MASTERPLAN INNENSTADT: INTEGRIERTES HANDLUNGSKONZEPT FÜR DIE INNENSTADT DER STADT BRAKE (UNTERWESER)

BRAKE Unterweser

Wir sind Fairtrade Stadt

IMPRESSUM
Stadt Brake (Unterweser)
Schrabberdeich 1
26919 Brake
Fachbereich 60
Ansprechpartner:
Rainer Hinrichs, Telefon: +49 (0)4401 102-263, hinrichs@brake.de
Jolanda Steinmetz, Telefon: +49 (0)4401 102-277, steinmetz@brake.de

Brake (Unterweser), im Januar 2023

Titelbild: Stadt Brake (Unterweser)

INHALT

Vorwort **5**

1 Einleitung **6**
1.1 Anlass **6**
1.2 Vorgehensweise **7**
1.3 Untersuchungsgebiet **12**

2 Analyse **14**
2.1 Geografische Einordnung & Vorstellung der Gebietskulisse Innenstadt **14**
2.2 Geschichtliche Entwicklung **16**
2.3 Bestehendes Planungsrecht **18**
2.4 Bevölkerung und Wohnen **27**
2.5 Verkehr und Erschließung **32**
2.6 Wirtschaftsstrukturen **37**
2.7 Städtebau und öffentlicher Raum **42**
2.8 Grünstrukturen **50**
2.9 Tourismus **53**
2.10 Fazit **56**

3 Handlungsräume **59**

4 Zielentwicklung **60**
4.1 Trendfortschreibung **60**
4.2 Entwicklungsszenarien **61**
4.2.1 Szenario A „Attraktives Wohnen im Stadtzentrum“ **61**
4.2.2 Szenario B „Stadtzentrum des Tourismus“ **62**
4.2.3 Szenario C „Zukunftsfähiges Stadtzentrum Brake“ **63**
4.2.4 Auswahl Szenario C „Zukunftsfähiges Stadtzentrum Brake“ **64**
4.3 Zielsystem **65**

5 Handlungsfelder und Maßnahmen **67**
5.1 Handlungsfeld 1: Öffentlicher Raum/Stadtgestalt/Grünstruktur/Klima **67**
5.2 Handlungsfeld 2: Verkehr / Wegesystem **67**
5.3 Handlungsfeld 3: Zentrale Nutzungen (Wohnen & Gewerbe) **68**
5.4 Handlungsfeld 4: Tourismus **68**
5.5 Handlungsfeld 5: Begleitende Beteiligung aller Akteure vor Ort **69**
5.6 Maßnahmen **70**
5.7 Kosten- und Finanzierungsübersicht **174**
5.8 Übereinstimmung der Planungen mit der Regionalen Handlungsstrategie Weser-Ems **181**
5.9 Evaluation zum Stadterneuerungsprozesses **183**

6 Quellenverzeichnis **184**

Soweit nicht anders angegeben, handelt es sich bei den verwendeten Bildern um eigene Abbildungen und Fotos der Stadt Brake (Unterweser).

VORWORT

Abb. 1: Bürgermeister Michael Kurz

Die Innenstadt der Stadt Brake (Unterweser) steht vor einem großen Veränderungsprozess. In der Vergangenheit haben wir bereits mehrfach versucht, mithilfe von Gutachten und Konzepten öffentliche Gelder nach Brake zu holen, um städtebaulich relevante Gebiete in Brake neu zu denken und Entwicklungsprozesse anzustoßen. Teilweise ist uns dies bereits gelungen – für die Innenstadt jedoch trotz großer Bemühungen leider in jüngeren Jahren noch nicht. Die Innenstadt wurde zuletzt von 1974 bis 2003 mit Hilfe von Städtebaufördermitteln umgestaltet. Die Gestaltung von damals ist inzwischen in die Jahre gekommen und auch die Rahmenbedingungen, an denen sich die Stadtentwicklung damals orientiert hat, haben sich grundlegend geändert.

Die Welt befindet sich im Wandel – und nicht zuletzt durch die Corona-Pandemie haben wir feststellen müssen, dass ein „weiter so – wie immer“ langfristig nicht tragbar ist. Der Innenstadt Brakes droht ein Bedeutungsverlust und wenn wir jetzt nicht tätig werden, haben wir unsere Innenstadt – und damit das Herz unserer Stadt – verloren. Der Strukturwandel, der Online-Handel, der stetig anhaltende Bevölkerungsverlust unserer Stadt, die Überalterung unserer Gesellschaft und viele andere Faktoren haben in Brake dazu geführt, dass alteingesessene Einzelhandelsstrukturen nicht länger funktionieren. Die Corona-Pandemie hat diesen Prozess noch einmal angeheizt und temporär sogar die Innenstadt komplett zum Erliegen gebracht.

Wir müssen auf diese laufenden Veränderungen reagieren und die Infrastruktur unserer Innenstadt an diese Veränderungen anpassen. Dabei darf allerdings nie in Vergessenheit geraten, dass sich Entwicklungstrends jederzeit verändern und sogar umkehren können. Die Innenstadt Brakes muss sich deshalb in Zukunft komplett neu erfinden.

Diese Zukunft zu gestalten und anzuleiten ist Aufgabe eines Integrierten Handlungskonzeptes. Der Planungsprozess, der zum hier vorliegenden Handlungskonzept geführt hat, ist Dank der Beteiligung zahlreicher Bürgerinnen und Bürger, der im Einzelhandel Tätigen vor Ort aber auch der Politik und Verwaltung transparent gestaltet worden. Hierfür möchte ich allen Beteiligten an dieser Stelle von Herzen danken.

Wir haben mit dem Integrierten Handlungskonzept einen Fahrplan in die Zukunft für unsere Innenstadt geschaffen. Nun gilt es, diesen bestmöglich umzusetzen und dabei den Weg nicht aus den Augen zu verlieren. Dieser Weg wird nicht immer leicht sein und viel Kraft, Mut, Kreativität und Entscheidungsfreudigkeit aller Beteiligten verlangen. Lassen Sie uns gemeinsam diesen Weg für unsere Innenstadt gehen.

Ihr Michael Kurz
Bürgermeister

1. EINLEITUNG

1.1 Anlass

Die Innenstadt Brakes leidet seit Jahren an einem Bedeutungsverlust. Wie auch in zahlreichen anderen kleinen und mittelgroßen Städten hat sich die Situation in der Innenstadt durch den Strukturwandel im Einzelhandel in den letzten Jahren zunehmend verschlechtert.

Sichtbar wurde dieser Trading-Down-Effekt bereits vor Jahren durch den Wegzug von ALDI aus der Fußgängerzone, wodurch der Anteil des Lebensmitteleinzelhandels und damit die Nahversorgungsfunktion des Standorts Innenstadt sank. Weitere wichtige Ankerbetriebe folgten und zogen in das Fachmarktzentrum an der Weserstraße, dem heute bedeutendsten Einzelhandelsstandort der Stadt. Mit der hier gebotenen Angebotsvielfalt, konnte die Innenstadt irgendwann nicht mehr mithalten und verlor so nach und nach an Bedeutung. Dies hatte zur Folge, dass mehrere städtische und private Immobilien zu Leerständen im zentrumsnahen Bereich wurden, die teilweise bis heute nicht wieder belebt werden konnten. Erschwerend kam hinzu, dass vermehrt frequenzarme Nutzungen in die Innenstadt zogen. Dies führte dazu, dass auch städtebaulich wichtige Schlüsselimmobilien am Eingang der Innenstadt nach und nach durch einen erheblichen Leerstand geprägt waren, der das Gesamtbild der Innenstadt bis heute beeinträchtigt. Durch die Leerstände bedingt, verlor die Innenstadt auch immer mehr an Charme. Eine fehlende Aufenthaltsqualität und Angebotsvielfalt führen dazu, dass die Fußgängerzone nur noch wenig besucht wird.

Der Strukturwandel erhält durch die Corona-Pandemie eine neue Dynamik und stellt die Innenstadt vor weitere Herausforderungen. Die zunehmende Macht des Onlinehandels, immer wiederkehrende Lockdown-Szenarien und eine fehlende Perspektive treiben den Einzelhandel um. Dies wird vor allem in persönlichen Gesprächen mit den Schaffenden vor Ort deutlich. Ein Rückgang der Besucherzahlen ist seit Beginn der Pandemie deutlich spürbar. Große Teile der Innenstadt mussten während der Lockdown-Szenarien schließen - was für die Entwicklung und Wahrnehmung der Fußgängerzone nicht förderlich war. Besonders die östlichen Bereiche der Fußgängerzone - fernab des Frequenzbringers Rossmann - drohen zu veröden. Die Pandemie wirkt für die Innenstadt Brakes wie ein Brennglas- und beschleunigt dabei die bereits laufenden Veränderungsprozesse. Die Lebendigkeit und Funktionsfähigkeit der Innenstadt Brakes stehen hierbei auf dem Spiel.

Die vorhandenen Mängel beeinträchtigen die nachhaltige Entwicklung der Innenstadt und tragen zu einem Trading-Down-Prozess, bestehend aus Leerständen, niedrigen Mieten, Qualitäts- und Funktionsverlust sowie einer Verschlechterung des Standortimages bei. Um dieser negativen Entwicklung aktiv entgegen zu wirken und das Braker Stadtzentrum zu stärken, bedarf es eines Integrierten Handlungskonzeptes, welches als Gesamtstrategie Handlungsfelder und Maßnahmen aufzeigt, die einen positiven und nachhaltigen Beitrag zur Entwicklung der Stadt Brake (Unterweser) leisten.

Aufgrund der sukzessiv verlaufenden negativen Entwicklung in Brake (Unterweser), sind in den vergangenen Jahren bereits mehrere Untersuchungen und Befragungen durchgeführt worden. Bisherige Konzepte wie bspw. das Städtebauliche Entwicklungskonzept von 2009, das Einzelhandelsentwicklungskonzept von 2016 bzw. 2018 (Fortschreibung) und nicht zuletzt das 2021 erarbeitete Integrierte Stadtentwicklungskonzept (ISEK) für die Gesamtstadt Brakes berücksichtigen jedoch nicht alle der für die Innenstadt relevanten Themenkomplexe. Aus diesem Grund ist die Aufstellung eines Integrierten Handlungskonzeptes für die Innenstadt – dem Masterplan

Innenstadt – unabdingbar, um auf dieser Basis die bereits erstellten Konzepte und teilweise auch bereits umgesetzte Maßnahmen zusammenzuführen, zu verstetigen und um weitere für die Innenstadt Brakes (Unterweser) relevante Themen zu ergänzen, sodass eine ganzheitliche Entwicklung angestoßen werden kann.

1.2 Vorgehensweise

Auf Grundlage der bereits vorhandenen Entwicklungskonzepte und –studien sowie unter Einbezug von Statistiken, Befragungen von lokalen Akteuren sowie einer zusätzlichen Begehung des Gebietes, erfolgt eine umfassende Erhebung der Bestandssituation. Mithilfe dieser Bestandsaufnahme kann das Untersuchungsgebiet Innenstadt genau nach sozialräumlichen, wirtschaftlichen und städtebaulichen Aspekten abgegrenzt werden.

Auf die Bestandsaufnahme aufbauend, erfolgt eine Stärken-Schwächen-Analyse der sozialen, ökonomischen und städtebaulichen Aspekte sowie weiterer für die Innenstadtentwicklung bedeutsamer Parameter, die für eine ganzheitliche Entwicklung der Innenstadt bedeutsam sind. Für die Innenstadt Brakes werden folgende Themenfelder untersucht:

- Bevölkerung und Wohnen
- Verkehr und Erschließung
- Wirtschaftsstrukturen
- Städtebau und öffentlicher Raum
- Grünstrukturen
- Tourismus

In einem abschließenden Schritt werden für die einzelnen Themenfelder Stärken und Schwächen herausgestellt und ein Leitbild mit Ober- und Unterzielen entwickelt. Aus diesem Leitbild werden im Anschluss Handlungsräume und-felder abgeleitet, die zur Umsetzung des Leitbildes im Wesentlichen beitragen sollen. Darauffolgend werden Maßnahmen erarbeitet, die in Form von kleinen Steckbriefen vorgestellt werden. Abschließend werden die entwickelten Maßnahmen in einem sogenannten Kosten- und Finanzierungsplan zusammengetragen sowie die geplante Umsetzung zeitlich eingeordnet.

Der Gesamtprozess zur Aufstellung des Integrierten Handlungskonzeptes findet unter regelmäßiger Beteiligung eines interfraktionellen Arbeitskreises (AK Innenstadt) statt. Dieser Arbeitskreis besteht aus Vertretern der Politik und der Verwaltung und tagt mehrfach jährlich. Aufgabe dieses Arbeitskreises ist, dem Entwicklungsprozess für die Innenstadt die Richtung vorzugeben, gezielte Prozessschritte festzulegen, (Zwischen-) Ergebnisse zu legitimieren und als Multiplikatoren die getroffenen Entscheidungen an die jeweiligen Fraktionen weiterzugeben. Mitglieder sind:

- Rainer Hinrichs, Fachbereichsleiter 60
- Claus Plachetka, CDU/ Ising-Gruppe
- Jonas Ising, CDU/ Ising-Gruppe
- Heinz-Werner Horstmann, SPD
- Holger Kromminga, SPD
- Reiner Gollenstede, WGB/ FDP
- Hans-Otto Meyer-Ott, Bündnis 90/ DIE GRÜNEN
- Ercan Topaloglu, Bündnis 90/ DIE GRÜNEN

Die Erstellung des Integrierten Handlungskonzepts seitens der Verwaltung wird aktiv von der CIMA Beratung + Management GmbH (kurz CIMA) begleitet, die ihren Schwerpunkt im Bereich der Einzelhandelsentwicklung hat. Da vor allem der Einzelhandel in der Innenstadt unter dem Strukturwandel leidet, stellt eine Optimierung dieser Strukturen eine der zentralen Weichen für einen Fortbestand der Innenstadt Brakes als Zentrum der Gesamtstadt dar und wird deshalb separat und ganzheitlich untersucht. Die Ergebnisse dieses Gutachtens fließen in das Integrierte Handlungskonzept unmittelbar mit ein.

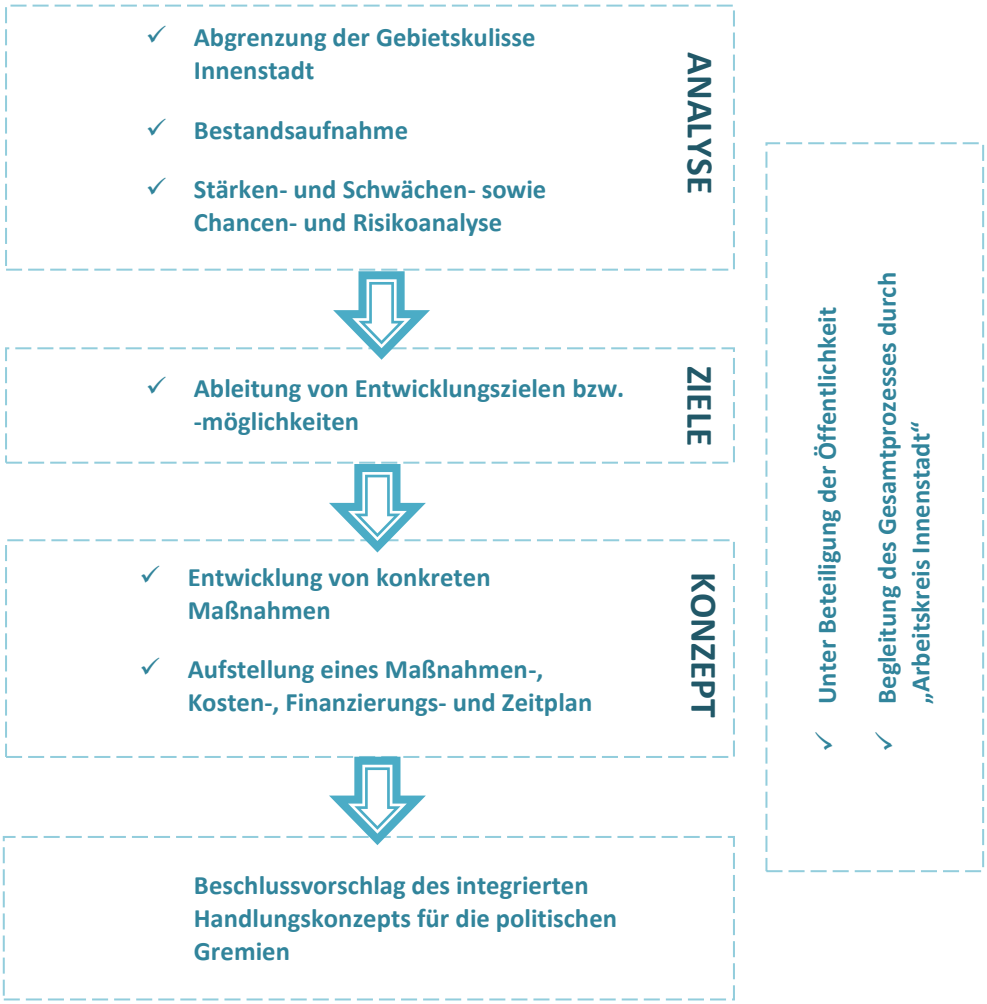


Abb. 2: Schaubild zur Vorgehensweise für die Erarbeitung eines Integrierten Handlungskonzepts für die Innenstadt

Die Erarbeitung des Integrierten Handlungskonzeptes erfolgt unter Durchführung diverser Beteiligungsveranstaltungen. Durch die Corona-Pandemie bedingt, können nahezu ausschließlich Online-Veranstaltungen stattfinden. So treffen sich bereits am 22. und 24. September 2020 Akteure aus den Bereichen Stadtplanung, Wohnen, Verkehr & Mobilität, Wirtschaft & Einzelhandel sowie Tourismus, Kultur & Umwelt, um gemeinsam erste Ideen und Schwerpunkte des Masterplanes zu eruieren.

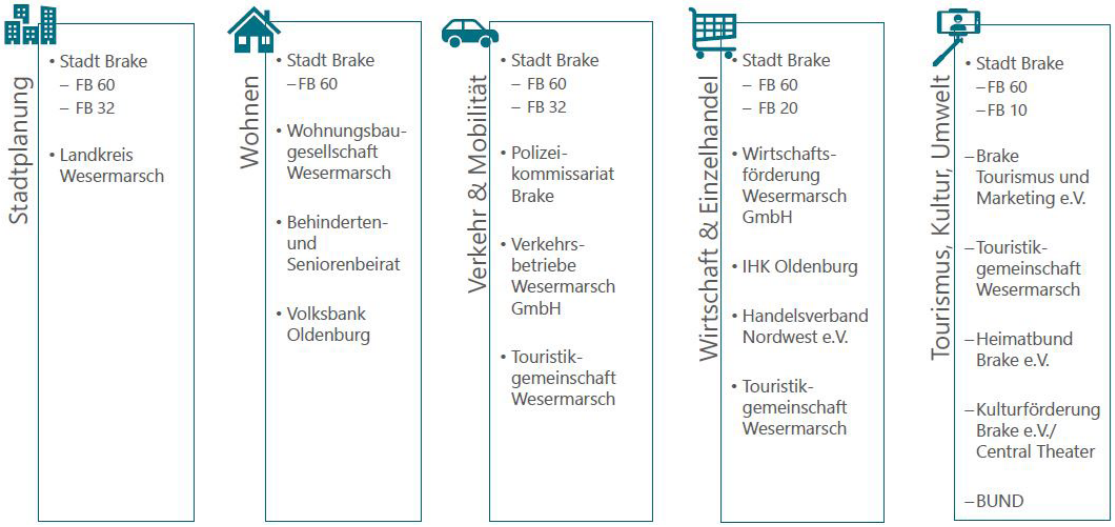
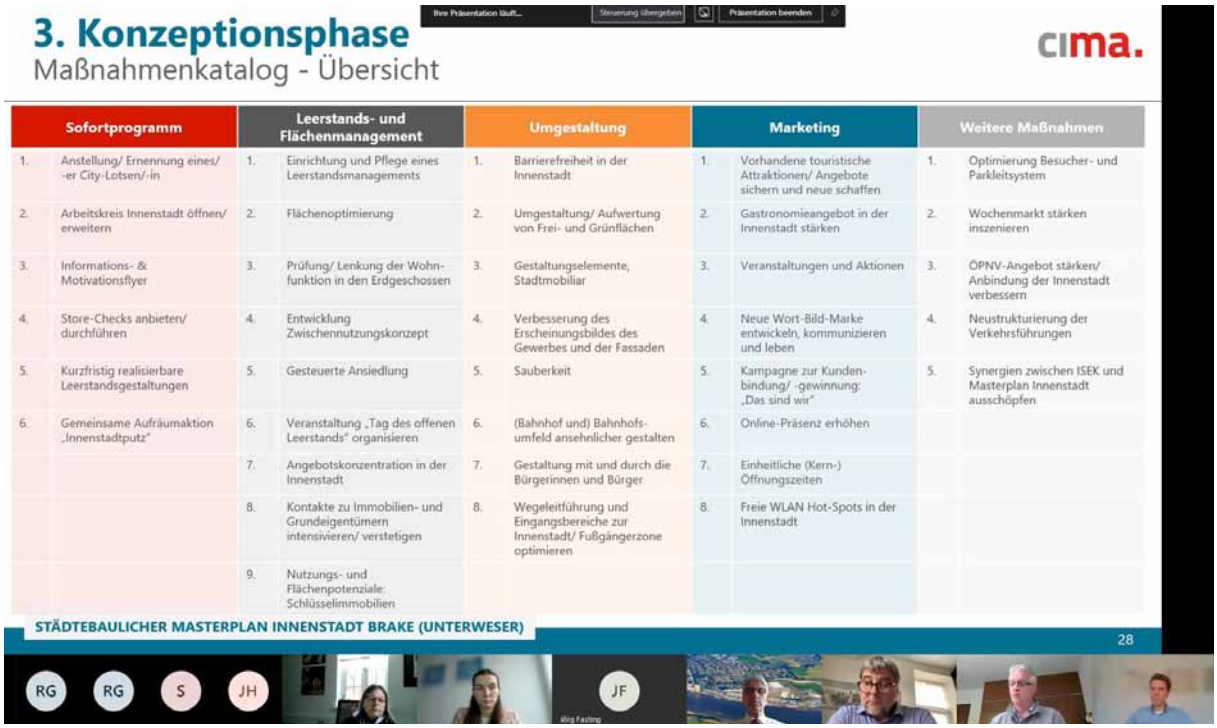


Abb. 3: Übersicht über die Akteure mit denen Expertengespräche zur Entwicklung der Innenstadt geführt wurden (CIMA 2022)

Für die Innenstadt relevante lokale Akteure aus der Händlerschaft sowie vor Ort eingebundene Investoren können sich zudem im Rahmen einer Videokonferenz am 15. Mai 2021 aktiv in den Prozess einbringen und die bislang erarbeiteten Maßnahmenvorschläge bewerten sowie eigene Ideen in den Prozess einbringen.



3. Konzeptionsphase
Maßnahmenkatalog - Übersicht

cima.

Sofortprogramm	Leerstands- und Flächenmanagement	Umgestaltung	Marketing	Weitere Maßnahmen
1. Anstellung/ Ernennung eines/ -er City-Lotsen/-in	1. Einrichtung und Pflege eines Leerstandsmanagements	1. Barrierefreiheit in der Innenstadt	1. Vorhandene touristische Attraktionen/ Angebote sichern und neue schaffen	1. Optimierung Besucher- und Parkleitsystem
2. Arbeitskreis Innenstadt öffnen/ erweitern	2. Flächenoptimierung	2. Umgestaltung/ Aufwertung von Frei- und Grünflächen	2. Gastronomieangebot in der Innenstadt stärken	2. Wochenmarkt stärken inszenieren
3. Informations- & Motivationsflyer	3. Prüfung/ Lenkung der Wohnfunktion in den Erdgeschossen	3. Gestaltungselemente, Stadtmobiliar	3. Veranstaltungen und Aktionen	3. ÖPNV-Angebot stärken/ Anbindung der Innenstadt verbessern
4. Store-Checks anbieten/ durchführen	4. Entwicklung Zwischennutzungskonzept	4. Verbesserung des Erscheinungsbildes des Gewerbes und der Fassaden	4. Neue Wort-Bild-Marke entwickeln, kommunizieren und leben	4. Neustrukturierung der Verkehrsführungen
5. Kurzfristig realisierbare Leerstandsgestaltungen	5. Gesteuerte Ansiedlung	5. Sauberkeit	5. Kampagne zur Kundenbindung/ -gewinnung: „Das sind wir"	5. Synergien zwischen ISEK und Masterplan Innenstadt ausschöpfen
6. Gemeinsame Aufräumaktion „Innenstadtputz"	6. Veranstaltung „Tag des offenen Leerstands" organisieren	6. (Bahnhof und) Bahnhofsumfeld ansehnlicher gestalten	6. Online-Präsenz erhöhen	
	7. Angebotskonzentration in der Innenstadt	7. Gestaltung mit und durch die Bürgerinnen und Bürger	7. Einheitliche (Kern-) Öffnungszeiten	
	8. Kontakte zu Immobilien- und Grundeigentümern intensivieren/ verstetigen	8. Wegeleitführung und Eingangsbereiche zur Innenstadt/ Fußgängerzone optimieren	8. Freie WLAN Hot-Spots in der Innenstadt	
	9. Nutzungs- und Flächenpotenziale: Schlüsselimmobilien			

STÄDTEBAULICHER MASTERPLAN INNENSTADT BRAKE (UNTERWESER)
28

Abb. 4: Videokonferenz- Online-Workshop mit lokalen Akteuren (CIMA 2022)

Die Öffentlichkeit wird in Form von Plakaten und Pressemitteilungen ebenfalls im Mai 2021 zur Online-Beteiligung aufgerufen.

BRAKE Unterweser cima.

WIR WOLLEN BRAKE ZUKUNFTSFÄHIG MACHEN!
HELFEN SIE UNS DABEI!

Die Stadt Brake (Unterweser) stellt aktuell gemeinsam mit der CIMA Beratung+ Management GmbH den Masterplan Innenstadt auf. Dieser befasst sich mit der aktuellen Situation – aber vor allem auch der **zukünftigen Entwicklung der Innenstadt.** Nur mit Ihrer Hilfe können wir es schaffen, Ihre Innenstadt zukunftsfähig zu machen.

Welche Vorschläge und Ideen haben Sie?
Was würden Sie an Ihrer Innenstadt verbessern?

Teilen Sie uns vom **30.04. bis 30.05.2021** Ihre Vorstellungen und Ideen mit unter:
www.masterplan-innenstadt-brake.de

Abb. 5: Plakat zum Aufruf zur Beteiligung (CIMA 2021)

Über die Webseite: *https://www.masterplan-innenstadt-brake.de/* haben alle Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, auf einer Wikimap von Seiten der Verwaltung und der CIMA vorgegebene Maßnahmenideen im Stadtraum zu bewerten – aber auch eigene Ideen und Vorschläge einzubringen und diese räumlich in der digitalen Karte zu verorten. Wer keine Möglichkeit hat, sich online zu beteiligen, kann seine Anregungen auch telefonisch oder per E-Mail der CIMA mitteilen. Die Teilnahme ist auf den Zeitraum 30.04 bis 30.05.2021 begrenzt. Insgesamt werden auf der Wikimap 99 Beiträge (davon 70 von der CIMA und 29 von Bürger/-innen), 187 Kommentare und 3.172 Bewertungen zu den eingepflegten Maßnahmenideen/ Beiträgen abgegeben.

Abb. 6: Interaktive Wikimap mit Verortung der einzelnen Maßnahmenideen (CIMA 2022)

Die Ergebnisse dieser unterschiedlichen Beteiligungsformate werden im Arbeitskreis Innenstadt diskutiert und fließen im Anschluss in die Ausarbeitung des Leitbildes sowie die einzelnen Maßnahmensteckbriefe mit ein.

1.3 Untersuchungsgebiet

Die Gebietskulisse Innenstadt umfasst die Fußgängerzone, die Kaje sowie angrenzende Teilbereiche, die von besonderer Bedeutung sind und perspektivisch wichtige Entwicklungsbereiche darstellen. Im Rahmen der Analyse in den vorgestellten Themenfeldern, wurde die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebiets „Innenstadt“ vorgenommen. Zu der Gebietskulisse gehören u.a. der Bahnhof als zentraler ÖPNV-Anschlusspunkt, die Fußgängerzone samt Fußgängertrog, die Kaje, Teile des Binnenhafens, der Postplatz (Marktplatz), die Begegnungsstätte Brake sowie das Schifffahrtsmuseum.

Das Gebiet beläuft sich auf eine Fläche von rund 16 ha und wird wie folgt abgegrenzt:

- Im Norden durch den Binnenhafen bzw. den Bahnhof und die Bahntrasse,
- im Osten durch die Weser
- im Süden durch die Georgstraße und
- im Westen durch die Bahntrasse parallel zur Kirchenstraße, das Ende der Fußgängerzone auf Höhe der Kreuzung Willy-Brandt-Straße bzw. Bürgermeister-Müller Straße sowie der Bahnhofstraße inkl. angrenzender Bebauung *(Vgl. Karte 1: Luftbild).*

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 1: Luftbild

Stand: November 2021 Maßstab 1:2.500

2. ANALYSE

2.1 Geografische Einordnung & Vorstellung der Gebietskulisse Innenstadt

Die Stadt Brake (Unterweser) liegt im nordwestlichen Teil Niedersachsens am Westufer der Unterweser inmitten des Städtevierecks Bremen – Oldenburg – Wilhelmshaven – Bremerhaven und ist Kreisstadt des Landkreises Wesermarsch. Die Stadt Brake ist im Landkreis mit seiner Lage zentral in der Mitte des Landkreises günstig positioniert und ist neben Nordenham eines von zwei kreisangehörigen Mittelzentren.
Die Stadt erstreckt sich über eine Fläche von ca. 38 km² und zählt 14.824 Einwohner/-innen (Stand 31.12.2020). Die Stadt grenzt im Norden an die Gemeinde Stadland, im Süden an die Gemeinde Elsfleth und im Osten an die Gemeinde Ovelgönne an.

Abb. 7: Verortung der Stadt Brake (Unterweser) in der Region (Wikipedia 2009)

Brake besticht durch seine ländliche Lage und ist als Wohnstandort, touristisches Ziel und Wirtschaftsstandort über die Grenzen der Wesermarsch hinaus bekannt. Für rund 50.000 EinwohnerInnen im Einzugsbereich (von insgesamt über 90.000 Einwohnenden im Landkreis Wesermarsch) erfüllt Brake zudem sämtliche Versorgungsfunktionen. Dazu gehören ein breit gefächertes Gesundheitswesen, zahlreiche soziale Einrichtungen und ein vielfältiges kulturelles Angebot.

Abb. 8: Luftbild der Gesamtstadt Brake (Quellle: Rademacher, Walter/ Wikipedia 2012)

Als Bildungsmittelpunkt des Landkreises Wesermarsch verfügt Brake über alle weiterführenden Schulen. Diese Möglichkeiten werden noch ergänzt durch die nahegelegenen Universitäten bzw. Fachhochschulen in Elsfleth, Bremen, Oldenburg, Wilhelmshaven und Bremerhaven. Der Hafen der Stadt ist einer der wichtigsten Umschlagplätze in Norddeutschland und verzeichnet einen jährlichen Umschlag von 6 Mio. Tonnen. Damit ist Brake einer der bedeutendsten Wirtschaftsstandorte der Region.

Die Gebietskulisse Innenstadt liegt zentral am östlichen Rand der Gesamtstadt. Die Innenstadt hat sich um den siedlungshistorischen Kern zwischen der Weser, dem Binnenhafen, der Bahnlinie und der Georgstraße entwickelt und wird im Wesentlichen von der Fußgängerzone in der Breiten Straße geprägt. In den Nebenstraßen gibt es einige kleinere Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote. Insgesamt ist der Einzelhandel am Standort Innenstadt durch seine Kleinteiligkeit geprägt.

Wohnnutzungen sind relativ verbreitet und entweder in den Obergeschossen der Geschäftsimmobilien (Fußgängerzone) bzw. in den Randbereichen auch als alleinige Gebäudenutzung ausgeprägt. Die Gebietskulisse ist in großen Teilen versiegelt. Es mangelt an größeren zusammenhängenden Grünflächen.

Prägend für das Gebiet sind die denkmalgeschützten Fassaden der Fußgängerzone, die Kaje mit dem direkten Blick auf die Weser, der Binnenhafen und der Bahnhof. Wichtige kulturelle und/oder touristische Angebote finden sich im Schifffahrtsmuseum, dem Fischerhaus, dem Centraltheater sowie der Touristeninformation an der Kaje. [1]

Abb. 9: Verortung der Gebietskulisse Innenstadt im gesamtstädtischen Raum

1 Vgl. STADT BRAKE (Unterweser) Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (2021): S. 6 ff.

2.2 Geschichtliche Entwicklung

Die Stadt Brake entstand – wie viele Kommunen an der Weser – aus einem Bauern- und Fischerdorf und wurde 1384 erstmalig urkundlich erwähnt. Mitte des 18. Jahrhunderts gab es in Brake bereits erste Ansätze eines städtisch angehauchten Siedlungsgefüges. Es zogen vermehrt Kauf- und Handelsleute sowie Lotsen, Kahnschiffer und einige Gewerbetreibende nach Brake. 1731 erbaute Addick Addicks das heute älteste Gebäude in der Innenstadt Brakes, das sogenannte „Fischerhaus"- eine bekannte kulturelle Einrichtung Brakes (in der heutigen Mitteldeichstraße).

Abb. 10: Fischerhaus Brake

Da der Schiffsverkehr auf der Weser immer weiter zunahm, stiegen auch die Baulandpreise in Brake. Dies führte schlussendlich dazu, dass sich fast keiner mehr aus eigener finanzieller Kraft an diesem Standort ansiedeln konnte. Deshalb rief der oldenburgische Staat Ende der 1780er Jahre eine bewusste Bau- und Siedlungspolitik ins Leben. Um eine stadtähnliche Struktur in Brake zu schaffen und die Schifffahrt und den Handel am Standort Brake weiter zu beleben, ließ Herzog Peter I zu Oldenburg durch die herzogliche Kammer ab 1790 gezielt Land aufkaufen, parzellieren und als Bauland günstig an Interessenten verkaufen.

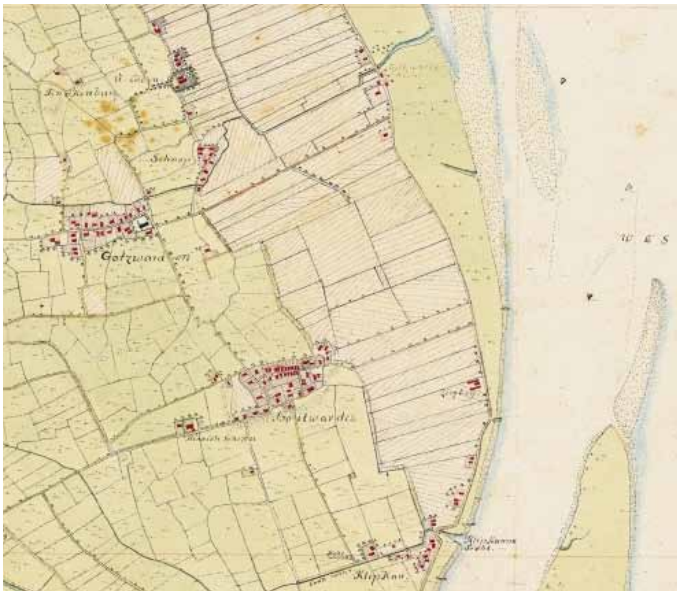


Abb. 11: Ausschnitt aus der Karte der Vogtei Golzwarden (1796) (Quelle:LGLN 2022)

Zeitgleich wurde auch die erforderlich gewordene Infrastruktur durch die Anlage von Wegen, gepflasterten Straßen und Triften errichtet. Ortsmittelpunkt wurde die Kreuzung der heutigen Breiten Straße und der Lindenstraße. Dieser verlagerte sich nach 1820 an den Platz an der Kaje, weshalb hier auch die Grundstückspreise dementsprechend anstiegen. Später kam man jedoch zu der Erkenntnis, dass dieser Platz nicht weiträumig genug für einen Ortsmittelpunkt sei, weshalb größere Gebäude an der heutigen Breiten Straße errichtet wurden. Zur Haupt- und Geschäftsstraße wurde die Breite Straße allerdings erst 1852, als die sogenannte „Chaussee" nach Oldenburg fertiggestellt wurde und diese direkt an die Breite Straße anschloss.

Durch die Zunahme des Schiffsverkehrs auf der Weser wurde Brake zu einem wichtigen Umschlagshafen für die Stadt Bremen. Trotz der Gründung der Stadt Bremerhaven und der damit verbundenen Errichtung des bremischen Tiefwasserhafens, konnte der Braker Hafen durch die beginnende Industrialisierung im 19. Jahrhundert weiter wachsen.

1814 wurde Brake erstmals eine eigenständige Kommune und erhielt in der Folge 1856 die Stadtrechte. Der Hafen fungierte fortan als Motor der Stadtentwicklung. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde Brake durch den Status als Kreisstadt zu einem Verwaltungsschwerpunkt in der Wesermarsch, was entsprechende Bautätigkeit mit sich zog.

1873 wurde die direkte Eisenbahnverbindung von Brake nach Hude eingeweiht. Anders als in Nachbarstädten wie Elsfleth oder Nordenham wurde der Bahnhof binnendeichs angelegt, weshalb der Hafen einerseits mithilfe eines Abzweiggleises durch eine Deichschaart mit Gütern versorgt werden musste und anderseits die Gleise fortan mitten durch die Innenstadt Brakes führten.

Der Wochenmarkt etablierte sich 1897 in der Stadt – und findet bis heute auf dem Postplatz seinen festen Standort.

Abb. 12: Ausschnitt der Karte vom Herzogtum Oldenburg (1856) (Quelle: LGLN 2022)

Bis 1975 wuchs die Bevölkerung Brakes kontinuierlich– mit insgesamt über 18.000 Einwohnern. Fortan gingen die Einwohnerzahlen leicht zurück – wenngleich die Neubautätigkeiten rund um den historischen gewachsenen Ortskern (Innenstadt) vor allem im Einfamilienhaussegment weiter wuchsen. Große Bevölkerungsverluste wurden ab 1997 verzeichnet, da die Bundesmarine vom Standort Brake abrückte und damit viele Arbeitsplätze in der Stadt verloren gingen.

Von 1976 bis ins Jahr 2003 wurde die Innenstadt im Rahmen eines Sanierungs-verfahrens der Städtebauförderung umgestaltet. Dies führte vor allem zu einer deutlichen Aufwertung des Untersuchungsgebietes. In diesem Prozess wurde u.a. die Eisenbahn- und Straßenführungsnetz überplant, eine Fußgängerzone errichtet, sowie die Kaje als Aufenthalts- und Erholungsraum ausgebaut – wodurch der Standort Innenstadt deutlich an Qualität gewann.[2]

Abb. 13: Ausschnitt der Karte des Amtes Brake (1900) (Quelle:LGLN 2022)

2 Vgl. Eckhardt, A.; Geschichte der Stadt Brake (Unterweser), S. 13 ff.

Durch den Strukturwandel, die Zunahme des Online-Handels und die Errichtung des Einkaufszentrums an der Weserstraße bedingt, steht die Innenstadt heute – fast 20 Jahre nach Abschluss des Sanierungsverfahrens – vor neuen Herausforderungen. Leerstände prägend das Stadtbild und die Gestaltungselemente von damals sind in die Jahre gekommen.
Ein umfassender Transformationsprozess für eine zukunftsfähige Innenstadt Brakes soll mithilfe dieses Integrierten Handlungskonzepts angestoßen werden.

Abb. 14: Innenstadt Brakes (2021)

2.3 Bestehendes Planungsrecht

ÜBERREGIONALE PLANUNGEN
Die Stadt Brake wird im Landesraumordnungsprogramm (LROP) Niedersachsens (Stand 2017) als Mittelzentrum ausgewiesen. Neue Einzelhandelsgroßprojekte sind zur Verbesserung der Grundlagen für bedeutsame Standortentscheidungen als regionale Einzelhandelskonzepte zu erstellen und abzustimmen.[3]
Brake wird außerdem als ein landesbedeutsamer, logistischer Knotenpunkt in der Region Nord-West benannt (bestehend aus den Städten Nordenham, Emden, Leer, Wilhelmshaven, Oldenburg, Bremerhaven, Friesoythe-Saterland Cuxhaven sowie Brake (Unterweser)). In der Logistikregion sollen verkehrlich gut angebundene, überregional bedeutsame Standorte bestimmt werden, an denen vornehmlich Ansiedlungen der Logistikwirtschaft vorgenommen werden, die sich zur Abwicklung des Güterverkehrs eignen. Im Rahmen des Regionalen Raumordnungsprogramms sind diese Standorte als Vorranggebiete festzulegen.[4]

3 Vgl. Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) (2017): Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen.- Hannover, S. 18- 20

4 Vgl. Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) (2017) ebd. S. 35-36.

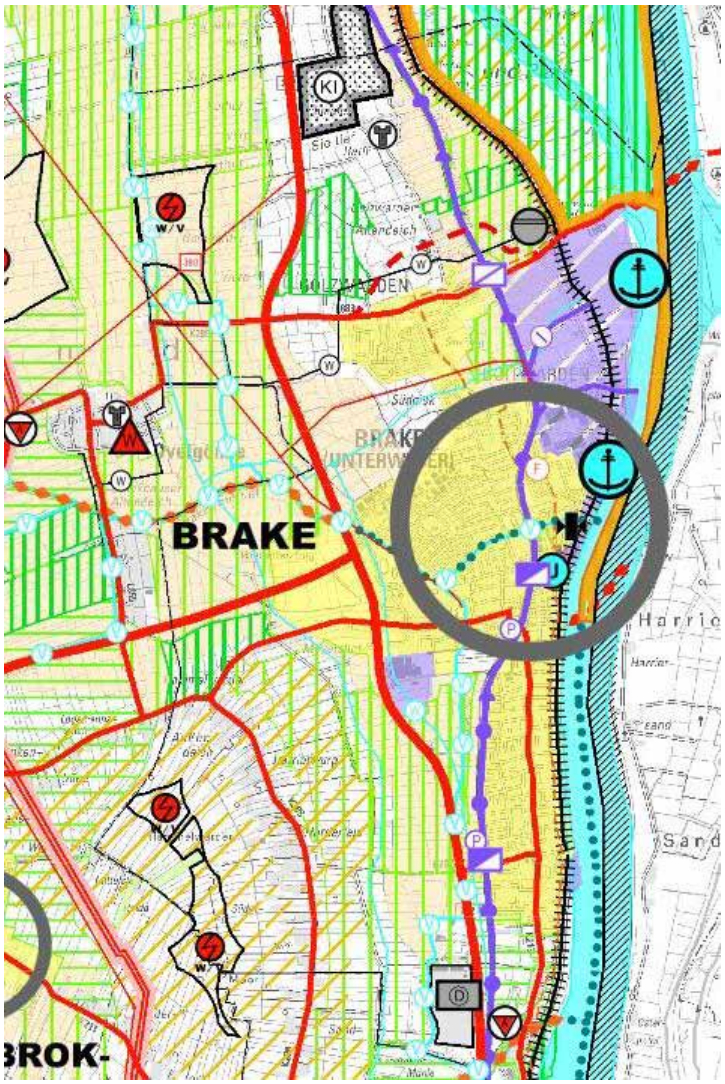


Abb. 15: Ausschnitt aus dem RROP (LK Wesermarsch 2019)

Im **Regionalen Raumordnungsprogramm** (RROP) des Landkreises (LK) Wesermarsch (Stand 2019) ist Brake als Mittelzentrum dargestellt. Neben der grundzentralen Versorgungsfunktion und damit Sicherung und Entwicklung von Wohn- und Arbeitsplätzen, übernimmt Brake damit auch regional die Versorgung mit Dienstleistungen und Gütern des aperiodischen Bedarfs – insbesondere in den Bereichen Einzelhandel, Bildung, Gesundheit, Infrastruktur, Kultur, administrative Einrichtungen und Wirtschaft.[5]

Das Gebiet rund um die Innenstadt wird im RROP als zentrales Siedlungsgebiet beschrieben. Die Entwicklungsziele sind im Einzelhandelsentwicklungskonzept berücksichtigt worden und zusätzlich oftmals bauplanungsrechtlich gesichert, um die Entwicklung des Standortes gezielt zu steuern.[6]

KOMMUNALE PLANUNGEN & ENTWICKLUNGSZIELE

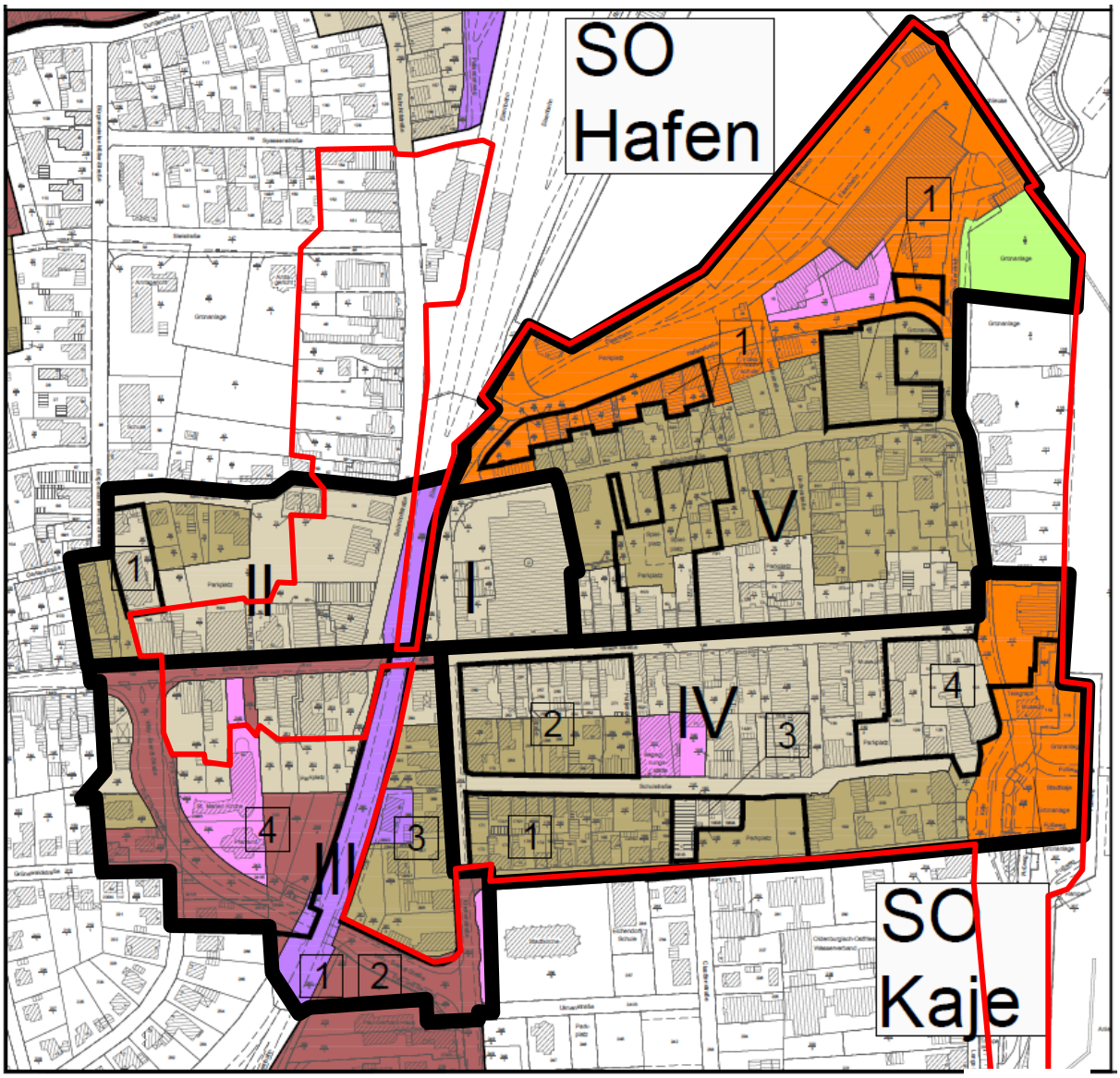
Die Ziele der Stadtentwicklung für Brake werden im **Flächennutzungsplan** (FNP) aufgeführt. Der FNP der Stadt Brake mit letzter Änderung von 2020 stellt die Gebietskulisse Innenstadt wie folgt dar: Im Norden des Untersuchungsraumes Innenstadt befindet sich ein Sonstiges Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Binnenhafen. An dieses Sondergebiet grenzen gemischte Bauflächen an, die sich über die gesamte Fußgängerzone und angrenzende Straßen erstrecken. Außerdem grenzt hier eine Fläche für den Gemeinbedarf an, die der Feuerwehr dient.

Entlang der Weser werden die gemischten Bauflächen durch eine Öffentliche Grünfläche und ein dahinterliegendes Allgemeines Wohngebiet abgegrenzt. Schlussendlich gehen diese Flächen im Süden in ein „Sonstiges Sondergebiet“ mit der Zweckbestimmung Kaje über. Die zentral liegende gemischte Baufläche, rund um den Bereich der Fußgängerzone, wird im Süden durch eine Post, eine Gemeinbedarfsfläche mit der Zweckbestimmung Jugendheim und eine Öffentliche Grünfläche (zwischen Schul- und Georgstraße) abgerundet. Im Osten wird das Gebiet durch die Bahnanlage mit einer Fußgängerunterführung und dem Bahnhof im Norden begrenzt. An die Bahnanlage schließt ein weiteres gemischtes Baugebiet entlang der Bahnhofstraße an. *(Vgl. Abb 16)*

5 Vgl. Landkreis Wesermarsch(2019): Raumordnungsprogramm 2019 für den Landkreis Wesermarsch, S. 21.
6 Vgl. Landkreis Wesermarsch(2019) ebd. S. 26.

Abb. 16: Ausschnitt aus dem FNP der Stadt Brake (2020)

In den geltenden **Bebauungsplänen** (kurz B-Plan) werden die Darstellungen des Flächennutzungsplans konkretisiert. Die Gebietskulisse Innenstadt wird dabei in den Bebauungsplänen I bis V dargestellt (*s. hierzu Abb. 17: Gesamtübersicht der rechtskräftigen Bebauungspläne in der Gebietskulisse Innenstadt*).



LEGENDE

- Bebauungspläne mit Rechtsverbindlichkeit
- Reines Wohngebiete
- Allgemeines Wohngebiete
- Dorfgebiete
- Mischgebiete
- Kerngebiete
- Gewerbegebiete
- Industriegebiete

- Gebietskulisse Innenstadt
- Sondergebiete
- Gemeinbedarfsflächen
- Grünflächen
- Bahnflächen
- 34 Satzung mit Rechtsverbindlichkeit
- Ausgleichsflächen
- 44B Nummer des Bebauungsplanes
- 1 Nummer der Änderung des Bebauungsplanes

Abb. 17: Gesamtübersicht der rechtskräftigen Bebauungspläne in der Gebietskulisse Innenstadt

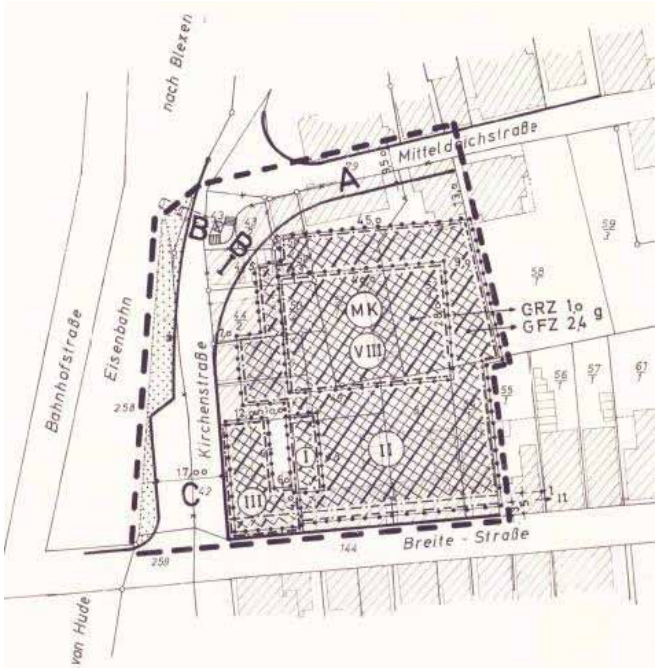


Abb. 18: Bebauungsplan I der Stadt Brake (1974)

Das Quartier rund um den ehemaligen ALDI-Komplex auf Höhe des westlichen Einganges der Fußgängerzone wird als Kerngebiet in Bebauungsplan Nr. I dargestellt, der am 12.07.1974 seine Rechtskraft erlangte. Oberhalb der Erdgeschosszonen sind Wohnnutzungen zulässig. Die festgelegte Geschosshöhe variiert zwischen zwei und acht Vollgeschossen bei geschlossener Bauweise.

Durch die zentrale Rolle als Schüsselimmobilie der Innenstadt, stellt der ALDI-Komplex eine zentrale Leitfunktion für die Weiterentwicklung des Standortes Innenstadt dar. Da der Komplex über Jahre leer stand, ist im Zuge einer Überplanung auch der Bebauungsplan Nr. I zu überdenken.

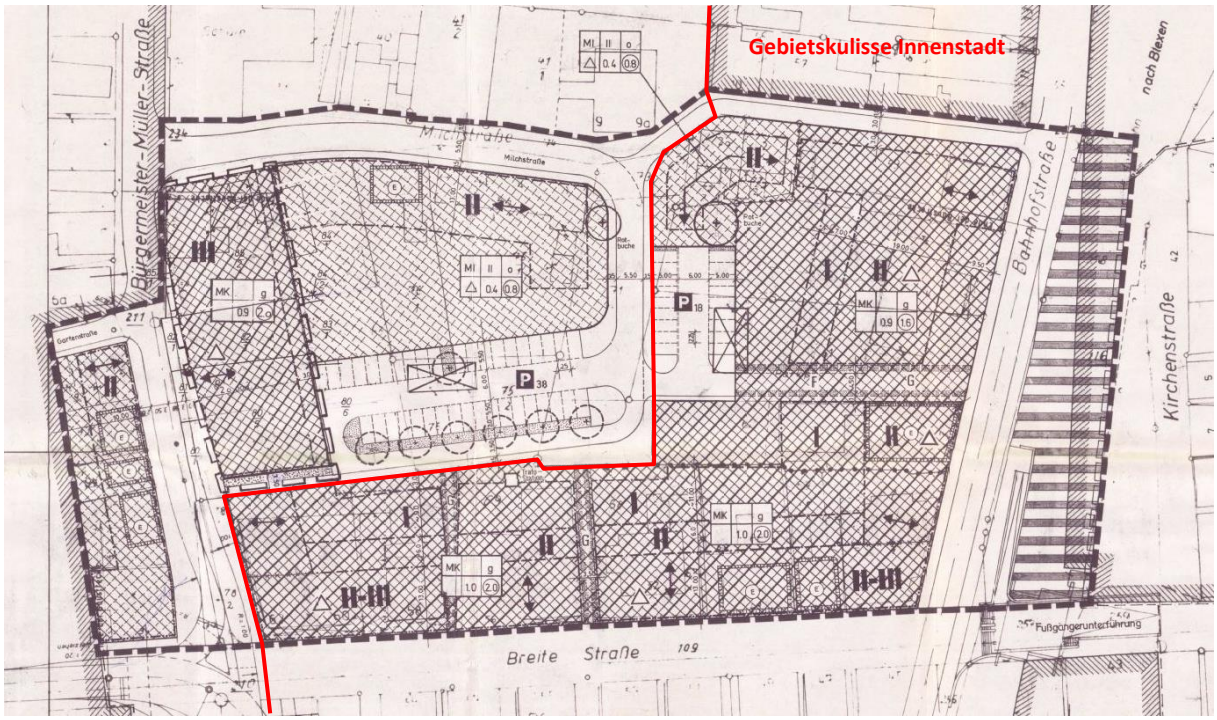


Abb. 19: Bebauungsplan Nr. II, 1. Änderung der Stadt Brake

Bebauungsplan Nr. II beschreibt das Quartier westlich der Bahntrasse und damit Teile der Breiten Straße, der Milchstraße und der Bahnhofstraße. Der Plan erhielt am 11.05.1979 seine Rechtskraft und wurde zwischenzeitlich einer Änderung unterzogen. Große Teile des Quartiers sind als Kerngebiet definiert – lediglich zwei kleinere Teilbereiche im Nord-Westen sind als Mischgebiet beschrieben. Die Bebauungshöhe variiert zwischen ein und drei Vollgeschossen. Mittig des Gebäudeblocks liegt ein größerer Parkplatz, der von der Milchstraße aus erschlossen wird. Wohnungen sind oberhalb der Erdgeschosszonen zulässig. Die Erdgeschosse sind für die Unterbringung von Einzelhandelsbetrieben reserviert.

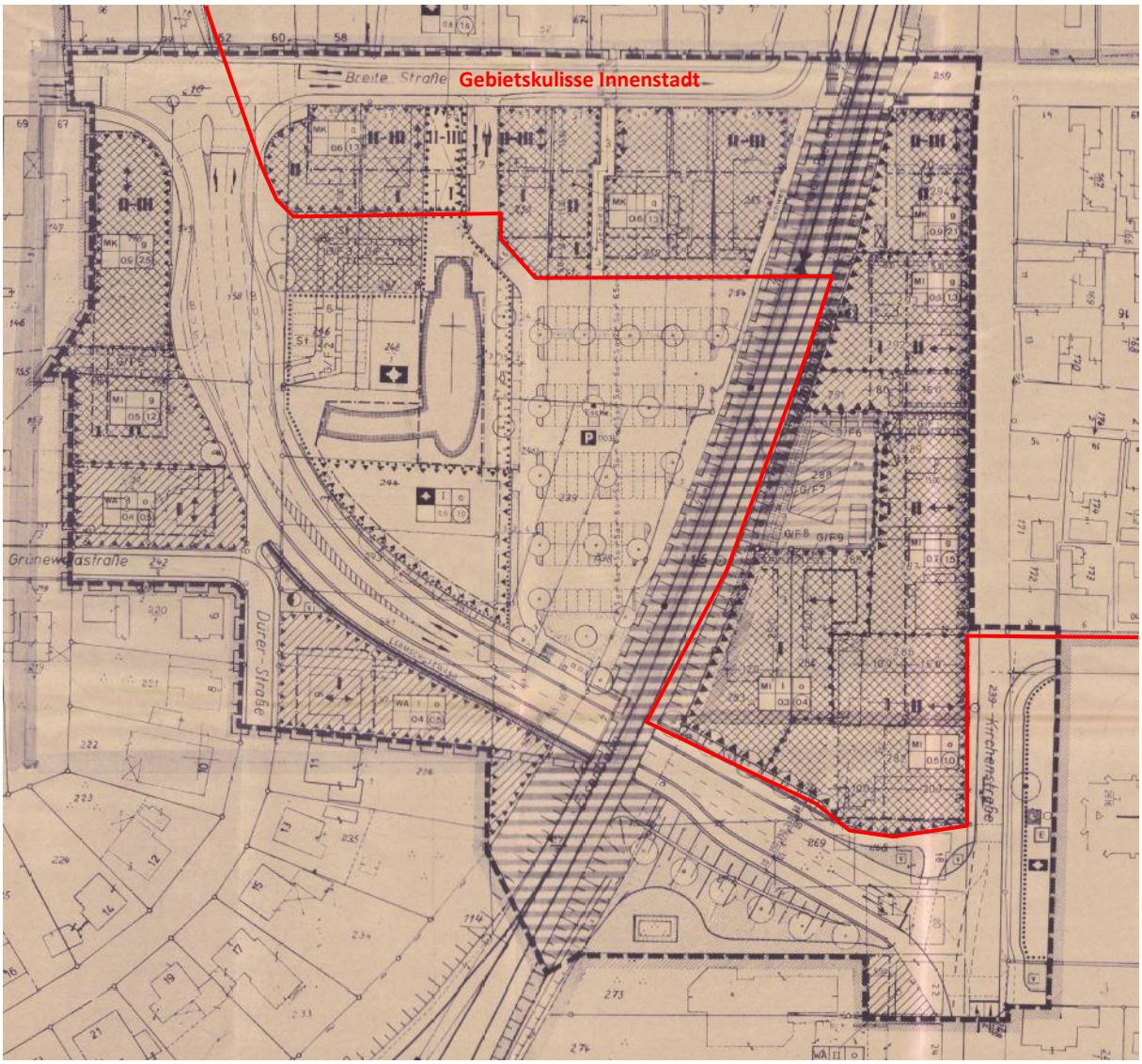


Abb. 20: Bebauungsplan Nr. III, 4. Änderung der Stadt Brake

Bebauungsplan Nr. III beschreibt den südlichen Teilbereich der Breiten Straße westlich der Bahntrasse samt Fußgängerunterführung und Teile der Bebauung entlang der Kirchenstraße, die östlich der Bahntrasse verläuft. Dieser Bebauungsplan erlangte am 29.02.1980 seine Rechtskraft und wurde seither durch Veränderungen der Gegebenheiten vor Ort viermal geändert – zuletzt 1990. Entlang der Breiten Straße werden die Gebäude in den Erdgeschosszonen als Geschäfte und Dienstleistungsbetriebe genutzt. Größtenteils ist hier eine zwei bis dreigeschossige, geschlossene Bauweise vorgeschrieben mit optionaler Wohnnutzung in den Obergeschossen. Die Häuser stehen größtenteils mit dem Giebel zur Straße und bilden einen geschlossenen Häuserblock. Die Gebäude östlich der Bahntrasse (entlang der Kirchenstraße) sind ebenfalls als geschlossene Bebauung in hauptsächlich zweigeschossiger Bauweise vorgeschrieben. Um das historische Stadtbild zu erhalten, wurden kleinere Abstände zwischen den Gebäuden festgelegt, um die historischen „Traufgassen“, die der Entwässerung der Gebäude dienen, erhalten zu können.

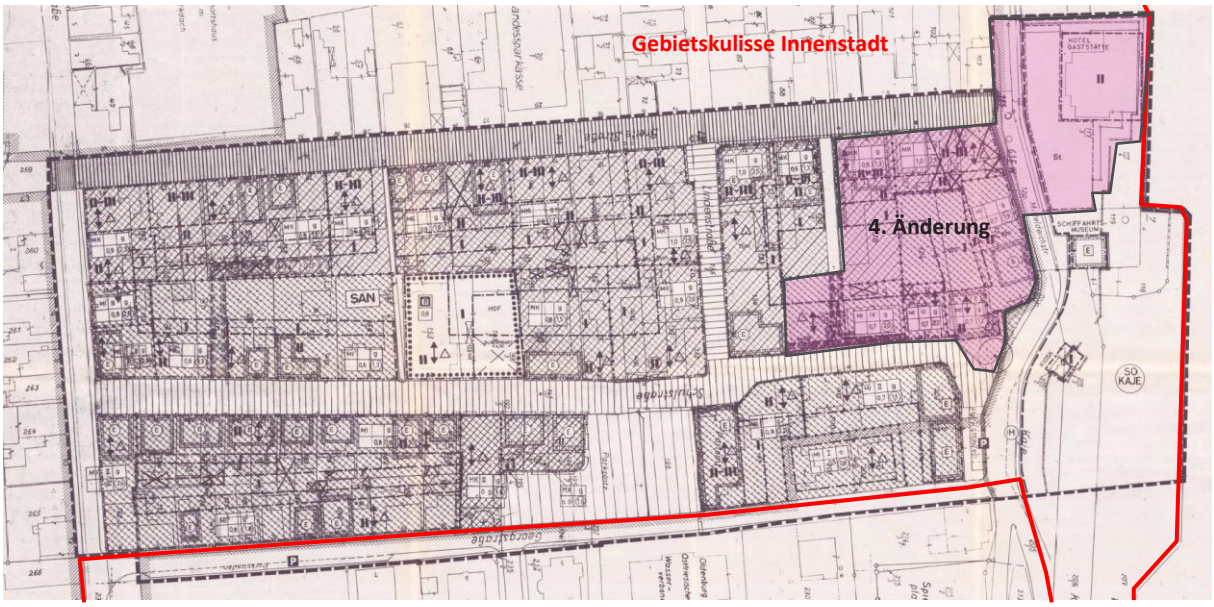


Abb. 21: Bebauungsplan Nr. IV, 3. Änderung der Stadt Brake

Im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. IV wird die Breite Straße als Fußgängerzone definiert. Der Bebauungsplan ist seit dem 16.04.1981 rechtskräftig und wurde ebenfalls vier Änderungen unterzogen. Hier ist eine zwei- bis dreigeschossige Bebauung vorgesehen. Die angrenzenden Nebenstraßen (Lindenstraße und Schulstraße) werden als verkehrsberuhigte Zonen ausgewiesen. In den Nebenstraßen flacht die Bebauung auf ein bzw. zwei Geschosse ab. Große Teile des Quartiers sind als Kerngebiet ausgewiesen – mit Ausnahme der Bebauung entlang der Georgstraße sowie am westlichen Rand entlang der Mitteldeichstraße/ Ecke Schulstraße.

Im östlichen Bereich des Quartiers grenzt das Sondergebiet Kaje an. Hier wurden im Rahmen der 4. Änderung besondere Schallschutzmaßnahmen zu Gunsten der Weiterentwicklung des Binnenhafens notwendig. Im Zuge des Ausbaus des hier ansässigen Hotels, wurden diese bauleitplanerischen Anpassungen notwendig, die sich zugleich auch auf das westlich der Mitteldeichstraße angrenzende Kerngebiet beziehen.

Auch wurden gesonderte Festlegungen hinsichtlich der Nutzung getroffen, da dieser Bereich durch seine Lage innerhalb der Deichschutzzone, besondere Anforderungen erfüllen muss. Wohnnutzungen sind in diesem Bereich daher nur sehr eingeschränkt zulässig.

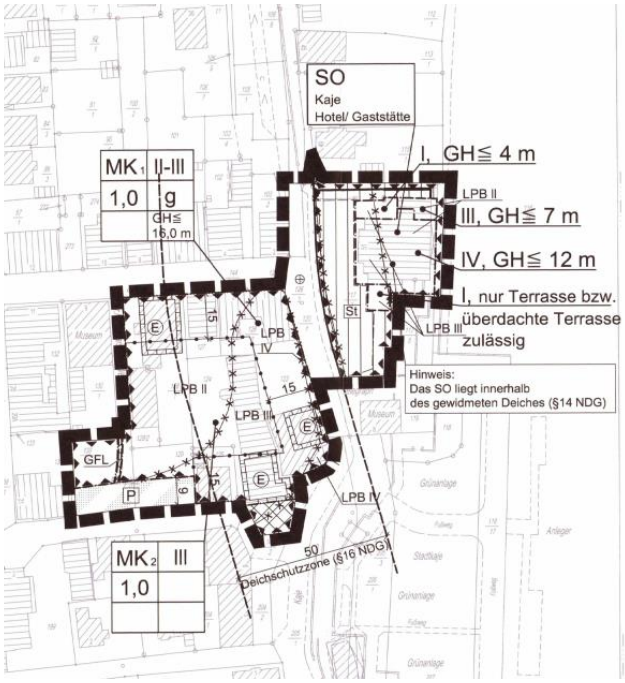


Abb. 22: Bebauungsplan Nr. IV, 4. Änderung der Stadt Brake

Bebauungsplan Nr. V ist seit dem 18.01.1985 rechtkräftig und wurde seither einmal geändert. Der Bebauungsplan bezieht sich auf das Quartier nördlich der Breiten Straße und grenzt im Norden an den Binnenhafen und im Osten an die Weser an.

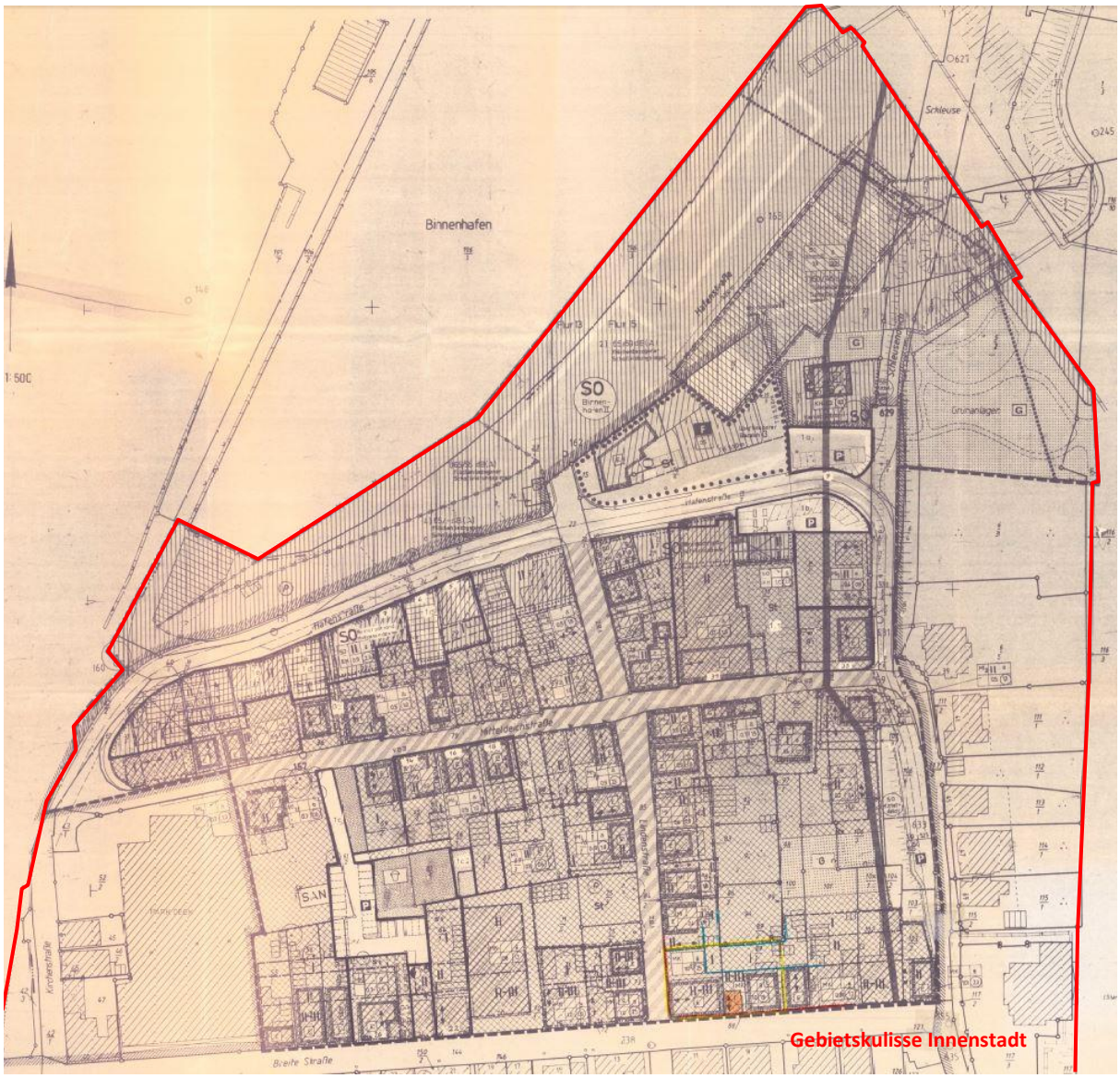


Abb. 23: Bebauungsplan Nr. V, 1. Änderung der Stadt Brake

Ein Kerngebiet mit zwei- bis dreigeschossiger Bebauung in geschlossener Bauweise schließt an die Breite Straße an. In den Hinterhöfen flacht die Bebauung leicht auf größtenteils nur ein Geschoss ab. Hier grenzt ein Mischgebiet an, welches sich bis zur Mitteldeichstraße im Norden erstreckt. Hier ist Wohnen auch in den Erdgeschosszonen zulässig. Die Straßen (Lindenstraße und Mitteldeichstraße) sind als verkehrsberuhigte Zonen definiert.

Nördlich der Hafenstraße grenzt ein Sondergebiet für hafenaffine Nutzungen an. Hier sind Gewerbebetriebe und Lagerhäuser zulässig, die das angrenzende Wohngebiet nicht wesentlich stören. Auch sind Geschäfts- und Bürogebäude sowie Einzelhandelsnutzungen zulässig. Der Schalleistungspegel der hier ansässigen Betriebe darf maximal 65/55 db(A) betragen. Wohnen ist in diesem Sondergebiet derzeit nicht zulässig. Im Rahmen einer Neuordnung dieses Gebietes sollte u.a. auch über eine Zulässigkeit von Wohnen nachgedacht werden.

Abb. 24: Speckmann Architekten (2020) – Visualisierung zur Umnutzung der Gebäude entlang der Hafenstraße

Der Blick auf den Binnenhafen bietet eine attraktive Kulisse, die viele offene Potentiale bietet. So gibt es bereits erste Entwürfe eines Investors, hier eine Wohnnutzung in den Obergeschossen zu etablieren. Städte, wie beispielsweise Hamburg, zeigen mit ihrer „Hafen City“, dass eine Koexistenz von Wohnen und Hafennutzungen unter bestimmten Voraussetzungen möglich ist. Hierfür müsste auch dieser Bebauungsplan im Bereich des Binnenhafens neu gedacht werden.

Wie die Gesamtübersicht aller Bebauungspläne in der Gebietskulisse Innenstadt (Abb. 17) zeigt, gibt es entlang der Mitteldeichstraße und der Bahnhofstraße Teilbereiche, die nicht von einem rechtskräftigen Bebauungsplan abgedeckt sind. Für diese Bereiche wird im Rahmen einer Überplanung §34 des Baugesetzbuches herangezogen, wo vor allem bewertet wird, ob das überplante bzw. neue Gebäude sich in das Ortsbild und die nähere Umgebung aus städtebaulichen Gesichtspunkten einfügt.

Neben den formalen Planungsinstrumenten gibt es auch **informelle Planungen**, die die Innenstadt und ihre Entwicklung beeinflussen.

So wurde erstmalig 2012 ein **Integriertes Stadtentwicklungskonzept** (kurz ISEK) für die Gesamtstadt Brakes ausgearbeitet. Dieses wurde 2021 fortgeschrieben und soll die zukünftige Entwicklung der Stadt im Wesentlichen steuern. Aus einer umfassenden Bestandsaufnahme unter Durchführung unterschiedlicher Beteiligungsverfahren wurden Entwicklungsziele abgeleitet, die unterschiedliche Stadtentwicklungsbedarfe erkennen lassen.

Um diese gesamtstädtischen Entwicklungsziele zu erreichen wurden Handlungsempfehlungen formuliert sowie fünf Fokusräume ausgewählt, von denen eine positive Ausstrahlung auf die Gesamtstadt bzw. das umgebende Quartier ausgeht. Einer dieser gewählten Fokusräume ist die Innenstadt. Die im ISEK formulierten Ziele für die Innenstadt fließen unmittelbar in dieses hier vorliegende Integrierte Handlungskonzept ein und sind damit auf das ISEK – und die gesamtstädtische Entwicklung abgestimmt.

2.4 Bevölkerung und Wohnen

BEVÖLKERUNG

Die Stadt Brake (Unterweser) ist mit rund 14.824 Einwohner/-innen (Stand 31.12.2020) nach Nordenham die zweitgrößte Stadt im Landkreis Wesermarsch. In den letzten 30 Jahren hat Brake einen Bevölkerungsrückgang von knapp 8,3% verzeichnet – wenngleich es durch die Wende in den 1990 Jahren und die Zuwanderung von Spätaussiedlern zu einem kurzzeitigen Anstieg der Bevölkerung kam. Die Prognosen des Landesamtes für Statistik (LSN) gehen von einem weiteren Rückgang der Bevölkerung Brakes aus. Für das Jahr 2030 errechnet das LSN
für Brake nur noch 14.511 Einwohner/-innen, was einem weiteren Rückgang von 313 Einwohnenden (bzw. 2,1%) entspräche.

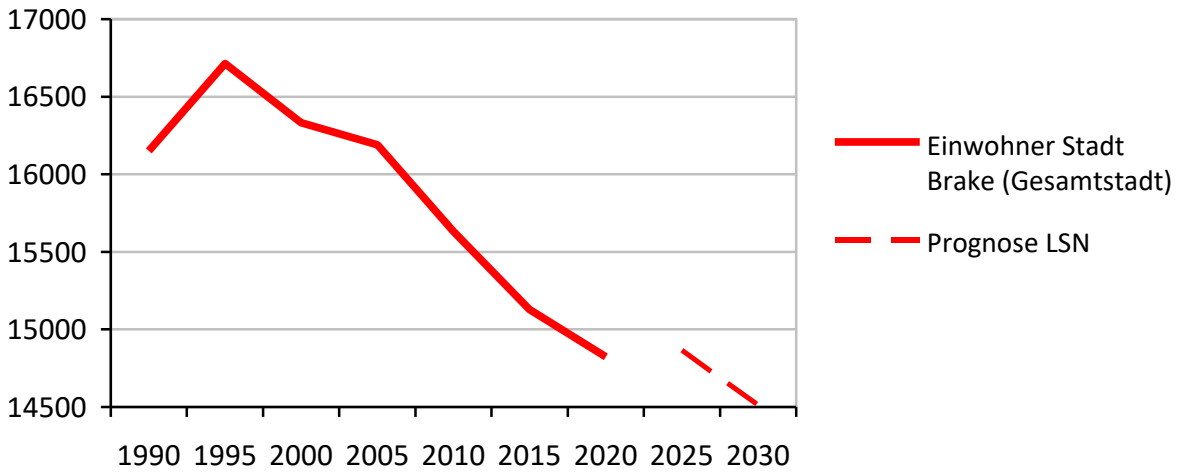


Abb. 25: Bevölkerungsstatistik der Gesamtstadt Brakes samt Entwicklungsprognose (Quelle: LSN 2021)

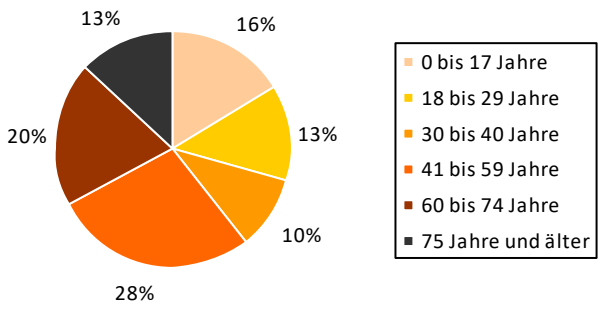


Abb. 26: Gesamtstädtische Verteilung der Altersgruppen (Quelle: LSN 2021)

Bei Betrachtung der Altersstrukturen der Bevölkerung der Gesamtstadt, ist deutlich zu erkennen, weshalb die Einwohnerzahlen als rückläufig prognostiziert werden: 33% der Bevölkerung sind über 60 Jahre alt – und 13% davon sogar über 75 Jahre alt.

Lediglich 16% der Bevölkerung sind der Gruppe der Kinder und Jugendliche (unter 18) zuzuordnen. Brake ist damit, wie viele andere Städte auch, vom demographischen Wandel betroffen.

Dem Wohnraumversorgungskonzept des LK Wesermarsch von 2016 zur Folge, wird sich diese Entwicklung in den kommenden 15 Jahren noch weiter zuspitzen. Demnach wird sich langfristig vor allem die Bewohnerzahl der 45-59 Jährigen reduzieren. Der Anteil der Kinder und Jugendlichen sowie der jungen Erwachsenen (18-29 Jahre) wird nur leicht zurückgehen. Trotz dieser Prognose, wird die Bevölkerung dem Trend zur Folge altern. So wird die Zahl der über 75-jährigen in den kommenden Jahren deutlich ansteigen.[7]

7 Vgl. Landkreis Wesermarsch (2016): Wohnraumversorgungskonzept für die Städte und Gemeinden der Weser marsch – Stadt Brake (Utw.)

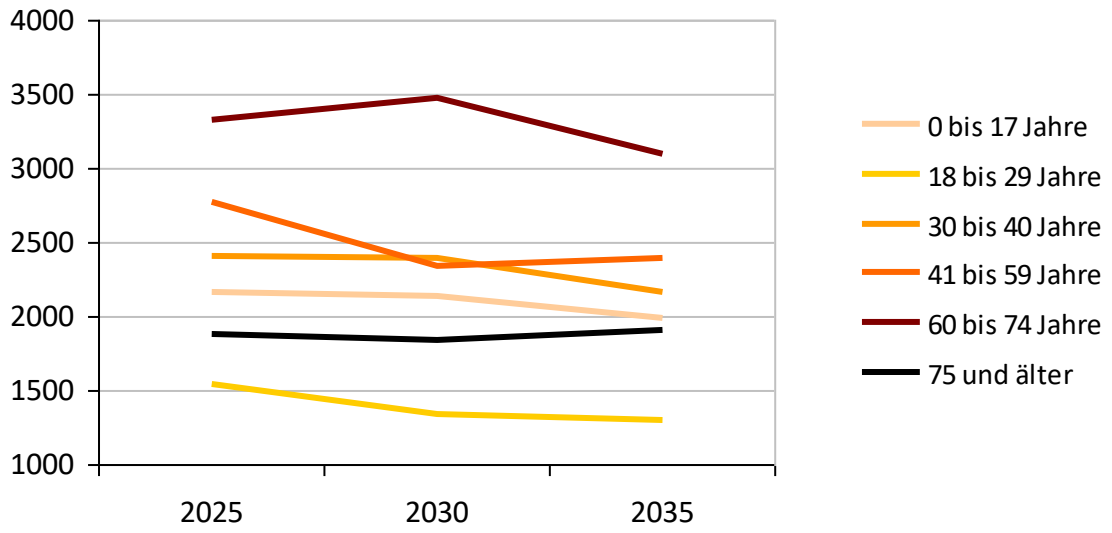


Abb. 27: Prognose der gesamtstädtischen Entwicklung der Bevölkerungsstruktur (Quelle: LSN 2021)

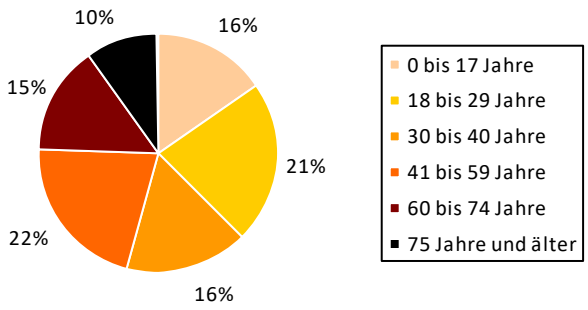


Abb. 28: Verteilung der Altersgruppen in der Gebietskulisse Innenstadt

Mit 626 Einwohner/-innen leben rund 4,2% der gesamtstädtischen Bevölkerung in der Gebietskulisse Innenstadt. Die Altersstruktur weicht hier teilweise stark von der gesamtstädtischen ab. Große Unterschiede zeigen sich vor allem bei der Gruppe der 18 bis 29 sowie 30 bis 40 Jährigen. Diese ist in der Innenstadt mit insgesamt 37% sehr viel stärker vertreten (in der Gesamtstadt sind lediglich 23% dieser Gruppe zuzuordnen).

Dies hat auch Auswirkungen auf die Gruppen der Bevölkerung, die 41 Jahre und älter sind. In der Innenstadt ist die Gruppe der 41 bis 59 Jährigen lediglich mit 22% (Gesamtstadt 28%) und die der 60 bis 74 Jährigen nur mit 15% (Gesamtstadt 20%) vertreten. Insgesamt ist damit die Bevölkerung in der Innenstadt deutlich jünger als in der Gesamtstadt. Die Innenstadt scheint durch die Zentralität und die Angebote vor Ort gezielt jüngere Menschen anzusprechen und bietet damit ein großes Entwicklungspotential.

Da der demographische Wandel einen stadtgrenzenübergreifenden Entwicklungstrend darstellt, ist dennoch davon auszugehen, dass die laufenden Schrumpfungstendenzen und die Überalterung der Bevölkerung, wie sie sich in der Gesamtstadt abzeichnen, auch in der Innenstadt eintreffen werden. Die neuen gesellschaftlichen Entwicklungen, führen auch zu veränderten Anforderungen für die Planungspraxis: Die wachsende Gruppe der über 50-jährigen lässt für die Zukunft eine verstärkte Nachfrage nach neuen Wohn- und Betreuungsformen sowie steigende Anforderungen an die Barrierefreiheit erwarten. Auf diesen Entwicklungstrend muss im Zuge der Neuordnung des städtischen Raumes reagiert werden.

Um den Bevölkerungsrückgang abzubremsen und bestenfalls sogar zu stoppen, müssen weitere Anreize für jüngere Menschen geschaffen werden, um diese Zielgruppe vermehrt nach Brake zu locken und die junge Bevölkerung am Standort dauerhaft zu halten. Eine attraktive

Innenstadtgestaltung und günstige Wohnangebote – aber auch ausreichend Arbeitsplätze und Betreuungsmöglichkeiten für Kinder können dabei wesentliche Anreize sein, diese Zielgruppe am Standort Brake und damit auch in der Innenstadt zu halten.

WOHNEN

Der Wohnungsbau in der Wesermarsch ist traditionell von Ein- und Zweifamilienhäusern geprägt. Der Geschosswohnungsbau stellt eher eine Ausnahmeerscheinung dar und beschränkt sich auf die Zentren Brake und Nordenham, wo vor allem der Hafenbetrieb in der Vergangenheit zu einem schnellen Wachstum und einer hohen Wohnungsnachfrage führte – die nur mit Geschosswohnungsbau bedient werden konnte.

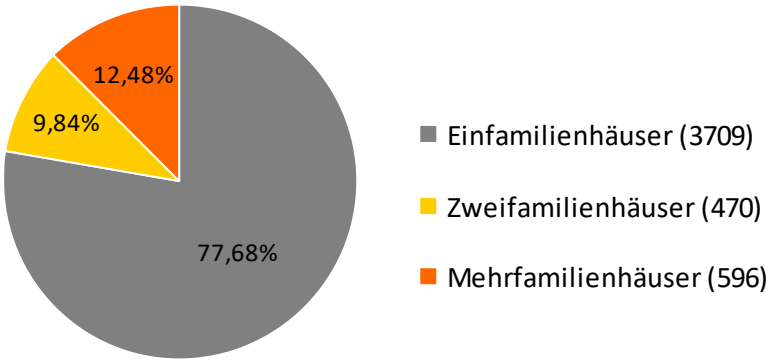


Abb. 29: Verteilung der Wohnungsformen in der Stadt Brake (Stand 2020)- Quelle: LSN 2021

Der Geschosswohnungsbau prägt dabei vor allem das Stadtzentrum Brakes. In den Randbereichen, wie den Ortsteilen Golzwarden oder Hammelwarden, prägen Ein- und Zweifamilienhäuser das Bild. Im regionalen Vergleich mit den umliegenden Großstädten Bremen, Oldenburg und Delmenhorst sind die Preise in Brake für baureifes Land und damit auch für Eigentumswohnungen und –häuser noch recht niedrig. Hinsichtlich des Mietwohnungsmarktes liegt Brake im Vergleich zu anderen Gemeinden des LK Wesermarsch – ausgenommen von Nordenham, wo die Mieten teilweise doppelt so hoch sind – generell in etwa derselben Preisspanne.[8]

Allerdings verändert sich der Wohnungsmarkt durch steigende Anforderungen, wie die Alterung der Gesellschaft und geänderte Lebensstile, stetig. So verzeichnet der Markt allgemein eine zunehmende Anzahl an 1-Personen-Haushalten und eine steigende Wohnfläche pro Kopf. Außerdem wachsen die Ansprüche der Wohnungssuchenden hinsichtlich der Wohnform und der Qualität der Wohnungen. Der demographische und damit verbundene gesellschaftliche Wandel führt aktuell auch dazu, dass die Nachfrage nach Wohneigentum stetig steigt. Gleichzeitig warnt beispielsweise die N-Bank vor einem stagnierenden Markt – wodurch vor allem Bestandsgebäude bald nicht mehr nachgefragt würden.

Um diesen Herausforderungen gerecht zu werden, sollte die Stadt Brake (Unterweser) eine grundlegende Strategie im Rahmen des in der Ausarbeitung befindlichen Siedlungsentwicklungskonzeptes erarbeiten, wie stadtübergreifend und vor allem einheitlich im Planungsalltag reagiert werden sollte.[9] Dabei sollte vor allem eine umfassende Modernisierung und Sanierung der Immobilien im Bestand im Fokus stehen, um einem Neubau ähnliche Qualitäten zu schaf-

8 Vgl. Landkreis Wesermarsch (2016) ebd.

9 Vgl. Stadt Brake (Unterweser) (2021): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept.- Brake (Unterweser), S. 40ff.

fen. Vor allem die Zielgruppe der Älteren sollte dabei in den Blick genommen werden, die einen hohen Anspruch an ihre Wohnung und deren Standort haben – aber auch Faktoren wie die Barrierefreiheit sowie Service- und Betreuungsangebote sollten mitgedacht werden.

Gleichzeitig muss die Stadt gegen die Überalterung der Gesellschaft gegensteuern. Attraktive Angebote zur Eigentumsbildung (von Wohnungen und Häusern) könnten dazu beitragen, Familien und Alleinerziehende in Brake zu halten – bzw. sie nach Brake zu führen. Dabei spielen aber auch Faktoren wie ein familiengerechtes Wohnumfeld eine große Rolle.

In der Gebietskulisse Innenstadt ist das Wohnangebot durch die große Verdichtung des Gebietes über den Bestand hinaus recht begrenzt. Entlang der Breiten Straße und der Bahnhofstraße findet das Wohnen größtenteils im Obergeschoss statt. An der Kaje, der Mitteldeichstraße, der Kirchenstraße, der Lindenstraße und der Schulstraße überwiegt die Zahl der Gebäude, die komplett als Wohngebäude genutzt werden. In der Hafenstraße gibt es nur vereinzelte Wohnnutzungen, da das festgesetzte Sondergebiet Hafen eine solche Nutzung nur in wenigen Ausnahmefällen zulässt. *(Vgl. Karte 2: Wohnen in der Innenstadt)*

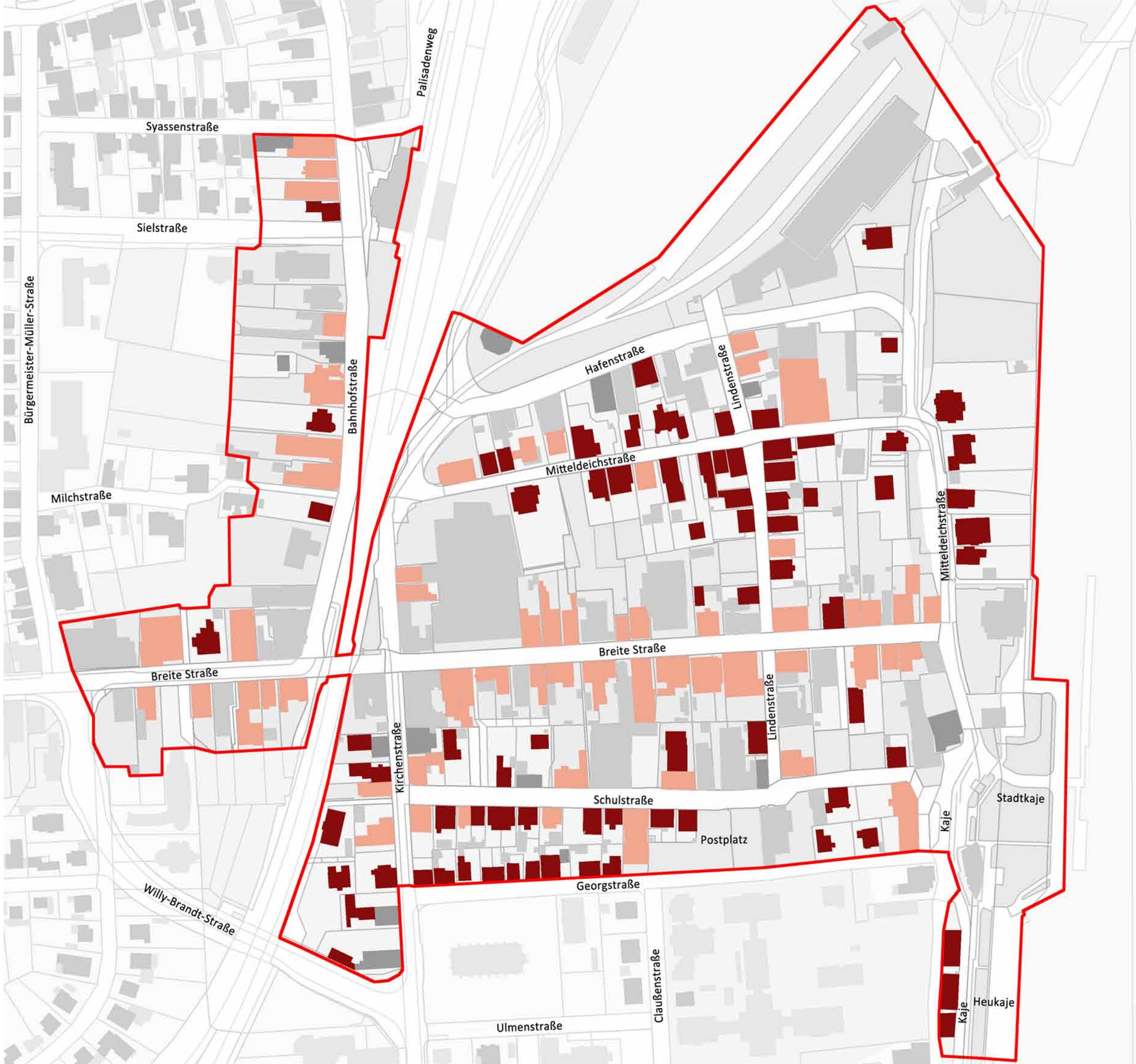
Mögliche Potentialflächen zur Erweiterung einer Wohnnutzung werden seitens der Verwaltung vor allem in den derzeitigen Leerständen gesehen. Ein Angebot an modernen, altersgerechten Wohnungen gibt es in der Gebietskulisse Innenstadt lediglich in der Breiten Straße 1-3. Hier wohnt seit 2016 eine Senior-/innen-Wohngemeinschaft, die mit insgesamt fünf Personen auf einer Fläche von 166m² lebt.[10] Unmittelbar an die Innenstadt angrenzend gibt es fußläufig entsprechende weitere Angebote. So grenzt beispielsweise das Seniorenzentrum Brake (Breite Straße 84-86) unmittelbar an die Gebietskulisse an. Auch das Altenwohn- und Pflegeheim Christopherus-Haus (Kantstraße 11) ist lediglich 700 Meter fußläufig von der Innenstadt entfernt.

Zukünftig muss ein Wohnangebot geschaffen werden, welches den Anforderungen des gesellschaftlichen und demographischen Wandels gerecht wird und zur Stärkung der Gebietskulisse Innenstadt beiträgt.

Zusammenfassende Tabelle zu den Stärken- & Schwächen der Gebietskulisse Innenstadt zum Thema „Bevölkerung und Wohnen“

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
+ Die Innenstadt ist eine attraktive Wohnlage durch die unterschiedlichen Angebote vor Ort + Im regionalen Vergleich niedriger Mietspiegel + Gutes Angebot an altersgerechten, betreuten Wohnmöglichkeiten + Potentiale der Leerstände nutzen	- Überalterung und Rückgang der Bevölkerung (langfristig) - Wohnungsbestand wird den zukünftigen Anforderungen nicht gerecht (Demographischer Wandel & gesellschaftliche Veränderung) - Durch hohen Verdichtungsgrad der Innenstadt kaum Ausbaureserven vorhanden

10 Vgl. NetWerk Internet Intranet Services GmbH (2021): *<https://www.neue-wohnformen.de/wohnprojekt-ideen/projekt-23749/>*, zuletzt abgerufen am 01.12.2022.



Legende:

Reines Wohngebäude

Wohnen im OG

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 2: Wohnnutzungen

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

2.5 Verkehr und Erschließung

MOTORISIERTER INDIVIDUALVERKEHR (MIV)
Die Stadt Brake ist über die Bundesstraßen B211, B212 und B437 an die umliegenden Städte der Wesermarsch angeschlossen. In der Gebietskulisse Innenstadt wird der Verkehr hauptsächlich über die Breite Straße und die Bahnhofstraße abgewickelt, die das Areal an das überregionale Verkehrsnetz anschließen.

Die Erschließung der Gebietskulisse östlich der Bahntrasse erfolgt über den sogenannten „Innenstadtring“, der sich aus den Haupterschließungsstraßen Georgstraße (im Süden), Mitteldeichstraße (im Osten), Hafenstraße (im Norden) sowie Kirchenstraße (im Westen) zusammensetzt. Die inmitten dieses Verkehrsringes liegenden Straßen (Schulstraße, Lindenstraße und Teile der Mitteldeichstraße) dienen der innerliegenden Erschließung. Sie sind als verkehrsberuhigter Bereich definiert. Eine Ausnahme bildet die Breite Straße, die als Fußgängerzone ausgestaltet ist. Sie kann jedoch im östlichen Teilbereich zwischen Lindenstraße und Mitteldeichstraße in eine Richtung befahren werden. *(vgl. hierzu Karte 3: Verkehrslenkung)*

Die oft engen, historischen Straßenquerschnitte führen im Untersuchungsgebiet dazu, dass an vielen Stellen der Verkehr nur in eine Richtung geführt werden kann. Dies führt vor allem bei Ortfremden oft zu Konfusion. Ein gut überlegtes Wegeleitsystem könnte hier Abhilfe schaffen.

Ein politisch oft diskutiertes Thema ist die Einführung eines Zweirichtungsverkehrs in der Kirchenstraße. Bislang sind große Abschnitte nur in eine Richtung befahrbar. Die Umplanung hätte vor allem Folgen für den Radverkehr – der dann zukünftig auf der Straße geführt werden müsste. Gleichzeitig müsste aber der aus dem Stadtsüden kommende Verkehr nicht länger um den gesamten Innenstadtring herumfahren, um die Läden im Westen der Fußgängerzone zu besuchen. Das hier vorhandene, gut ausgebaute Parkangebot, ist ein weiterer Faktor, der die BesucherInnen motiviert den Innenstadtring zu nutzen. Der Zweirichtungsverkehr der Kirchenstraße könnte zu einer Verkehrsreduktion dieses Ringes – vor allem für die Georgstraße, die Mitteldeichstraße und die Hafenstraße führen und sollte deshalb im Rahmen dieses Handlungskonzeptes weitergedacht werden. Außerdem hätte es zur Folge, dass die Innenstadt auch aus Richtung Norden über die Straße Am Binnenhafen kommend besser erschlossen wäre.

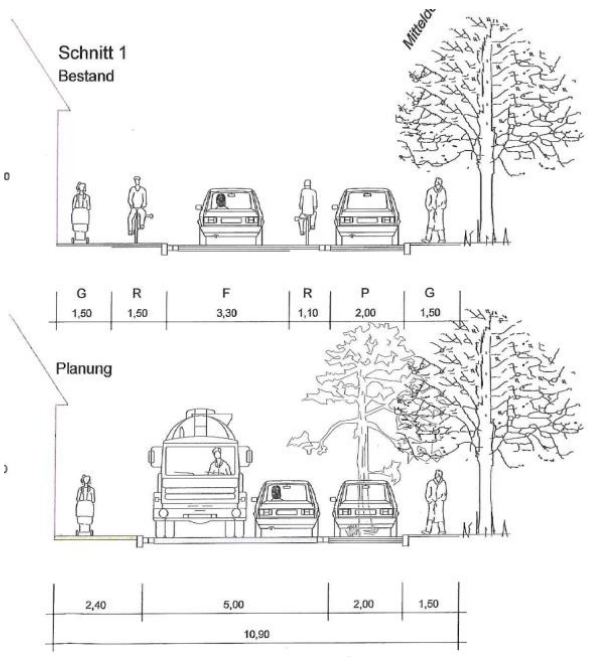
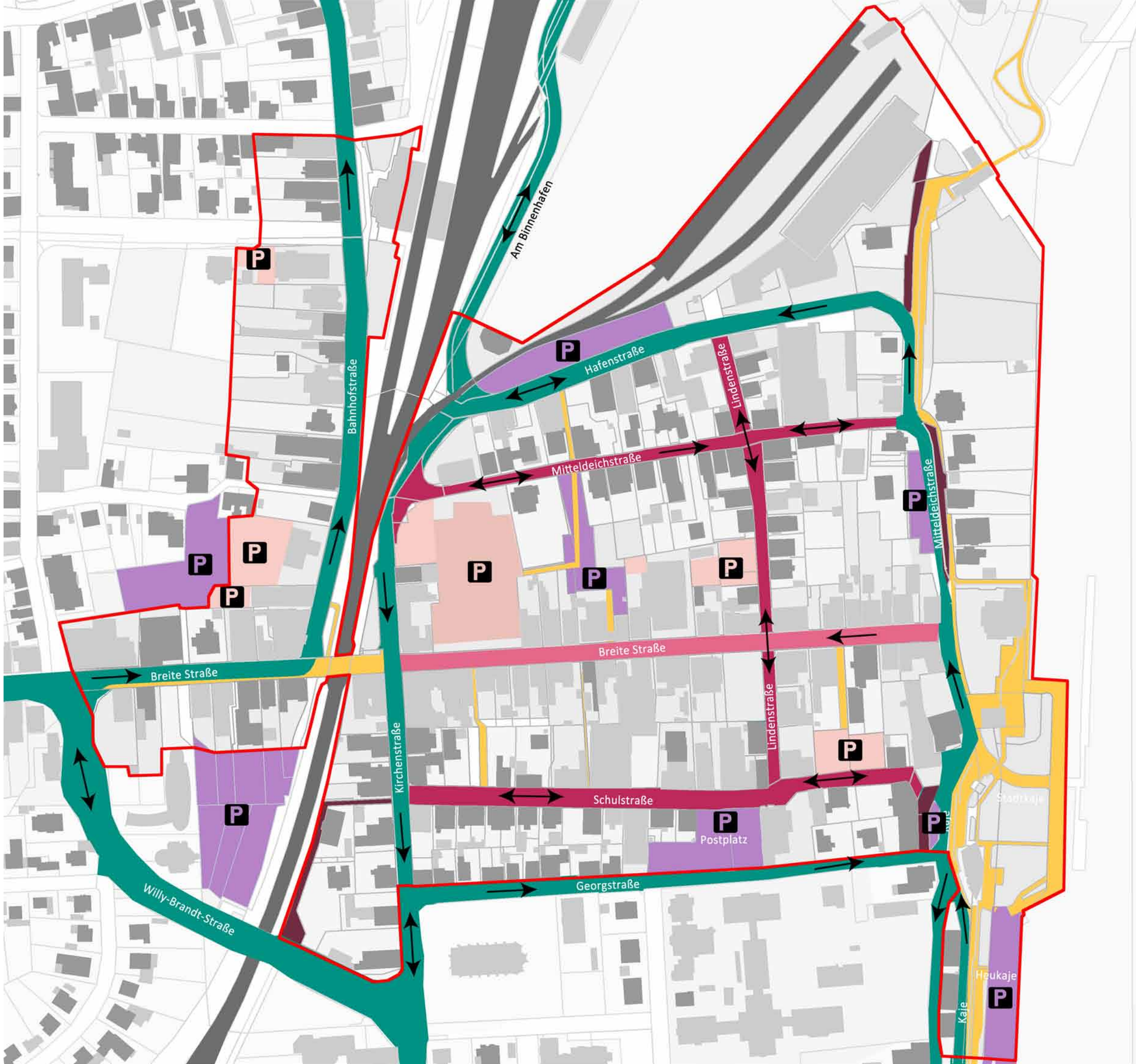


Abb. 30: Zweirichtungsverkehr Kirchenstraße



Legende:

- Haupterschließungsstraße
- Nebenerschließungsstraße
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Fußgängerzone
- Fuß- und Radwege-verbindungen
- Richtungsverkehr
- Öffentlicher Parkplatz
- Privater Parkplatz/ Parkdeck
- Gleisanlage

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 3: Verkehrslenkung

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

RUHENDER VERKEHR

Innerhalb des Untersuchungsgebietes gibt es zahlreiche öffentliche und auch private Parkmöglichkeiten. Die öffentlichen, geschäftsnahen Parkplätze befinden sich im Norden des Untersuchungsgebietes entlang der Hafenstraße (Parkplatz Binnenhafen), im Osten entlang der Mitteldeichstraße, an der Kaje sowie der Heukaje, im Süden auf dem Postplatz zwischen Schulstraße und Georgstraße und zentral an die Fußgängerzone angrenzend zwischen Breite Straße und Mitteldeichstraße (NWZ-Parkplatz).

Der öffentliche Parkplatz am Binnenhafen bietet neben den regulären PKW-Stellplätzen zusätzliche Wohnmobilstellplätze. Außerdem grenzen zwei größere öffentliche Parkplätze im Westen an die Gebietskulisse an. Einer entlang der Milchstraße und ein zweiter zwischen Breite Straße und Willy-Brandt-Straße (City-Parkplatz). Ergänzt wird dieses Parkangebot durch zahlreiche private Parkplätze. Die BewohnerInnen der Innenstadt haben zudem die Möglichkeit als Anlieger im verkehrsberuhigten Straßenraum entlang der Lindenstraße, der Schulstraße sowie der Mitteldeichstraße und auf den privaten Grundstücken zu parken. *(Vgl. Karte 3: Verkehrslenkung)*

Das Parkangebot in der Innenstadt ist insgesamt als ausreichend zu bezeichnen. Es besteht an einigen Stellen jedoch Optimierungsbedarf hinsichtlich einer einheitlichen Beschilderung, die auf die zahlreichen Parkmöglichkeiten hinweist.

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÖPNV)

Die Haupterschließung des Untersuchungsraumes erfolgt durch den ÖPNV im Norden über den Bahnhof Brake (Unterweser). Eine direkte fußläufige Verbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone ist durch die räumliche Trennung der Bahntrasse bislang nur über eine Fußgängerunterführung zwischen Bahnhofstraße und Breiten Straße möglich. Die Beschilderung, die auf diese Verbindung hinweist, ist in die Jahre gekommen, teilweise unvollständig und bedarf einer grundlegenden Erneuerung. Zudem ist die Unterführung sowohl funktional als auch gestalterisch in die Jahre gekommen. In der Vergangenheit wurde bereits öfters über eine Brücken- bzw. Tunnellösung über/unter der Bahntrasse nachgedacht, um die Verbindung zwischen Bahnhof und Innenstadt noch besser und direkter zu ermöglichen. Diese sind jedoch bislang aufgrund der hohen unwirtschaftlichen Kosten und den Besitzverhältnissen der Flächen gescheitert.

Am Bahnhof befindet sich eine Haltestelle der Stadtbuslinie 422 des Verkehrsbundes Bremen & Niedersachsen (kurz VBN). Dieser hier verkehrende Kleinbus mit insgesamt acht Sitzplätzen verbindet u.a. die Gemeinde Ovelgönne mit dem Fachmarktzentrum an der Weserstraße, dem Hauptbahnhof Brake, der Innenstadt und dem Bahnhof in Kirchhammelwarden. Der Bus verkehrt stündlich zwischen 6 und 19 Uhr – jedoch lediglich an Werktagen. Ein weiterer Bushaltepunkt innerhalb der Gebietskulisse befindet sich an der Kreuzung Breite Straße/ Kirchenstraße und stellt damit eine direkte Anbindung an die Fußgängerzone dar. Bereits in früheren Planungsverfahren wurde die Möglichkeit einer weiteren Bushaltestelle entlang der Kaje im Osten des Untersuchungsgebietes geprüft – jedoch aus Gründen der Taktung und der Wirtschaftlichkeit seitens des VBN abgelehnt.

FUSS- UND RADWEGEVERKEHR

Das Fuß- und Radwegenetz in der Gebietskulisse ist überwiegend gut ausgebaut. An einigen Stellen gibt es vor allem im Hinblick auf die Verkehrsführung und den Pflegezustand der Wege Optimierungsbedarfe. Durch das Untersuchungsgebiet führen einige bekannte Radrouten. Der

Berühmteste ist wohl der insgesamt 520 km lange Weserradweg[11], der vom Weserbergland durch Brake bis an die Nordsee führt. Er führt innerhalb der Gebietskulisse von der Kaje aus in Richtung Schleuse im Binnenhafen und wird jährlich von tausenden RadfahrerInnen genutzt. In gleiche Richtung führen auch der Unterweser-Radweg und die Sielroute, die ebenfalls zahlreiche TouristInnen jährlich in die Braker Innenstadt leiten. Leider wird dabei die Fußgängerzone nicht immer als solche wahrgenommen, weshalb viele lediglich auf Höhe der Kaje anhalten und dann die Stadt wieder verlassen. Ursache hierfür ist, dass die EIngangsbereiche der Fußgängerzone nur schlecht wahrnehmbar sind und wenig einladend wirken. Dieses ungenutzte Potential sollte durch einen Umbau der Eingangssituationen zukünftig besser genutzt werden.

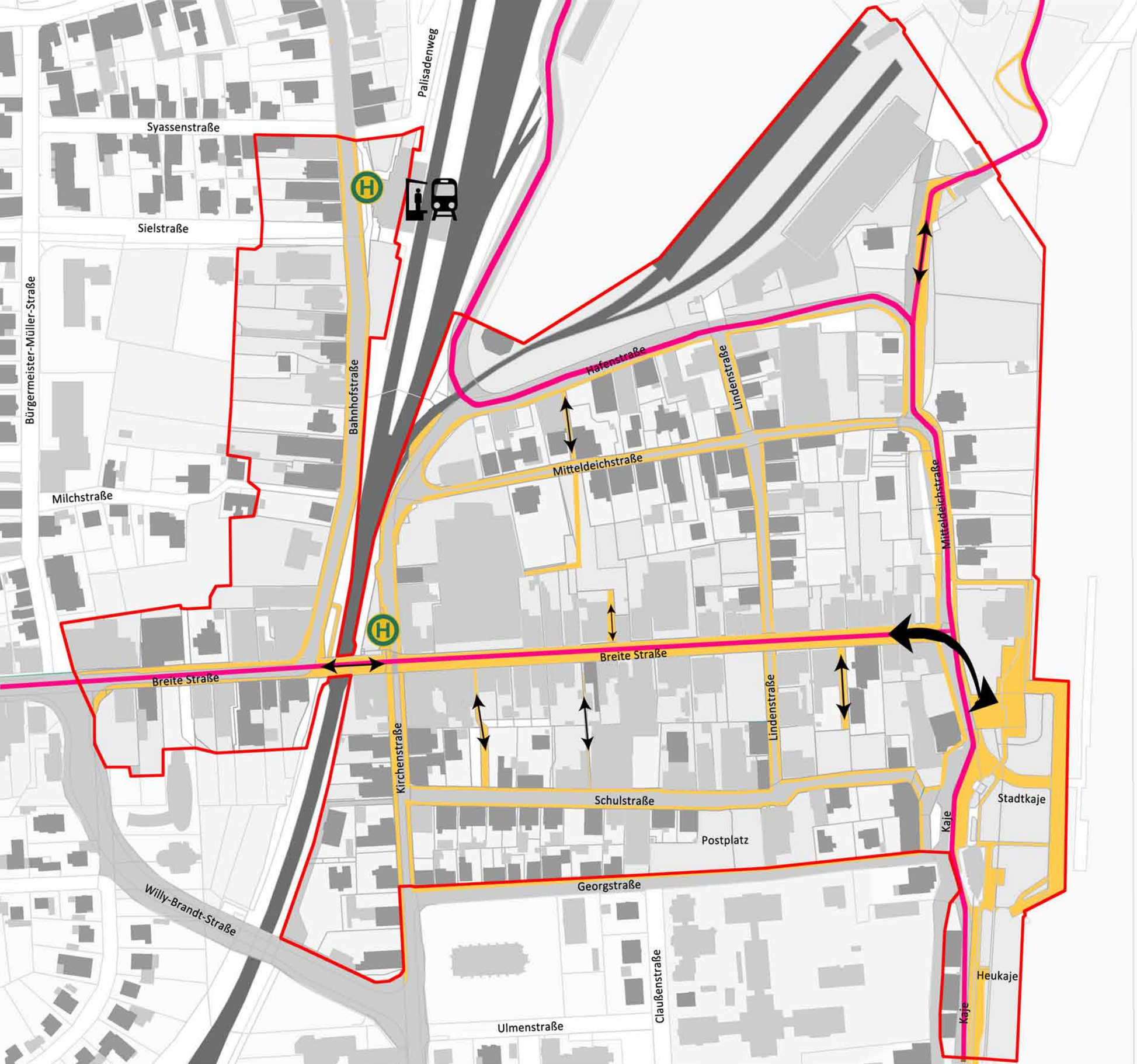
Da große Abschnitte der Gebietskulisse (vor allem innerhalb des Innenstadtringes) verkehrsberuhigt gestaltet sind und die Wege allgemein nicht weit sind, ist die Braker Innenstadt gut zu Fuß erlebbar. Sie verfügt über zahlreiche kleinere Gassen und Wege, die die Erreichbarkeit und die Verbindung zwischen dem Postplatz (im Süden), der Fußgängerzone sowie dem Binnenhafen (im Norden) deutlich verkürzen *(Vgl. Karte 4: Fuß-/ Radverkehr & ÖPNV)*. Diese Gassen und Wege sind jedoch oft schwer wahrnehmbar bzw. nicht beschildert und bieten ungeahnte Potentiale. Im Zuge einer Neuordnung der Innenstadt sollte über eine Inszenierung dieser Wegeverbindungen nachgedacht werden.

Im Bereich der Kaje befindet sich eine Promenade direkt an der Weser, die ein viel besuchter Ort zahlreicher TouristInnen – aber auch Einheimischer ist. Hier befindet sich ein Fähranleger, der die BesucherInnen auf die Weserinsel Harriersand überschifft. Die Kaje ist ein beliebter Treffpunkt und Veranstaltungsort in Brake. Von der Kaje aus gelangen die BesucherInnen entlang der Mitteldeichstraße zur Schleuse. Durch die Bebauung zwischen Mitteldeichstraße und Weser ist eine Wegeführung entlang des Ufers über die privaten Grundstücke hinweg ausgeschlossen.

Zusammenfassende Tabelle zu den Stärken- & Schwächen der Gebietskulisse Innenstadt zum Thema „Verkehr“

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
+ Gutes Parkraumangebot in der Gebietskulisse (sowohl öffentlich als auch privat)	- Beschilderung für das Parkraumangebot ist veraltet und teilweise nicht ausreichend
+ „Stadt am Fluss“ mit Kaje als beliebter Treffpunkt und Veranstaltungsort	- Straßenführung ist durch wechselnden Richtungsverkehr teilweise verwirrend
+ „Stadt der kurzen Wege“ durch zahlreiche Gassen & Wege, die fußläufig Abkürzungen ermöglichen; Gassen verleihen der Innenstadt einen historischen, kleinstädtischen Charme	- Beschilderung für den Fuß- und Radverkehr bedarf Optimierung - Mangelnde Inszenierung & Beschilderung relevanter Wegeverbindungen
+ Überregionale Radwege führen durch das Quartier	- schlechte Wahrnehmbarkeit der Braker Fußgängerzone durch unattraktive Eingangsbereiche

11 Vgl. Rückenwind Reisen GmbH (2022): *<https://www.rueckenwind.de/de/radreisen/streckentouren/weserradweg>*, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.



Legende:

- Fuß- und Radwege-verbindungen
- zu stärkende Fuß- & Rad-wegeverbindung
- Verlauf Weserradweg
- Gleisanlage
- Bahnhof
- Bushaltestelle

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 4: Fuß-/Radverkehr & ÖPNV

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

2.6 Wirtschaftsstrukturen

In der Stadt Brake (Unterweser) sind traditionell der Hafen, die öffentliche Verwaltung und einzelne Industriebetriebe die wichtigsten Arbeitgeber/-innen. In der Gebietskulisse Innenstadt sind rund 73 Betriebe und Einrichtungen angesiedelt. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Dienstleistungs- und Einzelhandelsbetriebe aber auch vereinzelt um Gastronomie- und Hotelleriebetriebe sowie öffentliche, kulturelle und soziale Einrichtungen.

Die Einzelhandelsstruktur der Innenstadt wurde im Rahmen eines Einzelhandelskonzepts aus dem Jahr 2016 (mit Teilfortschreibung im Jahr 2018) umfassend analysiert. Hintergrund dieses Konzeptes war bereits zum damaligen Zeitpunkt die Bestrebung der Verwaltung, die Innenstadt von Brake grundlegend neu aufzustellen.

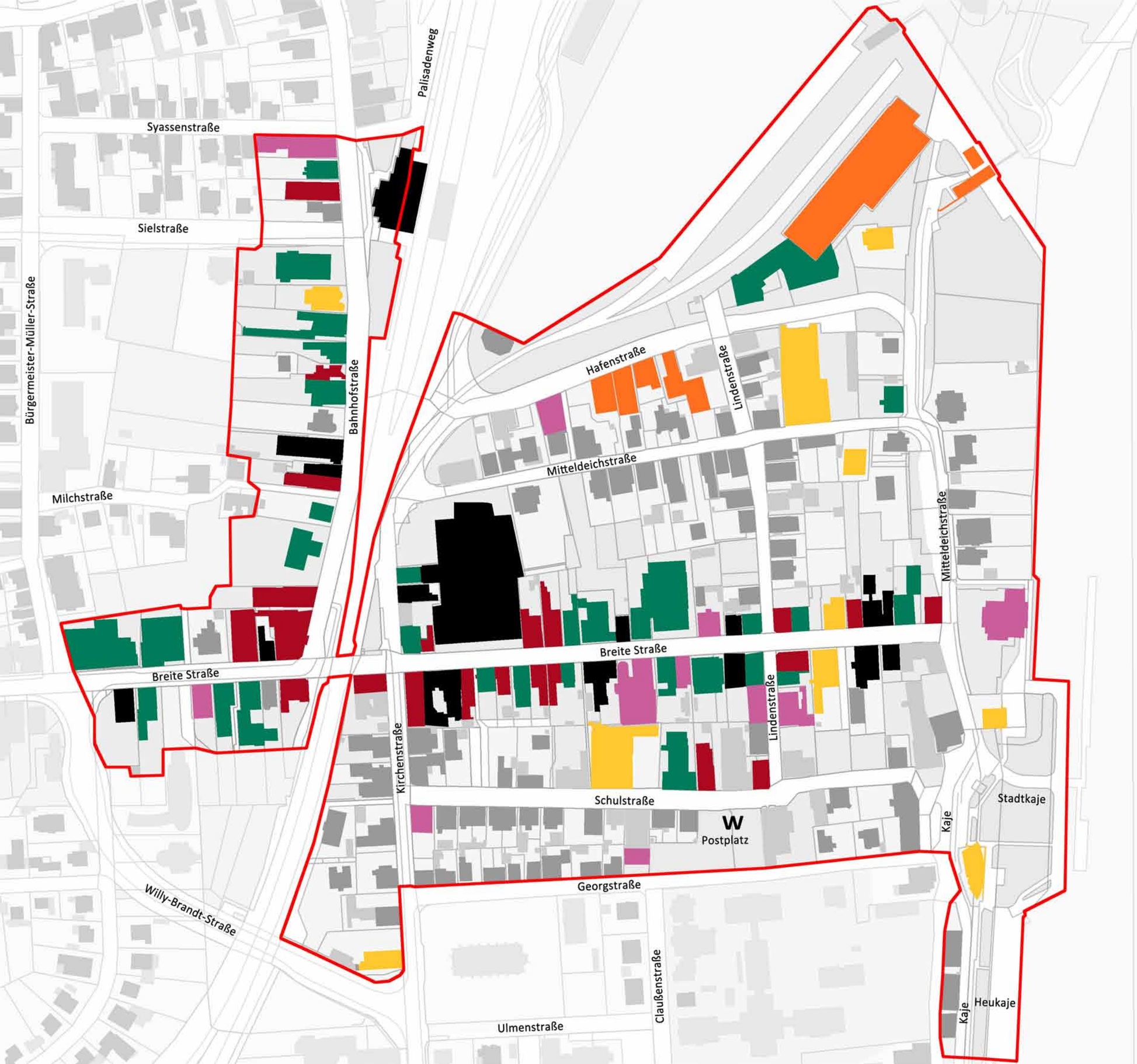
Hauptursache für den Rückgang des Einzelhandels aus der Innenstadt ist das 2007 erweiterte Nahversorgungs- und Fachmarktzentrum an der Weserstraße. Es ist heute der bedeutendste Einzelhandelsstandort Brakes und übt einen großen Wettbewerbsdruck auf die Innenstadt aus. Der Abzug wesentlicher Nahversorgsbetriebe und einiger größerer Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen in die Weserstraße führte ab 2007 dazu, dass die Innenstadt nach und nach verödete. Dabei verfügt die Innenstadt auch heute noch über viele Qualitäten, in denen sie sich von dem Fachmarktzentrum unterscheidet und profilieren könnte: Die Aufenthaltsqualität vor Ort, die Nähe zur Weser und zum Binnenhafen, die Außengastronomie, die Altstadt mit ihren historischen Fassaden – um nur einige Qualitäten zu nennen. Diese Qualitäten müssen ausgebaut und genutzt werden, um den anhaltenden Trading-Down-Effekt (vor allem in der Fußgängerzone) aufzuhalten. Der Einzelhandel in der Innenstadt konzentriert sich weitestgehend auf den Bereich der Fußgängerzone und die angrenzende Bahnhofstraße. In der Kirchenstraße, der Lindenstraße und der Schulstraße gibt es nur vereinzelte Einzelhandelseinrichtungen (*Vgl. Karte 5: Wirtschaftsstrukturen*).

In der Gebietskulisse sind insgesamt 21 Einzelhandelsbetriebe ansässig, was einem Anteil von rd. 17,5% aller Einzelhandelsbetriebe in der Gesamtstadt (120) entspricht.[12] 15 dieser Betriebe bieten dabei Waren des aperiodischen Bedarfs an. Die Nahversorgung spielt eine eher untergeordnete Rolle. Lediglich 5 Betriebe bieten ein solches Angebot an. Das Nahversorgungsangebot wird durch den zweimal wöchentlich stattfindenden Wochenmarkt auf dem Postplatz ergänzt. Hier kommen jeden Mittwoch und Samstag zahlreiche HändlerInnen aus der Region zusammen, um ihre Produkte anzubieten.

Einzelhandel	
2 x	Gemüse- und Obst
1 x	Bäckerei
2 x	Kiosk
6 x	Modeladen
3 x	Schuhladen
1 x	Juwelier
1 x	Drogerie
2 x	Wolle & Stoffe
1 x	Bücherladen
2 x	Möbelläden
21	**Gesamt**

Neben dem Einzelhandel dominiert in der Innenstadt das Dienstleistungsangebot. Es erstreckt sich über das gesamte Untersuchungsgebiet und konzentriert sich vor allem im Bereich der Breiten Straße und der Bahnhofstraße. Neben Banken und Versicherungen gibt es vom Augenoptikergeschäft über den Friseursalon mehrere Spielotheken, eine Wäscherei und andere Dienstleistungsangebote. Ergänzt wird dieses Angebot durch Dienstleistungen im Bereich Gesundheit von einer Apotheke, zwei Sanitätshäusern und einem Ambulanten Pflegedienst.

12 Vgl. CIMA Beratung + Management GmbH (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Brake (Unterweser).- Hannover, S. 28



Legende:

- Einzelhandel
- Dienstleistung
- Gastronomie/ Hotellerie
- öffentliche, kulturelle od. soziale Einrichtung
- Leerstand
- Gewerbe & Industrie
- W Wochenmarkt

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 5: Wirtschaftsstruktur

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

Insgesamt haben 30 DienstleisterInnen ihren Standort in der Innenstadt.

Auch im Bereich der Gastronomie und Hotellerie hat die Gebietskulisse einige Angebote: Neben einem Hotel gibt es aktuell drei Clubs und Bars, einen Eisladen sowie sechs Restaurants. Für Unterhaltung sorgen insgesamt 11 öffentliche, kulturelle und soziale Einrichtungen.

Die Innenstadt ist überwiegend durch kleinteilige Ladenlokale (kleiner als 100 m²) geprägt und kein Betrieb hat eine Fläche von über 400 m². Größere Ketten gibt es in der Innenstadt (mit Ausnahme von Rossmann) nicht. Bei der Betrachtung der Eigentümerstrukturen *(Vgl. Karte 6: Eigentümerstrukturen)* wird außerdem sichtbar, dass viele Geschäfte – aber auch Häuser in der Innenstadt – sich in Privatem Besitz befinden. Diese privaten Eigentumsstrukturen führen dazu, dass die öffentliche Verwaltung die Entwicklung vor Ort nur bedingt – und vor allem nur gemeinsam mit den Privaten steuern kann.

Doch die Innenstadt ist an vielen Stellen nicht nur von Leben gezeichnet. Insgesamt gibt es im Untersuchungsraum 15 Leerstände mit variierenden Ladengrößen (Stand November 2021). Leerstände prägen das Stadtbild ungemein und müssen nach Möglichkeit kurzfristig einer neuen Nutzung zugeführt werden. Da dies jedoch nicht immer einfach ist, muss ein kreativer Umgang mit den Leerständen gepflegt werden. Temporäre Nutzungen wie Pop-Up-Stores oder Co-Working-Spaces aber auch attraktive andere Zwischennutzungen können kurzfristig solche leerstehenden Ladenlokale beleben. Auch eine attraktive Leerstandsgestaltung könnte zu einer Aufwertung des Stadtraumes führen. Im Rahmen dieses Integrierten Handlungskonzeptes sollte eine innenstadtübergreifende Strategie entwickelt werden, wie allgemein zukünftig mit dieser Problematik umgegangen wird.

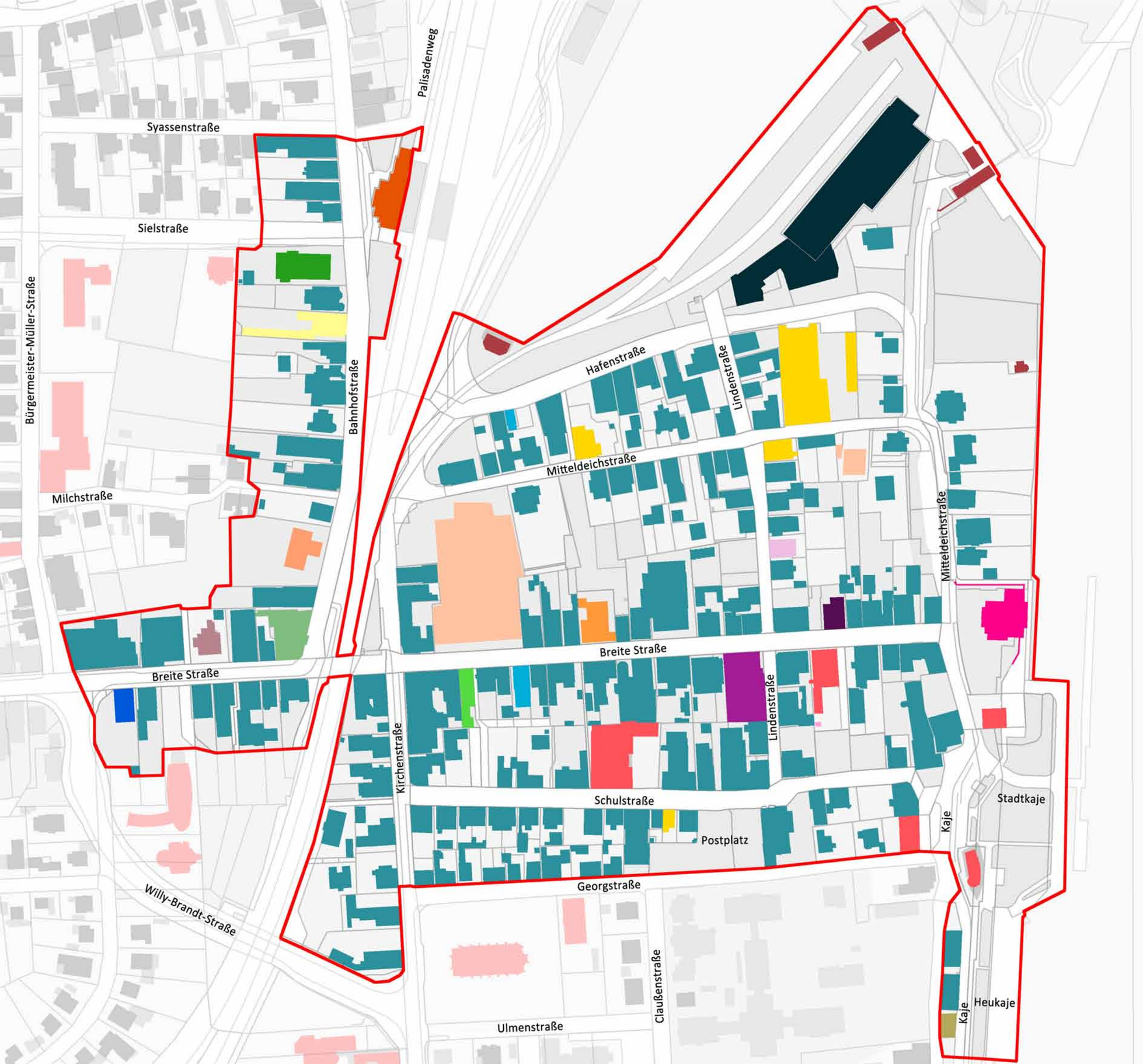
Dienstleistungen	
2 x	Augenoptikergeschäft
3 x	Friseursalon
1 x	Wäscherei
2 x	Reisebüro
2 x	Banken
3 x	Versicherungen
4 x	Spielotheken & Sportwetten
1 x	Nagelstudio
8 x	Sonstige
26	**Gesamt**

Dienstleistungen im Bereich Gesundheit	
1 x	Apotheke
2 x	Sanitätshaus
1 x	Ambulante Pflege
4	**Gesamt**

Öffentliche, kulturelle und soziale Einrichtungen	
1 x	Theater
2 x	Museum
1 x	Touristeninformation
7 x	Soziale Einrichtungen
11	**Gesamt**

Gastronomie & Hotellerie	
1 x	Hotel
3 x	Bars & Clubs
1 x	Eisladen
6 x	Restaurant
11	**Gesamt**

Kleinteilige Ladenlokale haben einerseits den Vorteil, dass sie durchaus attraktiv als inhabergeführte und individuelle Fachgeschäfte sein können – anderseits haben großflächige Magnetbetriebe eine größere „Strahlkraft“ und bewirken, dass mehr Kund/-innen in die Innenstadt kommen. Der einzige große Frequenzbringer und Magnetbetrieb in der Fußgängerzone ist der Drogeriemarkt Rossmann.



Legende:

- Eigentum Stadt Brake
- Eigentum Privat
- Eigentum Niedersachsen Ports
- Eigentum Braker Wohnbau
- Eigentum Nordwest-Medien GmbH
- Eigentum Jakobus-Stiftung
- Eigentum Joachim Ditzen-Blanke GmbH
- Eigentum Sauberland Textilpflege GmbH
- Eigentum BoWie KG
- Eigentum Oldenburgische Landesbank AG
- Eigentum Aedificia Holzminden KG
- Eigentum Volksbank Oldenburg EG
- Eigentum Weserhotel
- Eigentum IDAJA Immobilien GmbH
- Eigentum J. Müller Aktiengesellschaft
- Eigentum Hans und Anke Meiners GbR
- Eigentum Büsing GmbH & Co. KG
- Eigentum DOMO ELECTRA GmbH
- Eigentum Commerzbank AG
- Eigentum Robers Spielekonzept GmbH
- Eigentum Kirche
- Eigentum Schiffahrtsmuseum

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 6: Eigentumsstrukturen

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

Die gezielte Ansiedlung solcher Frequenzbringer in der Innenstadt Brakes könnte dafür sorgen, dass diese wieder an Bedeutung im Hinblick auf den Einzelhandel gewinnt. Der zentrale Versorgungsbereich der Innenstadt hat seine Bedeutung für den Einzelhandel verloren. Um die Innenstadt langfristig weiter zu entwickeln, sollte dem Einzelhandelskonzept zur Folge auch über eine Verkleinerung des zentralen Versorgungsbereichs nachgedacht werden. Der Einzelhandel würde dann teilweise wegfallen und anderen vielfältigen Nutzungen wie Kultur, Gesundheit und Tourismus weichen, um den Standort Innenstadt langfristig zu beleben.[13]

Die Politik und die Verwaltung diskutieren dabei beispielsweise auch, Wohnnutzungen in der Fußgängerzone auch in den Erdgeschosszonen planungsrechtlich zu ermöglichen. Da diese Nutzungsänderung jedoch unumkehrbar wäre, muss dieser Schritt gut überlegt und in all seinen Konsequenzen einvernehmlich beschlossen werden.

Zusammenfassende Tabelle zu den Stärken- & Schwächen der Gebietskulisse Innenstadt zum Thema „Wirtschaftsstrukturen“

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
+ Aufenthaltsqualität durch die Wassernähe, die Außengastronomie & das Altstadtflair + Wochenmarkt + Verhältnismäßig großes Dienstleistungsangebot in der Innenstadt + Kleinteilige, eigentümergeführte Ladenlokale als Alleinstellungsmerkmal	- Starker Konkurrenzdruck durch das Nahversorgungs- und Fachmarktzentrum an der Weserstraße - Trading-Down-Effekte werden vor allem im östlichen Bereich der Fußgängerzone sichtbar - Leerstände prägen das Stadtbild negativ - Keine großflächigen Frequenzbringe & Magnetbetriebe in der Fußgängerzone

13 Vgl. CIMA Beratung + Management GmbH (2016) ebd. S. 37 ff.

2.7 Städtebau und öffentlicher Raum

STÄDTEBAU

Die Bebauung in der Gebietskulisse Innenstadt ist nahezu ausschließlich von Geschosswohnungsbau geprägt. Wie dem Schwarzplan *(Vgl. Karte 7: Schwarzplan)* zu entnehmen ist, sind die Bebauungsstrukturen im zentralen Bereich der Fußgängerzone entlang der Breiten Straße sowie an den parallel verlaufenden Straßenachsen (Mitteldeichstraße, Schulstraße & Georgstraße) recht kleinteilig. Entlang der Breite Straße ist die Bebauung zudem sehr eng und zeigt das typische Bild einer Blockrandbebauung. Die kleinteilige Bebauung wird durch einige großflächige, solitäre Gebäudekomplexe unterbrochen.

Entlang der Hafenstraße im Norden schließen an die kleinteiligen Strukturen einige zusammenhängende Hallenkomplexe an, die dem Hafen zuzuordnen sind. Nördlich und südlich der Breite Straße sowie zur Weser im Osten hin löst sich der Gebäudeblock immer stärker auf.

Abb. 31: Geschosswohnungsbau in der Innenstadt in gründerzeitlicher Bauweise (CIMA 2021)

Aus dem Schwarzplan lässt sich auch erkennen, dass die Gebietskulisse durch räumliche Barrieren geprägt ist. So führt beispielsweise eine Bahntrasse mitten durch das Gebiet und trennt die Innenstadt von Norden nach Süden verlaufend in zwei Teilbereiche. Im Norden und Osten wird das Gebiet durch große Wasserflächen des Binnenhafens und der Weser abgegrenzt. Lediglich im Süden des Untersuchungsgebietes gibt es keine größere Barriere. Hier grenzen weitere zusammenhängende Bebauungsstrukturen wie der OOWV, das Krankenhaus und eine Kirche an. Die vorgenannten räumlichen Barrieren stellen sowohl Potentiale als auch Defizite für die Innenstadt und deren zukünftige Entwicklung dar.

Die Nähe zum Wasser prägt Brake und sorgt für Naherholungsangebote und Tourismus – aber auch die Wirtschaft profitiert von der Flussnähe und vor allem von dem hier ansässigen Hafen der Stadt. Gleichzeitig ist der Fluss nicht überall zugänglich und die angrenzende Bebauung stellt eine bauliche, unüberwindbare Barriere dar. Die Bahn trennt das Gebiet in zwei Bereiche auf und macht eine direkte fußläufige Verbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone nur über Umwege möglich – sorgt aber zugleich für Pendlerverkehr und wirtschaftliche Vorteile für die Stadt.

Die Bebauungsstruktur des Gebietes ist durch Wohn- und Geschäftshäuser geprägt, die überwiegend zwischen 1850 und 1900 erbaut wurden. Ergänzt wird die Bebauungsstruktur durch Neubauten aus den jüngeren Jahren, die sich teilweise sehr stark von den historischen Bebauungsstrukturen absetzen.

Legende:

Gebäudestruktur

Abgrenzung Gebietskulisse Innenstadt

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 7: Schwarzplan

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

So befindet sich beispielsweise an der Breite Straße ein großer Gebäudekomplex (ehemals ALDI), der sich durch seine großflächige Kubatur deutlich von den anderen Gebäuden abgrenzt und das Stadtbild durch seine Dominanz prägt. Der langjährige Leerstand dieses Komplexes hat in der Fußgängerzone dazu geführt, dass dieses Gebäude nur noch als städtebaulicher Missstand wahrgenommen wird. Dabei ist das Gebäude mit zentraler Lage am Eingang der Fußgängerzone eine relevante Schlüsselimmobilie. Eine Nachnutzung wird seitens der Verwaltung präferiert und unterstützt. Im Zuge einer Umnutzung sollte über einen Abriss oder eine großflächige Umstrukturierung der vorhandenen Bausubstanz nachgedacht werden, die sich städtebaulich und gestalterisch in das Gesamtbild der Fußgängerzone bzw. der Innenstadt einfügt.

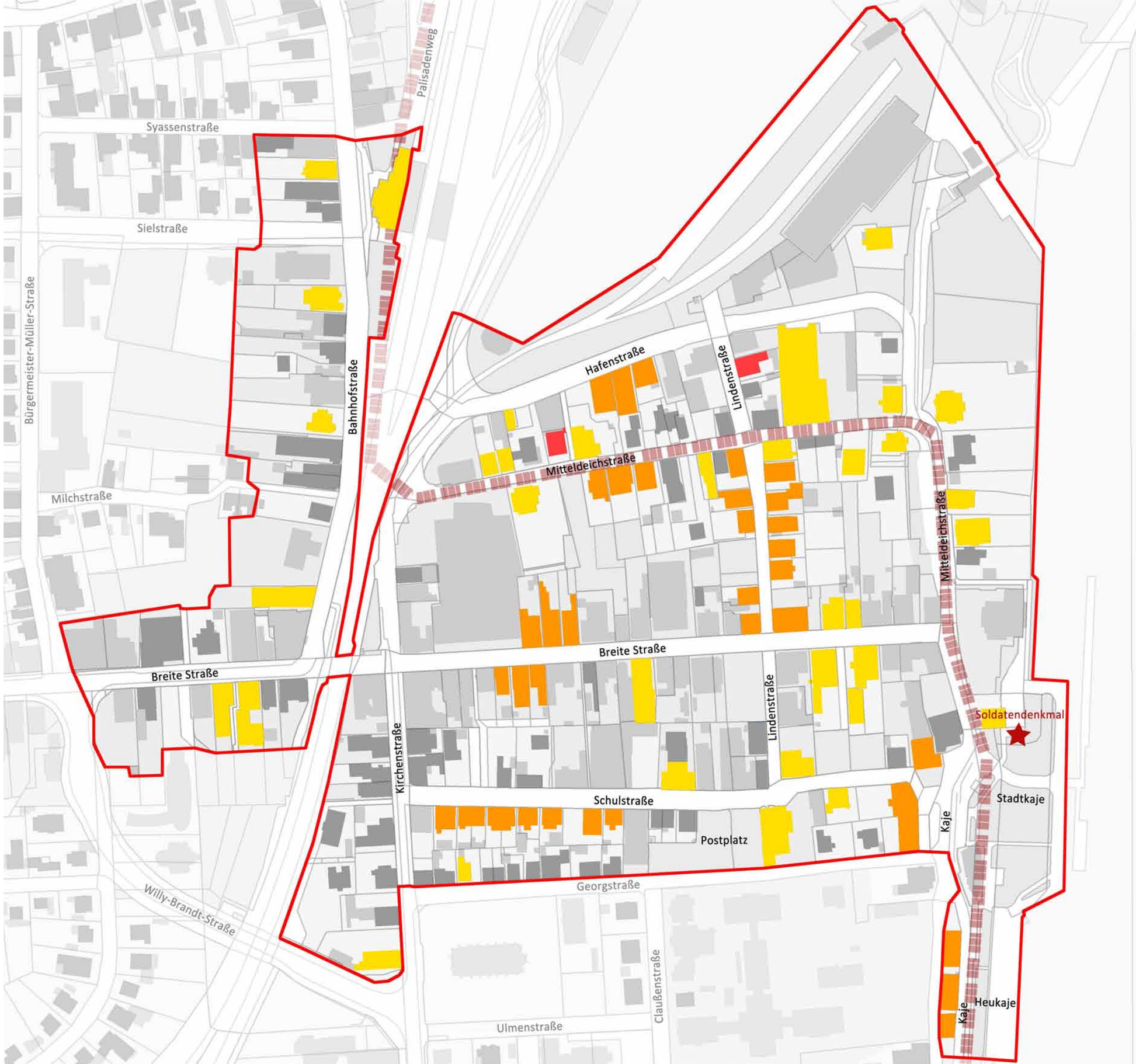
Abb. 32: Großflächiger Leerstand in der Fußgängerzone

Die Gebietskulisse ist von ihrer Historie geprägt, die sich deutlich im Gebäudebestand widerspiegelt. Eine Vielzahl der Gebäude ist denkmalgeschützt und als Einzel- bzw. Gruppendenkmal ausgewiesen. *(Vgl. Karte 8: Baudenkmale)* Viele dieser Denkmale entstammen der Stilepoche des Klassizismus und der Gründerzeit. Sie sind von einer klaren und wenig monumentalen Gestaltung und Einfachheit geprägt. Klare Linien und einfache Formen sowie eine strukturierte Gliederung und Symmetrie lassen die Gebäude repräsentativ und nobel wirken. Ergänzt werden diese durch Fachwerkhäuser und historische Speichergebäude, die ebenfalls unter Schutz gestellt wurden. Der Gebäudezustand der Denkmäler in der Gebietskulisse ist überwiegend als gut zu bezeichnen.

Abb. 33: Bahnhof der Stadt Brake (Unterweser)

Ein weiteres ortsbildprägendes Gebäude der Gebietskulisse ist der alte, denkmalgeschützte Bahnhof. Auch dieses Gebäude steht seit Jahren leer und konnte trotz großer Bemühungen seitens der Verwaltung und zahlreichen Eigentümerwechseln bislang nicht einer neuen Nutzung zugeführt werden. Das historische Bahnhofsgebäude fügt sich optisch gut in das Ortsbild der Innenstadt und der angrenzenden Bahnhofstraße ein – droht jedoch zu verfallen. Diese Immobilie stellt eine weitere wichtige Schlüsselfunktion dar und sollte nach Möglichkeit im Rahmen der Erneuerung der Innenstadt ebenfalls einer neuen Gestaltung und Nutzung zugeführt werden, um das histo-

Abb. 34: „Zum Admiral Brommy“



Legende:

- Einzeldenkmal
- Gruppendenkmal
- sowohl Einzel- als auch Gruppendenkmal
- unter Denkmalschutz stehende Skulptur
- Archäologisches Bodendenkmal Deich

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 8: Baudenkmale

Stand: April 2022 Maßstab 1:2.500

rische Erbe langfristig zu erhalten. Ein weiterer städtebaulicher Missstand stellt das seit Jahren leerstehende Gebäzde „Zum Admiral Brommy“ an der Mitteldeichstraße dar. Das Gebäude befindet sich an der Mitteldeichstraße und liegt direkt gegenüber der Kaje- und damit in zentraler Lage zwischen Kaje und Fußgängerzone. Das Grundstück hat viele Potentiale - müsste jedoch zunächst für eine Umgestaltung in das Eigentum der Stadt Brake überführt werden. Die Stadtverwaltung hat ein großes Interesse, diesen Städtebaulichen Missstand zu beheben.

ÖFFENTLICHER RAUM

Im Untersuchungsgebiet befinden sich einige größere öffentliche Plätze. Viele dieser vorhandenen Platzsituationen werden jedoch als Parkplätze genutzt und bieten daher nur ein geringes Maß an Aufenthaltsqualität.

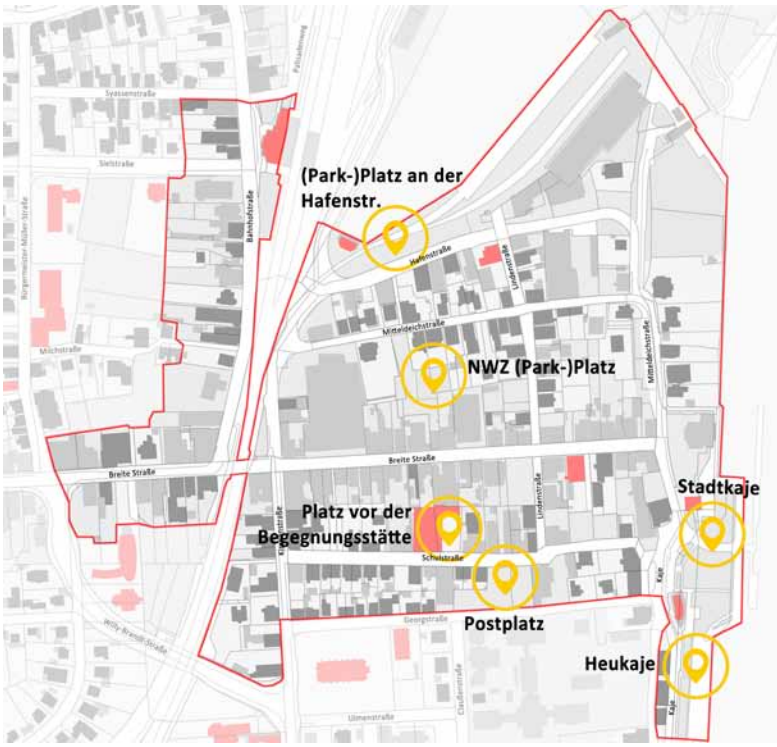
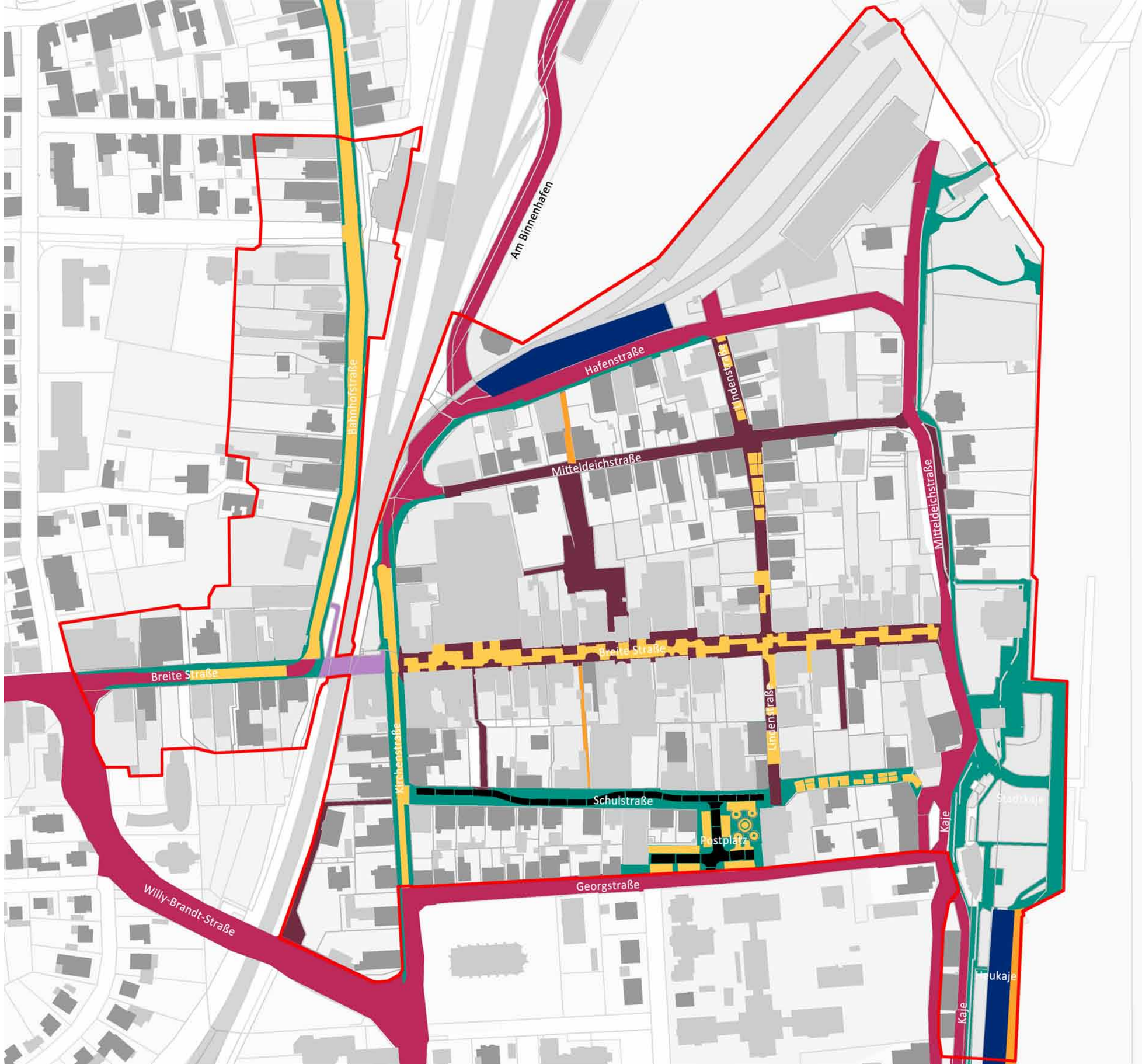


Abb. 35: Verortung der einzelnen Platzsituationen in der Innenstadt

Der größte Platz in der Gebietskulisse ist der Postplatz im Süden zwischen Schulstraße und Georgstraße. Große Teile dieses Platzes werden unter der Woche als Parkplatz genutzt. Mittwochs und Samstags wird der Platz gesperrt und dient dem Wochenmarkt als Fläche. Ein kleiner Bereich des Platzes ist mit Bäumen und Bänken ausgestattet – bietet aber durch den angrenzenden Parkplatz und die in die Jahre gekommene Gestaltung kaum Aufenthaltsqualität. Weiterhin fehlt eine direkte städtebauliche Anbindung des Postplatzes an die Fußgängerzone. Besucher des Wochenmarktes besuchen oft nur den Markt – und verlassen die Innenstadt im Anschluss wieder. Das Potential dieses Platzes bleibt derzeit weitgehend ungenutzt. Eine direkte Sichtachse bzw. ein attraktives, beschildertes Wegesystem, könnte hier Abhilfe schaffen und die Marktbesucher im Anschluss auch in die Fußgängerzone lenken.

Ein weiterer kleiner Platz befindet sich vor der Begegnungsstätte an der Schulstraße. Dieser Platz ist bislang nur mit einigen Sträuchern begrünt und bietet keine Sitzmöglichkeiten. Die Verwaltung der Stadt Brake überlegt, die Begegnungsstätte in Teilen abzureißen und die Fläche komplett neu zu gestalten. Hier bietet sich ein großes Potential für eine attraktive neue Platzsituation und den Neubau einer Gemeinbedarfseinrichtung für die Innenstadt.

Zwischen Mitteldeichstraße und Breite Straße befindet sich der sogenannte NWZ-Parkplatz. Wie der Name schon vermuten lässt, sind große Teile dieses Platzes derzeit als Parkplatz genutzt. Auf einer kleineren Teilfläche grenzt ein Spielplatz an, der derzeit durch die schlechte Einsehbarkeit und das Spielangebot vor Ort kaum genutzt wird. Durch die direkte, fußläufige Verbindung in die Fußgängerzone, bietet dieser Platz ein ungeahntes Potential und sollte im Rahmen dieses Integrierten Handlungskonzeptes überplant werden. Eine neue, multifunktionale Nutzung des Platzes wird seitens der Verwaltung angedacht und sollte forciert werden. Da



Legende:

- Asphaltdecke
- Grau-braunes Kopfstein-pflaster
- Roter Klinker Reihenverband
- Roter Klinker Fischgrätverb.
- Schwarzes Haufwerksporiges Pflaster
- Grau-weiße Fliesen
- Bunt geflammter Klinker
- Kopfsteinpflaster aus Naturstein

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 9: Öffentlicher Raum

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

es im Untersuchungsgebiet allgemein an Spielflächen mangelt, sollte dabei vor allem auch über eine Neugestaltung des Spielplatzes nachgedacht werden.

Aufwertungsbedarf besteht auch auf der Platzfläche entlang der Hafenstraße, die einen direkten Blick auf den Binnenhafen bietet. Diese Fläche wird ebenfalls als reine Parkfläche genutzt –bietet aber durch den Blick auf den Hafen viel Potential für eine Umgestaltung mit attraktiven Sitzmöglichkeiten, um auch hier Aufenthaltsqualitäten zu schaffen. Da diese Fläche jedoch Niedersachsen Ports (kurz NPorts) gehört und die Stadt Brake diese Fläche lediglich als Pächter nutzen darf, bestehen hier hinsichtlich einer Umgestaltung noch weitere Abstimmungsbedarfe.

Weitere Platzsituationen befinden sich entlang der Kaje und der Heukaje. Diese Plätze liegen jedoch vor der Deichlinie, weshalb hier ein allgemeines Bauverbot aus Gründen des Hochwasserschutzes herrscht. Des Weiteren befinden sich diese Flächen nicht in städtischem Besitz und sind deshalb nur schwer umzugestalten.

Allgemein ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes an vielen Stellen verbesserungswürdig. Die Fußgängerzone und die angrenzenden Nebenstraßen sind von einem regelrechten Materialmix geprägt. *(Vgl. Karte 9: Öffentlicher Raum)*

Abb. 36: Bunter Materialmix der Pflasterbeläge

Dies betrifft sowohl die Straßenbeläge, als auch die vorhandenen Ausstattungsgegenstände – wie Sitzbänke und Beleuchtungselemente. Vielfach wechselt die Gestaltung innerhalb eines Straßenzuges mehrfach und sorgt so für ein unruhiges und unzusammenhängendes Bild.

Durch eine einheitliche, schlichte Gestaltung, könnte die Innenstadt insgesamt moderner – aber auch ruhiger wirken und eine gestalterische Verbindung zwischen den einzelnen Straßenzügen und Plätzen (wie dem Postplatz im Süden, dem heutigen Parkplatz am Binnenhafen im Norden, dem Bahnhof im Westen und der Kaje im Osten) und der zentral gelegenen Fußgängerzone erzeugen. Aus klimatischen Gesichtspunkten sollte auch über eine Entsiegelung von Flächen und die Schaffung von neuen Grünflächen an geeigneter Stelle nachgedacht werden. Das Thema Barrierefreiheit sollte dabei selbstverständlich Berücksichtigung finden.

Zusammenfassende Tabelle zu den Stärken- & Schwächen der Gebietskulisse Innenstadt zum Thema „Städtebau & öffentlicher Raum“

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
+ „Stadt am Wasser“ + Historisch gut erhaltener Gebäudebestand + Vorhandene Platzsituationen bieten großes Potential, durch eine Neugestaltung mehr Aufenthaltsqualität für die Gebietskulisse zu schaffen	- Wasserzugang nur eingeschränkt möglich - Leerstände in der Innenstadt beeinträchtigen Stadtbild - Gebietsrelevante Schlüsselimmobilien befinden sich nicht in städtischem Besitz - Viele Plätze werden derzeit als Parkplätze genutzt und bieten kaum/keine Aufenthaltsqualitäten - Bunter Materialmix sorgt für Unruhe - Denkmalschutz als Hürde im Zuge einer Umgestaltung - Bauverbot hinter der Deichlinie

2.8 Grünstrukturen

Die Stadt Brake (Unterweser) wird landschaftsräumlich durch ihre Lage in der Wesermarsch geprägt. Die schier endlose Weite der Wiesen und Moorlandschaften sind Markenzeichen der Region. Brake wirkt durch die Lage in der Wesermarsch auf den ersten Blick recht grün- allerdings lediglich in dem die Stadt umgebenden Außenbereich. Die hier liegenden Grünflächen werden größtenteils intensiv als Weideflächen bewirtschaftet und stehen den Menschen deshalb nur sehr eingeschränkt als Erholungsflächen zur Verfügung.

Umso wichtiger sind entsprechende Grünflächenangebote im Zentrum der Stadt – und damit auch in der Gebietskulisse Innenstadt. Bei einem Blick auf die *Karte 10: Grün in der Stadt* wird deutlich, dass auch hier ein entsprechendes Angebot an öffentlichen Grün- und Freiflächen fehlt. Ursache für diese Grün- und Freiflächenarmut liegen in der Stadtentwicklung begründet, die in Brake durch das schnelle Wachstum des Hafens teilweise ungeplant ablief. Die Wesermarsch ist traditionell durch ihre Waldarmut geprägt- was auch in den engeren Siedlungsbereichen der Innenstadt Brakes dazu führte, dass kaum Grün- und Freiflächen – und wenn vorhanden nur sehr stark funktionalisiert in Form von Kleingärten oder Friedhöfen – als Flächen übrig blieben. Vorhandene Grünverbindungen folgen in Brake deshalb allenfalls den Verläufen der Bahntrassen und der Entwässerungsinfrastruktur.[14]

So beschränkt sich das Grünflächenangebot in der Gebietskulisse lediglich auf einige wenige Standorte: Die größten öffentlich zugänglichen, zusammenhängenden Grünflächen erstrecken sich entlang der Weser im Norden auf Höhe der Schleuse und im Südosten auf die Stadtkaje. Diese Flächen gehören jedoch nicht der Stadt Brake und unterliegen hohen Anforderungen hinsichtlich des Hochwasserschutzes, weshalb Umgestaltungen an dieser Stelle nahezu ausgeschlossen sind. Im Zentrum der Gebietskulisse – der Fußgängerzone – gibt es nur eine einzige öffentliche Grünfläche in Form eines Spielplatzes zwischen Breite Straße und Mitteldeichstraße (NWZ-Parkplatz).

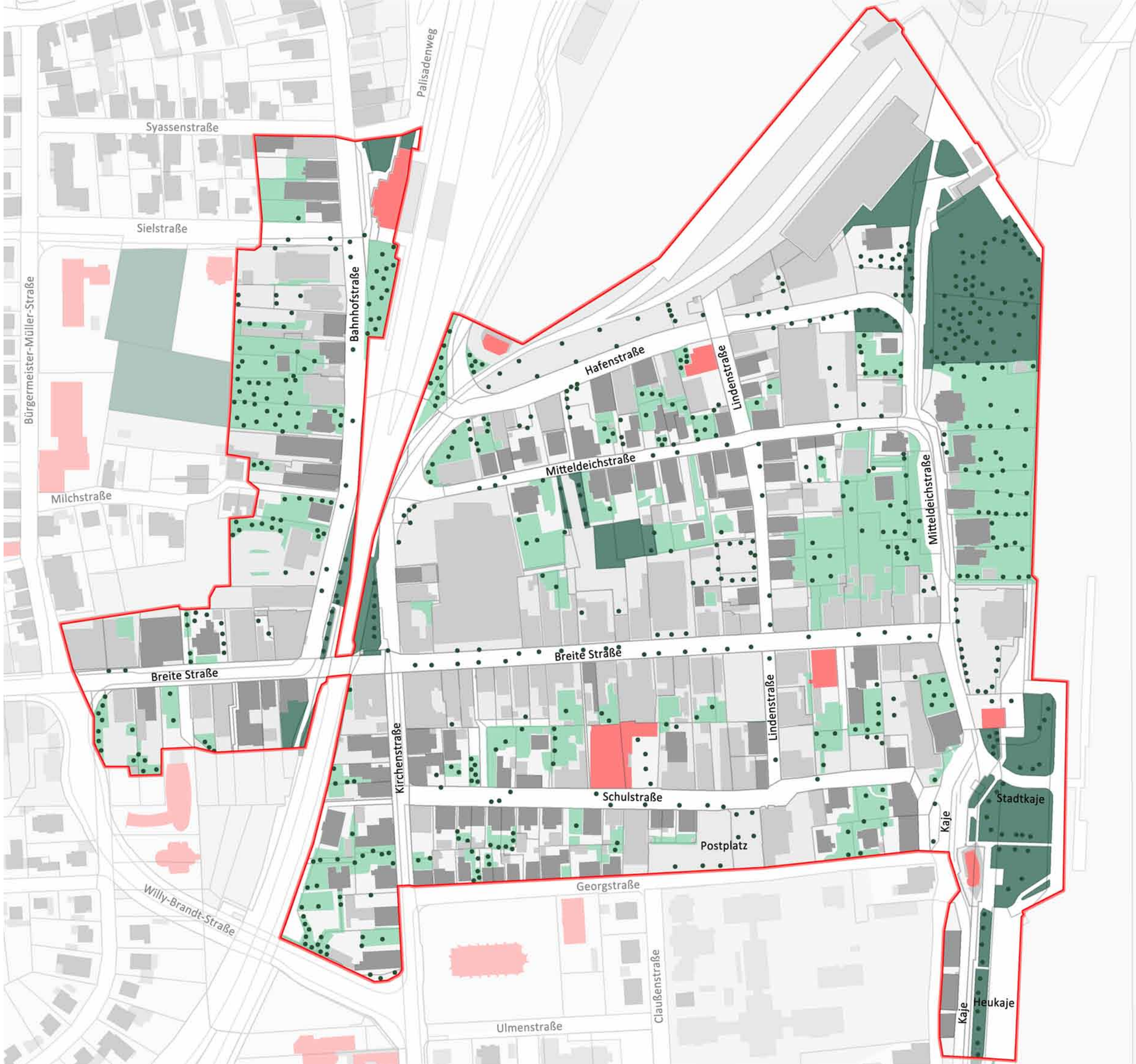
Abb. 37: Öffentlich zugängliche Grünfläche entlang der Stadtkaje

Da die Anzahl der öffentlichen Grünflächen so begrenzt ist, ist es umso wichtiger, diese vorhandenen Flächen zu erhalten und – falls möglich – im Hinblick auf ihren Erholungs- und Freizeitwert zu optimieren und das Angebot nach Möglichkeit auszubauen.

Als weiteres gestalterisches Grünelement sind die Straßenbäume zu nennen. Sie lockern das Bild der Innenstadt auf und sind oft straßenbegleitend angeordnet.

Abb. 38: Öffentlich zugängliche Grünfläche an der Schleuse

14 Vgl. Stadt Brake (Unterweser) (2021): Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept.- Brake (Unterweser), S. 6ff.



Legende:

- Öffentliche Grünfläche/ Öffentlich zugängliche Grünflächen
- private Grünfläche
- Baumbestand

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 9: Grün in der Innenstadt

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

Zahlreiche private Grünflächen, die sich oft in den Innenhöfen bzw. hinter den Gebäuden als Gärten ausgestaltet befinden, ergänzen das Grünflächenangebot. Dadurch wirkt die Gebietskulisse insgesamt auf den ersten Blick recht grün. Doch das Bild trügt. Durch die privaten Eigentumsverhältnisse bedingt, tragen diese Flächen nicht zur Verbesserung des Erholungs- und Freizeitwertes der Stadt bei, da sie nicht für jeden zugänglich – und damit nicht erlebbar und nutzbar sind. Das Fehlen relevanter öffentlichen Grünflächen wirkt sich negativ auf die Wohnqualität des Standortes Innenstadt aus. Im Zuge dieses Integrierten Handlungskonzepts sollte geprüft werden, ob durch Entsiegelungen an geeigneten Stellen, weitere Grünflächen geschaffen werden könnten, um den Erholungs- und Freizeitwert der Innenstadt zu verbessern.

Abb. 39: Straßenbäume in der Fußgängerzone

Trotz der Nähe zum Fluss und dem Binnenhafen ist das Element Wasser in der Innenstadt (mit Ausnahme von der Kaje) bislang kaum erlebbar. Im Zuge einer Umgestaltung der Fußgängerzone sollte über eine Integration dieses Elements in die Gestaltung nachgedacht werden. Dadurch würde auch die Aufenthaltsqualität der Fußgängerzone verbessert und der Erholungs- und Freizeitwert erhöht werden. Gleichzeitig sollte geprüft werden, ob es nicht doch geeignete Standorte wie den Binnenhafen (an der Hafenstraße) in der Innnestadt gibt, an denen das Wasser für die Allgemeinheit erlebbar und zugänglich gemacht werden könnte.

Zusammenfassende Tabelle zu den Stärken- & Schwächen der Gebietskulisse Innenstadt zum Thema „Grünstrukturen“

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
+ Viel privates Grün + „Stadt am Wasser“	- Es gibt nur wenige öffentlichen Grün- und Erholungsflächen in der Gebietskulisse, was sich negativ auf die Wohnqualität auswirkt - Trotz der Nähe zum Fluss und zum Binnenhafen ist das Element Wasser in der Innenstadt kaum erlebbar - Flächenversiegelungen in der Innenstadt

Abb. 40: Radtourismus in Brake (CIMA 2020)

Das Stadtzentrum von Brake ist durch seine Geschichte und die historischen Gebäude sowie verwinkelten Gassen geprägt und verfügt über einen attraktiven kleinstädtischen Charakter.

Aus Sicht des Tourismus hat die Innenstadt vor allem im maritimen Bereich einen hohen Erlebniswert. So gibt es im Stadtkern zahlreiche Einrichtungen und Sehenswürdigkeiten, wie das Schifffahrtsmuseum, das Fischerhaus sowie alte Reeder-, Kontor- und Packhäuser entlang des Binnenhafens. Die Stadtkaje ist ein zentraler Ausgangspunkt für Schifffahrt bzw. Aussichtspunkt auf die Weser und deren reger Schiffsverkehr. Gleichzeitig wird die Lebendigkeit der Seehafenstadt bei einem Blick auf die Hafenanlage und die anwesenden Seeschiffe erkennbar.

Durch die Anbindung an die überregionalen Radwanderwege und Fahrradrouten, ist Brake auch für den Rad- und Wandertourismus interessant. Die TouristInnen die Brake besuchen sind vor allem TagestouristInnen, die die Stadt ein bis zwei Tage besuchen. Ein Hotel an der Weser sowie einige vereinzelte Unterkünfte in der Fußgängerzone bieten Übernachtungsangebote für TouristInnen an. Die umliegenden Restaurants und Cafés sowie Pubs sorgen für die kulinarische Verpflegung der Gäste.

Die Stadt bemüht sich als öffentlicher Träger bereits seit vielen Jahren, die Angebote und den Aufenthaltswert für die TouristInnen zu verbessern. So entstand vor einigen Jahren ein Touristik-Informationspavillon an der Kaje, der u.a. über die touristischen Angebote vor Ort informiert, Souvenirs anbietet sowie Stadtführungen und andere Veranstaltungen organisiert.

Die Stadtkaje ist dabei Kernanziehungspunkt der Stadt Brake.[15] Hier beginnt ein ca. 1,5 km langer Rundweg, der den Besucher an besondere historische und maritime Orte im Zentrum Brakes führt. Der Besucher gibt sich „Auf die Spuren der Duckdalben“. Unter Duckdalben versteht man die in den Wesergrund gerammten, schrägen Pfähle, an denen die Schiffe festgebunden werden.[16] In den Straßenbelag sind insgesamt rund 80 kleine Platten eingelassen, die dem Besucher den sogenannten „Maritimen Weg“ leiten. Die auf den Platten abgebildeten Möwen sitzen auf sogenannten „Dalben“, und zeigen dabei die Richtung an, in die der Wanderer gehen soll. Der Rundweg beginnt am Telegraphen endet dort ebenfalls. Von der Kaje führt der Weg über die Schleuse und den Binnenhafen in die Schleusendeichstraße. Von dort aus führt er über die Mitteldeichstraße zur Lindenstraße und die Schul- und Georgstraße zurück zum Ausgangspunkt (Vgl. Abb. 41&42).[17]

Abb. 41: Wegweiser „Maritime Wege“

Im Vergleich zur Stadtkaje wird die Fußgängerzone seltener besucht.[18] Durch eine attraktive Gestaltung, verbunden mit einer Optimierung der Wegeführung zwischen Stadtkaje und Fußgängerzone bzw. entsprechender Beschilderungen und Gestaltung der Eingangsbereiche, könnte auch die Innenstadt zukünftig noch stärker vom Tourismus profitieren. Schattenplätze mit Sitzmöglichkeiten, Außengastronomie und ein attraktives Bepflanzungs- und Beleuchtungskonzept könnten die Fußgängerzone für TouristInnen interessanter machen.

Die Innenstadt hat ungenutzte Potentiale im Hinblick auf den Tourismus und sollte im Zuge des hier vorliegenden Integrierten Handlungskonzeptes komplett neu gedacht und umgestaltet werden.

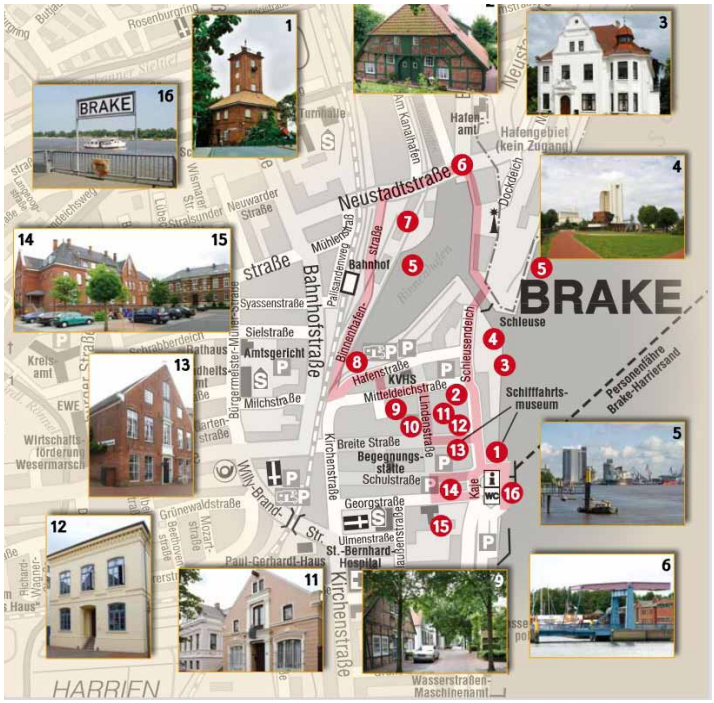


Abb. 42: Verlauf der „Maritimen Wege“ durch die Braker Innenstadt

15 Vgl. Luft, Prof. Dr. Hartmuth (2007): Touristisches Entwicklungskonzept für die Stadt Brake.- Wilhelmshafen, S. 9 ff.

16 Vgl. Schifffahrtsmuseum Unterweser (2022): <*http://www.wesermarsch-maritim.de/post/duckdalben*>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022

17 Vgl. Nordwest Zeitung (2006): <*https://www.nwzonline.de/wesermarsch/politik/auf-den-spuren-der-duckdalben_a_6,1,2132320348.html*>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022

18 Vgl. Luft, Prof. Dr. Hartmuth (2007) ebd.

Zusammenfassende Tabelle zu den Stärken- & Schwächen der Gebietskulisse Innenstadt zum Thema „Tourismus“

STÄRKEN	SCHWÄCHEN
+ Hoher Erlebniswert für Touristen im maritimen Bereich + Anbindung an überregionale Radwanderwege + „Stadt am Wasser“ + Zahlreiche Übernachtungs- und Bewirtungsangebote für TouristInnen + Stadtkaje als Kernanziehungspunkt der TouristInnen	- Die Fußgängerzone wird nur mäßig von den TouristInnen wahrgenommen

2.10 Fazit

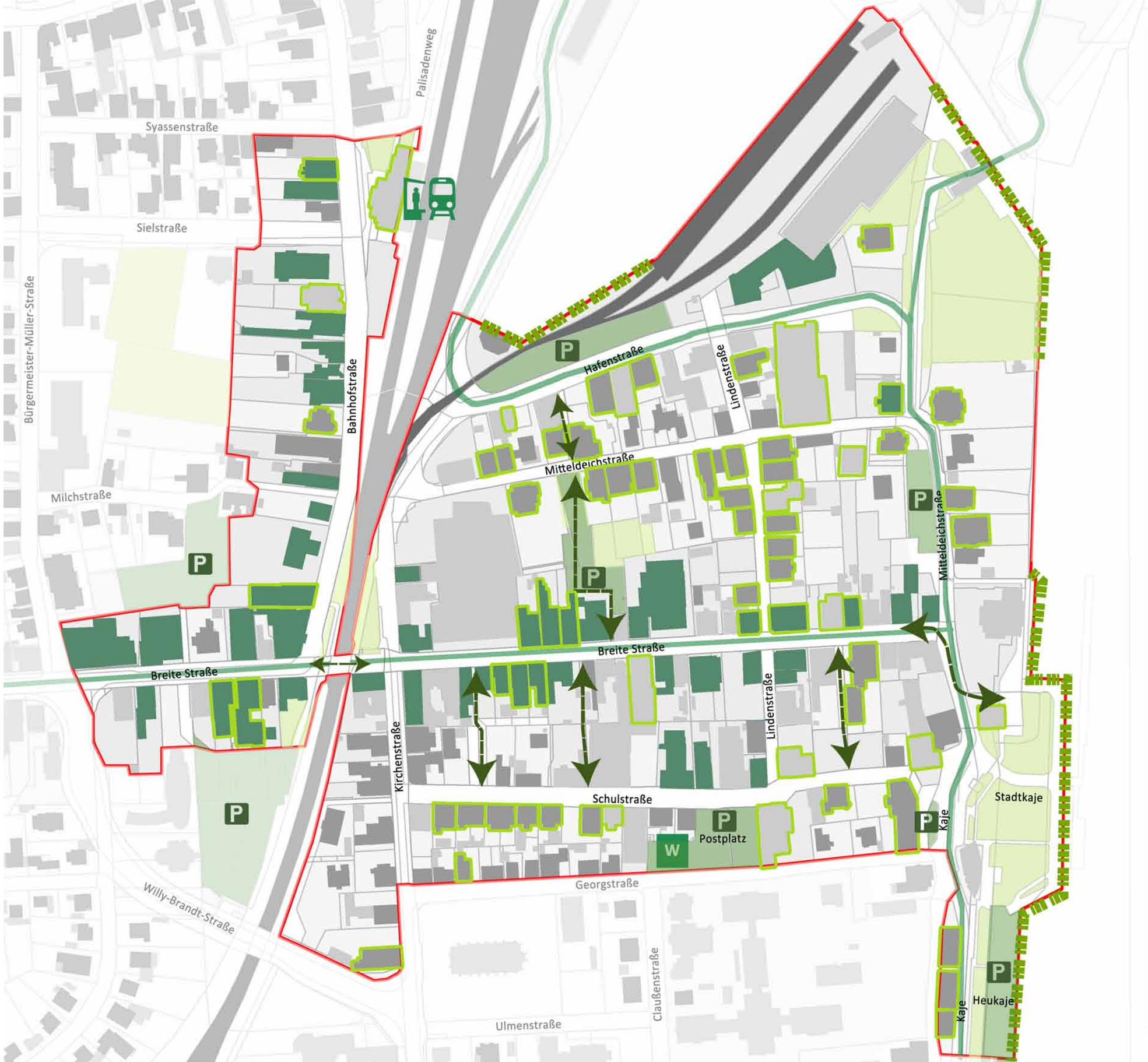
Die Bestandsaufnahme der einzelnen Themenfelder zeigt die Stärken und Schwächen der Braker Innenstadt auf. Die wesentlichen Stärken sind (Vgl. Karte 11: Stärkenanalyse):

- Die attraktive Wohnlage aufgrund der Lage am Fluss, unterschiedliche Nahversorgungs- und Dienstleistungsangebote vor Ort, der niedrige Mietspiegel, der kleinstädtische Charme und das gute Parkraumangebot
- „Stadt der kurzen Wege“ durch zahlreiche kleine Gassen, die der Innenstadt ihren historischen, kleinstädtischen Charme verleihen
- Die Anbindung an das überregionale Rad- und Wanderwegenetz und das damit verbundene teilweise noch ungenutzte touristische Potential
- Der Wochenmarkt als Nahversorgungsangebot und Frequenzbringer
- Kleinteilige, eigentümergeführte Ladenlokale als Alleinstellungsmerkmal
- Das historische Stadtbild mit den denkmalgeschützten Fassaden sowie den touristischen Attraktionen wie dem Schifffahrtsmuseum, dem Telegraphen oder den Packhäusern als historisch-kulturell und architektonisch bedeutsame Bauwerke.

Jedoch lassen sich auch folgende wesentliche Schwächen identifizieren (*Vgl. Karte 12: Schwächenanalyse)*:

- Veränderte Wohnraumnachfrage und geänderte Bedürfnisse der Bevölkerung aufgrund des anhaltenden demografischen und gesellschaftlichen Wandels
- Sowohl Parkplätze als auch wichtige Fuß- und Radwege sowie Sehenswürdigkeiten sind durch eine mangelhafte Beschilderung für Ortsfremde nur schwer aufzufinden
- Die Straßenführung in der Gebietskulisse ist durch die wechselnden Richtungsverkehre teilweise konfus
- Die kleinteiligen, inhabergeführten Ladenlokale in kleinteiligen Stadtstrukturen genügen nicht den aktuellen Anforderungen des Einzelhandels und stehen deshalb teilweise leer. Dies hat zur Folge, dass Teile der Innenstadt zu veröden drohen (Trading-Down-Effekt)
- Große Teile der Innenstadt befinden sich in Privatbesitz: Die Verwaltung hat dadurch nur geringe Eingriffsmöglichkeiten und kann die Entwicklung vor Ort nur bedingt steuern
- Großflächige Frequenzbringer und Magnetbetriebe fehlen bislang in der Fußgängerzone: Ein starker Konkurrenzdruck herrscht durch das nahegelegene Einzelhandels- und Fachmarktzentrum an der Weserstraße
- Öffentliche Grünflächen fehlen an vielen Stellen im Untersuchungsgebiet
- Fehlende Aufenthaltsqualität durch unattraktive Gestaltung (Grünflächen, Straßenmobiliar, Pflasterung)

Obwohl die Innenstadt Brakes zahlreiche Stärken aufweist, sind auch deutliche Schwächen zu identifizieren. Eine negative Entwicklung ist insbesondere im Bereich Einzelhandel zu erkennen, wo eine hohe Leerstandsdichte und damit erste Trading-Down-Effekte ganzer Bereiche der Fußgängerzone sichtbar werden. Dabei sind die Problemlagen sowohl auf generelle Entwicklungen, wie dem Strukturwandel oder dem Demographischen Wandel – aber auch lokale Gegebenheiten zurückzuführen.



Legende:

- Kleinteilige Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe als Alleinstellungsmerkmal
- Historisches Stadtbild: Unter Denkmalschutz stehende Gebäudesubstanz
- Gutes Angebot an öffentlichen Parkplätzen
- „Stadt am Fluss“ - Direkter Wasserblick (für die Öffentlichkeit einsehbar)
- Öffentliche/ öffentlich zugängliche Grünfläche
- Anbindung an überregionales Rad- und Wanderwegenetz
- Historische Gassen und Wegeverbindungen, die der Innenstadt ihren kleinstädtischen Charme verleihen
- Zusätzliches Nahversorgungsangebot durch den Wochenmarkt
- gute Anbindung an das ÖPNV-Netz

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 11: Stärkenanalyse

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

Legende:

- Öffentlich zugängliche Grünfläche die jedoch wenig Entwicklungs-potential durch Hochwasserschutz-maßnahmen aufweist
- Platzsituationen ohne Aufenthalts-qualitäten
- Leerstehende Ladenlokale
- „Stadt am Fluss“ - Direkter Wasserblick ist durch bauliche Barrieren für die Öffentlichkeit nicht gegeben
- Bahntrasse als räumliche Barriere & Lärmproduzent
- Vorhandene Richtungsverkehre sind für Besucher verwirrend
- Gestaltung des öffentlichen Raumes ist in die Jahre gekommen und wirkt durch den bunten Materialmix unruhig

Stadt Brake
(Unterweser)
Landkreis Wesermarsch

Vorbereitende Untersuchungen
Karte 12: Schwächenanalyse

Stand: Dezember 2021 Maßstab 1:2.500

3. HANDLUNGSRÄUME

Im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes ist es notwendig, konkrete Handlungsräume zu definieren, die auf den Analyseergebnissen basieren und die herausgearbeiteten Stärken und Schwächen der Innenstadt berücksichtigen.

Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, sind die zentralen Handlungsräume der Innenstadt der Binnenhafen im Norden, die Kaje im Osten, der Postplatz im Süden sowie der Bahnhof im Nord-Westen. Das verbindende zentrale Element- und damit der größte Handlungsraum ist die zentral liegende Fußgängerzone. Im Rahmen der zu entwickelnden Maßnahmen ist vor allem die Verbindung der einzelnen Handlungsräume untereinander zentrale Aufgabe. Aber auch die Um- und Neugestaltung der angesprochenen Räume und die Aufwertung des Bestandes sind zentrale Aufgaben für das Gelingen des Stadterneuerungsprozesses.

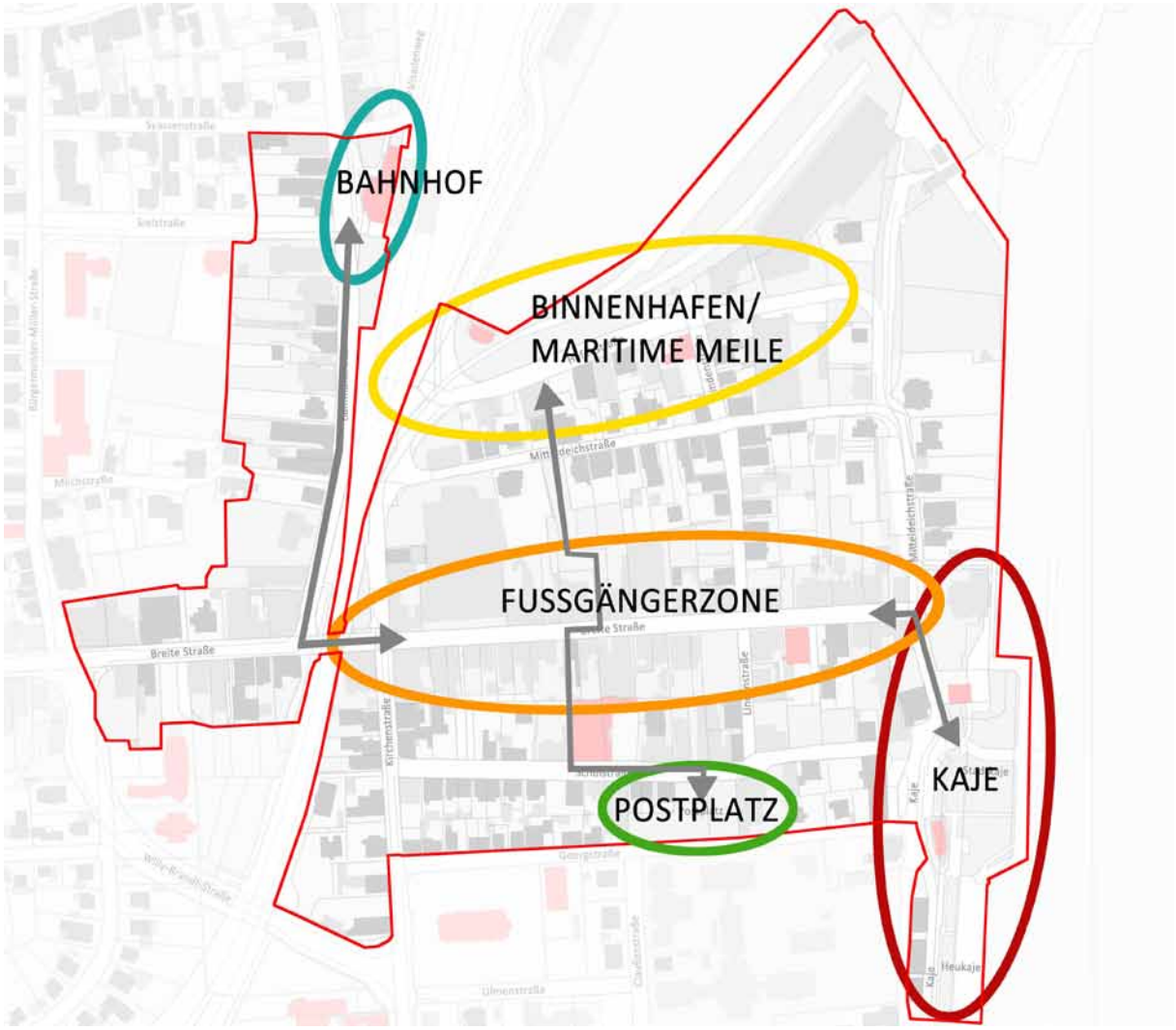


Abb. 43: Verortung der Handlungsräume in der Gebietskulisse Innenstadt

4. ZIELENTWICKLUNG

Zur Entwicklung von Maßnahmen, die im Rahmen eines integrierten Handlungskonzeptes umgesetzt werden sollen, ist es notwendig, eine Zielvorstellung zu formulieren, an der sich die zukünftige Entwicklung der Stadt wie an einem Leitfaden orientieren kann. Hierfür werden unterschiedliche Entwicklungsszenarien erarbeitet, die auf den in der Analyse herausgestellten Stärken bzw. Potentialen der Gebietskulisse Innenstadt beruhen. Eines der Szenarien wird im Anschluss als Vorzugsszenario ausgewählt und definiert damit die Zielvorstellungen, aus denen die einzelnen Maßnahmen abgeleitet werden.

4.1 Trendfortschreibung (Null-Variante)

Sollte die Stadt Brake (Unterweser) sich gegen ein Eingreifen in die Entwicklung der Innenstadt entscheiden, und damit der positive Einfluss von gezielten Maßnahmen vor Ort ausblieben, ist von einer Verstärkung und Fortsetzung der sich in der Analyse abzeichnenden Negativ-Entwicklung auszugehen. Der Innenstadt drohen damit ein weiterer Funktionsverlust und ein langsamer, aber stetiger Verfall der Fußgängerzone – und damit des gesamten Stadtzentrums.

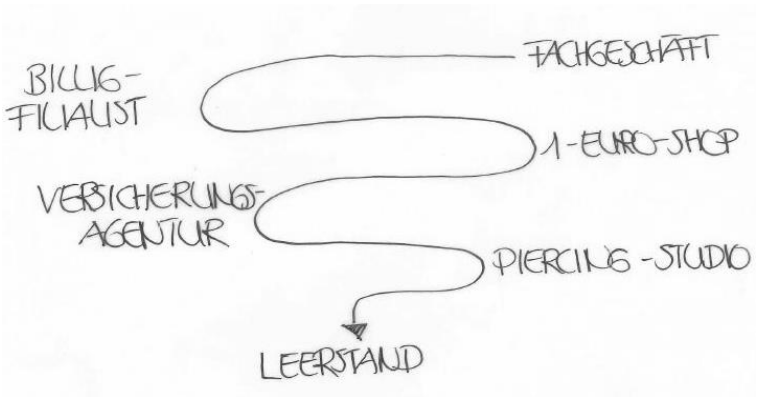


Abb. 44: Trading-Down-Effekt (Quelle: Stadt Brake- angelehnt an Junker & Kruse)

Dieser Trading-Down-Effekt ist bereits heute in der Innenstadt angekommen und geht regelmäßig mit der zunehmenden Ansiedlung qualitativ minderwertiger Nutzungen (wie z.B. 1-Euro-Läden), der Leerstandszunahme und sinkenden Mieten und Bodenpreisen einher. Durch ausbleibende Investitionen vor Ort ist langfristig mit einem Verfall einzelner Baustrukturen zu rechnen. (Vgl. Abb. 44) Dies führt wiederum zu stagnierenden Besucherzahlen und einem schlechten Image, da die Aufenthaltsqualität vor Ort immer stärker abnimmt. Die ansässige Wohnbevölkerung wird zunehmend durch andere Standorte wie dem Einzelhandels- und Fachmarkzentrum an der Weserstraße versorgt, wodurch die Braker Innenstadt auch als Wohnstandort langfristig an Attraktivität verlieren wird. Die heute noch vorhandenen Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe werden damit mittel- bis langfristig die Innenstadt verlassen. Die städtebaulichen Missstände und eine unattraktive Gestaltung des öffentlichen Raums werden auch die touristische Anziehungskraft der Gesamtstadt mindern.

Die Innenstadt befindet sich bereits heute in einer Abwärtsspirale aus Funktions- und Qualitätsverlusten, die verheerende Auswirkungen auf das Stadtbild, die denkmalgeschützte Bausubstanz und nicht zuletzt auf die Wohnbevölkerung und den Tourismus haben. Um diesen Abwärtstrend abzubremsen und bestenfalls umzukehren, bedarf es gezielter Maßnahmen, die eine integrierte Entwicklung und Steuerung des Geschehens vor Ort bedürfen.

4.2 Entwicklungsszenarien

4.2.1 SZENARIO A „ATTRAKTIVES WOHNEN IM STADTZENTRUM“

Die Innenstadt Brakes ist ein attraktiver Wohnstandort – vor allem für Familien und Senioren – die eine Stadt der kurzen Wege bevorzugen. Die Innenstadt verfügt über eine gute Anbindung. Sowohl durch den öffentlichen Personennachverkehr (ÖPNV) als auch den motorisierten Individualverkehr (MIV) ist das Braker Zentrum gut mit den anderen Ortsteilen der Stadt verbunden. Die Innenstadt profitiert durch ihre attraktive Lage am Wasser, die auch durch die Kaje, die Schleuse, den Binnenhafen und das vorhandene Rad- und Wanderwegenetz erlebbar werden. Zudem versprüht die Innenstadt einen kleinstädtischen Charme durch die zahlreichen Gassen und die vielen historischen Gebäude. Szenario A „Attraktives Wohnen im Stadtzentrum“ greift diese Stärken und Potentiale auf und stellt die Wohnbauflächenentwicklung in die übergeordnete Zielstellung.

Zentrales Ziel dieses Szenarios ist, die Innenstadt zu einem reinen Wohnort zu entwickeln. Die Leerstände im Untersuchungsgebiet bieten ein großes Flächenpotential und könnten – wie in der Politik bereits vielfach diskutiert – zukünftig nahezu ausschließlich als Wohnbauflächen umgenutzt bzw. als neue Wohnbauflächen ausgewiesen werden. Dabei ist ein barrierefreier Umbau ebenso von Bedeutung wie ein familiengerechtes Umfeld, um das Wohnraumangebot an die veränderte zukünftige Nachfrage anzupassen. Durch die Weiterverfolgung dieses Szenarios wird dem demographischen Wandel und der Abwanderung der Menschen in die Metropolen entgegengewirkt, indem die Wohnfunktion in der Innenstadt gestärkt und die Attraktivität als Wohnstandort gezielt gefördert wird. So soll langfristig ein Zuzug weiterer Bewohner nach Brake erreicht und die derzeit zu verzeichnende Abwanderung gestoppt werden.

Durch die Fokussierung auf die Innenstadt als Wohnstandort kann auch die Bevölkerungszusammensetzung – und vor allem die Altersstruktur – beeinflusst werden. Die Ausweisung von neuen Wohnbauflächen zu humanen Preisen, die über eine attraktive öffentliche Infrastruktur in Form von wohnortnahen Spielplätzen, Kindergärten und Schulen, die typischerweise von Familien mit Kindern nachgefragt werden, verfügen müssten, könnten zu einer Verringerung des Altersdurchschnitts in der Innenstadt beitragen. Gleichzeitig müsste aber auch ein Teil der Wohnungen gezielt seniorengerecht und damit barrierefrei gestaltet werden, um der durch den demographischen Wandel bedingten Alterung der Gesellschaft und damit verbundenen veränderten Nachfrage gerecht zu werden.

Aufgrund der vorhandenen kleinteiligen Strukturen des Einzelhandels im Braker Stadtzentrum, die nicht den Anforderungen der großflächigen „Magnetbetriebe“ genügen und die unmittelbare Konkurrenz durch das Fachmarktzentrums an der Weserstraße sowie die Umnutzung vorhandener Flächenstrukturen ausschließlich zu Wohnbauzwecken, würden dazu führen, dass die Innenstadt zukünftig keine zentrale Versorgungsfunktion mehr erfüllt. Die Innenstadt – und damit auch die Fußgängerzone – würden zu einem reinen Wohnort mit noch vereinzelt vorhandenen, nicht störenden Gewerbestrukturen werden. Die Fußgängerzone als solche wäre damit entbehrlich und könnte als weiterhin verkehrsberuhigte Zone in zwei Richtungen für den MIV geöffnet werden. Gleichzeitig würde es voraussichtlich zu Konflikten zwischen der Wohnnutzung und dem im Norden an das Gebiet angrenzenden Binnenhafen kommen. Mit direktem Blick auf den Binnenhafen, könnte an dieser Stelle ein attraktives Wohngebiet entstehen. Die hafenaffinen Nutzungen würden zur Umsetzung eines reinen Wohngebietes an dieser Stelle hinsichtlich ihrer Immissionen so stark eingegrenzt, dass Wohnen auch entlang der Hafenstraße in den Erdgeschosszonen möglich wäre. Einige Hafenbetriebe würden in der Folge den Stand-

ort Brake verlassen, da sie hier keine Entwicklungsmöglichkeiten sehen – bzw. die Auflagen ein wirtschaftliches Arbeiten unmöglich machen würden.

Die Fokussierung auf die Innenstadt als attraktiven Wohnort würde auch dazu führen, dass Brake nur noch über eine sehr geringe Anziehungskraft für TouristInnen und BesucherInnen aus den angrenzenden Städten verfügen würde. Die vorhandenen Attraktionen Brakes – wie z.B. das Fischerhaus oder das Schifffahrtsmuseum würden nicht länger entsprechend beworben bzw. würden keine zusätzlichen Maßnahmen im Zentrum Brakes geschaffen, die zu einem Besucheranstieg führen würden (wie Gastronomieangebote) und würden langfristig an Bedeutung verlieren.

Es zeigt sich, dass bei dem Entwicklungsszenario A „Attraktives Wohnen im Stadtzentrum“ die Besonderheiten, mit denen sich die Braker Innenstadt von anderen Städten und Gemeinden der Wesermarsch abhebt, keine gesonderte Beachtung finden. Das Wohnen stellt dabei eine direkte Konkurrenz für die vorhandenen kerngebietstypischen Nutzungen dar. Die Innenstadt Brakes mit ihren vorhandenen architektonisch bedeutsamen, historischen Fassaden und Gassen sowie kulturellen Angeboten sind Alleinstellungsmerkmale und Stärken, die in diesem Szenario vernachlässigt werden. Auch der Abzug relevanter Wirtschaftsbetriebe im Binnenhafen zu Gunsten der Wohnnutzung könnte ein großes Problem darstellen. Das Ziel, den Standort Innenstadt als reinen Wohnort zu entwickeln ist demnach eindimensional und stellt keinen nachhaltigen Entwicklungsansatz dar.

4.2.2 SZENARIO B „Stadtzentrum des Tourismus“

Die Innenstadt Brakes hebt sich durch die historischen Gebäude und kulturellen sowie touristischen Angebote und den kleinteiligen Strukturen von anderen umliegenden Orten der Wesermarsch ab. Mit dem Telegraphen, dem Wahrzeichen der Stadt, und der angrenzenden Kaje sowie dem Schifffahrtsmuseum und dem Fischerhaus (um nur einige zu nennen) verfügt die Innenstadt über städtebaulich und kulturhistorisch sowie architektonisch interessante Orte, die ein Alleinstellungsmerkmal Brakes sind. Zahlreiche Touristen besuchen jährlich diese Orte.

Das Szenario B „Stadtzentrum des Tourismus“ greift diese Stärken auf und verfolgt das Ziel die Innenstadt für den Tourismus zu profilieren und zu einem bedeutsamen Tourismuszentrum im Landkreis Wesermarsch zu entwickeln. Um dieses Ziel zu erreichen, sind Maßnahmen zur Stärkung des Tourismus von Nöten. Durch die Nutzung von verschiedenen Werbekanälen, die gezielte Ansprache neuer Zielgruppen und die Schaffung weiterer Angebote für die Touristen in der Innenstadt Brakes könnte diese Zielsetzung erreicht werden. Dabei ist allerdings zu beachten, dass die Stadt Brake als Institution nur unterstützend tätig sein könnte. Wesentliche Akteure für das Gelingen dieses Szenarios wären die Tourismusbranche, die Kulturschaffenden vor Ort und das Gastgewerbe.

Mit diesem Entwicklungsszenario würde der Tourismus gezielt gestärkt und ein Alleinstellungsmerkmal für die Stadt Brake (Unterweser) geschaffen werden. Durch die starke Fokussierung auf den Tourismus würde sich das Angebot vor Ort immer mehr an den Bedarf der Touristen und übrigen Besucher der Stadt anpassen. Dadurch würden andere Warenangebote langfristig aus der Innenstadt verdrängt, die typischerweise nicht von dieser Zielgruppe nachgefragt werden. So würden auch die Nahversorgungsangebote mittel- bis langfristig aus der Fußgängerzone und den angrenzenden Bereichen verschwinden. Diese könnte damit nicht mehr der Versorgung der ansässigen Bevölkerung nachkommen, was vor allem für die ältere Bevölkerung ein Problem darstellen würde, die auf eine wohnortnahe und fußläufig erreichbare Versorgung

angewiesen ist. Dadurch würde auch die Standortqualität der Innenstadt gemindert und durch den demographischen Wandel und fehlende Maßnahmen zur Wohnstandortverbesserung und Wohnflächenentwicklung dazu führen, dass die Einwohner sich aus der Innenstadt zurückziehen und Brake allgemein noch stärker sinkende Einwohnerzahlen zu verzeichnen hätte.

Die gezielte Förderung des Tourismus würde mit der Schaffung einer besseren Infrastruktur für TouristInnen und BesucherInnen einher gehen. Die Innenstadt Brakes würde sich zu einem beliebten Ausflugsziel für Tagestouristen entwickeln. Dieses ist jedoch saisonal vor allem auf die Sommermonate begrenzt. In den Wintermonaten wäre die Innenstadt somit nahezu „tot". Im Gegensatz zum Szenario A „Attraktives Wohnen im Stadtzentrum" fokussiert sich das Szenario B „Stadtzentrum des Tourismus" jedoch lediglich auf die Zielgruppe der Touristen. Weitere Stärken der Gebietskulisse Innenstadt werden in diesem Szenario nicht aufgegriffen, weshalb dieses Szenario eine eindimensionale Entwicklung der Innenstadt hin zu einer Monostruktur für den Tourismus bewirken würde. Die Abhängigkeit von nur einem Wirtschaftszweig – dem Tourismus – könnte auch Probleme mit sich führen. Wenn die Besucherströme wegfallen, hätte dies u.a. große wirtschaftliche Folgen für die ortsansässigen Gastronomen, die Hotellerie und den Einzelhandel, die sich zu 100% auf den Tourismus eingestellt haben. Eine ausschließliche Fokussierung auf nur einen Wirtschaftszweig stellt damit zusammenfassend keinen nachhaltigen Stadtentwicklungsansatz dar.

3.2.3 SZENARIO C „Zukunftsfähiges Stadtzentrum Brake"

Ziel des Entwicklungsszenarios C „Zukunftsfähiges Stadtzentrum Brake" ist eine ganzheitliche Stärkung des Stadtkerns. Im Vergleich zu Szenario A und B werden in diesem Szenario gezielt mehrere, im Rahmen der Analyse identifizierte, Stärken der Innenstadt aufgegriffen und gestärkt. Dieses Szenario verfolgt somit das Ziel, die Innenstadt Brakes sowohl als Wohnstandort als auch als touristisches Ziel ganzheitlich zu stärken – aber auch die Nahversorgungsfunktion der Innenstadt zu erhalten.

Um die Innenstadt als Wohnstandort zu stärken, würden wie in Szenario A auch, gezielt Wohnbauflächen in den leerstehenden Ladenlokalen ausgewiesen. Durch eine Verkleinerung des zentralen Versorgungsbereiches würden Leerstände gezielt reduziert – und neue attraktive Wohnungen in Zentrumsnähe geschaffen werden.

Die Innenstadt würde zu einem attraktiven Wohnort für Jung und Alt werden. Ein bunter Mix aus seniorengerechtem Wohnraum und Wohnraum für Familien wären zentrale Zielsetzungen. Um dieses Ziel zu erreichen, müsste auch das Wohnumfeld und die Infrastruktur überplant werden. Die Schaffung neuer Spiel- und Erholungsflächen im öffentlichen Raum stünden hierbei an oberster Stelle. Da das Grünflächenangebot in Brake recht ausgeschöpft ist, sollte auch über die Entsiegelung von Flächen und den Abriss ungenutzter Gebäude nachgedacht werden, um wertvolles, innenstadtnahes Grün zu schaffen.
Außerdem sollten Wohnnutzungen in den Obergeschossen entlang der Hafenstraße forciert werden. Die hier teilweise leerstehenden Gebäudestrukturen bieten ein großes Potential für attraktiven Wohnraum mit direktem Blick auf den Binnenhafen. Hierbei müssten die Immissionen der ansässigen Hafenbetriebe berücksichtigt und entsprechende planungsrechtliche und bauliche Maßnahmen vorgenommen werden, um eine Koexistenz von Wohnen und Hafenbetrieb zu ermöglichen.

In den Erdgeschosszonen könnte über eine Ausweitung maritimer Angebote – wie einem Fischrestaurant oder touristische Attraktionen nachgedacht werden. Denn auch gezielte Maßnah-

men zur Stärkung des Tourismus (wie in Szenario B) werden in diesem Entwicklungsszenario in den Mittelpunkt gestellt. Hierbei handelt es sich hauptsächlich um unterstützende Maßnahmen seitens der Stadt, wie die Schaffung eines attraktiven öffentlichen Raumes in der Fußgängerzone, eine verbesserte Beschilderung von Attraktionen und Wegeführungen, einer Imageverbesserung und einer verstärkten Werbung, da der Tourismus im Wesentlichen von anderen Akteuren, wie der Tourismusbranche, dem Gastgewerbe und den Kulturschaffenden vor Ort gesteuert werden. Die vorhandenen Rad- und Wanderwege sind für den Tourismus ebenfalls von Bedeutung und sollten im Zuge dieses Entwicklungsszenarios untersucht und ggf. optimiert werden. Eine gezielte Besucherlenkung zwischen Kaje und Innenstadt sollte dabei eine wesentliche Zielsetzung sein.

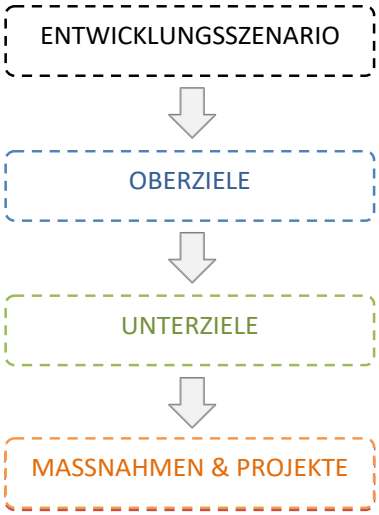
Die Versorgungsfunktion der Innenstadt müsste im Zuge einer ganzheitlichen Stärkung des Zentrums erhalten bleiben, um die Innenstadt als attraktiven Wohnort zu stärken. Bei dem Szenario C „Zukunftsfähiges Stadtzentrum Brake“ werden mehrere Potentiale und Stärken aus der Analyse aufgegriffen, um den anhaltenden Trading-Down-Effekt in der Fußgängerzone zu durchbrechen. Eine ganzheitliche Stärkung der Innenstadt als Zentrum, lebenswertemnWohnort und Förderung des Tourismus führen dabei zu einer Wiederbelebung der Innenstadt durch Touristen, BesucherInnen und EinwohnerInnen. Bestenfalls geht dieses Szenario mit einer generellen Steigerung der Aufenthaltsqualität und der Attraktivität, einem verbesserten Image der Innenstadt sowie einer Qualitätssteigerung des Einzelhandelsbesatzes einher. Sollte die Entwicklung so positiv verlaufen, wäre mit einem Rückgang der Leerstände und steigenden Besucher- und Einwohnerzahlen zu rechnen. Das Szenario C würde damit zum langfristigen Erhalt eines lebendigen Stadtzentrums mit denkmalgeschützter Bausubstanz und gesicherter Versorgungsfunktion führen. Im Gegensatz zu den Szenarien A „Attraktives Wohnen im Stadtzentrum“ und B „Stadtzentrum des Tourismus“ fokussiert sich Szenario C „Zukunftsfähiges Stadtzentrum Brake“ nicht lediglich auf die Stärkung eines Wirtschaftszweiges – sondern bewirkt eine ganzheitliche Entwicklung der Innenstadt.

4.2.4 Auswahl Szenario C „Zukunftsfähiges Stadtzentrum Brake“

Im Rahmen der Analyse wird deutlich, dass ein Mischszenario für die Innenstadt Brakes einer monofunktionalen Entwicklung vorzuziehen ist, da die wirtschaftlichen Risiken für die Gesamtstadt Brakes, die mit einer monofunktionalen Entwicklung einher gehen, zu groß sind. Szenario C ist mehrdimensional aufgestellt und konzentriert sich auf eine nachhaltige, integrierte und ganzheitliche Stadtentwicklung und stellt die Innenstadt damit vielfältig für die Zukunft auf.

4.3 Zielsystem

Um die Funktion der Innenstadt als Stadtzentrum langfristig zu sichern und zu stärken wurde für das ausgewählte Vorzugsszenario „Zukunftsfähiges Stadtzentrum Brake“ ein Zielsystem entwickelt. Dieses baut sich wie folgt auf:



Aus dem Entwicklungsszenario leiten sich folgende übergeordnete Zielsetzungen ab:

OBERZIELE

Stärkung der Innenstadt

- ***als touristisches Ziel***
- ***als Wohnstandort und***
- ***Verbesserung hinsichtlich ihrer Nahversorgungsfunktion und des Angebotes an innenstadt-relevanten Fachgeschäften.***

Die Lage an der Weser und die städtebauliche Struktur der Innenstadt Brakes mit den alten, denkmalgeschützten Gebäuden und kulturellen Angeboten sowie kurzen Wegen durch kleine, die Innenstadt verbindende Gassen sind grundlegende Voraussetzungen, die das Stadtzentrum für den Tourismus interessant machen. Aber auch die landschaftlich ansprechende Umgebung und die Anbindung an überregionale Radwanderwege zeigen ein weiteres Potential im Bereich Naturtourismus. Diese touristischen Potentiale werden bislang nicht komplett ausgeschöpft und bedürfen einer Optimierung. Die Themen Natur, Ökologie und gesunde Ernährung spielen in der heutigen Zeit eine zunehmende Rolle und könnten bewusst als Marke etabliert und als Thema auch in der Innenstadt aufgegriffen werden. So könnten beispielsweise gezielt regionale Produkte in einem Bio- oder Unverpackt Laden in der Innenstadt angeboten und vermarktet werden. Mit solchen Angeboten könnte sich die Innenstadt von dem Fachmarktzentrum an der Weserstraße absetzen.

Die Themen Wohnen und Nahversorgung sind von grundlegender Bedeutung und als übergeordnete Zielstellungen definiert, da diese unverzichtbar sind und unmittelbar zur Belebung des Stadtzentrums beitragen können. Ohne ein entsprechendes Nahversorgungsangebot würde die Innenstadt ihre Zentrenfunktion verlieren und langfristig kein Wohnstandort mehr sein – und damit verfallen. Es gilt die Gegebenheiten vor Ort zur Profilierung der Innenstadt aufzugreifen und auszubauen.

Um diese übergeordneten Zielsetzungen (Oberziele) zu erreichen, werden folgende Unterziele abgeleitet:

UNTERZIELE

Umsetzung der Oberziele durch:

- ***Bedarfsgerechten Umbau von leerstehenden Ladenlokalen und Gebäuden zu Wohnungen***
- ***Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes***
- ***Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brakes als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz***
- ***Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität***
- ***Schaffung von multifunktionalen Räumen***
- ***Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz***
- ***Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden)***
- ***Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt***
- ***Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen***
- ***Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt***
- ***Beteiligung aller Akteure vor Ort***
- ***Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen***
- ***Klimaverträgliches Planen und Bauen***

Aus diesen genannten Unterzielen werden nun in einem nächsten Schritt konkrete Maßnahmen und Projekte entwickelt, die schlussendlich zur Stärkung und Wiederbelebung der Innenstadt beitragen sollen. Die Themen Klimaanpassung sowie Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Denkmalschutz, Flexibilität und Barrierefreiheit sind bei der Planung und anschließenden Umsetzung aller Maßnahmen und Projekte zu berücksichtigen.

5. HANDLUNGSFELDER UND MASSNAHMEN

Aus der Analyse ergibt sich ein vielschichtiger und vor allem umfassender Erneuerungsbedarf für die Innenstadt, der Maßnahmen und Projekte in folgenden übergeordneten Handlungsfeldern erfordert:

Handlungsfeld 1	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT / GRÜNSTRUKTUR / KLIMA
Handlungsfeld 2	VERKEHR / WEGESYSTEM
Handlungsfeld 3	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/HANDEL)
Handlungsfeld 4	TOURISMUS
Handlungsfeld 5	BEGLEITENDE BETEILIGUNG ALLER AKTEURE VOR ORT

5.1 Handlungsfeld 1: Öffentlicher Raum/ Stadtgestalt / Grünstruktur / Klima

Um der Innenstadt neues Leben einzuhauchen, ist eine Belebung des Stadtzentrums notwendig. Dabei ist eine Steigerung der Attraktivität der Fußgängerzone durch eine höhere Aufenthaltsqualität eng mit einer höheren Einwohner- und Besucherfrequenz vor Ort verknüpft. Um in der Gebietskulisse Innenstadt insgesamt eine höherer Aufenthaltsqualität zu schaffen, bedarf es einer attraktiv gestalteten Fußgängerzone – aber auch einer generellen städtebaulichen Neuordnung bislang untergenutzter Teilbereiche. Die derzeitige Gestaltung aus den 1980er bis Anfang der 2000er Jahre ist veraltet und zwischenzeitlich überholt.

Ein zu erstellender übergeordneter Rahmenplan soll für die anstehende gestalterische Neuordnung klare Ziele vorschreiben und konkrete Umgestaltungsvorschläge für einzelne Teilbereiche aufzeigen. Ein ergänzendes Gestaltungshandbuch soll dazu beitragen, dass der öffentliche Raum zukünftig einheitlich und ansprechend gestaltet wird. Dabei sollen sowohl die Grünstrukturen– als auch Fassaden, die Beleuchtung und andere Ausstattungselemente in der Innenstadt aufgewertet und vereinheitlicht werden. Die Stadtgestalt spielt eine entscheidende Rolle für das Gelingen des anstehenden Transformationsprozesses und trägt zur Belebung und zum Erhalt der Innenstadt als Stadtzentrum und touristisches Ziel bei.

5.2 Handlungsfeld 2: Verkehr / Wegesystem

Neben der Gestaltung des öffentlichen Raumes spielt auch die Erreichbarkeit der Innenstadt eine zentrale Rolle. Eine generell gute Erreichbarkeit ist bereits durch den MIV und den ÖPNV gegeben. Dennoch hat die Analyse gezeigt, dass es auch Optimierungsbedarfe hinsichtlich der Wahrnehmbarkeit und Erreichbarkeit der Innenstadt gibt. So kann ein Informations- und

Wegesystem sowohl für Fußgänger als auch für Rad- und Autofahrer dazu beitragen, dass die Innenstadt besser und vor allem schneller erreicht werden kann. Aber auch die Straßen- und Wegeverbindungen sollten überdacht bzw. optimiert werden. Zusätzlich sollten auch die Eingangsbereiche der Fußgängerzone im Zuge der Umgestaltung überplant werden. Diese Maßnahmen tragen dabei gezielt zur Stärkung des Images, der Wahrnehmbarkeit und der Aufenthaltsqualität der Innenstadt bei.

5.3 Handlungsfeld 3: Zentrale Nutzungen (Wohnen & Gewerbe)

Der Einzelhandel hat eine zentrale Rolle und trägt besonders zu dem Funktionieren eines Stadtzentrums bei. Eine abwechslungsreiche Handelslandschaft und ein belebtes Stadtzentrum sind eng miteinander verknüpft.

Um den Handel und das Gewerbe vor Ort zu stärken, muss zunächst der in der Innenstadt anhaltende Trading-Down-Prozess durchbrochen werden. Hierfür müssen die vorhandenen Leerstände reduziert und das Image des Standortes Innenstadt allgemein aufgewertet werden. Die Leerstände müssen hierfür schnellstmöglich modernisiert und einer neuen Nutzung zugeführt werden. Gelingt dies nicht unmittelbar, sollte in der Zwischenzeit über eine attraktive Leerstandsgestaltung oder geeignete Zwischennutzungen wie Pop-Up-Stores oder Co-Working Spaces nachgedacht werden – die gleichzeitig zur Imageaufwertung des Standortes beitragen.

Diese Maßnahmen allein werden jedoch nicht ausreichen, um den Standort Innenstadt zukunftsfähig zu machen. Es muss auch über eine Verkleinerung des zentralen Versorgungsbereiches nachgedacht werden. Die dann wegfallenden Bereiche können potentiell anderen Nutzungen, wie vornehmlich dem Wohnen, zugeführt werden. An geeigneter Stelle sollte auch über den Gebäudeabriss nachgedacht werden, um wertvolle, in der Innenstadt bislang kaum vorhandene Freiflächen zu schaffen, die der Erholung bzw. dem Aufenthalt dienen können.

Darüber hinaus ist neben dem Handel auch eine starke Einwohner- und Besucherfrequenz von Nöten, um die Innenstadt zu beleben. Leerstehende bzw. zukünftig brachfallende Gebäude sollten zu altersgerechten bzw. familienfreundlichen Wohnungen umgebaut werden. Um diese Bevölkerungsgruppen allerdings langfristig am Standort Innenstadt zu halten, bedarf es auch einer entsprechenden Infrastruktur und Aufenthaltsqualität.

5.4 Handlungsfeld 4:Tourismus

Zur Belebung der Innenstadt Brakes können auch die TouristInnen beitragen, die jedes Jahr über die überregionalen Rad- und Wanderwege bzw. die Weser nach Brake kommen. Die Innenstadt bietet dabei an vielerlei Orten noch Potentiale, die von den TouristInnen bzw. BesucherInnen der Stadt bislang noch nicht wahrgenommen werden. So wird die Innenstadt bislang nur wenig von den BesucherInnen der Stadt wahrgenommen. Gleiches gilt auch für den Binnenhafen bzw. die direkt angrenzende Bebauung. Ein attraktives Angebot an diesen zwei Orten stellt ein bislang ungenutztes touristisches Potential dar. Durch eine gezielte Lenkung der Besuchergruppen können potentielle neue Kunden für den Handel und die Gastronomie vor Ort geschaffen werden.

Ein verbessertes Image und gezielte Werbung für die unterschiedlichen Sehenswürdigkeiten in Brake könnten dazu beitragen, dass vermehrt TouristInnen die Stadt aufsuchen.

5.5 Handlungsfeld 5: Begleitende Beteiligung aller Akteure vor Ort

Um eine nachhaltige Entwicklung anzustoßen, die von der Bevölkerung aber auch den relevanten Akteuren vor Ort – wie der Wirtschaft, dem Einzelhandel, der Politik und der Verwaltung getragen wird, ist eine gemeinsame Zusammenarbeit aller erforderlich.

Zur Steigerung der Akzeptanz der im Rahmen dieses Integrierten Handlungskonzeptes entwickelten Maßnahmen soll die Öffentlichkeitsarbeit einen hohen Stellenwert im Umsetzungsprozess bekommen. So soll beispielsweise ein Citymanagement mit Büro in der Innenstadt etabliert werden. Hier können die Akteure im Rahmen von regelmäßigen Veranstaltungen über den laufenden Stadterneuerungsprozess informiert werden – können sich aber auch mit Fragen an das Innenstadtmanagement persönlich wenden bzw. sich mit eigenen Ideen und Anregungen in den Prozess einbringen. Hier soll auch über Fördermöglichkeiten – wie dem zu etablierenden Fassaden- und Hofprogramm informiert werden.

Ein Verfügungsfonds soll dazu beitragen, dass sich sowohl Private als auch Gewerbetreibende aktiv und vor allem auch finanziell in den Erneuerungsprozess einbringen und eigene Maßnahmen umsetzen, die zur Attraktivitätssteigerung der Innenstadt beitragen.

In regelmäßigen Abständen und zum Abschluss des Erneuerungsprozesses soll die Umsetzung aller Maßnahmen evaluiert werden. Über das Ergebnis dieser Evaluation werden alle AkteurInnen vor Ort informiert.

1	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA	
1.1	Initiierung eines Städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Neugestaltung des öffentlichen Raums	S. 75
1.2	Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs für die Ausstattung des öff. Raumes sowie der Fassaden und Werbeanlagen in der Innenstadt	S. 77
1.3	Erarbeitung eines übergeordneten Lichtkonzepts für die Innenstadt	S. 79
1.4	Umgestaltung des Postplatzes	S. 81
1.5	Umgestaltung der Eingangsbereiche der Fußgängerzone	S. 83
1.6	Ökologische Aufwertung des öffentlichen Raumes durch mobile Pflanzinseln	S. 85
1.7	Umgestaltung des Spielplatzes auf dem NWZ-Parkplatz	S. 87
1.8	Neugestaltung des NWZ-Parkplatzes hin zu einem multifunktionalen Veranstaltungsort	S. 89
1.9	Umgestaltung der Platzsituation vor der Begegnungsstätte an der Schulstraße	S. 91
1.10	Nachnutzung der Fläche des leerstehenden und vom Verfall bedrohten Gebäudes „Zum Admiral Brommy“ – Mitteldeichstraße 58	S. 93
1.11	Etablierung eines Hof- und Fassadenprogramms	S. 95
1.12	Errichtung von Litfaßsäulen in der Innenstadt als Austauschplattform bzw. Begegnungsraum für die Bürger	S. 97
1.13	Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Kaje	S. 99

2	VERKEHR/ WEGESYSTEM	
2.1	Umgestaltung der Fußgängerzone	S. 102
2.2	Umgestaltung der Kirchenstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich	S. 105
2.3	Neuordnung des Fuß- und Radwegeverkehrs entlang der Bahnhofstraße / Ecke Breite Straße	S. 107
2.4	Aufwertung des Fußgängertunnels als Verbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone	S. 109
2.5	Umgestaltung bzw. Inszenierung der vorhandenen Gassen und Wegeverbindungen – „Stadt der kurzen Wege“	S. 111
2.6	Umgestaltung der Hafenstraße samt der angrenzenden Parkplätze zu einer „Maritimen Meile“	S. 113
2.7	Etablierung eines neuen Parkleitsystems für die Innenstadt	S. 115
2.8	Öffnung der Georgstraße für den Radverkehr in zwei Richtungen	S. 117
2.9	Förderung und Ausbau nachhaltiger Mobilität in der Innenstadt	S. 119

3 ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)

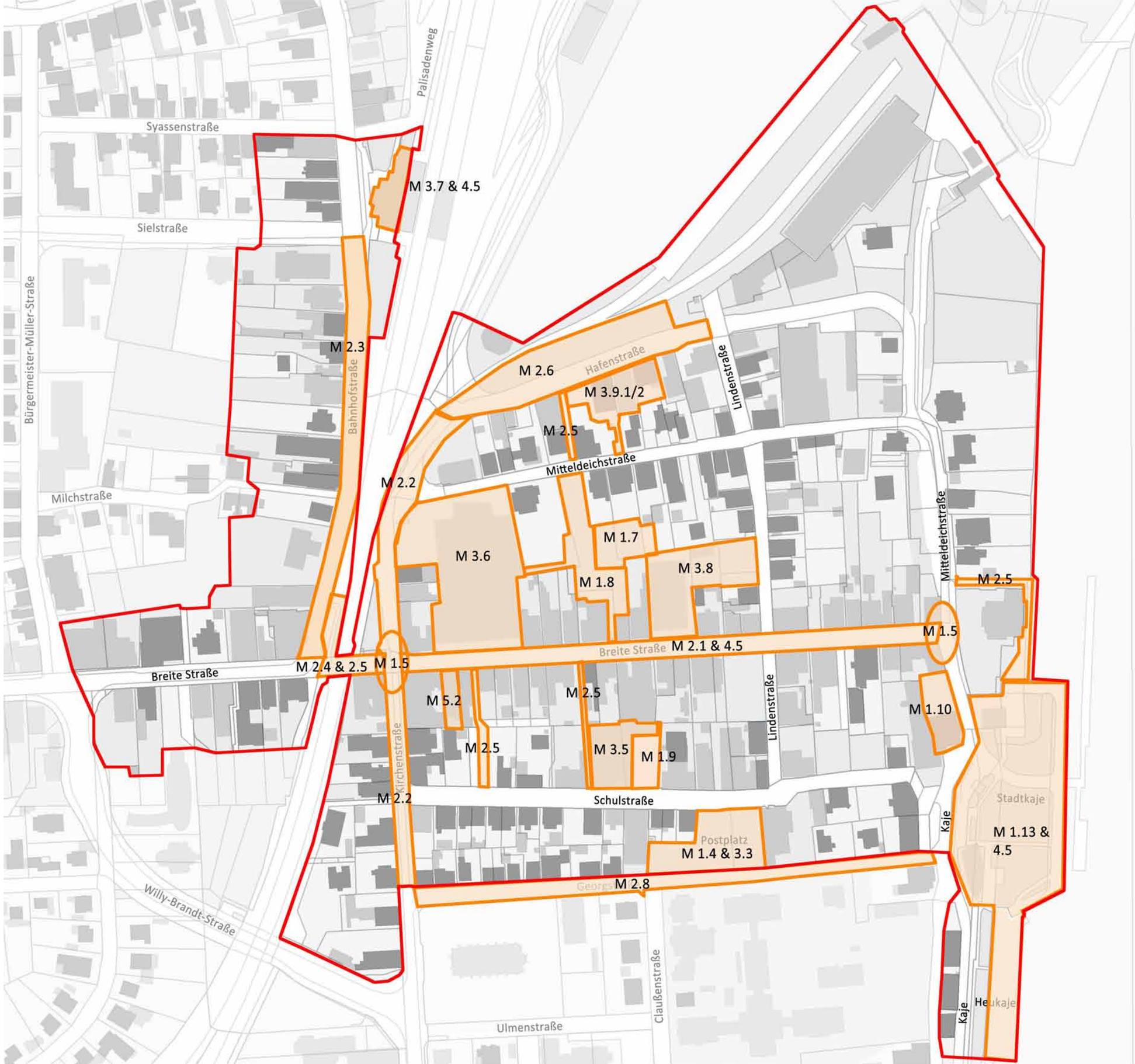
3.1	Online-Präsenz der vorhandenen Betriebe in der Innenstadt erhöhen	S. 122
3.2	Errichtung und Pflege eines Leerstandsmanagements	S. 124
3.3	Wochenmarkt stärker inszenieren und bewerben	S. 126
3.4	Gezielte Nutzbarmachung von Potentialflächen zu Wohnbauzwecken	S. 128
3.5	Teilweiser Abriss und Neubau der heutigen Bildungsstätte (Schulstraße 20) hin zu einer multifunktional genutzten Gemeinbedarfseinrichtung	S. 130
3.6	Schaffung einer attraktiven Nachnutzung für die Schlüsselimmobilie an der Breiten Str. 36 (ehemals ALDI)	S. 132
3.7	Schaffung einer attraktiven Nachnutzung für die Schlüsselimmobilie „Bahnhof“	S. 134
3.8	Nachnutzung des ehemaligen LZO-Gebäudes und der angrenzenden Flächen	S. 136
3.9.1	Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Obergeschosszonen sowie der Innenhöfe entlang der Hafenstraße zu Wohnbauzwecken	S. 138
3.9.2	Nachnutzung der Packhäuser zu Wohnbauzwecken an der Hafenstraße 3-6	S. 140
3.10	Ansiedlung FACHmarkt	S. 142
3.11	Anpassung bauleitplanerischer Festsetzungen an den anstehenden Transformationsprozess in der Innenstadt	S. 144

4 TOURISMUS

4.1	Online-Präsenz der touristischen Attraktionen in der Innenstadt erhöhen (Webcam, Corporate-Design der Webseite, Werbung etc.)	S. 147
4.2	Erstellung eines innenstadtübergreifenden Beschilderungssystems zur Lenkung der BewohnerInnen sowie BesucherInnen	S. 149
4.3	Machbarkeitsstudie zur Lenkung des Fahrradtourismus durch die Fußgängerzone	S. 151
4.4	Schaffung neuer attraktiver Außenbereiche für Gastronomen	S. 153
4.5	Errichtung von Fahrradboxen und zusätzlichen Stellplätzen am Bahnhof, an der Kaje und in der Fußgängerzone	S. 155

5 BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT

5.1	Anstellung / Ernennung eines/r InnenstadtmanagerIn	S. 158
5.2	Errichtung eines Quartiersbüros in der Innenstadt	S. 160
5.3	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit	S. 162
5.4	Etablierung eines Verfügungsfonds in der Innenstadt	S. 164
5.5	Zwischennutzung von leerstehenden Ladenlokalen	S. 166
5.6	Schaffung einheitlicher Kernöffnungszeiten in der Innenstadt	S. 168
5.7	Anstellung SanierungsträgerIn	S. 170
5.8	Evaluation aller Maßnahmen zum Abschluss des Stadterneuerungsprozesses	S. 172



Maßnahmen ohne konkrete räumliche Verortung:

M 1.1, M 1.2, M 1.3, M 1.6,

M 1.11, M 1.12, M 2.7, M 2.9,

M 3.1, M3.2, M 3.4, M 3.10,

M 3.11, M 4.1, M 4.2, M 4.3,

M 4.4, M 5.1, M 5.3, M 5.4,

M 5.5, M 5.6, M 5.7, M 5.8

Handlungsfeld 1: ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.1	Initiierung eines Städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Neugestaltung des öffentlichen Raums

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen

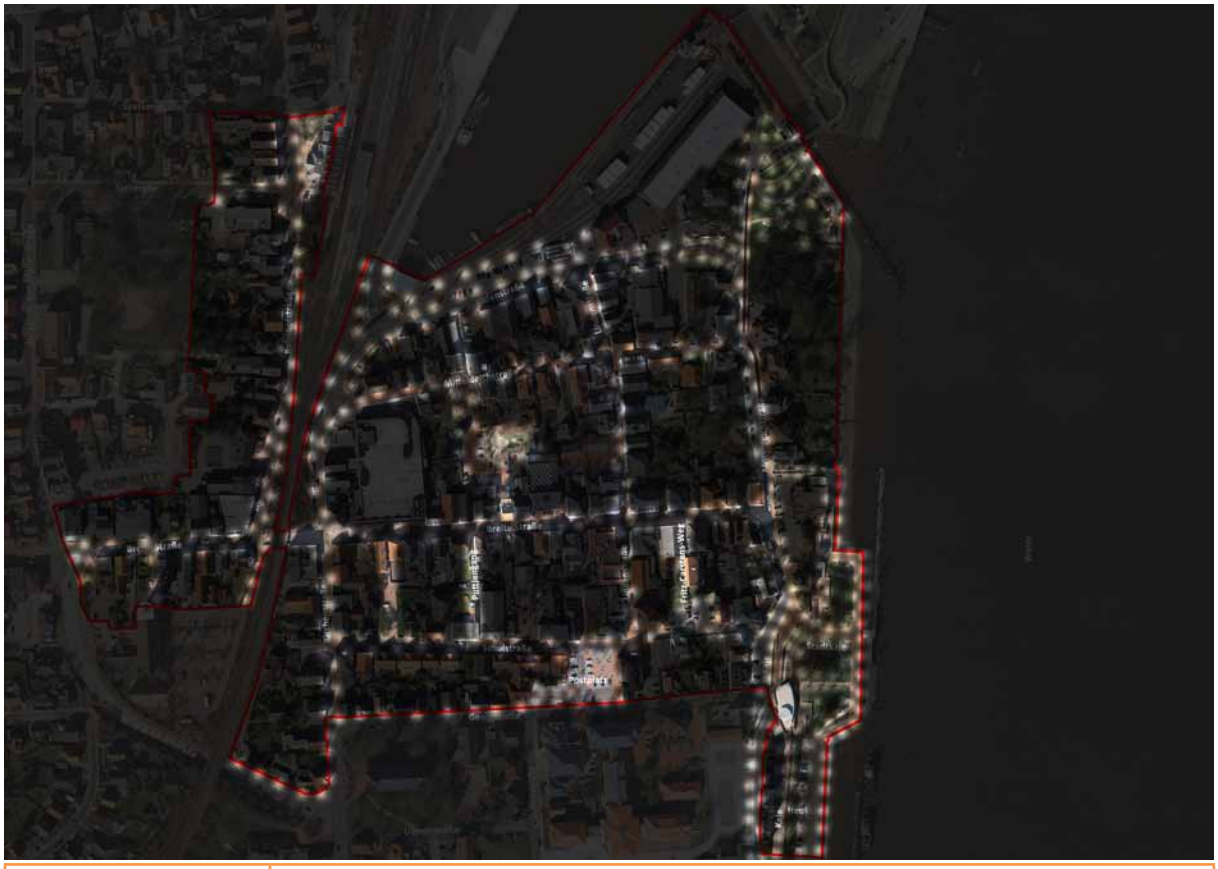
Projekt-beschreibung	Aufgrund der komplexen Anforderungen und dem Entwicklungsimpuls, der von dem Standort Innenstadt für die Gesamtstadt Brakes ausgeht, bedarf es einem ganzheitlich ausgearbeiteten, übergeordneten Lösungskonzept, welches sowohl städtebaulich, freiraumplanerisch aber auch verkehrsplanerisch funktioniert. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, weist der öffentliche Raum an vielen Stellen noch Optimierungsbedarfe auf. So ist die Gestaltung oft uneinheitlich und von einem regelrechten Materialmix geprägt. Im Rahmen des anstehenden Stadterneuerungsprozesses soll die Innenstadt als Ganzes neu gestaltet und vor allem hinsichtlich ihrer Aufenthaltsqualität aufgewertet werden. Im Rahmen eines Städtebaulichen Realisierungswettbewerbs möchte die Stadt Brake interdisziplinäre Planungsteams bestehend aus StadtplanerInnen, LandschaftsarchitektInnen sowie VerkehrsplanerInnen dazu auffordern, ein Gestaltungskonzept zu erarbeiten, wie die Innenstadt zukünftig aussehen könnte. Diese Form des Wettbewerbs dient der Sicherung der architektonischen Qualitäten und der ganzheitlichen Funktionalität des Standortes Innenstadt. Das ansprechendste und am besten für den Standort Innenstadt geeignete Konzept wird von einer Jury bestehend aus VertreterInnen der Bürger- und Händlerschaft, des Arbeitskreises Innenstadt sowie der Verwaltung der Stadt Brake ausgewählt und die bauliche Umsetzung des Konzeptes weiter forciert.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	50.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 33.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.1 (2b) R-StBauF

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.2	Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs für die Ausstattung des öff. Raumes sowie der Fassaden und Werbeanlagen in der Innenstadt

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Der öffentliche Raum gewinnt zunehmend an Bedeutung und die Gestaltung stellt ein wichtiges Alleinstellungsmerkmal der Braker Innenstadt dar. Dieses Potential bleibt derzeit weitestgehend ungenutzt. Ein Gestaltungshandbuch für den öffentlichen Raum soll dazu beitragen, dass typische Gestaltungsmerkmale der Innenstadt erhalten bleiben und gleichzeitig Veränderungen so gesteuert werden, dass die gestalterische Qualität bewahrt und nachhaltig gesteigert wird. So sollen beispielsweise in die Jahre gekommene Ausstattungselemente im öffentlichen Raum, wie Sitzbänke, Mülleimer oder Fahrradständer – aber auch Oberflächengestaltungen– einheitlich und sukzessive nach den Vorgaben dieses Handbuchs ersetzt werden.

	Das Gestaltungshandbuch gibt darüber hinaus auch Empfehlungen für die Gestaltung der Gebäude, der Werbeanlagen und des Außenraums der Gastronomie in der Innenstadt und soll deshalb in enger Zusammenarbeit mit den SchlüsselakteurInnen vor Ort erarbeitet werden. Das Handbuch soll zukünftig als Leitfaden für EigentümerInnen, PlanerInnen und die Verwaltung der Stadt Brake zur Gestaltung des öffentlichen Raumes dienen. Um diesem Handbuch eine gewisse rechtliche Bindung zu geben und zu erwirken, dass sich alle Akteure an die hier getroffenen Vorgaben halten, soll dieses Handbuch in Form einer Gestaltungssatzung vom Rat der Stadt Brake (Unterweser) für die Innenstadt beschlossen und damit für alle eine bindende Wirkung haben.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurz- bis Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	20.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 13.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.1 (2b) R-StBauF bzw. Nr. 5.3.1 (2e) R-StBauF

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.3	Erarbeitung eines übergeordneten Lichtkonzepts für die Innenstadt



Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Eine gemütliche Atmosphäre sowie ein attraktives Stadtbild sind relevante Standortfaktoren, die BesucherInnen generieren. Die Gestaltung des öffentlichen Raumes gewinnt zunehmend an Bedeutung und kann sich nur über besondere Alleinstellungsmerkmale von denen anderer Städte und Gemeinden abgrenzen. Der gezielte Einsatz von Lichtelementen kann dabei ein wesentlicher Standortfaktor sein und den öffentlichen Raum in den Abendstunden in Szene setzen. Außerdem wird durch ein gut durchdachtes Beleuchtungskonzept das Sicherheitsgefühl der BesucherInnen gestärkt.

	Die Innenstadt Brakes ist in Teilen unzureichend beleuchtet. Im Rahmen der Bestandsanalyse ist außerdem aufgefallen, dass die verwendeten Straßenlaternen sich teilweise sehr stark unterscheiden und auch hier ein regelrechter Materialmix herrscht. Um die neu gestaltete Fußgängerzone gezielt in Szene zu setzen und ein zusammenhängendes Bild durch einheitliche Beleuchtungselemente zu erzeugen, soll der/die PreisträgerIn des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs auch mit der Erarbeitung eines übergeordneten Lichtkonzepts für die Innenstadt beauftragt werden. Im Rahmen dieses Konzepts sollen innenstadtrelevante Wegeverbindungen – aber auch ortspezifische Qualitäten wie die historische Bebauung, Sehenswürdigkeiten und Platzbereiche bei Dunkelheit in Szene gesetzt werden. Hierfür ist auch die aktive Einbindung der privaten Akteure in die Planung relevant. Vorhandene Angsträume sollen so bestmöglich verdrängt – und die Innenstadt auch bei Dunkelheit zu einem beliebten und vor allem sicheren Ausflugsziel werden. Die Auswahl der zu verwendenden Lichtgestaltungselemente wird im Rahmen des Gestaltungshandbuchs festgelegt bzw. in der Gestaltungssatzung für die Innenstadt beschlossen und dient bei zukünftigen Planungs- und Baumaßnahmen als gestalterische Richtschnur.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurz- bis Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	10.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 6.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.1 (2b) R-StBauF bzw. Nr. 5.3.1 (2e) R-StBauF

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.4	Umgestaltung des Postplatzes

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Der Postplatz wird seinen Anforderungen gestalterisch bislang nicht gerecht. Der Platz wurde bereits 1983 mit Städtebaufördermitteln bezuschusst. Die derzeitige Gestaltung des Platzes ist in die Jahre gekommen und bietet kaum Aufenthaltsqualitäten. Zudem wird der Platz hauptsächlich (ausgenommen zu den Marktzeiten) als Parkplatz genutzt. Hauptproblem des Platzes ist jedoch die nicht barrierefreie Gestaltung. Das Kleinsteinpflaster, welches sich ständig mit Klinkerbelägen und grobporigen Steinen abwechselt, ist vor allem für körperlich eingeschränkte Menschen eine Hürde. Grade ein Ort wie der Marktplatz muss für alle Menschen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein.

	Deshalb müssen die Oberflächen im öffentlichen Raum auch ebenflächig ausgebildet und erschütterungsarm berollbar sein, um für Menschen, die auf Gehhilfen oder Rollstühle angewiesen sind, auch nutzbar zu sein. Die ständigen Materialwechsel im derzeitigen Pflasterbelag können vor allem auch Sehbehinderte Menschen fehlleiten. Im Zuge einer Umgestaltung sollte das Pflaster durch großflächige, möglichst wasserdurchlässige und barrierefrei verlegte, einheitliche Platten ersetzt werden. Da sich das Bestandspflaster derzeit größtenteils in einem noch guten Zustand befindet, beabsichtigt die Stadt Brake (Utw.) aus Nachhaltigkeitsgründen dieses einzulagern und bei Ausbesserungsarbeiten an diesem und an anderen Orten in der Stadt wiederzuverwenden. Zukünftig könnte so ein neuer, attraktiver Aufenthaltsort für alle Generationen entstehen. Hierfür muss zunächst im Rahmen einer Vorstudie geprüft werden, inwiefern der Postplatz als Parkplatz ausgelastet ist und wieviel Fläche zukünftig tatsächlich noch als Parkfläche bereitgestellt werden muss. Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für den Platz erarbeitet werden. Diese hier getroffenen Gestaltungsideen sollen im Zuge dieser Maßnahme baulich umgesetzt werden. Auch soll die Auswahl der Ausstattungselemente gem. den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs/der Gestaltungssatzung erfolgen. Um dem Platz einen Rahmen zu geben und einen attraktiven Aufenthalts- und Treffpunkt in der Innenstadt zu schaffen, müssen Teile der Fläche entsiegelt und bepflanzt werden. Auch soll sich der maritime Charakter der Innenstadt in der Platzgestaltung widerspiegeln. Es sollte auch über die Integration von Spielgeräten auf dem Platz nachgedacht werden, um auch Kindern hier ein attraktives Angebot zu schaffen. Des Weiteren muss die Marktnutzung mitgedacht werden, die gewisse Anforderungen an die einzelnen Flächen – und vor allem deren Größe und Zufahrtmöglichkeiten stellt. Ein multifunktionaler, nachhaltig und barrierefrei gestalteter Platz und damit ein beliebter Aufenthalts- und Treffpunkt für die BürgerInnen der Innenstadt soll hier auf dem Postplatz entstehen.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittel- bis Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	1.000.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 666.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.5	Umgestaltung der Eingangsbereiche der Fußgängerzone

Projektziele	• Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Fußgängerzone in der Innenstadt Brakes wird nur wenig besucht. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass beispielsweise Tagestouristen oft die Kaje besuchen – aber deutlich seltener den Weg in die Fußgängerzone finden. Grund hierfür ist u.a. auch die schlechte Wahrnehmbarkeit der Eingangsbereiche der Fußgängerzone. Um diese Eingangsbereiche optisch hervorzuheben und in diesen Bereichen eine Geschwindigkeitsreduzierung durch den MIV zu erzielen, sollen die Querungsangebote in den Eingangsbereichen für Fußgänger attraktiv und barrierefrei gestaltet werden. Zugleich sollen diese Eingangssituationen zukünftig einem ähnlichen Gestaltungsprinzip folgen, sodass sich aus der Gestaltung bereits intuitiv ableiten lässt, dass hier die Fußgängerzone beginnt. Derzeit wird die Eingangssituation im östlichen Bereich durch räumliche Barrieren verstellt. Im westlichen Bereich muss neben dem eigentlichen Eingang in die Fußgängerzone (Ecke Kirchenstraße/Breite Straße) auch über eine Umgestaltung der Fußgängerunterführung nachgedacht werden, die eine wichtige Wegeverbindung zwischen Bahnhof, Breite Straße/ Bahnhofstraße und Fußgängerzone bzw. Innenstadt darstellt (vgl. Maßnahme 2.4). Eine attraktive, einheitliche Gestaltung dieser Bereiche könnte markante Eingangssituationen in die Fußgängerzone schaffen, die die Wahrnehmbarkeit dieser deutlich erhöhen und damit auch die Besucherzahlen positiv beeinflussen.

	Eine einheitliche Bepflanzung, maritime Gestaltungselemente sowie Willkommens- bzw. Orientierungstafeln können hier Abhilfe schaffen. Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Eingangsbereiche erarbeitet werden. Diese dort getroffenen Gestaltungsideen sollen im Zuge dieser Maßnahme baulich umgesetzt werden. Auch soll die Auswahl der Ausstattungselemente gem. den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs bzw. der Gestaltungssatzung erfolgen.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	200.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 133.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.6	Ökologische Aufwertung des öffentlichen Raumes durch mobile Pflanzinseln

Projektziele	• Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Stadt Brake (Unterweser) konnte sich erfolgreich um ein reserviertes Budget aus dem Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“ bewerben und möchte mit diesen Mitteln nun kurzfristig und gezielt mit unterschiedlichen kleineren Maßnahmen die Innenstadt aufwerten. Durch diese sogenannten „Sofortmaßnahmen“ soll kurzfristig die Gestaltung des öffentlichen Raumes optimiert und zusätzliche Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten geschaffen werden. Gleichzeitig möchte die Stadt aber auch dem Konzept aus dem städtebaulichen Realisierungswettbewerb sowie dem Gestaltungshandbuch bzw. der Gestaltungssatzung zur Umgestaltung der Innenstadt nicht vorweg greifen. Deshalb verfolgt die Stadt eine mobile Lösung. Mobile Baum- und Pflanzkübel sollen die Innenstadt zukünftig begrünen und beleben. Die Kübel verfügen über integrierte Sitzbänke, die für zusätzliche Aufenthaltsqualität in der Innenstadt sorgen sollen. Eine optional integrierte Beleuchtung der Kübel sorgt für ein attraktives Erscheinungsbild sowohl am Tag – als auch in der Nacht. In die Pflanzkübel sind Gabelstapleröffnung integriert, weshalb sie jederzeit flexibel im öffentlichen Raum verschoben werden. Durch das temporäre Aufstellen dieser Kübel an unterschiedlichen Standorten in der Innenstadt kann eruiert werden, wie sich ein Bepflanzung an diesen Stellen sowie zusätzliche Sitzmöglichkeiten auf den Standort und seine Wahrnehmbarkeit auswirken. Sie dienen damit auch als eine Art „Pilotprojekt“, um zu eruieren, wo zusätzliche Sitzmöglichkeiten und eine Begrünung in der Innenstadt angenommen bzw. benötigt werden.

	Sollte die Umsetzung dieser Pflanzinseln im Rahmen des o.g. Programmes nicht gelingen (Budgetreservierung bedeutet nicht zwangsläufig auch Förderzusage) möchte die Stadt diese Maßnahmen als wichtige „Sofortmaßnahmen“ im Rahmen der Städtebauförderung beantragen.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	50.000 Euro
Fördermittel	90 % der förderfähigen Kosten (ca. 45.000 Euro) im Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“ bzw. 66% der förderfähigen Kosten (ca. 33.333 Euro) im Rahmen der Städtebauförderung
Förderprogramm	Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“/ Städtebauförderung- Nr. 5.6.3 (a) R-StBauF

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.7	Umgestaltung des Spielplatzes auf dem NWZ-Parkplatz

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Stadt Brake (Unterweser) konnte sich erfolgreich um ein reserviertes Budget aus dem Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“ bewerben und möchte mit diesen Mitteln nun kurzfristig und gezielt mit unterschiedlichen kleineren Maßnahmen die Innenstadt aufwerten. Durch diese sogenannten „Sofortmaßnahmen“ soll kurzfristig die Gestaltung des öffentlichen Raumes optimiert und zusätzliche Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten geschaffen werden. In der Innenstadt - direkt angrenzend an die Fußgängerzone- soll ein neuer Spielplatz für Kleinkinder entstehen. Ein entsprechendes Angebot für Kinder (unter 3 Jahre) fehlt hier bislang. Der vorhandene Spielplatz ist in die Jahre gekommen, ist für größere Kinder konzipiert und wird durch eine unattraktive Wegeverbindung und Beschilderung derzeit kaum von der Bevölkerung wahrgenommen. Er wurde ursprünglich mithilfe von Städtebaufördermitteln im Zuge der Sanierungsmaßnahme „Kernstadt“ errichtet und 1988/1989 fertiggestellt. Ein Wunsch nach Veränderung an dieser Stelle wurde mehrheitlich im Rahmen der Bürgerbeteiligung bekundet.

	Eine neue, zeitgemäße Gestaltung des Spielplatzes mit attraktiven Spielgeräten, Sitzmöglichkeiten für die Eltern und einem an die Klimaveränderungen angepassten Pflanzkonzept, sollen den derzeitigen Angstraum zu einem neuen Wohlfühlort für Familien werden lassen. Durch eine zusätzliche Aufwertung der Zuwegung von der Fußgängerzone aus, kann auch die Innenstadt als solche von dieser Maßnahme profitieren und endlich das fehlende Spielangebot kompensieren. Die Stadt Brake erhofft sich so, vermehrt Familien in das Stadtzentrum zu locken und die Innenstadt zukünftig als Wohn- und Arbeitsstandort attraktiver zu gestalten. Auch könnte das neue Spielangebot so kurzfristig zu einer Steigerung der Besucherfrequenz in der Innenstadt beitragen.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	250.000 Euro
Fördermittel	90 % der förderfähigen Kosten (ca. 225.000 Euro)
Förderprogramm	Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“

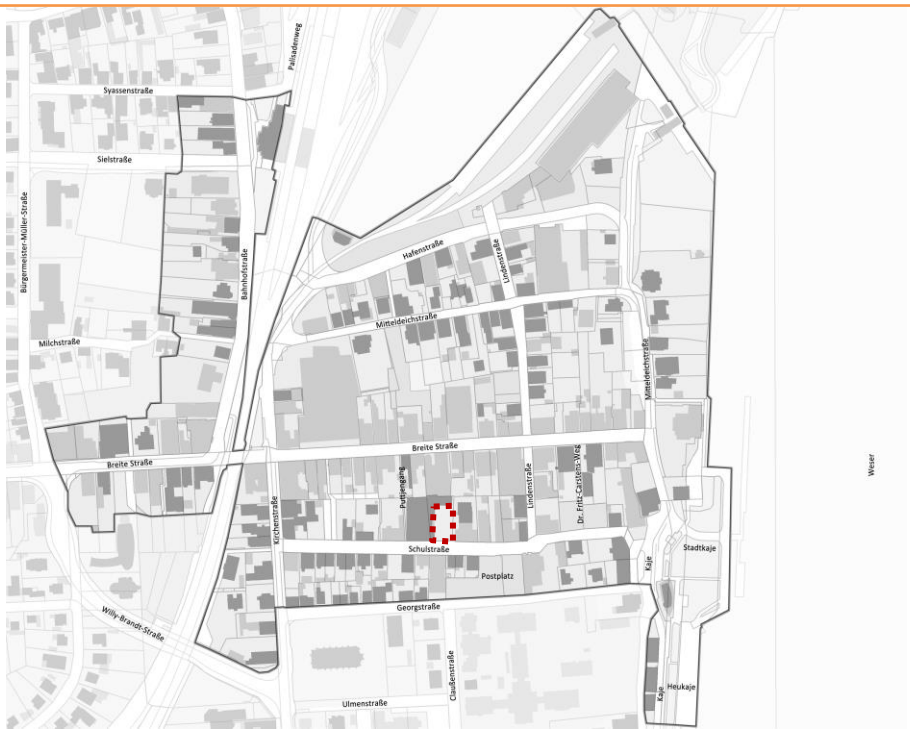
Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.8	Neugestaltung des NWZ-Parkplatzes hin zu einem multifunktionalen Veranstaltungsort

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Zwischen der Mitteldeichstraße und Breite Straße (Fußgängerzone) gelegen, stellt der sogenannte NWZ-Parkplatz eine wichtige Wegeverbindung – aber zugleich auch eine sehr zentral und direkt fußläufig an die Fußgängerzone angrenzende Potentialfläche dar. Er wurde ursprünglich 1988/89 mit Städtebaufördermitteln im Zuge der Sanierungsmaßnahme Kernstadt“ errichtet. Wie bereits in Maßnahmen 1.7 beschrieben, soll der hier gelegene Spielplatz zeitnah bedarfsgerecht umgestaltet werden. Dem NWZ-Parkplatz kommt damit zukünftig eine größere Bedeutung zu. Dabei sollte auch über eine Umnutzung der (Park-)Platzfläche nachgedacht werden. Die Fläche ist gestalterisch in die Jahre gekommen und bietet (mit Ausnahme von dem Spielplatz) kaum Aufenthaltsqualitäten. Zudem wird der Platz derzeit ausschließlich (trotz der zentralen Lage) als Parkplatz genutzt.

	Im Zuge einer Umgestaltung könnte an dieser Stelle ein neuer, attraktiver und vor allem zentral gelegener, multifunktionaler Aufenthalts- und Veranstaltungsort entstehen. Um dem Parkplatzbedarf auch zukünftig gerecht zu werden, muss zunächst im Rahmen einer Vorstudie geprüft werden, inwiefern die Fläche als Parkplatz aus gelastet ist und wie viele Parkplätze zukünftig tatsächlich noch bestehen bleiben müssen. Sollte sich im Rahmen dieser Vorstudie ergeben, dass eine Aufgabe von Parkplätzen nicht möglich ist, sollte über neue multifunktionale (temporäre) Nutzungsmöglichkeiten dieser Fläche nachgedacht werden. Im Zuge einer Umgestaltung könnte ein neuer, attraktiver Aufenthaltsort für alle Generationen entstehen. Auch über eine Bespielung dieses Platzes durch den Wochenmarkt, der abwechselnd auf dem Post- und dem NWZ-Platz stattfinden könnte, sollte nachgedacht werden. Dadurch könnte auch die Fußgängerzone profitieren. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, besuchen die Marktbesucher oftmals nur den Postplatz – finden aber nicht den Weg in die Fußgängerzone. Durch einen stetigen Standortwechsel des Wochenmarktes könnte die Fußgängerzone als solche wieder verstärkt eingebunden und belebt werden. Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für den Platz erarbeitet werden. Diese hier getroffenen Gestaltungsideen sollen im Zuge dieser Maßnahme baulich umgesetzt werden. Auch soll die Auswahl der Ausstattungselemente gem. den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs bzw. der Gestaltungssatzung erfolgen. Um dem Platz einen Rahmen zu geben und einen attraktiven Aufenthalts- und Treffpunkt in der Innenstadt zu schaffen, müssen Teile der Fläche entsiegelt und bepflanzt werden. Auch soll sich der maritime Charakter der Innenstadt in der Platzgestaltung widerspiegeln. Ein multifunktionaler, nachhaltig und barrierefrei gestalteter Platz und damit ein beliebter Aufenthalts- und Treffpunkt für die BürgerInnen der Innenstadt soll hier auf dem NWZ-Platz entstehen.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittel- bis langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	500.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 333.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.9	Umgestaltung der Platzsituation vor der Begegnungsstätte an der Schulstraße

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Platzsituation von der Begegnungsstätte an der Schulstraße bietet viele ungenutzte Potentiale. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass der Platz im Zuge einer Umgestaltung wichtige Aufenthaltsqualitäten bieten könnte, die bislang in der Innenstadt fehlen. Da die Begegnungsstätte ebenfalls in die Jahre gekommen ist und mittelfristig abgerissen und neugebaut oder alternativ umfangreich saniert werden soll, bietet die Fläche viele Potentiale. Da das Gebäude ebenfalls umgestaltet wird, kann auch über eine direkte fußläufige Wegeverbindung zwischen Platz und Puttjengang bzw. Fußgängerzone nachgedacht werden. Im Zuge einer Umgestaltung könnte ein neuer, attraktiver Aufenthaltsort entstehen. Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Platzsituation erarbeitet werden. Auch müssen vor dem Umbau die Planungen für den Umbau/Neubau der Begegnungsstätte abgeschlossen sein, da die Kubatur dieses Gebäudes den Platz unmittelbar formt.

	Auch soll die Auswahl der Ausstattungselemente gem. den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs bzw. der Gestaltungssatzung erfolgen. Um dem Platz einen Rahmen zu geben und einen attraktiven Aufenthalts- und Treffpunkt in der Innenstadt zu schaffen, müssen Teile der Fläche entsiegelt und bepflanzt werden. Auch soll sich der maritime Charakter der Innenstadt in der Platzgestaltung wiederspiegeln. Es sollte auch über die Integration von Spielgeräten auf dem Platz nachgedacht werden, um auch Kindern hier ein attraktives Angebot zu schaffen. Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass das Spielangebot in der Innenstadt ebenfalls optimiert werden könnte. Ein multifunktionaler, nachhaltig und barrierefrei gestalteter Platz und damit ein beliebter Aufenthalts- und Treffpunkt für die BürgerInnen der Innenstadt soll hier auf dem Platz vor der Begegnungsstätte entstehen.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittel- bis langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	250.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 166.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

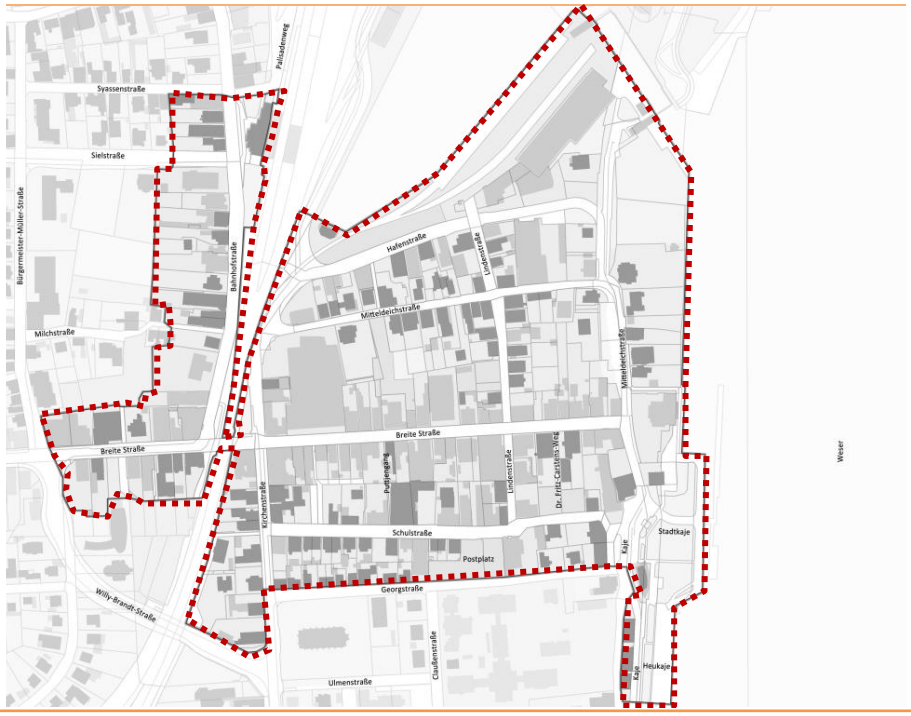
Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.10	Nachnutzung der Fläche des leerstehenden und vom Verfall bedrohten Gebäudes „Zum Admiral Brommy“ – Mitteldeichstraße 58

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Das seit Jahren leerstehende Gebäude „Zum Admiral Brommy“ stellt einen städtebaulichen Missstand dar und ist eine wesentliche Schlüsselimmobilie für die Entwicklung der Innenstadt. Das Grundstück in seiner zentralen Lage zwischen Kaje und Fußgängerzone verfällt seit Jahren und konnte trotz großer Bemühungen bislang keiner neuen Nutzung zugeführt werden. Die Stadt Brake (Unterweser) beabsichtigt das Gebäude samt Grundstück von dem derzeitigen Eigentümer zum Verkehrswert zu erwerben und die Fläche einer neuen Nutzung zuzuführen.

	Zunächst soll der Kontakt zum Eigentümer der Immobilie aktiv gesucht und seine Verkaufsbereitschaft eruiert werden. Die Stadt möchte nach Abschluss des Planungsprozesses das Gebäude unter Einsatz von Fördermitteln erwerben und im Anschluss abreißen lassen, um die Fläche einer attraktiven Nachnutzung zuzuführen und die Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone aufzuwerten. Im Zuge des Planungsprozesses soll erörtert werden, wie die Fläche einer attraktiven Nachnutzung zugeführt werden kann. Seitens der Verwaltung wird eine multifunktionale Nutzung als Freifläche mit attraktiven Aufenthaltsmöglichkeiten präferiert. Die Fläche soll die BesucherInnen von der Kaje in Richtung Fußgängerzone leiten und das bislang mangelnde Angebot an öffentlichen Grün- und Freiflächen kompensieren. In der Innenstadt Brakes mangelt es an attraktiven, öffentlich zugänglichen Grün- und Freiflächen. Auch wenn die Innenstadt über große Freiflächen entlang der Kaje und des Schleusendeichs verfügt, hat die Stadt auf diesen Flächen kaum Eingriffs- bzw. Gestaltungsmöglichkeiten. Wie die Analyse gezeigt hat, befinden sich diese Flächen innerhalb der Deichschutzzone und befinden sich nicht in städtischem Besitz. Deshalb bietet die Fläche an der Mitteldeichstraße 58 hier ungeahnte Potentiale. Die bauliche Umsetzung der erarbeiteten Planungen für diese Fläche soll im Zuge dieser Maßnahme erfolgen. Seitens der Verwaltung wird eine Nutzung als Grün- und Freifläche präferiert.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittel- bis Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	560.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 369.600 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.1 (2c&f), 5.3.2.1 & Nr. 5.3.2.5 Nr. 5.3.3 (5) & Nr. 5.6.3 (a) R-StBauF

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.11	Etablierung eines Hof- und Fassadenprogramms

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Stadt Brake (Unterweser) beabsichtigt ein sogenanntes „Hof- und Fassadenprogramm“ in der Innenstadt zu etablieren. Dieses Programm soll ImmobilieneigentümerInnen im Bereich der Gebietskulisse Innenstadt einen finanziellen Anreiz zur gestalterischen Instandsetzung bzw. Begrünung ihrer Gebäude und Hofflächen gegeben und privates Kapital im Stadterneuerungsprozess der Innenstadt aktivieren. Das Stadtbild soll so zusätzlich auch im nicht öffentlichen Bereich aufgewertet und die Wohn- und Aufenthaltsqualität unter klimatischen Gesichtspunkten in der Innenstadt verbessert werden. Neben Fassadenbegrünungen sowie Rückbau- und Sanierungsmaßnahmen an Gebäuden soll auch die gestalterische Aufwertung von privaten Grün- und Freiflächen, die öffentlich wirksam bzw. wahrnehmbar sind, gefördert werden.

	Die Analyse hat gezeigt, dass die Innenstadt Brakes auf horizontaler Ebene nur über wenige öffentliche Grün- und Freiflächen verfügt. Deshalb ist vor allem eine abwechslungsreiche Begrünung im privaten Raum aber auch eine vertikale Begrünung in Form von Fassadenbegrünungen anzustreben. Dabei sollen vor allem im Hinblick auf den Klimawandel, die grüne Infrastruktur in der Innenstadt - aber auch aus ökologischer Sicht entsprechende Begrünungen von Flächen gefördert werden. Die Aufwertung des Erscheinungsbildes der Innenstadt soll auf Grundlage des in Maßnahme 1.2 erarbeiteten Gestaltungshandbuchs bzw. der Gestaltungssatzung erfolgen. Ein politisches Gremium der Stadt Brake entscheidet über die Auswahl der zur Förderung vorgesehenen Anträge. Die Antragsberatung soll durch den/die InnenstadtmanagerIn (M 5.1) erfolgen. Das vorgegebene Budget für das Hof- und Fassadenprogramm kann bei einer entsprechenden Nachfrage ggf. zu einem späteren Zeitpunkt noch aufgestockt werden.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	100.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 66.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.3 (5) & Nr. 5.6.3 (a) R-StBauF

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.12	Errichtung von Litfaßsäulen in der Innenstadt als Austauschplattform bzw. Begegnungsraum für die Bürgerinnen und Bürger

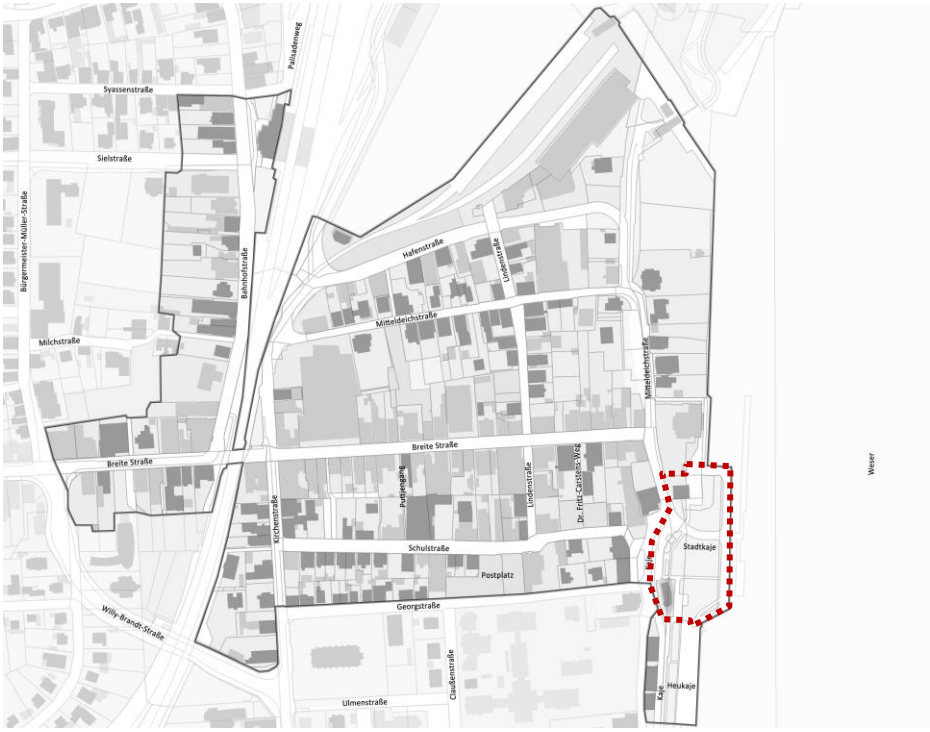
© https://www.sueddeutsche.de/image/sz.1.4376729/1200x675?v=1553271468

Projektziele	• Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen
Projekt-beschreibung	In den vergangenen Jahren sind deutschlandweit die Litfaßsäulen weitestgehend zurückgebaut worden. Auch in Brake sind nur noch an wenigen Stellen vereinzelte Litfaßsäulen aufzufinden. Die Stadt Brake möchte diesem Trend entgegenwirken und in der Gebietskulisse Innenstadt an geeigneten Platz- und Durchgangssituationen mit hoher Besucherfrequenz neue Litfaßsäulen errichten. Diese sollen nicht wie üblich von großen Werbeträgern beklebt – sondern vielmehr von den BürgerInnen selbst gestaltet werden. So könnten an diesen Säulen neue Austauschplattformen und Begegnungsräume für die BewohnerInnen entstehen, wo beispielsweise private Wohnungsinserate, Verkaufsangebote, kleinflächige Werbung von Geschäften aus der Innenstadt, Veranstaltung und andere Informationen verbreitet werden könnten.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	20.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 13.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.6.3 (a)

Handlungsfeld 1:	ÖFFENTLICHER RAUM/ STADTGESTALT/ GRÜNSTRUKTUR/ KLIMA
1.13	Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Kaje

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Kaje ist eines der touristischen Highlights der Stadt Brake (Unterweser) und wird jährlich von zahlreichen TouristInnen und BesucherInnen aufgesucht. Die Gestaltungsmöglichkeiten seitens der Stadt sind in diesem Bereich stark eingeschränkt, da die Fläche dem Oldenburgischen Deichband gehört und die Stadt lediglich Nutzungsrechte besitzt.

	Außerdem befindet sich die Kaje innerhalb der Deichschutzzone und darf deshalb oft nur kleinteilig und temporär gestaltet werden. Dennoch dürfen vereinzelte Ausstattungselemente und Begrünungsmaßnahmen seitens der Stadt in Absprache mit dem Deichband erfolgen. Die Ausstattungselemente der Kaje (Sitzbänke, Abfallbehälter & Beleuchtung) sind in die Jahre gekommen und bedürfen einer grundlegenden Erneuerung. DIese Ausstattungselemente haben den Vorteil, dass sie trotz Deichschutz dauerhaft am Standort Kaje stehen dürfen. Um die Aufenthaltsqualität an der Kaje noch zu erhöhen möchte die Stadt Brake diese o.g. Ausstattungselemente gem. des Gestaltungsbuchs bzw. der Gestaltungssatzung- und damit auf die Innenstadt abgestimmt- austauschen und dadurch den Standort Kaje zusätzlich beleben bzw. die Aufenthaltsdauer der TouristInnen und BesucherInnnen noch verlängern. Eine zusätzliche Beleuchtung trägt zur Belebung des Standortes auch in den Abendstunden bei.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurz- bis Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	50.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 33.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 2: VERKEHR/ WEGESYSTEM

Handlungsfeld 2:	VERKEHR/ WEGESYSTEM
2.1	Umgestaltung der Fußgängerzone

Projektziele	• Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Fußgängerzone ist das Herz der Stadt Brake und die zentrale Einkaufs- und Flaniermeile der Innenstadt. Der Straßenraum der Fußgängerzone wird diesen Anforderungen derzeit sowohl funktional und auch gestalterisch nicht gerecht. Sichtbar wird dies vor allem an den rückläufigen Besucherzahlen. Die Fußgängerzone wurde zuletzt 1985/87 mithilfe von Städtebaufördermitteln im Rahmen der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Kernstadt“ umgestaltet. Die Bestandsanalyse hat außerdem gezeigt, dass die Fußgängerzone durch den Materialmix aus roten Klinkersteinen und braunem Kleinsteinpflaster unruhig wirkt. Ursprünglich sollten die Kleinsteinpflasterbereiche die Aufenthalts- und Eingangssituationen der Geschäfte hervorheben.

Dieses Gestaltungskonzept wurde jedoch über die Jahre nicht an die baulichen Veränderungen der Gebäude angepasst und erfüllt dadurch heutzutage nicht mehr bzw. nur sehr eingeschränkt seine Funktion. Die Erneuerung der Kleinsteinpflasterbereiche an den aktuellen Bestand wäre sehr kostenintensiv und hätte einen nur geringen gestalterischen Mehrwert.

Hauptproblem der Fußgängerzone ist jedoch die nicht barrierefreie Gestaltung. Das Kleinsteinpflaster, welches sich ständig mit Klinkerbelägen abwechselt, ist vor allem für körperlich eingeschränkte Menschen eine Hürde. Auch die Geschäftseingänge sind fast alle nur über ein- bis drei Stufen erreichbar. Grade ein Ort wie die Fußgängerzone muss für alle Menschen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein. Deshalb müssen die Oberflächen im öffentlichen Raum auch ebenflächig ausgebildet und erschütterungsarm berollbar sein, um für Menschen, die auf Gehhilfen oder Rollstühle angewiesen sind, auch nutzbar zu sein. Die ständigen Materialwechsel im derzeitigen Pflasterbelag können vor allem auch Sehbehinderte Menschen fehlleiten.

Auch die Bepflanzung mit kleinwüchsigen Akazienbäumen lässt gestalterisch Luft nach oben. Die Gehölze spenden kaum/keinen Schatten und erfüllen durch ihre Größe auch nur eine geringe gestalterische Funktion.

Im Zuge einer Umgestaltung sollte das Pflaster durch großflächige, möglichst wasserdurchlässige und barrierefrei verlegte, einheitliche Platten ersetzt werden. Da sich das Bestandspflaster derzeit größtenteils in einem noch guten Zustand befindet, beabsichtigt die Stadt Brake (Utw.) aus Nachhaltigkeitsgründen dieses einzulagern und bei Ausbesserungsarbeiten an diesem und an anderen Orten in der Stadt wiederzuverwenden.

Der gezielte Einsatz von Wasser und maritimen Elementen in die Gestaltung könnte die Fußgängerzone auch für den Tourismus attraktiver machen. Neue, zeitgemäße Ausstattungselementen wie Sitzbänke, Mülleimer und Straßenlaternen könnten die Aufenthaltsqualität und auch die Verweildauer der BesucherInnen erhöhen. Durch die Anpflanzung schattenspendender Gehölze und die Integration von neuen Grünflächen (durch großflächige Entsiegelungen der bisherigen Pflasterflächen) könnte der Fußgängerzone neues Leben eingehaucht werden und einen Anreiz für den Einzelhandel in der Innenstadt bilden, sich hier vor Ort anzusiedeln. Der Einbau taktiler Elemente, soll dazu beitragen, dass auch sehbehinderte Menschen zukünftig die Innenstadt barrierefrei erleben können.

Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Fußgängerzone erarbeitet werden. Diese hier getroffenen Gestaltungsideen sollen im Zuge dieser Maßnahme baulich umgesetzt werden. Auch soll die Auswahl der Ausstattungselemente gem. den Vorgaben des Gestaltungshandbuchs bzw. der Gestaltungssatzung erfolgen.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittel- bis Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	1.500.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 999.999 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 2:	VERKEHR/ WEGESYSTEM
2.2	Umgestaltung der Kirchenstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich

© CIMA 2020

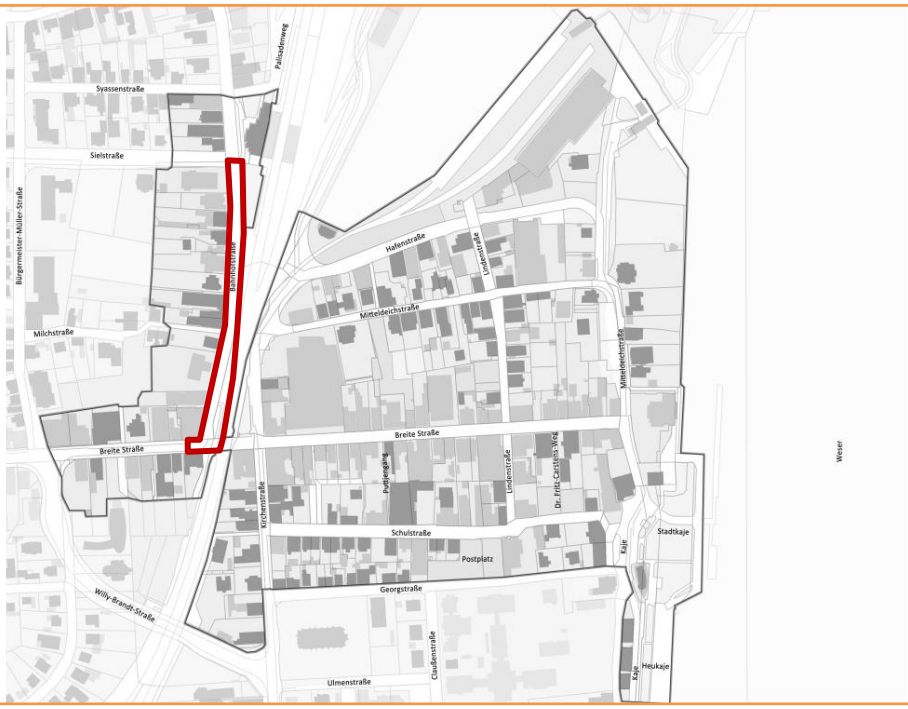
Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Kirchenstraße ist eine der wesentlichen Erschließungsstraßen für die Fußgängerzone Brakes. Der Straßenraum wird diesen Anforderungen derzeit funktional gesehen nur in eingeschränktem Maß gerecht, da die Straße derzeit als Einbahnstraße ausgebaut ist. Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, müssen die BesucherInnen der Innenstadt teilweise große Umwege auf sich nehmen, um die Innenstadt auf Höhe der Kirchenstraße zu erreichen und den Innenstadtring dazu komplett umfahren.

	Im Rahmen einer Ratssitzung am 08.12.2021 wurde der Weg für den Umbau der Straße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Tempo 20-Zone) mit einem Zweirichtungsverkehr freigemacht. Durch die Einführung des Zweirichtungsverkehrs und die damit entfallende Umfahrung der Innenstadt über den gesamten Innenstadtring, wird einerseits der Bereich entlang der Kaje vom Verkehr entlastet und es können jährlich umgerechnet rund 12 Tonnen CO^2 eingespart werden.[17] Die neue Nord-Süd-Achse würde damit zu einer erheblichen Verkehrsentlastung – vor allem auch für den Anlieferungsverkehr mit LKWs – beitragen. Die Verkehrsberuhigung an der Kirchenstraße hat aber nicht nur klimatische Vorteile. Dadurch wird auch die Sicherheit – vor allem im Bereich der Querungsmöglichkeit in die Fußgängerzone – für die FußgängerInnen erhöht.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurz- bis Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	700.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 466.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

17 Vgl. Nordwest-Zeitung Nr. 290 v. 11.12.2021, S. 15

Handlungsfeld 2:	VERKEHR/ WEGESYSTEM
2.3	Neuordnung des Fuß- und Radwegeverkehrs entlang der Bahnhofstraße/ Ecke Breite Straße

Projektziele	• Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Entlang der Bahnhofstraße (auf dem Abschnitt zwischen Bahnhof und Breite Straße) ist die Verkehrsführung für den Radverkehr nicht eindeutig erkennbar. Die derzeitige Wegeführung lenkt den Radverkehr teilweise auf den Fußweg. Dadurch kommt es immer wieder zu gefährlichen Begegnungssituationen zwischen RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Bauliche Anpassungen oder Hinweisschilder könnten hier Klarheit schaffen. Zuletzt wurde die Bahnhofstraße aus GVFG-Mitteln (nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bezuschusste Straßenbaumaßnahme) in der 1980er Jahren umgestaltet. Die den Straßenraum begleitenden Radwege wurden im Zuge der Sanierungsmaßnahme „Kernstadt“ ebenfalls im selbigen Zeitraum angelegt. Wie erläutert ist die damalige Gestaltung nicht mehr funktional und irreführend und bedarf einer Neuordnung. Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Neuordnung des Fuß- und Radverkehrs erarbeitet werden. Diese hier getroffenen Gestaltungsideen sollen im Zuge dieser Maßnahme baulich umgesetzt werden.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	50.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 33.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 2:	VERKEHR/ WEGESYSTEM
2.4	Aufwertung des Fußgängertunnels als Verbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone

Projektziele	• Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Der Fußgängertunnel zwischen Bahnhof und Fußgängerzone stellt die Haupterschließung für die Innenstadt für den Fuß- und Radverkehr dar. 1984 wurde diese Unterführung von Seiten der Deutschen Bundesbahn und der Stadt Brake (Utw.) neugestaltet (ohne Fördermitteln). Diese Wegeverbindung ist sowohl funktional als auch gestalterisch in die Jahre gekommen. Der Bodenbelag aus Fliesen ist bei Minusgraden sehr rutschanfällig. Durch das zusätzliche Gefälle der Fläche entsteht hier ein großes Gefahrenpotential für den Fuß- und Radfahrerverkehr. Vor allem für körperlich eingeschränkte Menschen stellt die Unterführung eine Hürde dar. Grade ein so wesentlicher Erschließungspunkt wie der Fußgängertunnel muss für alle Menschen barrierefrei zugänglich und nutzbar sein. Ein Austausch der Fliesen durch einen anderen, rutschfesten Belag wäre hier wünschenswert. Oft werden RadfahrerInnen außerdem dabei beobachtet, wie sie den Fußgängertunnel auf dem Fahrrad durchfahren.

	Das Gefälle sorgt dafür, dass die RadfahrerInnen bei der Abfahrt in den Tunnel große Geschwindigkeiten entwickeln. Durch entsprechende bauliche Vorrichtungen sollten die RadfahrerInnen zusätzlich zum Absteigen vom Fahrrad „gezwungen“ werden, um die Gefahren für den entgegenkommenden Fußgängerverkehr zu minimieren. Der Fußgängertunnel ist außerdem bei Nacht nur wenig beleuchtet und stellt einen potentiellen Angstraum dar. Im Zuge der Sanierung sollte deshalb auch über einen neuen Anstrich des Tunnels in hellen Farben samt neuer Beleuchtung nachgedacht werden. Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Aufwertung des Fußgängertunnels erarbeitet werden. Diese hier getroffenen Gestaltungsideen sollen im Zuge dieser Maßnahme baulich umgesetzt werden.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	50.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 33.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

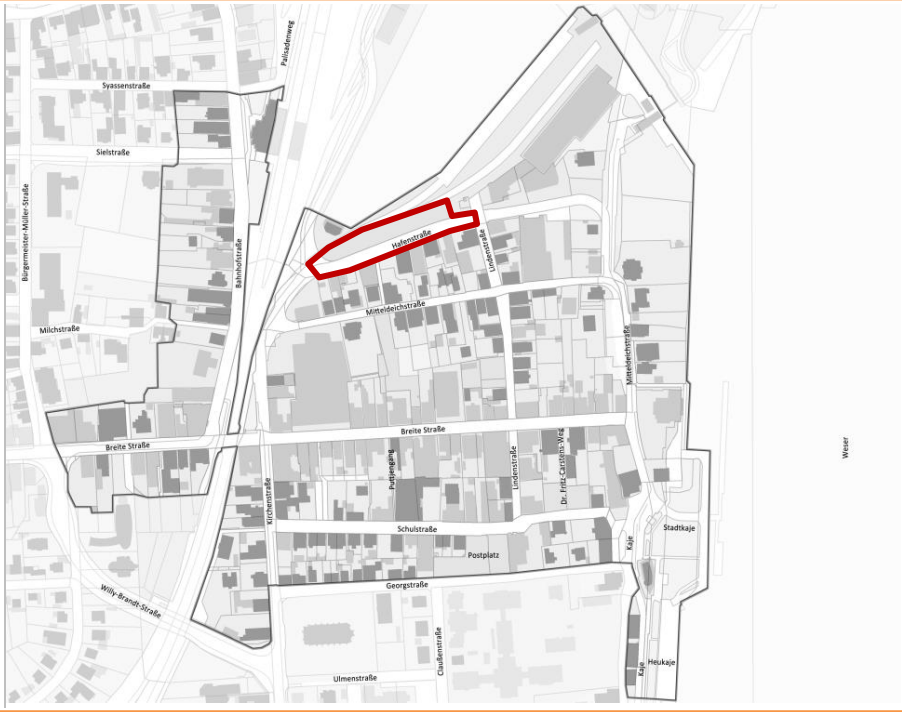
Handlungsfeld 2:	VERKEHR/ WEGESYSTEM
2.5	Umgestaltung bzw. Inszenierung der vorhandenen Gassen und Wegeverbindungen – „Stadt der kurzen Wege“

Projektziele	• Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Stadt Brake hat ein bislang nur schlecht wahrnehmbares – aber dennoch bereits vorhandenes Potential: Die Gassen und Wegeverbindungen in der Innenstadt. Sie verbinden in nordsüdlicher Richtung den Postplatz und die angrenzende Schulstraße mit der Fußgängerzone, der Mitteldeichstraße und dem Binnenhafen. In ostwestlicher Richtung verbindet der Fußgängertunnel die Breite Straße mit der Fußgängerzone und die angrenzende Mitteldeichstraße mit der Weser. Durch ihre Breite sind sie jedoch nur für den Fuß- und Radwegeverkehr von Belang. Hier kann ohne große Präsenz des Autoverkehrs die Innenstadt auf kurzen Wegen erlebt werden. Diese Gassen und Wegeverbindungen wurden damals im Zuge der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme „Kernstadt“ errichtet. Durch ein neues Beschilderungssystem könnte auf diese Gassen und Wege aufmerksam gemacht werden (vgl. M 4.2). Gleichzeitig sollte hier aber auch über eine entsprechende Gestaltung und damit verbundene Hervorhebung dieser Wegeverbindungen nachgedacht werden. Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Aufwertung dieser Wegeverbindungen erarbeitet werden. Diese hier getroffenen Gestaltungsideen sollen im Zuge dieser Maßnahme baulich umgesetzt werden.

	Auch im Lichtkonzept (M 1.3) sollte eine Illumination dieser Verbindungen bei Nacht berücksichtigt werden, da sie schnell durch die schlechte Einsehbarkeit zum Angstraum werden könnten.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	100.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 66.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 2:	VERKEHR/ WEGESYSTEM
2.6	Umgestaltung der Hafenstraße samt der angrenzenden Parkplätze zu einer „Maritimen Meile“

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Hafenstraße verläuft parallel zum Binnenhafen. Sie wurde zuletzt zwischen 1985 und 1990 mit Städtebaufördermitteln im Rahmen der Sanierungsmaßnahme „Kernstadt“ umgestaltet. Der Binnenhafen ist bislang kaum erlebbar, da er mit einem Zaun und einem davor liegenden Parkplatz für die Öffentlichkeit abgegrenzt ist. Die Parkflächen befinden sich im Eigentum von Niedersachsen Ports- sind jedoch der Stadt Brake zur Nutzung überlassen. Eine Umplanung dieser Flächen ist nur in enger Absprache mit diesem Eigentümer möglich. Bislang wird die Hafenstraße durch den hier verlaufenden Innen-

	stadtring noch recht viel befahren. Sollte jedoch der Umbau der Kirchenstraße realisiert werden, könnte sich die Verkehrsbelastung an der Hafenstraße deutlich reduzieren. So entsteht an dieser Stelle ein großes Entwicklungspoten-tial für die Hafenstraße und die angrenzenden Bereiche. Auch die entlang der Hafenstraße stehenden, alten historischen Packhäuser könnten im Zuge dieser Maßnahme einer neuen Nutzung zugeführt und noch stärker als touristische Attraktion in Szene gesetzt werden. Die Nähe zum Wasser und zum Hafen stellt ein großes Potential und Alleinstellungsmerkmal der Stadt Brake dar. Dieses Potential könnte im Zuge einer umfassenden Umgestaltung der Straße besser genutzt werden. Der Umbau zu einer „Maritimen Meile“ mit entsprechenden gastronomischen Angeboten und Geschäften könnte diesem Standort neues Leben einhauchen, die historische Bausubstanz dauerhaft erhalten und diese einer neuen attraktiven Nutzung zugeführt werden. Für die Gestaltung der Hafenstraße als „Maritime Meile“ ist eine Umplanung der Fuß- und Radwege aber auch der Fahrbahn und der angrenzenden Stellplätze von Nöten. Insgesamt soll ein attraktiver Außenbereich für die hier anzusiedelnde Gastronomie geschaffen und der maritime Charakter des Ortes stärker hervorgehoben werden. Auch sollte geprüft werden, ob der heutige Parkplatz in seiner jetzigen Form erhalten bleiben muss oder diese Fläche auch in Teilen zu einem attraktiven Aufenthalts- und Verweilort mit Sitzmöglichkeiten und direktem Blick auf den Binnenhafen umgestaltet werden könnte. Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die „Maritime Meile“ entwickelt werden. Diese hier getroffenen Gestaltungsideen sollen im Zuge dieser Maßnahme baulich umgesetzt werden.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	700.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 466.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 2:	VERKEHR/ WEGESYSTEM
2.7	Etablierung eines neuen Parkleitsystems für die Innenstadt

© CIMA 2020

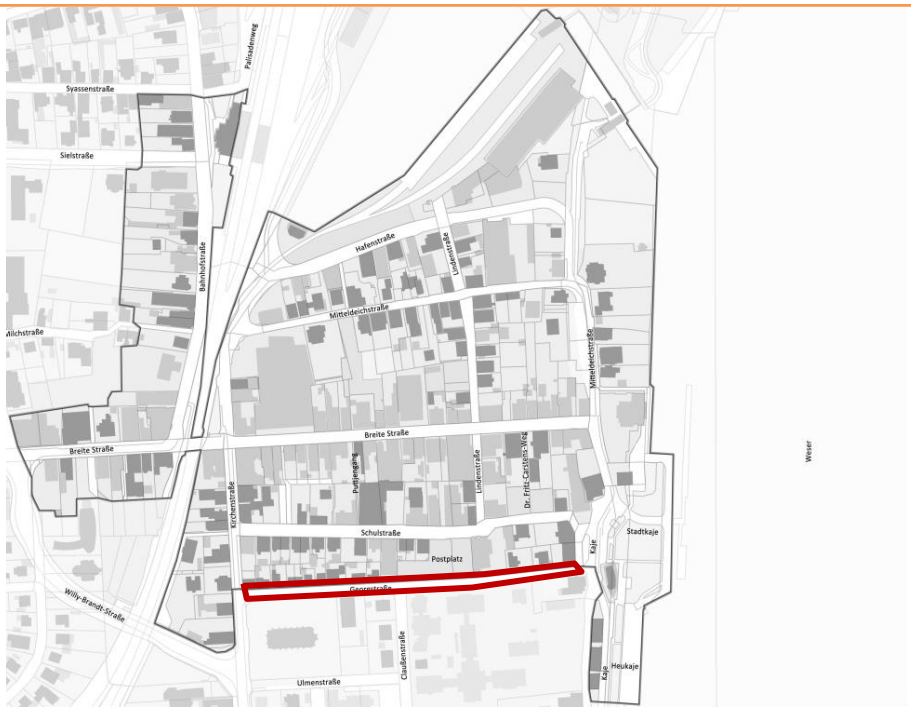
Projektziele	• Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass die Braker Innenstadt über ausreichend Parkmöglichkeiten verfügt. Dennoch gestaltet es sich für Ortsfremde oft als schwierig, einen Parkplatz in Innenstadtnähe zu finden. Das Parkleitsystem in der Innenstadt Brakes ist in die Jahre gekommen und erfüllt seine Leitfunktion des Verkehrs nur eingeschränkt. So sind die Schilder teilweise an Orten platziert, die nur schwer von den vorbeifahrenden Autos wahrgenommen werden. Ein weiteres Problem ist, dass auch die Anzahl der Schilder nicht ausreicht und diese erst unmittelbar vor dem eigentlichen Parkplatz aufgestellt sind. Ein neues Parkleitsystem könnte hier Abhilfe schaffen. Durch die geplante Umgestaltung der Kirchenstraße (M 2.2) wird der Innenstadtring eine komplett neue Verkehrsbelastung erfahren. In diesem Zuge ist eine Anpassung des Parkleitsystems an aktuelle Standards sinnvoll. Die Etablierung eines gut einsehbaren Systems hat dabei auch klimatische Vorteile: Die verkürzte Parkplatzsuche führt zu einer Reduktion der Schadstoffemissionen.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	100.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 66.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 2:	VERKEHR/ WEGESYSTEM
2.8	Öffnung der Georgstraße für den Radverkehr in zwei Richtungen

© CIMA 2020

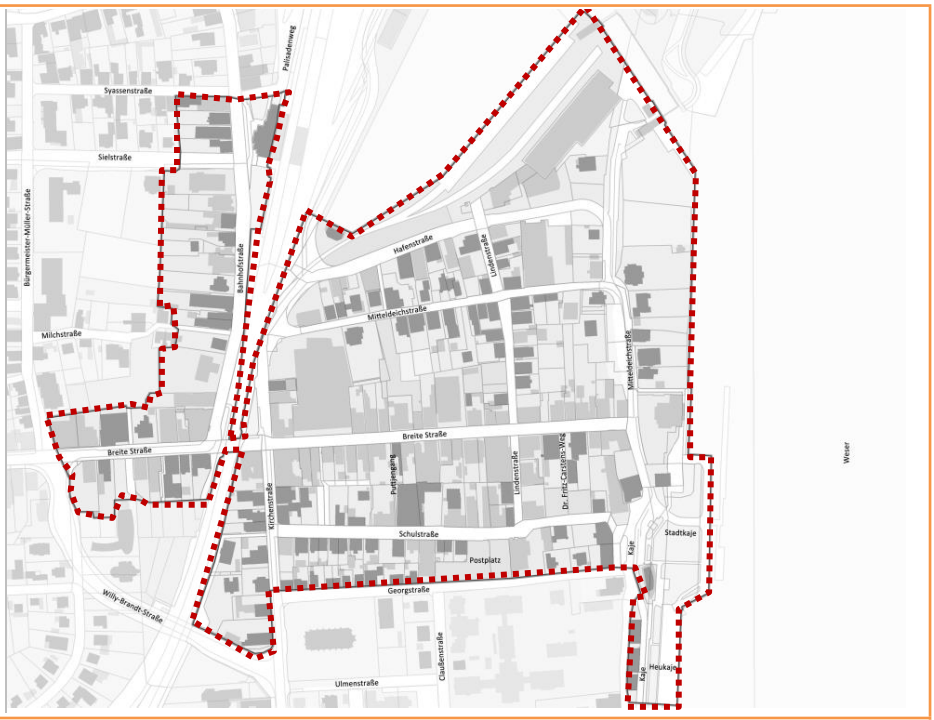
Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Georgstraße im Süden des Plangebietes darf derzeit nur einspurig von RadfahrerInnen befahren werden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde mehrheitlich der Wunsch geäußert, die Straße zweispurig für den Radverkehr zu öffnen. Eine erste Gestaltungsidee soll im Zuge des städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die „Georgstraße“ entwickelt werden. Diese hier getroffenen Gestaltungsideen sollen im Zuge dieser Maßnahme baulich umgesetzt werden.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	20.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 13.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 2:	VERKEHR/ WEGESYSTEM
2.9	Förderung und Ausbau nachhaltiger Mobilität in der Innenstadt

© CIMA 2020

Projektziele	• Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Elektomobilität ist die Zukunft. Um die Nachhaltigkeits- und Klimaziele der Stadt zu erreichen, sollen in der Innenstadt Brakes vermehrt Ladestationen für Elektrofahrzeuge errichtet werden. Auf dem Postplatz befindet sich bereits ein entsprechendes Angebot, welches gut angenommen wird. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie soll geprüft werden, wo sich geeignete weitere Standorte in der Innenstadt befinden, an denen ein entsprechendes Angebot an Ladestationen etabliert werden könnte. So eigenen sich beispielsweise Parkplätze und zentrale Ankunftsorte wie der Bahnhof besonders für diese Stationen. Im Zuge dieser Maßnahme sollen die Ladestationen im Anschluss auch baulich umgesetzt werden.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurz- bis Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	100.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 66.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- gem. Nds. MBI. Nr. 3/2022- Nr. 1a

Handlungsfeld 3: ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.1	Online-Präsenz der vorhandenen Betriebe in der Innenstadt erhöhen

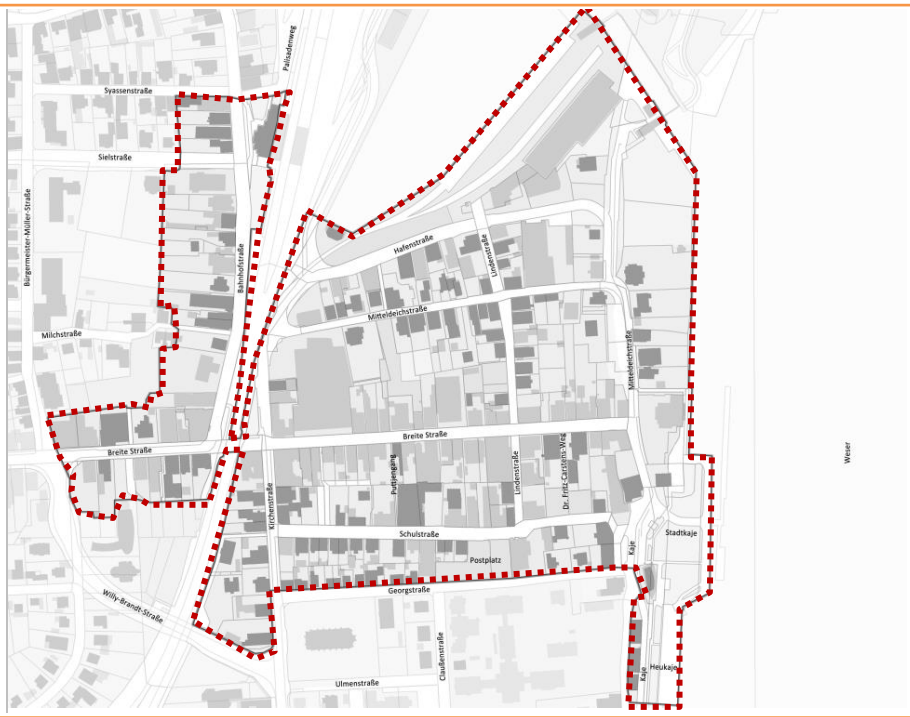
© CIMA 2020

Projektziele	• Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort
Projekt-beschreibung	Bedingt durch den Strukturwandel der Innenstädte und die zunehmende Bedeutung des Online-Handels spielt eine gute Online-Sichtbarkeit für jeden Betrieb heutzutage eine bedeutende Rolle. Die Optimierung der einzelbetrieblichen Sichtbarkeit fördert auch die gesamte Online-Sichtbarkeit der Braker Innenstadt. Zu Beginn sollte mit einem Online-Präsenz-Check die Ist-Situation der Online-Sichtbarkeit der Betriebe im Innenstadtbereich evaluiert werden. Darauf aufbauend können gezielte Maßnahmen getroffen werden, um die ermittelten Defizite auszugleichen. Als gemeinsames Workshopformat eignen sich besonders Schulungsangebote, um den Betriebsinhabenden die Vorteile des Internets aufzuzeigen. Hierbei eignen sich folgende Schwerpunktthemen: - Umgang mit **GoogleMyBusiness** - Sichtbarkeit und Bespielung gängiger **Social-Media-Kanäle** - Aufwertung der einzelbetrieblichen **Homepages** - Die Kunst des **Storytellings** lernen

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurz- bis Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 10
Kosten	- Online-Präsenz-Check < 5.000 € - Workshops ggf. kostenlose Angebote durch IHK/ Handelsverband u.ä. - Externe Coaches nach Angebot
Fördermittel	Max. 2.500 Euro im u.g. Förderprogramm
Förderprogramm	Niedersachsen digital aufgeLaden

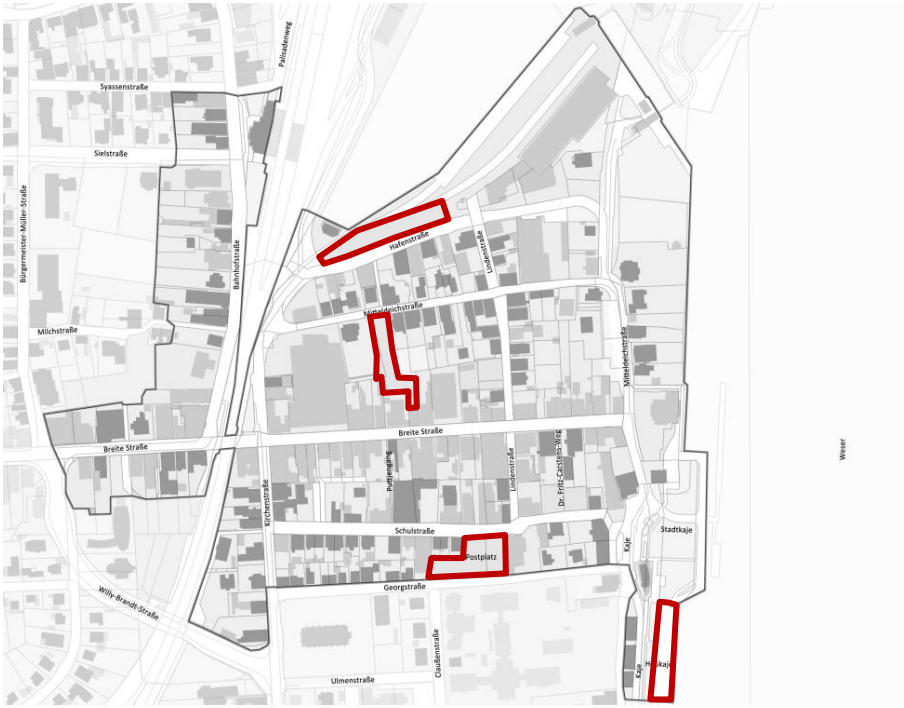
Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.2	Errichtung und Pflege eines Leerstands- und Flächenmanagements

Projektziele	• Bedarfsgerechter Umbau von leerstehenden Ladenlokalen und Gebäuden zu Wohnbauzwecken • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort
Projekt-beschreibung	Im Innenstadtbereich bestehen aktuell wertvolle Flächenpotenziale, die durch ein gezieltes Leerstands- und Flächenmanagement ausgeschöpft werden können. Vorrangiges Ziel sollte es sein, die vorhandenen positiven Schlüsselimmobilen in ihrer Anker-/ Magnetfunktion zu erhalten und zu fördern, negativ behaftete Schlüsselimmobilien aufzuwerten und bestehende Flächenpotenziale optimal zu nutzen. Um diese Leerstände bestmöglich wieder einer neuen Nutzung zuzuführen, müssen diese bestmöglich vermarktet werden. Hierfür werden vollständige und vor allem gebündelte Informationen zu den einzelnen Leerständen benötigt, um die Vermietung bzw. den Verkauf dieser Immobilien zu beschleunigen. Über die Homepage der Stadt Brake gelangt der/die InteressentIn bereits heute auf die Branchenplattform *www.REGISonline.de*, von der eine Weiterleitung auf das Standortportal www.KomSIS.de erfolgt. Hier liegen derzeit allerdings nur sehr sporadische Informationen zu den Leerständen in der Innenstadt Brakes vor.

	Der/Die InnenstadtmanagerIn sollte deshalb federführend die Aufgabe übernehmen, in enger Absprache mit den lokalen Akteuren aus der Immobilienwirtschaft, die Leerstände tagesaktuell und vor allem vollständig auf der KomSIS-Plattform darzustellen. Ergänzend könnte in Kooperation mit den lokalen Akteuren auch eine eigene interaktive Leerstandsdatenbank mit Verortung der Leerstände auf einer Wikimap erfolgen. Hier könnten auch einzelne Leerstandssteckbriefe/-exposés hinterlegt sein. Dabei tritt der/die InnenstadtmanagerIn nicht als ImmobilienmaklerIn auf sondern treibt vielmehr die Kommunikation der vorhandenen Leerstände voran, um eine zeitnahe Nachbesetzung dieser zu fördern und den anhaltenden Trading-Down-Effekt in der Innenstadt bestmöglich aufzuhalten.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Innenstadtmanagement/ Stadt Brake (Unterweser) FB 60
Kosten	30.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 19.999 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.1 (3)R-StBauF

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.3	Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zum Standortwechsel sowie zur stärkeren Inszenierung und Belebung des Wochenmarktes

Projektziele	• Schaffung von multifunktionalen Räumen • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt
Projekt-beschreibung	Der Wochenmarkt wird derzeit hauptsächlich von den EinwohnerInnen Brakes aufgesucht. Die Stadt hat sich zum Ziel gesetzt, den Wochenmarkt zukünftig über die Stadtgrenzen hinaus bekannt zu machen und das Angebot vor Ort auszubauen. Die Neukundengewinnung könnte dabei auch als Imagefaktor für die Innenstadt bzw. die Gesamtstadt Brake genutzt werden. Hierfür müssten weitere Synergien zwischen dem Handel und den Dienstleistern vor Ort hergestellt werden. Um diese Zielsetzungen zu erreichen möchte die Stadt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie einerseits prüfen, ob eine regelmäßige Standortverlagerung des Wochenmarktes auf andere Standorte in der Innenstadt technisch möglich ist und inwieweit dies andererseits zur Belebung der Innenstadt beitragen könnte. Außerdem soll das Angebot auf dem Wochenmarkt optimiert werden. Neben der Anzahl der Stände und der Sortimentsbreite bedarf es auch der Etablierung eines Kaffeestandes oder Imbisses, der den Wochenmarkt zu einem beliebten Treffpunkt in der Innenstadt werden lässt.

	Durch eine gezielte Werbung für den Wochenmarkt in Form von Broschüren oder Flyern, auf der Webseite der Stadt und der Zeitung, könnte der Wochenmarkt noch bekannter werden. Zusätzliche Hinweisschilder an den Stadteingängen könnten auch Auswertige auf den Wochenmarkt aufmerksam machen. Regelmäßig stattfindende Themenwochenmärkte (bspw. zum Frühlings- und Herbstanfang) und eine gezielte Verknüpfung des Marktes mit anderen Aktionen, Festen und Veranstaltungen in der Innenstadt könnten die Attraktivität des Wochenmarktes zusätzlich erhöhen. Ein gezieltes Monitoring zur Ermittlung der Reichweite, Kundenstruktur und Besuchermotiven könnte zusätzliche BesucherInnen generieren. Diese Maßnahme sollte eng mit dem derzeit in Aufstellung befindlichen Marketingkonzept zum Wochenmarkt erfolgen bzw. die Erkenntnisse dieser Machbarkeitsstudie in dieses Konzept integriert werden.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 32
Kosten	10.000 Euro (Eigenleistung der Stadt Brake)
Fördermittel	-
Förderprogramm	-

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.4	Machbarkeitsstudie zur gezielte Nutzbarmachung von Potentialflächen zu Wohnbauzwecken

Projektziele	• Bedarfsgerechter Umbau von leerstehenden Ladenlokalen und Gebäuden zu Wohnbauzwecken • Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Wie die Bestandsanalyse gezeigt hat, mangelt es in der Innenstadt an barrierefreien, altersgerechten Wohnungen. Im Zuge einer Machbarkeitsstudie soll einerseits geprüft werden, inwiefern weitere Potentialflächen in der Innenstadt zur Verfügung stehen, die als Wohnbauflächen ausgewiesen bzw. umgebaut werden könnten und andererseits welche bauleitplanerischen Anpassungen erforderlich sind, um möglichst viel altersgerechten und barrierefreien Wohnraum zu schaffen. Hierfür bedarf es auch einer engen Einbindung der lokalen Akteure vor allem aus dem Bereich der Immobilienwirtschaft – aber auch der privaten EigentümerInnen vor Ort, um die Bereitschaft zur Flächenentwicklung zu Wohnbauzwecken zu eruieren.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	10.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 6.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.1 (c)R-StBauF

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.5	Teilweiser Abriss und Neubau der heutigen Bildungsstätte (Schulstraße 20) hin zu einer multifunktional genutzten Gemeinbedarfseinrichtung

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Begegnungsstätte der Stadt Brake (kurz BeGu) ist in die Jahre gekommen ist und muss mittelfristig abgerissen oder alternativ umfangreich saniert werden. Das Gebäude weist Probleme in der Heizungs- und Lüftungsanlage auf und auch das Dach bedarf einer Erneuerung. Aus wirtschaftlicher Sicht und aus Gründen der Barrierefreiheit ist deshalb ein Neubau einer Sanierung vorzuziehen. Die Fläche bietet im Zuge einer Neuordnung viele Potentiale. Die Stadt Brake möchte sich im Rahmen des Investitionspakts Soziale Integration im Quartier mit dem Abriss und dem Neubau des Gebäudes an der Schulstraße bewerben. Das Gebäude soll zukünftig ausschließlich als Gemeinbedarfseinrichtung genutzt werden. Im Rahmen einer Vorstudie soll überprüft werden, welche Nutzer an diesem Standort in zentraler Lage in der Innenstadt einen Standort bekommen könnten. Außerdem soll ein Entwurf für die Architektur des neuen Gebäudes erstellt werden. Das Gebäude soll zukünftig als Stadtteilzentrum fungieren und zu einem Ort der Integration und des sozialen Zusammenhalts in der Gebietskulisse „Innenstadt“ werden.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittel- bis Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 10 & FB 60
Kosten	2.500.000 Euro davon Abrisskosten: 300.000 Euro davon Neubaukosten: 2.200.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 1.666.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.3.2 R-StBauF

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.6	Schaffung einer attraktiven Nachnutzung für die Schlüsselimmobilie an der Breiten Straße 36 (ehemals ALDI)

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die ehemalige ALDI-Immobilie an der Breiten Straße 36 hat einen neuen Eigentümer. Der private Investor möchte das Gebäude innerhalb eines Jahres umfassend sanieren und neuen Nutzungen zuführen. Damit kann ein wesentlicher städtebaulicher Missstand in zentraler Lage behoben und eine der wichtigsten Schlüsselimmobilien in der Fußgängerzone einer neuen Nutzung zugeführt werden. Das sanierte Gebäude soll folgende Nutzungen umfassen: Ein italienisches Restaurant, ein Sportgeschäft, ein Geschäft für Textilbeflockung und touristische Souvenirs, ein Modegeschäft für Damen, eine Physiotherapiepraxis, zwei Saunen, ein Solarium und ein Dampfbad, ein Kosmetikstudio sowie einen Eventraum für Hochzeiten und andere Anlässe.

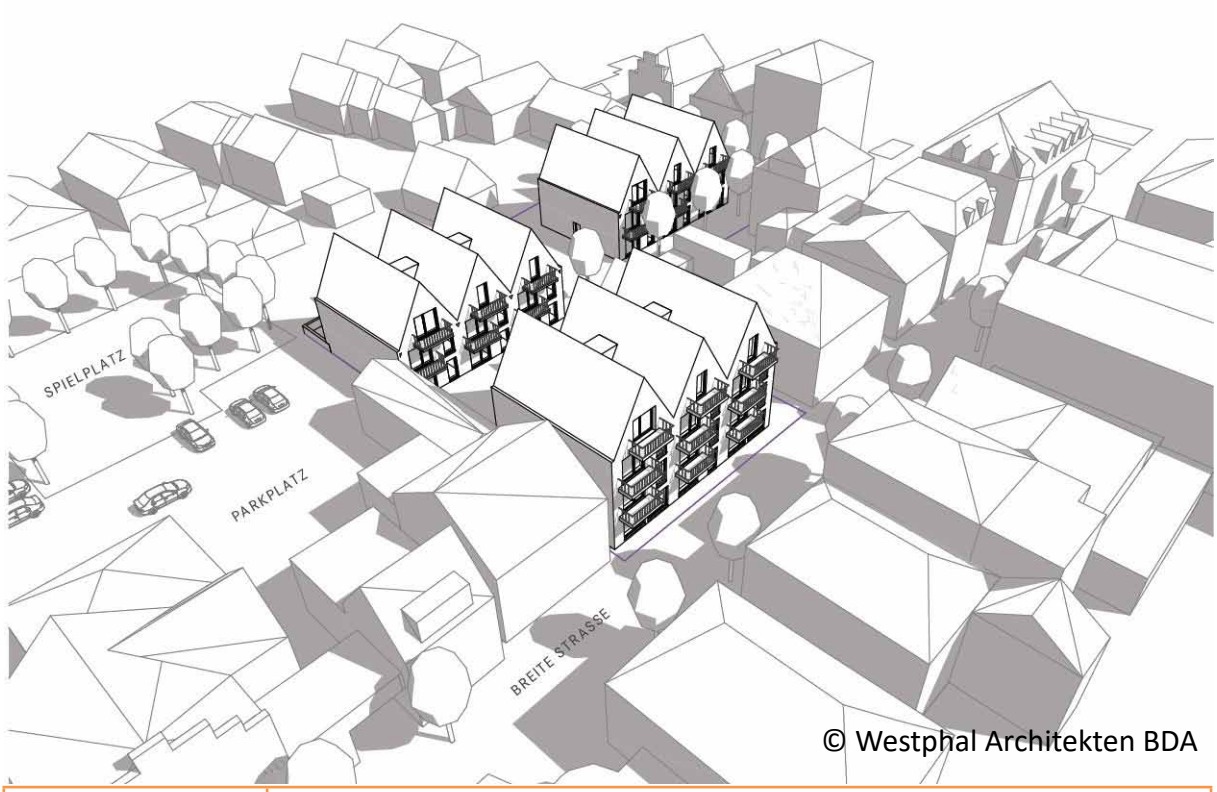
	Außerdem sollen in dem Gebäude insgesamt 20 Hotelzimmer für Radtouristen etabliert werden. Auf dem Dach prüft der Investor aktuell, ob die Errichtung von zusätzlichen altersgerechten Wohnungen möglich ist. Sollte das Vorhaben in der angedachten Form seitens des Investors umgesetzt werden, könnte hier ein neuer Besuchermagnet in der Innenstadt entstehen. Auch die auf den Tourismus ausgelegten Nutzungen wären für die Braker Innenstadt ein großer Gewinn und könnten zu einer zusätzlichen Belebung der Fußgängerzone beitragen.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Privater Investor
Kosten	Ca. 1.000.000 Euro
Fördermittel	offen
Förderprogramm	je nach Nutzung bspw. Förderprogramm „Mietwohnraum für gemeinschaftliche Wohnformen“

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.7	Schaffung einer attraktiven Nachnutzung für die Schlüsselimmobilie „Bahnhof“

Projektziele	• Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Der Bahnhof stellt einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt und ein Eingangstor in die Braker Innenstadt dar und ist damit eine der insgesamt drei Schlüsselimmobilien in der Innenstadt. Momentan wird das unter Denkmalschutz stehende Gebäude dieser Rolle jedoch nicht gerecht. Das Gebäude ist sanierungsbedürftig und steht bereits seit Jahren leer. Trotz zahlreicher Eigentumswechsel in den vergangenen Jahren, konnte der Bahnhof keiner neuen Nutzung zugeführt werden.

	Im Zuge der Vorplanungen soll geprüft werden, wie eine Nachnutzung für den denkmalgeschützten Bahnhof aussehen könnte. Hierbei soll auch geprüft werden, welche potentiellen Nutzer Interesse an den hier vorhandenen Räumlichkeiten haben. Gleichzeitig müsste auf den/die EigentümerIn der Immobilie zugegangen werden und gemeinsam eruiert werden, in wieweit diese/r zu einem Verkauf der Immobilie oder aber auch zu einer Nutzbarmachung in enger Zusammenarbeit mit der Stadt Brake und der Denkmalschutzbehörde bereit wäre. Dabei muss ein Verfall der Immobilie unbedingt verhindert werden. Die Stadt Brake möchte den Bahnhof zukünftig einer neuen Nutzung als Gemeinbedarfseinrichtung zuführen und beabsichtigt deshalb diese für die Innenstadt wesentliche Schlüsselimmobilie hierfür zum Verkehrswert zu erwerben, um den hier vorhandenen städtebaulichen Missstand zu beheben. Im Zuge dieser Maßnahme soll auch die geplante Umnutzung des Gebäudes baulich umgesetzt werden soll.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittel- bis Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	1.160.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 773.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.1 & Nr. 5.3.1 (b/c) & Nr. 5.3.3.1 R-StBauF

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.8	Nachnutzung des ehemaligen LzO-Gebäudes und der angrenzenden Parkflächen



© Westphal Architekten BDA

Projektziele	• Bedarfsgerechter Umbau von leerstehenden Ladenlokalen und Gebäuden zu Wohnbauzwecken • Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Ein privater Investor beabsichtigt das ehemalige LzO-Gebäude samt angrenzendem Parkplatz an der Breite Straße/ Ecke Lindenstraße abzureißen und hier attraktive Wohnungen und Gewerbeflächen zu errichten. Das Bestandsgebäude an der Breite Straße ist sanierungsbedürftig und ist sowohl aus städtebaulicher als auch funktionaler Sicht nicht besonders erhaltenswert. Der Gebäudeblock soll durch insgesamt drei Neubauten ersetzt werden. Die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in innenstadtnaher Lage ist, wie auch die Bestandsanalyse gezeigt hat, für die Innenstadt Brakes besonders erstrebenswert. Insgesamt sollen hier 23 barrierefreie und behindertengerechte Wohnungen sowie eine Gewerbeeinheit im Erdgeschoss an der Breite Straße entstehen. Die Architektur der Neubauten orientiert sich am Bestand vor Ort und fügt sich gestalterisch gut in die Architektur vor Ort ein.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Privater Investor
Kosten	Ca. 5.000.000 Euro
Fördermittel	offen
Förderprogramm	je nach Nutzung bspw. Förderprogramm „Mietwohnraum für gemeinschaftliche Wohnformen“

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.9.1	Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Obergeschosszonen sowie der Innenhöfe entlang der Hafenstraße zu Wohnbauzwecken

© Speckmann Architekten 2021

Projektziele	• Bedarfsgerechter Umbau von leerstehenden Ladenlokalen und Gebäuden zu Wohnbauzwecken • Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Ein privater Investor möchte die sanierungsbedürftigen Packhäuser entlang der Hafenstraße einer neuen Nutzung zuführen. Im Rahmen einer Machbarkeitsstudie soll überprüft werden, inwiefern eine Nutzung der Gebäude entlang der Hafenstraße zu Wohnzwecken möglich ist. Die ursprüngliche Idee des Investors, Wohnnutzungen auch in den Erdgeschosszonen zu ermöglichen, traf bereits 2020 bei den am Binnenhafen ansässigen Betrieben auf Widerstand. Im Zuge dieser Studie soll nun geprüft werden, ob eine Koexistenz von Hafennutzung und Wohnen in den Obergeschosszonen sowie in den rückwärtig liegenden Innenhöfen entlang der Hafenstraße möglich wäre. In den Erdgeschosszonen soll die Ansiedlung von Gastronomie und touristisch attraktiven Geschäften geprüft werden, um hier die sogenannte „Maritime Meile“ zu etablieren (vgl. M 2.6). Die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in innenstadtnaher Lage ist, wie auch die Bestandsanalyse gezeigt hat, für die Innenstadt Brakes besonders erstrebenswert.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurz- bis mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	10.000 €
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 6.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.1 (b/c) R-StBauF

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.9.2	Nachnutzung der Packhäuser zu Wohnbauzwecken an der Hafenstraße 3-6

Projektziele	• Bedarfsgerechter Umbau von leerstehenden Ladenlokalen und Gebäuden zu Wohnbauzwecken • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Ein privater Investor möchte die sanierungsbedürftigen Packhäuser entlang der Hafenstraße einer neuen Nutzung zuführen und hier möglichst großflächig Wohnraum etablieren. Hierfür wurde ein Architektenteam mit der Erstellung erster Pläne für die Umplanung der Gebäude beauftragt. Da eine Wohnnutzung in den Erdgeschosszonen allerdings einen Konflikt mit den Hafennutzungen schafft, sollte das Gespräch gemeinsam mit dem Hafen und dem Investor vertieft und im Zuge einer Machbarkeitsstudie ggf. eine Mischnutzung aus Gastronomie und Geschäften im Erdgeschoss und Wohnnutzungen in den Obergeschossen der Gebäude anvisiert werden. (vgl. M 3.10) Die Schaffung von zusätzlichem Wohnraum in innenstadtnaher Lage ist, wie auch die Bestandsanalyse gezeigt hat, ist für die Innenstadt Brakes besonders erstrebenswert und wird seitens der Verwaltung der Stadt deshalb befürwortet und unterstützt. Die Ergebnisse der vorgeschalteten Machbarkeitsstudie (vgl. M 3.9.1) hinsichtlich der Koexistenz von Hafen- und Wohnnutzungen tragen dabei im Wesentlichen zur Umsetzung dieser Maßnahme bei.

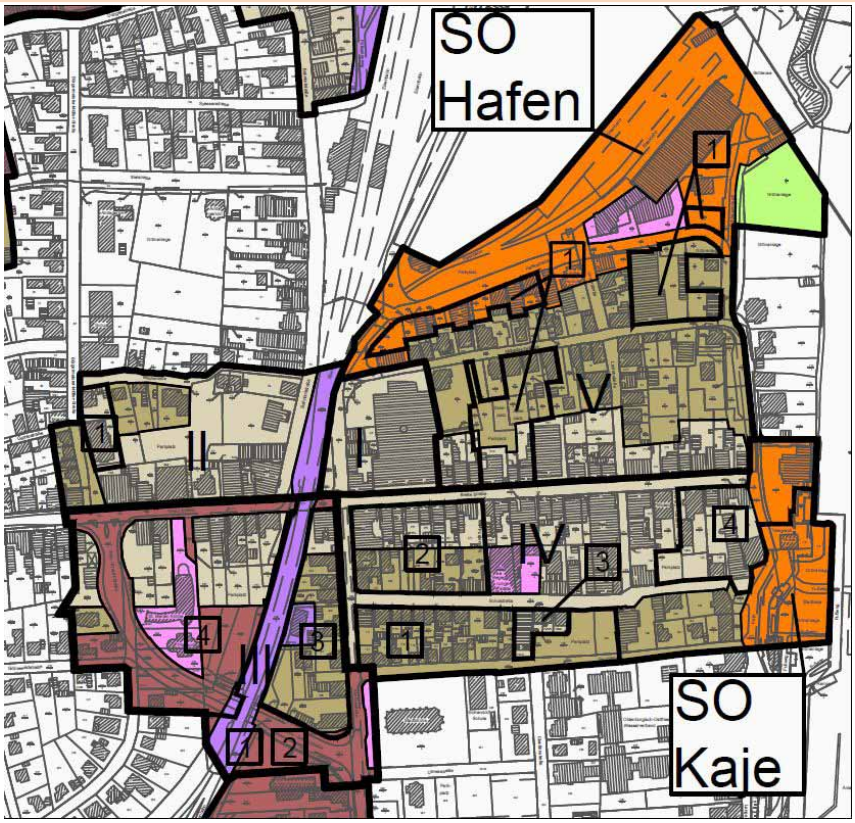
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Privater Investor
Kosten	Ca. 6.000.000 €
Fördermittel	Offen
Förderprogramm	je nach Nutzung bspw. „Förderprogramm Mietwohnraum für gemeinschaftliche Wohnformen“

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.10	Ansiedlung FACHmarkt

Projektziele	• Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt
Projekt-beschreibung	Im Rahmen der Nutzungsanalyse und durch die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger zum städtebaulichen Masterplan wurden u.a. auch fehlende Angebote im Bereich der Innenstadt identifiziert. Im Sinne der zuneh-menden Bedeutung der Themen Regionalität und Nachhaltigkeit wird auch in Brake der Vermarktung regionaler Erzeugnisse und Produkte eine immer bedeutendere Rolle beigemessen. Im Sinne eines gezielten Leerstands- und Flächenmanagements kann die gesteuerte Ansiedlung eines FACHmarktes dazu beitra-gen, die Leerstandssituation im Innenstadt-bereich zu verbessern und gleichzeitig die Vermarktung regionaler Spezialitäten und Handwerklichem zu verbessern. Bei dem Konzept eines FACHmarktes wurde bei entsprechenden Vorzeigeprojekten (u.a. FACHmarkt Stade) ein leerstehendes Ladenlokal durch die Stadt angemietet. In Apfel-/ Weinkisten können regionale und lokale Betriebe ihre Waren gegen eine geringe Monatsmiete anbieten. 10 % der Provision fließen beim Verkauf der Waren an den FACHmarkt. Da ähnliche Projekte oft in Kooperation mit gemeinnützigen Vereinen aufgebaut und betrieben werden, steht nicht die Gewinnmaximierung im Vordergrund, sondern die Förderung von Regionalität und Nachhaltigkeit. Durch regelmäßige Anbieterwechsel und saisonale Produkte von z.B. auch Frisch- und Lebensmitteln (u.a. Käse- & Wurstwaren, Honig, Marmelade) bietet ein FACHmarkt der Kundschaft stets ein attraktives und abwechslungsreiches Angebot.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittel- bis Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 10
Kosten	10.000 Euro
Fördermittel	Konzeptabhängig
Förderprogramm	offen

Handlungsfeld 3:	ZENTRALE NUTZUNGEN (WOHNEN & GEWERBE/ HANDEL)
3.11	Anpassung bauleitplanerischer Festsetzungen an den anstehenden Transformationsprozess in der Innenstadt



Projektziele	• Bedarfsgerechter Umbau von leerstehenden Ladenlokalen und Gebäuden zu Wohnbauzwecken • Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Erhalt des maritimen Charakters der Innenstadt Brake als historischer Stadtkern mit denkmalgeschützter Bausubstanz • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Im Zuge der Umsetzung der geplanten Maßnahmen in der Innenstadt bedarf es abhängig von der jeweiligen Ausgestaltung der Planungen auch Anpassungen bauleitplanerischer Festsetzungen. Ein extern beauftragtes Planungsbüro soll für die Stadt Brake eine entsprechende Überprüfung der Bauleitpläne im weiteren Planungs- und Umsetzungsprozess vornehmen und diese bei Bedarf anpassen.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurz- bis Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	60.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 40.000 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.4 StBauF

Handlungsfeld 4: TOURISMUS

Handlungsfeld 4:	TOURISMUS
4.1	Online-Präsenz der touristischen Attraktionen in der Innenstadt erhöhen

Projektziele	• Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt
Projekt-beschreibung	Die Online-Präsenz der Sehenswürdigkeiten in der Braker Innenstadt wird über die Webseite der Braker Touristeninformation sichergestellt. Hier werden die einzelnen Attraktionen durch Texte und Fotos vorgestellt. Zusätzlich können über diese Webseite Hafenrundfahrten, Fahrradtouren und Stadtführungen gebucht werden. Eine Webcam, die an besonderen Orten wie der Kaje, der Fußgängerzone oder dem Binnenhafen in der Innenstadt aufgestellt wird, könnte die Webseite der Touristeninformation zusätzlich beleben. Auch kleine Filme von der Innenstadt und ihren Attraktionen könnten dazu beitragen, Brake bekannter zu machen. Durch gezielte Werbung in Form von Flyern und Plakaten oder Online-Werbung auf Plattformen wie Facebook oder Instagram könnte die Braker Innenstadt noch stärker auf sich aufmerksam machen und dadurch von den Tourist/-innen noch stärker wahrgenommen werden. Eine einheitliche und leicht verständliche Wort-Bild-Marke und ein gutes Corporate-Design können die Stadt Brake und vor allem die Innenstadt als touristisches Ziel attraktiver machen.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 10
Kosten	10.000 Euro
Fördermittel	80% der zuwendungsfähigen Ausgaben (ca. 8.000 Euro)
Förderprogramm	Förderaufruf „Touristische Projekte“

Handlungsfeld 4:	TOURISMUS
4.2	Erstellung eines innenstadtübergreifenden Beschilderungssystems zur Lenkung der BewohnerInnen sowie BesucherInnen

© CIMA 2020

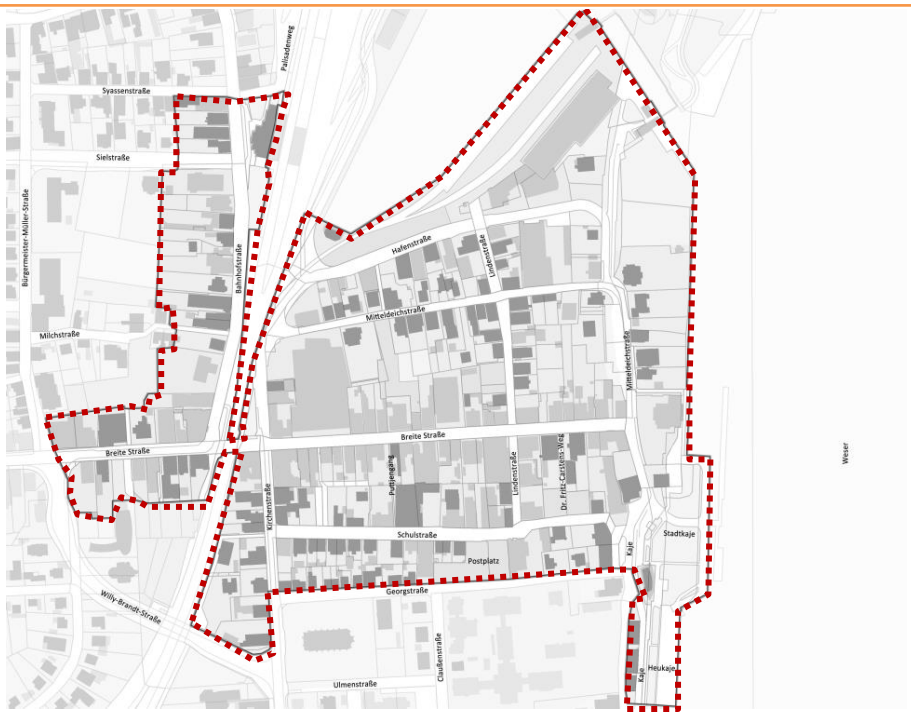
Projektziele	• Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Stärkung der fußläufigen Verbindung zwischen Kaje und Fußgängerzone sowie zwischen Postplatz (Wochenmarkt) im Süden über die Fußgängerzone hin zum Binnenhafen (im Norden) • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Bestandsanalyse hat gezeigt, dass vor allem Ortsfremde die Fußgängerzone der Stadt Brake nicht immer finden. Vor allem Fahrradtouristen fahren häufig an der Fußgängerzone vorbei. Aber auch BewohnerInnen finden sich mit einer attraktiven Beschilderung besser in der Innenstadt zurecht und entdecken so vielleicht noch den ein oder anderen unbekannten Ort. Um dieses Problem zu lösen, bedarf es einer gezielten Fußgänger- und Radfahrerlenkung in die Innenstadt. Ein einheitliches Wegeleitsystem kann hier Abhilfe schaffen. Die gezielte Beschilderung von Sehenswürdigkeiten, Attraktionen sowie öffentlichkeitsrelevanten Institutionen und der öffentlichen Infrastruktur kann dazu beitragen, dass diese Orte wieder vermehrt aufgesucht und die Innenstadt als solche wieder belebter wird.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 10
Kosten	30.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 20.000 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 StBauF

Handlungsfeld 4:	TOURISMUS
4.3	Machbarkeitsstudie zur Lenkung des Fahrradtourismus durch die Fußgängerzone

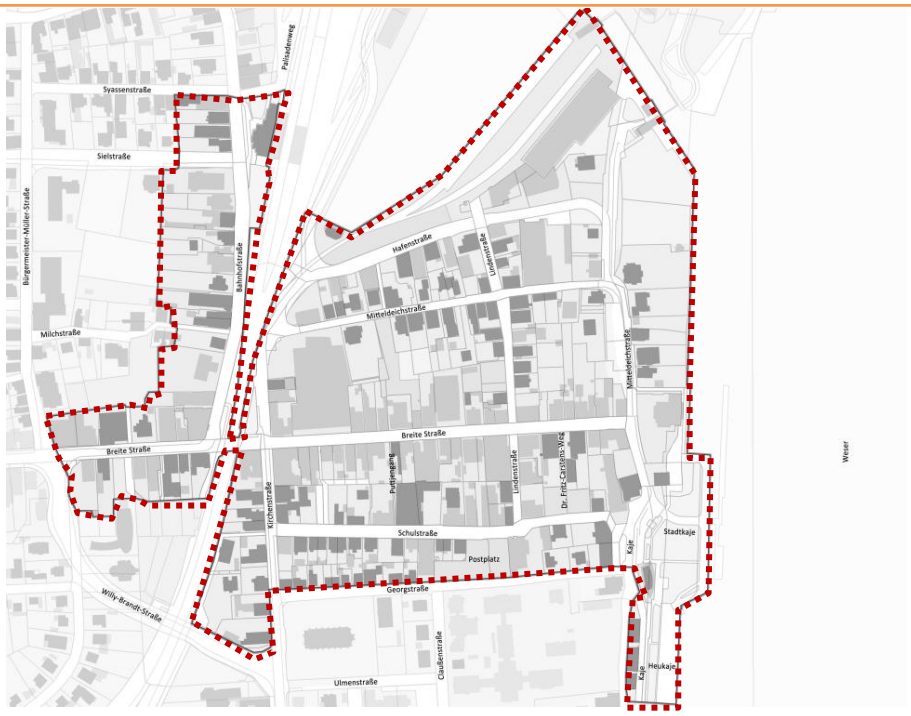
© CIMA 2020

Projektziele	• Optimierung der Straßen- und Wegeführung hinsichtlich der Lenkung der Verkehre und Optimierung der Anbindung an das überregionale Radwegenetz • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Die Bestandsaufnahme hat gezeigt, dass die Touristen die Fußgängerzone Brakes weniger häufig aufsuchen als die angrenzende Kaje. Um dieses Problem zu umgehen, soll im Zuge einer Machbarkeitsstudie geprüft werden in wie weit die Lenkung des Fahrradtourismus– und damit die Lenkung der überregionalen Wanderradwege durch die Fußgängerzone möglich ist.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 10
Kosten	5.000 Euro
Fördermittel	80% der zuwendungsfähigen Ausgaben (ca. 4.000 Euro)
Förderprogramm	Förderaufruf „Touristische Projekte“

Handlungsfeld 4:	TOURISMUS
4.4	Schaffung neuer attraktiver Außenbereiche für Gastronom/-innen

Projektziele	• Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen
Projekt-beschreibung	Im Zuge der Maßnahmen M 1.1 (Initiierung eines Städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Neugestaltung des öffentlichen Raums) sowie M 2.1 (Umgestaltung der Fußgängerzone) soll auch die Gestaltung der Außenbereiche für die Gastronomie in der Fußgängerzone neu gedacht werden. Trotz des begrenzten Straßenraumes entlang der Breite Straße müssen attraktive Außenbereiche vorhanden sein, um die Besucher/-innen in der Innenstadt zu halten. Nur so kann die Innenstadt auch für den Tourismus attraktiver werden. Eine ansprechende Außengastronomie kann zudem dazu beitragen, die Innenstadt bis in die Abendstunden zu beleben. Die Gestaltung der Fußgängerzone und der entsprechenden potentiellen Flächen für die Gastronomie sollte deshalb in enger Abstimmung mit den Gastronom/-innen erfolgen. Im Zuge einer Informations- und Beteiligungsveranstaltung sollen deshalb die Gastronom/-innen über die anstehende Umgestaltung der Fußgängerzone umfassend informiert werden. In einem gemeinsamen Workshop sollen im Anschluss Vorstellungen und Wünsche der Gastronom/-innen geäußert- und nach Möglichkeit in den städtebaulichen Entwurf für die Fußgängerzone einfließen.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60 & 10
Kosten	2.000 Euro
Fördermittel	offen
Förderprogramm	offen

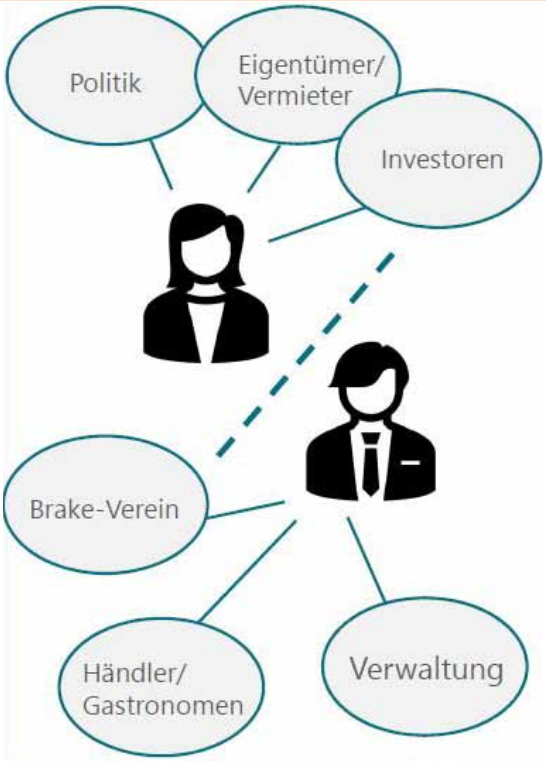
Handlungsfeld 4:	TOURISMUS
4.5	Errichtung von Fahrradboxen und zusätzlichen Fahrradstellplätzen am Bahnhof, an der Kaje und in der Fußgängerzone

Projektziele	• Schaffung eines attraktiven Wohnumfeldes • Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde mehrfach geäußert, dass vor allem am Bahnhof – aber auch beispielsweise in der Fußgängerzone und der Kaje ein ergänzendes Angebot an Fahrradboxen und zusätzlichen Stellplätzen für Fahrräder geschaffen werden sollte. Durch ein attraktives und vor allem diebstahlsicheres Stellplatzangebot könnte die Nutzung des Fahrrads in der Innenstadt Brakes noch gefördert und ausgebaut werden. Diese Maßnahme ergänzt die Maßnahme 4.3. bei der gezielt eine neue Lenkung des Fahrradtourismus durch die Fußgängerzone geprüft werden soll. Entsprechend werden dadurch auch vermehrt Fahrradstellplätze in der Fußgängerzone benötigt.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	20.000 Euro (Eigenmittel der Stadt Brake)
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 13.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 StBauF

Handlungsfeld 5: BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT

Handlungsfeld 5:	BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT
5.1	Anstellung/ Ernennung eines/r InnenstadtmanagerIn



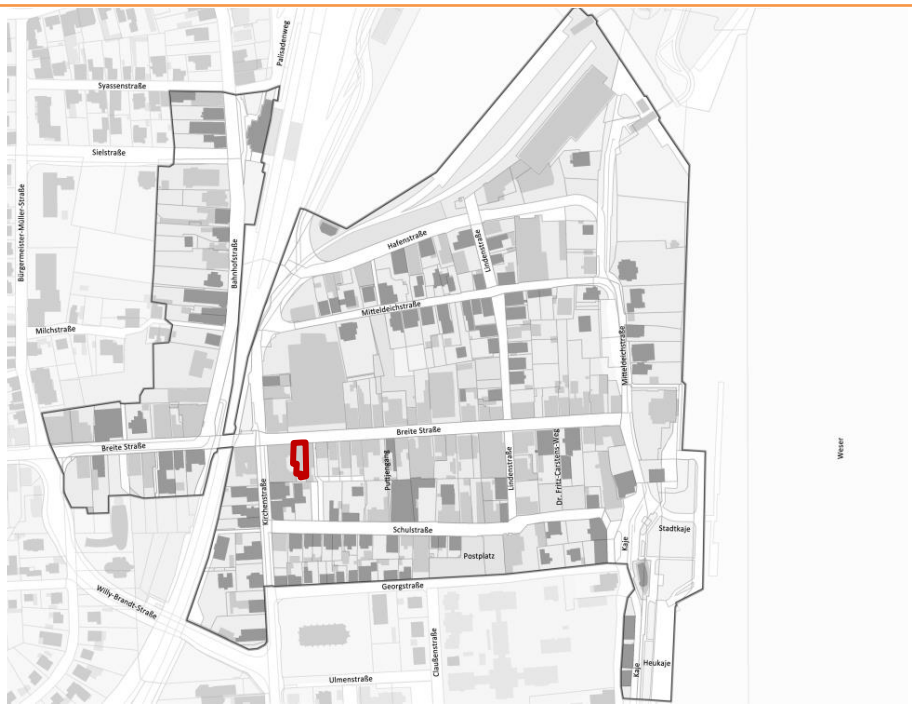
© CIMA 2020

Projektziele	• Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Das Innenstadtmanagement soll als zentraler Kümmerer vor Ort zwischen den bereits etablierten Akteursgruppen vermitteln & vielfältige Projekte, Initiativen und Engagement anstoßen. Durch frühzeitige Beteiligung soll so der Stadterneuerungsprozess der Innenstadt Brakes ins Rollen gebracht werden. Das Umsetzungsteam des Innenstadtmanagements besteht aus einer Projektleitung, einem/r ProjektmanagerIn sowie einer Projektassistenz. Durch die Teamlösung kann ein breites Fachwissen und eine wechselseitige Vertretung im Krankheitsfall/Urlaub sichergestellt werden. Das Ziel des Innenstadtmanagements ist, dass dieses o.g. Umsetzungsteams, die Interessengruppen vor Ort anleitet und zur Zusammenarbeit führt. Das Innenstadtmanagement fungiert somit als Bindeglied zwischen der Verwaltung, der Politik und den privaten Akteuren im Innenstadtbereich und zudem auch darüber hinaus. Damit verbunden ist eine enge inhaltliche wie auch organisatorische Verzahnung/ Anbindung an die Verwaltung und weitere projektrelevante Partner (z.B. Sanierungsträger oder Sanierungsbeirat) sowie regelmäßige Information und Einbindung der politischen Entscheider. Nur wenn diese Strukturen dauerhaft bestehen bleiben und zukünftig aufgebaut werden, kann sich die Braker Innenstadt selbst aus eigenen Kräften weiterentwickeln.

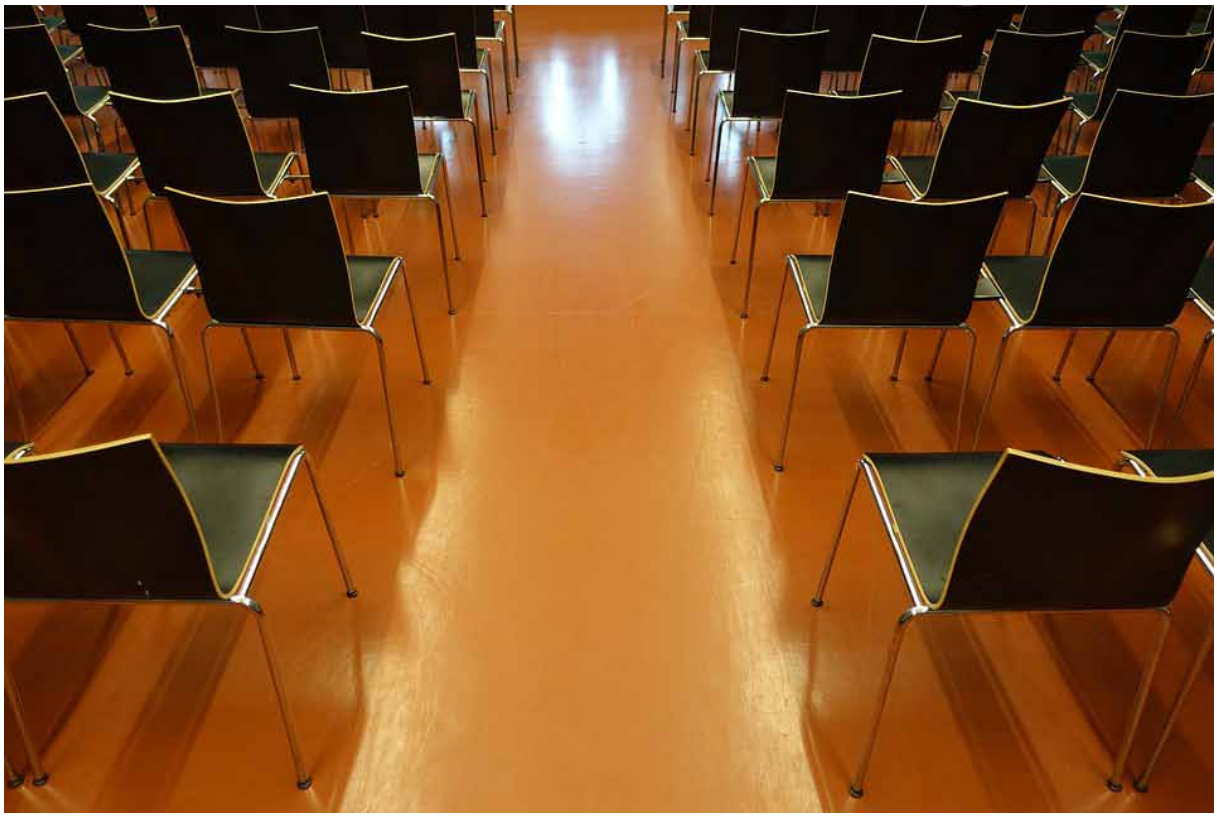
	Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) fördert innovative Konzepte zur Stärkung der Resilienz und Krisenbewältigung in Städten und Gemeinden mit dem Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“. Dieses Programm ist mit einem bundesweiten Fördervolumen von 250 Mio. Euro gespeist. Die Stadt Brake (Unterweser) hat sich erfolgreich für die Etablierung eines Innenstadtmanagements in der Fußgängerzone Brakes beworben. Die in diesem Projektaufruf geförderten Maßnahmen müssen bis August 2025 abgeschlossen sein. Das Innenstadtmanagement ist eine wesentliche Sofortmaßnahme. Da das Innenstadtmanagement eine wesentliche Aufgabe für die Weiterentwicklung der Innenstadt darstellt, möchte die Stadt Brake nach einer Zwischenevaluation diese Maßnahme über die Städtebauförderung (ab August 2025) weiterfinanzieren. Sollte eine Förderung durch das Bundesprogramm wider Erwarten doch nicht zustande kommen, möchte die Stadt Brake die Förderung über die gesamte Laufzeit der Erneuerungsmaßnahme über die Städtebauförderung finanzieren.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	144.000 Euro (Personalkosten für 2 Jahre) Zzgl. 7.200 Euro Reisekostenpauschale (i.H.v. 5% für 2 Jahre) <u>Zzgl. 28.728 Euro MwSt. (i.H.v. 19% für 2 Jahre)</u> = 179.928 Euro (im Programm Zukunftsfähige Innenstädte) zzgl. 179.928 Euro für eine Weiterführung im Anschluss in der Städtebauförderung
Fördermittel	90% der zuwendungsfähigen Ausgaben im Programm Zukunftsfähige Innenstädte & Zentren (voraussichtlich 161.935,20 Euro) Bzw. 66% der zuwendungsfähigen Ausgaben in der StBauF (max. 119.952 Euro)
Förderprogramm	Zukunftsfähige Innenstädte & Zentren bzw. nach Ablauf Städtebauförderung-Nr. 5.6.3 (b) R-StBauF

Handlungsfeld 5:	BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT
5.2	Errichtung eines Quartiersbüros in der Innenstadt

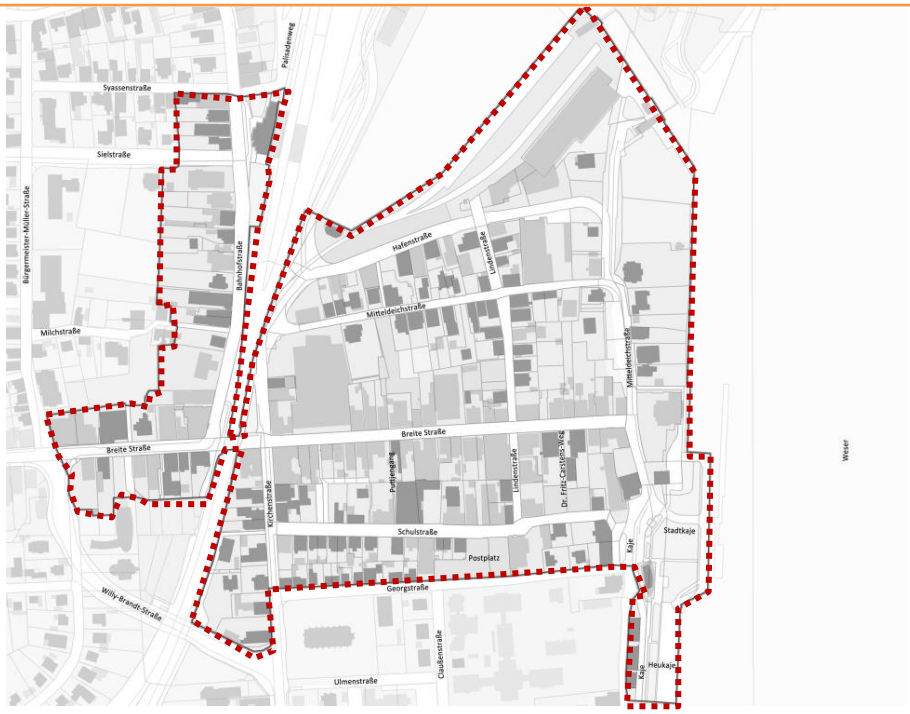
Projektziele	• Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Um den Stadtentwicklungsprozess vor Ort bestmöglich zu begleiten, benötigt das Innenstadtmanagement ein sogenanntes „Quartiersbüro“ am Ort des Geschehens. Da die Fußgängerzone der Stadt von Leerständen geprägt ist, bieten sich dort mehrere Ladenlokale für eine solche Nutzung an. Hier können sich die Akteure im Rahmen von Veranstaltungen und Workshops - aber auch im persönlichen Gespräch mit dem Innenstadtmanagement - informieren und beraten lassen sowie eigene Ideen für eine erfolgreiche Transformation der Innenstadt Brakes einbringen. Außerdem werden sie hier über neue Sachstände, anstehende Termine und Beteiligungsmöglichkeiten informiert. Das Büro soll voraussichtlich acht Stunden pro Woche für alle Akteure vor Ort geöffnet sein. In der Innenstadt Brakes gibt es derzeit fünfzehn leerstehende Ladenlokale mit sehr variierenden Größen (100 bis 4.000 m²). Davon eignet sich ein Ladenlokal besonders für eine Nutzung als Quartiersbüro, da es aufgrund seiner Lage zentral in der Fußgängerzone und der Größe für eine solche Nutzung in Frage kämen. In ersten Gesprächen mit dem Eigentümer wurde eine Bereitschaft des

	Immobilieneigentümers gezeigt, die Räumlichkeiten zu einem reduzierten Satz (i.H.v. 15%) an die Stadt Brake weiterzuvermieten. Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) fördert innovative Konzepte zur Stärkung der Resilienz und Krisenbewältigung in Städten und Gemeinden mit dem Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“. Dieses Programm ist mit einem bundesweiten Fördervolumen von 250 Mio. Euro gespeist. Die Stadt Brake (Unterweser) hat sich erfolgreich für die Errichtung eines Quartiersbüros in der Fußgängerzone Brakes beworben. Die in diesem Projektaufruf geförderten Maßnahmen müssen bis August 2025 abgeschlossen sein. Da das Innenstadtmanagement eine wesentliche Aufgabe für die Weiterentwicklung der Innenstadt darstellt, möchte die Stadt Brake nach einer Zwischenevaluation die Anmietung des Ladenlokales über die Städtebauförderung (ab August 2025) weiterfinanzieren. Sollte eine Förderung durch das Bundesprogramm wider Erwarten doch nicht zustande kommen, möchte die Stadt Brake das Quartiersbüro über die gesamte Laufzeit der Erneuerungsmaßnahme über die Städtebauförderung finanzieren.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	45.300 Euro (Kalt-Miete für 3 Jahre) <u>zzgl. 50.000 Euro (einmalige Ausgaben für Umbau & Ausstattung)</u> 95.300 Euro zzgl. 45.600 Euro für eine Weiterführung im Anschluss in der Städtebauförderung
Fördermittel	90% der zuwendungsfähigen Ausgaben im Programm Zukunftsfähige Innenstädte & Zentren (voraussichtlich 85.770 Euro) Bzw. 66% der zuwendungsfähigen Ausgaben in der StBauF (ca. 63.533 Euro)
Förderprogramm	Zukunftsfähige Innenstädte & Zentren bzw. nach Ablauf Städtebauförderung-Nr. 5.6.3 (b) R-StBauF

Handlungsfeld 5:	BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT
5.3	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

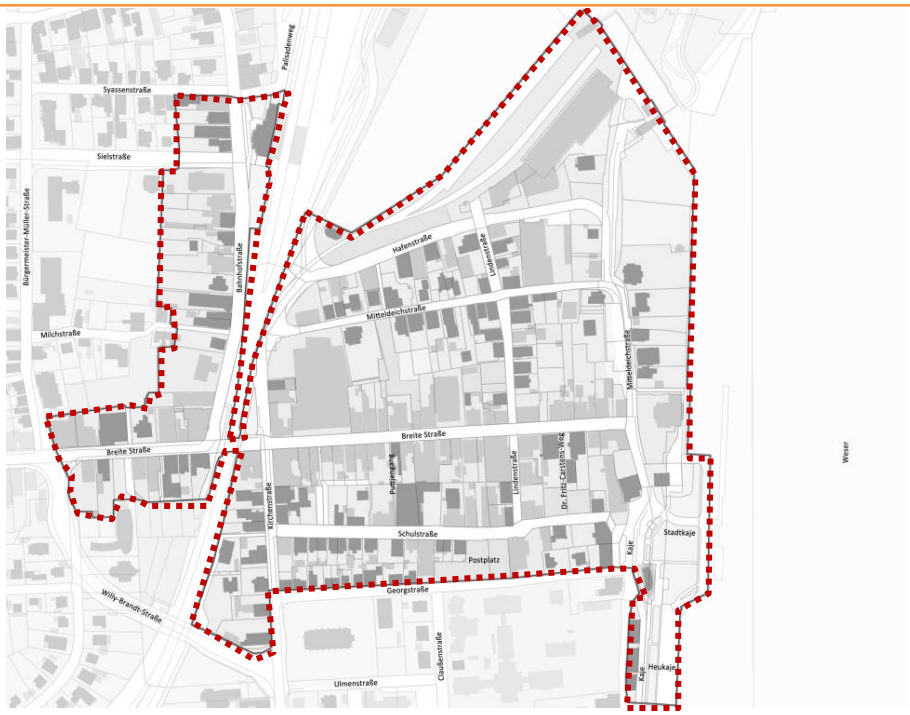


Projektziele	• Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort
Projekt-beschreibung	Um die Akzeptanz für die Gesamtentwicklung in der Innenstadt zu stärken, ist eine Kommunikation vor Ort essenziell. Nur wenn sich die zentralen Akteure und die Bevölkerung informiert und mitgenommen fühlen und der Prozess transparent gestaltet wird, kann es gelingen, die Privaten für den Prozess zu gewinnen. In dem in Maßnahme 5.2 beschriebenen Quartiersbüro sollen Akteure im Rahmen von Workshops und Veranstaltungen – aber auch im persönlichen Gespräch mit dem/der InnenstadtmanagerIn – die Möglichkeit bekommen, sich aktiv zu informieren und beraten zu lassen sowie eigenen Ideen für eine erfolgreiche Transformation der Braker Innenstadt einzubringen. Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) fördert innovative Konzepte zur Stärkung der Resilienz und Krisenbewältigung in Städten und Gemeinden mit dem Bundesprogramm „Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren“. Dieses Programm ist mit einem bundesweiten Fördervolumen von 250 Mio. Euro gespeist. Die Stadt Brake (Unterweser) hat sich erfolgreich mit der Maßnahme „Öffentlichkeitsarbeit“ beworben. Die in diesem Projektaufruf geförderten Maßnahmen müssen bis August 2025 abgeschlossen sein. Da die Öffentlichkeitsarbeit eine wesentliche Aufgabe für die Weiterentwicklung der Innenstadt darstellt, möchte die Stadt Brake nach einer Zwischenevaluation die

	Öffentlichkeitsarbeit über die Städtebauförderung (ab August 2025) weiterfinanzieren. Sollte eine Förderung durch das Bundesprogramm wider Erwarten doch nicht zustande kommen, möchte die Stadt Brake die Öffentlichkeitsarbeit über die gesamte Laufzeit der Erneuerungsmaßnahme über die Städtebauförderung finanzieren.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	Ca. 24.000 Euro (für 2 Jahre im Förderprogramm Zukunftsfähige Innenstädte und Zentren) zzgl. 24.000 Euro für eine Weiterführung im Anschluss in der Städtebauförderung
Fördermittel	90% der zuwendungsfähigen Ausgaben im Programm Zukunftsfähige Innenstädte & Zentren (max. 21.600 Euro) Bzw. 66% der zuwendungsfähigen Ausgaben in der StBauF (max. 15.999 Euro)
Förderprogramm	Zukunftsfähige Innenstädte & Zentren; Städtebauförderung

Handlungsfeld 5:	BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT
5.4	Etablierung eines Verfügungsfonds in der Innenstadt

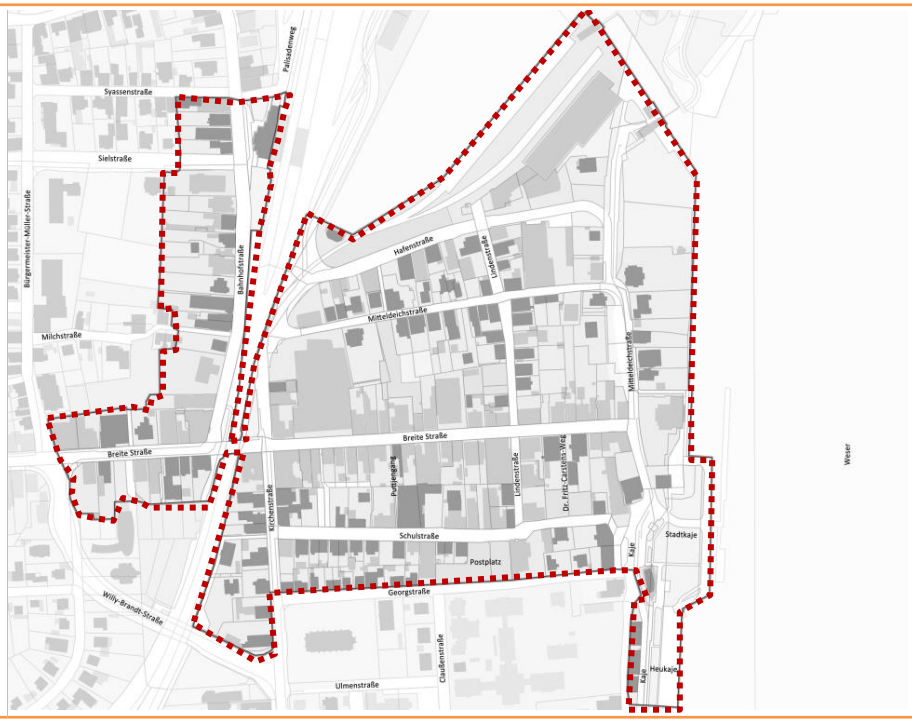
Projektziele	• Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort • Schaffung von attraktiven Aufenthalts- und Schattenbereichen • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Eine aktive Beteiligung der lokalen Akteure tragen zur Aufwertung benachteiligter Gebiete und zur Identifikation der Akteure mit ihrem Quartier erwiesenermaßen bei. Ein Verfügungsfonds für die Innenstadt soll eine flexible Umsetzung von kleineren Projektideen Privater Akteure unter Einsatz von Städtebaufördermitteln ermöglichen. Der Verfügungsfonds soll dabei als Anreizinstrument dienen, um privates Engagement und Gelder für die Entwicklung und den Erhalt der Innenstadt zu aktiveren. Auch sollen hierdurch gezielt Kooperationen zwischen den unterschiedlichen Akteuren in der Innenstadt gebildet bzw. gestärkt werden.

	Der private Anteil des Verfügungsfonds kann von Grundstücks/- Immobilieneigentümer\nnen, Akteuren der lokalen Wirtschaft oder Privatpersonen aquiriert werden. In der Regel finanziert sich ein solcher Fonds zu mindestens 50% aus Privaten und maximal 50% aus öffentlichen Mitteln der Städtebauförderung (von Bund, Land und Kommune). Der Anteil der Städtebaufördermittel darf dabei nur für investive, investitionsvorbereitende oder –begleitende Maßnahmen eingesetzt werden. Der private Anteil kann auch für nicht-investive Maßnahmen. Ein zuvor gewähltes lokales Gremium entscheidet in Eigenregie über die Verteilung/ Verwendung der Mittel anhand einer zuvor erstellten und beschlossenen Richtlinie zum Verfügungsfonds, die vorgibt, welche Projekte bezuschusst werden sollen. Das vorgegebene Budget für den Verfügungsfonds kann bei einer entsprechenden Nachfrage nach diesem, Instrument ggf. zu einem späteren Zeitpunkt noch aufgestockt werden.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	20.000 Euro
Fördermittel	Abzgl. 50% privater Anteil (10.000 Euro) 66 % der förderfähigen Kosten (ca. 6.666 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.6.1 (2b) R-StBauF

Handlungsfeld 5:	BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT
5.5	Zwischennutzung von leerstehenden Ladenlokalen

© https://raumform33.de/was-ist-ein-pop-up-shop/

Projektziele	• Städtebauliche und vor allem gestalterische Aufwertung der Innenstadt zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität • Schaffung von multifunktionalen Räumen • Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort • Klimaverträgliches Planen und Bauen
Projekt-beschreibung	Leerstände beeinflussen maßgeblich das Erscheinungsbild einer Kommune und fallen insbesondere den Besuchenden schnell ins Auge. In der Braker Innenstadt sind diese strukturellen Probleme vorrangig entlang der „Breite Straße“ sichtbar. Ergänzend zu den kurzfristigen Leerstandsgestaltungen und –auf-wertungen sollten Zwischennutzungen in diesen Immobilien auch auf längere Sicht etabliert werden. Die Ausarbeitung eines Zwischennutzungskonzeptes dient dazu, „tote“ Schaufenster“ zu vermeiden, positive Aufmerksamkeit auf die Flächen zu lenken und das Gesamtbild aufzuwerten. Gleichzeitig kann durch die Aufwertung eine Belebung des Umfeldes gefördert sowie das Erscheinungsbild und das Image verbessert werden. Zu den möglichen Zwischennutzungen gehören v.a.:

	1. Kulturelle Nutzungen: - „Kunst im Leerstand“ - Ausstellungen lokaler Künstler*innen- Lesungen, Erzählnächte - Konzerte, Bandproben **2. Kommerzielle Nutzungen:** - „Kaufhaus auf Zeit“ - Pop-Up-Store **3. Informative Nutzungen:** - Werbeflächen für Unternehmen außerhalb der Braker Innenstadt oder für Schulen und Vereine - Informationsplattform für städtische Vorhaben **4. Soziale Nutzungen:** - Leerstand als Treffpunkt Die Stadt Brake (Unterweser) konnte sich erfolgreich um ein reserviertes Budget aus dem Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“ bewerben und möchte mit diesen Mitteln nun kurzfristig und gezielt mit unterschiedlichen kleineren Maßnahmen die Innenstadt aufwerten. Durch diese sogenannten „Sofortmaßnahmen“ soll kurzfristig die Gestaltung des öffentlichen Raumes optimiert und zusätzliche Aufenthalts- und Verweilmöglichkeiten geschaffen werden. Eine dieser Sofortmaßnahmen ist die Errichtung von Pop-Up-Stores in den leerstehenden Ladenlokalen in der Innenstadt.
Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Mittelfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 10/ Einzelhändler/innen
Kosten	- je nach Ausgestaltung ggf. kostenlos - Miet-/Raumkosten je nach Lage und Größe - Kosten für Umbau/ Realisierung je nach Konzept ab 500 €
Fördermittel	20.000 Euro
Förderprogramm	Förderprogramm „Zukunftsräume Niedersachsen“

Handlungsfeld 5:	BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT
5.6	Schaffung einheitlicher Kernöffnungszeiten in der Innenstadt

ÖFFNUNGSZEITEN INNENSTADT:

Mo-Fr: 9 bis 19 Uhr

Sa: 10-14 Uhr

Projektziele	• Ausbau und Erhalt der Nahversorgungsfunktion der Innenstadt • Schaffung weiterer touristischer Angebote in der Innenstadt und Erweiterung des Angebots für unterschiedliche Zielgruppen • Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort
Projekt-beschreibung	Die Geschäfte in der Innenstadt Brakes haben unterschiedliche Öffnungszeiten und sind größtenteils in den Mittagsstunden geschlossen. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurde mehrfach geäußert, dass Bürger/-innen die Innenstadt Brakes meiden, da die Öffnungszeiten der einzelnen Geschäfte nicht aufeinander abgestimmt – und viele Geschäfte vor allem in den Mittagsstunden geschlossen hätten. Dabei ist Brake mit seiner Funktion als Mittelzentrum und dem Hafen für viele Menschen in der Wesermarsch Arbeitsort und Wohnsitz zugleich. Die Innenstadt könnte durch die Einführung von einheitlichen Kernöffnungszeiten insgesamt mehr Besucher/-innen in die Fußgängerzone locken und dadurch an Attraktivität und vor allem an Frequenz zunehmen. So zeigte beispielsweise eine Umfrage des BrakeVereins, dass 75 Prozent der Menschen öfters in der Innenstadt einkaufen würden, wenn die Öffnungszeiten der Geschäfte einheitlich aufeinander abgestimmt wären.[18]

18 Nordwest Zeitung (2008): *<https://www.nwzonline.de/wesermarsch/wirtschaft/kernoeffnungszeiten-in-der-innenstadt_a_3,1,137439869.html>*, zuletzt abgerufen am 04.02.2022

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Kurzfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser)/ Werbegemeinschaft
Kosten	-
Fördermittel	-
Förderprogramm	-

Handlungsfeld 5:	BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT
5.7	Anstellung Sanierungsträger/-in

Projektziele	• Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort
Projekt-beschreibung	Die Stadt Brake (Unterweser) benötigt eine/n kompetente/n Partner/in und Berater/in, der/die ihr bei der der Vorbereitung und anschließenden Durchführung der städtebaulichen Gesamtmaßnahme „Innenstadt“ zur Seite steht. Diese/r Partner/in erbringt die Leistungen treuhänderisch als Sanierungsträger/in nach §§ 157 und 158 BauGB und trägt aktiv zur Umsetzung des Städtebauförderprogramms bei. So kann eine integrierte und nachhaltige Stadtentwicklung garantiert werden. Der/Die Sanierungsträger/-in verwaltet die städtischen Grundstücke innerhalb der Gebietskulisse sowie die finanziellen Mittel im sogenannten Treuhandvermögen. Weitere Leistungen der/des Sanierungsträgers/-in sind u.a.: - Unterstützung bei der Erstellung von vorbereitenden Untersuchungen - Beantragung von Fördermitteln und anderen Finanzhilfen - Projektentwicklung und –steuerung - Fortschreibung der Sanierungsziele - Öffentlichkeitsarbeit & Bürgerbeteiligungen durchführen - Aktive Begleitung und Durchführung von Bau- und Ordnungsmaßnahmen - Unterstützung der Kommune bei der Erhebung von Ausgleichsbeträgen bei Sanierungsmaßnahmen im Programmgebiet - Erstellung von Kosten- und Finanzierungsübersichten sowie Wirtschaftlichkeitsberechnungen - Erstellung von Unterlagen zur Abrechnung der Maßnahmen

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	50.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 33.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

Handlungsfeld 5:	BEGLEITENDE BETEILIGUNG & AKTIVE EINBINDUNG ALLER AKTEURE VOR ORT
5.8	Evaluation aller Maßnahmen zum Abschluss des Stadterneuerungsprozesses

Projektziele	• Schaffung eines positiven Images für die Innenstadt • Beteiligung aller Akteure vor Ort
Projekt-beschreibung	Die Evaluation des Stadterneuerungsprozesses in der Innenstadt ist wesentlicher Bestandteil des Förderprogramms „Lebendige Zentren“ und ist darauf ausgerichtet, zu einer verbesserten Programmsteuerung und –umsetzung beizutragen. Deshalb werden die einzelnen Projekte fortlaufend und vor allem zeitnah nach Fertigstellung dahingehend untersucht, ob die im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts formulierten Zielvorstellungen erreicht wurden. Auch werden im Rahmen der Evaluation über eine Verstetigung der Maßnahmen nachgedacht. Diese Aufgabe soll von einem/-r externen DienstleisterIn bzw. dem/der Sanierungsträger/In oder dem/der InnenstadtmanagerIn übernommen werden.

Verortung des Projektes	
Projektlaufzeit	Langfristig
Projektträger	Stadt Brake (Unterweser), FB 60
Kosten	20.000 Euro
Fördermittel	66 % der förderfähigen Kosten (ca. 13.333 Euro)
Förderprogramm	Städtebauförderung- Nr. 5.3.2.6 R-StBauF

5.7. Kosten- und Finanzierungsübersicht

Kosten- und Finanzierungsübersicht

Stand: 05.01.2023

Kommune: Brake (Unterweser)

Gesamtmaßnahmenbezeichnung: **Innenstadt - Stadt Brake (Unterweser)**

Programm: **Lebendige Zentren** **< bitte Auswahl treffen**

	Einzelmaßnahme *	Gesamtkosten	anteilige Kosten Städtebauförderung	Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel *	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel *	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungstand (bitte Auswahl treffen)
A - Ausgaben								
1 - Vorbereitung der Sanierung								
1.1 Bürgerbeteiligung/Öffentlichkeitsarbeit								
	M 4.1 Online-Präsenz der touristischen Attraktionen in der Innenstadt erhöhen	**10.000 €**				Förderaufruf "Touristische Projekte"	10.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 4.4 Schaffung neuer attraktiver Außenbereiche für Gastronom/-innen	**2.000 €**						Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 5.3 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit (für 2 Jahre)	**24.000 €**				Zukunftsfähige Innenstädte & Zentren	24.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 5.3 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit (Fortsetzung in StBauF ab 2025 - für 2 Jahre)	**24.000 €**	24.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
1.2 Gutachten, städtebauliche Planung, etc.								
	M 1.1 Initiierung eines Städtebaulichen Realisierungswettbewerbs für die Neugestaltung des öffentlichen Raums	**50.000 €**	50.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen	**5.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 1.2 Erarbeitung eines Gestaltungshandbuchs für die Ausstattung des öff. Raumes sowie der Fassaden und Werbeanlagen in der Innenstadt	**20.000 €**	20.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen	**2.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 1.3 Erarbeitung eines übergeordneten Lichtkonzepts für die Innenstadt	**10.000 €**	10.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 3.3 Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zum Standortwechsel sowie zur stärkeren Inszenierung und Belebung des Wochenmarktes	**10.000 €**						Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 3.4 Machbarkeitsstudie zur gezielten Nutzbarmachung von Potentialflächen zu Wohnbauzwecken	**10.000 €**	10.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 3.9.1 Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zur Umgestaltung der Obergeschosszonen sowie der Innenhöfe entlang der Hafenstraße zu Wohnbauzwecken	**10.000 €**	10.000 €	energetische Gebäudesanierung	**500 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt

	Einzelmaßnahme *	Gesamtkosten	anteilige Kosten Städtebauförderung	Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel *	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel *	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungstand (bitte Auswahl treffen)
	M 3.11 Anpassung bauleitplanerischer Festsetzungen an den anstehenden Transformationsprozess in der Innenstadt	**60.000 €**	60.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 4.3 Machbarkeitsstudie zur Lenkung des Fahrradtourismus durch die Fußgängerzone	**5.000 €**				Förderaufruf "Touristische Projekte"	5.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
1.3 Verfügungsfonds								
	M 5.4 Etablierung eines Verfügungsfonds in der Innenstadt	**20.000 €**	20.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
1.4 Sanierungsträger/andere Beauftragte								
	M 3.1 Online-Präsenz der vorhandenen Betriebe in der Innenstadt erhöhen	**10.000 €**				Niedersachsen digital aufgeladen	10.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 3.2 Errichtung und Pflege eines Leerstands- und Flächenmanagements	**30.000 €**	30.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 5.1 Anstellung/ Ernennung eines/-r Innenstadtmanager/-in (für 2 Jahre	**179.928 €**				Zukunftsfähige Innenstädte & Zentren	179.928 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 5.1 Anstellung/ Ernennung eines/-r InnenstadtmanagerIn (Fortsetzung in StBauF ab 2025 - für 2 Jahre)	**179.928 €**	179.928 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	5.7 Anstellung Sanierungsträger/-in	**50.000 €**	50.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	5.8 Evaluation aller Maßnahmen zum Abschluss des Stadterneuerungsprozesses	**20.000 €**	20.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
Summe		**724.856 €**	**483.928 €**		**7.500 €**		**228.928 €**	

	Einzelmaßnahme *	Gesamtkosten	anteilige Kosten Städtebauförderung	Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel *	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel *	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungstand (bitte Auswahl treffen)
2 - Ordnungsmaßnahmen								
2.1 Grunderwerb								
	M 1.10 Nachnutzung der Fläche des leerstehenden Gebäudes "Zum Admiral Brommy" - Mitteldeichstraße 58 (anteilige Erwerbskosten)	**100.000 €**	100.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 3.7 Schaffung einer attraktiven Nachnutzung für die Schlüsselimmobilie "Bahnhof" (anteilige Erwerbskosten)	**150.000 €**	150.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
2.2 Umzug von Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Betrieben								
2.3 Bodenordnung								
2.4 Freilegung von Grundstücken								
	M 1.10 Nachnutzung der Fläche des leerstehenden Gebäudes "Zum Admiral Brommy" - Mitteldeichstraße 58 (anteilige Abrisskosten)	**200.000 €**	200.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 3.5 Teilweiser Abriss und Neubau der heutigen Bildungsstätte (Schulstraße 20) hin zu einer multifunktional genutzten Gemeinbedarfseinrichtung (anteilige Abrisskosten)	**300.000 €**	300.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung von Straßen, Wegen, Plätzen)								
	M 1.4 Umgestaltung des Postplatzes	**1.000.000 €**	1.000.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoff	**100.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 1.5 Umgestaltung der Eingangsbereiche der Fußgängerzone	**200.000 €**	200.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoff	**20.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 1.7 Umgestaltung des Spielplatzes auf dem NWZ-Parkplatz	**250.000 €**				Sofortprogramm "Perspektive Innenstadt"	250.000 €	Maßnahme in Umsetzung
	M 1.8 Neugestaltung des NWZ-Parkplatzes hin zu einem multifunktionalen Veranstaltungsort	**500.000 €**	500.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoff	**50.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt

	Einzelmaßnahme *	Gesamtkosten	anteilige Kosten Städtebauförderung	Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel *	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel *	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungstand (bitte Auswahl treffen)
	M 1.9 Umgestaltung der Platzsituation vor der Begegnungsstätte an der Schulstraße	**250.000 €**	250.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoff	**50.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 1.10 Nachnutzung der Fläche des leerstehenden Gebäudes "Zum Admiral Brommy" - Mitteldeichstraße 58 (Kosten Neugestaltung)	**260.000 €**	260.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoff	**130.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 1.13 Verbesserung der Aufenthaltsqualität an der Kaje	**50.000 €**	50.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen,	**5.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 2.1 Umgestaltung der Fußgängerzone	**1.500.000 €**	1.500.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoff	**200.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 2.2 Umgestaltung der Kirchenstraße zu einem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich	**700.000 €**	700.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoff	**100.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 2.3 Neuordnung des Fuß- und Radwegeverkehrs entlang der Bahnhofstraße/ Ecke Breite Straße	**50.000 €**	50.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Nutzung klimaschonender Baustoff	**5.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 2.4 Aufwertung des Fußgängertunnels in Verbindung zwischen Bahnhof und Fußgängerzone	**50.000 €**	50.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 2.5 Umgestaltung bzw. Inszenierung der vorhandenen Gassen und Wegeverbindungen - "Stadt der kurzen Wege"	**100.000 €**	100.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 2.6 Umgestaltung der Hafenstraße samt der angrenzenden Parkplätze zu einer "Maritimen Meile"	**700.000 €**	700.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Bodenentsiegelung, Nutzung klimaschonender Baustoff	**100.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 2.8 Öffnung der Georgstraße für den Radverkehr in zwei Richtungen	**20.000 €**	20.000 €	klimafreundliche Mobilität	**1.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt

	Einzelmaßnahme *	Gesamtkosten	anteilige Kosten Städtebauförderung	Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel *	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel *	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungstand (bitte Auswahl treffen)
2.6 sonstige Ordnungsmaßnahmen								
	M 1.14 Errichtung von Littfasssäulen als Austauschplattform und Begegnungsraum für Bürger-/innen	**20.000 €**	20.000 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 2.7 Etablierung eines neuen Parkleitsystems für die Innenstadt	**100.000 €**	100.000 €	klimafreundliche Mobilität	**5.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 2.9 Förderung und Ausbau nachhaltiger Mobilität in der Innenstadt	**100.000 €**	100.000 €	klimafreundliche Mobilität	**50.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	3.10 Ansiedlung FACHmarkt	**10.000 €**						Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 4.2 Erstellung eines innenstadtübergreifenden Beschilderungssystems zur Lenkung der BewohnerInnen sowie BesucherInnen	**30.000 €**	30.000 €	klimafreundliche Mobilität	**3.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 5.6 Schaffung einheitlicher Kernöffnungszeiten in der Innenstadt	**- €**						Maßnahme wird noch umgesetzt
Summe		**6.640.000 €**	**6.380.000 €**		**819.000 €**		**250.000 €**	
3 - Baumaßnahmen								
3.1 Modernisierungs-/Instandsetzungsmaßnahmen								
	M 1.13 Etablierung eines Hof- und Fassadenprogramms	**100.000 €**	100.000 €	Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Begrünung von Bauwerksflächen, Erhöhung der Biodiversität, energetische Gebäudesanierung	**50.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 3.6 Schaffung einer attraktiven Nachnutzung für die Schlüsselimmoblie an der Breiten Straße 36 (ehemals ALDI)	**1.000.000 €**						Maßnahme in Umsetzung
	M 3.7 Schaffung einer attraktiven Nachnutzung für die Schlüsselimmobilie "Bahnhof" (anteilige Sanierungs- & Planngskosten)	**1.010.000 €**	1.010.000 €	energetische Gebäudesanierung, Nutzung klimaschonender Baustoffe	**150.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 5.5 Zwischennutzung von leerstehenden Ladenlokalen	**20.000 €**				Zukunftsräume Niedersachsen	20.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt

	Einzelmaßnahme *	Gesamtkosten	anteilige Kosten Städtebauförderung	Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel *	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel *	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungstand (bitte Auswahl treffen)
3.2 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen								
	M 3.5 Teilweiser Abriss und Neubau der heutigen Bildungsstätte (Schulstraße 20) hin zu einer multifunktional genutzten Gemeinbedarfseinrichtung (anteilige Neubaukosten)	**2.200.000 €**	2.200.000 €	Nutzung klimaschonender Baustoffe, Begrünung von Bauwerksflächen	**500.000 €**			Maßnahme wird noch umgesetzt
3.3 Verlagerung oder Änderung von Betrieben								
3.4 sonstige Baumaßnahmen								
	M 1.6 Ökologische Aufwertung des öffentlichen Raumes durch mobile Pflanzinseln	**50.000 €**		Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Erhöhung der Biodiversität	**20.000 €**	Sofortprogramm "Perspektive Innenstadt"	50.000 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 3.8 Nachnutzung des ehemaligen LzO-Gebäudes und der angrenzenden Parkflächen	**5.000.000 €**						Maßnahme wird noch umgesetzt
	3.9.2 Nachnutzung der Packhäuser zu Wohnbauzwecken an der Hafenstraße 3-6	**6.000.000 €**						Maßnahme wird noch umgesetzt
	M 4.5 Errichtung von Fahrradboxen und zusätzlichen Stellplätzen am Bahnhof, an der Kaje und in der Fußgängerzone	**20.000 €**	20.000 €	klimafreundliche Mobilität	4.000 €			Maßnahme wird noch umgesetzt
	5.2 Errichtung eines Quartiersbüros in der Innenstadt (inkl. Miete für 2 Jahre)	**95.300 €**				Zukunftsfähige Innenstädte & Zentren	95.300 €	Maßnahme wird noch umgesetzt
	5.2 Errichtung eines Quartiersbüros in der Innenstadt (Fortsetzung in StBauF ab 2025 nur Miete für 2 Jahre)	**45.600 €**	45.600 €					Maßnahme wird noch umgesetzt
Summe		**15.540.900 €**	**3.375.600 €**		**724.000 €**		**165.300 €**	
Summe der Ausgaben		**22.905.756 €**	**10.239.528 €**				**644.228 €**	

	Einzelmaßnahme *	Gesamtkosten	anteilige Kosten Städtebauförderung	Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel *	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel *	Förderprogramm außerhalb der Städtebauförderung	Förderbetrag der anderen Förderung	Umsetzungstand (bitte Auswahl treffen)
B - Einnahmen								
1. Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken								
2. Einnahmen aus der Bewirtschaftung von Grundstücken								
3. Ausgleichsbeträge								
4. Erschließungsbeiträge								
5. sonstige Einnahmen								
	M 1.13 Etablierung eines Hof- und Fassadenprogramms (Eigenanteil der Eigentümer/-innen)		50.000 €					
	M 5.4 Etablierung eines Verfügungsfonds in der Innestadt (Eigenanteil der Eigentümer/-innen)		10.000 €					
Summe der Einnahmen			**60.000 €**					
C - durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten			**10.179.528 €**					
D - Finanzierung								
zu finanzierende Summe			**10.179.528 €**					
Anteil Bund (1/3 von gesamt)			**3.393.176 €**					
Anteil Niedersachsen (1/3 von gesamt)			**3.393.176 €**					
Gesamtsumme Fördermittel (2/3 von gesamt)			**6.786.352 €**					
kommunaler Anteil (1/3 von gesamt)			**3.393.176 €**					

Hinweise:

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

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

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

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

*** bezogen auf die anteiligen Kosten Städtebauförderung (Spalte D)**

5.8 Übereinstimmung der Planungen mit der Regionalen Handlungsstrategie Weser-Ems

Die Städtebauförderungsrichtlinie gibt vor, dass das Integrierte Handlungskonzept mit den Planungen der Regionalen Handlungsstrategie des örtlichen ArL (Amt für regionale Landesentwicklung) übereinstimmen muss. Die regionalen Handlungsstrategien verfolgen dabei das Ziel, die Lebensqualität in der Region zu verbessern, die Wirtschaftskraft der Region zu stärken und so die Ziele der regionalen Landesentwicklungspolitik zu erreichen. In dem nachfolgenden Kapitel sollen die wesentlichen Übereinstimmungen der Planungen mit der Regionalen Handlungsstrategie des ArL Weser-Ems herausgestellt werden.

Die dargestellten Planungen bzw. Einzelmaßnahmen, die im Zuge dieses Integrierten Handlungskonzeptes umgesetzt werden sollen, bedienen dabei insbesondere die Handlungsfelder *3 – Energiewirtschaft, 4 – Wirtschaft & Arbeit, 5 – Wissenschaft & Innovation, 7 – Verkehr, Mobilität, Infrastruktur, 8 – Umwelt und Natur, 9 – Soziale Innovation & Daseinsvorsorge* sowie *10 – Kultur*. Die jeweils in diesen Handlungsfeldern definierten operativen Ziele, die durch das hier vorliegende Integrierte Handlungskonzept (im Falle der Umsetzung aller dargestellten Einzelmaßnahmen) erfüllt werden, werden im Folgenden im Detail aufgezeigt:

HANDLUNGSFELD 3 – ENERGIEWIRTSCHAFT: Die Stadt Brake (Unterweser) beabsichtigt energetische Sanierungskonzepte aufzustellen, um sowohl private als auch öffentliche Gebäude energetisch zu ertüchtigen. Außerdem beabsichtigt die Stadt die emissionsarme Mobilität zu fördern und entsprechende Ladesäulen in der Innenstadt zu errichten, um sowohl für E-Bikes als auch E-Autos ein entsprechendes Angebot in der Innenstadt zu schaffen. Die Stadt möchte so einen Beitrag zur Verkehrs- und Energiewende leisten.

HANDLUNGSFELD 4 – WIRTSCHAFT & ARBEIT: Eine besondere Stärke der Region Weser-Ems sind die gut aufgestellten Strukturen an kleinen und mittelständischen Unternehmen. Dieses Bild spiegelt sich auch in Brake wieder. Diese Unternehmen stehen vor vielfältigen Herausforderungen – wie der Globalisierung, der Digitalisierung aber auch einem Fachkräftemangel, die durch die Corona-Pandemie noch verstärkt wurden. Die Stadt Brake (Unterweser) möchte durch die Bereitstellung eines attraktiven Angebotes für Familien, durch die Schaffung neuer Wohnangebote sowie Kultur- und Freizeiteinrichtungen in der Innenstadt, einen entsprechenden Beitrag zum langfristigen Erhalt dieser Unternehmensstrukturen leisten. Durch eine Wiederbelebung der Fußgängerzone erhofft sich die Stadt außerdem positive Synergieeffekte, die zur Schaffung neuer Arbeitsplätze und Versorgungsstrukturen am Standort Innenstadt führen. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in diesem Handlungsfeld auch im Bereich der Zukunftssicherung des Tourismus in der Region, der für diese eine herausragende Bedeutung hat. Die Stadt Brake (Unterweser) möchte durch eine ansprechende Beschilderung und eine gezielte Führung des überregionalen Radverkehrs durch die Fußgängerzone, Radwegelücken schließen und die Innenstadt Brakes beleben. Dabei spielen auch die Themen Barrierefreiheit im öffentlichen Raum, die Entwicklung qualitativ hochwertiger touristischer Angebote, die Digitalisierung sowie die Zusammenarbeit aller durch den Tourismus berührten Akteure im Focus.

HANDLUNGSFELD 5 – WISSENSCHAFT & INNOVATION: Die Stadt Brake (Unterweser) beabsichtigt in der Gebietskulisse Innenstadt Co-Working-Spaces zu errichten. Dadurch können der Wissenstransfer und das Netzwerken in der Region gestärkt werden.

HANDLUNGSFELD 7 – VERKEHR, MOBILITÄT, INFRASTRUKTUR: In der Region Weser-Ems besteht ein erheblicher Sanierungsbedarf bei gemeindlichen Straßen und Wegen, die sowohl für den innerörtlichen Verkehr als auch für den Tourismus eine große Bedeutung haben. Ein ähnliches Bild spiegelt sich in Brake wieder. So beabsichtigt die Stadt Brake die Kirchenstraße umzubauen, um so die Erreichbarkeit der Innenstadt insgesamt zu verbessern. Aber auch das Radwegenetz soll im Rahmen der Umsetzung des Integrierten Handlungskonzeptes u.a. an der Bahnhofstraße, der Georgstraße aber auch in der Fußgängerzone umfassend saniert werden. Zudem soll auch die Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität (wie bereits im HF 3 erörtert) ausgebaut werden.

HANDLUNGSFELD 8 – UMWELT UND NATUR: Dieses Handlungsfeld befasst sich vorrangig mit der Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels sowie der Senkung des CO^2-Ausstoßes. Die Stadt Brake (Unterweser) hat in diesem Bereich großen Handlungsbedarf. Wie die Analyse gezeigt hat, sind öffentliche Grünflächen Mangelware und Themen wie Entsiegelung von Flächen, Dach- und Wandbegrünungen sowie Nutzung von Baulücken und die Etablierung eines Leerstandsmanagements wesentliche Ziele des vorliegenden Integrierten Handlungskonzeptes. Aber auch das Thema Regenwassermanagement hat einen hohen Stellenwert und sollte bei allen Einzelmaßnahmen und –planungen berücksichtigt werden.

HANDLUNGSFELD 9 – SOZIALE INNOVATION & DASEINSVORSORGE: Die Region Weser-Ems steht angesichts des anstehenden demographischen Wandels vor zahlreichen Herausforderungen der sozialen Daseinsvorsorge. Dabei sind die übergeordneten (und für Brake relevanten) Herausforderungen vor allem die Verhinderung der Abwanderung der Bevölkerung, die Entwicklung und Stärkung der Innenstädte als Einzelhandelsschwerpunkte und Begegnungsorte, die Schaffung ausreichender Freizeit- und Kulturangebote sowie ein familienfreundliches Wohnraumangebot und Wohnumfeld. In Brake (Unterweser) soll die Innenstadt durch die vorgestellten Maßnahmen zu neuem Leben erwachen und damit als Wohn- und Lebensraum im ländlichen Raum für junge Leute und Familien attraktiver werden. Das Innenstadtmanagement soll dabei dazu beitragen, Leerstände einer neuen Nutzung zuzuführen. Die Stadtverwaltung hat zudem die wesentlichen leerstehenden und sanierungsbedüftigen Immobilien in der Innenstadt (wie den Bahnhof der Stadt oder das Admiral-Brommy Gebäude) im Blick und möchte diese neuen Nutzungen zuführen. Durch die gezielte Stärkung der Online-Präsenz der innerstädtischen Einzelhandelsbetriebe soll zudem die Bekanntheit und öffentliche Wirksamkeit der Einzelhandels- und Dienstleistungsbetriebe in der Innenstadt erhöht werden. Aber auch die Schaffung von bezahlbaren Mietangeboten und die Stärkung bürgerschaftlichen Engagements (bspw. im Rahmen des Verfügungsfonds) sind Ziel der geplanten Maßnahmen, die im Rahmen des Integrierten Handlungskonzeptes umgesetzt werden sollen.

HANDLUNGSFELD 10 – KULTUR: Die Region ist durch eine große Anzahl an Baudenkmalen sowie Kultureinrichtungen geprägt – und so auch die Stadt Brake (Unterweser). Viele Einrichtungen und Eigentümer der Baudenkmale in Brake leiden jedoch unter einem anhaltenden Kosten- und Sanierungsdruck. Durch die gezielte Förderung der energetischen Gebäudesanierung des denkmalgeschützten Bahnhofgebäudes in der Innenstadt könnte an dieser Stelle ein wichtiger Beitrag zum Erhalt dieses Gebäudes geleistet werden. Aber auch im Rahmen des geplanten Hof- und Fassadenprogrammes können gezielt auch andere private sowie öffentliche Gebäude unter Einsatz von Fördermitteln in Stand gesetzt und modernisiert werden.

Wie diese Ausführungen deutlich zeigen, könnte die Stadt Brake (Unterweser) im Falle einer Aufnahme in das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ im Wesentlichen dazu beitragen, dass auch in Brake die Regionale Handlungsstrategie des ArL Weser-Ems umgesetzt wird.

5.9 Evaluation zum Stadterneuerungsprozess

Die Evaluation des Stadterneuerungsprozesses in der Innenstadt ist wesentlicher Bestandteil des Förderprogramms „Lebendige Zentren“ und ist darauf ausgerichtet, zu einer verbesserten Programmsteuerung und –umsetzung beizutragen. Deshalb werden die einzelnen Projekte fortlaufend und vor allem zeitnah nach Fertigstellung dahingehend untersucht, ob die im Rahmen des Integrierten Handlungskonzepts formulierten Zielvorstellungen erreicht wurden. Auch werden im Rahmen der Evaluation über eine Verstetigung der Maßnahmen nachgedacht.

Zur Überprüfung der Ziele können unterschiedliche Parameter bewertet werden. Dies sind u.a.:

- die Anzahl der Leerstände in der Innenstadt,
- Anzahl der umgesetzten Projekte
- sowie Statistiken wie Bevölkerungsdaten.

Außerdem spielen auch nicht quantitativ erfassbare Veränderungen eine entscheidende Rolle, wie

- Imageverbesserung der Innenstadt
- und Attraktivitätssteigerungen im öffentlichen Raum.

Da es sich bei der Transformation der Innenstadt hin zu einem lebendigen Zentrum um einen langfristigen Prozess von mindestens 8 Jahren handelt, werden Veränderungen teilweise erst nach mehreren Jahren sichtbar. Dennoch muss der Prozess jährlich seitens der Verwaltung evaluiert werden, um Entwicklungsprozesse aufzuzeigen und ggf. nötige Kurskorrekturen im Rahmen einer Fortschreibung vorzunehmen.

6. QUELLENVERZEICHNIS

LITERATURQUELLEN/ TEXTQUELLEN:

CIMA Beratung + Management GmbH (2016): Einzelhandelskonzept für die Stadt Brake (Unterweser).- Hannover, S.28 ff.

Eckhardt, Albrecht (2006):
Geschichte der Stadt Brake (Unterweser).- Oldenburg: Isensee Verlag, S. 13 ff.

Luft, Prof. Dr. Hartmuth (2007):
Touristisches Entwicklungskonzept für die Stadt Brake.- Wilhelmshafen, S. 9 ff.

NetWerk Internet Intranet Services GmbH (2021)*:*
<https://www.neue-wohnformen.de/wohnprojekt-ideen/projekt-23749/>, zuletzt abgerufen am 01.12.2022.

Niedersächsisches Ministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (ML) (2017): Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen.- Hannover, S. 18 ff.

Landkreis Wesermarsch(2019):
Raumordnungsprogramm 2019 für den Landkreis Wesermarsch, S. 18 ff.

Landkreis Wesermarsch (2016):
„Wohnraumversorgungskonzept für die Städte und Gemeinden der Wesermarsch – Stadt Brake (Utw.)

Nordwest Zeitung (2006):
<https://www.nwzonline.de/wesermarsch/politik/auf-den-spuren-der-duckdalben_a_6,1,2132320348.html>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022

Nordwest Zeitung (2006):
<https://www.nwzonline.de/wesermarsch/wirtschaft/kernoeffnungszeiten-in-der-innenstadt_a_3,1,137439869.html>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022

Nordwest Zeitung (2021):
Ausgabe Nr. 290 vom 11.12.2021, S. 15.

Rückenwind Reisen GmbH (2022):
<https://www.rueckenwind.de/de/radreisen/streckentouren/weserradweg>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Schifffahrtsmuseum Unterweser (2022):
<http://www.wesermarsch-maritim.de/post/duckdalben>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Stadt Brake (Unterweser) (2021):
Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept.- Brake (Unterweser), S. 6ff.

BILDQUELLEN:

Abb. 3: CIMA Beratung + Management GmbH (2021):
Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Brake (Unterweser).- Hannover, S. 12.

Abb. 4: CIMA Beratung + Management GmbH (2021):
Städtebaulicher Masterplan Innenstadt Brake (Unterweser).- Hannover, S. 15.

Abb. 5: CIMA Beratung + Management GmbH (2021):
<*https://www.masterplan-innenstadt-brake.de/*>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 6: CIMA Beratung + Management GmbH (2021):
<*https://www.masterplan-innenstadt-brake.de/*>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 7: Wikipedia (DaBroMfld) (2009):
<*https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Brake_in_BRA.svg*>,
zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 8: Rademacher, Walter (2012):
<*https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/c/c1/Aerial_photograph_400D_2012_05_28_9026_DxO.jpg*>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 11: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) (2021): <*https://www.geobasisdaten.niedersachsen.de/shop/uebersicht/OV/OV27.jpg*>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 12: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) (2021): <*https://www.geobasisdaten.niedersachsen.de/shop/uebersicht/HE/HEOV1N.jpg*>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 13: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) (2021): <*https://www.geobasisdaten.niedersachsen.de/shop/uebersicht/PL/PL2616_1900.jpg*>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 15: Landkreis Wesermarsch (2019):
<*https://docreader.readspeaker.com/docreader/?jsmode=1&cid=cawlo&lang=de_de&url=http%3A%2F%2Flandkreis-wesermarsch.de%2Fuploads%2Ffiles%2F1_zeichnerische_darstellung-web.pdf&referer=https%3A%2F%2Flandkreis-wesermarsch.de%2F*>,
zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 24: Speckmann Architekten (2020):
Visualisierung zur Umnutzung der Hafenstraße.

Abb. 25: Stadt Brake (Unterweser) (2022) eigene Darstellung mit den Daten des Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) (2022):
<*https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp*>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 26: Stadt Brake (Unterweser) (2022) eigene Darstellung mit den Daten des Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) (2022):

<https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 27: Stadt Brake (Unterweser) (2022) eigene Darstellung mit den Daten des Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) (2022):

<https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 29: Stadt Brake (Unterweser) (2022) eigene Darstellung mit den Daten des Landesamt für Statistik Niedersachsen (LSN) (2022):

<https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/html/default.asp>, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 31: CIMA Beratung + Management GmbH (2021): *<https://www.masterplan-innenstadt-brake.de/>*, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.

Abb. 40: CIMA Beratung + Management GmbH (2021): *<https://www.masterplan-innenstadt-brake.de/>*, zuletzt abgerufen am 04.02.2022.