp.: Uferkonzeption Selbbach, Bayern

„Grünes Band“ – Erlebbarkeit der Düte

Beschreibung

In der Innenstadt von Georgsmarienhütte fehlt es an „grüner“ Aufenthaltsqualität. Bei dem großen Anteil an versiegelter Fläche im Innenstadtbereich ist es wichtig, neue Grünräume zu schaffen bzw. vorhandene Potenziale und Qualitäten auszuschöpfen und auszubauen.

In Zeiten des Klimawandels wird es in den Innenstädten immer wichtiger, blaue und grüne Infrastruktur miteinander zu verbinden und somit in den Sommermonaten ein angenehmeres Mikroklima zu fördern.

Ausgehend vom Dütmann-Center könnte die Düte gen Südosten durch einen begleitenden Weg zukünftig stärker erlebbar gemacht werden. Unter Beachtung des Hochwasserschutzes (u. a. Hochwasserschutz-

konzept, 2018) und der Ausweisung als FFH-Gebiet sind weitere Elemente wie Aufenthalts- und Erholungsflächen anzudenken.

Ergänzend könnte der Grünstreifen nördlich des Rathausparkplatzes, der auch als Blühwiese genutzt wird, als Grünachse und Wegeverbindung zum neu gestalteten Rathausplatz aufgewertet werden.

Ziel ist eine attraktive Wegeverbindung zwischen den Einzelhandelslagen nördlich der Glückaufstraße bis zum Rathausplatz. In der Verlängerung vom Rathausplatz kann das „Grüne Band“ bis zum Friedhof weiterentwickelt werden und zukünftig auch durch neue Attraktionen wie z. B. einen Lehrpfad aufgewertet werden.

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projektlauf:

- Erstellung eines planerischen Vorentwurfs
- Beauftragung und Umsetzung

Zeithorizont:

- kurzfristig
- mittelfristig**
- langfristig

Akteur*innen:

- Stadt Georgsmarienhütte
- Bürger*innen, Anlieger*innen

Planungshorizont:

- Vorentwurf: 3 Monate
- Umsetzung: 6-12 Monate

Kostenschätzung:

- Freiraumplanung (Konzept) rd. 10.000 €
- Gesamtkosten abhängig von finaler Ausgestaltung

Mögliche Projektfinanzierung:

- Städtebauförderung
- Sitzbankpatenschaften/ Sponsoring
- Stadt Georgsmarienhütte



Sanierungsbedarf Spielplatz Schoonebeekstraße



Bsp.: temporäre Spielgeräte, Hannover



Bsp.: temporäre Spielgeräte, Cloppenburg

Sanierung/ Modernisierung und Neuinstallation von (temporären) Spielgeräten

Beschreibung

Die Möglichkeiten für Kinder- und Jugendliche im Innenstadtbereich zu spielen bzw. sich aufzuhalten, sind derzeit sehr begrenzt. Mit Ausnahme des kleinen Spielplatzes zwischen Schoonebeekstraße und Im Spell am Rande des Innenstadtbereiches in gering frequentierter Lage gibt es nur vereinzelte Spielgeräte und -anlagen. Diese weisen jedoch oftmals bauliche Mängel auf.

Gerade in den Einkaufslagen der Innenstadt entlang der Oeseder Straße sind kleinere Spielgeräte und -anlagen für den gemeinsamen Familieneinkauf oder das Schlendern durch die Haupteinkaufsstraße wichtig. Eine kostengünstige und flexible Möglichkeit für wechselndes Angebot zu sorgen bieten in den

Sommermonaten temporär aufgebaute Spielareale, die die Attraktivität des öffentlichen Raumes und die Aufenthaltsqualität vor Ort steigern.

Die Stadt hat im Jahr 2022 im Rahmen der Aktion „Dino-City“ mit einem Sandkasten auf dem Roten Platz bereits erste Akzente gesetzt.

Mögliche Ansätze:

- Sanierung vorhandener Spielgeräte
- Installation temporärer Spielareale (z. B. in den Sommermonaten)
- Kombination von Sitzgelegenheiten, Begrünung und Spielgeräten
- Angebote für Jugendliche (Tischtennisplatten, Basketballkorb o. ä.)

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projekttablauf:

- Prüfung & Modernisierung der vorhandenen Spielgeräte und -flächen (u. a. Spielplatz Schoonebeekstraße), ggf. Ergänzung
- Planung der Ausgestaltung temporärer Spielgeräte, Arealfindung

Zeithorizont:

- kurzfristig
- mittelfristig**
- langfristig

Akteur*innen:

- Stadt Georgsmarienhütte
- ggf. Sponsoring/ Patenschaften
- ggf. Bürger*innen

Planungshorizont:

- Planung/ Konzeption: 4-6 Monate
- Umsetzung: 2-3 Monate

Kostenschätzung:

- Spielplatz Schoonebeekstr.: Planung und Ausführung rd. 10.000 - 15.000 €
- Temporäre Spielareale: in Abhängigkeit von finaler Ausgestaltung

Mögliche Projektfinanzierung:

- Städtebauförderung
- Sitzbankpatenschaften/ Sponsoring
- Stadt Georgsmarienhütte



Online-Solarkataster LK Osnabrück



Bsp.: städtisches Förderprogramm „Klimafreundliche Wohngebäude“, Münster



Bsp.: Solar-Bushaltestelle

Photovoltaikausbau fördern

Beschreibung

Um die klimafreundliche Stadtentwicklung voranzutreiben, hat die Stadt Georgsmarienhütte bereits verschiedene Maßnahmen angeschoben und z. T. umgesetzt (u. a. Einrichtung Klimaschutzmanagement, Ausbau der Photovoltaikanlagen auf öffentlichen Gebäuden).

Zukünftig soll auch der Ausbau von Photovoltaikanlagen auf privaten Gebäuden stärker in den Vordergrund gerückt werden. Hierzu kann die Stadt durch das Klimaschutzmanagement Informations- und Beratungsangebote mit Hilfe Dritter für interessierte Bürger*innen anbieten und damit wichtige Unterstützungsarbeit leisten. Auch ungenutzte Dächer von z. B. Bushaltestellen könnten zur Installation von Photovoltaikanlagen dienen.

Als erste Grundlage zur Identifikation potenzieller Dachflächen für Photovoltaikanlagen auf privaten Gebäuden dient das Solardachkataster des Landkreises Osnabrück (www.solardachkataster-lkos.de).

Wenngleich die Stadt bereits diverse Informationen auf der städtischen Homepage bereitgestellt hat, sind die Angebote vielen Bürger*innen derzeit noch nicht bekannt. Ein Schwerpunkt der (Anreiz-)Arbeit muss daher auch daraufgelegt werden, diese Angebote bekannt zu machen.

Weiterhin sollte in finanzieller Hinsicht Informationsarbeit über bestehende attraktive Förderungen geleistet werden.

Auf bestehende Konzepte (z.B. Klimaschutzkonzept) muss Bezug genommen werden.

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projektlauf:

- Intensivierung von Öffentlichkeitsarbeit und Marketing
- Durchführung von Informationsveranstaltungen und individuellen Beratungsangeboten (bereits laufend)
- Ausbau der Netzwerkarbeit

Zeithorizont:

- kurzfristig**
- mittelfristig
- langfristig

Akteur*innen:

- Stadt Georgsmarienhütte (Klimaschutzmanagement)
- Bürger*innen
- ggf. externe Berater*innen

Planungshorizont:

- laufend

Kostenschätzung:

- durch Klimaschutzmanagement abgedeckt
- ggf. geringfügige Kosten für Marketing

Mögliche Projektfinanzierung:

- Stadt Georgsmarienhütte
- Nationale Klimaschutzinitiative



Szenario: Zunehmende Leerstände & anhaltender Trading-Down-Effekt

Ziel: Sicherung und Ausbau von Branchenmix und Frequenz

Beschreibung

Einzelhandelsangebot stärken

Der Trend der letzten Jahre (u. a. Zunahme Online-Handel, Abnahme der Einzelhandelsbetriebe in den Innenstädten) und die Folgen der Corona-Pandemie zeigen, dass sich attraktive Innenstädte zukünftig durch einen starken Angebotsmix aus Einzelhandel, Gastronomie, Freizeit, Kultur uvm. behaupten können. Dennoch sollte der lokale Handel vor Ort gesichert und gestärkt werden.

Nördlich der Glückaufstraße wird sich durch die Neuaufstellung des Dütman-Centers das gesamte Standortgefüge (inkl. Aldi, Nagel, Takko etc.) attraktiveren.

Besonderes Augenmerk muss daher zukünftig auf die Sicherung und Stärkung eines diversifizierten Angebotes entlang der Oeseder Straße und am Rathaus gelegt werden (Mix aus filialisiertem und inhabergeführtem Handel). Bedeutende Magnetbetriebe (u. a. Meyer-Moden, Modehaus Böckmann, Markenstore) sind am

Standort zu halten, bestehende Angebotslücken sind zu füllen. Ein abwechslungsreiches Angebot an v. a. inhabergeführten Geschäften ist für das persönliche Einkaufserlebnis in Mittelstädten essenziell (Stichwort Service und Qualität). Die Trends liegen u. a. verstärkt im Bereich nachhaltiger Angebote. Ein Unverpacktladen oder ein qualitätsvolles Second-Hand-Geschäft wären zwei exemplarische Beispiele.

Darüber hinaus ist es wichtig, in den bestehenden Leerständen in der Oeseder Straße (Zwischen-)Nutzungen anzusiedeln (Ansiedlungsanreize/-wettbewerbe, Pop-up-Konzepte). Ein effizientes Leerstandsmanagement hilft auch dabei, einem weiteren Trading-Down-Effekt entgegenzuwirken. Schulungen für Gewerbetreibende zu den Themen Digitalisierung, Social-Media, Marketing o. ä. sind ebenfalls zu empfehlen.

Umsetzungsprogramm

<p>Potenzieller Projektablauf:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bezugnahme zum Einzelhandelskonzept 2019, ggf. Bestandserfassung im Rahmen einer Post-Corona-Analyse - Identifizierung von Angebotslücken, Direktansprache von möglichen Betrieben und Investierenden 	<p>Zeithorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> kurzfristig mittelfristig langfristig
<p>Akteur*innen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Stadt Georgsmarienhütte (WiFö) - Gewerbetreibende/Citygemeinschaft Oesede e. V. - Immobilieneigentümer*innen - IHK, Handelsverband 	<p>Planungshorizont:</p> <ul style="list-style-type: none"> - fortlaufende Ansiedlungsbestrebungen - fortlaufende Unterstützung ansässiger Betriebe
<p>Kostenschätzung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - durch Wirtschaftsförderung abgedeckt - ggf. Kosten für Marketing 	<p>Mögliche Projektfinanzierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Wirtschaftsförderung - Gewerbeumlage, Citygemeinschaft Oesede e. V.



Quelle: www.style-hannover.de

Bsp.: Fahrrad-Reparatur-Café, Working-Space



Quelle: https://raceplanet.de/

Bsp.: Karaoke-Bar



Quelle: www.coburg.de/mittagspause

Mittagspausenführer

Bsp.: Mittagspausenführer der Stadt Coburg

Gastronomieangebot stärken

Beschreibung

Eine attraktive und für jede Nutzungs- und Altersgruppe ansprechende Gastronomie erhöht die Aufenthaltsqualität einer Innenstadt und ergänzt den Angebotsmix. Eine vielfältige Auswahl an Cafés, Bars, Restaurants, Eisdielen und Imbissen ist daher auch in der Innenstadt von Georgsmarienhütte von enormer Bedeutung. Aktuell beschränkt sich das Angebot vor Ort v. a. auf einige Cafés, Eisdielen und Bäckereien. Aufgrund des bereits bestehenden Angebotes sollten neue Formate prioritär auf jüngere Zielgruppen zugeschnitten sein.

Um auch in den Mittagsstunden Frequenz im Innenstadtbereich zu schaffen (Besucher*innen, Arbeitnehmer*innen etc.), könnte das Mittagstisch-Angebot ausgebaut und über die Homepage des Stadtmarketings bzw. Social-Media-Kanäle publiziert werden. Bars und Restaurants im moderaten bis leicht

gehobenem Preissegment können das vorhandene Angebot in den Abendstunden deutlich attraktivieren.

Darüber hinaus bietet es sich an, Gastronomie mit innovativen und außergewöhnlichen Geschäftskonzepten die Möglichkeit der Ansiedlung zu geben bzw. diese aktiv zu akquirieren. Dies schafft gleichzeitig Synergieeffekte zu den Themen Freizeit und Tourismus (z. B. Fahrrad-Reparatur-Café, Karaoke-Bar o. ä.). Neuansiedlungen im Dütmann-Center dürfen ebenfalls mit Spannung zu erwarten sein.

Positiv hervorzuheben ist, dass es in den Sommermonaten entlang der Oeseder Straße und am Roten Platz bereits einige Gastronomien mit Außenbestuhlung gibt, dieses sollte weiter ausgebaut werden.

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projektlauf:

- Durchführung einer Bedarfsanalyse
- Durchführung von Ansiedlungskampagnen
- passgenaue Ansprache der Ziel-Gastronomie

Zeithorizont:

- kurzfristig
- mittelfristig**
- langfristig

Akteur*innen:

- Stadt Georgsmarienhütte (WiFö)
- Stadtmarketing Georgsmarienhütte e. V.
- Immobilieneigentümer*innen
- ggf. IHK/DEHOGA

Planungshorizont:

- fortlaufende Ansiedlungsbestrebungen

Kostenschätzung:

- durch Wirtschaftsförderung abgedeckt
- ggf. Kosten für Marketing

Mögliche Projektfinanzierung:

- Wirtschaftsförderung



Quelle: © Stadtmarketing Georgsmarienhütte e.V.

Dino-City, Roter Platz



Quelle: Stadtmarketingverein Georgsmarienhütte, Montage: Olaf Bick

GMHütter Autokino-Sommer 2021



Quelle: <https://kampf-der-kuenste.de>

Bsp.: Open-Air Poetry-Slam

Veranstaltungen und Aktionen sichern, optimieren und ausbauen

Beschreibung

Im Bereich Veranstaltungen und Aktionen ist die Stadt Georgsmarienhütte grundsätzlich sehr aktiv.

Zu den beliebtesten Formaten, die z. T. auch weit über die Stadtgrenze hinauswirken und Besucher*innen von außerhalb anlocken, gehören die Oeseder Kirmes und der Flohmarkt „Rund ums Rathaus“. Dazu kommen weitere Veranstaltungen und Aktionen des Stadtmarketing Georgsmarienhütte e.V. wie bspw. „GMHütte macht Urlaub“, „GMHütte on Ice“, Autokino oder die „Dino-City GMHütte“. Im Fokus der Bemühungen sollte daher primär die Sicherung vorhandener Qualitäten und der Ausbau der Veranstaltungsvielfalt liegen. Es sollte jedoch immer die Qualität und nicht

die Quantität der Veranstaltungen und Aktionen im Vordergrund stehen.

Ergänzend zu den größeren Veranstaltungen könnten in regelmäßigen Abständen kleine Formate integriert werden, die weniger Vorbereitung benötigen (z. B. Kinderbasteln, temporäre Bühnen in der Innenstadt für Musik oder Poetry-Slams etc.).

Wichtig ist es, mit den verschiedenen Veranstaltungen ein breites Publikum sowie alle Altersgruppen anzusprechen. Ein erfolgreiches Veranstaltungsmanagement kann den Zusammenhalt der Bevölkerung sowie die Identifikation der Bürginnen und Bürger mit ihrer Stadt stärken.

Umsetzungsprogramm

Potenzieller Projektablauf:

- Bedarfsanalyse, Überprüfung bestehender Veranstaltungen
- Best-Practice-Recherche: Trends, nachgefragte Formate

Zeithorizont:

- kurzfristig
- mittelfristig**
- langfristig

Akteur*innen:

- Stadt Georgsmarienhütte (WiFö)
- Stadtmarketing Georgsmarienhütte e. V.
- Citygemeinschaft Oesede
- Bürger*innen, Gewerbetreibende
- Veranstalter*innen

Planungshorizont:

- Bedarfsanalyse/ Umfrage: 3 Monate

Kostenschätzung:

- abhängig von finaler Ausgestaltung

Mögliche Projektfinanzierung:

- Stadtmarketing Georgsmarienhütte e. V.
- Landeskulturförderung
- Sonderfonds Kulturveranstaltungen (Bund)

7. Anhang

Im Folgenden werden die Daten der einzelnen Parkflächen je Standort genauer vorgestellt.

Tab. 7: Rathausparkplatz

Datum: 20.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze			Belegung der vorhandenen Stellplätze				
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Davon Be- und Entladeplätze	Davon E-Ladeplätze	Belegung Gesamt	Belegung Behindertenstellplätze	Belegung Be- und Entladeplätze	Belegung E-Ladeplätze	
08:00	132	6	3	2	3	2%	0%	2	100%
09:00	132	6	3	2	2	2%	0%	1	50%
10:00	132	6	3	2	68	52%	0%		0%
11:00	132	6	3	2	106	80%	1	1	33%
12:00	132	6	3	2	90	68%	1	0%	0%
13:00	132	6	3	2	75	57%	0%	2	67%
14:00	132	6	3	2	80	61%	0%	0%	0%
15:00	132	6	3	2	79	60%	0%	0%	0%
16:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
17:00	132	6	3	2	52	39%	0%	2	67%
18:00	132	6	3	2	46	35%	0%	2	67%

Datum: 21.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze			Belegung der vorhandenen Stellplätze				
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Davon Be- und Entladeplätze	Davon E-Ladeplätze	Belegung Gesamt	Belegung Behindertenstellplätze	Belegung Be- und Entladeplätze	Belegung E-Ladeplätze	
08:00	132	6	3	2	31	23%	0%	0%	0%
09:00	132	6	3	2	48	36%	0%	0%	0%
10:00	132	6	3	2	80	61%	0%	1	33%
11:00	132	6	3	2	106	80%	0%	0%	0%
12:00	132	6	3	2	100	76%	0%	0%	0%
13:00	132	6	3	2	77	58%	0%	2	67%
14:00	132	6	3	2	82	62%	0%	0%	0%
15:00	132	6	3	2	86	65%	0%	2	67%
16:00	132	6	3	2	73	55%	0%	0%	0%
17:00	132	6	3	2	55	42%	0%	0%	0%
18:00	132	6	3	2	30	23%	0%	0%	0%

Datum: 01.07.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze			Belegung der vorhandenen Stellplätze				
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Davon Be- und Entladeplätze	Davon E-Ladeplätze	Belegung Gesamt	Belegung Behindertenstellplätze	Belegung Be- und Entladeplätze	Belegung E-Ladeplätze	
08:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
09:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
10:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
11:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
12:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
13:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
14:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
15:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
16:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
17:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%
18:00	132	6	3	2		0%	0%	0%	0%

Insgesamt stehen 132 Stellplätze zur Verfügung, davon sechs Behindertenstellplätze, drei Be- und Entladeplätze und zwei E-Ladeplätze.

- Freitag, 20.05.2022: Öffnung des Parkplatzes durch die wetterbedingte Absage des Wochenmarktes um 10:00 Uhr; durchschnittliche Belegung von 58 %, maximal 80 % um 11:00 Uhr; ein Behindertenstellplatz zwischen 11:00 und 13:00 Uhr belegt; maximal zwei Be- und Entladeplätze im Tagesverlauf belegt; zwei (= 100 %) E-Ladeplätze um 8:00 Uhr belegt
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 53 %, maximal 80 % um 11:00 Uhr; maximal zwei Be- und Entladeplätze im Tagesverlauf belegt; keine Nutzung der Behindertenstellplätze und E-Ladeplätze
- Freitag, 01.07.2022: Parkfläche gesperrt (Wochenmarkt)

Tab. 8: Georg-Elser-Straße West

Datum: 20.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	166	70	42%
09:00	166	117	70%
10:00	166	101	61%
11:00	166	88	53%
12:00	166	41	25%
13:00	166	31	19%
14:00	166	42	25%
15:00	166	41	25%
16:00	166		0%
17:00	166	12	7%
18:00	166	8	5%

Datum: 21.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	166	1	1%
09:00	166	10	6%
10:00	166	34	20%
11:00	166	43	26%
12:00	166	46	28%
13:00	166	28	17%
14:00	166	28	17%
15:00	166	19	11%
16:00	166	14	8%
17:00	166	9	5%
18:00	166	9	5%

Datum: 01.07.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	166	94	57%
09:00	166	149	90%
10:00	166	155	93%
11:00	166	158	95%
12:00	166	149	90%
13:00	166	115	69%
14:00	166	143	86%
15:00	166	157	95%
16:00	166	160	96%
17:00	166	156	94%
18:00	166	103	62%

Insgesamt stehen 166 Stellplätze zur Verfügung, dabei keine besonderen Plätze.

- Freitag, 20.05.2022: Durch Öffnung des Rathausplatzes in Folge der Unwetterwarnung gegen 10 Uhr hat sich der Parkdruck verringert; durchschnittliche Belegung von 34 %, maximal 70 % um 09:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 13 %, maximal 28 % um 12:00 Uhr, minimal 1 % um 08:00 Uhr
- Freitag, 01.07.2022: durchschnittliche Belegung von 84 %, maximal 96 % um 16:00 Uhr, minimal 57 % um 08:00 Uhr

Tab. 9: Georg-Elser-Straße Ost

Datum: 20.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit		Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00		224	84	38%
09:00		224	97	43%
10:00		224	103	46%
11:00		224	101	45%
12:00		224	92	41%
13:00		224	82	37%
14:00		224	47	21%
15:00		224	40	18%
16:00		224		0%
17:00		224	30	13%
18:00		224	30	13%

Datum: 21.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit		Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00		224	7	3%
09:00		224	10	4%
10:00		224	11	5%
11:00		224	11	5%
12:00		224	12	5%
13:00		224	13	6%
14:00		224	9	4%
15:00		224	7	3%
16:00		224	7	3%
17:00		224	6	3%
18:00		224	6	3%

Datum: 01.07.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit		Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00		224	34	15%
09:00		224	49	22%
10:00		224	79	35%
11:00		224	88	39%
12:00		224	62	28%
13:00		224	48	21%
14:00		224	40	18%
15:00		224	61	27%
16:00		224	82	37%
17:00		224	88	39%
18:00		224	66	29%

Insgesamt stehen 224 Stellplätze zur Verfügung, dabei keine besonderen Plätze.

- Freitag, 20.05.2022: Etwa 15-20 Lkw und Container geparkt; durchschnittliche Belegung von 32 %, maximal 46 % um 10:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr
- Freitag, 01.07.2022: Eine Reihe durch Zirkus besetzt; durchschnittliche Belegung von 28 %, maximal 39 % um 11:00 und 17:00 Uhr, minimal 15 % um 08:00 Uhr
- Samstag, 21.05.2022: Etwa 25 Lkw geparkt; durchschnittliche Belegung von 4 %, maximal 6 % um 13:00 Uhr, minimal 3 % um 08:00 Uhr und zwischen 15:00 und 18:00 Uhr

Tab. 10: Graf-Stauffenberg-Straße

Datum: 20.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze		Belegung der vorhandenen Stellplätze			
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Behindertenstellplätze		
08:00	94	1	68	72%		0%	
09:00	94	1	77	82%		0%	
10:00	94	1	82	87%		0%	
11:00	94	1	82	87%		0%	
12:00	94	1	57	61%		0%	
13:00	94	1	42	45%		0%	
14:00	94	1	37	39%		0%	
15:00	94	1	36	38%		0%	
16:00	94	1		0%		0%	
17:00	94	1	19	20%		0%	
18:00	94	1	18	19%		0%	

Datum: 21.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze		Belegung der vorhandenen Stellplätze			
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Behindertenstellplätze		
08:00	94	1	9	10%		0%	
09:00	94	1	12	13%		0%	
10:00	94	1	16	17%		0%	
11:00	94	1	18	19%		0%	
12:00	94	1	21	22%		0%	
13:00	94	1	24	26%		0%	
14:00	94	1	17	18%		0%	
15:00	94	1	18	19%		0%	
16:00	94	1	16	17%		0%	
17:00	94	1	14	15%		0%	
18:00	94	1	14	15%		0%	

Datum: 01.07.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze		Belegung der vorhandenen Stellplätze			
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Behindertenstellplätze		
08:00	94	1	51	54%		0%	
09:00	94	1	71	76%		0%	
10:00	94	1	79	84%		0%	
11:00	94	1	78	83%		0%	
12:00	94	1	66	70%		0%	
13:00	94	1	50	53%		0%	
14:00	94	1	56	60%		0%	
15:00	94	1	60	64%		0%	
16:00	94	1	71	76%		0%	
17:00	94	1	64	68%		0%	
18:00	94	1	41	44%		0%	

Insgesamt stehen 94 Stellplätze zur Verfügung, davon ein Behindertenstellplatz.

- Freitag, 20.05.2022: durchschnittliche Belegung von 56 %, maximal 87 % zwischen 10:00 und 12:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr; Behindertenstellplatz nicht belegt
- Freitag, 01.07.2022: 14 Stellplätze waren gesperrt (Dino-City); durchschnittliche Belegung von 66 %, maximal 84 % um 10:00 Uhr, minimal 44 % um 18:00 Uhr; Behindertenstellplatz nicht belegt
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 17 %, maximal 26 % um 13:00 Uhr, minimal 10 % um 08:00 Uhr; Behindertenstellplatz nicht belegt

Tab. 11: Michaelisschule (Turnhalle)

Datum: 20.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit		Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00		36	7	19%
09:00		36	6	17%
10:00		36	13	36%
11:00		36	8	22%
12:00		36	8	22%
13:00		36	8	22%
14:00		36	7	19%
15:00		36	8	22%
16:00		36		0%
17:00		36	10	28%
18:00		36	14	39%

Datum: 21.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit		Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00		36	10	28%
09:00		36	10	28%
10:00		36	11	31%
11:00		36	10	28%
12:00		36	11	31%
13:00		36	11	31%
14:00		36	11	31%
15:00		36	12	33%
16:00		36	12	33%
17:00		36	10	28%
18:00		36	9	25%

Datum: 01.07.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit		Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00		36	8	22%
09:00		36	8	22%
10:00		36	8	22%
11:00		36	7	19%
12:00		36	9	25%
13:00		36	10	28%
14:00		36	9	25%
15:00		36	9	25%
16:00		36	11	31%
17:00		36	10	28%
18:00		36	13	36%

Insgesamt stehen 36 Stellplätze zur Verfügung, dabei keine besonderen Plätze.

- Freitag, 20.05.2022: durchschnittliche Belegung von 24 %, maximal 39 % um 18:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr
- Freitag, 01.07.2022: durchschnittliche Belegung von 26 %, maximal 36 % um 18:00 Uhr, minimal 19 % um 11:00 Uhr
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 30 %, maximal 33 % zwischen 15:00 und 17:00 Uhr, minimal 25 % um 18:00 Uhr

Tab. 12: Feuerstätte

Datum: 20.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	14	4	29%
09:00	14	5	36%
10:00	14	4	29%
11:00	14	7	50%
12:00	14	5	36%
13:00	14	5	36%
14:00	14	4	29%
15:00	14	4	29%
16:00	14		0%
17:00	14	8	57%
18:00	14	8	57%

Datum: 21.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	14	11	79%
09:00	14	11	79%
10:00	14	10	71%
11:00	14	9	64%
12:00	14	8	57%
13:00	14	11	79%
14:00	14	8	57%
15:00	14	8	57%
16:00	14	9	64%
17:00	14	9	64%
18:00	14	9	64%

Datum: 01.07.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	14	7	50%
09:00	14	7	50%
10:00	14	8	57%
11:00	14	7	50%
12:00	14	8	57%
13:00	14	4	29%
14:00	14	4	29%
15:00	14	5	36%
16:00	14	5	36%
17:00	14	6	43%
18:00	14	8	57%

Insgesamt stehen 14 Stellplätze zur Verfügung, dabei keine besonderen Plätze.

- Freitag, 20.05.2022: durchschnittliche Belegung von 37 %, maximal 57 % zwischen 17:00 und 19:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr
- Freitag, 01.07.2022: durchschnittliche Belegung von 45 %, maximal 57 % um 10:00 Uhr, 12:00 Uhr und 18:00 Uhr, minimal 29 %, zwischen 13:00 und 15:00 Uhr
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 67 %, maximal 79 % zwischen 08:00 und 10:00 Uhr und um 13:00 Uhr, minimal 57 % um 12:00 Uhr und zwischen 14:00 und 16:00 Uhr

Tab. 13: Ramat-Hasharon-Platz

Datum: 20.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	24	3	13%
09:00	24	7	29%
10:00	24	14	58%
11:00	24	12	50%
12:00	24	6	25%
13:00	24	6	25%
14:00	24	11	46%
15:00	24	12	50%
16:00	24		0%
17:00	24	9	38%
18:00	24	7	29%

Datum: 21.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	24	6	25%
09:00	24	7	29%
10:00	24	15	63%
11:00	24	8	33%
12:00	24	13	54%
13:00	24	12	50%
14:00	24	3	13%
15:00	24	2	8%
16:00	24	2	8%
17:00	24	4	17%
18:00	24	4	17%

Datum: 01.07.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	24	4	17%
09:00	24	4	17%
10:00	24	6	25%
11:00	24	9	38%
12:00	24	9	38%
13:00	24	8	33%
14:00	24	7	29%
15:00	24	8	33%
16:00	24	12	50%
17:00	24	11	46%
18:00	24	6	25%

Insgesamt stehen 24 Stellplätze zur Verfügung, dabei keine besonderen Plätze.

- Freitag, 20.05.2022: durchschnittliche Belegung von 37 %, maximal 58 % um 10:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr
- Freitag, 01.07.2022: durchschnittliche Belegung von 32 %, maximal 50 % um 16:00 Uhr, minimal 17 % zwischen 08:00 und 10:00 Uhr
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 29 %, maximal 63 % um 10:00 Uhr, minimal 8 % zwischen 15:00 und 17:00 Uhr

Tab. 14: Karolinenhöhe

Datum: 20.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze		Belegung der vorhandenen Stellplätze		
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Behindertenstellplätze	
08:00	69	2	31	45%	0%	
09:00	69	2	41	59%	0%	
10:00	69	2	46	67%	0%	
11:00	69	2	45	65%	0%	
12:00	69	2	36	52%	0%	
13:00	69	2	34	49%	0%	
14:00	69	2	39	57%	0%	
15:00	69	2	42	61%	0%	
16:00	69	2		0%	0%	
17:00	69	2	35	51%	0%	
18:00	69	2	28	41%	0%	

Datum: 21.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze		Belegung der vorhandenen Stellplätze		
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Behindertenstellplätze	
08:00	69	2	17	25%	0%	
09:00	69	2	22	32%	0%	
10:00	69	2	30	43%	0%	
11:00	69	2	31	45%	0%	
12:00	69	2	31	45%	0%	
13:00	69	2	25	36%	0%	
14:00	69	2	20	29%	0%	
15:00	69	2	20	29%	0%	
16:00	69	2	18	26%	0%	
17:00	69	2	18	26%	0%	
18:00	69	2	20	29%	0%	

Datum: 01.07.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze		Belegung der vorhandenen Stellplätze		
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Behindertenstellplätze	
08:00	69	2	28	41%	0%	
09:00	69	2	37	54%	0%	
10:00	69	2	41	59%	0%	
11:00	69	2	40	58%	0%	
12:00	69	2	36	52%	0%	
13:00	69	2	31	45%	0%	
14:00	69	2	35	51%	0%	
15:00	69	2	38	55%	0%	
16:00	69	2	43	62%	0%	
17:00	69	2	37	54%	0%	
18:00	69	2	32	46%	0%	

Insgesamt stehen 69 Stellplätze zur Verfügung, davon zwei Behindertenstellplätze.

- Freitag, 20.05.2022: Durch eine Baustelle sind sieben Stellplätze nicht nutzbar; durchschnittliche Belegung von 56 %, maximal 67 % um 10:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr; Behindertenstellplätze nicht belegt
- Freitag, 01.07.2022: Durch eine Baustelle sind alle Behindertenstellplätze und ca. 20 weitere Stellplätze nicht nutzbar; durchschnittliche Belegung von 52 %, maximal 62 % um 16:00 Uhr, minimal 41 % um 08:00 Uhr;
- Samstag, 21.05.2022: Durch eine Baustelle sind sieben Stellplätze nicht nutzbar; durchschnittliche Belegung von 33 %, maximal 45 % zwischen 11:00 und 13:00 Uhr, minimal 25 % um 08:00 Uhr; Behindertenstellplätze nicht belegt

Tab. 15: Oeseder Straße: Karolinenhöhe – Feuerstätte (straßenbegleitend)

Datum: 20.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	20	14	70%
09:00	20	13	65%
10:00	20	14	70%
11:00	20	20	100%
12:00	20	12	60%
13:00	20	11	55%
14:00	20	20	100%
15:00	20	17	85%
16:00	20		0%
17:00	20	11	55%
18:00	20	12	60%

Datum: 21.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	20	11	55%
09:00	20	15	75%
10:00	20	14	70%
11:00	20	16	80%
12:00	20	19	95%
13:00	20	18	90%
14:00	20	11	55%
15:00	20	16	80%
16:00	20	12	60%
17:00	20	16	80%
18:00	20	16	80%

Datum: 01.07.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	20	7	35%
09:00	20	9	45%
10:00	20	17	85%
11:00	20	14	70%
12:00	20	16	80%
13:00	20	15	75%
14:00	20	14	70%
15:00	20	18	90%
16:00	20	18	90%
17:00	20	14	70%
18:00	20	11	55%

Insgesamt stehen 20 Stellplätze zur Verfügung, dabei keine besonderen Plätze.

- Freitag, 20.05.2022: durchschnittliche Belegung von 73 %, maximal 100 % um 11:00 Uhr und um 14:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr
- Freitag, 01.07.2022: durchschnittliche Belegung von 70 %, maximal 90 % zwischen 15:00 und 17:00 Uhr, minimal 35 % um 08:00 Uhr
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 75 %, maximal 95 % um 12:00 Uhr, minimal 55 % um 08:00 Uhr und um 14:00 Uhr

Tab. 16: Oeseder Straße: Feuerstätte – Klöcknerstraße (straßenbegleitend)

Datum: 20.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze			Belegung der vorhandenen Stellplätze				
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Davon Taxistellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Behindertenstellplätze		Belegung Taxistellplätze	
08:00	51	1	2	28	55%		0%		0%
09:00	51	1	2	48	94%	1	100%		0%
10:00	51	1	2	45	88%		0%		0%
11:00	51	1	2	45	88%		0%	1	50%
12:00	51	1	2	38	75%		0%		0%
13:00	51	1	2	36	71%		0%		0%
14:00	51	1	2	42	82%		0%		0%
15:00	51	1	2	38	75%		0%		0%
16:00	51	1	2		0%		0%		0%
17:00	51	1	2	37	73%		0%		0%
18:00	51	1	2	26	51%		0%		0%

Datum: 21.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze			Belegung der vorhandenen Stellplätze				
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Davon Taxistellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Behindertenstellplätze		Belegung Taxistellplätze	
08:00	51	1	2	22	43%		0%		0%
09:00	51	1	2	19	37%		0%		0%
10:00	51	1	2	36	71%		0%		0%
11:00	51	1	2	40	78%		0%		0%
12:00	51	1	2	41	80%		0%		0%
13:00	51	1	2	33	65%		0%		0%
14:00	51	1	2	47	92%		0%		0%
15:00	51	1	2	23	45%		0%		0%
16:00	51	1	2	37	73%		0%		0%
17:00	51	1	2	26	51%		0%		0%
18:00	51	1	2	21	41%		0%		0%

Datum: 01.07.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze			Belegung der vorhandenen Stellplätze				
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Behindertenstellplätze	Davon Taxistellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Behindertenstellplätze		Belegung Taxistellplätze	
08:00	51	1	2	21	41%		0%		0%
09:00	51	1	2	39	76%		0%		0%
10:00	51	1	2	48	94%	1	100%	1	50%
11:00	51	1	2	49	96%	1	100%		0%
12:00	51	1	2	48	94%		0%		0%
13:00	51	1	2	36	71%		0%		0%
14:00	51	1	2	46	90%		0%		0%
15:00	51	1	2	47	92%	1	100%		0%
16:00	51	1	2	49	96%	1	100%		0%
17:00	51	1	2	40	78%		0%	1	50%
18:00	51	1	2	35	69%		0%		0%

Insgesamt stehen 51 Stellplätze zur Verfügung, davon ein Behindertenstellplatz und zwei Taxistellplätze.

- Freitag, 20.05.2022: durchschnittliche Belegung von 76 %, maximal 94 % um 09:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr; ein Behindertenstellplatz um 09:00 Uhr belegt; ein Taxistellplatz um 11:00 Uhr belegt
- Freitag, 01.07.2022: durchschnittliche Belegung von 82 %, maximal 96 % um 11:00 Uhr und um 16:00 Uhr, minimal 41 % um 08:00 Uhr; ein Behindertenstellplatz zwischen 10:00 und 12:00 Uhr und zwischen 15:00 und 17:00 Uhr belegt; ein Taxistellplatz um 10:00 Uhr und 17:00 Uhr belegt
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 61 %, maximal 92 % um 14:00 Uhr, minimal 37 % um 09:00 Uhr; keine Belegung der Behinderten- oder Taxistellplätze

Tab. 17: Schoonebeekstraße: Oeseder Straße – Im Spell (straßenbegleitend)

Datum: 20.05.2022				Summe und Art der vorhandenen Stellplätze		Belegung der vorhandenen Stellplätze					
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Kundenstellplätze	Davon private Stellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Kundenstellplätze		Belegung private Stellplätze			
08:00	37	17	3	20	54%	4	24%	1	33%		
09:00	37	17	3	33	89%	13	76%	1	33%		
10:00	37	17	3	26	70%	9	53%	2	67%		
11:00	37	17	3	25	68%	7	41%	1	33%		
12:00	37	17	3	26	70%	8	47%	3	100%		
13:00	37	17	3	18	49%	7	41%	1	33%		
14:00	37	17	3	20	54%	6	35%	1	33%		
15:00	37	17	3	24	65%	9	53%	1	33%		
16:00	37	17	3		0%		0%		0%		
17:00	37	17	3	16	43%	4	24%		0%		
18:00	37	17	3	9	24%	2	12%		0%		

Datum: 21.05.2022				Summe und Art der vorhandenen Stellplätze		Belegung der vorhandenen Stellplätze					
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Kundenstellplätze	Davon private Stellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Kundenstellplätze		Belegung private Stellplätze			
08:00	37	17	3	15	41%	4	24%	1	33%		
09:00	37	17	3	13	35%	4	24%		0%		
10:00	37	17	3	15	41%	3	18%	1	33%		
11:00	37	17	3	21	57%	5	29%	2	67%		
12:00	37	17	3	21	57%	5	29%	2	67%		
13:00	37	17	3	18	49%	3	18%	3	100%		
14:00	37	17	3	17	46%	4	24%	2	67%		
15:00	37	17	3	13	35%	7	41%		0%		
16:00	37	17	3	7	19%	1	6%		0%		
17:00	37	17	3	6	16%		0%	1	33%		
18:00	37	17	3	3	8%		0%		0%		

Datum: 01.07.2022				Summe und Art der vorhandenen Stellplätze		Belegung der vorhandenen Stellplätze					
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Davon Kundenstellplätze	Davon private Stellplätze	Belegung Gesamt		Belegung Kundenstellplätze		Belegung private Stellplätze			
08:00	37	17	3	24	65%	2	12%	2	67%		
09:00	37	17	3	30	81%	10	59%	3	100%		
10:00	37	17	3	26	70%	8	47%	1	33%		
11:00	37	17	3	25	68%	7	41%	2	67%		
12:00	37	17	3	23	62%	6	35%	1	33%		
13:00	37	17	3	23	62%	6	35%		0%		
14:00	37	17	3	22	59%	7	41%	1	33%		
15:00	37	17	3	23	62%	8	47%		0%		
16:00	37	17	3	21	57%	7	41%		0%		
17:00	37	17	3	22	59%	6	35%		0%		
18:00	37	17	3	15	41%	4	24%	1	33%		

Insgesamt stehen 37 Stellplätze zur Verfügung, davon 17 Kundenstellplätze und drei private Stellplätze.

- Freitag, 20.05.2022: durchschnittliche Belegung von 61 %, maximal 89 % um 09:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr; maximale Belegung der Kundenstellplätze mit 76 % um 09:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr; maximale Belegung der privaten Stellplätze mit 100 % um 12:00 Uhr
- Freitag, 01.07.2022: durchschnittliche Belegung von 62 %, maximal 81 % um 09:00 Uhr, minimal 41 % um 18:00 Uhr; maximale Belegung der Kundenstellplätze mit 59 % um 09:00 Uhr, minimal 12 % um 08:00 Uhr; maximale Belegung der privaten Stellplätze mit 100 % um 09:00 Uhr
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 37 %, maximal 57 % zwischen 11:00 und 13:00 Uhr, minimal 8 % um 18:00 Uhr; maximale Belegung der Kundenstellplätze mit 41 % um 15:00 Uhr, minimal 0 % zwischen 17:00 und 19:00 Uhr; maximale Belegung der privaten Stellplätze mit 100 % um 13:00 Uhr

Tab. 18: Kirche

Datum: 20.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	52	42	81%
09:00	52	42	81%
10:00	52	44	85%
11:00	52	47	90%
12:00	52	39	75%
13:00	52	33	63%
14:00	52	27	52%
15:00	52	28	54%
16:00	52		0%
17:00	52	18	35%
18:00	52	12	23%

Datum: 21.05.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	52	2	4%
09:00	52	5	10%
10:00	52	5	10%
11:00	52	9	17%
12:00	52	7	13%
13:00	52	7	13%
14:00	52	12	23%
15:00	52	19	37%
16:00	52	45	87%
17:00	52	45	87%
18:00	52	43	83%

Datum: 01.07.2022	Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt	
08:00	52	46	88%
09:00	52	50	96%
10:00	52	42	81%
11:00	52	46	88%
12:00	52	47	90%
13:00	52	38	73%
14:00	52	27	52%
15:00	52	30	58%
16:00	52	33	63%
17:00	52	25	48%
18:00	52	27	52%

Insgesamt stehen 52 Stellplätze zur Verfügung, dabei keine besonderen Plätze.

- Freitag, 20.05.2022: durchschnittliche Belegung von 65 %, maximal 90 % um 11:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr
- Freitag, 01.07.2022: durchschnittliche Belegung von 72 %, maximal 96 % um 09:00 Uhr, minimal 48 % um 17:00 Uhr
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 35 %, maximal 87 % zwischen 16:00 und 19:00 Uhr, minimal 4 % um 08:00 Uhr

Tab. 19: Bahnhof P+R

Datum: 20.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt		
08:00	13	3	23%	
09:00	13	3	23%	
10:00	13	3	23%	
11:00	13	3	23%	
12:00	13	3	23%	
13:00	13	4	31%	
14:00	13	5	38%	
15:00	13	6	46%	
16:00	13		0%	
17:00	13	4	31%	
18:00	13	4	31%	

Datum: 21.05.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt		
08:00	13	2	15%	
09:00	13	3	23%	
10:00	13	10	77%	
11:00	13	10	77%	
12:00	13	10	77%	
13:00	13	11	85%	
14:00	13	13	100%	
15:00	13	11	85%	
16:00	13	9	69%	
17:00	13	3	23%	
18:00	13	3	23%	

Datum: 01.07.2022		Summe und Art der vorhandenen Stellplätze	Belegung der vorhandenen Stellplätze	
Uhrzeit	Stellplätze Gesamt	Belegung Gesamt		
08:00	13	3	23%	
09:00	13	5	38%	
10:00	13	5	38%	
11:00	13	5	38%	
12:00	13	6	46%	
13:00	13	5	38%	
14:00	13	6	46%	
15:00	13	5	38%	
16:00	13	6	46%	
17:00	13	6	46%	
18:00	13	3	23%	

Insgesamt stehen 10 Stellplätze zur Verfügung, dabei keine besonderen Plätze.

- Freitag, 20.05.2022: durchschnittliche Belegung von 39 %, maximal 60 % um 15:00 Uhr, minimal 0 % um 16:00 Uhr
- Freitag, 01.07.2022: durchschnittliche Belegung von 50 %, maximal 60 %, minimal 30 % um 08:00 Uhr
- Samstag, 21.05.2022: durchschnittliche Belegung von 77 %, maximal 100 % um 14:00 Uhr, minimal 20 % um 08:00 Uhr

Standort 1: Oeseder Straße (Samariter Apotheke, Höhe Hausnummer 97)

Abb. 51: DTV am Standort Oeseder Straße 97, je Fahrtrichtung

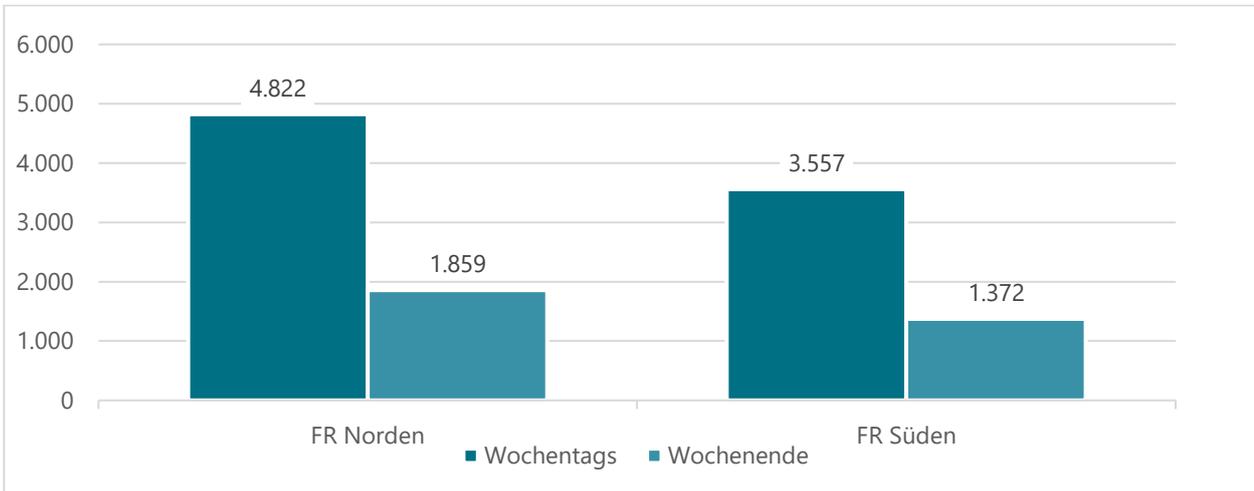


Abb. 52: Modal Split am Standort Oeseder Straße 97

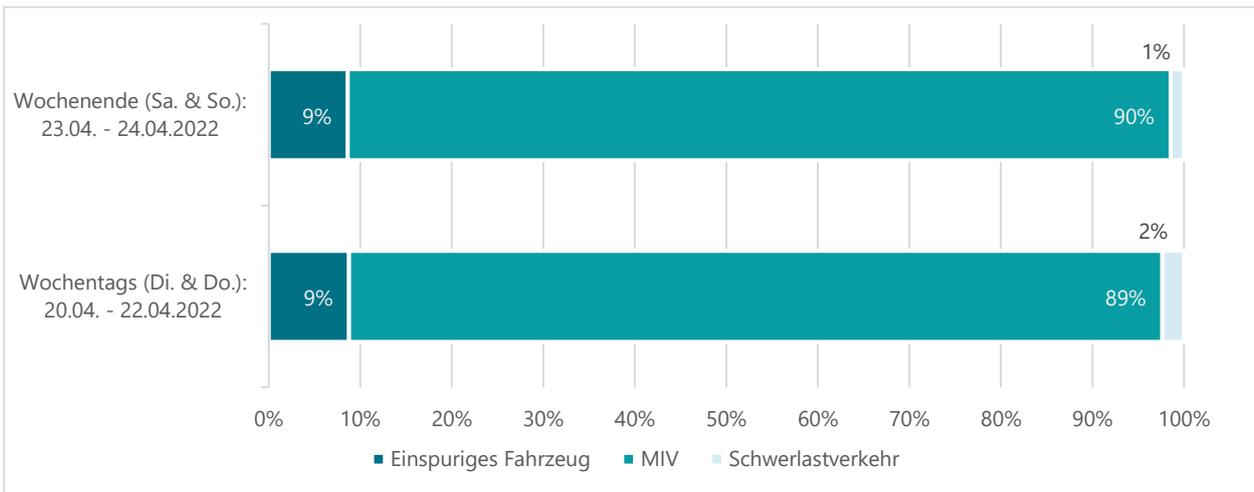
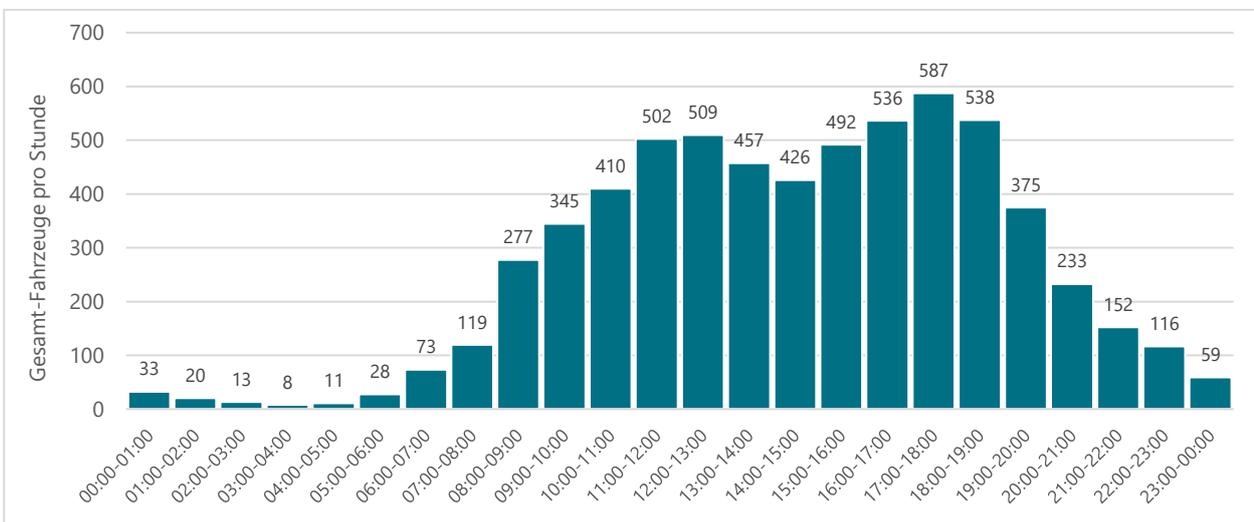


Abb. 53: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße 97



Standort 2: Glückaufstraße (Haltestelle Gartbrink)

Abb. 54: DTV am Standort Glückaufstraße Gartbrink, je Fahrtrichtung

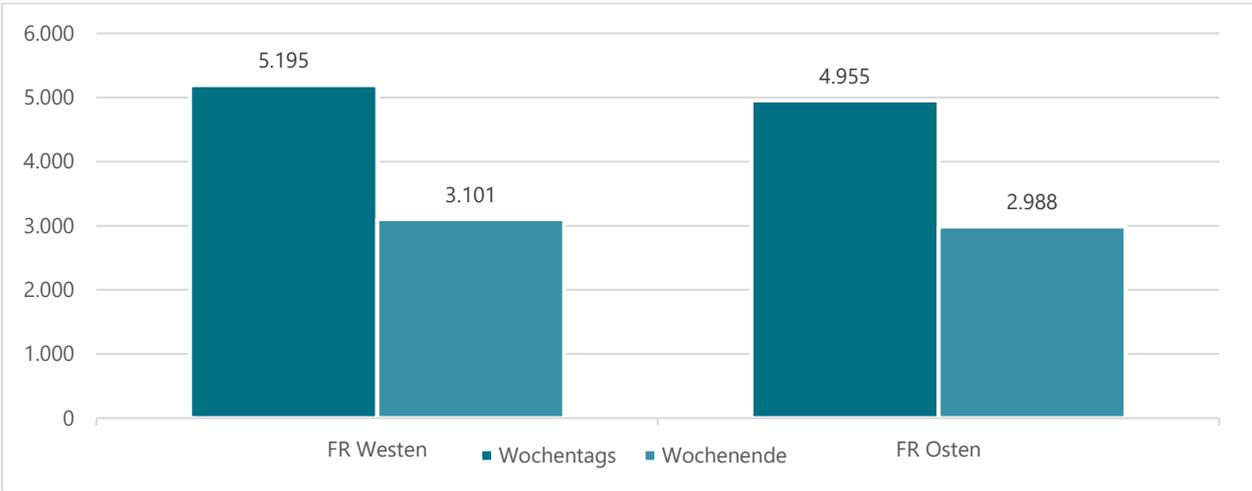


Abb. 55: Modal Split am Standort Glückaufstraße Gartbrink

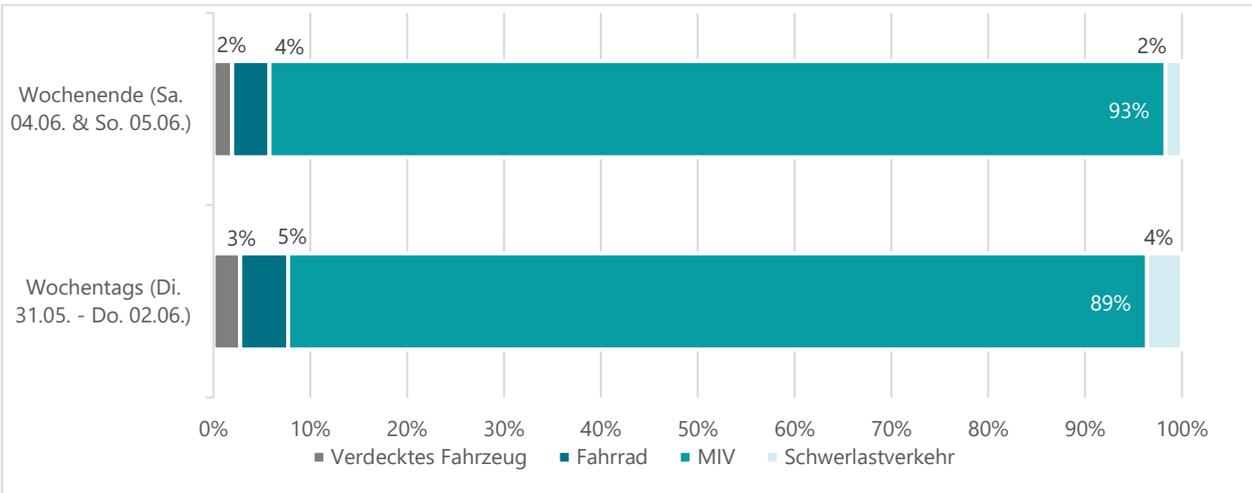
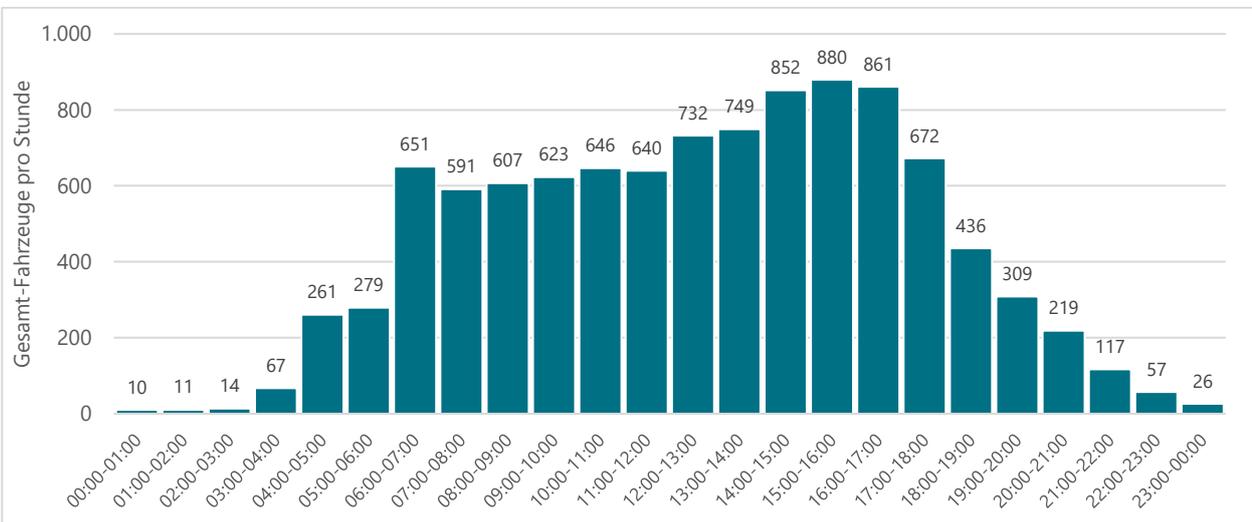


Abb. 56: Stündliche mittlere DTV am Standort Glückaufstraße Gartbrink



Standort 3: Oeseder Straße (Rathaus)

Abb. 57: DTV am Standort Oeseder Straße Rathaus, je Fahrtrichtung

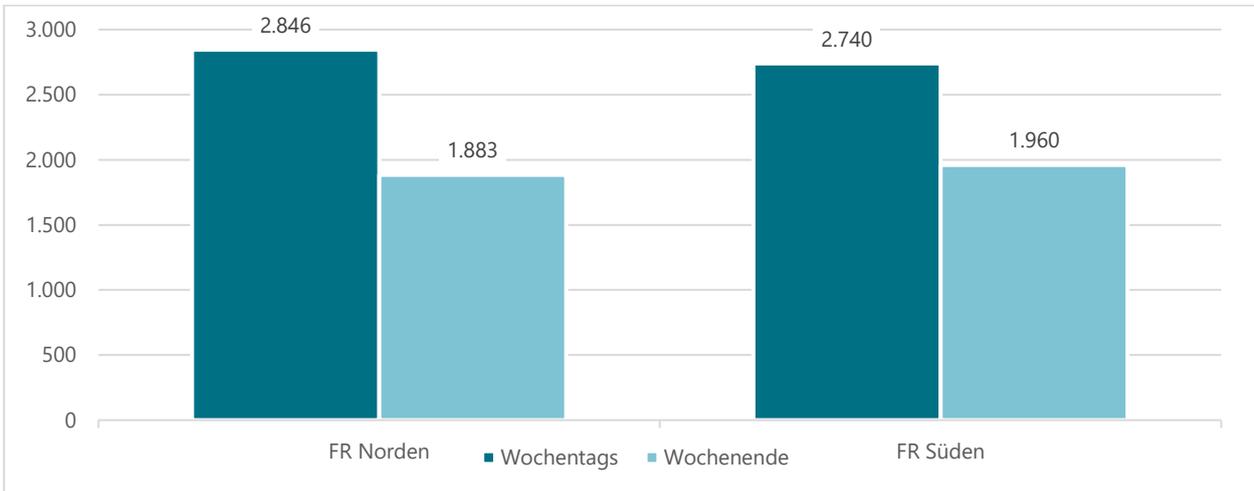


Abb. 58: Modal Split am Standort Oeseder Straße Rathaus

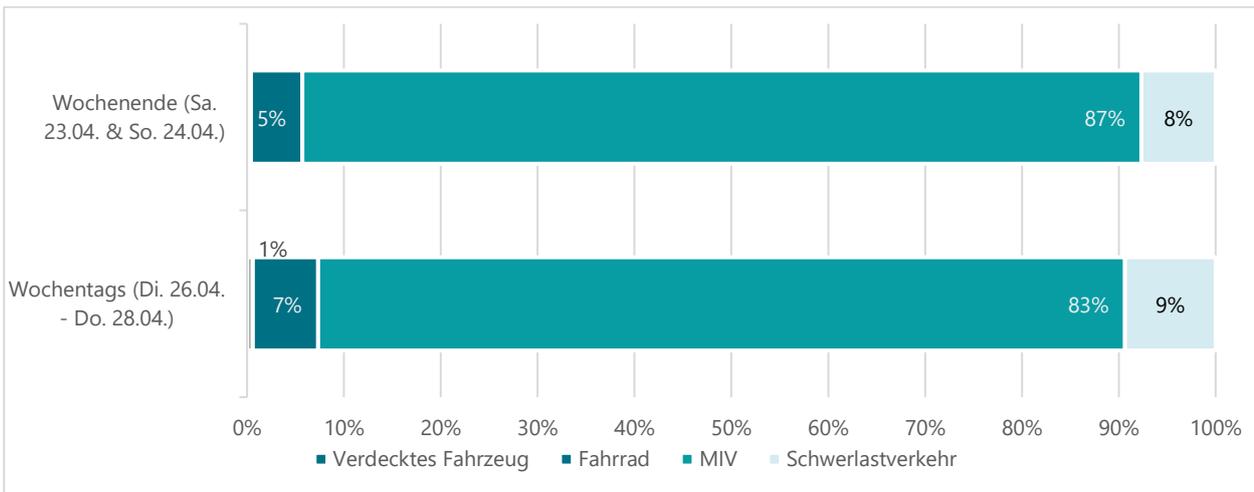
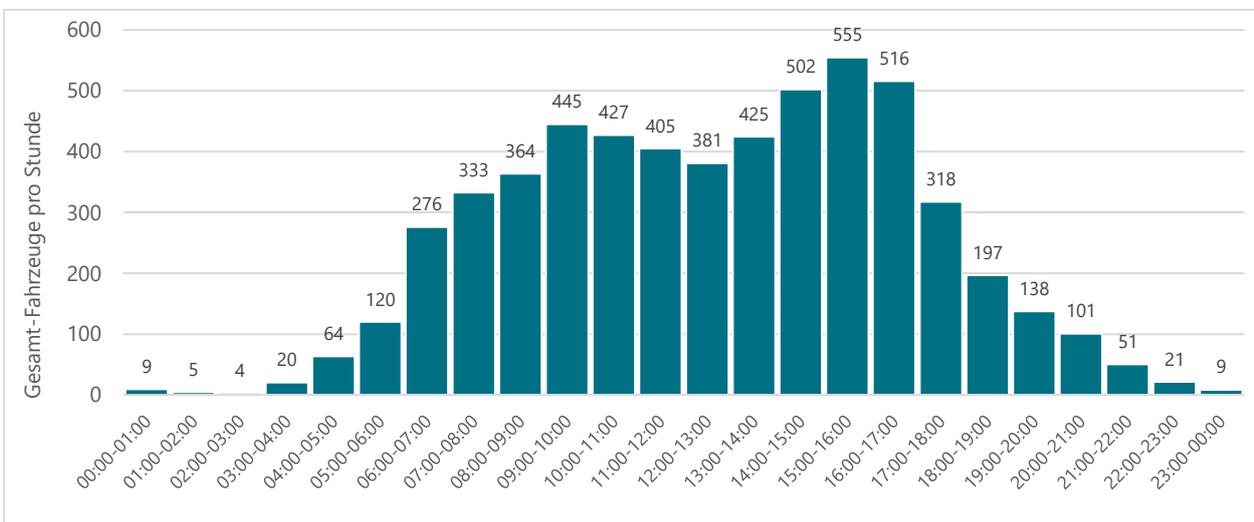


Abb. 59: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße Rathaus



Standort 4: Graf-Stauffenberg-Straße (Südende, Höhe Hausnummer 67)

Abb. 60: DTV am Standort Graf-Stauffenberg-Straße 67, je Fahrtrichtung

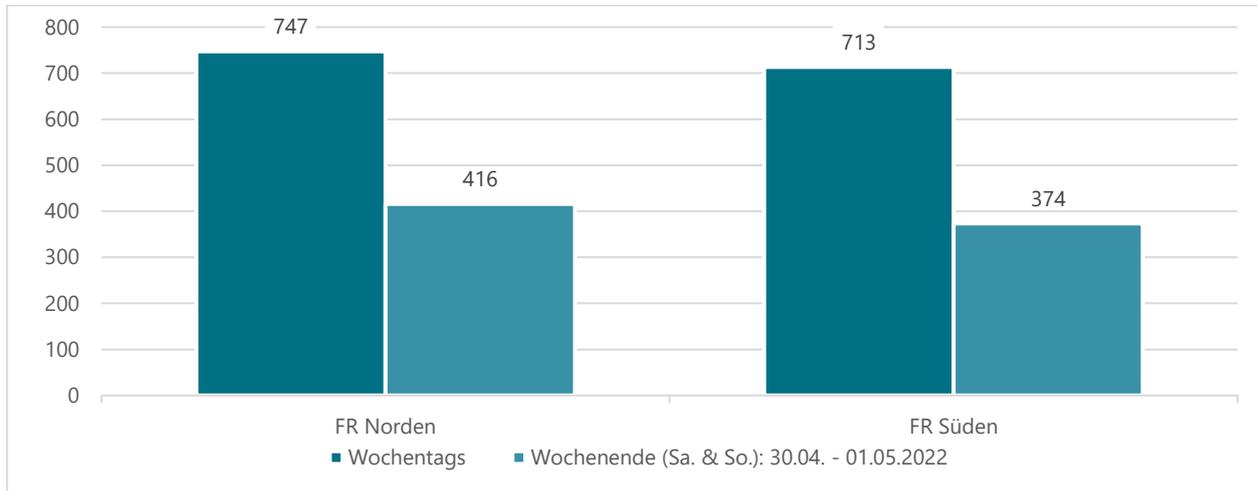


Abb. 61: Modal Split am Standort Graf-Stauffenberg-Straße 67

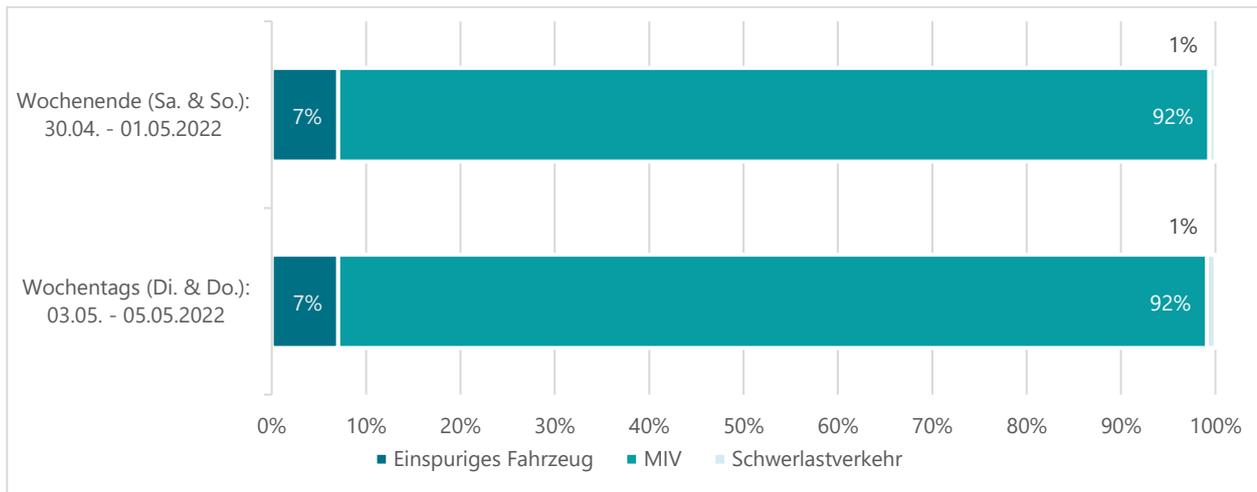
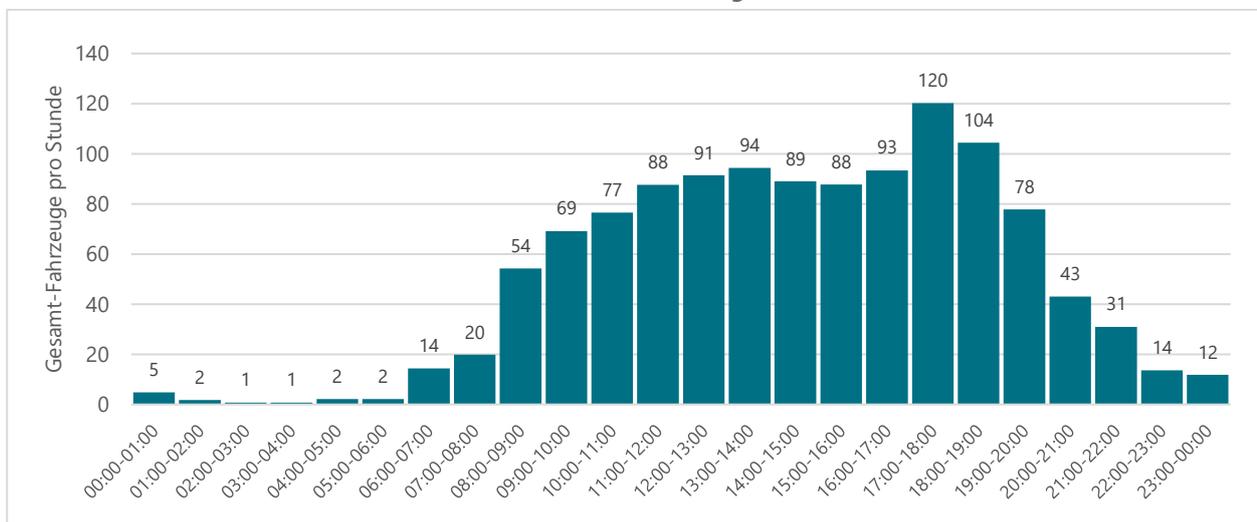


Abb. 62: Stündliche mittlere DTV am Standort Graf-Stauffenberg-Straße 67



Standort 5: Oeseder Straße (Südende, Höhe Hausnummer 123)

Abb. 63: DTV am Standort Oeseder Straße 123, je Fahrtrichtung

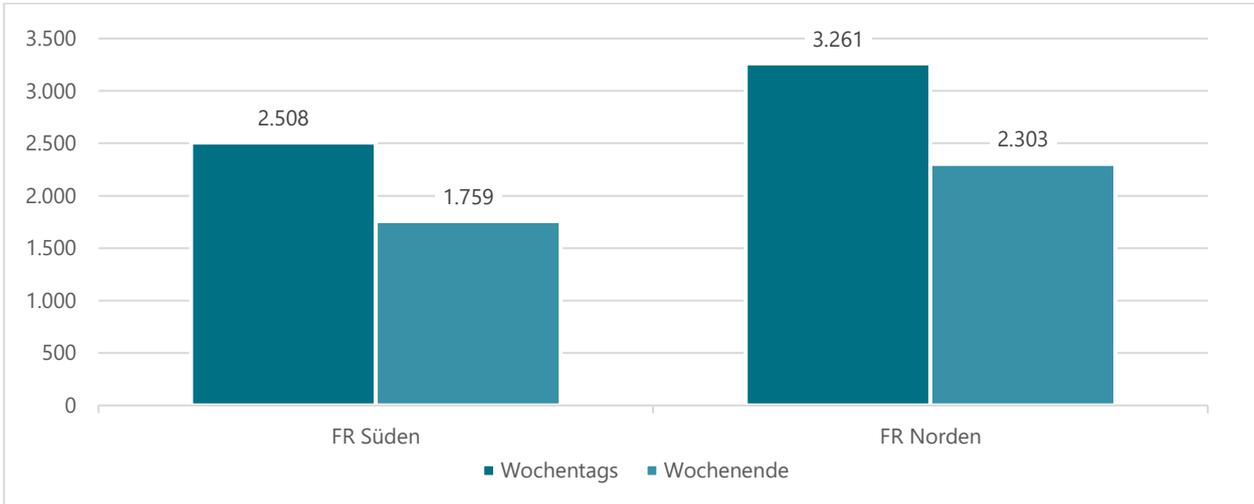


Abb. 64: Modal Split am Standort Oeseder Straße 123

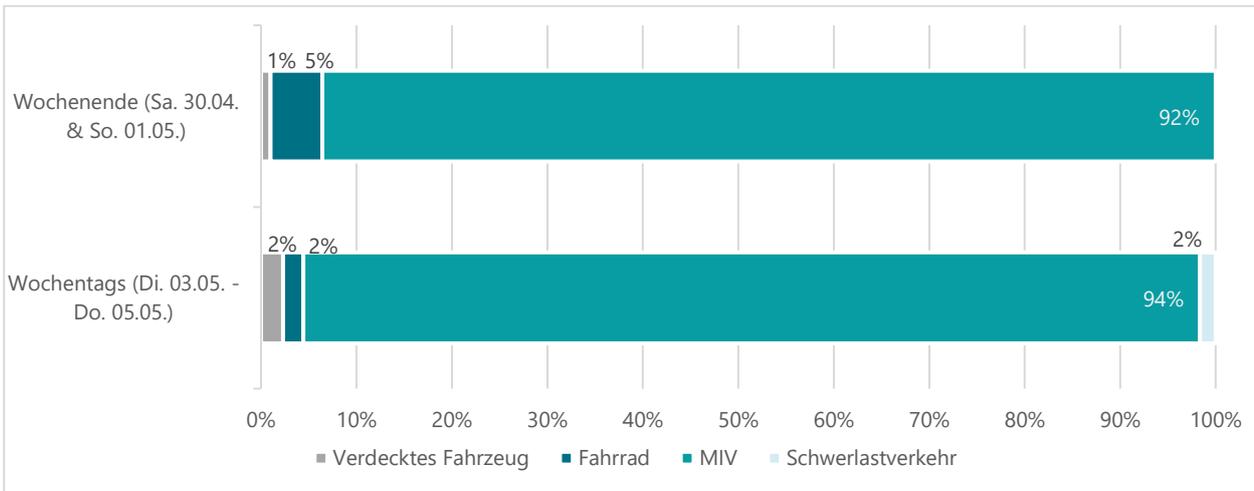
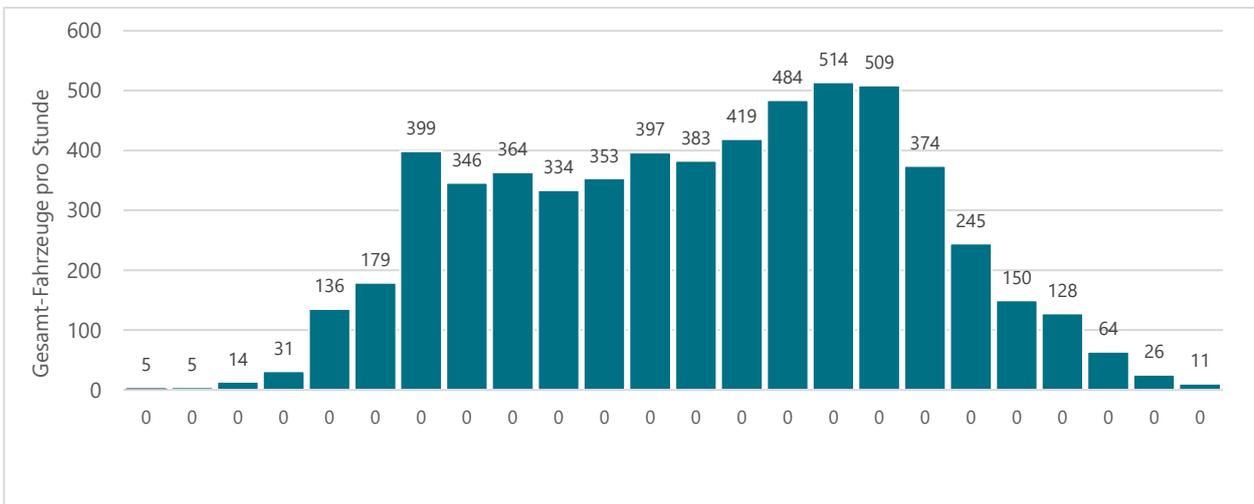


Abb. 65: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße 123



Standort 6: Feuerstätte (Michaelisschule, Höhe Hausnummer 20)

Abb. 66: DTV am Standort Feuerstätte 20, je Fahrtrichtung

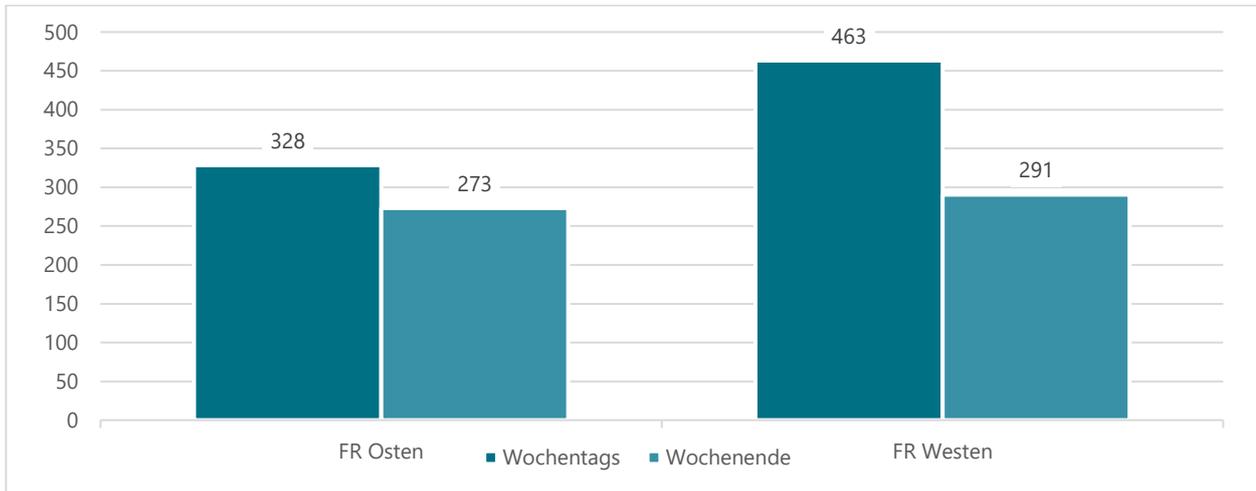


Abb. 67: Modal Split am Standort Feuerstätte 20

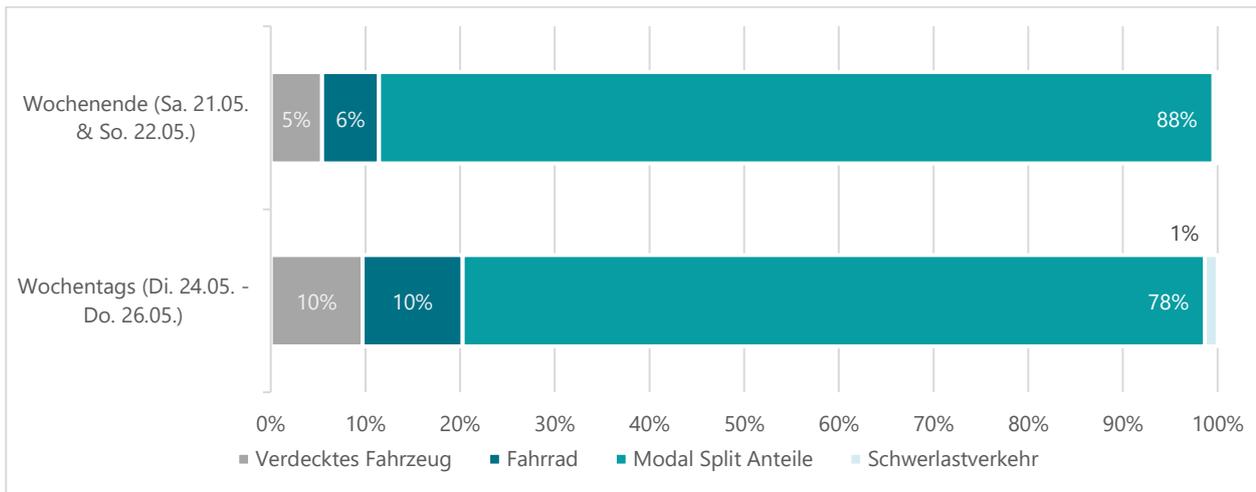
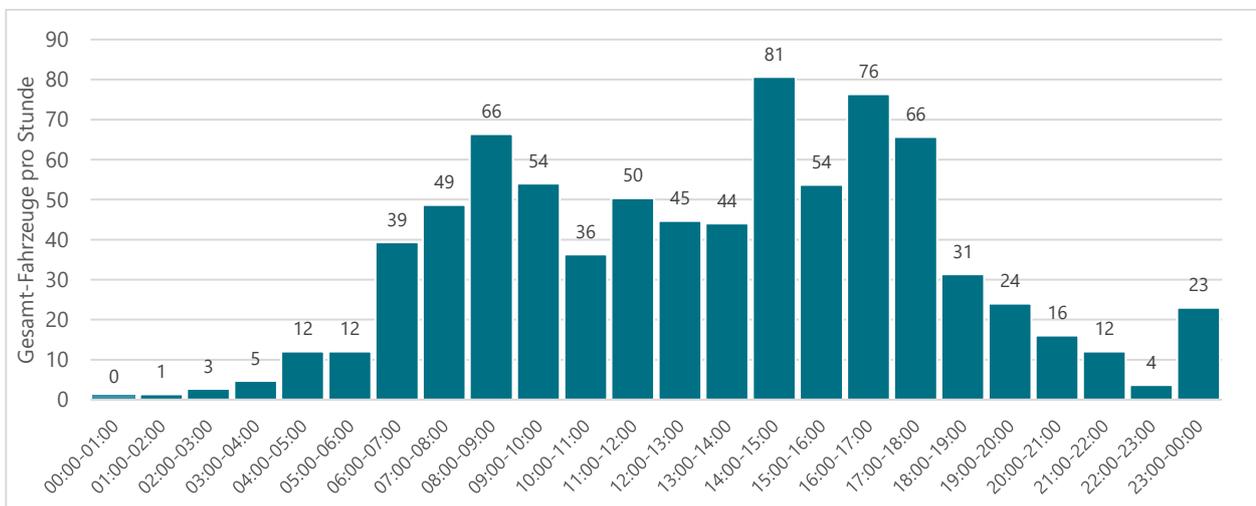


Abb. 68: Stündliche mittlere DTV am Standort Feuerstätte 20



Standort 7: Karolinenhöhe

Abb. 69: DTV am Standort Karolinenhöhe, je Fahrtrichtung

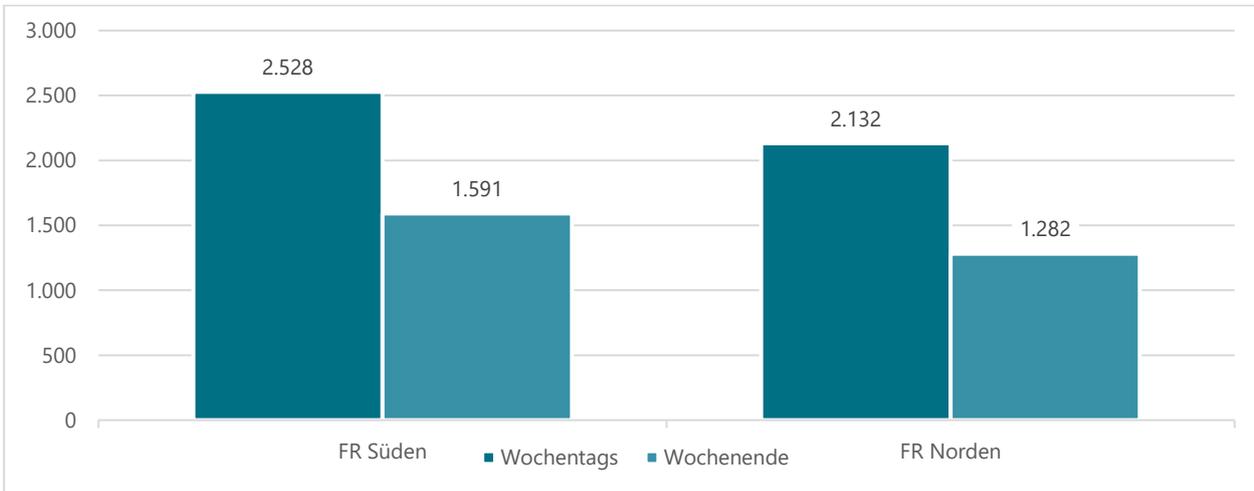


Abb. 70: Modal Split am Standort Karolinenhöhe

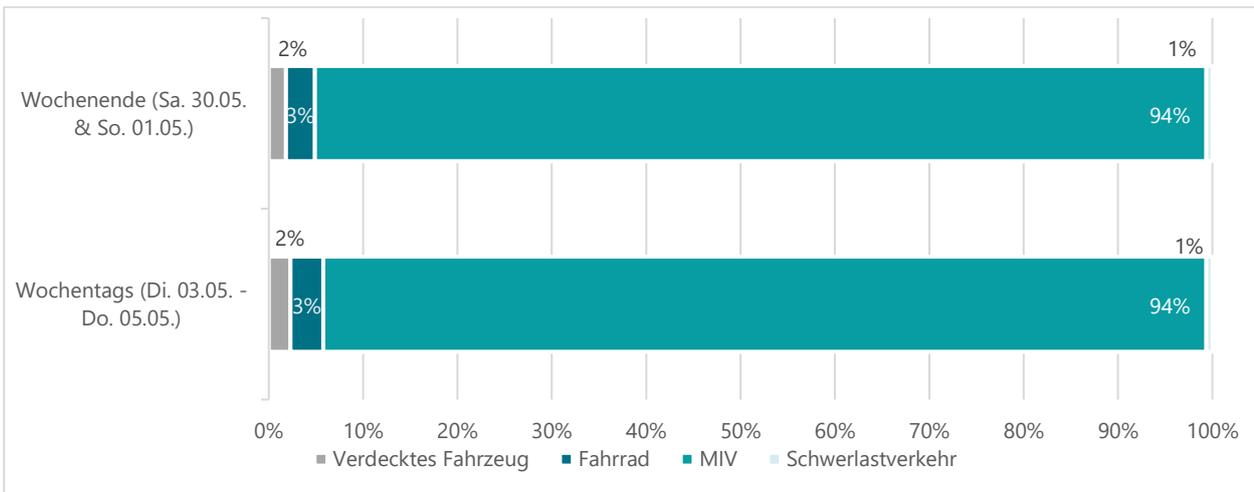
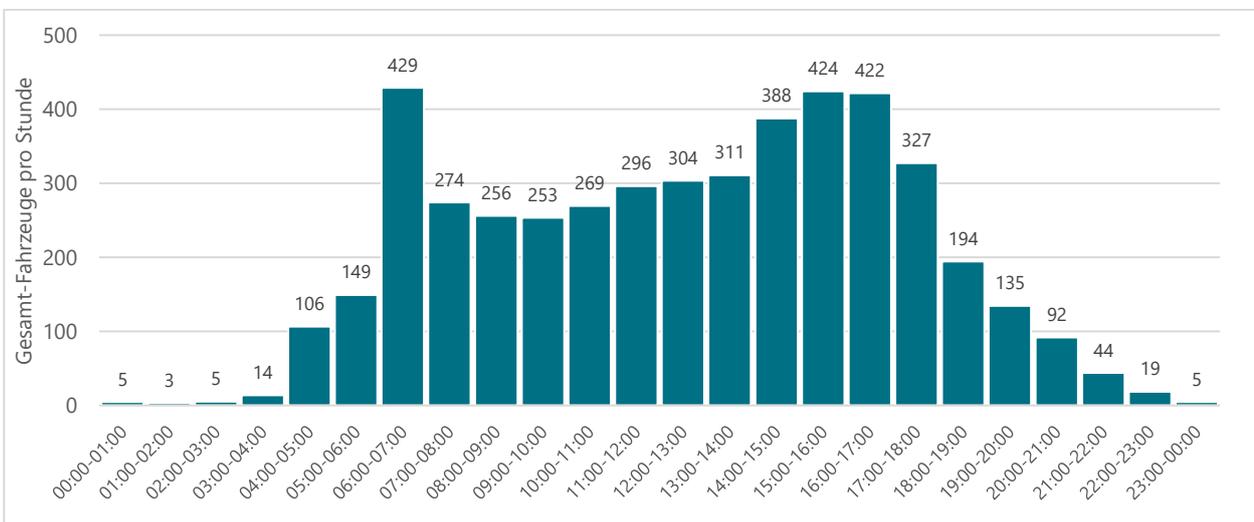


Abb. 71: Stündliche mittlere DTV am Standort Karolinenhöhe



Standort 8: Roggenkamp 24

Abb. 72: DTV am Standort Roggenkamp 24, je Fahrtrichtung

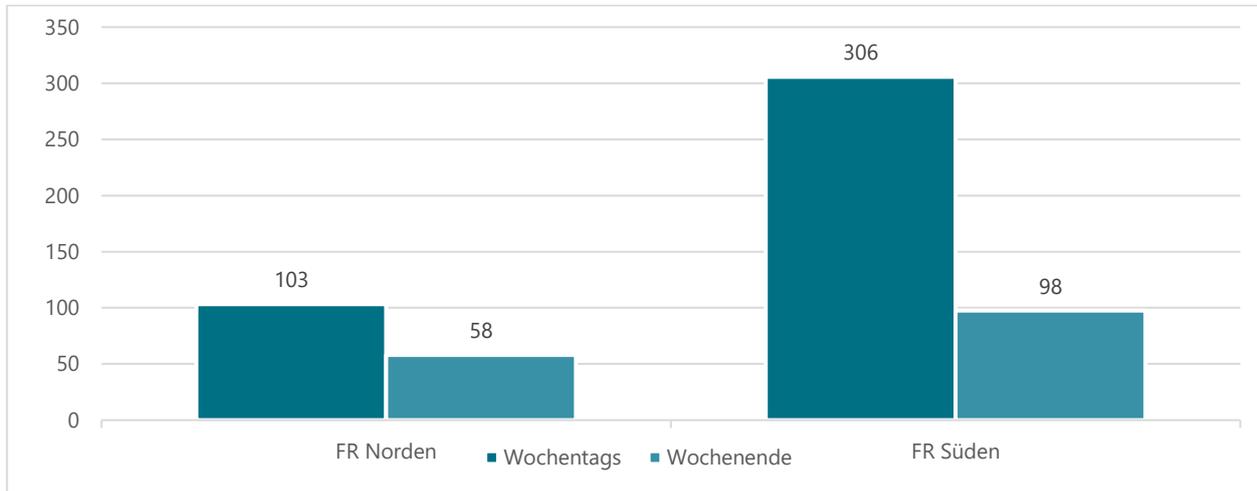


Abb. 73: Modal Split am Standort Roggenkamp 24

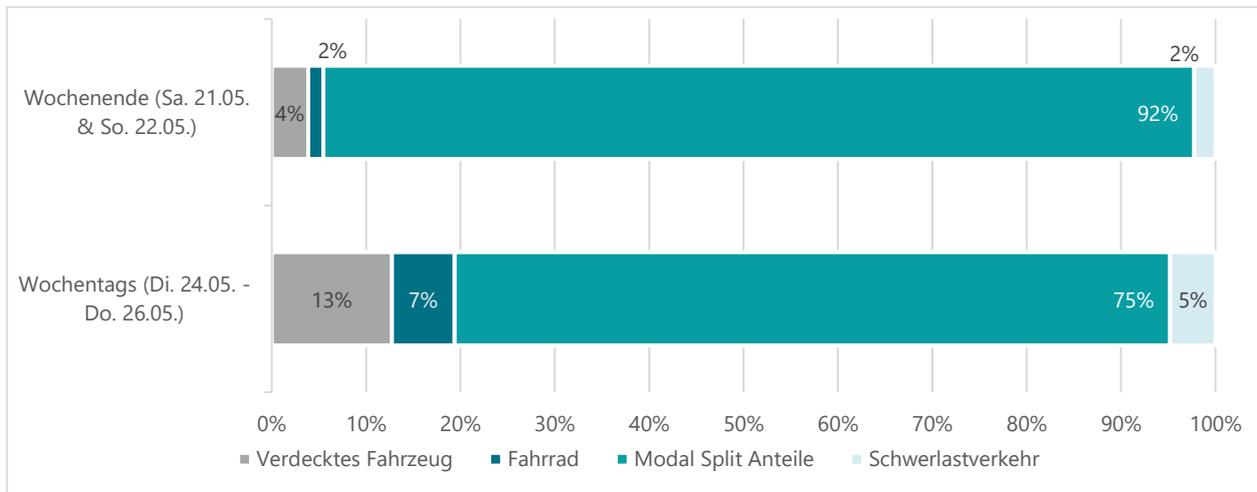
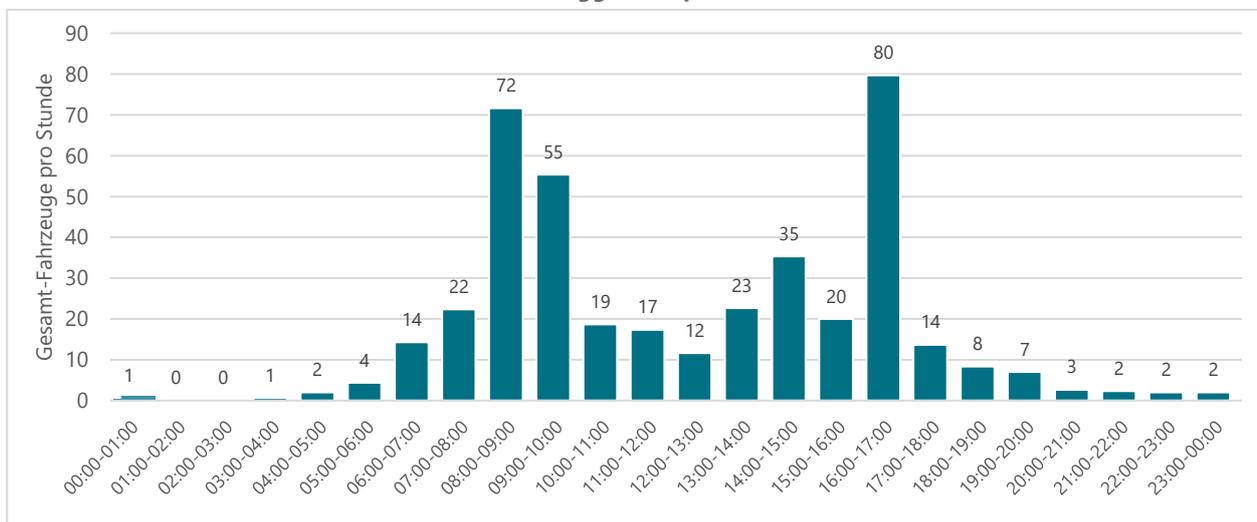


Abb. 74: Stündliche mittlere DTV am Standort Roggenkamp 24



Standort 9: Klöcknerstraße (Haltestelle Casmann)

Abb. 75: DTV am Standort Klöcknerstraße, je Fahrtrichtung

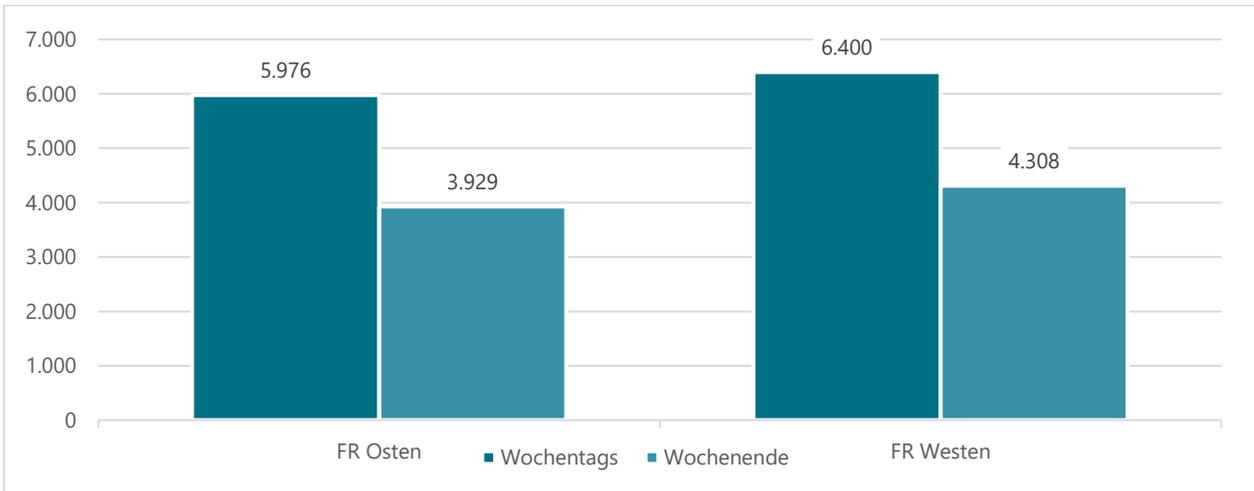


Abb. 76: Modal Split am Standort Klöcknerstraße

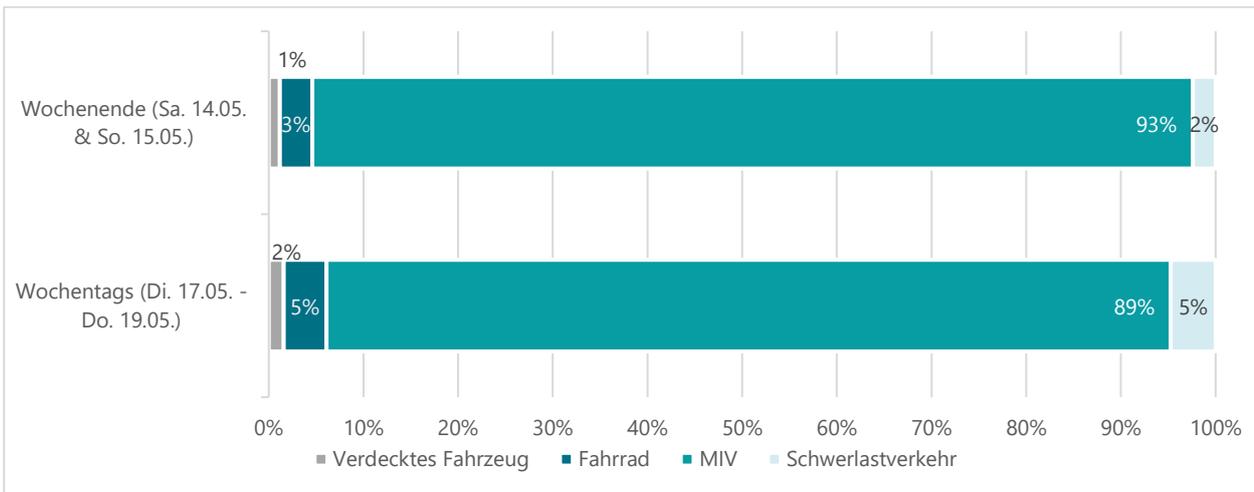
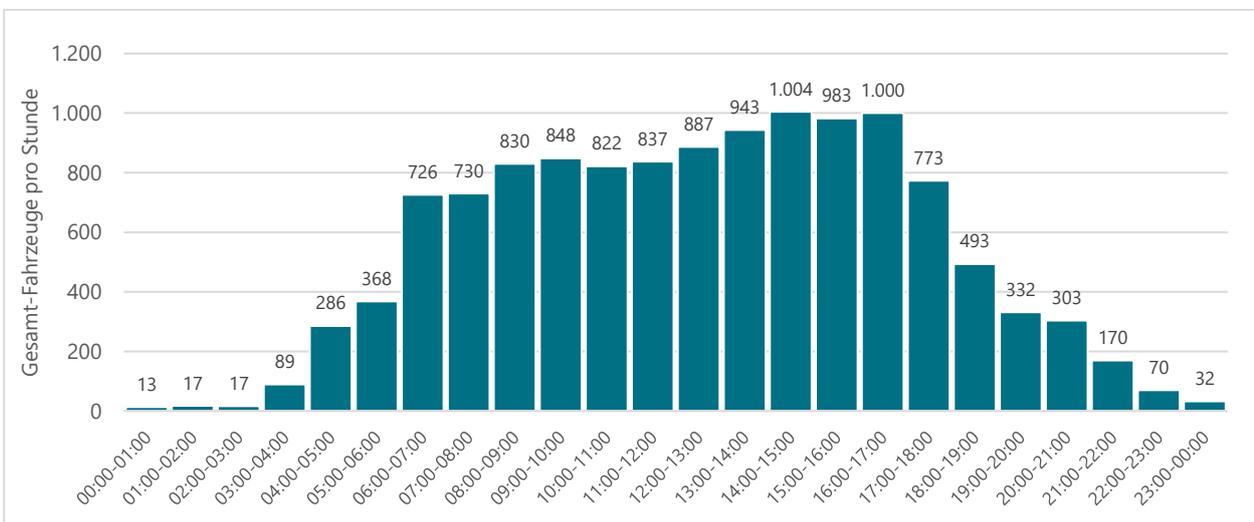


Abb. 77: Stündliche mittlere DTV am Standort Klöcknerstraße



Standort 10: Graf-Staufenberg-Straße (Nordende, Höhe Hausnummer 2)

Abb. 78: DTV am Standort Graf-Staufenberg-Straße 2, je Fahrtrichtung

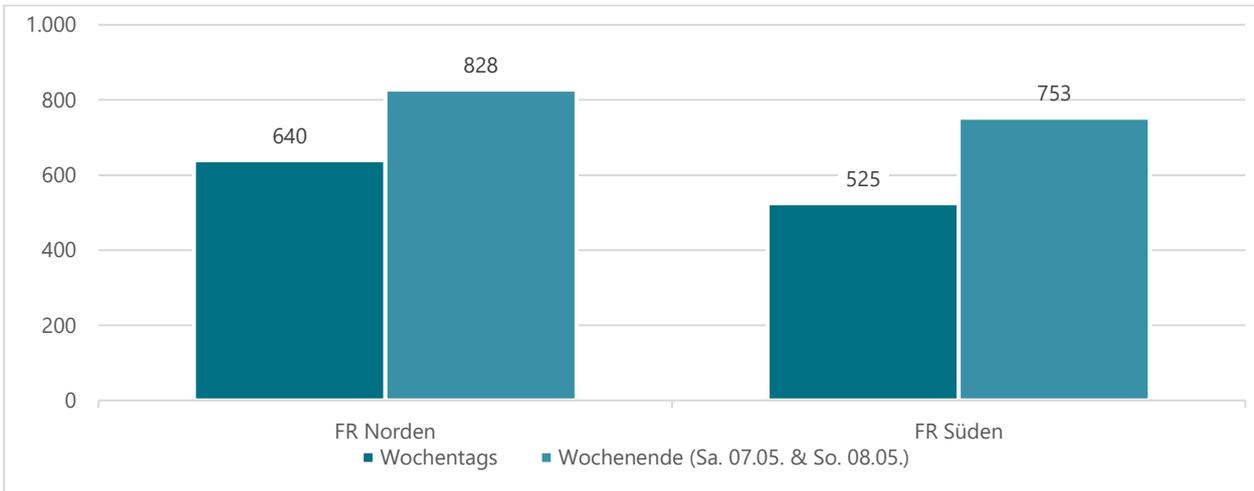


Abb. 79: Modal Split am Standort Graf-Staufenberg-Straße 2

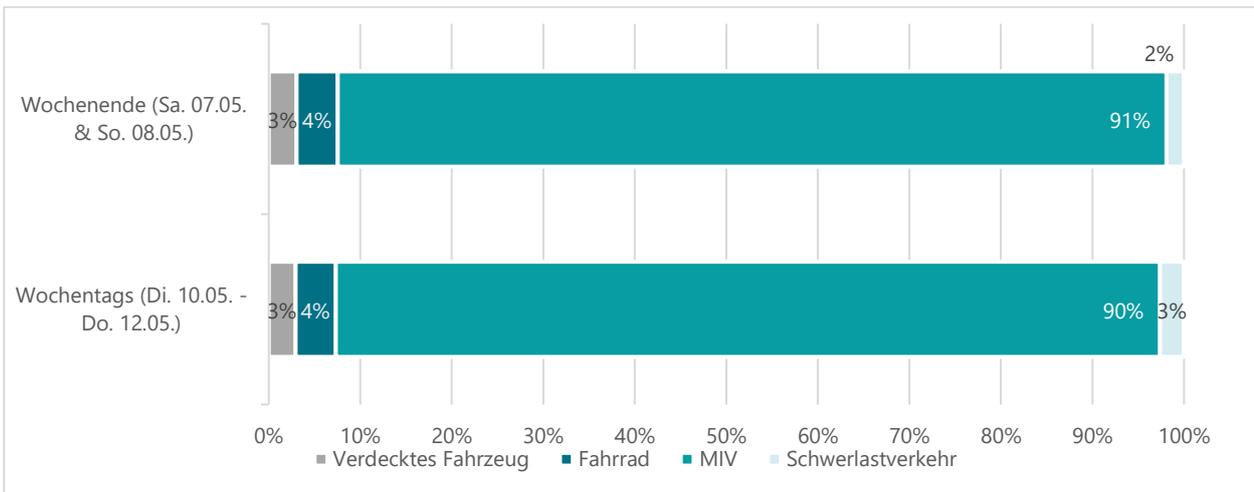
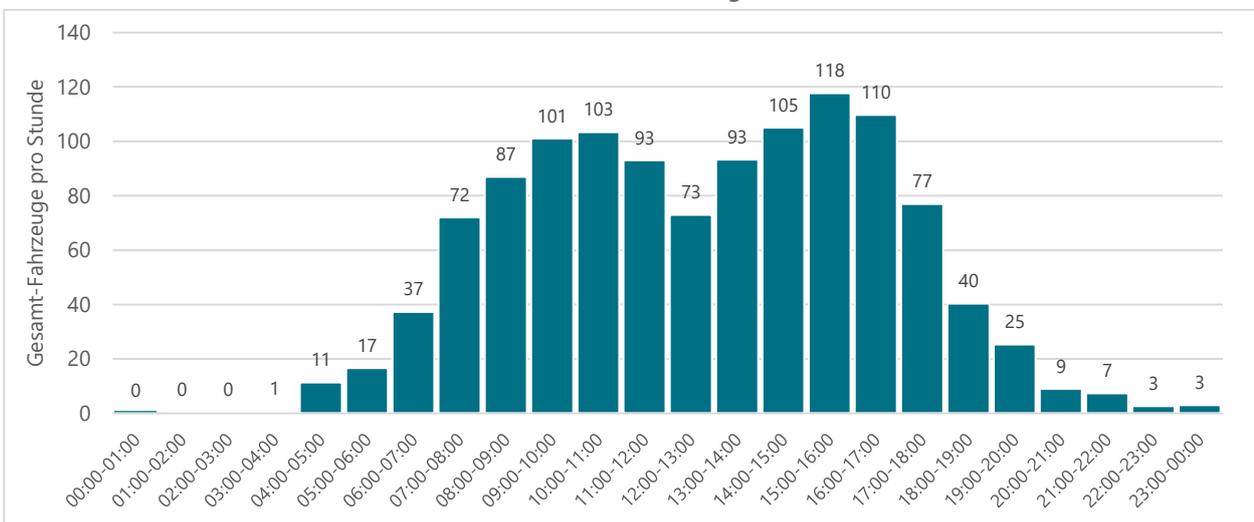


Abb. 80: Stündliche mittlere DTV am Standort Graf-Staufenberg-Straße 2



Standort 11: Schoonebeekstraße

Abb. 81: DTV am Standort Schoonebeekstraße, je Fahrtrichtung

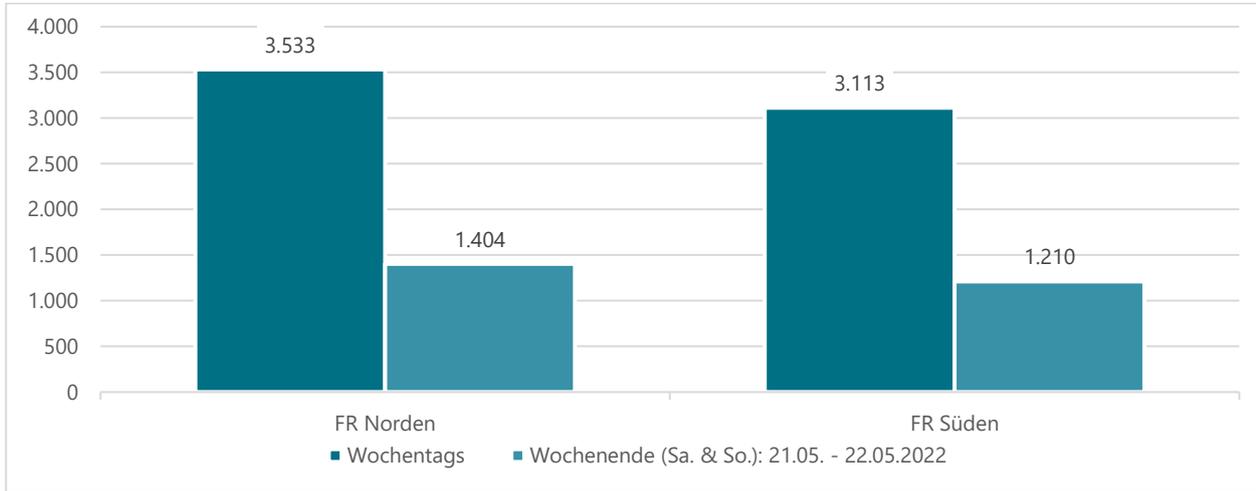


Abb. 82: Modal Split am Standort Schoonebeekstraße

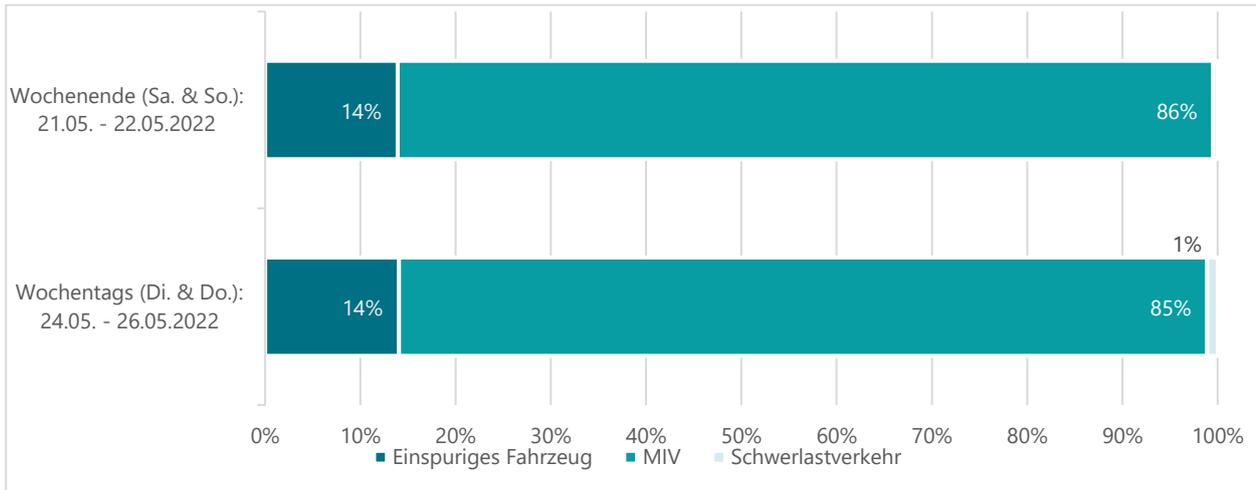
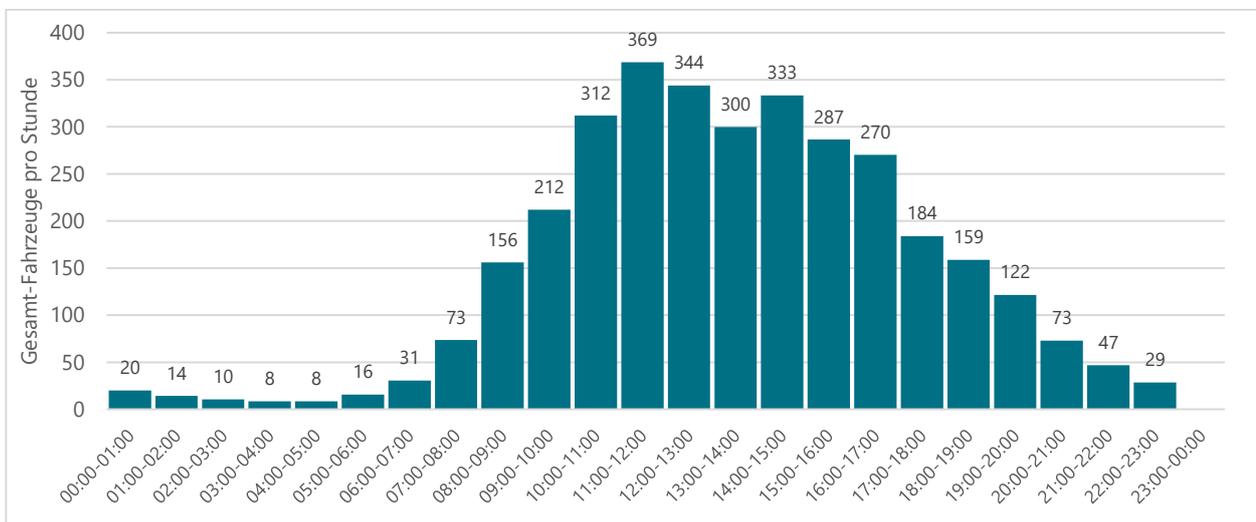


Abb. 83: Stündliche mittlere DTV am Standort Schoonebeekstraße



Standort 12: Glückaufstraße (Neue Apotheke, Höhe Hausnummer 8)

Abb. 84: DTV am Standort Glückaufstraße 8, je Fahrtrichtung

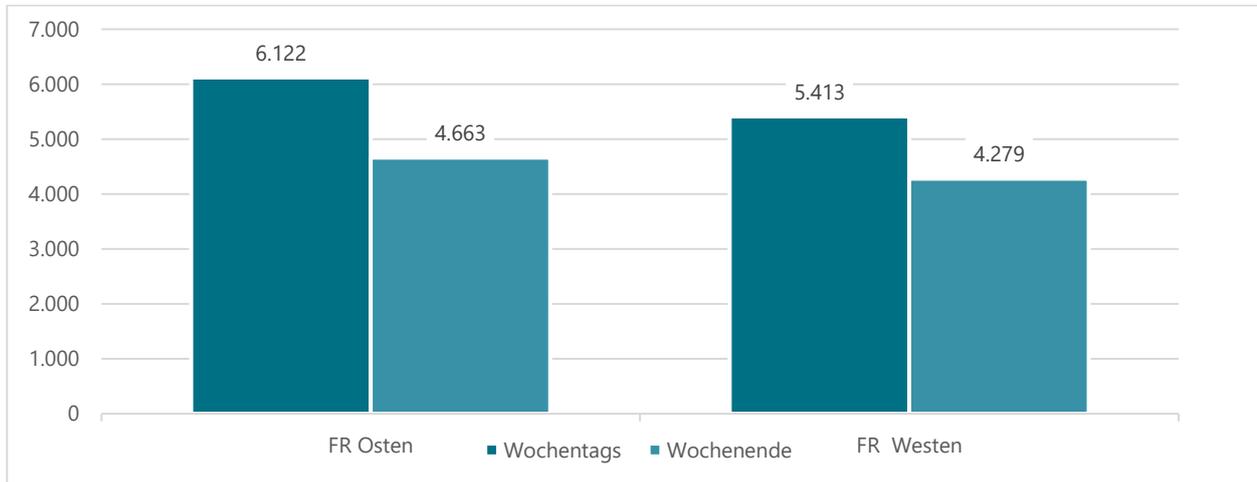


Abb. 85: Modal Split am Standort Glückaufstraße 8

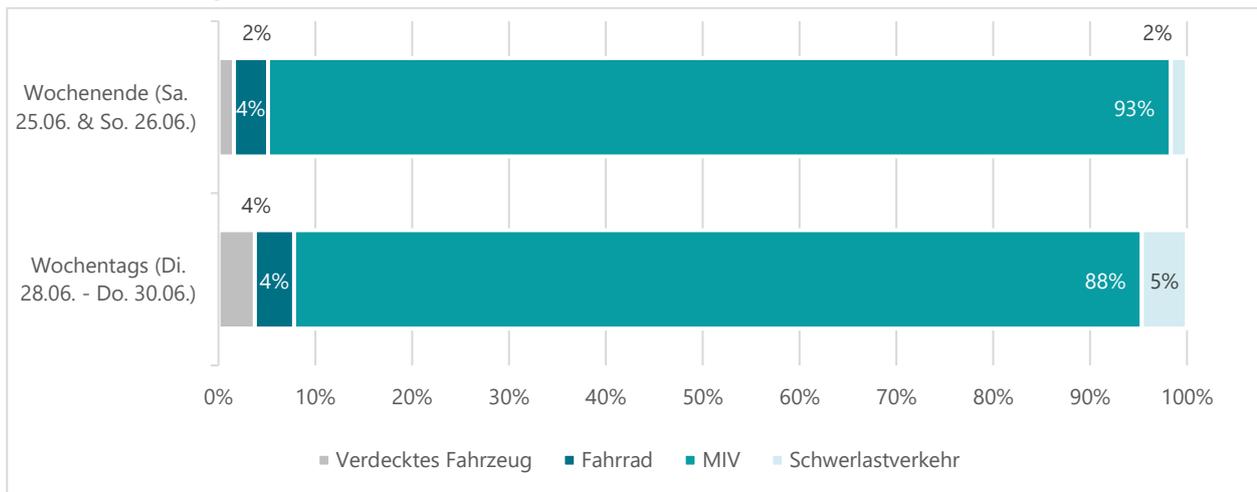
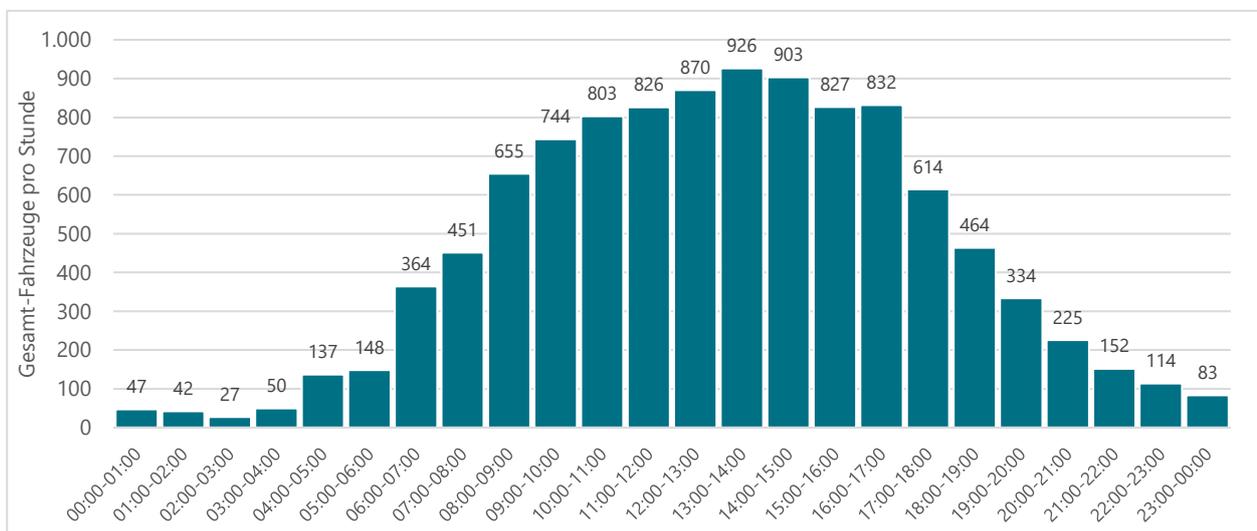


Abb. 86: Stündliche mittlere DTV am Standort Glückaufstraße 8



Standort 13: Georg-Elser-Straße

Abb. 87: DTV am Standort Georg-Elser-Straße 13, je Fahrtrichtung

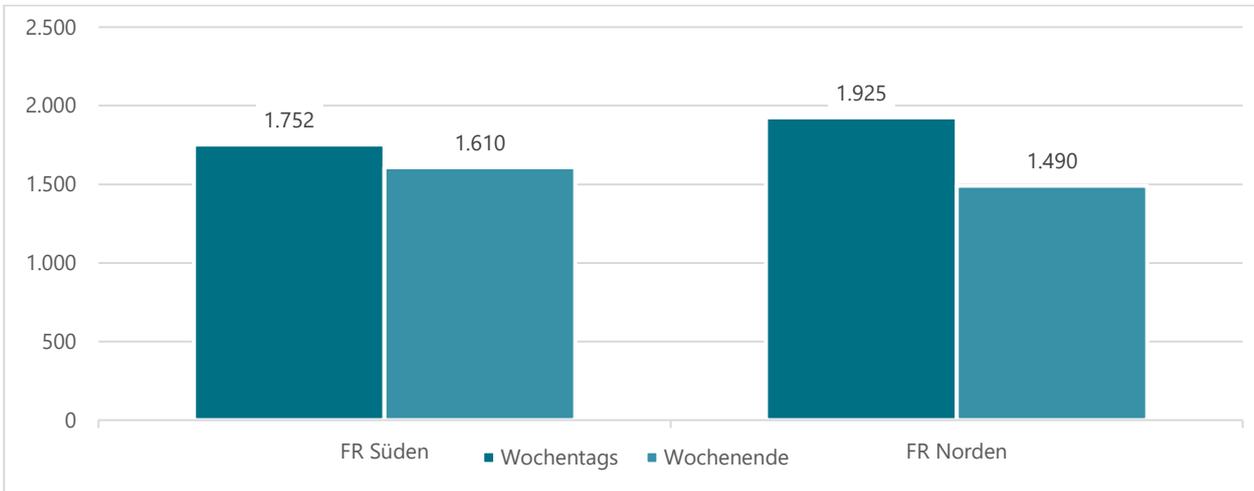


Abb. 88: Modal Split am Standort Georg-Elser-Straße 13

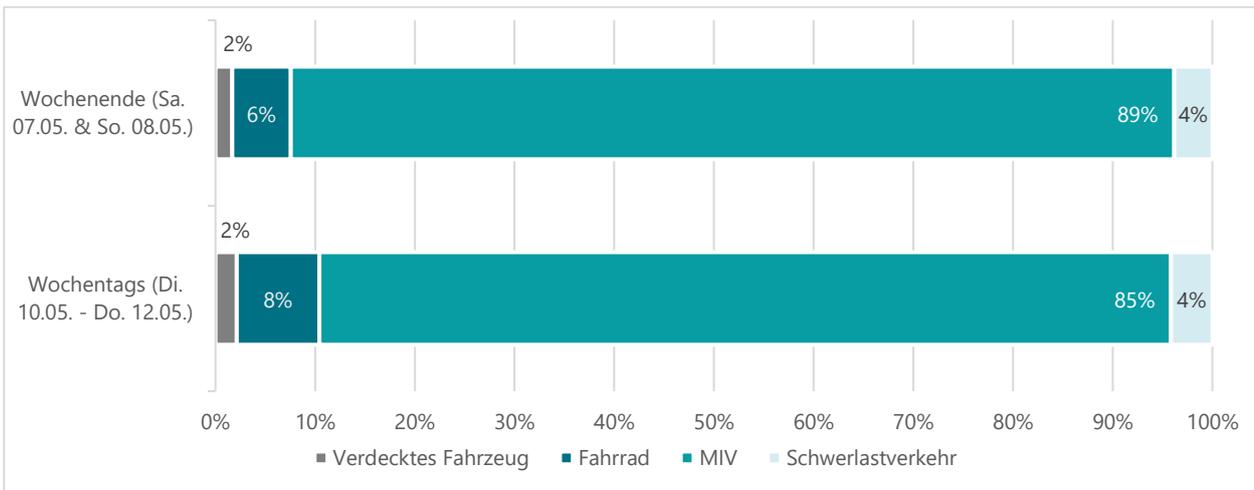
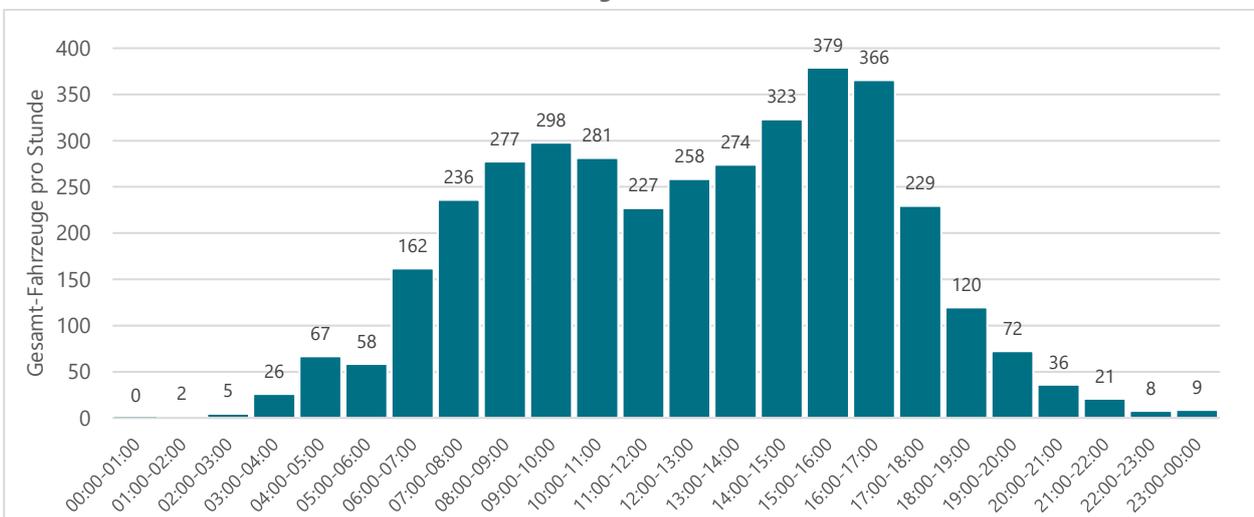


Abb. 89: Stündliche mittlere DTV am Standort Georg-Elser-Straße



Standort 14: Oeseder Straße (P&R, Höhe Hausnummer 66)

Abb. 90: DTV am Standort Oeseder Straße 66, je Fahrtrichtung

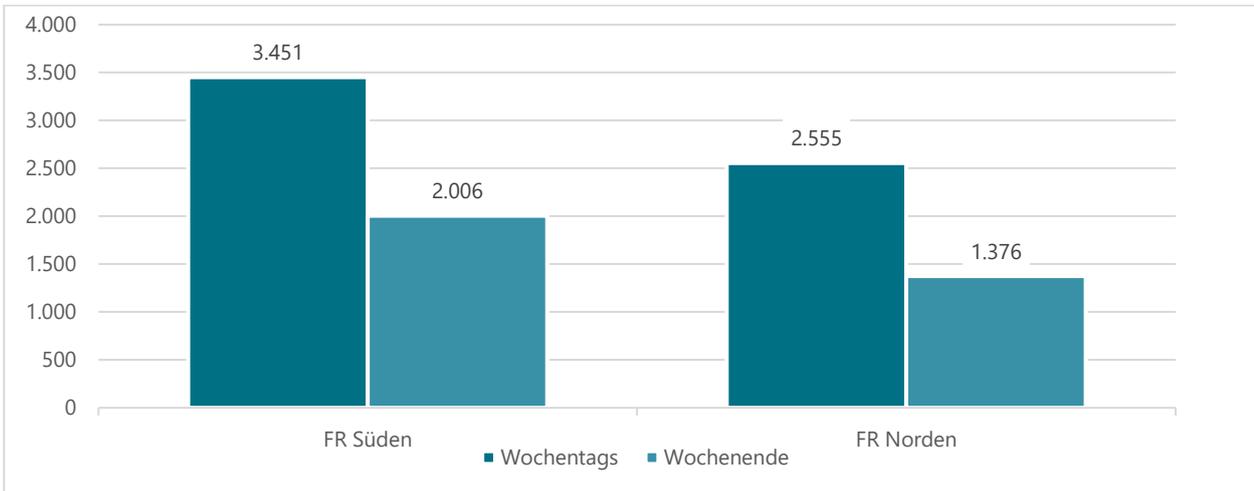


Abb. 91: Modal Split am Standort Oeseder Straße 66

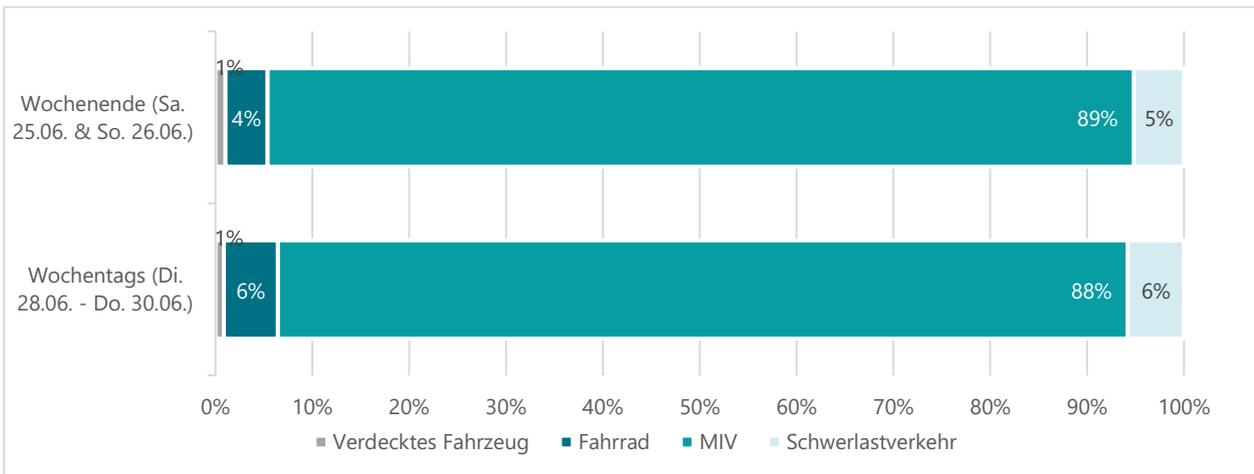
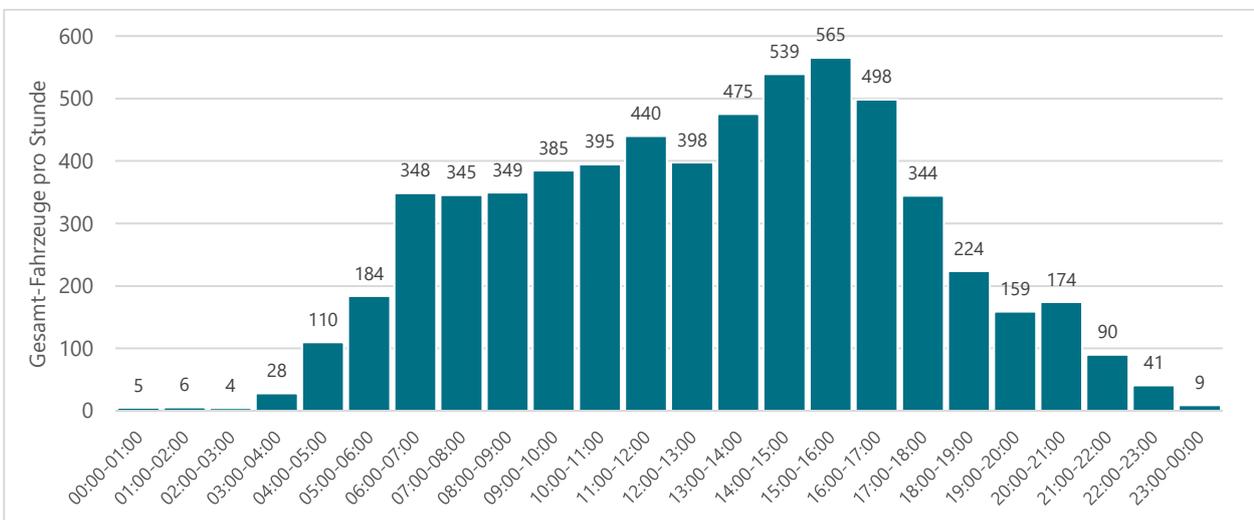


Abb. 92: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße 66



Standort 15: Kolpingstraße 10

Abb. 93: DTV am Standort Kolpingstraße 10, je Fahrtrichtung

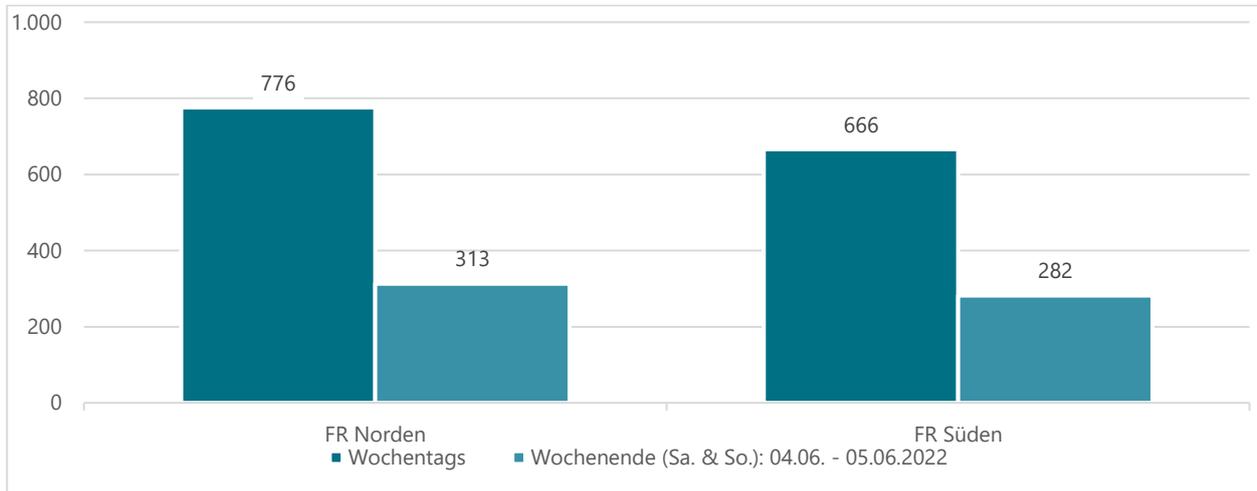


Abb. 94: Modal Split am Standort Kolpingstraße 10

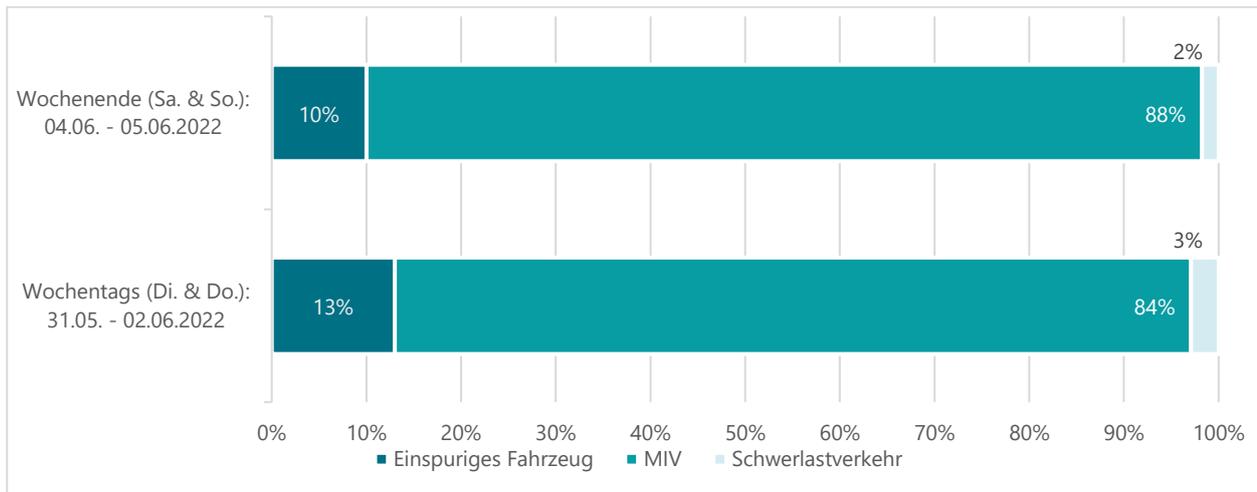
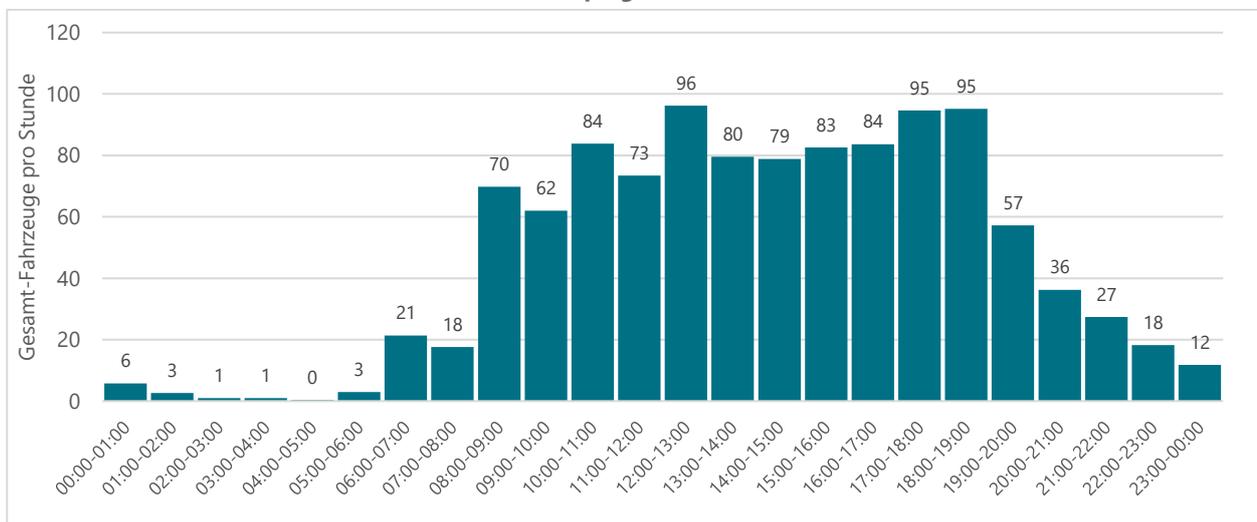


Abb. 95: Stündliche mittlere DTV am Standort Kolpingstraße 10



Standort 16: Oeseder Straße (K&K, Höhe Hausnummer 110)

Abb. 96: DTV am Standort Oeseder Straße 110, je Fahrtrichtung

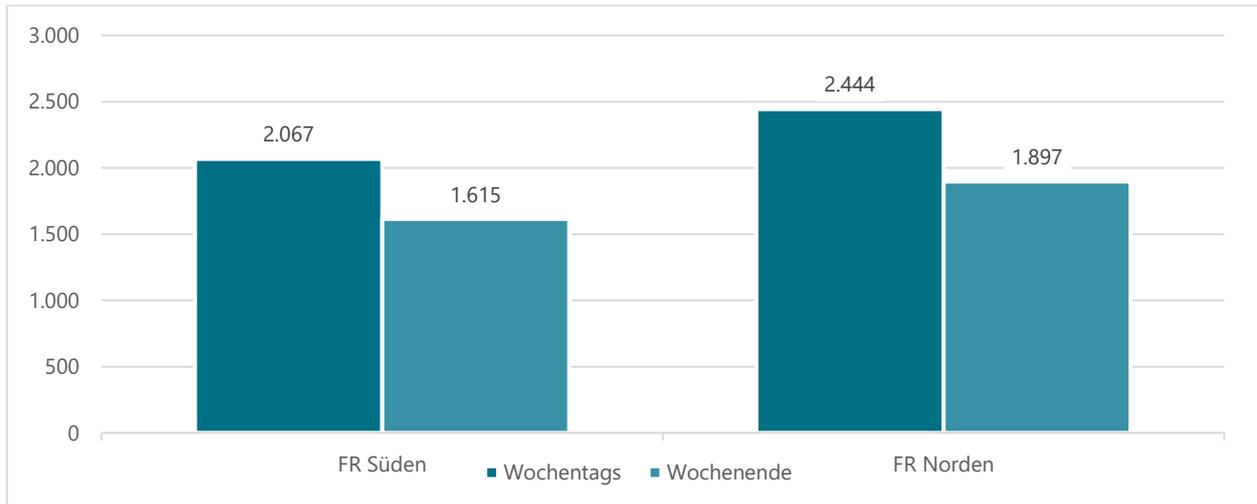


Abb. 97: Modal Split am Standort Oeseder Straße 110

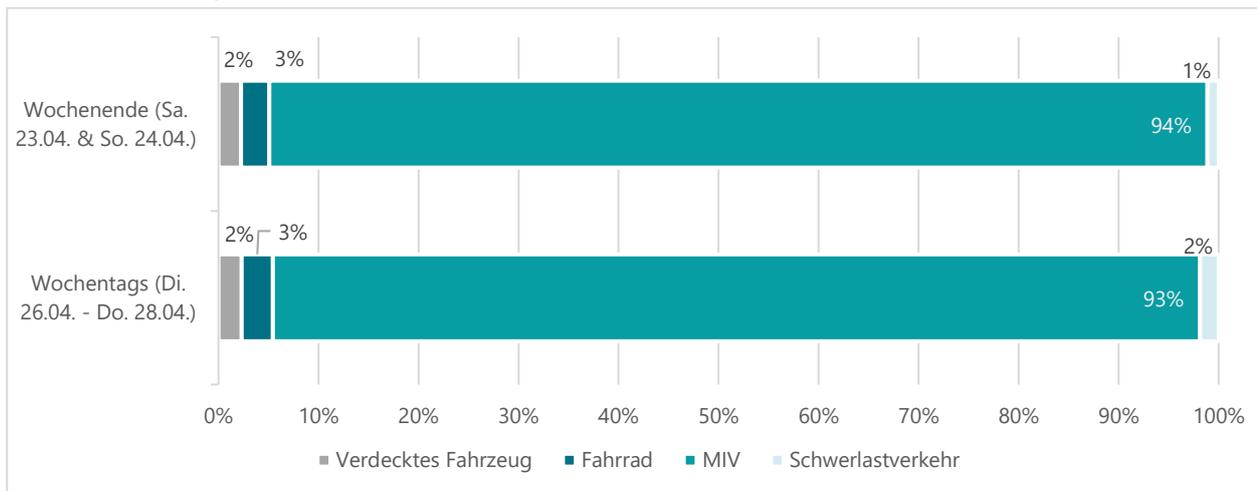
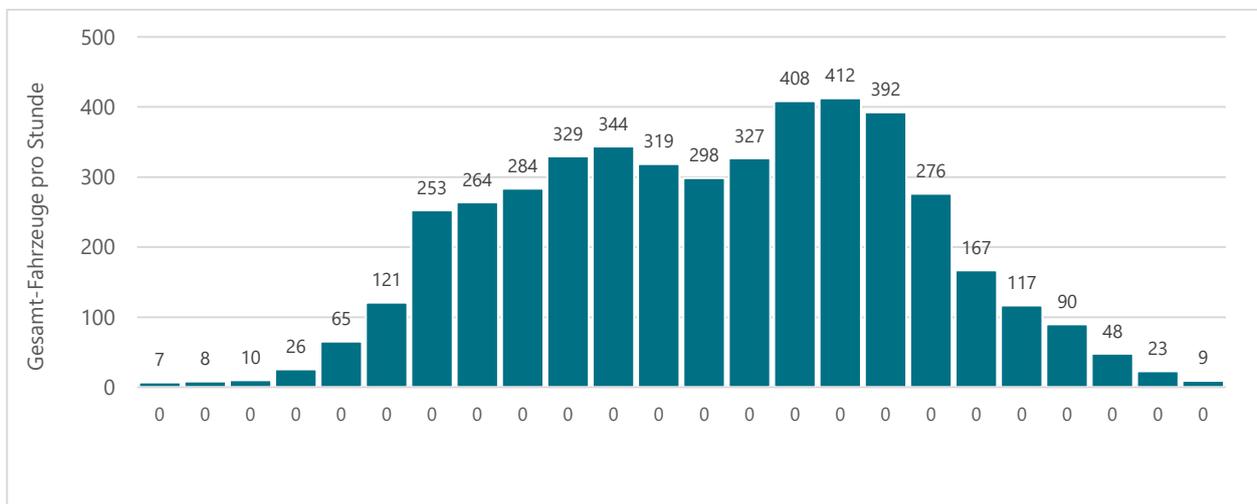


Abb. 98: Stündliche mittlere DTV am Standort Oeseder Straße 110



Standort 17: Am Rathaus

Abb. 99: DTV am Standort Am Rathaus, je Fahrtrichtung

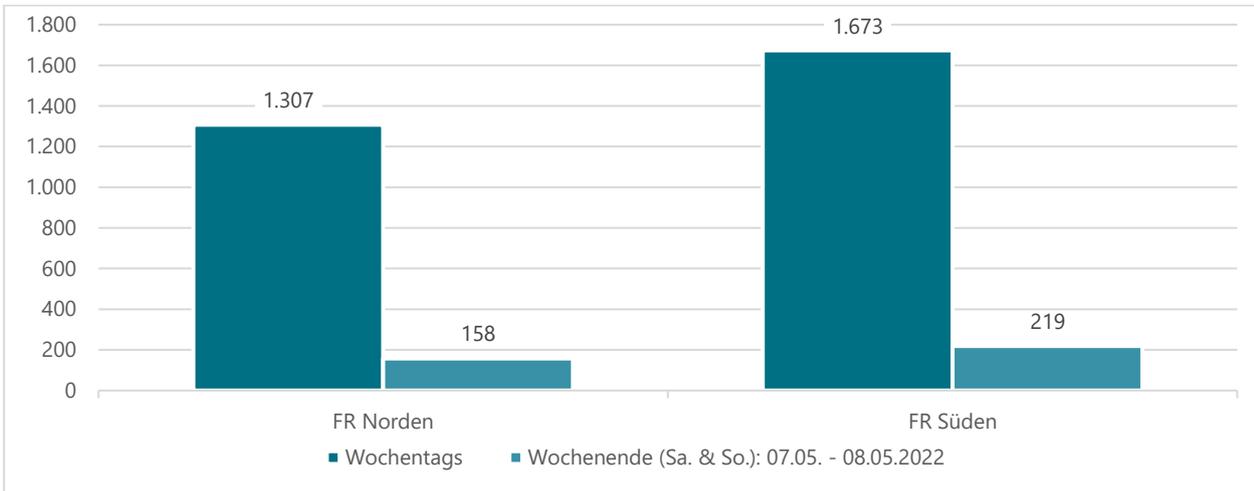


Abb. 100: Modal Split am Standort Am Rathaus

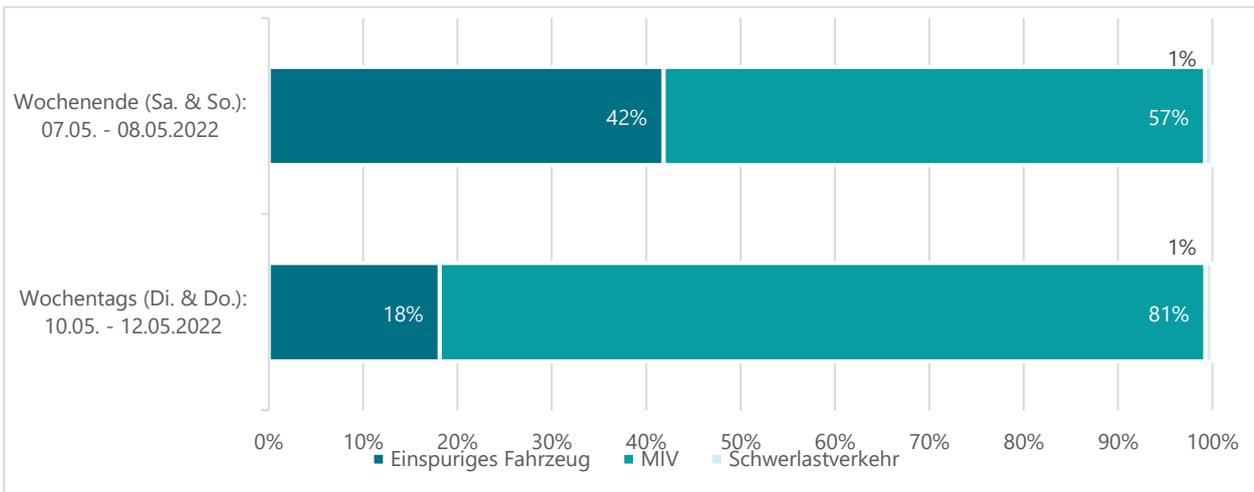


Abb. 101: Stündliche mittlere DTV am Standort Am Rathaus

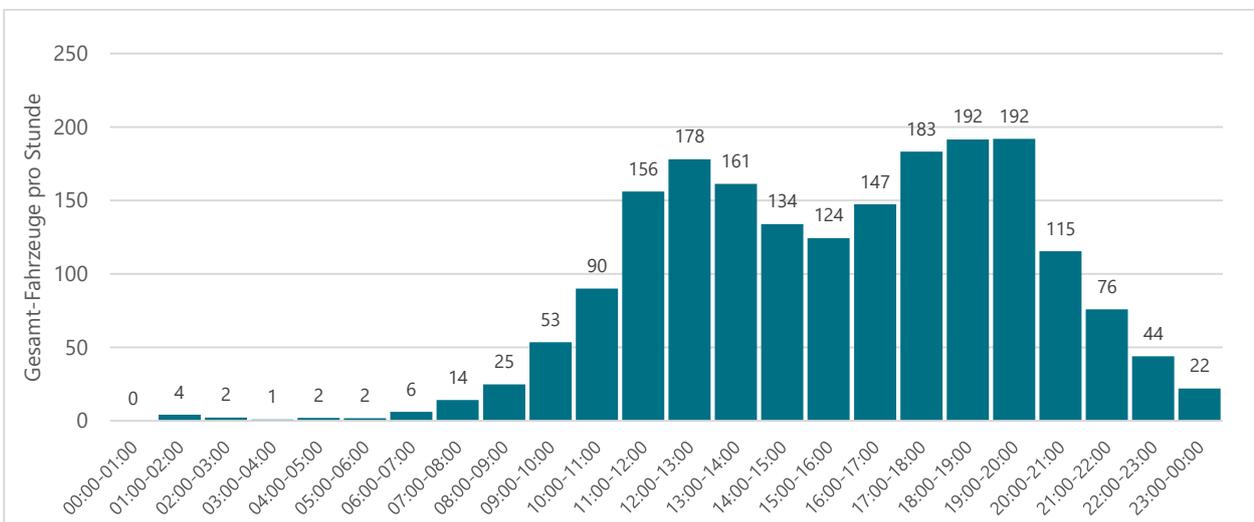


Abb. 102: Räumlicher Straßenquerschnitt Georg-Elser-Straße

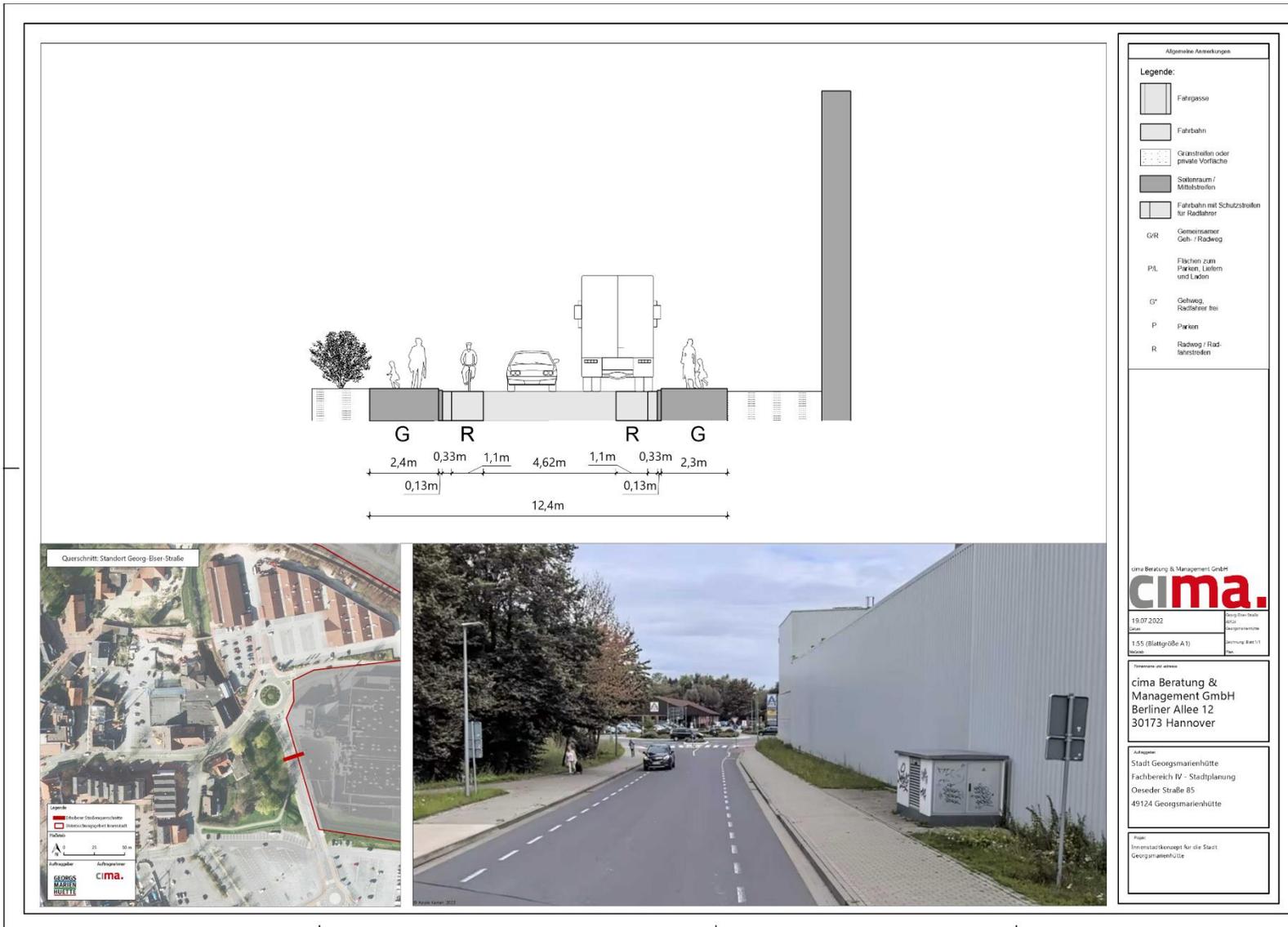


Abb. 103: Räumlicher Straßenquerschnitt Glückaufstraße 4



Abb. 104: Räumlicher Straßenquerschnitt Graf-Staufenberg-Straße 1



Abb. 105: Räumlicher Straßenquerschnitt Graf-Staufenberg-Straße 18

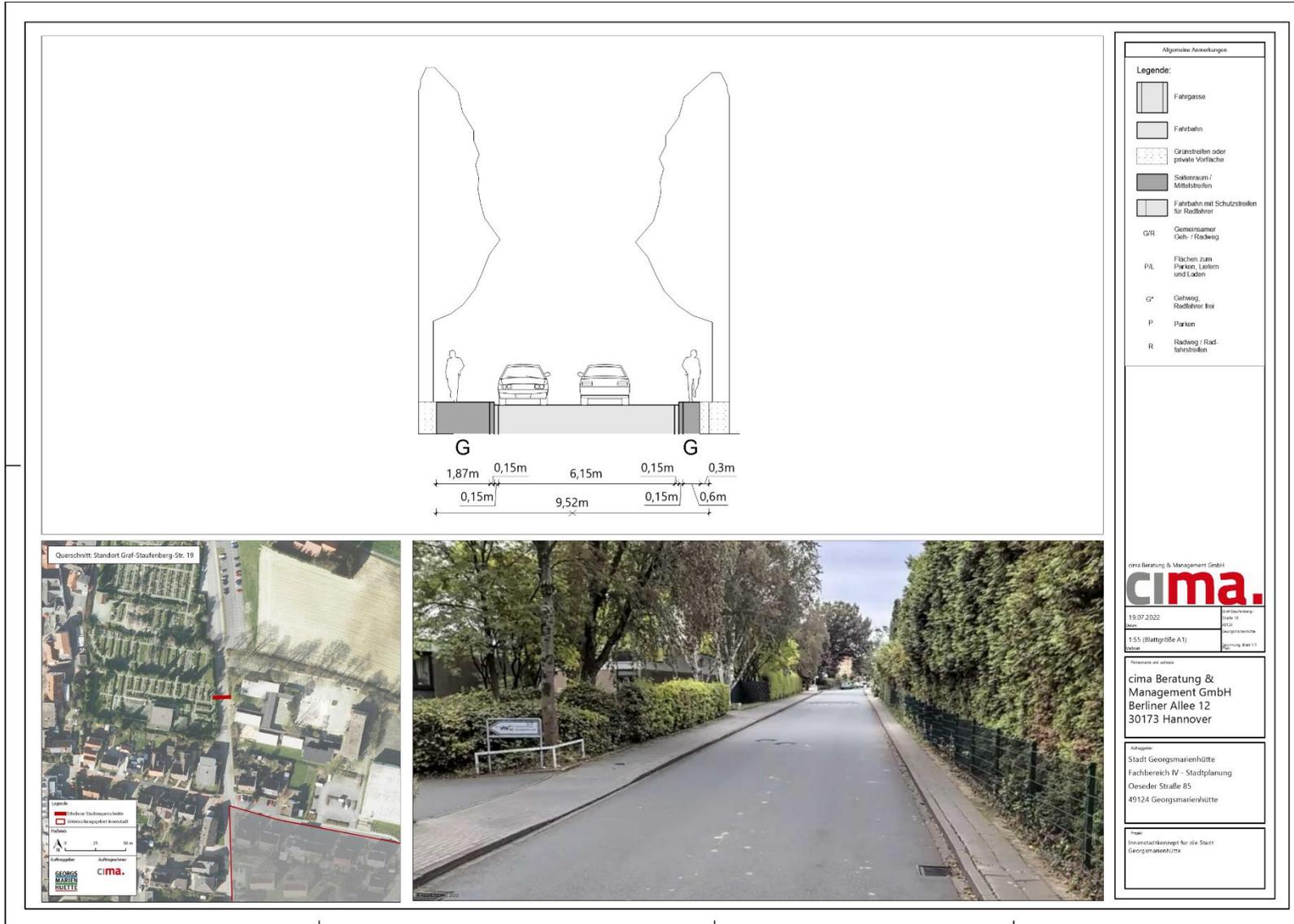
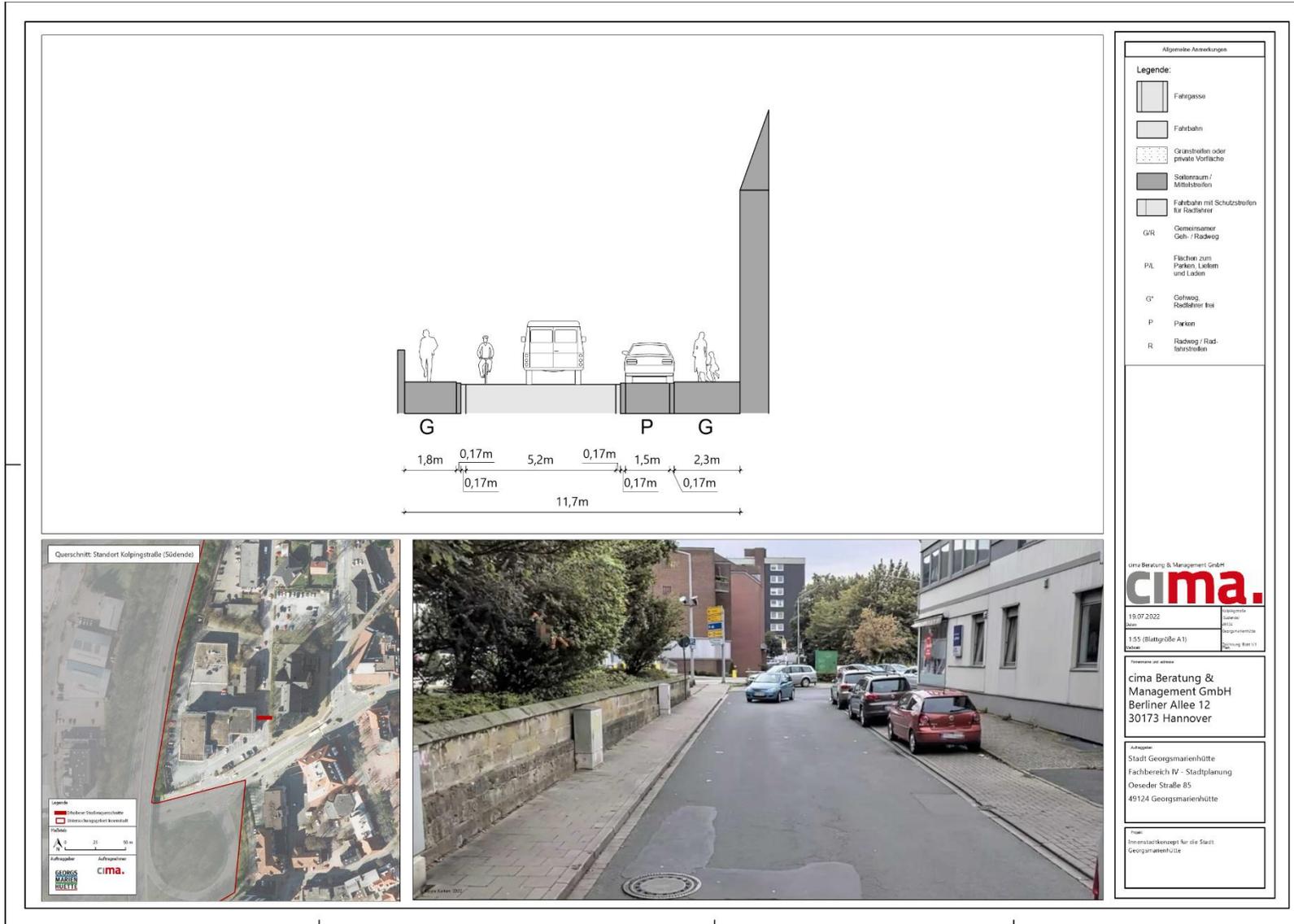




Abb. 107: Räumlicher Straßenquerschnitt Klöcknerstraße 1



Abb. 108: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße Kolpingstraße (Südende)



cima Beratung & Management GmbH

cima.

19.07.2022
 Blattgröße: A1
 1:55 (Blattgröße A1)
 Datum: 19.07.2022
 Standort: Georgsmarienhütte
 Zeichnung: Blatt 11

Titel: cima Beratung & Management GmbH
 Berliner Allee 12
 30173 Hannover

Auftraggeber:
 Stadt Georgsmarienhütte
 Fachbereich IV - Stadtplanung
 Oeseder Straße 85
 49124 Georgsmarienhütte

Projekt:
 Innenstadtkonzept für die Stadt
 Georgsmarienhütte

Abb. 109: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße (Gildehaus)



Abb. 110: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße (Roter Platz)

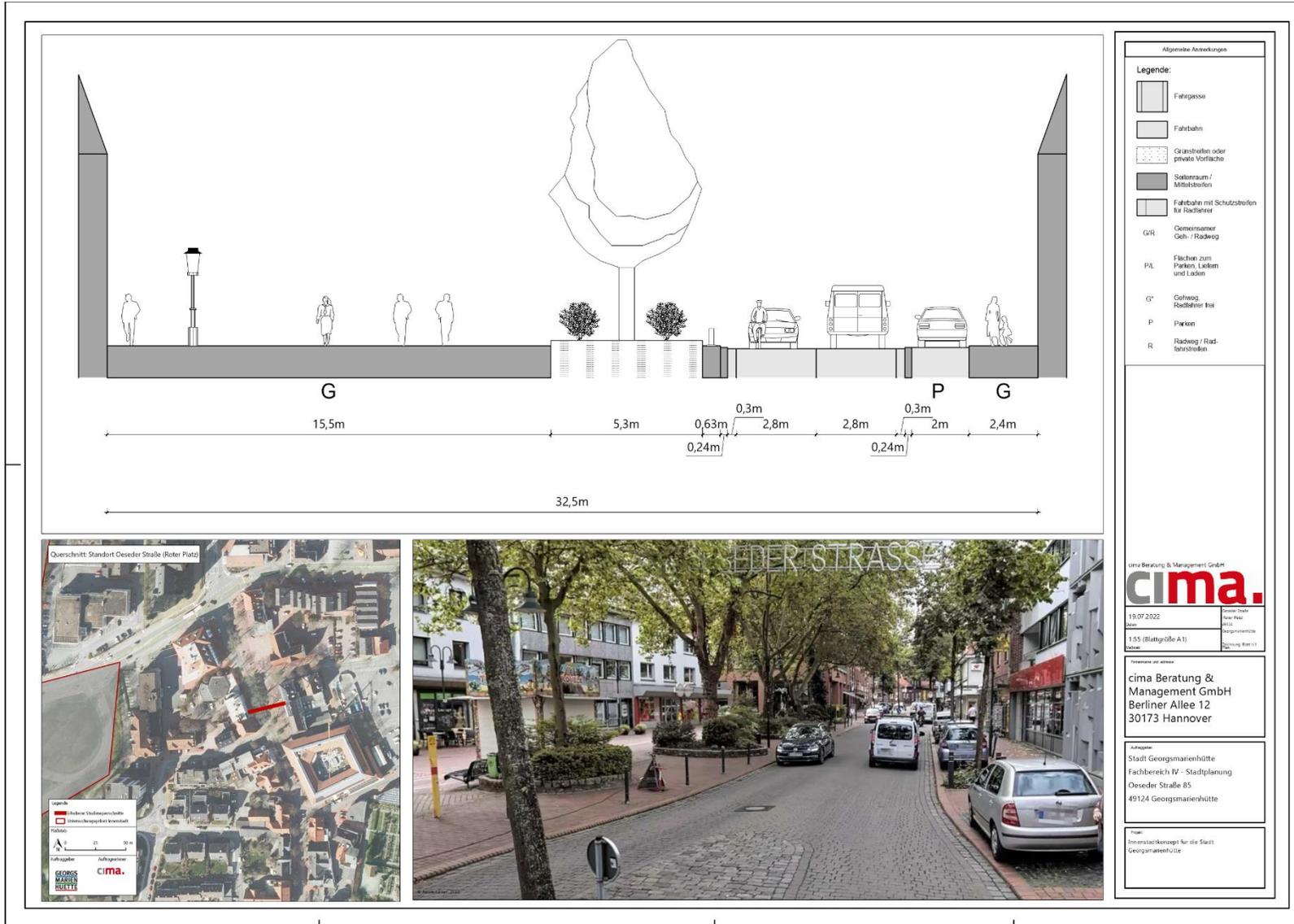


Abb. 111: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße 66

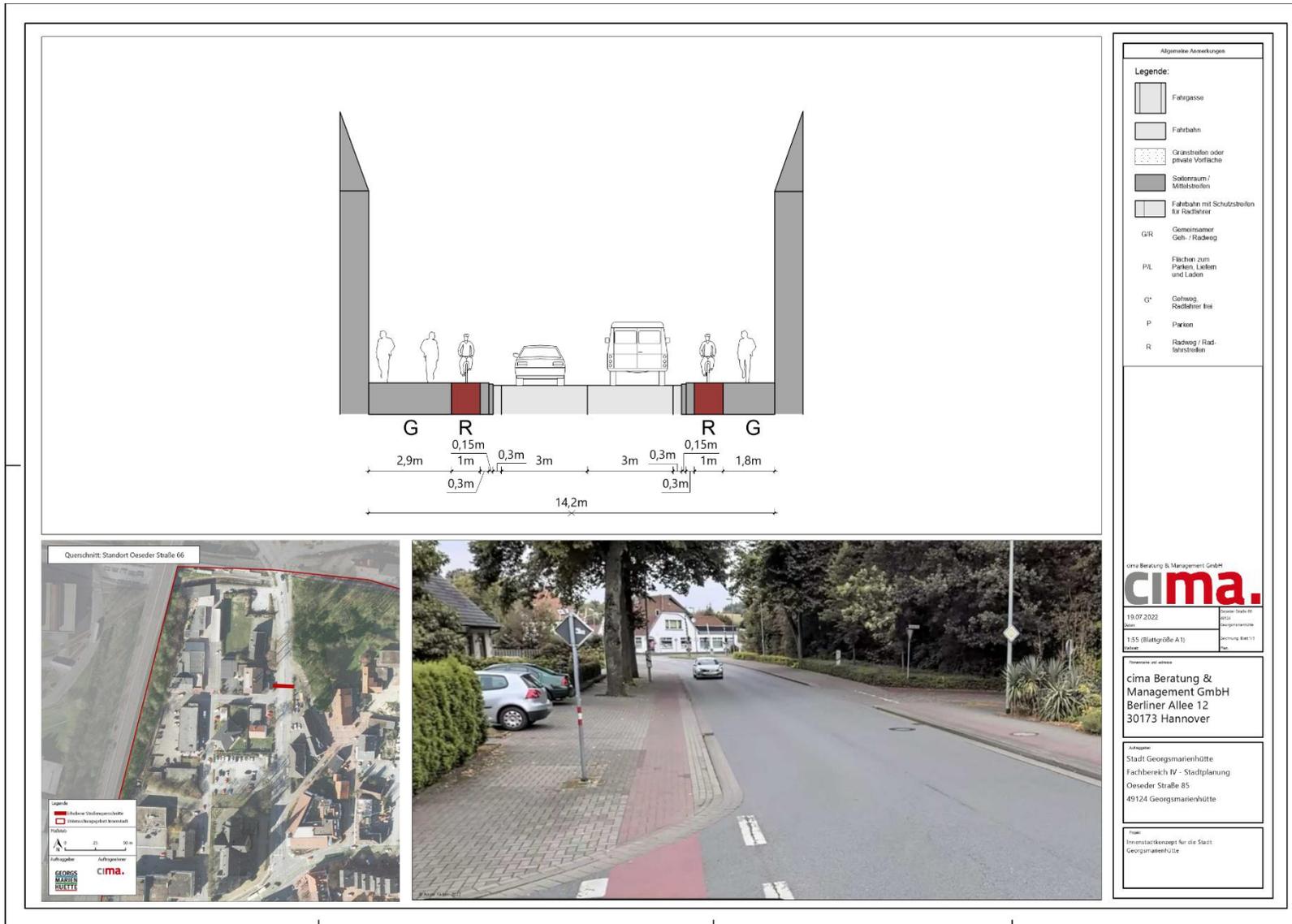


Abb. 112: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße 99

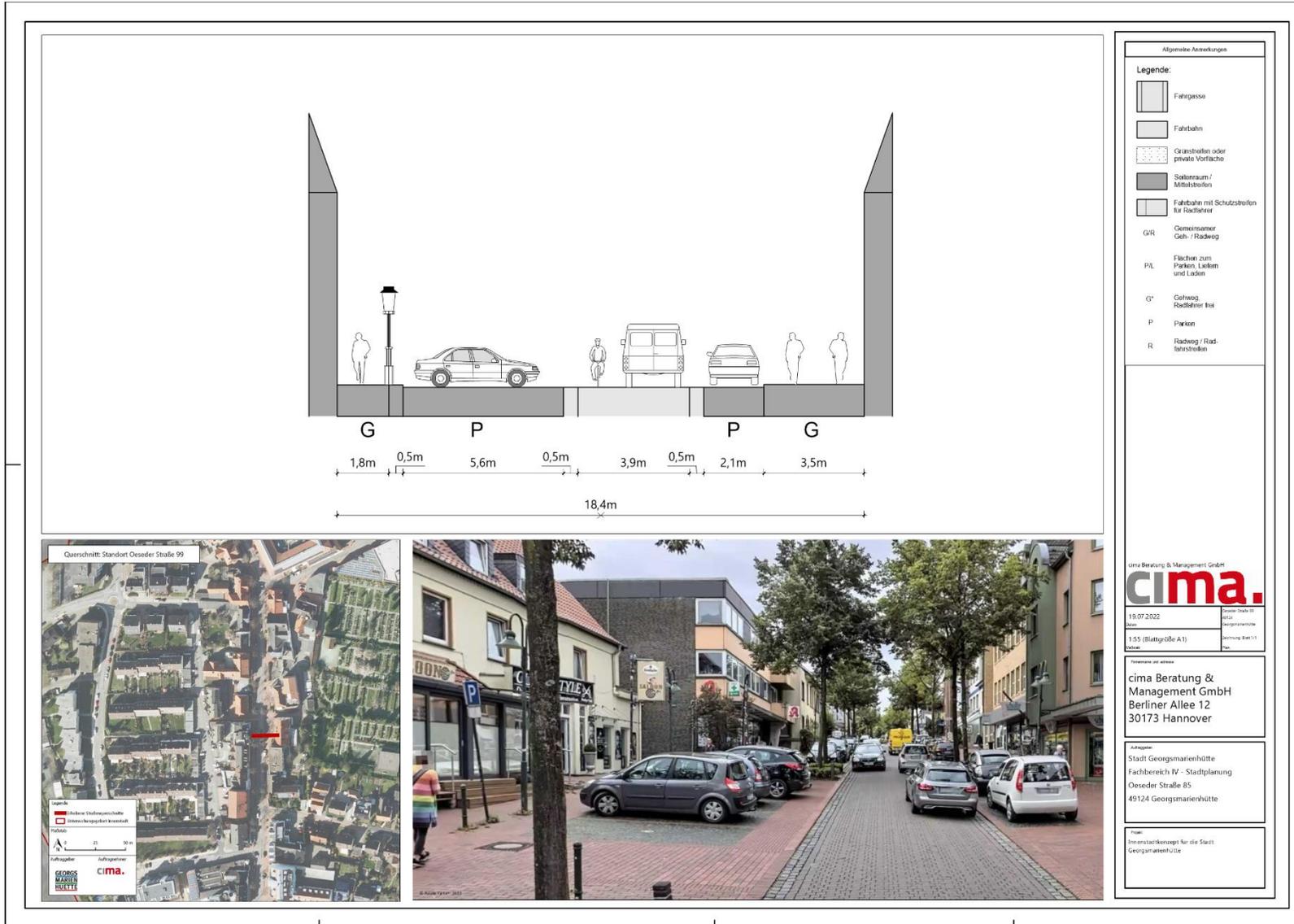


Abb. 113: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße 103



Abb. 114: Räumlicher Straßenquerschnitt Oeseder Straße 119

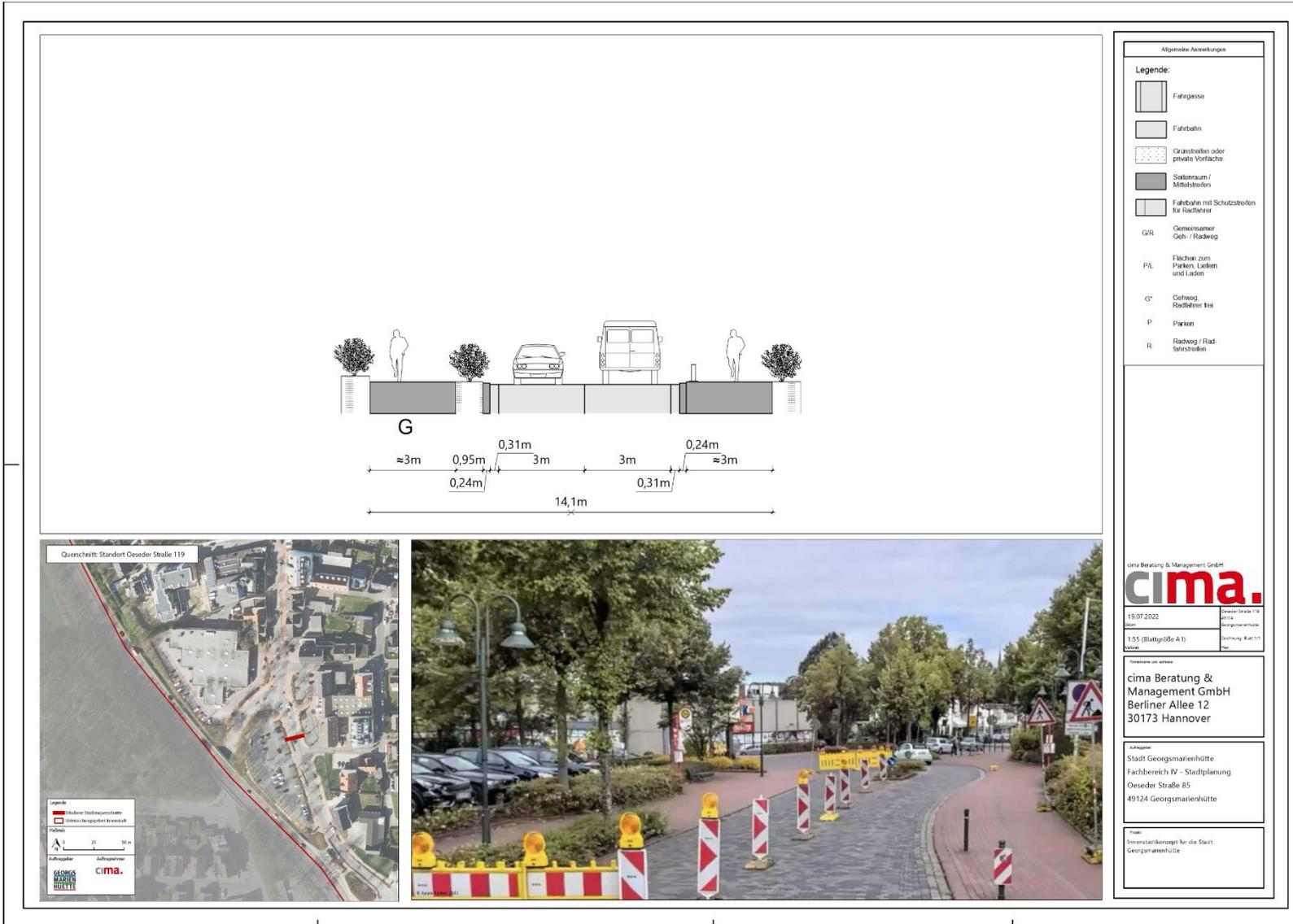


Abb. 115: Räumlicher Straßenquerschnitt Roggenkamp 13





Abb. 117: Haltestellen im Untersuchungsgebiet



Kartengrundlage: ESRI 2022; OpenStreetMap contributors; Stadt Georgsmarienhütte, 2022
 Bearbeitung: cima, 2022

Tab. 20: ÖPNV-Verbindungen

Hst.-Name	Richtung		Linien-Nummern (laut Aushang)	Tägliche Abfahrten			Klassifizierung der Hst. (ankreuzen)		taktiles Leitsystem			Sitzgelegenheit		
	nach	von		Schul-Werktage	Sonntage	Ferien-Werktage	Takt-verkehr	Hst. ohne Takt-verkehr	neues (breite Rillenplatten)	altes	nein	nicht vorhanden	vorhanden	Anzahl Sitzplätze
Casmann	Westen	Oesede	413, 410	9	0	0		X	X			X		
Casmann	Osten	Oesede	413, 414, 467	9	0	1		X	X			X		
Gartbrink		Oesede	467, 413	35	9	22	X				X	X		
Gartbrink		Oesede	467, 413, 414	29	9	20	X				X	X		
Gildehaus		Oesede	451, 452, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 413	109	36	105	X				X		X	8 + flache Mauer angrenzend
Gildehaus		Oesede	463, 465, 464, 466, 467, 468, 462, 469, 411, 414	96	24	90	X				X		X	8
Graf-Stauffenberg-Straße			411	4	0	0		X			X	X		
Karolinenhöhe	Norden	Georgsmarienhütte	465, 466, 468, 469, 414, 420	36	10	33	X			X				
Karolinenhöhe	Oesede	Osnabrück	465, 466, 413, 426	50	10	46	X				X		X	2
Ramat-Hascharon-Platz	Süden		451	15	8	15	Als Anruf-bus				X		X	2
Ramat-Hascharon-Platz	Norden		451	14	8	14	Als Anruf-bus				X		X	3
Rathaus	Süden		451	15	8	15	Als Anruf-bus				X		X	3
Rathaus	Norden		451	14	8	14	Als Anruf-bus				X		X	
Wellendorfer Straße	Westen		451, 468, 469, 414	30	8	28	X				X		X	
Wellendorfer Straße	Osten		451, 468, 467, 413, 414	31	8	25	X		X				X	2
Bahnhof Oesede			RB 75	36	31	36	X				X		X	6

Hst.-Name	Witterungsschutz		Abfallbehälter	spezielle Fahrradabstellmöglichkeiten				Digitale Fahrgastinformation (Dfi)		optischer Gesamteindruck
	nicht vorhanden	vorhanden	Anzahl (ges.)	nicht vorhanden	vorhanden (Anzahl ges.)	Bügel (Anschliebmöglichkeit)	Vorderradständer	Anzahl Dfi-Masten	Dfi-Anzeige beidseitig	Kategorie (Note) 1-6
Casmann	X		1	X						2
Casmann	X		0	X						2
Gartbrink	X		0	X						4
Gartbrink	X		0	X						4
Gildehaus		X	3			13 Bügeleinseitig überdacht, 11 Doppelbügel außen		1x Defekt		5
Gildehaus		X	1			Haltestelle auf gegenüberliegenden Straßenseite		1x Defekt		5
Graf-Stauffenberg-Straße	X		0	X						4
Karolinenhöhe		X	1			9 Bügel überdacht, 6 Bügel außen				3
Karolinenhöhe		X	1	X						4
Ramat-Hascharon-Platz	X		0			3 auf der anderen Straßenseite				3+
Ramat-Hascharon-Platz	X		1			3 ca. 10m entfernt				3+
Rathaus	X		0	X						4
Rathaus	X		0	X						4
Wellendorfer Straße	X		0	X						3
Wellendorfer Straße		X	1			1 Bügel				3-
Bahnhof Oesede		X	1			12x überdacht		1		3+

Abb. 118: Einschränkungen in der Barrierefreiheit in Georgsmarienhütte















15 + 16



17











