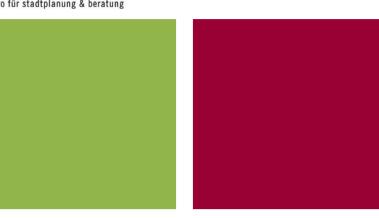


STADT BRAKE (Unterweser)

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept









Stadt Brake

Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept

Stadt Brake (Unterweser) November 2021



Stadt Brake
Stadtplanung und Umwelt
Schrabberdeich 1
26919 Brake

Tel.: +49 4401 102 - 0

Bearbeitung: Rainer Hinrichs
Jolanda Steinmetz



Auftragnehmer



plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung

Schlachte 1 / Erste Schlachtpforte 28195 Bremen

Tel.: +49 421 506248

Bearbeitung: Dr.-Ing. Gerd Reesas

Mitarbeit: Eva Hoßfeld

Lisa Marie Vierke Laura Kruse Nele Posadowsky

Camilla Carstens Lea Marlene Faber

Alle Grafiken (wenn nicht gesondert gekennzeichnet): plan-werkStadt

Foto Titelblatt: © Walter Rademacher / Wikimedia.

Creative Commons Lizenz: https://commons.wikimedia.org/wiki/

File:Aerial_photograph_400D_2012_05_28_9007_DxO.jpg?uselang=de



Inhaltsverzeichnis

1	vorv	rwort3			
2	Vorbemerkungen, Grundlagen und methodisches Vorgehen				
	2.1	Aufgab	enstellung	4	
	2.2	Method	dik und Vorgehensweise	5	
3	Raumordnerische, landesplanerische und zentralörtliche Einordnung				
	3.1	Geogra	phische Lage und Verflechtungsraum	6	
	3.2	Ziele de	er Landesplanung und der Raumordnung	9	
4	Städtebauliche Analyse				
	4.1	Nutzun	gsstruktur	11	
	4.2	Stadtstruktur			
	4.3	Fokusrä	äume	16	
		4.3.1	Innenstadt	17	
		4.3.2	Brake-West	19	
		4.3.3	Gebiet Ladestraße	21	
		4.3.4	Zentrum Hammelwarden	23	
		4.3.5	Brommy-Bad	25	
5	Sektorale Analyse				
	5.1	Demog	rafie und Wohnungsmarkt	28	
		5.1.1	Demografie	28	
		5.1.2	Bevölkerungsentwicklung der Stadt Brake	31	
		Natürli	che Bevölkerungsentwicklung	33	
		5.1.3	Bevölkerungsprognosen	37	
		5.1.4	Staatsangehörigkeit	39	
		Wohnungsmarkt		40	
	5.2	Wirtschaft und Beschäftigung			
	5.3	Einzelhandel			
	5.4	Verkehr		53	
		5.4.1	Flugverkehr	53	
		5.4.2	Motorisierter Individualverkehr	54	





		5.4.3	Verkehrsmittel des Umweltverbunds	58	
	5.5	Bildung,	Soziales, Gesundheit	61	
		5.5.1	Bildung	61	
		5.5.2	Soziales	66	
		5.5.3	Gesundheit	69	
	5.6	Freizeit,	Kultur, Sport, Tourismus	70	
		5.6.1	Freizeitinfrastruktur	70	
		5.6.2	Kultur	73	
		5.6.3	Sportstätten	74	
		5.6.4	Tourismus	74	
	5.7	Ökologie und Umweltschutz, Grün- und Freiflächen, Klimaschutz und Klimaanpassung		76	
		5.7.1	Ökologie und Umweltschutz	76	
		5.7.2	Grün- und Freiflächen	77	
		5.7.3	Klimaschutz und Klimaanpassung	77	
6	Leitbild, Handlungsbereiche und Entwicklungsziele			80	
	6.1	Leitbild	und Leitziele	80	
	6.2	Sektora	le Handlungsfelder und Entwicklungsziele	80	
7	Maßı	nahmenkonzept97			
8 Potenzialflächen für die künftige Stadtentwicklung				115	
	8.1	Entwick	lung des Flächenangebots	115	
	8.2	Entwick	lung der Baulandnachfrage	124	
	8.3	Abschät	zung des Wohnbauflächenbedarfs	126	
9	Bete	iligung und Öffentlichkeitsarbeit131			
10	Umse	etzungsstrategie			
11	Anhang				
	11.1 Abbildungsverzeichnis			137	
	11.2	2 Tabellenverzeichnis 1			
	11.3	Ergebni	sse der Online-Bürgerbeteiligung	140	





1 Vorwort

Liebe Bürgerinnen und Bürger,

Die Stadt Brake (Unterweser) ist in den letzten Jahrzehnten durch vielfältige strukturelle und gesellschaftliche Veränderungen geprägt worden. Um auf diese aktuellen Entwicklungen möglichst auf gesamtstädtischer Ebene reagieren zu können, hat die Stadt Brake bereits 2012 ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept (kurz ISEK) in Auftrag gegeben. Dieses ISEK ist inzwischen in die Jahre gekommen. Die damals festgelegten Handlungsbedarfe und Zielvorstellungen sind durch die laufenden Entwicklungsprozesse größtenteils überholt.

So ist eine zentrale, aktuelle Aufgabe, auf den demographischen Wandel zu reagieren. Unsere Bevölkerung schwindet durch die Abwanderung in die umliegenden



Metropolen bei gleichzeitig sinkenden Geburtenraten. Wir müssen die Infrastruktur unserer Kommune an diese Veränderungen anpassen. Ziel sollte es sein, die derzeitigen Einpendler langfristig als neue Einwohner zu gewinnen. Attraktive Arbeitsplätze – aber auch ein familienfreundliches Wohnumfeld sind dabei die zentralen Standortfaktoren. Brake hat für die Zukunft eine Menge Potential, dank des Hafens, dem leistungsfähigen Bestand mittelständischer Unternehmen sowie der ausgeprägten Handwerks- und Dienstleistungsbranche.

Vor allem müssen wir versuchen, junge Familien für unsere Stadt zu begeistern. Dies setzt jedoch eine gut entwickelte Infrastruktur an Spielplätzen, Kindergärten und Schulen voraus. Aber auch die älteren Generationen haben einen Anspruch auf eine gute Infrastruktur. Eine barrierefreie Stadt für alle Generationen muss eines unserer zentralen Ziele sein.

Es ist eine gemeinsame Aufgabe aller Akteure vor Ort, sich diesen neuen Herausforderungen zu stellen. Vor uns liegt nun die Fortschreibung dieses ISEKs, welches auf die aktuellen Entwicklungstrends zu reagieren versucht. Dieses ISEK ist damit ein Fahrplan in die Zukunft. Das beigefügte Maßnahmenkonzept gibt Handlungsempfehlungen, die auf gesamtstädtischer Ebene dazu beitragen können, dass unsere Stadt zukunftsfähig wird. Nun gilt es, diesen Fahrplan Schritt für Schritt umzusetzen – aber dabei den Weg und das Ziel nicht aus den Augen zu verlieren. Dies wird Kreativität, Mut, Kraft und Entscheidungsfreudigkeit von uns verlangen. Mögen uns diese Eigenschaften auf dem Weg begleiten.

Ihr Michael Kurz Bürgermeister





2 Vorbemerkungen, Grundlagen und methodisches Vorgehen

2.1 Aufgabenstellung

Nach Einschätzung der Verantwortungsträger der Stadt bestehen insbesondere im Hinblick auf die Entwicklung der Innenstadt von Brake erhebliche Handlungs- und Steuerungsbedarfe. Ihr gelinge es in jüngerer Zeit nicht mehr ausreichend, ihr Potenzial als Versorgungszentrum, wie auch als Identitäts- und Begegnungsort für die Region und ihre Bewohner zu entfalten.

Um die Innenstadtentwicklung in einen konsistenten und integrierten gesamtstädtischen Entwicklungsprozess einbinden zu können und darüber hinaus auch das Potenzial der Einwerbung von Fördermitteln der Städtebauförderung erschließen zu können, hat sich die Stadt für die Erarbeitung eines Bündels von aufeinander abgestimmten Gutachten ausgesprochen:

- Das hier vorliegende ISEK dient zur Einbindung der Überlegungen zur Innenstadtentwicklung in den gesamtstädtischen Kontext. Es enthält in diesem Sinne eine übergreifende Bestandsaufnahme der Ausgangssituation für alle wesentlichen Themenfelder und legt ein integriertes Leitbild mit Leitlinien für die künftige Stadtentwicklung fest. Es trifft Aussagen zum gesamten Stadtgebiet und ist somit eine wichtige strategische Grundlage für anstehende planerische Entscheidungen (z.B. auch für das zukünftige Siedlungs- und Entwicklungskonzept) und trägt dazu bei, durch eine integrierte Sichtweise eine nachhaltige gesamtstädtische Entwicklung herzustellen.
- Der Innenstadtbereich wird mit einem "Masterplan Innenstadt" abgedeckt, der die strukturellen und städtebaulichen Aspekte der Innenstadtentwicklung zum Gegenstand hat. Die zeitlich parallele Erarbeitung des Masterplans durch die Firma CIMA Beratung + Management GmbH ermöglicht eine inhaltlich abgestimmte Bearbeitung von Masterplan und ISEK.

Über das übliche Anforderungspotenzial eines ISEK hinaus sind im Zuge dieses Gutachtens zusätzlich auch Grundlagen für die weitere Siedlungsentwicklung erarbeitet worden, indem Potenzialflächen für die zukünftige Neuausweisung von Wohn- und/oder Gewerbeflächen bestimmt wurden, die allerdings noch der genaueren Überprüfung bedürfen. Zusätzlich wurde weiteres Baulandpotenzial in Baulücken und durch Hinterlandbebauung identifiziert.



2.2 Methodik und Vorgehensweise

Das vorliegende ISEK ist auf Grundlage einer umfassenden Bestandsaufnahme – quantitativ, qualitativ und mit Ortsbegehungen bzw. -befahrungen – sowie unter Einbeziehung weitreichender lokaler Expertise und öffentlicher Beteiligung erstellt worden.

Wegen der zeitlich parallel durchgeführten Erarbeitung des Masterplans Innenstadt konnte sich das ISEK weitgehend auf das restliche Stadtgebiet konzentrieren, da die Aussagen zur Innenstadt mit dem Masterplanprozess abgestimmt werden konnten. Eine räumliche Vertiefung wurde für fünf "Fokusräume" durchgeführt, von denen die Innenstadt einer ist. In diesen Fokusräumen stehen Veränderungen bevor, von denen eine positive Ausstrahlung auf die Gesamtstadt bzw. das umgebende Quartier ausgehen und damit zu einer Aufwertung der betreffenden Lagen beitragen kann.

Im Einzelnen sind folgende Bearbeitungsschritte vollzogen worden:

- Bestandsaufnahme durch Auswertung von Daten, Dokumenten, Planungen und Konzepten
- Begehungen bzw. Befahrungen der Stadt und von Teilräumen
- Persönliche und/oder telefonische Expertengespräche und Rückkopplung der Analysen und Entwicklungsansätze mit Stadt- und tw. Landkreisverwaltung
- Beteiligung der Öffentlichkeit durch Pandemie geeignete Formate



3 Raumordnerische, landesplanerische und zentralörtliche Einordnung

3.1 Geographische Lage und Verflechtungsraum

Die Stadt Brake (Unterweser) ist Kreisstadt des Landkreises Wesermarsch und liegt am westlichen Ufer der Unterweser im nordwestlichen Teil Niedersachsens, inmitten des Städtevierecks Wilhelmshaven – Bremen - Oldenburg. Der Landkreis Wesermarsch hat eine ausgeprägte Nord-Süd-Ausrichtung mit einer Länge von 50 Kilometern, für die Brake mit seiner Lage ungefähr in deren Mitte günstig positioniert ist. Brake ist neben Nordenham eines von zwei kreisangehörigen Mittelzentren. Die nächsten Oberzentren sind Oldenburg, Bremerhaven und Bremen. Im Allgemeinen ist der Landkreis eher als ländlich und strukturschwach einzuordnen.

Abb. 1 Die Lage Brakes in Niedersachsen

Abb. 2 Die Lage Brakes im Landkreis







Quelle: SnappyGoat.com, Creative Commons

Im Zuge der niedersächsischen Gemeindegebietsreform wurde 1974 die vorher zu Ovelgönne gehörende Ortschaft Golzwarden eingemeindet und die Insel Harriersand an die Gemeinde Schwanewede abgetreten. Die Fläche der Stadt beträgt ca. 38,2 km². Die Stadt Brake weist trotz der großen Anteile unbewohnter Flächen (Landwirtschaft, Hafen, Industrie) mit 388 EW/km² die mit Abstand höchste Einwohnerdichte aller Kommunen im Landkreis Wesermarsch auf, Nordenham (299 EW/km²) und Lemwerder (197 km²) folgen weit dahinter. Dies korreliert auch mit den Werten der Siedlungs- und Verkehrsflächen: Brake weist



einen Verdichtungsgrad von 27,7% auf, Nordenham 22,2% und Lemwerder 16,2%. Damit ist Brake die am stärksten verdichtete und versiegelte Stadt im gesamten Landkreis (12,0%).

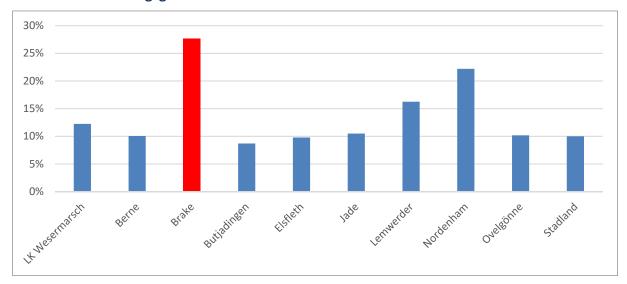


Abb. 3 Verdichtungsgrad in den Kommunen des Landkreises Wesermarsch

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

Durch ihre Lage an der seeschifftiefen Unterweser verfügt die Stadt über einen Seehafen, der in den letzten Jahren erweitert wurde. Brake ist über die Bundesstraßen 212, 211 und 437 an das überregionale Fernstraßennetz angebunden. Die nächsten Autobahnanschlussstellen sind momentan:

Varel-Bockhorn (A 29), 35 km	Ri. Nordwesten – Wilhelmshaven (ca. 60 km)		
Kreuz Oldenburg-Nord (A 28, A 29), 23 km	Ri Westen – Leer (ca. 90 km), Emden (ca. 110 km), Niederlande (Groningen ca. 160 km)		
	Ri. Süden – Osnabrück (ca. 140 km), Ruhrgebiet (ca. 250 km)		
Stotel (A 27), 23 km	Ri. Norden – Bremerhaven (ca. 40km), Cuxhaven (ca. 75 km)		
	Ri. Süden – Bremen (ca. 75 km), Hannover (ca. 200 km)		

Der 2004 eröffnete Wesertunnel hat die – trotz der Fährverbindungen vorhandene - traditionelle Trennwirkung des Flusses verringert und verbindet zunehmend die Wesermarsch mit dem Elbe-Weser-Raum. Der Tunnel soll zukünftig Bestandteil der in Planung befindlichen Küstenautobahn A 20 werden, die bei Westerstede an die A 28 und bei Drochtersen an die A 26 anschließt. Diese Autobahnverbindung soll u.a. der Hinterlandanbindung der deutschen Seehäfen diesen und ist deshalb im Bundesverkehrswegeplan 2030 in der



Kategorie "Vordringlicher Bedarf" eingestuft. Damit erhält Brake zwar keinen direkten Autobahnanschluss, aber die nächsten Anschlussstellen wären nur noch ca. 13 bis 15 km weit entfernt.



Abb. 4 Verlauf der geplanten Küstenautobahn A20

Quelle: Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

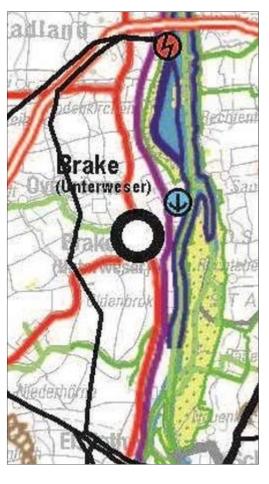
Durch ihre Funktion als Kreisstadt bildet die Stadt einen Bildungs- und Verwaltungsschwerpunkt mit Sitz zahlreicher Behörden innerhalb des Landkreises und versorgt als Mittelzentrum 40.000 bis 50.000 Einwohner im Umkreis. Darüber hinaus ist Brake Mitglied der Metropolregion Nordwest und mit den anderen Städten und Mitgliedern der Metropolregion vernetzt. Im Verflechtungsraum befinden sich zudem zahlreiche Hochschulen und Universitäten, so in Bremen, Bremerhaven, Wilhelmshaven und Oldenburg sowie in der Nachbarstadt Elsfleth.

Durch die Lage an der Unterweser und als Standort eines Seehafens und tideunabhängigen Binnenhafens hat die Stadt Brake auch einen globalen Verflechtungsraum durch die internationale Seeschifffahrt.



3.2 Ziele der Landesplanung und der Raumordnung





Das Landesraumordnungsprogramm (LROP) des Landes Niedersachsen sieht für die Kreisstadt Brake die Funktion eines Mittelzentrums vor.

Laut LROP zählt Brake zu den landesbedeutsamen logistischen Knoten im Nordwesten des Landes und gehört zu den Standorten, die bei Optimierung eine zukunftsfähige Güterverkehrsabwicklung haben. Außerdem ist Brake als landesbedeutsamer Seehafen festgelegt (Vorranggebiet Seehafen). Es gilt den Seehafen bedarfsgerecht zu sichern und zu entwickeln. Zusätzlich sind die Seehäfen zu Mehrzweckhäfen zu entwickeln.

Durch das Stadtgebiet verläuft ein linienförmiger Biotopverbund – die Dornebbe, das Braker Sieltief sowie das Colmarer Tief. Diese kleinen Wasserläufe sind ein Landschaftsschutz- sowie Flora-Fauna-Habitat-Gebiet. Insgesamt haben die Wasserläufe eine Fläche von unter 14 ha und gehören somit zu den kleinflächigen Gebieten von gemeinschaftlicher Bedeutung und Europäischen

Vogelschutzgebieten.

Das Kernkraftwerk Unterweser wurde im Jahr 2011 endgültig stillgelegt.

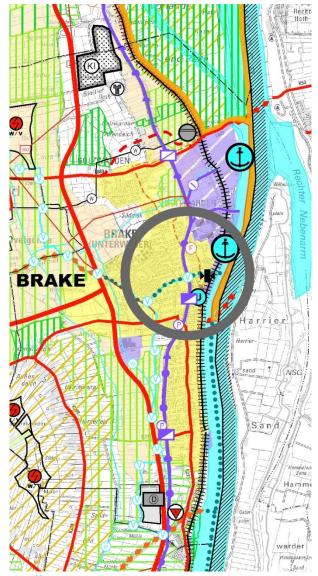
Das Regionale Raumordnungsprogramm für den Landkreis Wesermarsch sieht für die Kreisstadt Brake die Funktion eines Mittelzentrums vor.

Daneben erhält Brake durch die Funktion als Hafenstadt weitere Festsetzungen, wie etwa als Vorrangstandort für Seehafen und Binnenhafen (Vorranggebiet Umschlagsplatz) sowie Vorranggebiet für hafenorientierte industrielle Anlagen.

Vorranggebiete für industrielle Anlagen finden sich im Hinterland der Hafenerweiterungsflächen und beim Werk des Kunststoffverarbeiters Rehau AG & Co.



Abb. 6 Regionales Raumordnungsprogramm 2019 (RROP)



Quelle: RROP 2019

Außerdem befinden sich nördlich der Stadt in der Bauernschaft Schmalenfleth ein Vorranggebiet der Rohstoffgewinnung von Klei sowie ein Vorrangstandort des kulturellen Sachguts des Jedutenhügels.

Im Stadtbereich östlich der B 212 sind überwiegend Siedlungsflächen. Hingegen erfüllen die Flächen westlich der B 212 verschiedene Funktionen. Nördlich der B 211 und westlich der B 212 sind überwiegend Vorranggebiete zur Grünlandbewirtschaftung, -pflege und -entwicklung, die sich mit Vorbehaltsgebieten von Landwirtschaftsflächen aufgrund hohen Ertragspotentials decken. Im Gegensatz dazu sind südlich der B 211 überwiegend Vorbehaltsgebiete von landwirtschaftlichen Flächen auf Grund besonderer Funktionen.

Die verkehrliche Anbindung Brakes findet über die Anbindung mit Hauptverkehrsstraßen von überregionaler Bedeutung (B 212 und B 211) und Straßen von regionaler Bedeutung sowie über die Haupteisenbahnstrecke zwischen Bremen und Nordenham statt. Zusätzlich ist Brake über

regionalbedeutsame Fährbindungen zwischen Brake-Harriersand und Brake-Sandstedt zu erreichen. Der Bahnhof findet mit Funktionen für den ÖPNV und das nahegelegene Parkand-ride/ Bike-and-Ride - Angebot entsprechende Würdigung.



4 Städtebauliche Analyse

4.1 Nutzungsstruktur

Für die Stadt Brake gibt es seit 1977 einen Flächennutzungsplan, der bislang (Stand Juni 2020) insgesamt 32 Änderungen unterzogen wurde.

Die Neubekanntmachung des Flächennutzungsplanes von April 2010 enthält die erste bis zur 26. Änderung und stellt eine zeichnerische Übersicht des gesamten Stadtgebietes dar, aus der hervorgeht, dass ein Großteil der Fläche des Geltungsbereichs für landwirtschaftliche Nutzungen vorgesehen ist. Im Ausschnitt des FNP (s. Abb. 7) ist zu erkennen, dass sich entlang der Weser ein Schlauch aus Siedlungs- bzw. Wohnflächen ziehen und sich insbesondere im nördlichen Bereich der Stadt rund um den Binnen- und Seehafen Sondergebiete sowie verschiedene Gewerbe- und Industrieflächen im Hinterland des Hafens befinden.

Weitere Sondergebietsflächen, jedoch mit der Zweckbestimmung für Windenergieanlagen und landwirtschaftliche Nutzung, befinden sich seit der 28. Änderung (März 2016) am Rande der westlichen Stadtgrenzen im Norden und Süden des Geltungsbereichs. Die Fläche im Süden war zuvor eine Fläche für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft (Quelle: RROP).

Der Innenstadtbereich ist geprägt durch den Binnenhafen, die Bahnstrecke und den gemischten Bauflächen entlang der Breite Straße sowie vereinzelt und große Flächen für den Gemeinbedarf. Solche großen Flächen sind das Schulcluster rund um die Berufsbildende Schulen für den Landkreis Wesermarsch , der Bereich rund um die Landkreisverwaltung, die Polizeikommissariat, das Rathaus, und weiteren öffentlichen Einrichtungen sowie die Pestalozzischule und das Seniorenheim "Christopherus-Haus e.V." an der Kantstraße. Markante Grünflächen im Stadtbereich sind der zentralgelegene Friedhof sowie vereinzelte kleinere öffentliche Grün- und Parkanlagen. Am Rande des Stadtbereichs befinden sich größere Grünflächen, wie der Kleingärtnerverein Dreieck Brake mit angrenzenden Parkflächen entlang des Harrierwurper Mühlentief sowie eine Parkanlage und Dauerkleingärten östlich der B 212. Ebenfalls am Stadtrand befinden sich weitere Sondergebiete mit Zweckbestimmung, wie das Einkaufszentrum nördlich der Weserstraße, sowie Gewerbegebiete rund um die Fläche des Einkaufzentrums und das REHAU Gelände.

Im Norden des Geltungsbereichs liegt die Bauernschaft Schmalenfleth – ein reines Dorfgebiet. Weiter südlich befindet sich Golzwarden, ein Stadtteil von Brake. Golzwarden ist überwiegend geprägt durch Wohnnutzung sowie Dorfgebietsflächen und gemischten Bauflächen entlang der Raiffeisenstraße (L 889). Der Standort der Netto-Filiale ist als Mischgebietsfläche ausgewiesen und die Grundschule mit Sportplatz als Fläche für den Gemeinbedarf. Ein weiterer Stadtteil ist das südlich von der Innenstadt gelegene Hammelwarden. Auch hier



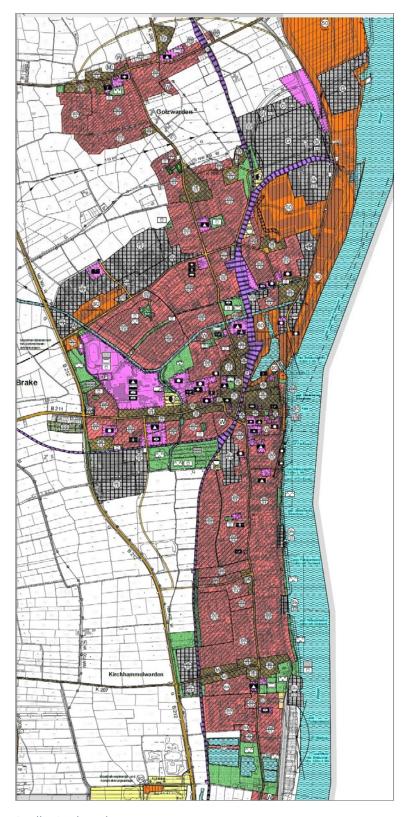
überwiegt die Wohnnutzung. Entlang der Hammelwarder Straße (K 207) und im zentralen Bereich liegen Mischgebiete.

Folgende Änderungen wurden im FNP vorgenommen:

- 27. Änderung (September 2010): Umwidmung von Industriefläche zu gewerblichen Bauflächen und Sondergebiet mit der Zweckbestimmung Hafen, Ausweisung von Verkehrsflächen
- 28. Änderung (Siehe oben)
- 29. Änderung (März 2019): Fläche an der Ecke B 212 und Weserstraße bleibt ein sonstiges Sondergebiet für Einzelhandelsstandorte mit Sortimentsbeschränkungen, jedoch sind ein großflächiger Lebensmitteldiscounter und eine Tankstelle seit der Änderung zulässig
- 30. Änderung: Brake Süddiek, zum Zeitpunkt der Endredaktion noch im Verfahren
- 31. Änderung (Dezember 2019): Ausweisung eines neuen Baugebiets (Wohngebiet), die Planung betrifft den Bereich südlich des Timmermanns Hellmers / westlich der Stedinger Straße
- 32. Änderung (September 2021): Festsetzung des Gebiets Brake-West mit den Teilen Gewerbe- und Wohngebiet



Abb. 7 Ausschnitt FNP 2010 Brake

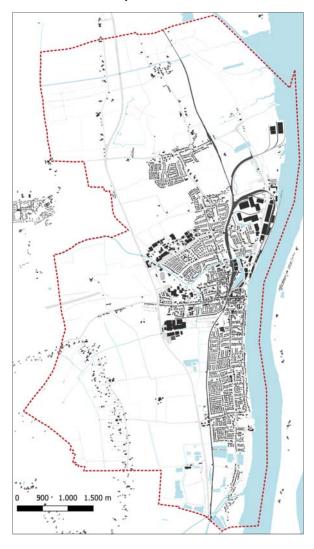


Quelle: Stadt Brake



4.2 Stadtstruktur

Abb. 8 Schwarzplan



Quelle: Stadt Brake, Darstellung: plan-werkStadt

wirkung durch die Bahnlinie erkauft ist.

Die Stadt Brake weist ein weitgehend kompaktes – wenn auch als "Stadt am Fluss" langgestrecktes - Siedlungsgefüge auf. Der Fluss hat immer als Barriere gewirkt – und tut es trotz Fähre und Wesertunnel noch heute. Die Hafenbereiche sind - ausgehend vom Binnenhafen – nach Norden gewachsen, während sich der übrige Siedlungsbereich mit seinen Wohn- und Mischgebieten am Weserufer nach Süden und in "hinterer Reihe" nach Norden entwickelt hat. In jüngerer Zeit kamen in peripheren Lagen entlang der B 212 weitere Gewerbe- und Industriegebiete hinzu.

Darüber hinaus gibt es mit Golzwarden nördlich des Stadtgebiets einen eigenständigen Siedlungsbereich mit dörflichem Ortskern. Außerdem gibt es im Stadtgebiet noch vereinzelte Streulagen (Schmalenfleth, Hammelwarderaußendeich). Diese weitgehende Geschlossenheit ohne "zerfaserte" Siedlungsränder stellt - neben den mit einer kompakten Stadtstruktur verbundenen kurzen Entfernungen – ein besonderes Merkmal Brakes dar. Die Siedlungsränder sind als solche vielfach erlebbar, wobei dies im Süden Brakes allerdings auch mit der Trenn-

Landschaftsräumlich wird die Stadt Brake maßgeblich durch ihre Lage in der Wesermarsch geprägt. Die traditionelle Waldarmut dieser Region zeigt sich auch im Stadtgebiet, in dem nur sehr wenige Flächen bewaldet sind. Diese Flächen weisen große Gestaltungsdefizite (z.B. Justizpark am Amtsgericht) oder Lagenachteile (z.B. Stadtpark) auf.

Generell zeigt sich in Brake, dass vorhandene Grünverbindungen allenfalls den Verläufen von Bahntrassen oder Entwässerungsinfrastruktur folgen. Die dennoch umfangreich - allerdings im Außenbereich - vorhandenen Grünflächen werden landwirtschaftlich intensiv als Weideflächen genutzt und stehen aus diesem Grund als Erholungsflächen nicht oder nur sehr eingeschränkt zur Verfügung. Neben der Weser gibt es im Braker Stadtgebiet das Netz der Ent-



wässerungsfleete und –kanäle, das allerdings aufgrund des Tidenhubs nicht als Gestaltungselement eingesetzt und erlebt wird.

Es gibt mehrere relevante Stadteingänge, bei denen Besucher der Stadt das Gefühl des Stadteintritts haben: Die Einfahrten Weserstraße und Breite Straße von der B212, sowie die Einfahrt von Süden nach Kirchhammelwarden auf der Stedinger Landstraße. Von untergeordneter Bedeutung ist der Stadteingang über die Hammelwarder Straße. Insbesondere die Einfahrtsituationen von der B212 weisen starke gestalterische Defizite auf.

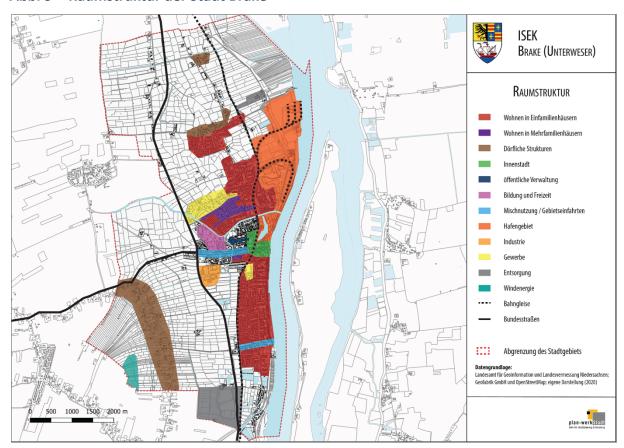


Abb. 9 Raumstruktur der Stadt Brake

Quelle: Stadt Brake, Darstellung: plan-werkStadt

Der Wohnungsbau in der Wesermarsch wird traditionell von Ein- und Zweifamilienhäusern dominiert. Geschosswohnungsbau ist im Landkreis unterproportional vertreten, er konzentriert sich vorwiegend auf die Mittelzentren Nordenham (42% des Wohnungsbestands) und Brake (35%). Verdichtete und gemischte Bebauungsstrukturen finden sich in Brake insbesondere im Innenstadtbereich, in kleineren Bereichen entlang der innerstädtischen Ausfallstraßen und im Ringquartier, das sich als größtes Wohngebiet mit mehrgeschossiger Bebauung seit 2014 in der Städtebauförderung befindet. Dennoch wird die Siedlungsstruktur und auch das Erscheinungsbild der Braker Wohnquartiere maßgeblich durch Einfamilienhausgebiete – überwiegend in Klinkerbauweise - bestimmt.

Während im Hafenbereich der Uferzugang zur Weser verwehrt ist, ist dies flussaufwärts ab dem Ende der privaten Wohnbebauung auf der Deichkrone bis auf einige Unterbrechungen



fast durchgängig möglich. Der hier liegende Strand hat im Bewusstsein der Braker Bevölkerung einen hohen Stellenwert und stellt ein wichtiges Freizeitgebiet dar.

Die Stadtsilhouette wird von einigen Landmarken geprägt, deren weit sichtbare Lage eine Orientierung im Stadtgebiet ermöglicht. Am prägnantesten sind die am Hafen gelegenen Silogebäude der Firma J. Müller sowie der Kirchhammelwarder Wasserturm. Die Innenstadtansicht wird dagegen von der evangelischen Stadtkirche sowie besonders von der mit maritimer Symbolik versehenen katholischen St.-Marien-Kirche geprägt. Auch der Turm der ehemaligen Telegrafenstation übt diese Landmarken-Funktion aus.

4.3 Fokusräume

Das ISEK trifft Aussagen zum gesamten Stadtgebiet. Zusätzlich werden sogenannte "Fokusräume" einer genaueren städtebaulichen Analyse unterzogen. Anhand der Fokusräume soll verdeutlicht werden, mit welchen Strategien und Maßnahmenbündeln sich Stadtentwicklungsprozesse in Brake so befördern lassen, dass sie a) ineinandergreifen und sich gegenseitig befruchten und b) in der Summe zu einem Entwicklungsschub Brakes beitragen können. Diese Fokusräume wurden anhand konkreter Planungen, Projektideen und aktueller Herausforderungen für die Stadtentwicklung Brakes in Abstimmung mit der planenden Verwaltung ausgesucht. Kriterien für ihre Auswahl waren:

- Bedeutung für das umgebende Quartier (Belebungs- und Aufwertungseffekte, Initialzündung für Entwicklungsprozess
- Funktionale Einbettung in die lokalen Strukturen (Synergieeffekte mit benachbarten Einrichtungen, zu erwartende Nachfolgeeffekte)
- Grundlegende Funktionserweiterung durch die geplante Maßnahme (Ansiedlung zusätzlicher Funktionen, nicht nur Ausweitung bereits vorhandener Nutzungen)
- Lokaler Innovationsgrad (stellt für Brake oder die Wesermarsch etwas Neues mit hohem Aufmerksamkeitsfaktor dar)
- Größenordnung (Maßnahmen mit einer Mindestgrößenordnung)

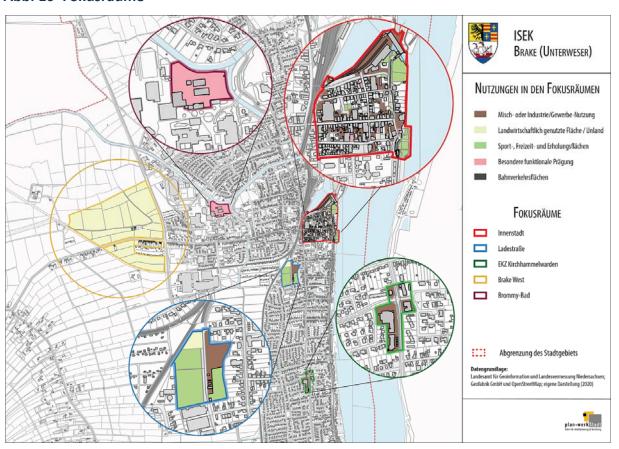
Im Ergebnis wurden fünf den o.g. Kriterien genügenden Fokusräume mit den folgenden Schwerpunkten und Inhalten ausgewählt:



Tab. 1 Fokusräume

Bezeichnung	Inhalte
Innenstadt	Stärkung der Zentrumsfunktion der Braker Innenstadt
Ladestraße	Umnutzung eines Gewerbegebiets für Woh- nen und soziale Infrastruktur
Zentrum Hammelwarden	Standortsicherung eines Nahversorgers
Brake-West	Stadterweiterungsgebiet mit gewerblicher und Wohnnutzung
Brommy-Bad	Errichtung bzw. Umbau eines Freibadkom- plexes

Abb. 10 Fokusräume



Quelle: Stadt Brake, Darstellung: plan-werkStadt

4.3.1 Innenstadt

Die Innenstadt steht auf der kommunalen Agenda ganz oben und ist deshalb als Fokusraum prädestiniert. Hier kulminieren zum einen die typischen Problemlagen eines Kleinstadtzentrums, zum anderen besteht schon seit geraumer Zeit das Bestreben, Städtebauförderungsmittel für die Innenstadtentwicklung zu bekommen. Die Corona-Pandemie mit ihren Folgen für den Einzelhandel verstärkt die Probleme zusätzlich.



Für den Bereich der Innenstadt wird zeitlich parallel zum ISEK ein Gutachten (Masterplan Innenstadt) erstellt, das von der Bearbeitungstiefe mindestens das Niveau von Hinreichenden Beurteilungsgrundlagen nach §141 (2) BauGB aufweisen wird. Von daher genügt es an dieser Stelle, die städtebaulichen Problemlagen summarisch aufzuführen. Üblicherweise wird dies durch die Benennung von städtebaulichen Missständen getan, die hemmend auf die Stadtentwicklung wirken. Laut §136 (2) BauGB "[liegen] städtebauliche Missstände [...] vor, wenn:

- das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder
- das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen."

Somit unterscheidet das Baugesetzbuch zwei Arten städtebaulicher Missstände: Einerseits substanzielle baulich-städtebauliche und andererseits funktionale Missstände. In §136 (3) werden die städtebaulichen Missstände durch verschiedene Kriterien, indem es bei der Beurteilung über das Vorliegen von Missständen die Berücksichtigung insbesondere der folgenden Aspekte einfordert.

Die städtebaulichen Strukturen im Untersuchungsgebiet weisen diverse Defizite auf, die als städtebauliche Missstände oder funktionale Defizite zu definieren sind:

- Trading-down-Effekte in der Fußgängerzone
- Hohe strukturelle Leerstandsquote bei Geschäftsräumen
- Unzureichender Branchenmix
- Fußgängerzone ohne städtebauliche Außenwirkung
- Ungenutzte Potenziale am Weserufer und am Binnenhafen
- Unzureichende Anbindung der Innenstadt/Fußgängerzone an das Weserufer
- Sanierungsbedarf und Gestaltungsmängel an ortsbildprägenden Gebäuden
- Mangelnde Barrierefreiheit an Gebäuden und im öffentlichen Raum
- Unzureichende Verkehrsführung für sämtliche Verkehrsarten
- Verbesserungsbedürftige Aufenthaltsqualität

Um diese Missstände und Defizite zu beseitigen, sollen Fördermittel (u.a. aus der Städtebauförderung des Landes Niedersachsen, weitere sind geplant) eingesetzt werden. Zu diesem Zweck wird – in Ergänzung zum hier vorliegenden ISEK – ein "Städtebaulicher Masterplan Innenstadt" erstellt, der die Funktion "sonstiger hinreichender Beurteilungsgrundlagen" nach § 141 (2) BauGB übernimmt.



Der Masterplan formuliert im Maßnahmenkonzept eine Vielzahl an Projekt- und Maßnahmenvorschlägen. Die Leitlinie zielt dabei auf eine Schärfung des Profils der Braker Innenstadt ab, das bislang als zu wenig sichtbar eingeschätzt wird. Die Bandbreite der vorgeschlagenen Maßnahmen reicht von einem Sofortprogramm, mit dem schnelle Signale für eine Stabilisierung der Innenstadt gesetzt werden können, über ein Leerstands- und Flächenmanagement und Umgestaltungsmaßnahmen bis zu einem verbesserten Marketingkonzept. Nicht alle diese Maßnahmen sind im Rahmen der Städtebauförderung förderfähig. Dies muss kein Nachteil sein, denn eine städtebauliche Gesamtmaßnahmen kann auch andere Maßnahmen und Fördermittel jenseits der formalen Städtebauförderung bündeln und auf diese Weise komplementäre Aspekte für die Entwicklung der Innenstadt übernehmen.

Profilierung Brake
"als Filter und Orientierungshilfe"

Strategische (räumliche) Zielsetzung

Maßnahmenkatalog
Entwicklung von Maßnahmen zur Realisierung der strategischen Ziele

Sofortprogramm
Leerstandsund Flächenmanagement
Umgestaltung
Marketing
Weitere
Maßnahmen

Zeitplan

Kostenkalkulation/Finanzierungskonzept
Organisationskonzept

Abb. 11 Konzeption des "Städtebaulichen Masterplans Innenstadt"

Quelle: cima

Zur Darstellung der im Fokusraum Innenstadt vorgeschlagenen Maßnahmen wird auf das Kapitel 7, Teil "Handlungsfeld Innenstadt", verwiesen.

4.3.2 Brake-West

Das ursprünglich als wesentlich größere Städtebauliche Entwicklungsmaßnahme konzipierte Areal Brake-West soll nun für gewerbliche Nutzungen (nördlich der alten B 211) und Wohnnutzung (südlich der alten B 211) entwickelt werden. Im neuen Gewerbegebiet können sich kleinere und mittlere Firmen, die nicht in die Industrie- und Gewerbegebiete am Hafen passen, ansiedeln. Das neue Wohngebiet schließt die vorhandene Lücke zwischen den die



Oldenburger Heerstraße begleitenden Wohnbebauungen und soll südlich der Kleingartenanlage, die nicht als Wohngebiet festgesetzt werden soll, bis zur ehemaligen Bahntrasse weitergeführt werden.

Abb. 12 Flächennutzungsplanänderung Brake-West

Quelle: Stadt Brake

Gewerbefläche "Brake-West"

Die neue Gewerbefläche ist ca. 40 ha groß, wovon ca. 1 ha von einer Hofstelle belegt ist. Die Entwicklung steht im engen Zusammenhang mit dem Bau der B 211 neu, durch den der alte Straßenzug der B 211 zur Gemeindestraße herabgestuft wird. Von hier kann dann die Erschließung des Gebiets erfolgen, da eine direkte Anbindung an die B 211 neu nicht zulässig ist.

Dadurch macht Brake "den Sprung über die B 212", wodurch sich das Ortsbild grundlegend ändern wird. Gab es bisher östlich der B 212 mit dem Gewerbegebiet Weserstraße, Wohnund Kleingartengebieten sowie dem Kunststoffwerk Rehau AG & Co einen definierten Siedlungsrand, so war dies auf der westlichen Seite nur auf einem sehr kurzen Teilstück mit der Wohnsiedlung Oldenburger Heerstraße der Fall.



Nach Errichtung des neuen Gewerbegebiets wird sich auf der gesamten Westflanke eine neue Ansicht der Ortsdurchfahrt ergeben, durch die die Außenwirkung Brakes maßgeblich geprägt werden wird. Hier sollte großer Wert auf eine entsprechende Gestaltung gelegt werden, indem die ersten ein bis zwei Grundstücksreihen entlang der B 212 anspruchsvoll gestaltet werden. Dies kann entweder baulich durch hochwertige Gewerbebauten – z.B. mit einem Architektenwettbewerb oder mit gestalterischen Auflagen im Bebauungsplan geschehen. Auch eine Eingrünung des Gewerbegebietsrandes wäre denkbar. In den rückwärtigen Bereichen könnten die gestalterischen Ansprüche dagegen gesenkt werden.

Gewerbegebiete werden normalerweise nachfrageorientiert belegt. Auf diese Weise entsteht eine sehr bunte Mischung an Gewerbebetrieben, allerdings ergeben sich Synergieeffekte bei einem derartigen Konzept nur zufällig. Es wird deshalb vorgeschlagen zu prüfen, inwieweit für einen Teilbereich des Gewerbegebiets eine Clusterbildung angestrebt werden könnte (z.B. ressourcensparendes Gewerbegebiet/Green Economy, spezialisierte Branchen o.ä.), bei der mehrere Betriebe ähnlicher Ausrichtung in räumlicher Nachbarschaft zueinander angesiedelt werden und dadurch neben Fühlungsvorteilen durch Austausch/Kooperation/Wettbewerb zu einer Profilbildung des Standorts beitragen.

Wohnbaufläche "Brake-West"

Die vorgeschlagene Wohnbaufläche umfasst ca. 14,9 ha, wovon bereits ca. 1,2 ha mit Einfamilienhäusern bebaut sind. Die Fläche arrondiert die Lücke zwischen den beiden Wohnbauflächen entlang der Oldenburger Heerstraße und sie erweitert das Baulandpotential um die Fläche westlich und südlich der Kleingartenanlage.

Die Größe des Areals könnte den Bau von knapp 100 Einfamilienhäusern ermöglichen. Angesichts der Vorerfahrungen mit dem gleichnamigen Entwicklungsgebiet, für das der entsprechende Wohnraumbedarf nicht gerichtsfest nachgewiesen werden konnte, sollte für einen erneuten Versuch eine belastungsfähige Begründung für diese Planung vorliegen. Auch die Wohnungsbedarfsprognose der NBank, die bereits seit 2017 bei Einfamilienhäusern von einem quantitativ gesättigten Markt ausgeht (s. Kap. 0), muss dabei berücksichtigt werden.

4.3.3 Gebiet Ladestraße

Das Areal an der Ladestraße stellt ein mindergenutztes Gewerbegebiet dar, dessen Nutzungen sich mittlerweile als dysfunktional darstellen.

Die Flächen gehörten viele Jahrzehnte der Deutschen Bahn, die in der Vergangenheit große Teile davon als Kleingärten an ihre Bediensteten vergeben hat. Teilweise findet dort auch gewerbliche Nutzung statt. Die städtebauliche Struktur ist völlig ungeordnet. Mittlerweile hat die Stadt Brake das Areal erworben, um es neu zu ordnen.



Unter den Bedingungen von Flächenknappheit ist ein derartig mindergenutztes Gebiet in innenstadtnaher Lage ein Potenzial, das bei einer städtebaulichen Neuordnung einen Mehrwert für das gesamte Quartier generieren könnte.

Dies soll u.a. durch den Bau von Wohngebäuden und ergänzenden Gemeinbedarfseinrichtungen geschehen. U.a. soll eine neue Grundschule entstehen, deren Raumkonzept auch moderne Unterrichtsmodelle ermöglicht. Ein nicht mehr zeitgemäßer Grundschulstandort (Grundschule Harrien) soll dafür aufgegeben werden. Zusätzlich sollen eine Kindertagesstätte und ein Familienzentrum entstehen. Diese Dichte an sozialer Infrastruktur wird einen Standortvorteil generieren, der das familienfreundliche Wohnen unterstützt. Allerdings

Abb. 13 Bebauungsplan 37 Ladestraße



Quelle: Stadt Brake

sollte hier kein verkürzter Familienbegriff zugrunde gelegt werden. Auch im ländlichen Raum differenzieren sich die Lebensstile aus und z.B. der Anteil der Alleinerziehenden steigt. Zusammen mit anderen Lebensstilen und auch angesichts der in dieser Lage zu erwartenden Bodenpreise sollte nicht die traditionelle Einfamilienhausbebauung favorisiert sondern auch der Bau von (bezahlbaren) Wohnungen in Mehrfamilienhäusern favorisiert werden.

Die fußläufige Nähe zur Innenstadt ermöglicht eine gute Versorgungslage. Lediglich mit Nahversorgern ist diese Lage nicht gut ausgestattet. Die am nächsten gelegenen Discounter oder Supermärkte befinden sich jeweils in mehr als einem Kilometer Entfernung (Combi in Hammelwarden, Netto in Klippkanne).

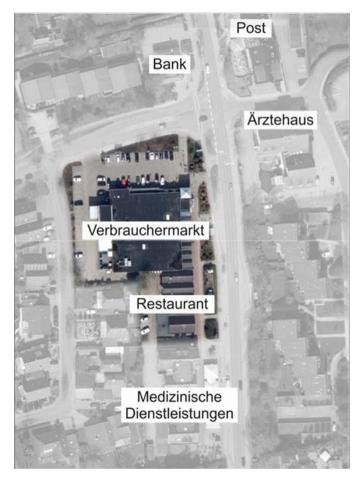


4.3.4 Zentrum Hammelwarden

Das Nahversorgungszentrum Kirchhammelwarden stellt – zusammen mit den umliegenden Dienstleistungsangeboten rund um die Kreuzung Kirchenstraße/Niedersachsenstraße/ Am Ahrenshof – das faktische Zentrum des Ortsteils dar.

Rund um den Supermarkt als historische Keimzelle haben sich in den vergangenen Jahrzehnten verschiedene Dienstleister angesiedelt, die viele Einrichtungen an dieser Stelle konzentrieren.

Der Standort hat einerseits eine Monopolrolle im Braker Süden: Der nächste Verbrauchermarkt befindet sich in der Bahnhofstraße jenseits der Innenstadt. Andererseits verfügt das EKZ Kirchhammelwarden über keinerlei Erweiterungsmöglichkeiten und die Stellplätze



sind so begrenzt, dass die Parkplatzsuchenden zu Stoßzeiten bereits in die umliegenden Straßen ausweichen.

Die integrierte Lage mitten im Wohnquartier führt zwar auch zu einer Vielzahl an Kunden, die mit dem Fahrrad oder zu Fuß kommen (und dann kleinere Einkäufe tätigen). Aber der wirtschaftliche Erfolg und damit die Standortsicherheit eines Supermarktes hängt (noch) sehr stark von seiner Pkw-Erreichbarkeit ab.

Standortentscheidungen für Supermärkte werden von den Betreibern nach ökonomischen Effizienzgesichtspunkten getroffen. Unter diesem Aspekt besteht die Gefahr, dass trotz des Alleinstellungsmerkmals im Stadtteil die Wirtschaftlichkeit dieses Standorts in Frage gestellt werden und damit die Versorgungssicherheit des Braker Südens gefährdet sein könnte. Die Gefährdung besteht weniger in fehlenden Erweiterungsflächen für den Supermarktbetrieb als in zu geringen Parkplatzkapazitäten. Dieses Problem könnte dazu führen, dass Pkw-Fahrer mit lokalem Erfahrungswissen in Kenntnis der vorhandenen Stellplatzknappheit ihre Einkaufsfahrt zu einem anderen Supermarkt machen. Eine größere Entfernung wäre in diesem Fall zweitrangig. Wenn diese Art von Kundenverlust dann nicht hinreichend durch steigende Zahlen kleinerer Einkäufe zu Fuß oder mit dem Fahrrad kompensiert werden können, kann die Wirtschaftlichkeit dieses Marktstandorts gefährdet sein.



Als Lösung bieten sich zwei Möglichkeiten an, die nicht nur alternativ sondern auch additiv umgesetzt werden können:

- 1. Verbesserung der Erreichbarkeit für Fußgänger und Radfahrer
- 2. Erhöhung der Stellplatzkapazität für Pkw

Zu 1.: Bislang sind die Außenbereiche für die Zufahrt und das Abstellen von Pkw optimiert, Fußgänger- und Radverkehr haben sich den Bedürfnissen der motorisierten Kunden unterzuordnen. Um die Attraktivität für diese Kundengruppe zu erhöhen, sollten die Lauf- und Fahrwege auf dem Marktareal analysiert und gesichert werden (z.B. Minimierung der Unfallgefährdung durch rangierende Pkw, Markierung der relevanten Wege, Visualisierung der Bevorrechtigung). Auch eine Optimierung der Fahrradabstellanlage gehört dazu (größerer Fahrradstand, weitere Abstände, evtl. E-Lademöglichkeit etc.).

Zu 2.: Eine Erhöhung der Stellplatzkapazität kann auf zweierlei Art geschehen:

a) Nutzung der +1-Ebene für zusätzliche Stellplätze

Mehrgeschossiges Parken könnte entweder durch das Errichten von Parkpaletten auf den bestehenden Stellplätzen erfolgen oder aber auch auf dem Dach des Marktgebäudes.

Überbauung der bestehenden Stellplätze: Dem Gewinn zusätzlicher Stellplätze in der +1-Ebene stünde der Verlust mehrerer Stellplätze durch die erforderliche Rampe gegenüber. Die Aufteilung der Stellplätze ist durch die L-förmige Anordnung mit einem schmalen Ast ungünstig, da die zu errichtende Zufahrt nur einseitig Stellplätze erschließen kann und damit für diesen Bereich unwirtschaftlich wäre.

Nutzung der Flachdachebene als Parkfläche: Das Dach weist einen günstigeren Flächenzuschnitt als die ebenerdigen Stellplätze auf, weshalb sich der durch die Zufahrtsrampe ergebende Stellplatzverlust relativiert. Inwieweit die Gebäudestatik für diese Nutzung ausreichend ist, müsste geprüft werden. Auch hier würden durch die Rampe einige ebenerdige Stellplätze wegfallen.



b) Schaffung weiterer Stellplätze im direkten Umfeld Obwohl die bauliche Situation im Umfeld des Verbrauchermarktes relativ beengt ist, gibt es entlang der Kirchenstraße und der Niedersachsenstraße in begrenztem **Umfang Optimierungspotenzial** durch eine angepasste Wegeführung in Verbindung mit einer Umnutzung der parallel zum Straßenverlauf bestehenden Pflanzbeete. Diese könnten nach entsprechender verkehrstechnischer Überprüfung auf Eignung gegebenenfalls in Stellplätze für straßenbegleitendes Parken in Quer- oder Schrägaufstellung umgewandelt werden. Da dies jedoch ein komplexer Eingriff in die bestehende ver-



kehrliche Infrastruktur wäre, müsste die Machbarkeit und Finanzierbarkeit der Folgen ebenfalls geprüft werden. So wäre der Betrieb der Bushaltestelle sicherzustellen. Außerdem müsste eine Verlegung des jetzt entlang der Kirchenstraße führenden Radweges erfolgen, um Konflikte mit dem Parkverkehr zu vermeiden. Die Versiegelung der bislang unversiegelten Flächen der Pflanzbeete müsste durch geeignete Maßnahmen kompensiert werden. Hierfür bieten sich die Dachflächen des Verbrauchermarktes an, die mit einer Dachbegrünung eine positive Wirkung auf das Mikroklima ausüben könnten. Es ist davon auszugehen, dass auch hierfür eine statische Ertüchtigung der Dachkonstruktion erforderlich wäre. Ggf. könnte diese Maßnahme zur Klimafolgenanpassung offensiv als Marketinginstrument eingesetzt und mit weiteren klimarelevanten Maßnahmen wie etwa E-Ladesäulen oder weiteren Angeboten alternativer Mobilitätsformen (z.B. Carsharing) ergänzt werden.

Ob und wenn ja, welche dieser Maßnahmen umgesetzt werden, ist zwischen dem Eigentümer und der Stadt Brake zu klären. Die Finanzierung ist durch den Eigentümer sicherzustellen. Ggf. können für bestimmte Teilaspekte Fördermittel akquiriert werden.

4.3.5 Brommy-Bad

Das Braker Freibad ist seit der Saison 2012 geschlossen. Nach mehreren Anläufen zur Umnutzung des Areals, die keine Freibadnutzung sondern z.B. einen Mehrgenerationenpark,



eine Erweiterung des benachbarten Berufsbildungszentrums sowie Ergänzungsflächen für die Hallenbadnutzung vorsahen, gibt es mittlerweile weitere Überlegungen.

Im Zuge einer Machbarkeitsstudie wurden neben einer energetischen Bewertung des jetzigen Hallenbades mehrere Varianten einer revidierten Freizeitbadnutzung untersucht. Als Ergebnis der energetischen Bewertung würden sich durch verschiedene Maßnahmen (Effizienzsteigerungen bei Wärme, Strom, Wärmerückgewinnung und Wärmeverteilung, BHKW-Einsatz) Einspareffekte in beträchtlicher Größenordnung erzielen lassen.

Neben dem Hallenbad soll das Freibad erneuert werden. Die Empfehlungen für das zugrunde zu legende Freibadkonzept fokussieren auf die Schaffung von Alleinstellungsmerkmalen, bei denen sich das zukünftige Freibad Brake von seinen regionalen Mitbewerbern unterscheiden würde. Als wesentliche Merkmale wurden Grillplätze, Sauna, Sandstrand, Massageelemente und vor allem eine biologische Wasseraufbereitung genannt.

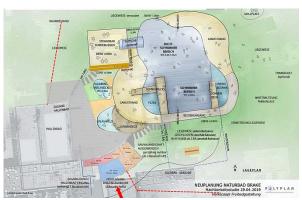
Damit ergab sich aus der Machbarkeitsstudie folgendes Anforderungsprofil:

- Das Schwimmbad soll als Bad mit biologischer Wasseraufbereitung geplant werden.
- Das neue Bad soll auf Tagesbesucher abzielen, die einen schönen Sommertag mit der Familie oder einen regionalen Strandurlaub suchen.
- Das Bad soll attraktiv für Jung und Alt sein.
- Das Bad soll geringe Betriebskosten verursachen und einen geringen manuellen Reinigungsaufwand verursachen.
- Weitere Nutzungsmöglichkeiten wie Saunabetrieb und Freizeitpark sollten unbedingt vorgesehen werden.

Den größten Sondereffekt würde sicherlich die Schaffung eines Naturbades mit biologischer Wasseraufbereitung erzielen. Dies bedeutet, dass die Aufbereitung des Wassers ohne jeglichen Einsatz von Chlor oder anderen Chemikalien erfolgt. Das Badewasser wird engmaschig beprobt, so dass Trinkwasserqualität erreicht wird. In der Region gibt es Naturbäder z.B. in Zeven (Landkreis Rotenburg, Naturbad Zeven), Bassum (Landkreis Diepholz, Naturbad Bassum), Sauensiek (Landkreis Stade, Naturbad Sauensiek) und Oldenburg (Flussbad OLantis). Ein Naturbad in Brake hätte also ein Alleinstellungsmerkmal für die gesamte Wesermarsch und weit darüber hinaus.



Abb. 14 Freibadkonzept (Stand 2019 und 2021)





Quelle: Stadt Brake (Gutachten Polyplan)

Das Freibadkonzept des Planungsbüros Polyplan stellt drei Bauabschnitte dar, die aufeinander aufbauen, von denen jeder aber auch für sich stehen kann. In der dritten Ausbaustufe wären neben dem Bad mit verschiedenen Aufenthaltsbereichen für Schwimmer und Nichtschwimmer und Wasserbecken sowie schwimmbadbezogenen Freizeitangeboten auch eine Saune und ein Bistro in einem neuen Eingangsgebäude vorgesehen.

Ein wieder nutzbares Freibad könnte die Wohnstandortattraktivität, die insgesamt als noch verbesserungswürdiger Einflussfaktor für die Einwohnerentwicklung Brakes wirken kann, für alle Altersklassen steigern und im Verbund mit anderen Maßnahmen wie etwa der Innenstadtentwicklung zu einer höheren Wohnqualität führen.



5 Sektorale Analyse

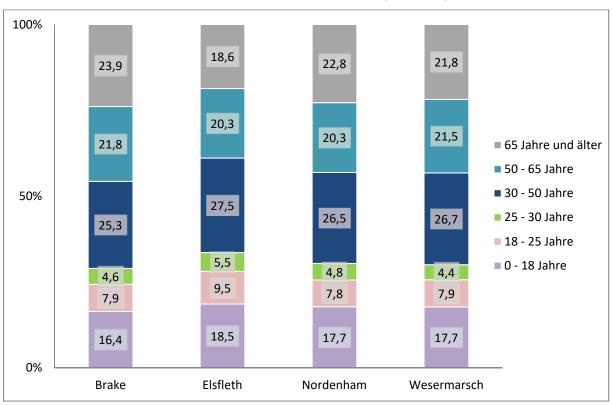
5.1 Demografie und Wohnungsmarkt

5.1.1 Demografie

Zusammenfassend gesagt: Die Bevölkerung der Stadt Brake verliert tendenziell an Einwohnerschaft und altert überproportional. Dabei lohnt ein genauerer Blick; denn innerhalb einzelner Bevölkerungsgruppen oder auch im Vergleich mit anderen Kommunen zeigen sich Besonderheiten.

Altersstruktur der Bevölkerung





Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

Es zeigt sich, dass die Stadt Brake mit 23,9 % im Vergleich den höchsten Anteil der Bevölkerung im Seniorenalter aufweist. Absolut ausgedrückt lebten im Jahr 2011 insgesamt 3.594 Personen im Alter von mindestens 65 Jahren in der Stadt Brake. Auch in der Altersgruppe der "jungen Alten", im Alter von 50 bis 65 Jahren, hatte die Stadt Brake den höchsten Anteil. Im Landkreis Wesermarsch lag der Seniorenanteil mit 21,8 % etwas niedriger. Demgegenüber wies die Stadt Elsfleth den geringsten Seniorenanteil (18,6 %) auf und hatte im Vergleich die höchsten Anteile in den Altersgruppen der 0 bis 30-Jährigen und 30 bis 50-jährigen



BewohnerInnen. Hierbei profitiert die Stadt durch den Standort der Jade Hochschule, die viele junge Menschen in die Stadt zieht. Im Vergleich weist die Stadt Brake hingegen in den gleichen Altersgruppen die geringsten Anteile auf.

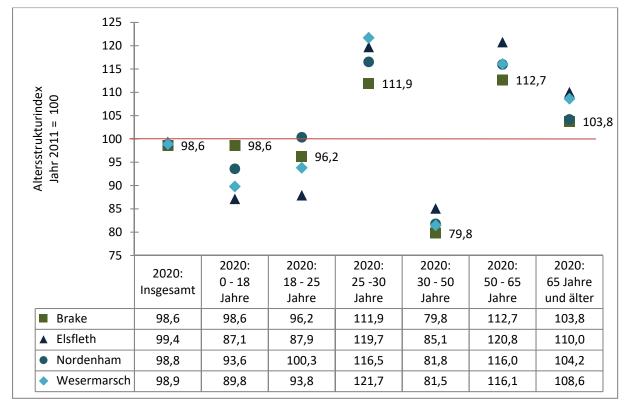


Abb. 16 Entwicklung der Altersstrukturen 2020 im Vergleich zum Basisjahr 2011

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

Es ist zu erkennen, dass insbesondere in den Altersgruppen der 25 bis 65-Jähringen die auffälligsten Entwicklungen stattgefunden haben und überwiegend nicht allzu große Unterschiede zwischen den betrachteten Vergleichsregionen bestehen.

Insgesamt sind die Bevölkerungszahlen aller Vergleichsregionen leicht zurück gegangen.

In der Altersgruppe der 0 bis 18-Jährigen fand im Vergleich zu 2011 in Brake ein geringer Rückgang statt, wohingegen die Städte Elsfleth und Nordenham sowie die Wesermarsch Rückgänge im Bereich von 7 bis 13 % verzeichnen.

In der Gruppe der 18 bis 25-Jährigen haben Brake, die Wesermarsch und insbesondere der Hochschulstandort Elsfleth junge BewohnerInnen verloren - vermutlich durch Abwanderungen zu Ausbildungszwecken sowie erste Auswirkungen der Pandemie und das Ausbleiben von Präsenzveranstaltungen auf dem Campus Elsfleth. Nordenham verzeichnet ein leichtes Plus in der Altersgruppe.



In der Altersgruppe der 25 bis 30-Jährigen verzeichnen alle Vergleichsregionen starke Zuwächse in Bereichen von mindestens 11 % (+bis maximal 21 %). Diese überdurchschnittlichen Zuwächse sind zum Teil durch die Zuwanderungen junger Menschen aus dem nicht europäischen Ausland in den Jahren 2015 und 2016 zu erklären, die auch im Jahr 2020 noch nachwirken.

In der Altersgruppe der 30 bis 50-jährigen Bevölkerung zeigt sich jedoch ein ganz anderes Bild: die betrachteten Städte sowie die Wesermarsch verzeichnen durchgängig im Vergleich zum Jahr 2011 einen Rückgang von 8 bis 20 Indexpunkte, wobei Brake das Feld deutlich anführt.

Im Vergleich zu 2011 ist die Altersgruppe der 50 bis 65-jährigen Bevölkerung stark angestiegen in Bereichen zwischen 13 % (Brake) und 20 % (Elsfleth). Auch die Gruppe der 65-Jährigen und älteren Bevölkerung ist zwischen 4% (Brake) und knapp 10 % (Elsfleth) angestiegen.

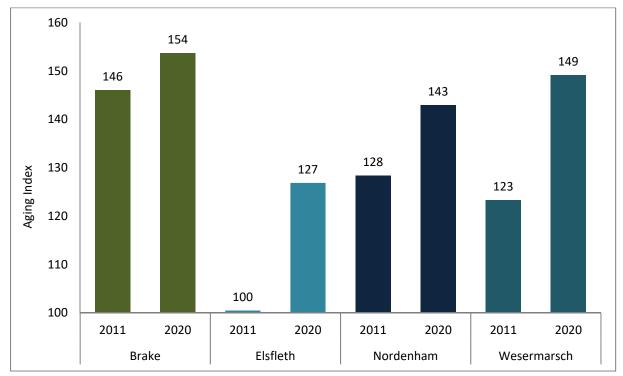
Zusammengefasst alterte die Bevölkerung der Stadt Brake zwischen 2011 und 2020besonders im Bereich der über 50-Jährigen. In den jüngeren Altersklassen der 18 bis 25-Jährigen sowie der 30 bis 50- Jährigen sind Rückgänge von 3,8 und 20,2 % zu beobachten. Hinzukommend ist, dass die Altersgruppe der 25 bis 30-Jährigen in Brake durch Zuwanderungen aus dem Ausland in den Jahren 2015 und 2016 um knapp 12 % gewachsen ist, womit Brake zu den Vergleichsregionen relativ jünger geworden ist.

Der Aging-Index gibt das Verhältnis von älteren Menschen über 65 Jahren bezogen auf 100 jüngere Menschen unter 18 Jahren an.

Aus Abb. 17 geht hervor, dass die drei betrachteten Städte und der Landkreis von 2011 bis 2020 gealtert sind. Die Stadt Brake ist mit einem Aging-Index von über 150 im Jahr 2020 deutlich überaltert und steht damit an der Spitze der Vergleichsgruppen. Anders formuliert kommen in der Stadt Brake im Jahr 2020 154 Menschen im Seniorenalter auf 100 junge Menschen. Gefolgt vom Landkreis Wesermarsch (149) und den Städten Nordenham (143) und Elsfleth (127). Allerdings verzeichnet die Stadt Brake im Vergleich zu den anderen Städten und dem Landkreis mit 8 Index-Punkten den geringsten Anstieg von 2011 auf 2020. Den größten Zuwachs bei der Alterung verzeichnet die Stadt Elsfleth mit 27 Index-Punkten, gefolgt von der Wesermarsch mit 26 Index-Punkten, und der Stadt Nordenham mit 15 Index-Punkten.



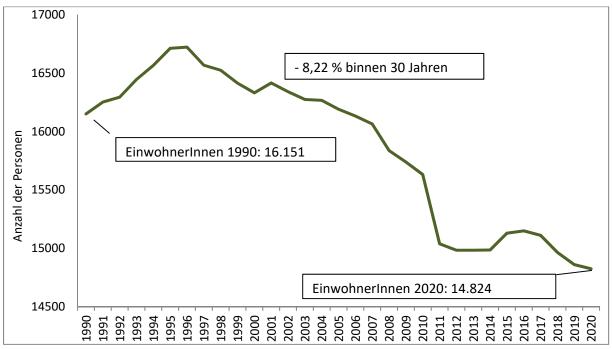
Abb. 17 Der Aging-Index im Vergleich



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

5.1.2 Bevölkerungsentwicklung der Stadt Brake

Abb. 18 Einwohnerentwicklung der Stadt Brake von 1990 bis 2020



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt



Über die letzten fast 30 Jahre hat die Stadt Brake insgesamt einen Bevölkerungsrückgang von über 8 % verzeichnet, wobei zwischenzeitlich - von 1990 bis in die späten 1990er Jahre – durch die Wende sowie durch Zuwanderung von Aussiedlern und Spätaussiedlern sogar noch ein Wachstum von 3,5% erreicht wurde (s. Abb. Abb. 18). Seither ist die Entwicklung durch einen kontinuierlichen Rückgang geprägt. Durch den Zensus 2011 wurden bundesweit die Einwohnerzahlen nach unten korrigiert, wodurch auch Brake einen Rückgang von knapp 600 Personen aufweist. In den folgenden drei Jahren stagniert die Einwohnerzahl bei rund 15.000 EinwohnerInnen bis 2014. Die Fluchtbewegung führte 2015 und 2016 zu zwischenzeitlichen Anstiegen. Seither ist die Bevölkerungsentwicklung erneut rückläufig.

- 9,23 % binnen 20 Jahren 15500 15300 15100 14900 EinwohnerInnen 2000: 16.332 EinwohnerInnen 2020: 14.824 2004 2005

Abb. 19 Die Einwohnerentwicklung der Stadt Brake von 2000 bis 2020

Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

Beginnt man die Betrachtung erst im Jahr 2000, verzeichnet die Stadt Brake sogar einen Bevölkerungsrückgang von über 9 % (s. Abb. 19). Von 2000 bis 2010 kann der Rückgang als nahezu linear beschrieben werden. Nach der durch den Zensus 2011 verursachten Korrektur bleibt die Einwohnerzahl bis zum Jahr 2014 relativ konstant bei circa 15.000 Personen. Nach einem leichten Anstieg durch die Fluchtbewegung in den Jahren 2015 und 2016 auf 15.149 EinwohnerInnen erfolgt seither ein stetiger Bevölkerungsrückgang auf 14.824 EinwohnerInnen im Jahr 2020.



Natürliche Bevölkerungsentwicklung

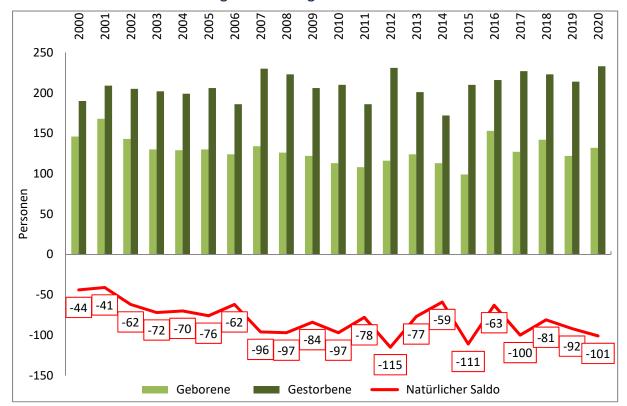


Abb. 20 Natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Brake von 2000 bis 2020

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

Der natürliche Bevölkerungssaldo bleibt innerhalb des betrachteten Zeitraums durchgängig negativ. In der Stadt Brake sterben also mehr Menschen als geboren werden. Besorgniserregend ist, dass diese Schere tendenziell immer weiter auseinander geht und sich keine Trendumkehr abzeichnet.

Positive Bevölkerungseffekte könnte die Stadt Brake nur durch das Wanderungsgeschehen erzielen, indem insgesamt mehr Menschen zu- als wegziehen und dieser Wanderungssaldo größer wäre als der natürliche Bevölkerungsverlust.



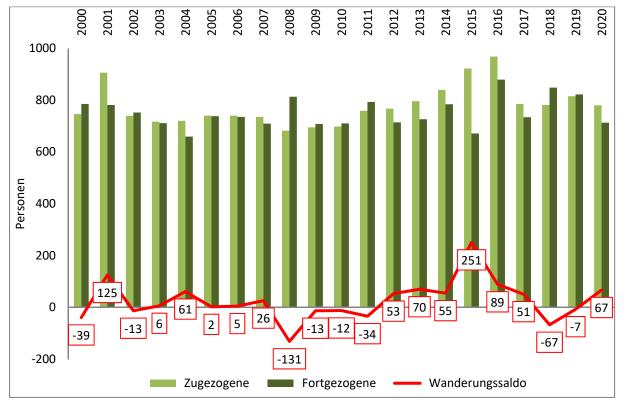


Abb. 21 Wanderungsentwicklung der Stadt Brake von 2000 bis 2020

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

Zwischen 2000 und 2020 ist dies in zwei Jahren gelungen, in den 18 anderen Jahren verlor Brake dagegen insgesamt an Bevölkerung (s. Abb. 22). Folgende Jahre sind auffällig:

- In 2001 gab es den ersten Bevölkerungszuwachs von 84 Personen.
- Das Jahr 2008 mit einem Wanderungsverlust von über 130 Personen → Weltfinanzkrise! Aus dem ohnehin strukturschwachen ländlichen Bereich zwang die Wirtschaftskrise viele Menschen dazu den ländlichen Raum zu verlassen.
- Das Jahr 2015 mit dem größten Wanderungssaldo von über 250 Personen sowie das Jahr 2016 mit Höchstwerten bei der Zuwanderung (968), aber auch der Abwanderung (879) → Hochphase der Fluchtbewegung
- Seit 2018 eine steigende Bevölkerungsentwicklung → die insg. Bevölkerungsentwicklung liegt zwar noch im negativen Bereich, aber Brake verzeichnete 2020 einen positiven Wanderungssaldo von +67 Personen (möglicherweise durch die Corona-Pandemie bedingte Rückkehr junger Leute, die wieder bei ihren Eltern eingezogen sind)



2005 2006 2007 2008 2009 2010 2013 2014 2012 2011 250 150 140 Personen 50 -50 -66 -70 -109 -112 -150 -148 -250 -228 Natürlicher Saldo Bevölkerungsentwicklung insg.

Abb. 22 Komponenten der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Brake von 2000 bis 2020

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

Wanderungssaldo

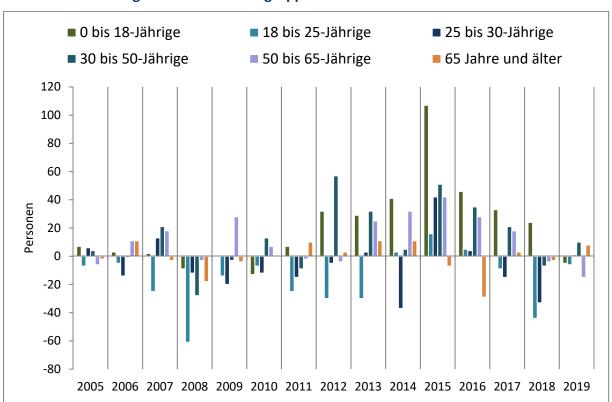


Abb. 23 Wanderungsbilanz nach Altersgruppen von 2005 bis 2019

Quelle: NBank 2021, Darstellung: plan-werkStadt.



Bei der Betrachtung der Wanderungsbewegungen nach Altersgruppen ist zu erkennen, dass von 2008 bis 2011 in allen Altersgruppen überwiegend Abwanderungen stattgefunden haben - vermutlich durch die Finanzkrise und ihre Auswirkungen auf den hiesigen Arbeitsmarkt. Seit 2012 sind die Wanderungen deutlich dynamischer und im Jahr 2015 sind durch die Fluchtbewegung viele Menschen, insbesondere in der Altersgruppe der 0- bis 18-Jährigen, zugezogen. Der Trend flacht jedoch in den darauffolgenden Jahren stetig ab. Insgesamt verliert Brake durch die sogenannte Bildungsabwanderung jährlich junge Menschen im Alter von 18 bis 25 Jahren (mit Ausnahme der Fluchtjahre), von denen möglicherweise nur wenige nach Abschluss der Ausbildung oder des Studiums wieder zurückkehren.

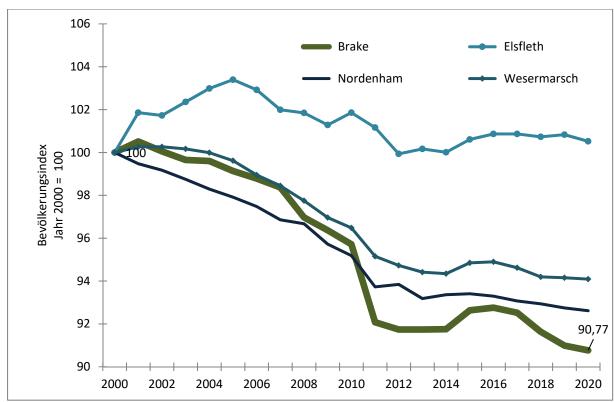


Abb. 24 Bevölkerungsentwicklung im Vergleich von 2000 bis 2020

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, Darstellung: plan-werkStadt

Ein Vergleich der Bevölkerungsentwicklung von Brake, Elsfleth, Nordenham und dem Landkreis Wesermarsch lässt erkennen, dass sowohl die Wesermarsch als auch die Städte Brake und Nordenham seit 2000 insgesamt einen Bevölkerungsrückgang bei weitgehend ähnlicher Dynamik verzeichnen (s. Abb. 24). Brake führt hier das Feld mit einem Bevölkerungsrückgang von über 9 % an. Hingegen verläuft die Bevölkerungsentwicklung der Stadt Elsfleth zumindest bis 2012 mit stärkeren Ausschlägen, jedoch nahezu durchgehend im positiven Bereich (+1%).



5.1.3 Bevölkerungsprognosen

Die Prognosesicherheit ist in hohem Maße von der zugrunde gelegten Methodik abhängig. Und selbst dann gilt: "Prognosen sind schwierig. Vor allem, wenn sie die Zukunft betreffen" (Karl Valentin).

Die beiden üblicherweise verwendeten Prognosen unterschieden sich denn auch in der Methodik und müssen in ihrer Aussagekraft entsprechend interpretiert werden.

- Die Bertelsmann-Stiftung hat für ihre Bevölkerungsprognose 2030 Daten bis zum Jahr 2012 verwendet. Mittlerweile sind die Prognoseergebnisse veraltet. Eine neue Prognose mit Zeithorizont 2040 ist in Vorbereitung. Auf der anderen Seite ist die Bertelsmann-Prognose mit der angewandten Komponentenmethode relativ differenziert, weshalb auch regionsspezifische Besonderheiten Berücksichtigung finden.
- Die Kleinräumige Bevölkerungsvorausberechnung des Landesamtes für Statistik Niedersachsen beruht dagegen weitgehend auf einer Fortschreibung der Entwicklung der letzten fünf Jahre für die nächsten fünf bzw. zehn Jahre. Dieses vereinfachte Verfahren beschreibt also unter Beibehaltung der in der jüngeren Vergangenheit wirkenden Rahmenbedingungen "was passiert, wenn nichts passiert".

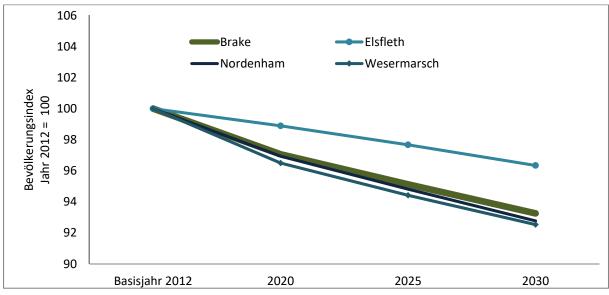


Abb. 25 Bevölkerungsprognose der Bertelsmann-Stiftung

Quelle: Bertelsmann Stiftung 2019, Darstellung: plan-werkStadt

Die Bertelsmann-Stiftung prognostiziert für alle Vergleichsstädte und den Landkreis bis zum Jahr 2030 eine negative Bevölkerungsentwicklung (s. Abb. 25). Für die Stadt Brake wird bis zum Jahr 2030 ein Rückgang von knapp 7 % erwartet (Stadt Nordenham und Landkreis Wesermarsch jeweils gut 7%, Stadt Elsfleth 3,6%). Aufgrund der Datenbasis 2012 fehlen hier allerdings die zwischenzeitlichen Bevölkerungsgewinne von 2015/16, die bei entsprechender Berücksichtigung einen etwas günstigeren Verlauf ergeben hätten.



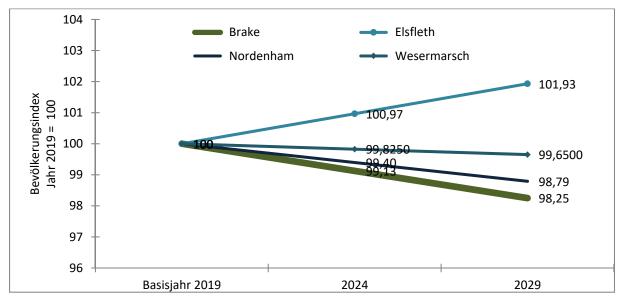


Abb. 26 Bevölkerungsprognose der Vorausberechnung des LSN

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Die Bevölkerungsprognose des Statischen Landesamtes Niedersachsens (s. Abb. 26) basiert dagegen auf der Entwicklung zwischen 2015 und 2019 und zeichnet damit zumindest für Elsfleth (knapp 2%) eine etwas günstigere Perspektive im Vergleich zum Landkreis von -0,4 %. Erstaunlich ist jedoch, dass den Städten Nordenham und Brake hier ein Bevölkerungsrückgang von 1,2% und 1,8% prognostiziert wird.

Da der Zustrom Geflüchteter in den Jahren 2015 und 2016 – zumindest in dieser Größenordnung – ein Einzelfall gewesen sein dürfte, ist eine lineare Fortschreibung der hiervon ausgehenden Effekte problematisch. Eine geringere Gewichtung des Flüchtlingseffekts dürfte eine etwas abgeschwächte Entwicklung ergeben.



5.1.4 Staatsangehörigkeit

Deutsche Staatsbürgerschaft Ausländische Staatsbürgerschaft 100% 94,8 94,5 95,0 94,7 94,3 94,3 94,2 95,1 94,2 94,1 94,2 94,7 94,1 92,8 91,7 90'6 868 90,2 94, 94, 50% 0% 20 20 20

Abb. 27 Entwicklung der Staatsangehörigkeiten von 2000 bis 2020

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Aus Abb. 27 geht hervor, dass die Anteile der Deutschen und der ausländischen Staatsbürger bis zur beginnenden Fluchtbewegung konstant waren. Die Werte lagen im Schnitt bei 94-95 % deutschen Staatsangehörigen und 5-6% ausländischen EinwohnerInnen. Durch die 2015 einsetzende Zuwanderung vor allem aus dem nicht-europäischen Ausland ist der Anteil der ausländischen EinwohnerInnen Brakes kontinuierlich um wenige Prozentpunkte gestiegen. 2020 sind 89,8 % der EinwohnerInnen Brakes deutsche und 10,2 % ausländische StaatsbürgerInnen.

erlicher Bevölkerungsrückgang
wanderungsbewegungen und natürlicher Saldo
kistierende Überalterung der erschaft



Wohnungsmarkt

Brake 100 Elsfleth Nordenham 80 Wesermarsch Quadratmeter 60 103 101 97 96 40 52 49 50 49 20 0 ...je Wohnung ...je EinwohnerIn

Abb. 28 Durchschnittliche Wohnfläche im Vergleich (12/2020)

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

In der Kreisstadt Brake gab es zum Jahresende 2020 laut Wohnungs- und Gebäudefortschreibung 7.551 Wohnungen in Wohngebäuden. Die durchschnittliche Wohnfläche betrug 96 m² und je EinwohnerIn ergab sich rechnerisch eine durchschnittliche Wohnfläche von 49 m² (s. Abb. 28). Im Landkreis Wesermarsch fällt die durchschnittliche Wohnfläche je Wohnung im Schnitt 2 m² höher aus: Hier leben die BewohnerInnen im Schnitt auf 52 m². Die Kennzahlen der benachbarten Städte liegen ebenfalls in dem Bereich, wobei sich die Wohnflächenausstattung in den beiden Städten Brake und Nordenham sehr ähnelt.

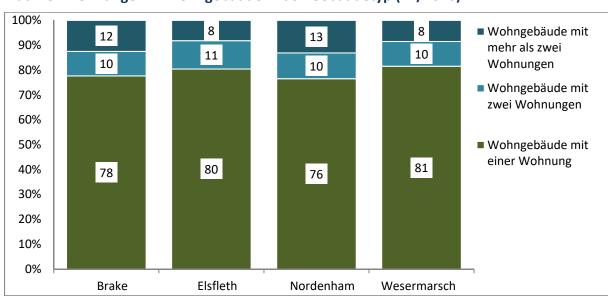


Abb. 29 Wohnungen in Wohngebäuden nach Gebäudetyp (12/2020)

Quell: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt



Die Wohngebäudestruktur stellt sich wie folgt dar: In Brake haben die Wohngebäude mit nur einer Wohnung, also die Einfamilienhäuser, mit 78 % den größten Anteil (s. Abb. 29). 10 % der Wohngebäude haben zwei Wohnungen und 12 % haben mehr als zwei Wohnungen. Wie auch in der Wohnflächenausstattung ähneln sich auch hier die Städte Brake und Nordenham. Die Stadt Elsfleth hat im Vergleich zu Brake einen leicht höheren Anteil von 80 % an Einfamilienhäusern (Wohngebäude mit einer Wohnung) sowie 11 % an Wohngebäuden mit zwei Wohnungen. Dem entsprechend gibt es weniger Mehrfamilienhäuser mit mehr als zwei Wohnungen. Mit diesen Daten liegt Elsfleth auf dem Niveau des Landkreises Wesermarsch.

100% ■ 5 und mehr Räume 90% 80% ■ 3-4 Räume 49 52 55 56 70% 60% ■ 1-2 Räume 50% 40% 30% 43 39 41 38 20% 10% 9 6 4 0% **Brake** Elsfleth Nordenham Wesermarsch

Abb. 30 Wohnungsgröße nach Anzahl der Räume

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2021.

Brake hat im Vergleich den geringsten Anteil von 4 % an kleinen Wohnungen mit ein bis zwei Räumen (s. Abb. 30). 41 % der Wohnungen haben drei bis vier Räume und über die Hälfte (55 %) der Wohnungen haben fünf und mehr Räume. Die Stadt Elsfleth hat im Vergleich mit 9 % den größten Anteil an Ein- bis Zweizimmerwohnungen, was durch den Standort der Jade Hochschule und das damit verbundene studentische Wohnen zu erklären ist. Dementsprechend sind die Anteile der Wohnungen mit drei bis vier Räumen (39 %) sowie fünf und mehr Räumen (52 %) etwas geringer, jedoch bewegen diese sich trotzdem noch auf dem Niveau der Vergleichsstädte und des Landkreises. Auch die Daten des Landkreises verdeutlichen, dass aufgrund der ländlichen Struktur große Wohnungen bzw. Einfamilienhäuser (56 %) dominieren, gefolgt von Wohnungen/Häusern mit drei bis vier Räumen (38 %) und den Einbis Zweizimmerwohnungen mit 6 %.



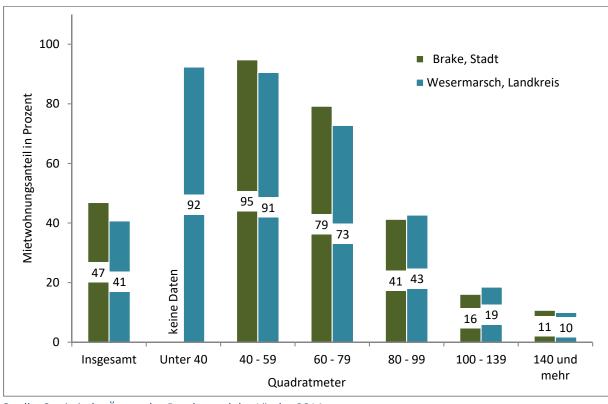


Abb. 31: Anteil der zu Wohnzwecken vermieteten Wohnungen am Wohnungsbestand (nach Wohnungsgröße in m²) im Mai 2011

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2014.

Derzeit liegen keine aktuellen Daten zum Mietwohnungsanteil vor. Hier kann lediglich auf die Ergebnisse des Zensus von 2011 zurückgegriffen werden, um zumindest eine Orientierung zu ermöglichen.

Zum Zensuszeitpunkt im Mai 2011 waren in Brake weniger als die Hälfte (47 %) der Wohnungen zu Wohnzwecken vermietet als von den Eigentümern selbst genutzt (53 %). Der Mietwohnungsanteil lag somit – und vermutlich heute auch noch – höher als im Landkreis (41 %).

Bedeutsam für die Einordnung und Bewertung der Strukturen ist der Befund zum Mietanteil in Abhängigkeit von der Wohnungsgröße: Während in Brake nur ein sehr geringer Anteil der großen und sehr großen Wohnungen vermietet wurde (16 % der Wohnungen zwischen 100 und 139 m^2 , 11 % der noch größeren Wohnungen), stieg der Mietanteil mit abnehmender Wohnungsgröße stetig an. Wohnungen unter 60 m^2 wurden sowohl im Landkreis als auch in Brake fast ausnahmslos vermietet. Zum Mietanteil der Wohnungen unter 40 m^2 liegen zwar - vermutlich aus Gründen des Datenschutzes - keine Daten vor. Möglicherweise liegt dieser Anteil aber noch höher als im Landkreis. Der Eigentumsanteil in Brake bei den 40 – 59 m^2 Wohnungen lag nur bei 5 %.

Auch im Landkreis Wesermarsch ist insgesamt eine vergleichbare Abhängigkeit der Mietanteile zur Wohnungsgröße festzustellen. Jedoch liegen hier die Mietanteile der 80 bis 139 m² großen Wohnungen um wenige Prozentpunkte höher als in der Kreisstadt Brake.



Der Großteil der Braker Wohngebäude ist in den 1960er Jahren entstanden. Auch die Wohnungsbauten der 1950er und 1970er Jahre haben umfangreich zum heutigen Wohnungsbestand beigetragen. Insgesamt stammen ca. 50% der Braker Wohnungen aus diesem Zeitraum, u.a. die meisten Mehrfamilienhäuser der beiden in Brake vertreten Wohnungsbaugesellschaften (Braker WohnBau GmbH, Wohnungsbaugesellschaft Wesermarsch mbH). Diese sind mittlerweile überwiegend energetisch saniert. Über den energetischen Zustand der in Privatbesitz befindlichen Gebäude liegen keine Erkenntnisse vor.

Wohngebäude mit... ■ 3 oder mehr Wohnungen Anzahl der Baufertigstellungen ■ 1 oder 2 Wohnungen 2002 2003

Abb. 32 Baufertigstellungen von Wohngebäuden nach Gebäudegröße von 1991 bis 2020

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Die Bautätigkeit war in den letzten knapp dreißig Jahren sowohl zeitlich als auch strukturell sehr ungleich verteilt (s. Abb. 32). Die Baufertigstellungen nahmen zu Beginn der 1990er Jahre stetig zu und erreichte Mitte und Ende der 1990er Jahre sowie im Jahr 2000 mit insgesamt 50 bis 60 Gebäuden pro Jahr ihren Peak. Seither sind die Baufertigstellungen stark rückläufig. Von 2008 bis 2018 wurden im Schnitt pro Jahr nur 3,8 Wohngebäude mit ein oder zwei Wohnungen fertiggestellt. Im selben Zeitraum wurden insgesamt zwei Wohngebäude (2009 und 2013) mit drei oder mehr Wohnungen gebaut. In den Jahren 2019 und 2020 wurde der Bau mehrerer Wohngebäude fertig gestellt. 2019 lag die Zahl der Baufertigstellungen insgesamt bei 11 Wohngebäuden, wovon eins ein Mehrfamilienhaus war und im Jahr 2020 waren es insgesamt 14 Wohngebäude darunter zwei Wohngebäude mit drei oder mehr Wohnungen. Wohngebäude mit drei oder mehr Wohnungen wurden in den 1990er Jahren



noch vermehrt gebaut. Seit Beginn der 2000er Jahre ist der Bau von Mehrfamilienhäusern stark zurück gegangen.

25 23,0 Durchschnittliches Baualter: 59,7 Jahre Anteil am Wohnungsbestand in Prozent 20 17,66 14,3 15 13,5 9,3 10 8,4 8,1 4,6 5 1,0 0 1919-1949 1950-1959 1960-1969 1970-1979 1980-1989 1990-1999 2000-2009 ab 2010

Abb. 33 Anteile der Baualtersklassen am Wohnungsbestand im Jahr 2019

Quelle: NBank 2020, Darstellung: plan-werkStadt

Ein Blick auf die Verteilung der Baualtersklassen (s. Abb. 33) zeigt, dass über drei Viertel des Wohnungsbestandes vor 1979 gebaut worden ist. Der Anteil bereits energetisch sanierter Altbauten ist nicht bekannt, es kann jedoch davon ausgegangen werden, dass der Großteil nicht zeitgemäße Standards aufweist. Die energetische Ertüchtigung des Altbaubestands stellt damit für die Zukunft eine besondere Herausforderung dar.



200 100 Anzahl 0 -100 -200 -300 -400 -500 -600 Summe 2017-2026-2034insgesam 2025 2040 2033 t Neubaubedarf von Ein- u. 0 0 0 0 Zweifam.häusern ■ Überhang von Ein- u. -43 -190 -209 -442 Zweifam.häusern Neubaubedarf von 47 29 24 100 Mehrfam.häusern Überhang von 0 -107 -89 -196 Mehrfam.häusern ---Summe des Zeitraums -268 -274 -538

Abb. 34 Wohnungsbedarfsprognose von 2017 bis 2040

Quelle: NBank 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Anm.: Wenn Neubaubedarf (+) und Überhang (-) gleichzeitig auftreten, ist der Neubaubedarf als qualitativer Zusatzbedarf zu interpretieren

Die Wohnungsbedarfsprognose der NBank geht von einem heute quantitativ bereits zu 100% gedeckten Wohnungsbedarf bei Ein- und Zweifamilienhäusern aus. Ganz im Gegenteil wird sogar ein Überhang festgestellt: Im Betrachtungszeitraum 2017-2025 betrifft dies 43 Ein- und Zweifamilienhäuser, also ca. 5 Wohneinheiten pro Jahr. Für die folgenden Zeiträume 2026-2033 und 2034-2040 wird jeweils ein Überhang von ca. 24 bzw. 30 Wohneinheiten pro Jahr prognostiziert. In der Summe wären damit bis zum Jahr 2040 ca. 442 Wohneinheiten in Ein- und Zweifamilienhäuser zu viel am Markt, ohne dass auch nur ein einziger Neubau in diesem Segment entstanden wäre.

Allerdings werden auch weiterhin Ein- und Zweifamilienhäuser neu gebaut, womit sich der Überhang rechnerisch erhöht und das Leerstandsrisiko im Bestand steigt. Diese Einschätzung kollidiert mit den Erfahrungen von Wohnungsmarktakteuren, denen keine Vermarktungsprobleme bei älteren EFH-Bestandsimmobilien bekannt sind. Aus der Immobilienbranche wird vielmehr von einer gesunden Nachfrage sowohl im Neubau- als auch im Altbausegment berichtet.

Realer Neubaubedarf wird von der NBank zukünftig nur noch bei Mehrfamilienhäusern diagnostiziert. Allerdings wird auch hier nur für den Zeitraum 2017-2025 noch ein Neubaubedarf von ca. 47 Wohneinheiten (entspricht ca. 5 pro Jahr) gesehen. Für die folgenden Zeit-



räume 2026-2033 und 2034-2040 wird zwar weiterer Neubaubedarf gesehen, allerdings auch Überhänge. Der Neubaubedarf wird dabei als qualitativer Zusatzbedarf gesehen, der z.B. bislang nicht abgedeckte Angebotssegmente abdeckt. Die gleichzeitig prognostizierten MFH-Überhänge sind als nicht an den Bedarf anpassungsfähige und quantitativ nicht benötigte Wohnungen zu interpretieren. Ab 2026 ist der Saldo für den Bedarf an MFH-Wohnungen mit rund -13 negativ (Saldo 2026-2033: -107 bei 8 Jahren = -13,4 und 2034-2040: -89 bei 7 Jahren = -12,7 WE pro Jahr im Mehrfamilienhaussegment).

In der Summe wären nach Berechnungen der NBank bis zum Jahr 2040 538 überschüssige Wohnungen am Braker Wohnungsmarkt vorhanden, davon 442 Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern. Würden bis dahin weitere Einfamilienhäuser gebaut werden, so würde sich dieser Überhang weiter vergrößern.

Die Diskrepanz zwischen analytischer Betrachtung und datengestützter Prognose auf der einen und wahrgenommener Entwicklung auf der anderen Seite ist kein Widerspruch, sondern muss als Warnhinweis betrachtet werden: Offenbar schlagen die rechnerischen Effekte noch nicht voll durch bzw. werden durch andere Faktoren – wie etwa endogene Nachfrage - überkompensiert. Sollten die Überhänge aufgrund der demografischen Entwicklung in den nächsten Jahren jedoch größer werden, so könnte diese Kompensation möglicherweise nicht mehr eintreten und es würde doch zu Vermarktungsschwierigkeiten kommen. In diesem Fall sollten dann entsprechende Maßnahmen zur proaktiven Steuerung der zu erwartenden Entwicklung von Leerstand und daraus folgender Abwertung ergriffen werden.

Die Stadt Brake ist durch die Wohnungsbedarfsprognose der NBank entsprechend sensibilisiert und kann sich auf diese Situation vorbereiten, etwa durch ein entsprechendes Monitoring zur laufenden Prozessbeobachtung.



Abb. 35 Miete Summe Median von 2009 bis 2020

Quelle: NBank 2021, Darstellung: plan-werkStadt



Die NBank listet die Entwicklung der Kaltmieten auf: Von 2009 auf 2010 sank die Kaltmiete - vermutlich in Folge der Finanzkrise – um ca. 7%. Von 2010 bis 2015 lag die Kaltmiete dann relativ konstant bei rund 4,50 €/m². Danach erfolgte ein stetiger Anstieg der Mietkosten auf über 5,20€/m², der vermutlich durch die erhöhte Nachfrage nach Wohnraum im Zuge der fluchtbedingen Zuwanderungen aus dem Ausland zu erklären ist. Im Jahr 2020 lag die Kaltmiete bei 5,22 €/m².

Die Mietkosten sind in Brake – wie in der gesamten Wesermarsch – im regionalen Vergleich als günstig einzustufen. Allerdings liegt dies auch an der relativ geringen Wirtschaftskraft des Landkreises, die mit einer geringeren Finanzkraft für die Wohnraumnachfrage einhergeht.

Die aktuellsten Angaben über das Mietniveau liegen aus einem Gutachten von Analyse & Konzepte¹ vom Juli 2020 vor. Dieses Gutachten ermittelt die Richtwerte, mit denen die Angemessenheit von Unterkunftskosten für Bedarfsgemeinschaften nach § 22 Abs. 1 S. 1 SGB II beurteilt werden kann. Für den Bereich Wesermarsch-Mitte (Stadt Brake, Jade, Ovelgönne, Stadland) wurden als Richtwerte Netto-Kaltmieten von 4,90 €/m² (Wohnungsgröße zw. 75m² und 85m²) und 5,18 €/m² (Wohnungsgröße zw. 85m² und 95m²) ermittelt.

Zur Kontrolle wurden durch Annoncenauswertung auch aktuelle Angebotsmieten erhoben und in Relation zu den ermittelten Richtwerten gesetzt. Im Ergebnis lagen die geforderten Angebotsmieten im Bereich Wesermarsch-Mitte (Stadt Brake, Jade, Ovelgönne, Stadland) mit Anteilen zwischen 92% und 100% unterhalb der Angemessenheitsgrenzen für Bedarfsgemeinschaften. Diese Anteile sind hier wesentlich höher als in den Bereichen Wesermarsch-Nord und –Süd. Dieses niedrige Mietkostenniveau ist einerseits für die Braker Nachfrager positiv, da man nirgendwo in der Region günstiger wohnen kann als in Brake und Umgebung und niedrige Mietpreise auf Sozialwohnungsniveau auch auf dem freien Wohnungsmarkt zu finden sind. Es ist deshalb auch nicht sinnvoll - wie vielfach in größeren Städten üblich - bei Neubauten von Mehrfamilienhäusern einen bestimmten Anteil von öffentlich geförderten Wohnungen vorzuschreiben. Auf der anderen Seite schränkt ein derartig niedriges Mietniveau den Handlungsspielraum von Immobilienbesitzern und Wohnungsbauinvestoren ein.

¹ Analyse & Konzepte immo.consult GmbH: Fortschreibung 2020 des Konzeptes und Ermittlung der Bedarfe für Unterkunft 2017, Nachberechnung 2020



Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Hoher Eigentümeranteil	Wenig kleine Wohnungen mit ein bis zwei Zimmern für junge Menschen/Pärchen oder Senioren, die sich räumlich verkleinern möchten → weitere Abwanderungen von jungen Menschen
Niedriges Mietniveau	Einschränkung des Handlungsspielraums von Immobilienbesitzern und Wohnungsbauinvestoren
Anstieg der Baufertigstellungen von Ein- bis Zweifamilienhäusern im Jahr 2019	Bau von Mehrfamilienhäusern ist seit 2000 stark zurück gegangen

5.2 Wirtschaft und Beschäftigung

Abb. 36 Entwicklung der Arbeitslosenkennziffer von 2011 bis 2020



Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Die Bundesagentur für Arbeit weist die Arbeitslosenquote lediglich auf Ebene der jeweiligen Bezirke, nicht aber für einzelne Kommunen aus. Ersatzweise wurde mit den verfügbaren Daten eigens eine Arbeitslosenkennziffer berechnet:

$$\label{eq:arbeitslose} \textit{Arbeitslose} \\ \textit{Arbeitslose} \\ \textit{Arbeitslose} \\ \textrm{Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte am Wohnort + Arbeitslose} \\ \times 100 \\$$

Hier ist erkennbar (s. Abb. 36), dass die Arbeitslosenkennziffer seit 2014 linear rückläufig ist. 2014 lag die Arbeitslosenkennziffer bei 12,7 %, der höchste Wert im betrachteten Zeitraum. Seither ist die Kennziffer linear rückläufig und sinkt auf ein Minimum von 10% im Jahr 2019. Im Jahr 2020 ist die Arbeitslosenkennziffer um einen Prozentpunkt angestiegen.



Brake Elsfleth Nordenham Wesermarsch **Beschäftigungsindex** Jahr 2011 = 100105,5

Abb. 37 Beschäftigungsentwicklung am Arbeitsort von 2011 bis 2020

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Analog dazu verlief die Entwicklung der Beschäftigten am Arbeitsort (s. Abb. 37). Dieser Wert spiegelt die in Brake vorhandenen Beschäftigungsverhältnisse wider, unabhängig davon ob die Arbeitskräfte in Brake wohnen oder nicht.

Relativ zum Basisjahr 2011 war der Zuwachs an neuen Beschäftigungsverhältnissen – sogar trotz der Delle im Jahr 2014 - in der Stadt Brake im Vergleich zu den Vergleichsstädten sogar am stärksten. Hier gelang es also, rund 25% mehr neue Arbeitsplätze zu schaffen. Beunruhigend ist allerdings die Tatsache, dass diese Entwicklung volatiler verlief als in den anderen Städten bzw. im Landkreis, die sich stetiger entwickelten, und im Jahr 2019 einbrach. Dies deutet darauf hin, dass die Wirtschaft in Brake vermutlich schneller einstellt, aber auch schneller wieder entlässt als es im Landkreis der Fall ist. Dies wird üblicherweise vor allem bei zeitlich befristeten, gering qualifizierten oder über Werkverträge geregelten Beschäftigungsverhältnissen praktiziert. Eine im regionalen Vergleich stark schwankende Kurve deutet damit für den Braker Arbeitsmarkt auf eine Ausgangssituation hin, die ungünstiger ist als in den anderen Kommunen des Landkreises, da hier evtl. der Anteil "regulärer" Arbeitsverhältnisse höher sein könnte.



Elsfleth Brake Nordenham Wesermarsch **Beschäftigungsindex** Jahr 2011 = 100

Abb. 38 Beschäftigungsentwicklung am Wohnort von 2011 bis 2020

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Auch bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Wohnort – also den in Brake wohnenden Beschäftigten unabhängig vom Ort ihres Arbeitsplatzes – verlief die Entwicklung durchweg positiv. Allerdings stellt auch hier die Stadt Brake den volatilsten Verlauf (s. Abb. 38), wenn auch nicht so ausgeprägt wie bei den Beschäftigten am Arbeitsort. Insgesamt ergibt sich zwischen beiden Kennwerten im Jahr 2020 eine Differenz von knapp 9% (Index SVP am Arbeitsort 120,7, Index SVP am Wohnort 112,1). Dies bedeutet, dass die Braker Bevölkerung unterproportional vom Jobwachstum profitiert hat und knapp die Hälfte der geschaffenen Arbeitsplätze von PendlerInnen besetzt wurde. Insgesamt verlief die Beschäftigungsentwicklung am Wohnort außerdem fast durchgängig schlechter als im Durschnitt des Landkreises Wesermarsch.

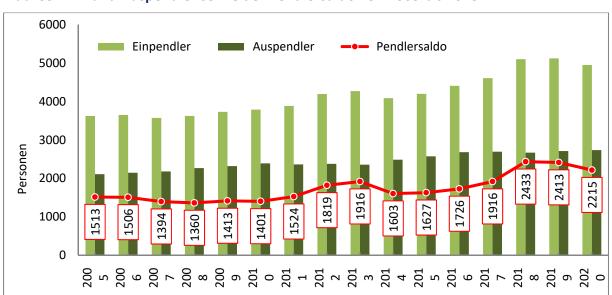


Abb. 39 Ein- und Auspendler sowie der Pendlersaldo von 2005 bis 2018

Quelle: NBank 2021, Darstellung: plan-werkStadt



Die Betrachtung der Ein- und Auspendlerzahlen verdeutlicht, dass Brake – zwischen 2014 und 2018 mit zunehmendem Trend – mehr Einpendler als Auspendler hatte. Seit 2019 ist der Trend leicht rückläufig. Die niedrigere Einpendlerzahl, bei konstanter Auspendlerzahl im Jahr 2020 kann mit der Pandemie und die Auswirkungen auf die Arbeitssituation zusammenhängen. Dennoch ist Brake zwar als Arbeitsort attraktiv für Beschäftigte, jedoch nicht als Wohnort.

■ Land-, Forst- und ■ Land-, Forst-0,3% 2011 Fischereiwirtschaf 2020 und Fischereiwirtsc 0,1% Produzierendes haft Gewerbe Produzierendes 34,2% 40,7% Gewerbe 29,7% ■ Handel, Verkehr 40,3% und Lagerei, Gastgewerbe ■ Handel, 24,8% Sonstige Verkehr und 29,9% Dienstleistungen Lagerei,

Abb. 40 Beschäftigungsentwicklung am Arbeitsort nach Wirtschaftszeigen 2011 und 2020

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Die Entwicklung der Wirtschaftszweige verlief im Betrachtungszeitraum zwischen 2011 und 2020 nicht gleichmäßig, sondern es ergaben sich Verschiebungen.

Generell verlieren der primäre (Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft) und der sekundäre Sektor (Produzierendes Gewerbe) in Brake an Bedeutung. Der tertiäre Sektor ist der dominierende Wirtschaftszweig, der trotz seiner Unterteilung in "Handel, Verkehr, Lagerei und Gastgewerbe" sowie "Sonstige Dienstleistungen" knapp drei Viertel aller Arbeitsplätze stellt.

Im Jahr 2011 ist der sonstige Dienstleistungssektor der stärkste, das produzierende Gewerbe der zweitstärkste und der Bereich um Handel, Verkehr, Lagerei und Gastgewerbe der drittstärkste Wirtschaftszweig.

Im Jahr 2020 ist weiterhin der sonstige Dienstleistungssektor der dominierende Wirtschaftszweig gefolgt von Handel, Verkehr, Lagerei und Gastgewerbe. An dritter Stelle ist das produzierende Gewerbe. In beiden Jahren ist der Wirtschaftszweig der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft der Zweig mit den geringsten Beschäftigten in der Stadt Brake.

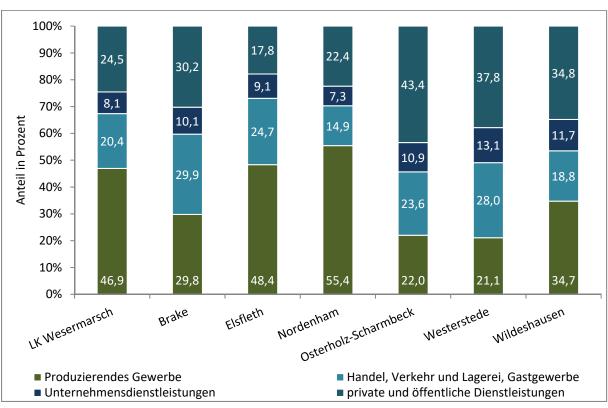
Im Vergleich zu 2011 waren im Jahr 2020 0,2 % weniger (Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, nachfolgend "SVB") im Wirtschaftszeig der Land-, Forst- und Fischereiwirtschaft beschäftigt. Das heißt, der Zweig verliert als Arbeitsgeber zunehmend an Bedeutung. Den stärksten Rückgang verzeichnet das produzierende Gewerbe mit 4,42 %. Im Bereich der sonstigen Dienstleistungen gingen die Zahlen der Beschäftigten ebenfalls um 0,49 % zurück. Den größten und einzigen Zuwachs von über 5 % verzeichnet der Wirtschaftszweig des Handels, Verkehrs, Lagerei und des Gastgewerbes im Vergleich zu 2011

Gastgewerbe



Abb. 41 zeigt die Verteilung der SVB am Arbeitsort auf die Wirtschaftsbereiche des zweiten und dritten Sektors im Jahr 2019. Hierbei wird deutlich, dass Brake im Vergleich zum Landkreis und den Städten Elsfleth und Nordenham, den geringsten Anteil von SVB im produzierenden Gewerbe hat. Im Gegensatz beschäftigt Brake im Bereich Handel, Verkehr, Lagerei und Gastgewerbe mit knapp 30 % die meisten ArbeitnehmerInnen. Der Wirtschaftsbereich der öffentlichen und privaten Dienstleistungen umfasst ebenfalls knapp über 30% der SVB am Arbeitsort und der Bereich der Unternehmensdienstleistungen beschäftigt 10% der SVB am Arbeitsort.

Abb. 41 Sozialversicherungsbeschäftigte am Arbeitsort nach Wirtschaftsbereichen des zweiten und dritten Sektors im Jahr 2020



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen, 2021, Darstellung: plan-werkStadt

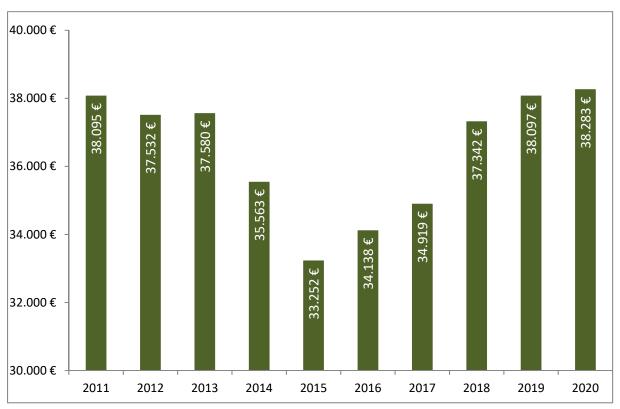
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Arbeitsmarktentwicklung	Geringe Wirtschaftskraft
Tertiäre Sektor ist dominierender Wirt- schaftszweig und gewinnt stetig an Bedeu- tung und Arbeitskräften	Primärer und sekundärer Sektoren verlieren an Bedeutung und Arbeitskräften



5.3 Einzelhandel

Die Situation des Braker Einzelhandels wird primär im Einzelhandelskonzept der Stadt Brake behandelt, weshalb hier nur eine kurze Darstellung der Kaufkraftentwicklung gegeben wird.

Abb. 42 Entwicklung der Haushaltskaufkraft in Brake von 2011 bis 2020



Quelle: NBank 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Die Haushaltskaufkraft lag von 2011 bis 2013 im Schnitt bei circa 37.700 € jährlich. Durch die Zuwanderung von Haushalten mit geringem Einkommen sank das durchschnittliche Haushaltseinkommen in den Jahren 2014 und 2015. Seither steigt das Haushaltseinkommen jährlich an, sodass es 2020 bei 38.283 € lag und somit nur noch knapp unter dem Schnitt der Jahre vor der Fluchtbewegung.

5.4 Verkehr

5.4.1 Flugverkehr

Die nächstgelegenen Flughäfen mit internationalen und europäischen Destinationen sind die Flughäfen in Bremen, Hamburg und Hannover.

Der Flughafen Bremen, mit überwiegend europäischen Zielen, ist von Brake aus innerhalb von 50 Fahrminuten mit dem Auto über die B 212 und A 281 zu erreichen. Eine Anfahrt mit dem Zug nimmt knapp 30 Minuten mehr in Anspruch. Der große und internationale Flughafen der Stadt Hamburg ist in knapp über zwei Stunden Fahrt mit dem Auto zu erreichen.



Die Fahrt mit dem öffentlichen Personennahverkehr dauert circa 40 Minuten länger. Der Flughafen Hannover liegt ebenfalls nur knapp zwei Autostunden von Brake entfernt. Eine Anfahrt mit dem öffentlichen Personennahverkehr nimmt jedoch eine Stunde mehr in Anspruch.

Weder in Brake noch im Landkreis Wesermarsch gibt es Flugplätze für private motorgetriebene Luftfahrzeuge ("Verkehrslandeplätze"). Jedoch befinden sich in den Nachbarlandkreisen diverse kleine Flugplätze für Hobbyflieger und kleine (Verkehrs-)Maschinen. Zum Beispiel kann der Verkehrslandeplatz in Ganderkesee von Verkehrsmaschinen mit einem Gesamtgewicht bis 5,7 t genutzt werden.

5.4.2 Motorisierter Individualverkehr

Brake ist über die Bundesstraßen 211, 212 und 437 an das überregionale Fernstraßennetz angebunden. Die nächsten Autobahnanschlussstellen sind:

Varel-Bockhorn(A 29)	Ri. Nordwesten – Wilhelmshaven (ca. 60 km)
Kreuz Oldenburg-Nord (A 28, A 29)	Ri Westen – Leer (ca. 90 km), Emden (ca. 110 km), Niederlande (Groningen ca. 160 km)
	Ri. Süden – Osnabrück (ca. 140 km), Ruhrgebiet (ca. 250 km)
Stotel (A 27)	Ri. Norden – Bremerhaven (ca. 40km), Cuxhaven (ca. 75 km)
	Ri. Süden – Bremen (ca. 75 km), Hannover (ca. 200 km)

Der 2004 eröffnete Wesertunnel hat die – trotz der Fährverbindungen vorhandene - traditionelle Trennwirkung des Flusses verringert und verbindet zunehmend die Wesermarsch mit dem Elbe-Weser-Raum. Der Tunnel soll zukünftig Bestandteil der in Planung befindlichen Küstenautobahn A 20 werden.

Um die Anbindung der Wesermarsch, insbesondere für Unternehmen, zu verbessern gab es bereits in den 1980er Jahren erste Überlegungen. Nach Jahren des Planfeststellungsverfahrens und ersten Vorbereitungen für den Baubeginn der B 211n fand der offizielle Spatenstich am 30. August 2016 statt, die Fertigstellung erfolgte im Mai 2021. Insgesamt ist der neue Abschnitt der B211n 7,5 Kilometer lang und umfasst zwei Überführungsbrücken sowie zwei Kreisverkehre.

Nach Fertigstellung wird die Bundesstraße nicht mehr direkt auf die Breite Straße und damit auf die Innenstadt, sondern auf die Weserstraße und damit auf den Hafen zuführen. Damit ergeben sich neue Belastungseffekte für das Ringquartier, aber Entlastungseffekte für die Innenstadt.





Abb. 43 Übersichtskarte zur Verlegung der B 211 zwischen Mittelort und Brake

Quelle: https://www.strassenbau.niedersachsen.de/projekte/bundesstrassen/neubau-der-bundesstrae-211-von-westlich-mittelort-bis-brake-78317.html

Laut jüngstem Verkehrsmengenplan des Landes Niedersachsen aus dem Jahr 2015 gestalten sich die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke sowie der Schwerlastverkehr (> 3,5 t) für die Bundes- und Landstraßen in und um Brake wie folgt:

Der nördliche Abschnitt der B 212 ab der Breiten Straße hat eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 13.300 Fahrzeugen. Hinzukommen 1.700 Fahrzeuge des Schwerlastverkehrs. Der Abschnitt der B212 südlich der Breiten Straße in Richtung Elsfleth weist eine deutlich geringere tägliche Verkehrsmenge (8.400 Fahrzeuge) sowie wesentlich weniger Schwerlastverkehr (600 LKW) auf.



Abb. 44 Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte 2015



Quelle:https://www.strassenbau.niedersachsen.de/download/1 25337/Verkehrsmengenkarte_2015.pdf

Die B 211 weist innerhalb des Abschnitts zwischen Stadtzentrum und L 886 ein ähnlich hohes Verkehrsaufkommen wie die B 212 auf, das im weiteren westlichen Verlauf durch die L 886 (Strückhauser Straße) und Logemannsdeichstraße abnimmt.

Die B 212 wird im Norden der Stadt durch Zu- und Rückläufe sowie den Fährverkehr durch die L 889 (Raiffeisenstraße) gespeist. Hier beträgt die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge 2.800 Fahrzeuge und 300 Fahrzeuge des Schwerverkehrs.

Die Weserstraße taucht in der Verkehrsmengenkarte 2015 nicht auf. Allerdings werden sowohl Strukturentwicklungen in der Stadt Brake (geplante Hafenerweite-

rung, die Gewerbeentwicklung Brake-Nord mit Anbindung an die Otto-Hahn-Straße und die Wohnbauentwicklung im B-Plangebiet Nr. 78 "Brake Süddiek, Bereich Verlängerung der Heinrich Addicks-Straße") als auch ein leichter Zuwachs der Motorisierung eine zunehmende Verkehrsbelastung der Weserstraße zur Folge haben. Im Verlauf der Weserstraße wird bis 2030 eine Prognosebelastung von 10.200 bis 11.900 Kfz/24 h erwartet.





Abb. 45 Prognosebelastungen der Weserstraße 2030 im Planfall [Kfz/24 h]

Qeuelle: Stadt Brake, Ingenieurgemeinschaft Dr.-Ing. Schubert 2019

Pkw-Parkplätze

Öffentliche Parkplätze sind sowohl rund um die Innenstadt als auch an wichtigen öffentlichen Einrichtungen vorhanden, z.B.:

- Parkplatz Schrabberdeich
- Parkplatz Postplatz
- Parkplatz Milchstraße
- Parkplatz Heukaje am Weserufer
- EWE Go Charging Station für 2 Elektrofahrzeuge am Postplatz 1
- Parkplatz vor den Berufsbildenden Schulen/Brommy-Bad
- Cityparkplatz an der St. Marien-Kirche

Touristische Parkplätze für Wohnmobile gibt es an folgenden Orten:

- Reisemobilstellplatz am Binnenhafen (4 Stellplätze)
- Cityparkplatz Willy-Brandt-Str. (2 Stellplätze)

Viele der öffentlichen innenstadtnahmen Parkplätze sind als Multifunktionsflächen angelegt, so dass sie sich für andere Nutzungen – wie etwa Veranstaltungen – eignen.



Zusätzlich gibt es Firmenparkplätze und an vielen Straßen straßengeleitendes Parken. Es kann davon ausgegangen werden, dass – abgesehen von Situationen besonders hoher Nachfrage (etwa bei Veranstaltungen) oder im Krankenhausumfeld – genügend Parkplätze vorhanden sind. Eine vertiefte Betrachtung der Stellplatzsituation und ihrer Auslastung bedarf einer genaueren Untersuchung, als sie im vorliegenden Kontext zu leisten ist.

5.4.3 Verkehrsmittel des Umweltverbunds Einbindung in das Schienennetz

Brake ist über die elektrifizierte Regionalbahnstrecke Bremen - Hude - Brake – Nordenham an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden. Die Regio-S-Bahn RS 4 der Nordwestbahn verkehrt täglich von 5 bis 23 Uhr im Stundentakt. Die Reisezeit nach Nordenham beträgt knapp 20 Minuten, nach Bremen 45 Minuten.

Einbindung in das Busliniennetz

Innerhalb der Stadtgrenzen verkehrt die Stadtbuslinie 422 des Verkehrsverbunds Bremen & Niedersachsen (VBN). Der Kleinbus mit 8 Sitzen verkehrt unter anderem zwischen Famila, der Innenstadt und dem Bahnhaltepunkt Kirchhammelwarden. An Werktagen verkehrt der Bus stündlich zwischen 6 Uhr und 19 Uhr, am Wochenende von 9 bis 15 Uhr.

Die Buslinie 425 (Nordenham – Rodenkirchen – Brake) hat einen ausgedünnten Fahrplan und ist bei Fahrtzeiten und Haltestellen für den Schülerverkehr optimiert. Auch diese Linie wird am Wochenende nicht bedient.

Eine Erreichbarkeitsanalyse ergab bereits im ISEK 2012, dass – unabhängig von der Bedienungsqualität – die Haltestellendichte ausreichend ist. Lediglich der Hafenrandbereich ist unterversorgt.

Die regionale Anbindung Brakes erfolgt über den WeserSprinter (Linie 440). Der Regionalbus verkehrt zwischen den Städten Oldenburg und Brake bis nach Nordenham und Bremerhaven. Die Fahrtdauer der gesamten Strecke beläuft sich auf circa 95 Minuten. Die Strecke zwischen Brake und Oldenburg legt der Wesersprinter in 46 Minuten zurück. An Werktagen verkehrt der Bus stündlich und in den Morgenstunden sogar im 20- bis 30-Minuten-Takt. Auch an Wochenenden und Feiertagen verkehrt der Wesersprinter stündlich, jedoch in einem kleineren Zeitfenster. In Brake verzweigt sich die Linie in zwei Äste: sowohl der nordwestliche Ast Brake – Nordenham – Blexen, Fähranleger als auch der nordöstliche Ast Brake – Bremerhaven werden abwechselnd im 2-Stunden-Takt bedient.

Laut VBN gibt es in der Wesermarsch kein Angebot im Nachtverkehr. Bedarfsverkehre wie Anruftaxi- oder -Busse gibt es nur in den Gemeinden Butjadingen und Stadtland. Ebenfalls gibt es kein Carsharing-Angebot in der Stadt Brake.



E-Scooter

Für die seit Sommer 2019 auf den Markt getretenen internationalen E-Scooter-Verleiher sind Städte in der Größenordnung Brakes nicht attraktiv genug. Lokale Verleiher gibt es nicht, lediglich ein Fahrsicherheitstraining für E-Scooter wird angeboten.

Radverkehr

Die Stadt Brake beschreibt sich selbst als fahrradfreundliche Stadt und als einen beliebten Tourenpunkt für RadfahrerInnen. Auf dem Ausschnitt der Karte der opencyclemap.org ist zu

Abb. 46 Regionales Radverkehrsnetz



Quelle: http://www.opencyclemap.org/

erkennen, dass die Fahrradroute D9 durch Brake verläuft. Die D9-Route ist ein Radfernweg und die direkteste Nord-Süd-Verbindung durch Deutschland und auch Teil des Weserradwegs. Außerdem verlaufen die Sielroute (Rundweg um die Wesermarsch) sowie der Radrundweg Unterweser durch Brake. Ergänzt werden diese Strecken durch regionale und lokale Fahrradwege in und um Brake.

Die Radwegeinfrastruktur Brakes stellt sich generell als verbesserungswürdig dar. Auch wenn an manchen Hauptstraßen gepflasterte Wege für den Radverkehr vorhanden sind, so erfüllen sie i.d.R. nicht die erforderlichen Standards der "Empfehlungen für Radverkehrsanlagen" (insbes. Dimensionierung). Sie können deshalb nicht mit einem der Verkehrszeichen 237, 240 oder 241 nach StVO ausgewiesen werden und unterliegen deshalb auch nicht der Radewegebenutzungspflicht. Neben der Dimensionierung stellt sich vielfach

auch die Oberflächenbeschaffenheit und die Wegeführung als problematisch dar. Es besteht deshalb großer Handlungsbedarf zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur.

Leihfahrräder

Einen kommunalen Anbieter für Leihfahrräder gibt es in Brake nicht. Über den in Brake ansässigen Fahrradhändler "Fahrrad Gruß" haben Braker ArbeitnehmerInnen bzw. ArbeitgeberInnen die Möglichkeit ein "Dienst-Fahrrad" über JobRad zu leasen.

Fahrradabstellanlagen

Große und öffentliche Fahrradunterstellplätze befinden sich sowohl am Bahnhof Brake als auch am Bahnhaltepunkt Kirchhammelwarden. Am Braker Bahnhof gibt es insgesamt 40 Stellplätze für Fahrräder. Pro Einheit ist ein Sicherheitsschlüssel nötig, der gegen ein Pfand in Höhe von 15€ ausgeliehen werden kann. Am Haltepunkt in Kirchhammelwarden gibt es eine Sammelschließanlage mit 16 Stellplätzen sowie drei Ladestationen für E-Bikes in einem Ladestellenschrank und drei frei zugängliche Ladestellen. Die NutzerInnen haben durch ein Pfandleihsystem Zugang zu den Stellplätzen sowie Akkuladeschränken. Sowohl am Bahnhof Brake



als auch in Kirchhammelwarden ist eine monatliche Nutzungsgebühr von 8€ im Monat pro Rad fällig. Bei einer Mietdauer von einem Jahr beträgt die Nutzungsgebühr 80€ (Stand: 2021).

Weitere Fahrradabstellanlagen existieren an den öffentlichen Einrichtungen (Schulen, Verwaltung, Sportanlagen etc.). In der Innenstadt stellen manche Einzelhändler ihrer Kundschaft mobile Fahrradständer zur Verfügung.

Fußgängerverkehr

Für den Fußgängerverkehr sind an den meisten Straßen beidseitig Fußwege vorhanden. Reine Fußgängerbereiche existieren in der Fußgängerzone (Breite Straße) sowie an der Weserpromenade. Gemischte Verkehrsflächen mit Vorrang für den Fußgängerverkehr (Verkehrsberuhigter Bereich, Zeichen 325.1) gibt es in verschiedenen Wohngebieten der Stadt.

Eine wichtige Funktion im Stadtgefüge übernehmen die kleinen Verbindungswege, die eine kurze Verbindung zwischen ansonsten nur per Umweg zu erreichenden Straßen ermöglichen. Hiervon gibt es einige z.B. zwischen der Breiten Straße und der Schulstraße sowie in vielen Wohngebieten der Stadt.

Eine der wichtigsten Fußgängerverbindungen der Innenstadt stellt die Bahnunterführung Breite Straße dar. Allerdings wird von der Bevölkerung die Rutschgefahr des Belags bei feuchter Witterung bemängelt.

Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Tourenpunkt der Radoute D9/Weserradweg → Marketing für Tourismus?!	Bewerbung des Radwegs und touristische Möglichkeiten → Potenziale nutzen
MIV: gute Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz → Wesertunnel und Bau der B211n	Umverteilung der Verkehrsbelastungs- effekte von Innenstadt auf Ringquartier/ Weserstraße
Werktags solide/gute Busanbindungen innerhalb der Stadt	Nachts und am Wochenende kein Busver- kehr → Bedarf?
Gute überregionale Busverbindung durch den Wesersprinter an umliegende größere Städte (Bremen, Oldenburg, Bremerhaven)	Nacht kein Busverkehr → Bedarf? → Junge Menschen nach Kultur/Partynacht wieder in die Wesermarsch
Haltestellendichte ist ausreichend	Hafenrandbereich ist mit ÖPNV unterversorgt
Stündliche Zugverbindung nach Bre- men/Nordenham	Keine direkte Zug- oder Busverbindung nach Hamburg



5.5 Bildung, Soziales, Gesundheit

5.5.1 Bildung

Kindertageseinrichtungen

Das Betreuungsangebot in Kindergärten, Krippen und Horten wird in Brake durch elf Kindertageseinrichtungen gesichert, wovon sich vier in städtischer Trägerschaft befinden. Der Kindergarten der Lebenshilfe e.V. hat sowohl drei Integrations- als auch drei heilpädagogische Gruppen für Kinder mit Behinderungen und/oder Entwicklungsverzögerungen. Im Kinderhaus Blauer Elefant können Eltern und Kinder eine sozialpädagogische Beratung und Betreuung in Anspruch nehmen. Hier können 12 Kinder in altersgemischten Gruppen in einer sozialpädagogischen Gruppe an drei bis fünf Tagen intensiv betreut werden.

Grundschulen

In Brake gibt es fünf Grundschulen in städtischer Trägerschaft, wovon eine, die Eichendorffschule, eine katholische Bekenntnisschule ist.

Der demographische Wandel ist für das Schulsystem insgesamt eine akute Herausforderung. Die rückläufigen Geburtenzahlen ziehen lebensabschnittsweise Konsequenzen nach sich. So werden sich etwa im Bildungsbereich nach fünf bis sechs Jahren Effekte in den Anmeldezahlen bei den Grundschulen und vier bis fünf Jahre später bei der Anzahl der Anmeldungen an den weiterführenden Schulen zeigen. Diese zeitversetzte Entwicklung zieht sich durch alle Stationen des Bildungsapparates.

Durch den Schulentwicklungsplan von 2015 wird deutlich, wie sich die Schülerzahlen der einzelnen Grundschulen (GS) in Brake von 2008 bis 2014 entwickelten und von 2015 bis 2020 prognostiziert wurden. Auffällig ist, dass bis auf die GS Harrien, alle Grundschulen sinkende SchülerInnenzahlen verzeichneten. Ein zweiter Blick lässt auch Unterschiede in der Dynamik erkennen: So war die GS Kirchhammelwarden am stärksten von einem SchülerInnenrückgang betroffen. Im Vergleich dazu verliefen die Entwicklungen der GS Boitwarden, GS Golzwarden sowie die der katholischen Eichendorffschule relativ langsamer.



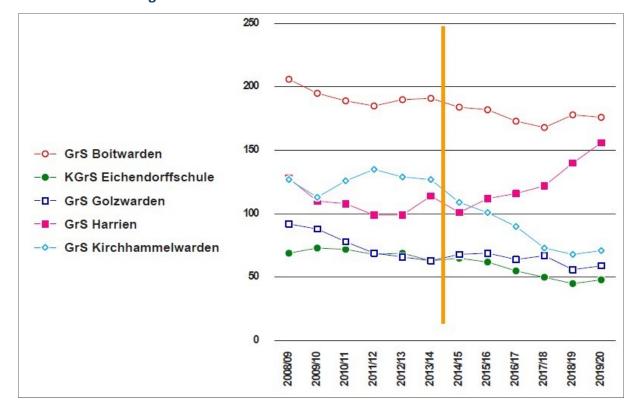


Abb. 47 Entwicklung der Grundschulen der Stadt Brake im Einzelnen

Quelle: Schulentwicklungsplan 2015, S. 127

Eine etwas aktuellere Datenlage zum Status-Quo und zur zukünftigen Entwicklung der Grundschulen vom Stand Oktober 2017 bietet die Konzeption zur Grundschulentwicklung in Brake – Planungszeitraum 2017 bis 2022.

Aus Abb. 48 geht hervor, dass die Anzahl der SchulanfängerInnen im Zeitraum von 2017 bis 2022 im Schnitt bei 126 Kindern liegt. Der Blick auf die langfristige Entwicklung von 2023 bis 2027 zeigt, dass die Zahlen der SchulanfängerInnen im Jahr 2023 mit prognostizierten 109 SchülerInnen unter dem Stand von Oktober 2017 mit 124 SchülerInnen liegen werden. Im Schnitt werden in der langfristigen Betrachtung pro Jahr 111 SchülerInnen eingeschult, sodass auch hier der Schnitt unterhalb des Schnitts der mittelfristigen Betrachtung von 126 SchülerInnen pro Jahr liegt. Zusammengefasst werden langfristig die SchülerInnenzahlen durch den demographischen Wandel leicht zurück gehen, jedoch recht stabil bleiben.



Abb. 48 Entwicklung der Schülerzahlen und Zügigkeit von 2017 bis 2023

					Langfristige Entwicklung basierend auf Hochrechnungen						
Schulbezirke	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
Golzwarden	14	10	8	14	6	18	10	10	10	10	10
Züge	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
Boitwarden	49	51	49	46	33	56	40	41	42	42	42
Züge	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2
Harrien	45	43	53	47	46	55	42	43	43	43	44
Züge	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2
Kirchhammel- warden	16	21	26	16	22	16	17	17	17	18	18
Züge	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
Gesamt	124	125	136	123	107	145	109	111	112	113	114

In den Daten sind die potenziellen katholischen SchülerInnen enthalten (Stand 10.2017).

Quelle: Konzeption zur Grundschulentwicklung in Brake – Planungszeitraum 2017 – 2022, S. 3 ff., Darstellung: plan-werkStadt

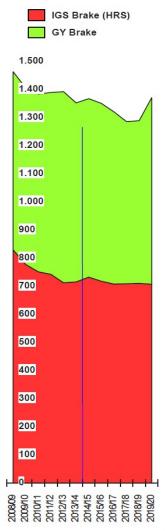
Das Ergebnis der Grundschulkonzeption ist, dass die drei Grundschulen Boitwarden, Golzwarden und Kirchhammelwarden über ausreichend Kapazitäten verfügen und die Schüler-Innenzahlen in den betrachteten Zeiträumen, im Rahmen ihrer gegebenen Zügigkeit, als stabil prognostiziert werden. Der bauliche Zustand der drei Grundschulgebäude wird seitens der Stadt als gut bewertet. Hingegen wird der bauliche Zustand der Grundschule Harrien und der der Eichendorffschule als wesentlich schlechter bewertet und mit dringendem Handlungsbedarf tituliert.

Innerhalb des Konzeptes wurden vier Alternativen bzw. Varianten zur zukünftigen Gestaltung des Grundschulangebotes mit Sporthalle erarbeitet, wovon die erste Variante – der Neubau einer zweieinhalbzügigen Schule am Standtort Ladestraße als Ersatz für die Grundschule Harrien an der Wilhelmstraße – in der Bewertung am besten abschnitt. Die Fertigstellung des Neubaus ist für 2023 vorgesehen.



Weiterführende Schulen





Quelle: Schulentwicklungsplan 2015, S. 251

Die weiterführenden Braker Schulen sind das Gymnasium Brake sowie die Integrierte Gesamtschule Brake (IGS), die am Philosophenweg 3 und 4 ansässig sind. Die Haupt- und Realschule der Stadt wurde im Sommer 2019 aufgelöst.

Am Gymnasium, das 1963 gegründet wurde, werden mehr als 1.000 SchülerInnen von ca. 80 Lehrkräften unterrichtet. Zu seinem Einzugsgebiet zählt mit den Städten Brake und Elsfleth sowie den Nachbargemeinden Berne, Lemwerder, Ovelgönne und Stadland die südliche Wesermarsch. Der Unterricht der Sekundarstufe II findet Platz im Gebäude der benachbarten Berufsbildenden Schule. An der IGS Brake haben die SchülerInnen die Möglichkeit, vom Hauptschulabschluss bis zum Abitur alle Abschlüsse zu erreichen. Nach Angaben des Landkreises, in dessen Trägerschaft sich die IGS befindet, werden circa 730 SchülerInnen von 60 Lehrkräften unterrichtet und in einem teilgebundenem Ganztagsmodell unterrichtet. Zum Einzugsbereich zählt der gesamte Landkreis Wesermarsch. Die SchülerInnenzahlen der IGS und des Gymnasiums der Stadt Brake weisen eine unterschiedliche Dynamik sowohl in der bisherigen Entwicklung als auch in der Prognose auf. Seit 2009 hat die IGS recht linear an SchülerInnenzahlen bis 2013 verloren. Für die weitere Entwicklung wurde der IGS eine konstante SchülerInnenzahl von knapp über 700 bis zum Schuljahr 2019/2020 prognostiziert. Das Gymnasium hingegen verzeichnete eine dynamischere Entwicklung, letztendlich sind auch hier die SchülerInnenzahlen langfristig rückläufig. Für das Schuljahr 2019/2020 wurde dem Gymnasium ein Anstieg von ca. 100 SchülerInnen prognostiziert. Dieser Anstieg dürfte auf die zum Zeitpunkt des Schulentwicklungplans vermutlich bereits feststehende Schließung der Haupt- und Realschule in dem Jahr zurückzuführen sein.

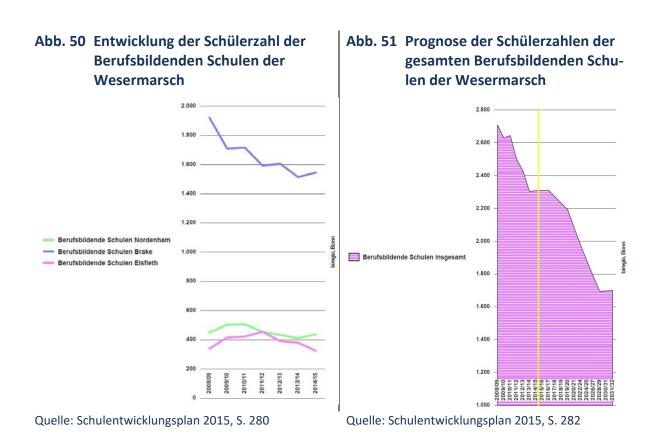
Erwachsenenbildung

In Brake gibt es einen Standort der Berufsbildenden Schule für

den Landkreis Wesermarsch. Weitere Standorte befinden sich in Elsfleth und Nordenham. An der BSS haben die SchülerInnen und Auszubildenden die Möglichkeit, den schulischen Teil ihrer Ausbildung sowohl in Teilzeit- als auch Vollzeitform zu absolvieren. Das Angebot an der BBS ist sehr vielfällig aufgebaut und reicht von handwerklichen und kaufmännischen über technische bis hin zu sozialen und gastronomischen Berufen. Außerdem können Interessierte in den Fachrichtungen Wirtschaft sowie Gesundheit und Soziales mit dem Schwerpunkt Ökotrophologie über das berufliche Gymnasium nach drei Jahren die Hochschulreife/ Abitur erlangen. Gemeinsam mit den oben genannten weiterführenden Schulen und der Kindertagesstätte bilden diese eine Art Bildungscluster im Bereich des Philosophenwegs und der Gerd-Köster-Straße.



Auch an der BBS in Brake wirkt sich die demografische und gesellschaftliche Entwicklung aus: Neben der Abhängigkeit von den Geburtenzahlen stehen die Schülerzahlen der BBS zusätzlich noch unter dem Einfluss der gesellschaftlichen Wertschätzung eines Studiums gegenüber einem Ausbildungsberuf. Der Schulentwicklungsplan der Wesermarsch prognostizierte für die BBS Brake starke Rückgänge bei den SchülerInnenzahlen. 2015 konnte die Wesermarsch noch auf Jahrgangsbreiten von 1.100 Jugendlichen im Alter von 16 bis 19 Jahren zurückgreifen. Für 2020 sollten es dann nur noch 800 sein und im Jahr 2035 nur noch 650. Die absehbar sinkenden Geburtenzahlen werden diese Entwicklung weiter treiben.



Des Weiteren hat die Kreisvolkshochschule (KVHS) der Wesermarsch ihre Geschäftsstelle sowie Unterrichtsräumlichkeiten in Brake. Die KVHS bietet ein vielfältiges Angebot an Kursen zu verschiedenen Themen an.



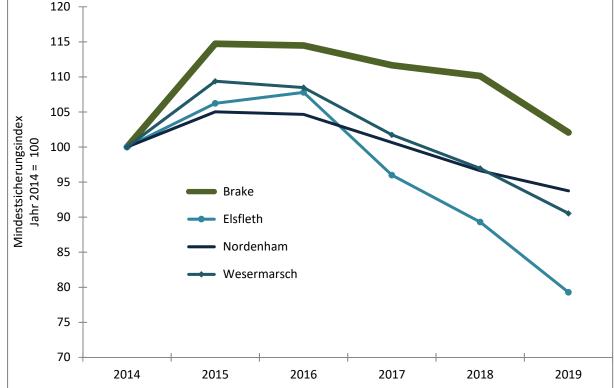
5.5.2 Soziales

Sozialstruktur

Transferleistungen der sozialen Mindestsicherungssysteme sind finanzielle Hilfen des Staates, die zur Sicherung des grundlegenden Lebensunterhalts an leistungsberechtigte Personen ausgezahlt werden. Dazu zählen in der Sozialberichterstattung der amtlichen Statistik folgende Leistungen:

- Gesamtregelleistungen (Arbeitslosengeld [ALG] II und Sozialgeld) nach dem Zweiten Buch Sozialgesetzbuch (SGB II)
- Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen (zum Beispiel Wohn- und Pflegeheime) nach dem Zwölften Buch Sozialgesetzbuch (SGB XII),
- Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung nach dem SGB XII,
- Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz.

Abb. 52 Entwicklung der Mindestsicherungsleistungsempfangenden von 2014 bis 2019 im Vergleich 120 115 110



Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Generell ist festzustellen, dass der Bezug von Mindestsicherungsleistungen von 2014 auf 2015/2016 in allen betrachteten Städten und dem Landkreis rapide gestiegen ist. Eine Ursache dafür war die Migration von Geflüchteten. In Brake wurden 2015 und 2016 mit knapp 15 % mehr Mindestsicherungsleistungsempfangende registriert als noch im Jahr 2014, womit



die Stadt das Ranking deutlich anführt. In den folgenden Jahren sind die Zahlen der Mindestsicherungsleistungsempfangenden in allen Vergleichsstädten und dem Landkreis rückläufig.

Es beziehen im Schnitt, um 1-3 Prozentpunkte mehr Frauen als Männer Mindestsicherungsleistungen in allen betrachten Städten und der Wesermarsch.

Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht nochmals, dass in der Stadt Brake mehr EinwohnerInnen als in den umliegenden Städten und dem Landkreis Mindestsicherungsleistungen beziehen, gefolgt von der Stadt Nordenham der Wesermarsch und der Stadt Elsfleth.

20 Elsfleth ■ Brake ■ Nordenham ■ Wesermarsch 18 15,3 15,3 14,9 14,9 16 13,9 13,3 13,3 12,8 12,3 14 **Anteil in Prozent** 10,9 10,6 10,5 12 10,0 10,1 9,5 9,1 8,8 10 8 6 4 2 0 2015 2019 2014 2016 2017 2018

Abb. 53 Anteil der Mindestsicherungsempfangenden an der jeweiligen Bevölkerung in %

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Wird zusätzlich noch das Kriterium der Staatsangehörigkeit betrachtet, so wird deutlich, dass allgemein mehr deutsche als nicht-deutsche StaatsbürgerInnen Mindestsicherungsleistungen beziehen. Allerdings ist zu erkennen, dass in den Jahren der Fluchtbewegung der Anteil der nicht-deutschen Leistungsbeziehenden teilweise um bis zu 10 Prozentpunkte angestiegen ist, wie z.B. in Brake. Der Anteil der ausländischen Bevölkerung an allen Mindestsicherungsempfangenden liegt darüber hinaus oberhalb des Anteils der ausländischen Bevölkerung - in Brake im Jahr 2019 bei 33,2% gegenüber einem Ausländeranteil an der Gesamtbevölkerung von 9,8%.



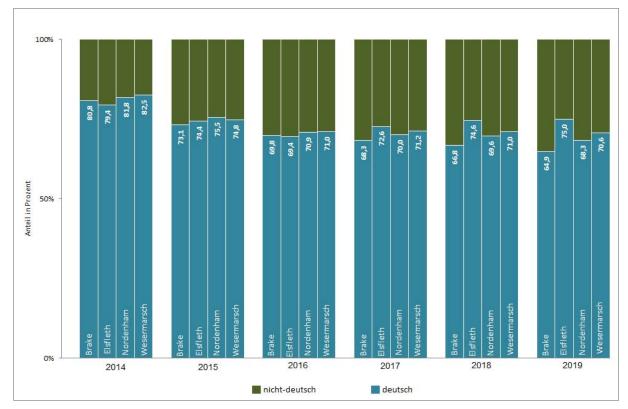


Abb. 54 Anteil der Mindestsicherungsempfangenden nach Staatsangehörigkeit in %

Quelle: Landesamt für Statistik Niedersachsen 2021, Darstellung: plan-werkStadt

Senioren- und behindertenrelevante Infrastruktur

In der Stadt Brake gibt es seit 2005 einen Beirat für Senioren und Menschen mit Behinderungen (BSMB), der sich für die Teilhabe und Mitwirkung älterer und behinderter Menschen in der Gemeinschaft einsetzt. Ziel ist es, der Isolation von Betroffenen entgegenzuwirken. Zudem hat der Beirat eine Beratungsfunktion für Akteurlnnen der Stadt Brake und hält im Zweimonatsrhythmus öffentliche Sitzungen insbesondere zu den Themen Barrierefreiheit und Teilhabe ab.

Die Behindertensportgemeinschaft Brake e.V. bietet neben Rehasport für verschiedene Behinderungsarten auch Sportarten wie Para-Schwimmen, Gymnastik, Hallenboßeln sowie Walking und Wassergymnastik an.

Im Bereich der Menschen mit geistigen Behinderungen ist die Lebenshilfe Wesermarsch die passende Ansprechpartnerin. Neben der KiTa und der Karl-Eicheler-Schule bietet sie auch offene Hilfen und Beratung mit dem Schwerpunkt Autismus an.

In der Stadt Brake sind insgesamt fünf ambulante Pflegedienste tätig:

- Christopherus Mobil eine Einrichtung des Christopherus-Hauses
- Helfende Hände Schinski
- Malteser Hilfsdienst



- Pflegedienst Charlston
- Pflegedienst Achtern Diek (Golzwarden)

Zur weiteren seniorenrelevanten Infrastruktur zählen stationäre Pflegedienste, wie Senioren- bzw. Altenheime und betreutes Wohnen. Insgesamt gibt es vier Altenpflegeheime im Stadtbereich und eine Seniorenwohngemeinschaft in Kirchhammelwarden:

- Altenpflegeheim Christopherus-Haus (Kantstraße 11),
- Haus Teichblick (Charleston Wohn- und Pflegezentrum am Kibitzring 38),
- Alt Harrien GmbH (Harrier Straße 9),
- Seniorenzentrum Brake (Breite Straße 84-86),
- Wohngemeinschaft "Am Wasserturm" (Stedinger Landstraße 31d)

5.5.3 Gesundheit

Die Gesundheitsversorgung der Braker Bevölkerung ist – was die Qualität betrifft – weiterhin als ausgesprochen gut zu bezeichnen. Am südlichen Rand der Stadtmitte befindet sich das St.-Bernhard-Hospital, das mit neun Fachabteilungen, fünf medizinischen Zentren sowie einem angrenzendem Medizinischen Versorgungszentrum (MVZ) mit fünf Praxen eine große medizinische Bandbreite abdeckt und jährlich 30.000 Patienten versorgt. Ein weiteres Gesundheitszentrum bildet das Ärztehaus in Kirchhammelwarden. Hier sind acht (Fach-)Arzt-praxen verschiedenster Ausrichtungen sowie verschiedene medizinische Dienstleister ansässig. Ein Blick auf die örtliche Verteilung der ärztlichen Grundversorgung durch-weitere AllgemeinmedizinerInnen und InternistInnen ist jedoch differenzierter. Denn die weiteren sechs praktizierenden HausärztInnen verteilen sich lediglich auf die Innenstadt (4), Harrien (1) und Kirchhammelwarden (1). Die nördlichen Stadtteile (Boitwarden, Golzwarden, Ringquartier) oder gar die Außenbezirke müssen ganz auf eine wohnortnahe Hausarztversorgung verzichten. Gerade für Senioren, die häufiger als jüngere Menschen auf ärztliche Versorgung angewiesen sind, ist dies ein Wohnstandortnachteil.

Medizinische Dienstleister, wie Apotheken (5), Sanitätshäuser (1) sowie Augenoptiker und Hörakustiker (6) siedeln sich im Umfeld von ÄrztInnen und Medizinischen Versorgungszentren an. So auch in Brake. Ein Großteil der med. Dienstleister bündelt sich in der Innenstadt und im unmittelbaren Umfeld des St.-Bernhard-Hospitals. Ebenso haben sich eine Apotheke und ein Augenoptiker am Ärztehaus in Kichhammelwarden angesiedelt. Im Bereich des Einkaufzentrums an der Weserstraße haben sich sowohl eine Apotheke als auch eine Augenoptikkette niedergelassen.



Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken			
Gutes/Solides Betreuungs- und Bildungs- angebot für Kinder und SchülerInnen	Rückgang der Anmeldezahlen durch demographischen Wandel → Entwicklung wird sich durch den gesamten Bildungsapparat ziehen			
	Mittelfristig schrumpfen die Schülerzahlen, Auswirkungen auf die Schulstruktur			
	Langfristig werden Schulen geschlossen			
Es gibt eine senioren- und behinderten relevante Infrastruktur	Qualität und Quantität?			
Anzahl der Mindestsicherungsempfangenden ist seit 2015 rückläufig	In Brake erhalten mehr EinwohnerInnen Mindestsicherungsleistungen als in den um- liegenden Städten und Landkreis			
Qualität der Gesundheitsversorgung ist gut	Quantität und vor allem die Verortung von AllgemeinmedizinerInnen und Internistinnen sind ausbaufähig \rightarrow besonders der nördliche und südliche Stadtbereich als auch die Randgebiete sind unterversorgt \rightarrow Wohnstandortnachteil besonders für Senioren.			

5.6 Freizeit, Kultur, Sport, Tourismus

5.6.1 Freizeitinfrastruktur

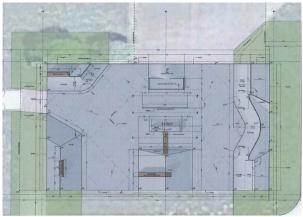
Das Brommy-Bad liegt am Philosophenweg 8 und ist ein fester Bestandsteil der Freizeitinfrastruktur der Stadt Brake. Seit 2012 kann nur das Hallenbad genutzt werden. Das benachbarte Freibad ist stillgelegt, soll aber nach Prüfung verschiedener Optionen (s. Kap. 4.3.5) wieder reaktiviert werden. Den Badegästen stehen im Hallenbad ein 25-Meter-Becken mit fünf Bahnen sowie ein Sprungturm mit einem Ein-Meter- und Drei-Meter-Brett zur Verfügung. Zudem bietet das Bad auch verschiedene Kurse wie Aqua-Fitness und Kinderschwimmen an.

Der Jugendtreff Brake befindet sich in direkter Nachbarschaft ebenfalls am Philosophenweg 8. Die städtische Jugendeinrichtung bietet neben den regulären Betreuungszeiten auch verschiedene Freizeitaktivitäten für Kinder und Jugendliche während der Schulferien an. Vor Ort haben die Kinder und Jugendlichen in den Räumlichkeiten des Jugendtreffs die Möglichkeit Billard oder verschiedene Gesellschaftsspiele zu spielen. Außerdem können sie sich diverse Skate- und Longboards ausleihen, um auf dem Gelände damit zu fahren.



Im Jahr 2021 wurden darüber hinaus zwei weitere Freizeiteinrichtungen fertiggestellt. Der Braker Skatepark am Brommybad soll als Betätigungsfeld für Jugendliche und junge Erwachsene dienen und an der Bahnhofstraße zwischen Uferweg und Ulriciweg wurde ein Bouleplatz für die etwas ältere Generation eingerichtet.

Abb. 55 Skatepark und Boulebahn





Quelle: Stadt Brake



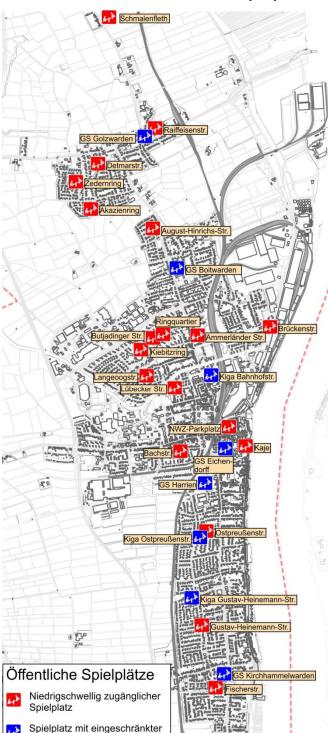


Abb. 56 Standorte der öffentlichen Spielplätze

öffentlicher Nutzbarkeit (Grundschulen, Kindergärten)

Quelle: Stadt Brake, Darstellung: plan-werkStadt

Insgesamt gibt es im Braker Stadtgebiet (neben weiteren Sport- und
Bolzplätzen) 27 öffentliche Spielplätze
mit entsprechender Ausstattung. Hiervon befinden sich fünf Spielplätze an
Grundschulen und drei an Kindergärten, stehen der Öffentlichkeit also nur
außerhalb der Unterrichts- und Betreuungszeiten zur Verfügung, was in der
dunklen Jahreszeit eine angemessene
öffentliche Nutzung erschwert.

Zusätzlich zu den genannten Spielplätzen gibt es noch mehrere Freiflächen, die keine spielplatzgerechte Ausstattung aufweisen und als Bolzplätze genutzt werden.

Alle Spielplätze sind im Spielplatzkataster der Stadt Brake dokumentiert. Ihr Zustand wird im Rahmen regelmäßiger Begehungen erhoben, so dass die Verkehrssicherheit der Spielanlagen permanent gewährleistet ist. Spielplätze die Handlungsbedarf aufweisen werden entsprechend erneuert oder nachgebessert.

Der technische Zustand der Spielplätze genügt demnach den Anforderungen. Das zugrundeliegende pädagogische Konzept muss allerdings als nicht mehr ganz aktuell eingeschätzt werden. Das Betätigungsangebot umfasst das übliche Sortiment an Schaukel- und Klettergeräten zur körperlichen Betätigung. So wichtig diese auch ist, so verkürzt ist die einseitige Ausrichtung darauf. Bis auf Sandkästen fehlen voll-

ständig passende Angebote zur Entdeckung der eigenen Kreativität und Entwicklung der Sinne (z.B. Bauelemente, Wasserspielmöglichkeiten etc.) – die Ausstattung stellt lediglich das übliche Regelinstrumentarium der Spielgerätehersteller dar.



Die Braker Vereinslandschaft ist vielfältig und bietet eine große Bandbreite für die Bevölkerung, um dort ihre Freizeit zu verbringen und sich zu engagieren. Neben den Sportvereinen, den Bürgervereinen oder den Freiwilligen Feuerwehren gibt es eine so große Vielzahl an Vereinen, dass sie an dieser Stelle nicht angemessen aufgelistet werden können.

5.6.2 Kultur

Seit 20 Jahren gibt es den Verein zur Kulturförderung, der es sich zum Ziel gesetzt hat, musikalische und literarische Projekte in Brake für Jung und Alt zu fördern. Ende 2018 zählte der Verein über 60 Mitglieder.

Im Folgenden werden ausgewählte Kulturangebote der Stadt Brake vorgestellt:

Ein fester Bestandteil des Kultur- und Freizeitprogramms der Stadt ist das Central Theater Brake (CTB). Das CTB ist ein altes Kino, das seit über 100 Jahren Filmvorführungen zeigt und wurde in den 1970er Jahren zum Servicekino umgebaut. Bis 2007 wurde das Kino durch einen kommerziellen Betreiber geführt und stand danach einige Jahre leer, bis es durch die heutige Betreiberin, die Centraltheater eG, wieder in Betrieb genommen wurde. Seither finden neben den Vorführungen von aktuellen Filmen und Klassikern nahezu täglich kulturelle Veranstaltungen, wie Theatervorführungen, Konzerte, Lesungen oder Kabarett statt. Die Genossenschaft kann durch den Kauf von Genossenschaftsanteilen im Wert von 100€ pro Anteil unterstützt werden.

Der Verein der Niederdeutschen Bühne Brake e.V. ist seit über 90 Jahren Teil der Theaterlandschaft in Brake und belebt diese mit Theaterstücken auf Plattdeutsch. In jeder Spielzeit werden drei Theaterstücke auf Plattdeutsch sowie ein Weihnachtsmärchen auf Hochdeutsch aufgeführt. Die aktuelle Spielstätte ist das Forum der Berufsbildenden Schule.

Im Jahr 2014 wurde das Niederdeutsche Theater von der UNESCO-Kommission e.V. in das bundesweite Verzeichnis des immateriellen Kulturerbes aufgenommen.

Das Schifffahrtsmuseum Unterweser wurde 1960 gegründet und ist eines der ältesten Spezialmuseen Niedersachsens. An insgesamt drei Standorten mit Dauer- sowie Sonderausstellungen haben BesucherInnen die Möglichkeit, Einblicke in die Blütezeit des Fernhandels unter oldenburgischer Flagge sowie in die Traditionen der Region Unterweser zu gewinnen. Zwei der Häuser befinden sich in der Braker Innenstadt bzw. an der Wasserkante – der Telegraph, das Wahrzeichen von Brake an der Kaje, und das Haus Borgstede und Becker. Ein weiteres Haus, das zum Museum gehört, befindet sich in Elsfleth. Träger des Museums ist ein gemeinnütziger Verein.

Eine weitere Spielstätte und Aufführungsort für Kleinkunst, wie Kabarett, Lesungen, Konzerte und Ausstellungen, ist das historische Fischerhaus in Brake in der Mitteldeichstraße. Der Verein "Kultur im Fischerhaus e.V." wurde 1995 gegründet und wird durch die Jahresbeiträge der Mitglieder getragen.



5.6.3 Sportstätten

Direkt angrenzend an das Schulcluster rund um die BBS befindet sich ein Stadion mit Fußballplatz und mehreren 400-Meter-Bahnen sowie angrenzenden Bolz- und Trainingsplätzen außerhalb des Stadions. Die BBS verfügt darüber hinaus über eine Großsporthalle, die auch für größere Veranstaltungen genutzt werden kann. Die Kreissporthalle befindet sich ebenfalls im Sportzentrum am Philosophenweg. Ergänzt wird das Sportzentrum durch fünf Tennisplätze. Der im Jahr 2021 eingeweihte Braker Skatepark (s.o., Kap. 5.6.1) neben dem Brommybad sowie der öffentliche Basketballplatz auf dem Gelände der IGS am Philosophenweg runden das Schul- und Sportcluster ab.

Ein weiteres Stadion ist das Poligras-Stadion mit angrenzendem Bolzplatz an der Bahnhofstraße 90. Weitere Sport- oder Bolzplätze befinden sich an den Grundschulen in Golzwarden, Boitwarden und Kirchhammelwarden.

Die Turnhalle Haasenstraße liegt südlich des St. Bernhard-Hospitals und ist unter anderem die Sportstätte des Tischtennisvereins. Zukünftig wird sie durch die Sporthalle der neuen Grundschule in der Ladestraße ersetzt werden. Eine weitere Sportstätte ist die HTV-Turnhalle an der Stedinger Landstraße, die auf der gegenüberliegenden Seite der örtlichen Grundschule liegt.

An der Bahnhofstraße Ecke Uferweg befinden sich ein Boule-Platz (s.o., Kap. 5.6.1) sowie die Eisstockschießbahn des Freundeskreis Zwiesel e.V.

5.6.4 Tourismus

In Bezug auf Übernachtungszahlen und Ankünften liegt Brake innerhalb der Wesermarsch im Mittelfeld. Im Jahr 2018 gab es laut Reiseverkehrsstatistik des Landesamts für Statistik Niedersachsen 7831 Ankünfte und 13.988 Übernachtungen in Brake. Dabei ist der Tourismus innerhalb der Wesermarsch sehr heterogen und weist ein Gefälle in den Übernachtungszahlen von Nord nach Süd auf.

Durch den WeserRadWeg und die allgemeine Relevanz von Radtourismus innerhalb der Wesermarsch kommt Brake vor allem die Funktion als Mittagsrast oder Zwischenstopp auf der Strecke Bremen und Bremerhaven zu. Gelegentlich sind damit auch Übernachtungen verbunden, üblicherweise jedoch nur Zwischenhalte.

Es gibt fünf größere Hotels mit unterschiedlichen Preis- und Größenkategorien sowie eine Vielzahl von privaten Ferienwohnungsangeboten, die Übernachtungsmöglichkeiten in Brake anbieten. Zusätzlich gibt es Wohnmobilstellplätze direkt am Binnenhafen und auf dem City-Parkplatz.



Durch die Touristikgemeinschaft Wesermarsch sowie den Brake Tourismus & Marketing e.V. mit einer Touristinfo direkt an der Kaje können Übernachtungen gesucht und gebucht werden sowie Informationen über Sehenswürdigkeiten oder Veranstaltungen eingeholt werden.

Sehenswürdigkeiten oder Anziehungspunkte bilden in Brake die Innenstadt, die Kaje sowie der Binnenhafen mit Schleusenbetrieb. Zusätzlich gibt es Angebote für geführte Stadtrundgänge und Radtouren, Hafenrundfahrten per Bus, Kirchenführungen und Nachtwächter Führungen. Brake ist zudem Anlegestation der im Sommerhalbjahr betriebenen touristischen Schifffahrtslinie Bremen-Bremerhaven.

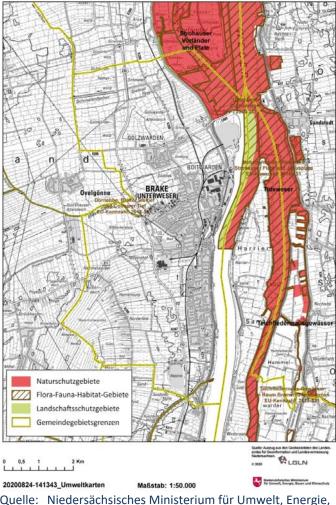
Allgemein lässt sich aber bemerken, dass die Anzahl der Angebote für BesucherInnen relativ gering ist und Brakes Tourismusbranche keinen sonderlich hohen Stellenwert aufweist.

Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Vielseitiges Freizeit- und Kulturangebot	Fehlende Angebote für Jugendliche
Umbau des Freibades zu einem Naturbad	Seit 2013 ungenutztes Freibad
Vorhandensein von vielen und unterschied- lichen Sportstätten	Fehlende Angebote für Campingtourismus
Vielseitige und traditionelle Vereinskultur	Wenig Sehenswürdigkeiten, unzureichende Vernetzung und Beschilderung
WeserRadweg als Frequenzbringer von BesucherInnen	"Zwischenhalt", aber kein Reiseziel für Tou- rismus
Vielseitige Übernachtungsangebote	Angebote in Brake nicht "tagesfüllend" für Stadtbesuche
Bedarf an weiterem Hotel im 3-Sterne- Bereich	Ferienwohnungen oft veraltet und häufig ohne Internetauftritt
"RadHotel" als Übernachtungsangebot schaffen	



5.7 Ökologie und Umweltschutz, Grün- und Freiflächen, Klimaschutz und Klimaanpassung

5.7.1 Ökologie und Umweltschutz Abb. 57 Umweltkarte



Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz 2020, Darstellung: plan-werk-Stadt Ein Teil des nördlichen Stadtgebiets Brakes ist Teil des großen Naturschutzgebietes "Strohauser Vorländer und Plate". Das über 1.000 ha große Gebiet erstreckt sich von Brake bis nach Nordenham. Außerdem liegt der Braker Bereich vollständig im europäischen Vogelschutzgebiet "Unterweser" und ist Teil des Flora-Fauna-Habitat-Gebiets (FFH) "Untere Weser mit Strohauser Plate und Juliusplate".

Zu den Landschaftsschutzgebieten zählt das künstliche Marschengewässer: Dornebbe, Braker Sieltief und Colmarer Tief. Das Gebiet umfasst insgesamt 33 ha und dient ebenfalls als FFH-Gebiet. Es liegt nur teilweise innerhalb der Braker Stadtgebietsgrenzen. Weitere Landschaftschutzgebiete sind das Tidewasser vor Brake (und Nordenham), im südlichen Stadtgebiet das Käseburger Sieltief (auch FFH) sowie die Strohauser Plate, die sich nördlich ab der L 889 entlang der Bahnstre-

cke erstreckt sowie das FHH-Gebiet "Unterweser".

In Brake sind zwei IED-Anlagen (Industrial Emissions Direktive, Industrieemissionsrichtlinie) gelistet:

- Rehau AG & Co. Werk Brake: Herstellung von Platten, Folien, Schläuchen und Profilen aus Kunststoffen
- Zentraldeponie Brake-Käseburg: Behandlung und Beseitigung nicht gefährlicher Abfälle



5.7.2 Grün- und Freiflächen

Markante Grünflächen im Stadtbereich sind der zentralgelegene Friedhof sowie vereinzelte kleinere öffentliche Grün- und Parkanlagen im Innenstadtbereich und an der Weser. Am Rande des Innenstadtbereichs befinden sich wiederum größere Grünflächen, wie der Kleingärtnerverein "Dreieck Brake" mit angrenzenden Parkflächen entlang des Harrierwurper Mühlentief sowie eine Parkanlage und Dauerkleingärten zwischen der B 212 und dem Stadion. In Kirchhammelwarden sind die öffentlichen Grünflächen östlich der B 212 zu nennen sowie der Bereich rund um den Sportplatz der Grundschule, der angrenzende Friedhof und der Wilhelm-Schierloh-Strand am Weserufer. Des Weiteren befinden sich rund um die Teiche im Süden Kirchhammelwardens sowohl öffentliche Grünflächen als auch Parkanlagen, deren Nutzbarkeit jedoch eingeschränkt ist.

Das restliche Stadtgebiet ist in den nicht besiedelten Bereichen geprägt durch Flächen für die landwirtschaftliche Nutzung, die intensiv bewirtschaftet werden.

5.7.3 Klimaschutz und Klimaanpassung

Gemäß der Analyse des integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept (InEKK) für die Stadt Brake (Unterweser) aus dem Jahr 2014 hatte die Stadt im Jahr 2011 eine Endenergiebilanz von insgesamt 582 Gigawattstunden (GWh). Davon entfielen 1 % auf die Infrastruktur der Stadt, 26 % auf die Haushalte, weitere 20 % auf den Verkehr und über die Hälfte auf die Wirtschaft (53 %), womit der Wirtschaftsanteil Brakes deutlich über dem des gesamtdeutschen Durchschnittes lag (2010: 44 %). Der CO2-Ausstoß der Stadt Brake lag 2011 bei 180.921 Tonnen, wovon über die Hälfte auf die Wirtschaft zurückzuführen war.

Das Ziel des Konzeptes war es, weniger CO2 zu produzieren, zum Beispiel durch die Sanierung und Modernisierung von Heizungsanlagen, eine Umstellung der Straßenbeleuchtung auf energieeinsparende LED-Lichter, Ausbau der lokalen Stromerzeugung aus erneuerbaren Energien und die Reduzierung der Pro-Kopf-CO2-Emissionen.

Innerhalb des Maßnahmenkonzeptes werden für die Stadt Brake im Bereich Verkehr ein Minderungspotential von 3.000 t CO2 pro Jahr errechnet und im Bereich Energie ein Einsparungspotential von 55.000 t CO2 pro Jahr konstatiert. Um das Ziel zu erreichen, wird eine Vielzahl von verschiedenen Maßnahmen seitens der GutachterInnen vorgeschlagen. Im Folgenden wird eine Auswahl der Maßnahmen auf gesamtstädtischer Ebene aufgelistet:

- Klimaschutz-Aktionstage mit Informationen für Öffentlichkeit
- Kommunales Energiemanagement etablieren
- Energetische Sanierung der kommunalen Liegenschaften und Schaffung von ambitionierten Sanierungs- und Neubau-Standards für öffentliche Liegenschaften unter wirtschaftlichen Aspekten
- Beratungs- und Informationsstelle für Handwerksfirmen
- Bezug von Ökostrom für kommunale Liegenschaften und Straßenbeleuchtung
- Solarkataster erstellen



- Klimaschutzkampagne und Label für energieeffizientes Brake
- Erdgasfahrzeuge im kommunalen Fuhrpark
- Angebotsverbesserung des Stadtbusverkehrs
- Optimierung der örtlichen Infrastrukturangeboten für den Fahrrad-Zubringerverkehr an den Schnittstellen anderer Verkehrsarten
- Reaktivierung des Bahnhofs Kirchhammelwarden (Anm.: ist mittlerweile erfolgt) und Schaffung einer attraktiven und effizienten Schnittstelle mit ÖPNV und Fahrradverkehr
- Aufstellen mobiler Ladestationen für E-Bikes
- Radverkehrsabstellanlagen an Zielorten (Anzahl und Qualität)
- Stromtankstellen für Elektroautos
- Preis für Unternehmen, die CO2 sparen (Klimaschutzbetrieb)
- Stromspar-Check PLUS für einkommensschwache Haushalte
- Sanierungskampagne und Öffentlichkeitsarbeit für Eigenheimbesitzer
- Haus-zu-Haus Beratung zu Heizung und Strom

Insbesondere für die Innenstadt wurde vorgeschlagen, den Hafen zum "Green Port" zu entwickeln sowie die Situation am Bahnhof kontinuierlich aufzuwerten und zu pflegen sowie den Bahnhof in seiner Funktion als Schnittstelle zum Ortsverkehr zu verbessern.

Die im Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept genannten Maßnahmen wurden bereits zu einem Teil umgesetzt. Noch nicht realisierte Maßnahmen befinden sich in der Konkretisierung bzw. müssen aufgrund ihrer Kostenintensität über mehrere Jahre gestreckt werden.

Im Zuge der Machbarkeitsstudie zur Wasserstoffstrategie für die Stadt Brake (H2BrakeCO2) wird erwartet, dass die Energieversorgung mit (umweltfreundlichem) Wasserstoff in Zukunft an Bedeutung zunehmen wird. Deshalb wird ein Gesamtkonzept zur Integration der Wasserstoffinfrastruktur in der Region verfolgt. Das Konzept setzt seinen Schwerpunkt auf Hafenund Logistikprozesse, deren Energiebedarf durch den Einsatz des Speichermediums Wasserstoff CO2-neutral gedeckt werden soll. So ist beispielsweise eine Wasserstoff-Tankstelle im Hafenbereich geplant. Das Projekt wird im Rahmen des HyLand-Förderprogramms vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) gefördert und soll als Pilotprojekt für andere Hafenstandorte dienen, die ihre Hafen- und Logistikprozesse ebenfalls CO2-neutral gestalten wollen.

Auch wenn Brake ebenso wie der gesamte Nordwesten in Zukunft zunehmend von den Folgen des Klimawandels betroffen sein wird, so gehen die Prognosen des Niedersächsischen Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz von einer im Verhältnis zu anderen Regionen Niedersachsens geringeren Belastung des Braker Stadtgebiets und der Wesermarsch aus. Die Messgrößen "Änderung des Mittelwasserabflusses, Änderung des Hochwasserscheitels, Änderung der Hochwasserhäufigkeit, Änderung des Niedrigwasserabflusses" zeigen für die gesamte Wesermarsch keine Auffälligkeiten. Lediglich bei der Veränderung



der Starkregentage ist für Brake in der Maximalvariante eine Zunahme von einigen Tagen pro Jahr auszugehen. Die geringe Hochwassergefährdung liegt paradoxerweise an der tiefen Lage der Wesermarsch, deren künstliche Entwässerungssysteme durch Steigerung der Pumpleistungen dem Bedarf angepasst werden kann.

Schwächen / Risiken
Sehr geringer Grünflächenanteil in der Innenstadt
Spielplätze haben nur "Standardausstattung" mit Spielgeräten
Relativ geringe Umsetzungsintensität bei Klimaschutzmaßnahmen



6 Leitbild, Handlungsbereiche und Entwicklungsziele

6.1 Leitbild und Leitziele

Das ISEK soll den Verantwortlichen und Akteuren der Stadt eine grundsätzliche, Handlungsfeld übergreifende Orientierung im Sinne eines angestrebten strategischen Rahmens geben. Es dient dazu, die relevanten Handlungsbereiche zu definieren und zu begründen sowie die daraus folgenden Maßnahmen abzuleiten.

Es ist aus den Ergebnissen der Bestandsaufnahme, der Beteiligung der Bevölkerung, der lokalen/regionalen Akteure und der Träger öffentlicher Belange und einer intensiven Abstimmung mit der Stadtverwaltung abgeleitet worden und lautet:

"Dynamisches Brake – ein lebenswerter Wohn- und Arbeitsort"

Dieses Leitbild wird durch übergeordnete Leitziele getragen, die im nächsten Schritt auf sektorale Handlungsfelder herunter gebrochen und mit nachgeordneten Zielebenen operationalisiert werden.

>> Leitziele der Stadtentwicklung der Stadt Brake (Unterweser) <<

- Ausgewogene, nachhaltige Entwicklung der Siedlungsräume durch behutsame
 Verdichtung und eine stadtverträgliche Mischung aus Bebauung und Freiräumen
- Funktionale und städtebauliche Stärkung der Innenstadt und der Wohnquartiere
- Bedarfsgerechte funktionale "Arbeitsteilung" der Stadträume
- Betonung des Charakters einer "Stadt am Wasser"
- Stärkung und stadtverträgliche Diversifizierung des Wirtschaftsstandorts
- Stadtverträgliche Steuerung der Verkehrsströme und -belastungen
- Qualitative Aufwertung, Bündelung und Vernetzung von Stadtgrün sowie von Freiräumen zur Freizeit und Erholung in der Stadt
- Berücksichtigung von Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

6.2 Sektorale Handlungsfelder und Entwicklungsziele

Die oben dargestellten Leitziele der Stadtentwicklung werden in den folgenden Abschnitten konkretisiert. Ausgehend von der Bestandsaufnahme werden die festgestellten Befunde - differenziert nach Handlungsfeldern – mit Entwicklungszielen verknüpft, deren Umsetzung zu einer positiv wirkenden Stadtentwicklung beitragen kann. Im weiteren Verlauf (s. Kap. 7) werden die Entwicklungsziele mit Handlungsempfehlungen und – sofern auf der relativ hohen Abstraktionsebene eines ISEK möglich – mit Maßnahmenvorschlägen verknüpft.



Die einzelnen Handlungsfelder wurden aus den sich aus der Bestandsaufnahme und -analyse ergebenden Inhalten und Bedarfen abgeleitet. Sie erhalten für eine leichtere Zuordnung Kürzel, die nachstehend erläutert werden.

Handlungsfeldkürzel	Name des Handlungsfelds
so	Stadtstruktur, Städtebau und Ortsbild
WD	Wohnungsmarkt und Demografie
VM	Verkehr und Mobilität
GF	Grün- und Freiflächen
кк	Klimaschutz und Klimafolgenanpassung
SI	Soziale Infrastruktur
WB	Wirtschaft und Beschäftigung
IE	Innenstadt und Einzelhandel
WT	Wasserkante und touristische Infrastruktur

Handlungsfeld "Stadtstruktur, Städtebau und Ortsbild" (SO)

Das Stadtgebiet Brakes weist eine deutlich ausgeprägte, bandartige Nord-Süd-Ausrichtung auf. Dies hat relativ kurze Entfernungen in Ost-West-Richtung und relativ weite Entfernungen in Nord-Süd-Richtung (bzw. umgekehrt) zur Folge.

Angesichts einer traditionell niedrigen Bauweise treten die hohen Gebäude im Stadtgefüge (Hafenanlagen, Kirchtürme) besonders beim Ortsbild hervor.

Städtebaulich fallen insbesondere die vielen historischen Gebäude im Innenstadtbereich sowie die vielfach homogen erscheinenden Stadterweiterungsgebiete (insbesondere die Einfamilienhausquartiere) auf.

Brake wird nicht von Hauptdurchgangsstraßen durchquert, sondern der Durchgangsverkehr fließt über die Bundesstraßen weitgehend am Siedlungsgebiet Brakes vorbei. Dies hat – neben einer weitgehenden verkehrlichen Entlastung des Stadtgebiets - u.a. auch zur Folge, dass das Stadtbild beim Transit nicht von innen, sondern von außen erlebt wird. Dies erhöht die Anforderungen an die gestalterische Außenwirkung des Siedlungskörpers.



Handlungsfeldziele Stadtstruktur, Städtebau und Ortsbild

Analyseergebnisse	Entwicklungsziele
Große Anzahl denkmalgeschützter oder baukulturell bedeutsamer Gebäude in der Innenstadt	SO01 Erhalt und Sicherung stadtgeschichtlich und baukulturell bedeutsamer Gebäude und Ensembles
Beim Gewerbegebiet "Brake-West" besteht die Gefahr eines zukünftig unattraktiven äußeren Erscheinungsbilds Brakes an der B 212	SO02 Schaffung eines attraktiven Ortsrands

SO01 Erhalt und Sicherung stadtgeschichtlich und baukulturell bedeutsamer Gebäude und Ensembles

Die hohe Dichte an historisch wertvollen Gebäuden – insbesondere in der Braker Innenstadt – muss gesichert und geschützt werden. Diese Gebäude stellen ein bedeutendes Potenzial sowohl für touristische Belange als auch unter Identitätsgesichtspunkten dar. Sie prägen das Ortsbild der Innenstadt maßgeblich.

SO02 Schaffung eines attraktiven Ortsrands

Die Entwicklung von "Brake-West" wird zu einem veränderten Erscheinungsbild für Vorbeifahrten auf der B 212 sorgen. Es muss sichergestellt werden, dass der Rand des neu geplanten Gewerbegebiets "Brake-West" die Außenwirkung der Stadt Brake nicht negativ beeinflusst, sondern im Gegenteil als positive Eingangssituation empfunden wird. Es ist also erforderlich, dass Gestaltungsaspekte an dieser Stelle besondere Berücksichtigung finden müssen.

Handlungsfeld "Wohnungsmarkt und Demografie" (WD)

Brake als tendenziell alternde und zunehmend wieder schrumpfende Stadt wird neue Wege in der Wohnungs- und Baulandpolitik gehen müssen, z.B. bei der Bereitstellung seniorengerechten Wohnraums und den zu erwartenden Verschiebungen von Angebot und Nachfrage.

Die Prognose der NBank zu Wohnungsüberhängen (s. Kap. 0) stellt ein Warnsignal dar, das in seinen Ausprägungen fortlaufend beobachtet werden sollte, um rechtzeitig geeignete Strategien für einen Umgang mit einem nachfrageschwachen Wohnungsmarkt entwickeln zu können, auch wenn sich die Situation momentan noch anders darstellt und noch keine Vermarktungsprobleme bei z.B. älteren Einfamilienhäusern auftreten.

Die Neuausweisung von Wohnbauland "auf der grünen Wiese" wird deshalb nicht mehr automatisch das Standardverfahren zur Gewinnung neuer Einfamilienhausstandorte sein können, sondern durch zusätzliche bestandsorientierte Maßnahmen ergänzt werden müssen.



Handlungsfeldziele "Wohnen und Demografie"

Analyseergebnisse	Entwicklungsziele
Hoher Anteil von Gebäuden früher Baualtersklassen mit nicht mehr zeitgemäßen Baustandards	WD1 Nachhaltig bedarfsgerechter Aus- und Umbau des Wohnraumangebots, insbesondere zugunsten günstiger, kleiner, und barrierearmer Wohnungen
Bedarf an zeitgemäßen Wohnbauformen im Neubau vorhanden, aber geringe Kapazitäten an baureifen Flächen	WD2 Verantwortungsvoller und flächensparen- der Umgang mit Neuausweisungen von Wohnbau- land
Flächenkapazitäten für Nachverdichtung im Bestand vorhanden	WD3 Aktivierung vorhandener Flächenpotenziale im Bestand und behutsame Nachverdichtung in dafür geeigneten Quartieren
Bedarf an behindertengerechten Wohnungen in räumlich integrierten Lagen Bedarf an kleinen (Miet)Wohnungen für junge Menschen, Paare oder Senioren, die sich räumlich verkleinern möchten/müssen oder für Familien mit Kindern Bedarf an für Familien geeigneten Wohnungen	WD4 Schaffung bzw. Aktivierung von Wohnange- boten für bestimmte Zielgruppen
Tendenzen zur räumlich-sozialen Segregation in einzelnen Wohnquartieren	WD5 Vermeidung von Segregationstendenzen durch gezielte Mischung unterschiedlicher Wohnungsangebotstypen und Möglichkeiten zur sozialen Interaktion
Langfristige Gefahr des Nachfragerückgangs nach älteren Einfamilienhäusern	WD6 Langfristige Vermeidung von Leerstands- häufungen älterer Einfamilienhäuser
Hoher Einpendlerüberschuss in Brake	WD7 Steigerung der Wohnstandortattraktivität Brakes für die Motivation der Arbeitsplatzpendler zur Wohnsitznahme in Brake
Keine qualifizierten Kenntnisse zur mittelfristigen Wohnungsmarktentwicklung	WD8 Verbesserung der Kenntnislage durch ent- sprechende Fachgutachten

WD1 Nachhaltig bedarfsgerechter Aus- und Umbau des Wohnraumangebots, insbesondere zugunsten günstiger, kleiner und barrierearmer Wohnungen

Die fortdauernde Anpassung des Wohnungsbestands, aber auch der gezielte Neubau von nachgefragten oder bislang unterrepräsentierten Wohnformen ist eine Regelaufgabe der Kommunen. Die Herausforderung besteht darin, das langlebige Investitionsgut "Wohnraum" im Bestand und beim Neubau mit nachhaltiger Perspektive weiter zu entwickeln.

WD2 Verantwortungsvoller Umgang mit Neuausweisungen von Wohnbauland

Bislang fand Schaffung von Neubaukapazitäten überwiegend durch Ausweisung neuer Wohngebiete am Siedlungsrand bzw. durch Arrondierung bestehender Wohngebiete statt. Dieses Vorgehen stößt mittlerweile in vielen Kommunen an Grenzen, so dass auch vermehrt über andere Wege der Bereitstellung von Wohnbauland nachgedacht werden muss. Eine Stadt mit einer so geringen Bevölkerungsdynamik wie Brake mit tendenziell sinkenden Einwohnerzahlen muss deshalb einen besonders verantwortungsvollen Umgang mit Neuausweisungen pflegen.



WD3 Aktivierung vorhandener Flächenpotenziale im Bestand

Damit die Neuausweisung von Wohnbauland nicht nur auf bislang unbebauten Flächen erfolgt, müssen zusätzlich weitere Formen der Baulandbereitstellung praktiziert werden. Dies könnte z.B. durch behutsame Nachverdichtung in dafür geeigneten Quartieren, Aktivierung untergenutzter Flächen oder Umwidmung von Brachflächen erfolgen.

WD4 Schaffung von Wohnangeboten für bestimmte Zielgruppen

Demografischer Wandel und gesellschaftlicher Wertewandel wirken sich auch auf die Ansprüche an das Wohnen aus. Die voranschreitende Bevölkerungsalterung erfordert zunehmend die Bereitstellung von Barrierefreiheit in Wohnung und Wohnquartier, und der Trend sowohl zu gemeinschaftlichem Wohnen wie auch der zunehmende Anteil an Einpersonenhaushalten erfordern geeignete Wohnungsgrößen und -grundrisse. Dies kann entweder durch Umbau und Anpassung von Bestandsgebäuden oder durch Neubau geschehen.

Für Familien ist eigentlich genügend Wohnraum vorhanden, nur ist er lebenszyklusbedingt häufig von kleinen Haushalten belegt: Aus Familien mit Kindern, die ursprünglich für sie geeignete Wohnungen oder Häuser bezogen haben, sind im Laufe der Jahrzehnte Rentnerpaare oder Witwen geworden, die ihre nun eigentlich viel zu großen Wohnungen weiter bewohnen. Es gibt also keinen quantitativen Zusatzbedarf an familiengeeigneten Wohnungen, sondern ein Aktivierungsproblem: Ziel sollte es also sein, mit geeigneten Methoden (z.B. Wohnungstausch, reduzierter Kaufpreis bei lebenslangem Wohnrecht des Verkäufers o.ä.) eine adäquatere Belegung größerer Wohnungen mit Familien zu erreichen.

WD5 Begegnung von Segregationstendenzen

In Brake existieren keine ausgeprägten sozialen Brennpunkte wie z.B. in vielen Großstädten. Dennoch sortiert sich auch hier die Bewohnerschaft nach ihrem Einkommen und ihrem "Wohnungsmarktwert" in bestimmten Quartieren. Für den gesellschaftlichen Zusammenhalt ist es jedoch unerlässlich, dass die verschiedenen Bevölkerungsgruppen miteinander in Kontakt treten und sich austauschen.

Da das Mietniveau in Brake so niedrig ist, dass sich einkommensschwache Haushalte auf dem freien Wohnungsmarkt mit Wohnraum versorgen können, fällt die Verpflichtung von Wohnungsbauinvestoren zur Herstellung eines gewissen Anteils an gefördertem Wohnraum als geeignetes Instrument weg. Deshalb sollten – neben den Sportvereinen – noch andere Möglichkeiten zu Begegnung und Interaktion unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen geschaffen und unterstützt werden. Ein geeignetes Beispiel hierfür ist das Ringquartier, in dem unterschiedliche Ansätze zur Herstellung eines Bewohnermixes praktiziert werden.



WD6 Langfristige Vermeidung von Leerstandshäufungen älterer Einfamilienhäusern

Die Wohnungsbedarfsprognose der NBank (s. Kap. 0) verdeutlicht, dass bei zurückgehender Bevölkerungszahl Brakes ein Nachfrageüberhang für Wohnraum entstehen könnte und daraus Leerstände resultieren könnten. Dieser Nachfrageüberhang würde zuerst bei den älteren unsanierten Einfamilienhäusern entstehen, die für die zunehmende Zahl an Einpersonenhaushalten ungeeignet sind und deren geringe Energieeffizienz das Wohnen in ihnen verteuert. Für dieses – vermutlich erst in einigen Jahren eintretende – Szenario müssen Strategien entwickelt werden, wie mit diesem Problem umgegangen werden kann.

WD7 Motivation der Arbeitsplatzpendler zur Wohnsitznahme in Brake steigern

Der Pendlersaldo der Braker Beschäftigten lag im Jahr 2018 bei über 2.400 Personen, die nach Brake ein- als auspendeln. Offenbar ist die Attraktivität ihrer jeweiligen Wohnstandorte so hoch, dass das Pendeln gegenüber einem den Arbeitsweg minimierenden Umzug nach Brake akzeptiert wird. Die Pendler müssen als Bestandteil des Braker Neubürgerpotenzials aufgefasst werden, die – anders als andere potenzielle Neubürger – bereits weitgehend bekannt sind und u.a. mit Maßnahmen der Stadtentwicklung geworben werden können.

WD8 Verbesserung der Kenntnislage durch entsprechende Fachgutachten

Das von der Stadt Brake geplante Siedlungsentwicklungskonzept wird auch auf geeignete Standorte für Neuausweisungen für Wohnbauland fokussieren. Daneben existiert noch ein Wohnraumversorgungskonzept des Landkreises Wesermarsch aus dem Jahr 2015, das die Neubaubedarfsprognose des BBSR wiedergibt. Dies ist für die Betrachtung der komplexen Wohnungsmarktentwicklung auf dem lokalen Braker Wohnungsmarkt relativ ungenau, da vor allem die Kreisebene betrachtet wird. Aus diesem Grund sollte eine umfassende Gesamtschau der Wohnungsmarktsituation und -entwicklung Brakes erfolgen.

Handlungsfeld "Verkehr und Mobilität" (VM)

Einerseits profitiert Brake davon, dass der Durchgangsverkehr der B 212 weiträumig am Siedlungsbereich vorbeigeführt wird und der Bereich der Kernstadt überwiegend Zielverkehr aufnimmt. Auf der anderen Seite werden auf diese Weise aber auch potenzielle Kunden- und Touristenverkehre an der Stadt vorbei geleitet.

Der motorisierte Individualverkehr dominiert – wie in vielen anderen Städten vergleichbarer Größenordnung und Struktur – das städtische Verkehrsgeschehen. Dabei ergibt sich immer das Dilemma aus guter Pkw-Erreichbarkeit und den daraus resultierenden Folgen für andere Mobilitätsformen sowie die Nutzbarkeit des öffentlichen Straßenraums (z.B. schlechte Radwegeführung oder verbesserungswürdige ÖPNV-Bedienungsqualität).



Handlungsfeldziele "Verkehr und Mobilität"

Analyseergebnisse	Entwicklungsziele
Komplizierte Verkehrsführung und tw. unzu- reichende Ausschilderung in der und um die Innen- stadt	VM1 Optimierung der Verkehrsführung und der Ausschilderung in der und um die Innenstadt
Neue Linienführung der B 211n führt zur Umverteilung der Verkehrsbelastung von Innenstadt auf Weserstraße (und Ringquartier)	VM2 Reduktion der von der hohen Verkehrs- menge auf der Weserstraße ausgehenden Belastun- gen
Moderater Parkdruck vorhanden	VM3 Optimierung von Anzahl, Lage und Erreich- barkeit von Parkplätzen im öffentlichen Straßen- raum
Eingeschränkte Erreichbarkeit der Innenstadt durch die Barrierewirkung der Bahnlinie	VM4 Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt
Zeitliche und räumliche Bedienungslücken bei der ÖPNV-Abdeckung	VM5 Verbesserung der Bedienungsqualität und der Attraktivität des ÖPNV
Dominanz des motorisierten Individualverkehrs	VM6 Veränderung des Modal Split zugunsten der Verkehrsmittel des Umweltverbunds

VM1 Optimierung der Verkehrsführung in der und um die Innenstadt

Die Verkehrsführung innerhalb und um die Innenstadt ist durch mehrere Einbahnstraßen gelöst. Diese Verkehrslösungen werden, wenn sie auch durch einspurige Straßen den Verkehr ordnen und bündeln, als teilweise nicht intuitiv beschrieben. Deshalb bedarf es einer Prüfung, ob Routen und Ziele einer besseren Beschilderung bedürfen, um eine intuitivere Orientierung zu ermöglichen oder gar die Verkehrsführung an sich zugunsten einer besseren Übersichtlichkeit überdacht werden sollte.

VM2 Reduktion der von der hohen Verkehrsmenge auf der Weserstraße ausgehenden Belastungen

Die neue Linienführung der B 211n wird direkt auf die Weserstraße und nicht mehr wie die alte B 211 auf die Breite Straße zuführen. Damit entfällt der Anreiz, den Hafen über die Innenstadt anzufahren und diejenigen Fahrzeuge, die bislang diesen Weg genommen haben, werden dann über die Weserstraße fahren. Dies wird die Belastung des benachbarten Ringquartiers steigern. Um diesen Effekt in Grenzen zu halten, sind begleitende Maßnahmen erforderlich.

VM3 Optimierung von Anzahl, Lage und Erreichbarkeit von Parkplätzen im öffentlichen Straßenraum

Parkplätze haben immer eine ambivalente Wirkung: Einerseits verbessern sie die Erreichbarkeit, andererseits entziehen sie dem öffentlichen Raum Nutzungsmöglichkeiten – temporäre Ergänzungsnutzungen (etwa Veranstaltungen) können dies nicht ausgleichen. Außerdem wirken sie häufig als Pull-Faktor zur Erzeugung ansonsten vermeidungsfähigen Pkw-Ver-



kehrs. Anzahl, Ausstattung und Lage der Parkplätze in Brake bedürfen einer Bewertung und Optimierung.

VM4 Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt

Die direkt an der Weser liegende Innenstadt hat den Vorteil einer attraktiven Wasserlage, aber den großen Nachteil eines strukturell isolierten Standortes: Die Weser halbiert den Einzugsbereich und die Eisenbahnlinie erschwert den Zugang. Die Braker Innenstadt ist also in besonderem Maße auf die Nutzung durch die lokale Bevölkerung angewiesen. Hierfür sollte die Verknüpfung mit den umliegenden Quartieren für alle Mobilitätsformen verbessert werden. Die Planungen zur Neuordnung der Kirchenstraße (z.B. Zweirichtungsverkehr) dienen bereits diesem Ziel.

VM5 Verbesserung der Bedienungsqualität und der Attraktivität des ÖPNV

Das ÖPNV-System Brakes ist für eine Stadt dieser Größenordnung bereits relativ gut. Dennoch gibt es Lücken bei der Netzabdeckung (insbesondere im Hafenrandbereich) oder bei der Taktdichte. Hier sollten alle Möglichkeiten zur Verbesserung geprüft werden.

VM6 Erhöhung der Anteile des Fuß- und Radverkehrs sowie des ÖPNV

Der MIV dominiert traditionell in ländlich geprägten Regionen wie etwa der Wesermarsch. Angesichts des Klimawandels und der Folgewirkungen des fossil angetriebenen Individualverkehrs müssen weitere Anstrengungen zur Verlagerung auf den Umweltverbund (ÖPNV, Radfahren, zu Fuß gehen) gemacht werden. Hierfür sollte vor allem auf die Lückenschließung von Radverkehrsrouten und den Abbau von Barrieren für den Fußverkehr geachtet werden.

Handlungsfeld Grün- und Freiflächen (GF)

Brake ist die am stärksten verdichtete und versiegelte Stadt im gesamten Landkreis Wesermarsch. Hieraus ergeben sich besondere Notwendigkeiten für einen sorgsamen Umgang mit Grün- und Freiflächen sowie eine Verpflichtung zu Maßnahmen des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung (s.u.). Auch wenn bei einem hohen Anteil an Ein- und Zweifamilienhäusern mit ihren privaten Gärten der Bedarf geringer ist als in z.B. in Großstädten, wird die Notwendigkeit öffentlicher Grün- und Freiflächen steigen. Gründe hierfür sind z.B. ein steigender Anteil von Wohnungen in Mehrfamilienhäusern ohne eigenen Garten oder das Erfordernis der Klimafolgenanpassung.

Die heute im Siedlungsbereich der Stadt Brake vorhandenen Grün- und Freiflächen sind oft unattraktiv für Aufenthalt und/oder Transit, häufig an ungünstigen Standorten und quantita-



tiv zu gering. Es besteht also nicht nur Bedarf an Aufwertung bestehender Flächen, sondern auch für die Neuanlage zusätzlicher Grün- und Freiflächen.

Handlungsfeldziele "Grün- und Freiflächen"

Analyseergebnisse	Entwicklungsziele
Höchste Siedlungsdichte im Landkreis Wesermarsch	GF1 Ausgleich der aus der hohen Besiedlungs- dichte resultierenden Unterversorgung mit öffentli- chen Grün- und Freiflächen
Der öffentliche Raum ist in vielen Bereichen der Stadt nur Transitraum, aber kein Aufenthalts- und Kommunikationsort	GF2 Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
Siedlungsflächenentwicklung findet vielfach unter ökonomischem Verwertungsdruck statt und minimiert den Freiflächenanteil	GF3 Stärkere Berücksichtigung von Grün- und Freiflächenaspekten bei der Stadtentwicklung
Spielplätze haben nur Standardausstattung und sind auf das Element "Bewegung" ausgelegt	GF4 Ergänzung von Spielplätzen nach neueren pädagogischen Erkenntnissen um weitere Elemente, die nicht nur Bewegung, sondern auch das Entde- cken und Ausprobieren fördern (Erlebnisspielplätze)

GF1 Ausgleich der aus der hohen Besiedlungsdichte resultierenden Unterversorgung mit öffentlichen Grün- und Freiflächen

Das sehr kompakte Siedlungsgefüge Brakes erhöht den Bedarf an Aufenthalt und Bewegung im Freien. Hierfür gibt es gemessen an der Besiedlungsdichte zu wenig Angebote. Private Gärten können diesen Mangel nur zum Teil ausgleichen.

Vorhandene und neu zu schaffende Grün- und Freiflächen im Stadtgefüge stellen außerdem ein wesentliches Element zur Klimafolgenanpassung dar.

GF2 Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum

Der bislang geringe Anteil öffentlicher Grünflächen muss als Ausgleich ihre besonders hohe Aufenthaltsqualität zur Folge haben. Dies betrifft ebenfalls den öffentlichen Straßenraum.

GF3 Stärkere Berücksichtigung von Grün- und Freiflächenaspekten bei der Stadtentwicklung

Die Bedeutung von Grün- und Freiflächen wird (auch unter Klimaschutzaspekten) zunehmen müssen, um die Städte lebenswert zu halten. Neue Entwicklungsvorhaben sollten deshalb nicht nur auf die vorgeschriebenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen fokussieren (die häufig an anderer Stelle realisiert werden), sondern im Maßnahmengebiet selber einen genügend großen Anteil an (öffentlichen) Grün- und Freiflächen aufweisen.

Im Bestand sollte ebenfalls nach Möglichkeiten zur Erhöhung des Grünflächenanteils (z.B. Abstandsgrün, Straßenbegleitgrün) gesucht werden.



GF4 Ergänzung von Spielplätzen nach neueren pädagogischen Erkenntnissen um weitere Elemente, die das Entdecken und Ausprobieren fördern (Erlebnisspielplätze)

Auch wenn Bewegung ein wesentliches Element kindlicher Entfaltung ist, sollten moderne Spielplätze alle Sinne anregen und neben der Bewegung weitere Anreize für die umfassende Entwicklung der Kinder bieten. Spielgeräte mit vordefinierten Nutzungsmustern trainieren zwar den Bewegungsapparat, vernachlässigen aber die Kreativität und die experimentelle Entwicklung individueller Fertigkeiten. Auch Mehrgenerationenspielplätze können dieses Manko nicht ausgleichen.

Handlungsfeld Klimaschutz und Klimafolgenanpassung (KK)

Aspekte des Klimaschutzes erlangen zunehmend mehr gesellschaftliche Relevanz und Aufmerksamkeit. Im Bereich der räumlichen Entwicklung geraten z.B. neben den Grün- und Freiflächen zunehmend auch die bebauten Bereiche in den Fokus. Hier sind insbesondere Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung zu nennen. Da sich der Großteil der Immobilien in privatem Eigentum befindet, sind vor allem die EigentümerInnen gefordert, ihre Häuser mit Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung sowie mit Anlagen zur Solarenergie aufzuwerten. Hierfür gibt es gesonderte Programme (beispielsweise jene der KfW), sodass diese Maßnahmen nicht aus Mitteln der Städtebauförderung finanziert werden müssen. Die Stadt Brake (Unterweser) kann hierfür jedoch Informations- und Beratungsleistungen anbieten bzw. vermitteln. Es wäre wünschenswert, wenn für Solarenergie sowie Dach- und Fassadenbegrünungsmaßnahmen bei privaten Gebäuden Beratungsinfrastrukturen aufgebaut werden könnten und hierfür Öffentlichkeitsarbeit bei den EigentümerInnen betrieben würde.

Direkten Einfluss hat die Stadt bei den ihr gehörenden Immobilien. Hier sollte sie mit gutem Beispiel vorangehen und die öffentlichen Gebäude, sofern noch nicht geschehen, energetisch ertüchtigen.

Für viele Flächen im öffentlichen Straßenraum werden Maßnahmen zur gestalterischen Aufwertung empfohlen. Diese Maßnahmen sind ebenfalls klimagerecht auszuführen. Hierzu zählen beispielweise Teilentsiegelungen versiegelter Flächen oder Baum- bzw. Strauchpflanzungen. Bei allen Pflanzmaßnahmen sollte auf eine standortgerechte und klimaresiliente Pflanzenauswahl geachtet werden.

Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbunds haben ebenfalls einen positiven Effekt auf den CO₂-Ausstoß.

Klimaschutz und Klimaanpassung sind – ebenso wie die Stärkung städtischen Grüns - im Programmjahr 2020 als neue Schwerpunkte in die Städtebauförderung aufgenommen worden.



Handlungsfeldziele "Klimaschutz und Klimafolgenanpassung"

Analyseergebnisse	Entwicklungsziele
Hohe Besiedlungsdichte mit geringem Anteil unversiegelter Flächen	KK1 Sicherung und Entwicklung unversiegelter Flächen als Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung
Zunehmende Gefährdung durch Hochwasserereignisse	KK2 Sicherung des Hochwasserschutzes
Im Bundesvergleich hoher Verbrauch für die Gebäudebeheizung u.a. wg. niedriger Wärmeschutzstandards der Gebäude	KK3 Verbesserung der Wärmeverbrauchswerte im Gebäudebestand
Notwendigkeit zur Verbesserung der Treibhausgas- bilanz Unzureichende Umsetzung von Maßnahmen des Kli- maschutzkonzepts	KK4 Verstärkte Bemühungen zur Realisierung weiterer Maßnahmen des Klimaschutzkonzepts

KK1 Sicherung und Entwicklung unversiegelter Flächen als Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung

Unversiegelte Flächen im besiedelten Bereich können – gerade in zunehmenden Hitzeperioden - ausgleichende klimatische Wirkung entfalten. Ihr Erhalt und vor allem ihre Vernetzung sollten deshalb angestrebt werden.

KK2 Sicherung des Hochwasserschutzes

Brake als Stadt mit einem hohen Gefährdungspotenzial durch Hochwasserereignisse ist in besonderem Maße auf einen funktionierenden Hochwasserschutz angewiesen.

KK3 Verbesserung der Wärmeverbrauchswerte im Gebäudebestand

Die Senkung des Heizenergieverbrauchs im (Wohn-)Gebäudebestand dient nicht nur dem Klimaschutz, sondern auch der Vermietbarkeit von Altbauten, die ansonsten wegen zu hoher Nebenkosten ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Wohnungsmarkt verlieren.

KK4 Verstärkte Bemühungen zur Realisierung weiterer Maßnahmen des Klimaschutzkonzepts

Das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept von 2014 bietet eine gute Grundlage, um auf verschiedenen Handlungsebenen Klimaschutz zu betreiben. Allerdings leiden viele derartige Konzepte unter Umsetzungsdefiziten. So könnten auch in Brake noch wesentlich mehr Klimaschutzmaßnahmen realisiert werden.



Handlungsfeld Soziale Infrastruktur (SI)

Bei Sozialen Infrastrukturen handelt es sich um wichtige Stellschrauben für die Wohnstandortattraktivität von Städten. Gerade mit qualitativ hochwertigen und vielfältigen Angeboten in Kinderbetreuung, Gesundheitsversorgung und Freizeitangeboten können Städte wichtige Pull-Faktoren generieren.

Die Stadt Brake übernimmt aufgrund ihrer Ausstattung und Größe in einigen Fällen überregionale Versorgungsfunktionen für die umliegenden Gemeinden. Hier zu nennen sind beispielsweise die Volkshochschule, die weiterführenden Schulen und das Berufsbildungszentrum, aber auch Betreuungsangebote für jüngere Kinder in Form von Kindertagesstätten.

Ebenso weist die Stadt Brake im Bereich Gesundheit mit dem St. Bernhard-Krankenhaus, zwei Gesundheitszentren, mehreren stationären Pflegeheimen und sonstigen medizinischen Dienstleistungen diverse Angebote auf. Doch auch unterschiedliche Freizeit- und Kulturangebote sind hier zu nennen, wie das Central Theater Brake oder verschiedene Museen.

Es handelt sich um einen stetigen Prozess der Stadtentwicklung, die sozialen Infrastrukturen an die Bedarfe und Wünsche der derzeitigen und potenziellen Bevölkerung anzupassen.

Handlungsfeldziele "Soziale Infrastruktur"

Analyseergebnisse	Entwicklungsziele
Vorhandene bzw. fehlende Angebote an sozialer Infrastruktur wirken als Wohnstandortfaktor und beeinflussen die Wohnstandortwahl	SI1 Aufwertung sozialer Infrastrukturen als Beitrag zur Erhöhung der Wohnstandortattraktivität
Die natürliche Bevölkerungsentwicklung, das Wanderungsgeschehen und die Entwicklung neuer Baugebiete beeinflussen die Auslastung von Kindergärten und (Grund-)Schulen	SI2 Sicherstellung wohnungsnaher Grund- schul- und Kindergartenstandorte
Sehr viele soziale Einrichtungen arbeiten sehr ziel- gruppenorientiert	SI3 Stärkere Vernetzung sozialer Einrichtungen mit den sie umgebenden Quartieren
Das Angebot an niedrigschwelligen sozialen Angeboten ist relativ klein	SI4 Verbesserung des Angebots an nicht kom- merziellen niedrigschwelligen Kommunikationsmög- lichkeiten

SI1 Aufwertung sozialer Infrastrukturen als Beitrag zur Erhöhung der Wohnstandortattraktivität

Soziale Infrastruktur, mit qualitativ hochwertigen Angeboten, wirkt auch als Wohnstandort-faktor. So wählen manche Familien ihren Wohnstandort auch unter diesem Gesichtspunkt aus. Eine Qualitätsoffensive bei Schulen, Kindertagesstätten und anderen sozialen Einrichtungen kann deshalb auch zu gezielten Zuzügen führen.



Umgekehrt ist aber auch die Aufwertung sozialer Infrastruktur ein Mittel, um Abwanderungstendenzen entgegen zu wirken. Dies trifft insbesondere auf Freizeitinfrastruktur und kulturelle Angebote zu, deren Mangel insbesondere von jungen Erwachsenen kritisiert wird.

Die Aufwertung sozialer Infrastruktur sollte deshalb ein zentrales Ziel der Braker Wohnstandortpolitik sein.

SI2 Sicherstellung wohnungsnaher Grundschul- und Kindergartenangebote

"Kurze Beine, kurze Wege" ist das Motto wohnungsnaher Infrastruktur für kleinere Kinder. Die Auslastung vorhandener Standorte kann jedoch teilweise nicht gewährleistet werden, so dass letztendlich auch über Konsequenzen nachgedacht werden muss, um die Aufgabe von Standorten zu vermeiden. Diese können z.B. organisatorischer Art sein, indem z.B. die Erreichbarkeit verbessert oder das Schulkonzept angepasst werden.

SI3 Stärkere Vernetzung sozialer Einrichtungen mit den sie umgebenden Quartieren

Soziale Einrichtungen fungieren zunehmend nicht nur als Dienstleister für ihre engere Zielgruppe, sondern übernehmen zunehmend auch Verantwortung für ihre Nachbarschaften. Ein über die eigene Zielgruppe hinausgehendes Engagement stärkt damit auch das Quartier. Solche Prozesse gilt es zu unterstützen.

SI4 Verbesserung des Angebots an nicht kommerziellen niedrigschwelligen Kommunikationsmöglichkeiten

Um ein reges soziales Miteinander zu fördern, ist es notwendig, Treffpunkte und Kontaktmöglichkeiten ohne kommerziellen Zwang bereitzustellen. Für Jugendliche gibt es bereits ein Jugendzentrum, allerdings sollten darüber hinaus auch für andere oder ältere Zielgruppen außerhalb von schulischen oder beispielsweise kirchlichen Rahmen Treffpunkte und Angebote bereitgestellt werden.

Handlungsfeld Innenstadt und Einzelhandel (IE)

Die Innenstadt stellt den zentralen Ort für Identifikation, Kommunikation, Einzelhandel und Kultur dar. Nirgendwo sonst in Brake gibt es eine solche Konzentration von Angeboten und Dienstleistungen, die man von der mittelzentralen Versorgungsfunktion einer Kreisstadt erwartet. Dementsprechend hoch sind die Erwartungen, denen sich die Innenstadt ausgesetzt sieht und die sie zunehmend schlechter erfüllen kann.

Damit die Innenstadt wieder ihre Funktion ausfüllen kann, muss sie in vielen Bereichen entwickelt und aufgewertet werden. Hierfür soll u.a. ein nachgeordnetes Verfahren durch-



geführt werden, in dem mit Städtebaufördermitteln verschiedene Maßnahmen zur Stabilisierung und Entwicklung der Innenstadt durchgeführt werden können.

Diesem Zweck dient auch der "Masterplan Innenstadt", der zeitgleich mit dem ISEK erarbeitet wird. Die Entwicklungsziele und Handlungsfelder, die nachfolgend für das ISEK dargestellt werden, sind mit den entsprechenden Aussagen des Masterplans abgestimmt.

Handlungsfeldziele "Innenstadt und Einzelhandel"

mandiangsielaziele "innenstaat und Emzemai	
Analyseergebnisse	Entwicklungsziele
Die Innenstadt benötigt neben langfristigen Schritten schnell wirksame Maßnahmen mit kurzfristiger Signalwirkung, um den	IE1 Auflegen eines Sofortprogramms für schnell umsetzbare Maßnahmen
Abwärtstrend zu stoppen.	
Die Leerstandsproblematik und der unzu- reichende Branchenmix wirken sich ungüns- tig auf die Innenstadtentwicklung aus.	IE2 Einrichtung eines Leerstands- und Flächenmanagements
Die Wohnumfeld- und Straßenraumgestaltung in der Innenstadt ist verbesserungsbedürftig.	IE3 Erarbeitung eines (Um-)Gestaltungs- konzepts Innenstadt
Die Außendarstellung der Innenstadt und ihrer Strukturen und Angebote ist überarbeitungsbedürftig.	IE4 Intensivierung des Innenstadt-Mar- ketings
Die verkehrliche Anbindung der Innenstadt weist bauliche und konzeptionelle Mängel auf.	IE5 Verknüpfung mit dem übrigen Stadt- gebiet verbessern
Manche Festsetzungen in den Innenstadt- Bebauungsplänen entsprechen häufig nicht mehr den aktuellen Anforderungen.	IE6 Anpassung bauleitplanerischer Fest- setzungen

Handlungsfeld Wirtschaft und Beschäftigung (WB)

Die relativ hohe Arbeitsplatzzentralität Brakes ist ein Indiz für eine leistungsfähige Wirtschaftsstruktur. Allerdings wirken hier auch die Sondereffekte einer Kreisstadt mit ihren daraus folgenden Arbeitsplätzen, so dass es durchaus zusätzlichen Bedarf an Diversifizierung und Ausbau von Wirtschaftszweigen, Betrieben und Arbeitsplätzen gibt.



Handlungsfeldziele "Wirtschaft und Beschäftigung"

Analyseergebnisse	Entwicklungsziele
Bestandspflege bestehender Betriebe erforderlich	WB1 Unterstützung und Stärkung bestehender Wirtschaftsstrukturen
Innovationskraft der lokalen Wirtschaft ist noch steigerungsfähig. Arbeitsplatzdichte und Flächenverbrauch korrelieren häufig zu wenig	WB2 Zukunftsorientierte und flächensparende Entwicklung der Wirtschaftsstruktur
Sehr geringe Unternehmens-Gründungsdynamik	WB3 Stärkung des Gründungsgeschehens, u.a. durch Kooperationen mit Hochschulen, ansässigen Unternehmen und Kammern
Beschäftigungsdominanz von Verwaltung und Hafenwirtschaft	WB4 Ausbau der Arbeitsplatzvielfalt mit Fokus auf bisher unterrepräsentierte Branchen (z.B. unter- nehmensnahe Dienstleistungen)
Ausbaufähige Potenziale bei der touristischen Attraktivität Brakes	WB5 Stärkung der touristischen Wertschöpfung und Beschäftigung

WB1 Unterstützung und Stärkung bestehender Wirtschaftsstrukturen

Die bereits bestehenden Betriebe sind die wirtschaftliche Basis der Stadt. Sie müssen nicht erst angesiedelt werden, sondern sind schon da. Damit sie auch in Brake bleiben, muss Bestandspflege betrieben werden. Die Auswirkungen der Corona-Pandemie haben diese Binsenweisheit allerdings auf ein neues Niveau gehoben: Es sind neue Ideen gefragt, wie die Kommune die lokale Wirtschaft bei der Bewältigung dieser Krise unterstützen kann.

WB2 Zukunftsorientierte und flächensparende Entwicklung der Wirtschaftsstruktur

Die Innovationskraft einer regionalen Wirtschaftsstruktur hängt davon ab, ob vor Ort entsprechende Impulsgeber vorhanden sind, z.B. Hochschulen mit Forschungsorientierung. Dies ist in Brake nicht der Fall, so dass die ansässigen Wirtschaftsunternehmen entweder auf ihre eigenen Innovationsressourcen angewiesen sind oder Unterstützung von außen benötigen.

WB3 Stärkung des Gründungsgeschehens, u.a. durch Kooperationen mit Hochschulen, ansässigen Unternehmen und Kammern

Auch die geringe Gründungsdynamik liegt u.a. daran, dass Bildungseinrichtungen fehlen, in denen sich Geschäftsideen bilden und aus denen heraus dann die Existenzgründungen erfolgen können. Da sich das vermutlich auf absehbare Zeit nicht ändern lässt, muss auf Zuzug von außen gesetzt werden und es müssen dafür entsprechende Anreize geschaffen werden.



WB4 Ausbau der Arbeitsplatzvielfalt mit Fokus auf bisher unterrepräsentierte Branchen (z.B. unternehmensnahe Dienstleistungen)

Das Spektrum der Arbeitsfelder und Qualifikationen ist in Brake auf wenige Schwerpunkte ausgerichtet. Das liegt u.a. an der Funktion als Kreisstadt mit einem entsprechend hohen Verwaltungsanteil, aber auch an der Hafenwirtschaft. Eine stärkere Diversifizierung der Arbeitsplätze könnte sinnvoll sein.

WB5 Stärkung der touristischen Wertschöpfung und Beschäftigung

Der (Tages)Tourismus ist in Brake noch in vielerlei Hinsicht ausbaufähig. Dies betrifft sowohl die Menge (Besucherzahlen) als auch die Aufenthaltsdauer der Gäste und die Qualität der Angebote. Um stärker von den touristischen Ansätzen profitieren zu können, sind weitere Anstrengungen im Tourismussektor notwendig.

Handlungsfeld Wasserkante und touristische Infrastruktur (WT)

Die Stadt Brake schöpft als "Stadt am Fluss" ihre Potenziale vorhandener Wasserlagen unzureichend aus. Die Zugänglichkeit konzentriert sich vor allem auf die Kaje und Teile des Binnenhafens. Aber auch der industriell geprägte Seehafen könnte eine spannende Kulisse bieten. Darüber hinaus stellen die privaten Wohngrundstücke auf dem Weserdeich eine Barriere zum öffentlichen Erleben des Flussufers dar.

Als Wirtschaftszweig nimmt der Tourismus in Brake einen verhältnismäßig geringen Stellenwert ein. Trotzdem bieten der Weser-Radweg für den Radtourismus sowie die relative Nähe zur Nordseeküste vielerlei Potenziale für die zukünftige touristischen Nachfrage. Hierfür müssten sowohl Attraktionen als auch Übernachtungsmöglichkeiten geschaffen, erweitert bzw. verbessert werden.

Handlungsfeldziele "Wasserkante und touristische Infrastruktur"

Analyseergebnisse	Entwicklungsziele
Relativ geringe eigenständige touristische Attraktivität	WT1 Schaffung von touristischen Attraktionen und Anziehungspunkten
Geringe Aufenthaltsdauer von Touristen	WT2 Erhöhung der Qualität und Vielfalt des Übernachtungsangebots
Unzureichende Zugangs- und Passiermöglichkeiten der Uferlinie	WT3 Verbesserung der Zugänglichkeit der Ufer- linie
Wissen über Tourismusaspekte ist nicht mehr auf der Höhe der Zeit	WT4 Aktualisierung des Tourismuskonzepts



WT1 Schaffung von touristischen Attraktionen und Anziehungspunkten

Die Dichte und Attraktivität an touristischen Attraktionen ist zu gering und sollte um geeignete Angebote erweitert werden, die nach Möglichkeit eigenständige Aufenthaltsanlässe bieten.

WT2 Erhöhung von Qualität und Vielfalt des Übernachtungsangebots

Die geringe Aufenthaltsdauer liegt auch an Quantität und Qualität des Bettenangebots. Insbesondere im mittleren Preissegment klafft eine zu schließende Angebotslücke, aber auch bei speziellen Angeboten für bestimmte Zielgruppen (bspw. Radtouristen).

WT3 Verbesserung der Zugänglichkeit der Uferlinie

Die Wasserlage Brakes stellt ein Lagepotenzial dar. Allerdings befinden sich sehr viele Uferbereiche in privater Hand, so dass ein ungehinderter Zugang nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich ist. Es sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, das Weserufer vor allem im Bereich der gesicherten Hafenanlagen wieder zugänglich zu machen.

WT4 Neuauflage eines Tourismuskonzepts

Das letzte Tourismuskonzept wurde 2007 erarbeitet und bedarf mittlerweile einer Aktualisierung.



7 Maßnahmenkonzept

Die in Kap. 4 aus den Ergebnissen der Bestandsanalyse abgeleiteten Entwicklungsziele lassen Stadtentwicklungsbedarfe erkennen, deren Aufgreifen eine positive Entwicklung der Stadt Brake erwarten lassen. Nachfolgend werden für die einzelnen Entwicklungsziele Handlungsempfehlungen formuliert, mit deren Umsetzung ein Beitrag zur Zielerreichung geleistet werden kann.

An dieser Stelle können die meisten Vorschläge nur oberflächlich angerissen werden, sie haben zudem unterschiedliche Reichweiten und Detaillierungsgrade. Sie verdeutlichen jedoch, auf welche Weise innerhalb des übergeordneten und abgeleiteten Zielsystems Ansatzpunkte für zukünftiges kommunales Handeln in der Stadtentwicklung gebildet werden können.

Handlungsfeld "Stadtstruktur, Städtebau und Ortsbild" (SO)

	SO1 - Erhalt und Sicherung stadtgeschichtlich und baukulturell bedeutsamer Gebäude und Ensembles		
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise	
SO1.1	Proaktive Betreuung privater Eigentümer von stadtbildprägenden Gebäuden und Beratung über Fördermöglichkeiten	Private Immobilieneigentümer sind, was Erhalt und Entwicklung historischer Gebäudesubstanz betrifft, häufig inhaltlich und finanziell überfordert. Ein proaktives Herantreten an die EigentümerInnen mit Informations- und Beratungsangeboten (u.a. zu Fördermöglichkeiten) kann dieses Defizit abbauen.	

SO2 - S	SO2 - Schaffung eines attraktiven Ortsrands	
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
SO2.1	Gestalterische Festsetzungen im B-Plan (z.B. Fassadengestaltung) oder Verpflichtung zu Architektenwettbewerben für die östlichen Grundstücke des Gewerbegebiets Brake-West	Es gibt in Deutschland – anders als etwa in den Niederlanden, wo sich in den Gewerbegebieten z.B. entlang der Autobahnen ein attraktives Gebäude an das nächste reiht – keine ausgeprägte Kultur der Gestaltung von Gewerbebauten als Marketinginstrument. Soll von Gewerbegebieten also ein gestalterischer Impuls ausgehen, so muss dies als Auflage durch die Kommune definiert werden. Dies erfordert politischen Mut, weil nicht jeder Interessent eines Gewerbegrundstücks genommen wird. Andererseits kann durch eine attraktive Frontseite des Gewerbegebiets Brake-West ein Aufmerksamkeitswert geschaffen werden, der den Standort zu einer "Adresse" aufwertet.



		Gestaltung des Gebietsrands kann durch randbildende Kompensationsmaßnahmen ergänzt werden.
SO2.2	Gestaltung des Randbereiches als attraktive Grünzone und regelmäßige Pflegemaßnah- men	Wenn sich gestalterische Auflagen für den Ostrand des Gewerbegebiets Brake-West als nicht praktikabel erweisen sollten, so besteht eine alternative Möglichkeit zur Gestaltung des östlichen Rands des Gewerbegebiets Brake-West in einer grüngestalterischen Fassung. Dies kostet zwar vermarktbare Fläche und regelmäßigen Pflegeaufwand, stellt aber einen Kompromiss dar. Außerdem böte sich hier die Möglichkeit für Kompensationsmaßnahmen direkt im Gebiet.

Handlungsfeld "Wohnungsmarkt und Demografie" (WD)

WD1 Nachhaltig bedarfsgerechter Aus- und Umbau des Wohnraumangebots, insbesondere zugunsten günstiger, kleiner, und barrierearmer Wohnungen

zugunsten günstiger, kleiner, und barrierearmer Wohnungen Handlungsempfehlung Hinweise WD1.1 Siedlungsentwicklungskonzept zur Die Entwicklungstrends auf dem Braker Wohnungsmarkt fachlichen Absicherung wohnungsverlaufen so komplex, dass eine Analyse der Wirkungsmarktrelevanter Entscheidungen, zusammenhänge notwendig scheint, um die anstehenden u.a. zur bedarfsgerechten Auswei-Entscheidungen fundiert treffen zu können. Allein die Plasung neuer Wohnbauflächen (z.B. nungen zur Neuausweisung von Wohnbauland dürfen sich Brake-West), aber auch Nachvernicht ausschließlich auf die subjektive Einschätzung der Nachfrage stützen, sondern benötigen eine fundierte Kenntdichtung und Bestandsentwicklung nis des gesamten Braker Wohnungsmarkts, um die vorhandenen Folgen und Alternativen einschätzen zu können. Dies betrifft auch den vorhandenen Wohnungsbestand, dessen Perspektiven kritisch untersucht werden sollten.

WD2	Verantwortungsvoller Umgang mit Neuausweisungen von Wohnbauland	
Handlu	ingsempfehlung	Hinweise
WD2.1	Erarbeitung einer räumlichen Ent- wicklungsstrategie mit Festlegung von inhaltlichen (und zeitlichen) Pri- oritäten, u.a. zur Neuausweisung	Die aus dem Siedlungsentwicklungskonzept folgenden Empfehlungen müssen auf geeignete Weise operationalisiert werden. Wenn sich daraus – neben einer zusätzlichen Konzentration auf die Bestandsentwicklung - ein entsprechender Neubaubedarf ergeben sollte, muss hierfür eine geeignete Umsetzungsstrategie abgeleitet werden, die den Ausweisungsprozess von Wohnbauland räumlich, zeitlich und segmentbezogen steuert. Dies betrifft sowohl die Neuausweisung "auf der grünen Wiese" als auch die Nachverdichtung in dafür geeigneten bestehenden Wohngebieten.



WD3 Aktivierung vorhandener Flächenpotenziale im Bestand und behutsame Nachverdichtung in dafür geeigneten Ouartieren

tung in dafür geeigneten Quartieren Handlungsempfehlung Hinweise WD3.1 Nutzung des Baulücken- und Leer-Zur Identifikation von Nachverdichtungspotenzialen eignen standskatasters des LGLN zur Identisich verschiedene Methoden. Neben der Luftbildinterpretafikation von Nachverdichtungstion kommt hier insbesondere der Nutzung des Baulückenpotenzialen und Handlungsbedarfen und Leerstandskatasters des LGLN Bedeutung zu. Dieses sowie Prüfung und ggf. Anpassung Kataster ermöglicht einen ersten unaufwändigen Überblick des Baurechts über einen Teil der Potenzialflächen in den Quartieren, die sich ggf. für Nach- oder Umnutzung eignen könnten (Baulücken, Hinterlandbebauung, Unternutzung). Die Kommunen müssen das Kataster selbst füllen und pflegen. In Brake ist das aufgrund fehlender Personalressourcen jedoch im normalen Verwaltungsvollzug nicht leistbar. Evtl. könnte eine Ersterhebung z.B. im Rahmen einer studentischen Arbeit erfolgen. Es sollte dann Bestandteil des Siedlungsentwicklungskonzepts werden. WD3.2 Kommunales Baulückenprogramm Die Nutzung von Baulücken oder das Bauen in zweiter Reihe mit Informationskampagne zur Senentspricht nicht unbedingt dem gängigen Wunschbild, das sibilisierung der Baulandnachfrage bei Bauwilligen vorherrscht. Dort wird im Regelfall immer noch die Neubausiedlung am Ortsrand präferiert. Aus diefür Bestandsflächen sowie kommunaler Förderung sem Grund wird kommunales Handeln zur besseren Vermarktung bislang vernachlässigter Lagen empfohlen, z.B. mit der Veröffentlichung von zur Bebauung geeigneten Grundstücken oder mit Informations- und Beratungsangeboten für

WD4	04 Schaffung von Wohnangeboten für bestimmte Zielgruppen	
Handlu	ngsempfehlung	Hinweise
WD4.1	Proaktiv potenzielle Investoren für neue, bislang unterversorgte Woh- nungsmarktsegmente suchen	Dass sich bislang für manche Wohnungsmarktsegmente bislang noch keine bzw. nur wenige Investoren gefunden haben, könnte an zu geringen Renditemöglichkeiten hierfür liegen. Andererseits besteht aber auch die Möglichkeit, dass die Investoren Brake nicht im Blick haben. Hier könnte eine proaktive Rolle Brakes eventuell unterstützend wirken, indem günstige Rahmenbedingungen geschaffen und wirksam vermarktet werden.

Bauwillige.

WD5	Vermeidung bzw. Verringerung von Segregationstendenzen	
Handlu	ingsempfehlung	Hinweise
WD5.1	Unterstützung einer Mischung unterschiedlicher Angebotstypen in den Bestands- und Neubauquartie- ren	Anders als in überhitzten Wohnungsmärkten ist die Verpflichtung zur Errichtung eines bestimmten Anteils an öffentlich geförderten Wohnungen in Brake nicht erforderlich, da sich auch auf dem freien Markt genügend Wohnungen mit Mietpreisen unterhalb der Obergrenzen für angemessene Wohnkosten finden lassen. Segregation ist also weniger ein Problem der Wohnkosten als eines der Akzeptanz. Insbesondere bei Neubaugebieten sollte darauf geachtet werden, dass neben klassischem Wohneigentum auch Mietwohnungen geschaffen werden.



		Eine besondere Bedeutung kommt dem Ringquartier als Ort sozialer Mischung verschiedener Bevölkerungsgruppen zu, wo auch heute schon soziale Integration funktioniert.
WD5.2	Kommunale Unterstützung integrativer Wohnprojekte	Integrative Projekte stellen nicht per se eine soziale Belastung von Wohnquartieren dar. Sie können im Gegenteil sogar zu einer sozialen Stabilisierung beitragen, da ihre BewohnerInnen bzw. die sie begleitenden und betreuenden Personen i.d.R. ein großes Interesse an einer guten Nachbarschaft haben und sich dort gerne engagieren. Dies betrifft sowohl generationsübergreifende Hausgruppen als auch Behinderteneinrichtungen. Die Stadt Brake sollte die Ansiedlung entsprechender Wohnprojekte im Rahmen ihrer Möglichkeiten – z.B. in Bewilligungsverfahren oder bei der Standortsuche – unterstützen.

WD6	WD6 Langfristige Vermeidung von Leerstandshäufungen älterer Einfamilienhäusern	
Handlu	ingsempfehlung	Hinweise
WD6.1	Einrichtung eines Monitorings zur Wohnungsmarktbeobachtung, u.a. der Entwicklung im Segment älterer Einfamilienhäuser mit veralteten Baustandards	Die im normalen Verwaltungsvollzug gesammelten und damit ohnehin vorhandenen Daten (Einwohner- und Sozialdaten) sollten dafür genutzt werden, ein Wohnungsmarktmonitoring aufzubauen, das als Frühwarninstrument für kritische Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt eingesetzt werden kann. Insbesondere die Nachfragesituation bei älteren unsanierten Einfamilienhäusern sollte beobachtet werden.
WD6.2	Perspektivisch: Entwicklung von Maßnahmen zur Stützung der priva- ten Nachfrage nach älteren Einfami- lienhäusern, z.B. Öffentlichkeits- arbeit, Beratungsstrukturen o.ä.	Sollte sich mittelfristig ein Nachfragerückgang bei älteren Einfamilienhäusern mit veralteten Baustandards abzeichnen, so sollte die Stadt Brake diesem Trend entgegenwirken und versuchen, die vermutlich weiter - wenn auch verringert - wirkende Nachfrage nach Neubauten im Einfamilienhaussegment zumindest zum Teil auf vermarktungsschwache Bestandsimmobilien umzuorientieren. Dies kann z.B. durch Informationsangebote über die geldwerten Vorteile integrierter Lagen gegenüber den Nachteilen dezentraler Lagen geschehen (Infrastruktur, Reiseaufwand, Standortsicherheit, Wiederverkaufswert). Zusätzlich kann auf Beratungsangebote zur baulichen und energetischen Sanierung älterer Bestandsgebäude sowie zu Fördermöglichkeiten verwiesen werden.

WD7	Steigerung der Wohnstandortattraktivität Brakes für Arbeitsplatzpendler zur Wohnsitznahme in Brake	
Handlı	ingsempfehlung	Hinweise
WD7.1	Maßnahmen zur Steigerung der Umzugsmotivation von PendlerIn- nen, z.B. Marketing, Information, Motivationsforschung, Beratung, Unterstützungsangebote	Länge, Dauer und Mühsal des Arbeitswegs sind nur ein Aspekt bei der Wohnstandortwahl. Wesentlich ist das Niveau der Wahlfreiheit insgesamt: Nur diejenigen Beschäftigten können über ihren Wohnsitz entscheiden, die über genügend Freiheitsgrade verfügen (z.B. Einkommen, persönliche Ungebundenheit etc.) bzw. sie entsprechend bewerten. Eine Initiative zur Pendlerakquisition würde also nur einen Bruchteil der Zielgruppe erreichen. Dennoch sollte



dieses Potenzial zur Gewinnung von Neubürgern genutzt werden. Allerdings sollten auch "normale" Zuzügler in den Fokus genommen werden, um aus deren Zuzugsmotivation Hinweise auf die Wohnstandortattraktivität Brakes zu erlangen. Dies könnte z.B. durch einen Fragebogen geschehen, der vom Bürgerservice automatisch allen Zuziehenden zugesandt wird.	
genommen werden, um aus deren Zuzugsmotivation Hin- weise auf die Wohnstandortattraktivität Brakes zu erlangen. Dies könnte z.B. durch einen Fragebogen geschehen, der vom Bürgerservice automatisch allen Zuziehenden zuge-	5 5
	genommen werden, um aus deren Zuzugsmotivation Hin- weise auf die Wohnstandortattraktivität Brakes zu erlangen. Dies könnte z.B. durch einen Fragebogen geschehen, der vom Bürgerservice automatisch allen Zuziehenden zuge-

WD8	Verbesserung der Kenntnislage über den Braker Wohnungsmarkt	
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
WD8.1	Vertiefung von Informationen über den Braker Wohnungsmarkt z.B. zu Wanderungsmotiven, Folgen der Bevölkerungsalterung etc.	Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt verlaufen nicht immer offensichtlich. Insbesondere langfristige Trends wirken eher unterschwellig. Prognosen auf Landkreisebene liefern nur aggregierte Zahlen. Deshalb empfiehlt es sich, bestimmte Fragestellungen der Wohnungsmarktentwicklung vertieft zu behandeln.
		Dies kann im Zuge des Siedlungsentwicklungskonzepts erfolgen aber auch unter Einbeziehung externer Fachleute, die aufgrund ihrer Spezialisierung Vergleichsmöglichkeiten haben und Erfahrungstransfers durchführen können.

Handlungsfeld "Verkehr und Mobilität" (VM)

VM1	Optimierung der Verkehrsführung und der Ausschilderung in der und um die Innenstadt	
Handlı	ıngsempfehlung	Hinweise
VM1.1	Prüfung auf Optimierungspotenziale von Verkehrsführung und Beschilderung (z.B. Parkleitsystem)	Hierfür sollte ein entsprechendes Fachgutachten beauftragt werden.

VM2	Reduktion der von der hohen Ver tungen	kehrsmenge auf der Weserstraße ausgehenden Belas-
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
VM2.1	Einsatz von aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen	Insbesondere das der Weserstraße benachbarte Ringquartier wird von der zunehmenden Lärmbelastung betroffen sein. Dieses Quartier ist als Stadtumbaugebiet festgesetzt, da hier mit Mitteln der Städtebauförderung Maßnahmen zur Aufwertung und sozialen Stabilisierung durchgeführt werden sollen. Eine zunehmende Lärmexposition würde diese Ziele gefährden, weshalb die Auswirkungen des zunehmenden Schwerlastverkehrs minimiert werden sollten.



VM3	Optimierung von Anzahl, Lage un ßenraum	d Erreichbarkeit von Parkplätzen im öffentlichen Stra-
Handlu	ungsempfehlung	Hinweise
VM3.1	Prüfung des Parkplatzangebots im Hinblick auf z.B. Lage, Erreichbar- keit, Auslastung, Umnutzungspoten- zial	Der jahrzehntelang gültige Wunsch, dass es nie genug Park- plätze geben kann, wird in Zukunft an Aussagekraft verlie- ren. Viele Einflussfaktoren werden das Mobilitäts- und damit zusammenhängend auch das Parkverhalten beeinflussen. Wichtig ist nicht die Gesamtzahl, sondern die Optimierung von Parkplätzen im öffentlichen Raum. Es wird deshalb emp- fohlen, ein Parkraumkonzept zu erstellen, das Aussagen zu zukünftigen Stellplatzbedarfen trifft. Hierzu könnte auch eine Ausdifferenzierung des Braker Anspruchs, Parkplätze multifunktional nutzen zu wollen, gehören.
VM3.2	Ausbau von Ladestationen im öffentlichen Straßenraum	Die Verdichtung des Netzes an Ladestationen im öffentli- chen Straßenraum ist heutzutage obligatorisch, bedarf aber der Suche nach geeigneten Standorten

VM4	Verbesserung der Erreichbarkeit o	ler Innenstadt
Handlı	ingsempfehlung	Hinweise
VM4.1	Überprüfung der Bahnunterführung auf Verbesserungen für den Fußver- kehr	Die Bahnunterführung bietet zwar eine barrierefreie Unterquerungsmöglichkeit für den Fußverkehr an, jedoch ist diese auf der westlichen Seite aufgrund der räumlichen Enge und der Verschwenkung suboptimal. Möglicherweise könnte durch eine zusätzliche Beanspruchung des Straßenraums der Breiten Straße eine (schmale) Rampe auch einen Teil der Treppe ersetzen.
VM4.2	Überprüfung des Knotenpunktes Kirchenstr./Breite Straße auf Ver- besserungsmöglichkeiten	Dieser Bereich stellt eine funktionale Unterbrechung zwischen den beiden Fußgängerflächen "Bahnunterführung" und "Fußgängerzone" dar. Der Tempo-30-Bereich ist immer noch zu unfallträchtig. Es sollte – z.B. im Rahmen eines Verkehrsentwicklungsplans – geprüft werden, mit welchen Maßnahmen eine bessere fußläufige Querungsmöglichkeit geschaffen werden kann (z.B. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, Öffnung der Kirchenstraße für Zweirichtungsverkehr, Bremsschwellen, Shared space o.ä.).

VM5	Verbesserung der Bedienungsqua	alität und der Attraktivität des ÖPNV
Handlı	ingsempfehlung	Hinweise
VM5.1	Prüfung von Streckenführung, Takten und Service auf Verbesserungsoptionen	Momentan sind die Möglichkeiten zur Verbesserung der Bedienungsqualität im ÖPNV ausgereizt, da die bestehenden und zu erwartenden Fahrgastzahlen keine zusätzlichen Einnahmen zur auskömmlichen Finanzierung der Angebotsausweitung erwarten lassen. Allerdings sollte in regelmäßiger Prüfauftrag erteilt werden, um evtl. langfristig sich positiv verändernde Rahmenbedingungen aufnehmen zu können.



VM6	Stärkung des Umweltverbunds	
Handlı	ingsempfehlung	Hinweise
VM6.1	Stärkere Unterstützung von Fuß- und Radverkehr durch Infra- strukturausbau	Diebstahlsichere und wettergeschützte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder sind ein wichtiger Bestandteil einer Attraktivierungsstrategie für den Radverkehr. Auch eine öffentliche Aufpump- und Reparaturstation trägt dazu bei. Für den Fußverkehr sind mehr sichere Querungsmöglichkeiten und Barrierefreiheit wesentlich.
VM6.2	Prüfung des Radwegenetzes auf schließbare Lücken und qualitative Mängel	Die Radwegeinfrastruktur ist an vielen Stellen in einem verbesserungswürdigen Zustand, wie u.a. auch aus der Bürgerbeteiligung hervorgegangen ist. Es wird empfohlen, ein Radverkehrskonzept zu beauftragen, um eine systematische Aufarbeitung des Handlungsbedarfs für den Radverkehr zu erhalten.

VM7	Verbesserung der Kenntnislage du	ırch weitere Untersuchungen
Handlu	ingsempfehlung	Hinweise
VM7.1	Durchführung weiterer Untersuchungen und Erarbeitung von Konzepten zur verkehrlichen Optimierung (z.B. Verkehrsentwicklungskonzept, Parkraumkonzept)	Die Kenntnislage zu vielen verkehrlichen Fragestellungen und den daraus erforderlichen Maßnahmen ist verbesserungswürdig. Sofern keine eigenen Untersuchungen durchgeführt und keine externen Fachgutachten beauftragt werden können, sollten alternative Wege der Begutachtung beschritten werden, etwa studentische Semester- oder Abschlussarbeiten.

Handlungsfeld Grün- und Freiflächen (GF)

GF1	Ausgleich der aus der hohen Besid öffentlichen Grün- und Freifläche	edlungsdichte resultierenden Unterversorgung mit n
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
GF1.1	Sicherung und klimagerechte Ent- wicklung der bereits vorhandenen Grün- und Freiflächen im Siedlungs- bereich	Die bereits vorhandenen Grün- und Freiflächen übernehmen bereits heute im Stadtgebiet wesentliche Aufgaben für Öko- logie und Klimaanpassung. Sie müssen auch deshalb beson- ders geschützt und erhalten werden, weil es im Bestand kaum für die Neuanlage von Grünflächen geeignete Stand- orte gibt.
GF1.2	Bessere Verknüpfung der Grün- und Freiflächen mit den umliegenden Quartieren durch Ausbau des Wegenetzes	Neue und alte Grünflächen sollen nicht nur Aufgaben für Ökologie und Klimaanpassung übernehmen, sondern auch einen Mehrwert für die Braker Bevölkerung erzielen.

GF2	GF2 Verbesserung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum	
Handle	ungsempfehlung	Hinweise
GF2.1	Aufwertung innerstädtischer Plätze und Freiflächen in den Quartieren	Der öffentliche Raum kann eine gewichtige Rolle als Transit- raum für den Fußverkehr und als Ort der Kommunikation



	zu attraktiven Aufenthaltszonen mit kommunikativer Funktion. Ggf. Kon- zentration auf Schwerpunkträume (z.B. Innenstadt, Mehrfamilienhaus- bereiche)	und des sozialen Lebens darstellen, was die Nachbarschaft stärkt und die soziale Kontrolle verbessert. Hierfür muss die Aufenthaltsqualität verbessert werden.
GF2.2	Nutzung von Potenzialstandorten für kleinteilige Maßnahmen (z.B. Sitzbänke, Regenschutz, Straßen- begleitgrün o.ä.)	Dafür müssen geeignete Örtlichkeiten vorhanden sein oder geschaffen werden, wie etwa Aufenthaltsmöglichkeiten, Wetterschutz, Fahrradabstellanlagen, Abfalleimer etc. Durch die erforderliche Pflege entstehen Folgekosten.

GF3	Stärkere Berücksichtigung von Gr	ün- und Freiflächenaspekten bei der Stadtentwicklung
Handl	ungsempfehlung	Hinweise
GF3.1	Sicherstellung von Ausgleichsmaß- nahmen im eigentlichen Planungs- gebiet, um die kleinklimatischen Auswirkungen direkt vor Ort zu minimieren	Üblicherweise werden Eingriffe in Natur und Landschaft mit Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen kompensiert. Während Ausgleichsmaßnahmen am selben Ort ausgeführt werden, können Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle erfolgen. Diese haben dann zwar eine gesamtökologische Wirkung, aber keine Auswirkungen auf das Mikroklima am Ort des eigentlichen Eingriffs.
GF3.2	Kommunales Grünflächenkataster mit begleitendem Umsetzungskon- zept	Grünflächen bekommen im Zuge der Klimafolgenanpassung (Schwammstadt-Konzept) zunehmend existenzielle Bedeutung. Für ihre Bewertung wird detailliertes Wissen über Lage, Größe, Zustand, Bepflanzung, Erreichbarkeit, Pflegemaßnahmen etc. erforderlich, das mit den bisherigen kartografischen Erfassungen nur unzureichend abzubilden ist. Um zukünftig die Pflege und auch die Entwicklung der Braker Grünflächen mit hoher Effizienz gewährleisten zu können, sollte ein Kataster für Grünflächen und Baumstandorte eingerichtet und jährlich aktualisiert werden. Ziel muss es sein, die bestehenden Grünflächen zu erhalten und neue anzulegen.

GF4	Ergänzung von Spielplätzen nach neueren pädagogischen Erkenntnissen um weitere Elemente, die nicht nur Bewegung sondern auch das Entdecken und Ausprobieren fördern (Erlebnisspielplätze)	
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
GF4.1	Spielleitplanung einrichten	Auch für das Kinderspiel im öffentlichen und halböffentlichen Raum können fachgutachterliche Hinweise hilfreich sein. Es wird empfohlen, das Instrument "Spielleitplanung" einzusetzen, um die Ausstattung standort- und zielgruppengerecht optimieren zu können.
GF4.2	Geeignete Spielplätze bei Austauschintervallen von Spielgeräten turnusmäßig konzeptionell nachrüsten	Da die Ausstattung von Spielplätzen regelmäß+ig überprüft und erneuert werden muss, kann dies auch zum Anlass genommen werden, den Spielgeräteaustausch mit einer Überprüfung und ggf. Neuausrichtung der der spielpädago- gischen Konzeption des Spielplatzes zu verknüpfen und ggf. eine Neuausrichtung vorzunehmen.
GF4.3	Innovatives Spielplatzkonzept als Marketinginstrument für ansied-	So wie die pädagogische Qualität von Schulen mittlerweile ein Wohnstandortkriterium für Familien ist, kann auch ein anregendes Spielplatzangebot einen Beitrag zur Zuzugsent-



lungswillige Familien mit Kindern	scheidung darstellen. Hierfür sollte es in den dafür geeigne-
einsetzen	ten Ortsteilen aktiv vermarktet werden.

Handlungsfeld Klimaschutz und Klimafolgenanpassung (KK)

KK1	Sicherung und Entwicklung unversiegelter Flächen als Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	
Handle	ungsempfehlung	Hinweise
KK1.1	Systematische Ermittlung möglicher Entsiegelungspotenziale	Durch Begehung und Luftbildanalyse lassen sich für Entsiegelungsmaßnahmen geeignete Flächen Identifizieren, die dann als Pflanz- oder Versickerungsflächen gestaltet werden können. Nach Möglichkeit sollte eine räumlich-funktionale Vernetzung dieser Flächen stattfinden.

KK2	Sicherung des Hochwasserschutzes	
Handle	ungsempfehlung	Hinweise
KK2.1	Sensibilisierung für Belange des Hochwasserschutzes in der Stadt- entwicklung	Als Stadt im Einzugsbereich von Sturmflutereignissen sind Verwaltung und Bürgerschaft Brakes bereits sensibilisiert. Da die Hochwasserereignisse zunehmen und größer ausfallen werden, wird auch die Notwendigkeit zum Schutz wachsen.

КК3	Verbesserung der Wärmeverbrauchswerte im Gebäudebestand	
Handl	ungsempfehlung	Hinweise
KK3.1	Förderung von Solarenergie und Dach-/Fassadenbegrünung, z.B. durch Einrichtung entsprechender Kataster	Viele Kommunen oder Landkreise erstellen eigene Kataster über die Eignung von Dächern für Solarpaneele oder für Dachbegrünung und bieten entsprechende Beratung an. Brake sollte darauf hinwirken, dass der Landkreis Weser- marsch ebenfalls solche Kataster einführt, die dann auch für BürgerInnen der Stadt Brake nutzbar wären.

KK4	Verstärkte Bemühungen zur Realisierung weiterer Maßnahmen des Klimaschutz- konzepts	
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
KK4.1	Umsetzung weiterer Maßnahmen des Klimaschutzkonzepts sowie Ent- wicklung zusätzlicher Maßnahmen	Die im Klimaschutzkonzept von 2014 entwickelten Maßnahmen sind erst zu einem geringen Teil umgesetzt.



Handlungsfeld Soziale Infrastruktur (SI)

SI1	Aufwertung sozialer Infrastrukturen als Beitrag zur Erhöhung der Wohnstandortattraktivität	
Handl	ungsempfehlung	Hinweise
SI1.1	Steigerung der Attraktivität des Stadtbads, ggf. durch Neubau des Freibads	Die Sanierung des Freibads hätte eine enorme Steigerung des Freizeitwerts der Brake zur Folge. Würde dies zudem als Naturbad geschehen, so ergäbe dies zusätzlich noch ein Alleinstellungsmerkmal für die gesamte Wesermarsch.
SI1.2	Ertüchtigung einer Sporthalle im BBZ zu einem multifunktional nutz- baren Veranstaltungsraum	Die Ertüchtigung einer bereits existierenden Sporthalle zu kulturellen Zwecken hat das Spektrum an Veranstaltungs- möglichkeiten stark erweitert. Zudem kann die dort bereits vorhandene Infrastruktur mit genutzt werden. Auch diese Maßnahme steigert die Wohnstandortattraktivität.
SI1.3	Etablieren neuer pädagogischer Konzepte in der Kindergarten- und Schullandschaft	Kindergärten und Schulen, die qualitativ gute Arbeit leisten, wirken imagebildend auch für die jeweilige Kommune.

SI2	Sicherstellung wohnungsnaher G	rundschul- und Kindergartenstandorte
Handlungsempfehlung		Hinweise
SI2.1	Kindergarten- und Schulentwick- lungsplanung betreiben und jährlich fortschreiben	Die Schulentwicklungsplanung gibt fundierte Hinweise auf die Entwicklung der zu erwartenden Neuzugänge. Es wird empfohlen, diese Zahlen in jährlichem Anstand zu aktualisieren und in den politischen Gremien sowie mit zuständigen Trägern diskutieren zu lassen.
SI2.2	Zwergschul-Konzepte für jahrgangs- übergreifenden Unterricht prüfen	Sollte sich bei der Schulentwicklungsplanung herausstellen, dass die Entwicklung der Schülerzahlen keine Fortführung einer Grundschule mehr ermöglichen, so sollte als Alternative zur Schließung auch der Betrieb mit jahrgangsübergreifendem Unterricht geprüft werden.

SI3	Stärkere Vernetzung sozialer Einri	ichtung mit den sie umgebenden Quartieren
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
SI3.1	Intensivierung der Kooperation benachbarter sozialer Einrichtungen	Die Kooperation sozialer Einrichtung erzeugt eine Reihe von Synergieeffekten, etwa zwischen Seniorenheimen und Kindergärten (am besten in räumlicher Einheit) oder zwischen Grundschulen und Kindergärten (über das jährliche Hineinschnuppern der Übergangskinder hinaus). Positives Beispiel könnte hier die geplante Kooperation der Einrichtungen an der Ladestraße sein.



SI4	Verbesserung des Angebots an ni tionsmöglichkeiten	cht kommerziellen niedrigschwelligen Kommunika-
Handl	ungsempfehlung	Hinweise
SI4.1	Zwischennutzung leer stehender Räumlichkeiten mit Angeboten für unterschiedliche Zielgruppen (Café, Fitness, Hood-Training, Beratung etc.)	Insbesondere in der Innenstadt, aber auch in anderen Lagen stellt gewerblicher Leerstand ein (auch durch die Corona-Pandemie verstärktes) Problem dar. Um dem Entstehen oder der Beschleunigung einer Abwärtsspirale durch Leerstand entgegen zu wirken, könnten Zwischennutzungen den Leerstand verringern. Als Nutzungen könnten solche in Frage kommen, die mit ihrem Aufgabenspektrum auch zu einer Stabilisierung ihres Umfelds beitragen, wie etwa soziale oder kommunikative Einrichtungen. Bei der Miethöhe müssten die Vermieter eine Abwägung zwischen einer niedrigen Miete und der Perspektive eines langen Leerstands abwägen.

Handlungsfeld Innenstadt (IE)

IE1	Sofortprogramm für schnell umse	etzbare Maßnahmen
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
IE1.1	Einrichtung der Stelle eines/r City- Lotsen/in	Eine/e City-Lotse/in sollte eine zentrale Netzwerkfunktion übernehmen und als "Kümmerer" fungieren. Außerdem könnte diese Person Maßnahmen, Analysen, Beratung und Moderation durchführen und begleiten.
IE1.2	Arbeitskreis Innenstadt öffnen bzw. erweitern	Die bisherige Zusammensetzung ist zu einseitig auf Einzelhändler*innen ausgerichtet. Eine (auch temporäre und/oder themenspezifische) Erweiterung um neue Akteure kann frischen Wind und neue Akzente in die Diskussionen bringen (z.B. Grund- und Immobilieneigentümer*innen, Investoren, Gewerbetreibende, Gastronomen, Akteure aus Kunst und Kultur, ggf. je nach Bedarf weitere Akteure).
IE1.3	Informations- & Motivationsflyer	Ein Flyer mit der Botschaft "Es tut sich was" dient u.a. der Motivation für die Beteiligten, sich als Akteure in den Entwicklungsprozess einzubringen.
IE1.4	Store-checks anbieten und durchführen	Store-checks dienen der Optimierung des individuellen Geschäftsauftritts in Bezug auf Sortiment, Ladenbau, Betriebshistorie, Online-Präsenz und digitale Medien etc.
IE1.5	kurzfristig realisierbare Leer- standsgestaltungen	Leerstände erzeugen negative Aufmerksamkeit, stellen aber auch ein Potenzial für Zwischennutzungen dar: Kunst im Leerstand, Leerstand als Werbe- und Verkaufsfläche, Leerstand als Info-Plattform, Leerstand als Treffpunkt.
IE1.6	Gemeinsame Aufräumaktion "Brake räumt auf"	Die Aufräumaktion "Brake räumt auf" sollte verstetigt und um weitere Elemente zur Verbesserung des Erscheinungsbilds ergänzt werden. Wichtig: Gemein- schaftsevent auch mit geselligem Charakter.



IE2	Leerstands- und Flächenmanagement	
Handl	ungsempfehlung	Hinweise
IE2.1	Einrichtung und Pflege eines Leerstandsmanagements	Die gewerblichen Leerstände sollten einheitlich auf einer Plattform dargestellt werden. Diese Darstellung sollte stets aktuell gehalten werden. Die Stadt Brake tritt dabei nicht als Immobilienmaklerin auf, sondern verlinkt nur ggf. zu den Angeboten der jeweiligen Maklerfirmen.
IE2.2	Flächenoptimierung fördern	Die historische Bebauungsstruktur der Innenstadt verhindert vielfach zeitgemäße Grundrisse und Ladengrößen. Zusammenlegungen der Erdgeschosszonen ermöglichen neue Nutzungsperspektiven.
IE2.3	Prüfung bzw. Lenkung der Wohn- funktion in den Erdgeschossen	Die Umnutzung ehemals gewerblich genutzter Ladenlokale zu Wohnzwecken wird in Zeiten von Wohnraumknappheit häufig als Alternative zur aufwändigeren gewerblichen Vermietung praktiziert. Dies mindert jedoch die Lageattraktivität für andere gewerbliche Nutzungen. Die Stadt Brake sollte diesen Prozess bewusst steuern.
IE2.4	Entwicklung eines Zwischen- nutzungskonzepts	Zusätzlich zur kurzfristigen Leerstandsgestaltung (s. IE1.5, Sofortprogramm) sollte ein mittelfristiges Zwischennutzungskonzept für zukünftige Leerstandsfälle erarbeitet werden. Wichtige Voraussetzung: Kooperationsbereitschaft der Vermieter*innen.
IE2.5	Gesteuerte Ansiedlungen voran- treiben	Neue Betriebsansiedlungen sollten nicht nur dem Zufall überlassen bleiben, sondern es sollte gezielt die Ansiedlung unterstützt werden. Dies könnte z.B. durch verschiedene Anreizsysteme geschehen, die von Seiten der Stadt und/oder den Vermieter*innen entwickelt werden. Empfehlenswert: Anteil der Gastronomie erhöhen.
IE2.6	Veranstaltung "Tag des offenen Leerstands" organisieren	Leerstandsvermarktung als Event inszenieren, Akteure vernetzen. Gelegenheiten für Existenzgründer*innen schaffen.
IE2.7	Angebotskonzentration in der Innenstadt	Neugründungen oder Anfrage interessierter Gewerbe- treibender sollten nach Möglichkeit auf die Innenstadt verwiesen werden.
IE2.8	Kontakte zu Immobilien- und Grundeigentümern intensivieren bzw. verstetigen	Es gibt viele Gründe, weshalb Eigentümer*innen ihre Innenstadtimmobilie nicht offensiv entwickeln oder vermarkten. Hier hilft es vielfach, über den/die City-Lotsen/in direkt in einen persönlichen Austausch zu kommen, um ggf. Hemmnisse beseitigen zu können.
IE2.9	Nutzungs- und Flächenpotenziale: Schlüsselimmobilien	Die relevanten Schlüsselimmobilien sollten besonders behandelt werden. Bei positiver Außenwirkung: Erhalt/Förderung/Entwicklung, bei negativer Außenwirkung: Aufwertung. Entwicklung von Flächenpotenzialen.

IE3	Gestaltungskonzept Innenstadt	
Handl	ungsempfehlung	Hinweise
IE3.1	Barrierefreiheit in der Innenstadt verbessern	Angesichts der demografischen Entwicklung sollten Gebäude, der öffentliche Straßenraum sowie Grün- und Freiflächen möglichst barrierefrei werden.



etwa durch Gestaltung ihrer Hauswände oder die Übernahme von Patenschaften für die Pflege von Pflanzungen. IE3.8 Wegeleitführung und Eingangs- Es sollte eine Attraktivierung der Eingangsbereiche durch			
selementen und Stadtmobiliar sichtbarer werden, auch durch mehr Mut zu Originalität (Sitzmöglichkeiten, Fahrradständer, Wasserelemente, Spielgeräte). IE3.4 Verbesserung des Erscheinungsbildes des Gewerbes und der Fassaden IE3.5 Sauberkeit in der Innenstadt fördern IE3.6 Bahnhof und Bahnhofsumfeld ansehnlicher gestalten IE3.6 Bahnhof und Bahnhofsumfeld Bürger* IE3.7 Gestaltung mit und durch die Bürgerinnen und Bürger IE3.7 Gestaltung mit und durch die Bürgerinnen und Bürger IE3.8 Wegeleitführung und Eingangsberiche durch markante Gestaltungselemente erfolgen, Sichtachsen sollter	IE3.2		freundlicher entwickelt und besser gepflegt werden
bildes des Gewerbes und der Fassaden serungsbedürftig (Fassade, Außenwerbung, Schaufenstergestaltung, Eingangsbereich). Hier könnte eine Fachberatung Hinweise zur Verbesserung geben. IE3.5 Sauberkeit in der Innenstadt fördern Das Verantwortungsbewusstsein für die Sauberhaltung der Innenstadt sollte bei allen Beteiligten gesteigert werden, damit diese Daueraufgabe regelmäßig erfüllt wird. Dies betrifft sowohl die Stadtverwaltung als auch die Betriebe und Bürger*innen. IE3.6 Bahnhof und Bahnhofsumfeld ansehnlicher gestalten Der Bahnhof und sein Umfeld sind besonders sensibel für menschliches Fehlverhalten, sie üben aber auch eine wichtige Funktion als "Eingangstor der Stadt" aus. Deshalb muss hier besonders auf Ordnung und Sauberkeit geachtet werden. Wichtig: Der Eigentümer muss eingebunden werden. IE3.7 Gestaltung mit und durch die Bürgerinnen und Bürger Die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in Gestaltungsprozesse kann zu sehr produktiven Ergebnissen führen etwa durch Gestaltung ihrer Hauswände oder die Übernahme von Patenschaften für die Pflege von Pflanzungen. IE3.8 Wegeleitführung und Eingangsbereiche durch markante Gestaltungselemente erfolgen, Sichtachsen sollter	IE3.3	-	sichtbarer werden, auch durch mehr Mut zu Originalität (Sitzmöglichkeiten, Fahrradständer, Wasserelemente,
dern Innenstadt sollte bei allen Beteiligten gesteigert werden, damit diese Daueraufgabe regelmäßig erfüllt wird. Dies betrifft sowohl die Stadtverwaltung als auch die Betriebe und Bürger*innen. IE3.6 Bahnhof und Bahnhofsumfeld ansehnlicher gestalten Der Bahnhof und sein Umfeld sind besonders sensibel für menschliches Fehlverhalten, sie üben aber auch eine wichtige Funktion als "Eingangstor der Stadt" aus. Deshalb muss hier besonders auf Ordnung und Sauberkeit geachtet werden. Wichtig: Der Eigentümer muss eingebunden werden. IE3.7 Gestaltung mit und durch die Bürgerinnen und Bürger Die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in Gestaltungsprozesse kann zu sehr produktiven Ergebnissen führen etwa durch Gestaltung ihrer Hauswände oder die Übernahme von Patenschaften für die Pflege von Pflanzungen. IE3.8 Wegeleitführung und Eingangsbereiche durch markante Gestaltungselemente erfolgen, Sichtachsen sollter	IE3.4	bildes des Gewerbes und der	serungsbedürftig (Fassade, Außenwerbung, Schaufenstergestaltung, Eingangsbereich). Hier könnte eine
ansehnlicher gestalten menschliches Fehlverhalten, sie üben aber auch eine wichtige Funktion als "Eingangstor der Stadt" aus. Deshalb muss hier besonders auf Ordnung und Sauberkeit geachtet werden. Wichtig: Der Eigentümer muss eingebunden werden. IE3.7 Gestaltung mit und durch die Bürgerinnen und Bürger Die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in Gestal- tungsprozesse kann zu sehr produktiven Ergebnissen führen etwa durch Gestaltung ihrer Hauswände oder die Übernahme von Patenschaften für die Pflege von Pflanzungen. IE3.8 Wegeleitführung und Eingangs- bereiche zur Innenstadt/Fußgänger- menschliches Fehlverhalten, sie üben aber auch eine wichtige Funktion als "Eingangstor der Stadt" aus. Deshalb muss hier besonders auf Ordnung und Sauberkeit geachtet werden. Die Einbindung der Bürgerinnen und Bürger in Gestal- tungsprozesse kann zu sehr produktiven Ergebnissen führen etwa durch Gestaltung ihrer Hauswände oder die Übernahme von Patenschaften für die Pflege von pflanzungen.	IE3.5		Innenstadt sollte bei allen Beteiligten gesteigert werden, damit diese Daueraufgabe regelmäßig erfüllt wird. Dies betrifft sowohl die Stadtverwaltung als auch die Betriebe
Bürgerinnen und Bürger tungsprozesse kann zu sehr produktiven Ergebnissen führen, etwa durch Gestaltung ihrer Hauswände oder die Übernahme von Patenschaften für die Pflege von Pflanzungen. IE3.8 Wegeleitführung und Eingangsbereiche durch bereiche zur Innenstadt/Fußgänger- markante Gestaltungselemente erfolgen, Sichtachsen sollter	IE3.6		menschliches Fehlverhalten, sie üben aber auch eine wichtige Funktion als "Eingangstor der Stadt" aus. Deshalb muss hier besonders auf Ordnung und Sauberkeit geachtet werden. Wichtig: Der Eigentümer muss eingebunden
bereiche zur Innenstadt/Fußgänger- markante Gestaltungselemente erfolgen, Sichtachsen sollter	IE3.7		tungsprozesse kann zu sehr produktiven Ergebnissen führen, etwa durch Gestaltung ihrer Hauswände oder die Übernahme von Patenschaften für die Pflege von
	IE3.8	bereiche zur Innenstadt/Fußgänger-	markante Gestaltungselemente erfolgen, Sichtachsen sollten

IE4	Innenstadt-Marketing	
Handl	ungsempfehlung	Hinweise
IE4.1	Vorhandene touristische Attraktio- nen/Angebote sichern und neue schaffen	Die historische Bausubstanz sollte behutsam saniert und die maritime Historie betont werden. Die Hafenstraße könnte touristisch zur "Maritimen Meile" entwickelt und ein digitales touristisches Infosystem ausbaut werden. Der Fahrradtourismus sollte besonders gefördert werden.
IE4.2	Gastronomieangebot in der Innenstadt stärken	Quantität, Qualität und Kreativität des gastronomischen Angebots sollte erhöht werden, nach Möglichkeit mit Außengastronomie.
IE4.3	Veranstaltungen und Aktionen	Vor dem Hintergrund einer Evaluation vergangener Veranstaltungen sollten neue innovative (auch kleinere) Veranstaltungsformate ausprobiert werden – besonders auch in der Fußgängerzone. Es bietet sich die Einbindung vieler zusätzlicher Akteure an.
IE4.4	Neue Wort-Bild-Marke entwickeln, kommunizieren und leben	Ein optischer Wiedererkennungswert speziell für Innenstadt- Projekte, -Veranstaltungen und -Marketing schafft Identität.
IE4.5	Kampagne zur Kundenbindung / -gewinnung: "Das sind wir"	Die Innenstadt-Geschäfte sollten in ihren Schaufenstern mit einer ansprechenden, einheitlich gestalteten



		Außendarstellung ihrer Leistungsfähigkeit und mit Verbreitung der Wort-Bild-Marke über sich informieren.
IE4.6	Online-Präsenz erhöhen	Sehr viele bestehende Internet-Auftritte benötigen eine inhaltliche und gestalterische Verbesserung (z.B. brake.de). Viele Geschäfte verfügen über gar keine eigene Online-Präsenz und bedürfen dabei der Unterstützung.
IE4.7	Einheitliche (Kern-)Öffnungszeiten	Gemeinsam eingehaltene Öffnungszeiten möglichst vieler Geschäfte, auch über Mittag (Potenzial: Mittagspausen- Einkauf), sind ein wesentliches Argument für einen Innenstadt-Einkauf.
IE4.8	Freie WLAN-Hotspots in der Innenstadt	Die Einrichtung von WLAN-Hotspots an ausgewählten Orten der Innenstadt kann unterstützend wirken. Eine Begrenzung von Dauer und Datenvolumen deckelt die Kosten. Ein Aufstocken kann z.B. nach Einkauf in einem Innenstadtgeschäft durch einen entsprechenden Code erfolgen.
IE4.9	Wochenmarkt stärker inszenieren	Die Treffpunkt-Funktion des Wochenmarktes ist noch zu wenig ausgeprägt (z.B. mit Kaffeestand, Sitzgelegenheiten). Eine stärkere Vernetzung mit stationärem Einzelhandel könnte für Folgeeffekte sorgen.

IE5	Verkehrliche Verknüpfung verbessern	
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
IE5.1	Optimierung des Besucher- und Parkleitsystems	Das bisherige statische System sollte funktionaler, erkennbarer, und übersichtlicher werden. Es fehlt außerdem ein Parkkonzept für Fahrräder. E-Ladestationen sollten ausgebaut und auf sie hingewiesen werden Vorhandene (ausreichende) Parkplätze sollten in die gängigen Navigationssysteme eingetragen werden.
IE5.2	ÖPNV-Angebot stärken / Anbindung der Innenstadt verbessern	Die Bushaltestelle "Fußgängerzone" (ggf. weitere) solltz mit Wetterschutz und Sitzgelegenheit modernisiert werden. Nach Möglichkeit sollte eine Verdichtung des ÖPNV- Angebots angestrebt werden.
IE5.3	Neustrukturierung der Verkehrs- führungen	Das komplexe System aus Zweirichtungs- und Ein- bahnstraßen sollte vereinfacht werden, z.B. durch zwei Einbahnstraßen-Ringe.

IE6	Anpassung bauleitplanerischer Fe	estsetzungen
Handl	ungsempfehlung	Hinweise
IE6.1	Einrichtung von Entwicklungsflä- chen	Im westlichen Eingangsbereich sollten untergenutzte Flächen mit neuen Nutzungen versehen und bebaut werden (insb. die ALDI-Immobilie).
IE6.2	Modifizierung von Festsetzungen in B-Plänen	Einige mittlerweile unpassende Festsetzungen sollten angepasst werden, um veränderten Bedarfen gerecht zu werden (z.B. Urbanes Gebiet für eine dichtere Bebauung, Ausweitung des Kerngebiets, Gemeinbedarfsfläche zur Standortsicherung einer kulturellen Einrichtung).



Handlungsfeld Wirtschaft und Beschäftigung (WB)

WB1	Unterstützung und Stärkung best	ehender Wirtschaftsstrukturen
Handlu	ingsempfehlung	Hinweise
WB1.1	Aktives "Kümmern" um die Bedürfnisse bereits ansässiger Betriebe	Noch wichtiger als die Akquisition neuer Betriebe sind die Pflege und Unterstützung der in Brake bestehenden Unternehmen. Diese müssen nicht mit hohem Aufwand akquiriert werden, sondern sind bereits vor Ort. Allerdings besteht gerade bei prosperierenden Firmen die latente Gefahr der Abwanderung. Dem sollte durch ein günstiges Entwicklungsklima und z.B. regelmäßige Kontakte entgegengewirkt werden.

WB2	Zukunftsorientierte und flächensp	parende Entwicklung der Wirtschaftsstruktur
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise
WB2.1	Vorausschauende Sicherung potenzieller Entwicklungsflächen für unterschiedliche Branchen durch die Stadt	Auch in Zukunft wird es aus unterschiedlichen Gründen notwendig sein, neues Bauland für gewerbliche Zwecke auszuweisen. Hierfür sollte langfristig Vorsorge getroffen werden, um z.B. expansionswillige Betriebe in der Stadt zu halten. Hierzu gehört eine angemessene Bevorratung unterschiedlich gewerblich nutzbarer Flächen, die ein breites Spektrum an Lage- und Struktureigenschaften aufweisen.
WB2.2	Abwägung des Flächeneinsatzes gegenüber Arbeitsplatz-/Wertschöp- fungs- und Steuereffekten bei grö- ßeren Unternehmensansiedlungen	Fläche ist ein endliches und damit kostbares Gut. Von daher sollte die Neuausweisung von Gewerbeflächen sorgsam und am besten unter Berücksichtigung von Effizienzgesichtspunkten erfolgen. Dies könnte z.B. bedeuten, dass Gewerbeflächen in wettbewerbsähnlichen Verfahren vergeben werden, in denen die Betriebe darlegen müssen, wie viele und wie gut bezahlte Arbeitsplätze sie schaffen oder wie hoch das Steueraufkommen sein wird. Ein solches Vorgehen wird jedoch nur dann realistisch sein, wenn unter den interessierten Betrieben Konkurrenz um die Gewerbeflächen herrscht.

WB3	Stärkung des Gründungsgescheh	ens
Handlu	ıngsempfehlung	Hinweise
WB3.1	Ausbau der Kooperation mit Hochschulen, ansässigen Unternehmen und Kammern	Der Besatz mit Hochschulen ist in der Wesermarsch gering, lediglich in der Nachbarkommune Elsfleth werden an der Jade-Hochschule Studiengänge mit maritimem Bezug angeboten. Deshalb ist die Unterstützung des Netzwerkens von Unternehmen besonders wichtig, z.B. durch die Vermittlung von Austausch und Kontakten.



WB4	WB4 Ausbau der Arbeitsplatzvielfalt mit Fokus auf bisher unterrepräsentierte Branchen		
Handlungsempfehlung Hinweise			
WB4.1	Gezielte Wirtschaftsförderung für ausgewählte Branchen	Es sollte geprüft werden, ob die Wirtschaftsstruktur Brakes mit ihrer starken Fokussierung auf Hafen/Logistik sowie auf die öffentliche Verwaltung stärker diversifiziert werden kann, z.B. bei unternehmensnahen Dienstleistungen.	

Handlungsfeld Wasserkante und touristische Infrastruktur (WT)

WT1	Schaffung von touristischen Attr	aktionen und Anziehungspunkten
Handlu	ungsempfehlung	Hinweise
WT1.1	Ausbau der touristisch nutzbaren Infrastruktur	Es gibt in Brake zu wenige Attraktionen, die sich als touristische Ziele eignen. Neben der Schaffung/dem Ausbau konventioneller Ziele (z.B. Gastronomie und Aufenthalt am Binnenhafen, Brommy-Bad als Naturbad) sollten deshalb auch unkonventionelle Ansätze verfolgt werden, um mehr Attraktivität zu schaffen. Hier könnten insbesondere im Hafenareal industrietouristische Ziele entwickelt werden (z.B. Siloanlagen als Aussichtspunkt). Hierbei sind die Rahmenbedingungen der International Ship and Port Security zu beachten.
WT1.2	Erhalt und Nutzbarmachung des Wasserturms Kirchhammelwarden	Der Wasserturm befindet sich in privatem Besitz und ist stark sanierungsbedürftig. Er ist mittlerweile zum Spekulations- objekt geworden und es ist fraglich, ob eine Sanierung in Privatbesitz gelingen kann.
WT1.3	Machbarkeitsprüfung einer Marina in der Weser	Im Binnenhafen gibt es relativ wenige Jachtliegeplätze, die zudem durch ihre Lage hinter der Schleusenanlage zeitlich nur begrenzt nutzbar sind. Zur Steigerung des Wassertourismus wird vorgeschlagen, die Machbarkeit von Liegeplätzen in oder an der Weser zu prüfen, z.B. in Form eines eigenständigen Yachthafens – vergleichbar z.B. dem in Nordenham oder in Bremen-Grohn – oder von Stegen parallel zum Weserufer.





WT1.4 Prüfung des Fleetsystems auf Eignung für den Kanutourismus

Das Fleetsystem (z.B. Braker Sieltief, Käseburger Sieltief, Oberhammelwarder Tief) ist weniger tiden- und strömungsabhängig als die Weser. Möglicherweise könnte es deshalb stärker für Wassersportaktivitäten (Kanusport oder Standup paddling) genutzt werden, sofern keine naturschutzrechtlichen Belange entgegenstehen.



WT1.5 Verbesserung des touristischen Orientierungs- und Leitsystems

Die touristische Wegweisung in Brake ist überarbeitungswürdig.

WT2	Erhöhung der Qualität und Vielfa	alt des Übernachtungsangebots
Handlu	ingsempfehlung	Hinweise
WT2.1	Ansiedlung eines Hotels der Kategorie "3 Sterne"	Von Nachfragerseite wird immer wieder Bedarf an attraktiven Übernachtungsmöglichkeiten der Mittelklasse formuliert, da das vorhandene Bettenangebot als unzureichend eingestuft wird. Die Stadt Brake könnte die Ansiedlung durch gezielte Ansprache von Investoren gezielt fördern.
WT2.2	Evtl. eine spezialisierte Übernachtungsmöglichkeit "Fahrrad-Hotel"	Ein Großteil der Touristen sind Fahrradtouristen auf der Durchreise, die besondere Anforderungen an die Unterbringung ihrer Fahrräder und der Übernachtung haben. Hierfür sollten die vorhandenen Übernachtungsmöglichkeiten entsprechend qualifiziert oder ggf. ein neues Angebot etabliert werden.
WT2.3	Schaffung alternativer Flächen für Wohnmobilstellplätze mit angrenzender Infrastruktur (Stromanschluss, Sanitäranlagen etc.)	Alternativ zu den bislang am Binnenhafen fehlgenutzten Wohnmobil-Parkplätzen im Bereich der gesicherten Hafenanlagen könnten Plätze an anderer Stelle im Innenstadtbereich angesiedelt werden, z.B. auf dem Parkplatz Heukaje. Hierfür sollte eine fundierte Standortuntersuchung durchgeführt werden.





WT3	WT3 Verbesserung der Zugänglichkeit der Uferlinie		
Handlı	ungsempfehlung	Hinweise	
WT3.1	Eigentumsrechtliche und technische Prüfung von weiteren Zugängen zur Wasserkante	Es könnte geprüft werden, ob an einigen Stellen auch bei nicht öffentlichen Flächen ein Zugang zur Uferlinie hergestellt werden kann, etwa durch den Erwerb von Wegerechten.	
WT3.2	Prüfung einer Fortführung der Promenade vom Kai in Richtung Süden, ggf. als schwimmender Steg	Viele Ufergrundstücke befinden sich bis zur Uferlinie in privater Hand, was die Anlage eines öffentlichen Weges in Fortführung der Kaje unmöglich machen dürfte. Alternativ könnte ein in der Weser geführter schwimmender Steg - analog zum Vorhaben des "Thames Deckway" in London – dieselbe Aufgabe übernehmen. Hier wären dann die auf der Strecke liegenden Liegeplätze zu berücksichtigen.	

WT4	Aktualisierung des Tourismuskonzepts		
Handlungsempfehlung		Hinweise	
WT4.1	Aktualisierung des Tourismuskon- zepts	Das Tourismuskonzept ist nicht nur aufgrund der zurücklie- genden Jahre eingetretenen touristischen Entwicklungen veraltet. Auch die Auswirkungen der Corona-Pandemie auf die Perspektiven des Tourismus sollten näher untersucht werden.	



8 Potenzialflächen für die künftige Stadtentwicklung

Die Entwicklungsdynamik Brakes hat in den letzten Jahren zugenommen – sowohl was die örtliche Wirtschaft als auch was den Wohnungsbau betrifft. Die verfügbaren Baulandvorräte sind mittlerweile sowohl für gewerbliche als auch für Wohnnutzung auf eine Größe geschrumpft, die sich als "Flaschenhals" für die weitere Entwicklung erweisen könnte. Aus diesem Grund erscheint es angebracht, nach neuen Potenzialflächen innerhalb des Stadtgebiets zu suchen, die für Neubauvorhaben genutzt werden können.

Es gibt mehrere Strategien, deren Eigenschaften sich unter Stadtentwicklungsgesichtspunkten unterscheiden:

- Neuausweisung auf bislang nicht baulich genutzten Flächen: Geringe Flächenkosten, hohe Erschließungskosten, Zunahme des Flächenverbrauchs
- Umnutzung bislang anderweitig genutzter Bauflächen: Hohe Flächenkosten wg.
 Abbruch oder Altlasten, geringe Erschließungskosten, keine Auswirkungen auf den Flächenverbrauch
- Nachverdichtung im Bestand: Hohe Flächenkosten, geringe Erschließungskosten, kein Flächenverbrauch aber Zunahme der Versiegelung.

Die Stadt Brake favorisiert den Ansatz "Innenentwicklung vor Außenentwicklung", weshalb die Strategien "Umnutzung" und "Nachverdichtung" favorisiert werden. Allerdings weist Brake bereits einen relativ kompakten Siedlungskörper auf, weshalb vermutlich nicht vollständig auf Neuausweisung verzichtet werden kann.

8.1 Entwicklung des Flächenangebots

Die Ermittlung geeigneter Potenzialflächen wird vorrangig Aufgabe des später von der Stadt Brake zu erarbeitenden Siedlungsentwicklungskonzepts sein, in dem diese Potenzialflächen unter Anwendung entsprechender Bewertungskriterien einer konkreten Eignungsprüfung unterzogen werden. Weitere Aufgaben des späteren Siedlungsentwicklungskonzept sollten neben dem Neuausweisungs- und dem Nachverdichtungskonzept auch Aussagen zur Bestandsentwicklung und -modernisierung sowie zur Gewerbeflächenentwicklung sein.

Die Aufgabe des ISEK ist es dagegen, Suchräume zu benennen, innerhalb derer mögliche Potenzialflächen identifiziert werden können. Bei der Benennung der Suchräume spielen eventuell vorhandene planungsrechtliche oder sonstige Hemmnisse noch keine Rolle.

Als Methodik für die Identifikation der Suchräume wurde die Luftbildanalyse eingesetzt, mit deren Hilfe auf von der Stadt Brake bereitgestellten Orthofotos geeignete Standorte identifiziert wurden. Es wurden folgende Flächenkategorien untersucht:



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Brake Potenzialflächen für die künftige Stadtentwicklung

- Flächen mit begonnenem Planungsverfahren: Flächen, bei denen die Stadt Brake bereits Schritte zur Vorbereitung oder Durchführung von Bauleitplanverfahren unternommen hat.
- Potenzialflächen: Flächen deren Eignung in einem späteren Schritt noch geprüft werden muss.

Für die Identifikation von Potenzialflächen wurden folgende Kriterien angewandt:

- Siedlungserweiterungsflächen: Flächen am Siedlungsrand, auf denen die neue Bebauung einen großen Schritt in den Außenbereich hinein macht und das bebaute Stadtgebiet insgesamt weiter anwachsen lässt.
- Arrondierungsflächen: Flächen, die an mindestens zwei Seiten bereits an bebautes Gebiet angrenzen und bei denen der Schritt in die offene Landschaft geringer ausfällt als bei den Siedlungserweiterungsflächen.
- Baulücken und Nachverdichtungsflächen: Unbebaute oder mindergenutzte Flächen im besiedelten Bereich, die aufgrund ihrer Erschließung und Einbindung in die Nachbarschaft bebaut werden könnten.
- Hinterlandbebauung: Sonderfall der Nachverdichtung, bei dem im rückwärtigen Bereich sehr großer Grundstücke ein weiteres Gebäude errichtet werden könnte. Hierfür muss die Erschließung gesichert werden.

Nachverdichtungen können überall dort erfolgen, wo das Baurecht bisher nicht ausgeschöpft wurde (z.B. Aufstockung, Abbruch und größerer Neubau, Baulückenschließung) oder die bebaubare Grundstücksfläche unter heutigen Bedingungen unangemessen gering erscheint (z.B. Hinterlandbebauung).

Man kann sechs Kategorien von Baulücken unterscheiden:

- 1. Sofort bebaubare Baulücke: Frei von Gebäuden, Erschließung vorhanden
- 2. Eingeschränkte Baulücke: Bebaut, Erschließung vorhanden
- 3. Baulücke ohne Erschließung: Frei von Gebäuden, nicht erschlossen
- 4. Hinterliegerpotenzial 1: Bebaut, Erschließung mit geringem Aufwand möglich
- 5. Hinterliegerpotenzial 2: Bebaut, Erschließung mit höherem Aufwand möglich
- 6. Nachverdichtungspotenzial (überplant, aber ohne Baurechte z.B. außerhalb von Baufeldern)

Die Kategorien 1-5 weisen dabei vorhandenes Bauchrecht auf (B-Plan oder Bebaubarkeit nach § 34 BauGB), bei Kategorie 6 müssten die baurechtlichen Voraussetzungen für eine Bebauung erst noch geschaffen werden.

Die Aktivierung von Baulücken jeglicher Art ist mit einem hohen personellen Aufwand seitens der Verwaltung verbunden. Dennoch ist sie als ergänzende Strategie erforderlich, um



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Brake Potenzialflächen für die künftige Stadtentwicklung

die Nachfrage nach Wohnbauland nicht ausschließlich im Außenbereich befriedigen zu können.

Im Rahmen der Erstellung des ISEK konnte keine systematische Erfassung aller Baulücken unter Prüfung ihrer baurechtlichen Eignung erfolgen, sondern es wurden mit Hilfe einer Luftbildanalyse grobe Suchgebiete identifiziert, in denen prinzipiell bebaubare Baulücken aller o.g. Kategorien existieren könnten. Auswahlkriterien waren ausschließlich ausreichende Grundstücksgrößen sowie angemessene Abstände zur Nachbarbebauung. Die Bebauung einschränkende Restriktionen wie etwa lärmschutzrechtliche oder Naturschutzbelange oder vorhandene Nebengebäude haben in diesem ersten Auswahlschritt keine Rolle gespielt. Eine genauere Prüfung auf Eignung für Wohnbebauung muss im Rahmen des Siedlungsentwicklungskonzepts erfolgen.

Aus planerischer Sicht sollte es folgende Ausschlussbereiche geben, in denen keine weiteren Baugebiete entstehen sollten:

- Westlich der Bahnlinie Elsfleth Brake: Erhalt des definierten Siedlungsrands, Verzicht auf aufwändige Erschließung
- Zwischen Boitwarden und Golzwarden: Sicherung der Frischluftschneise zwischen den beiden Ortsteilen und Erhalt des Korridors, um Golzwarden als eigenständigen Ortsteil sichtbar zu machen
- Peripher gelegene Ortschaften wie Schmalenfleth und Norderfeld/Süderfeld

Die Flächen mit begonnenem Planungsverfahren weisen jeweils einen unterschiedlichen Status auf, vom Entwurfsstadium über die Flächennutzungsplanänderung bis zum Bebauungsplan. Ihnen allen gemein ist aber ihre angestrebte Eigenschaft als Baulandreserve, also ihr bislang unbebauter Zustand.



Tab. 2 Flächen mit begonnenem Planungsverfahren

Nr.	Name	Nutzung	Voraussichtliche
			Baureife
Α	Golzwarden-Westrand	Wohnen	2023
В	Erweiterungsfläche	Gewerbe: Ähnliche Nutzungen wie im süd-	2023
	Weserstraße	lich angrenzenden Gewerbegebiet	
		(Gewerbe, Handwerk, Dienstleistungen)	
С	Brake Süddiek, Bereich	Wohnen	2023
	Verlängerung der Hein-		
	rich-Addicks-Straße		
D	Gewerbegebiet Brake-	Gewerbe: gesamtes Spektrum gewerblicher	2025
	West	Nutzungen (außer industrielle Nutzung)	
Ε	Wohngebiet Brake-West	Wohnen	2025
F	Bereich Ladestraße	Mischnutzung (urbanes Gebiet)	2022/23
		Grundschule + Sporthalle, Kindergarten,	
		Mutter-Kind-Einrichtung, Wohnen	
G	Timmermanns Hellmer	Wohnen	2021

Für die restlichen Kategorien von möglicherweise geeigneten Potenzialflächen (Arrondierungsflächen, Baulücken, Flächen für Hinterlandbebauung) können zum jetzigen Zeitpunkt dagegen lediglich Suchräume dargestellt werden. Diese Suchräume bieten hinreichend Anhaltspunkte dafür, dass im geplanten Siedlungsentwicklungskonzept der Stadt Brake ihre Eignung für die jeweils vorgesehene Nutzung eingehender geprüft wird.

Im Anschluss an die folgende Übersicht der in der Gesamtstadt identifizierten Potenzialflächen werden sie anschließend vergrößert dargestellt und kategorisiert.



Abb. 58 Potenzialflächen für die Stadtentwicklung

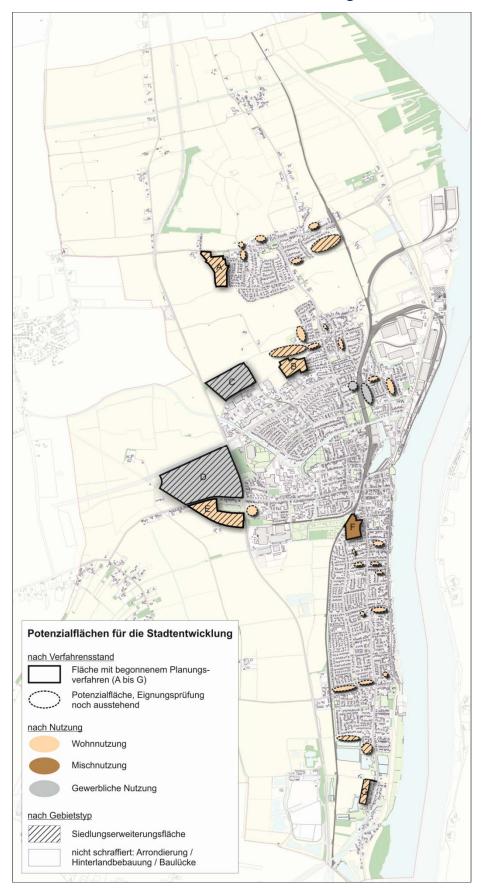




Abb. 59 Potenzialflächen in Golzwarden



Abb. 60 Potenzialflächen in Boitwarden und Süddiek



Quelle: Stadt Brake, Darstellung: plan-werkStadt



Abb. 61 Potenzialflächen in Brake-West

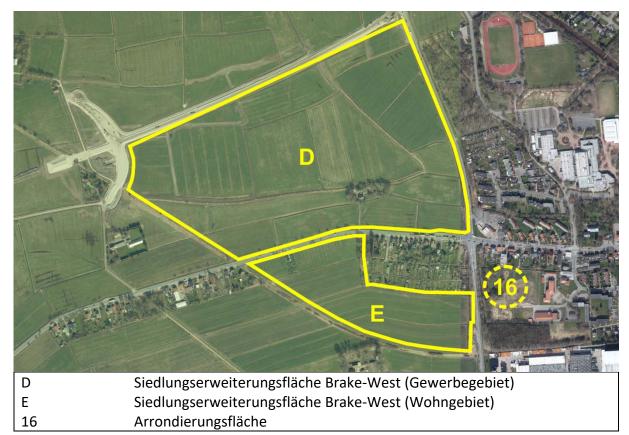
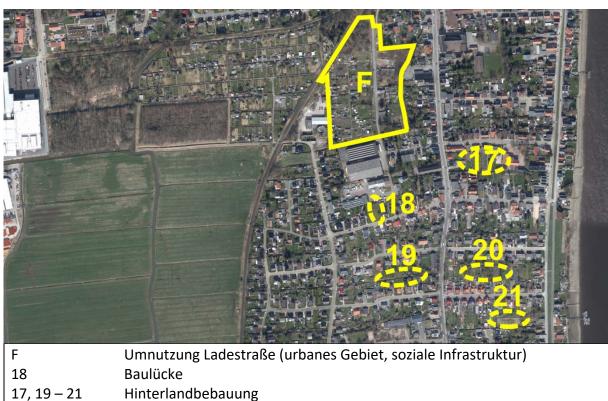


Abb. 62 Potenzialflächen in Harrien (1)



Quelle: Stadt Brake, Darstellung: plan-werkStadt



Abb. 63 Potenzialflächen in Harrien (2)



Abb. 64 Potenzialflächen in Harrien (3)



Quelle: Stadt Brake, Darstellung: plan-werkStadt



Abb. 65 Potenzialflächen in Käseburg



G Siedlungserweiterungsfläche Timmermanns Hellmer 27 - 28 Potenzielle Siedlungserweiterungsflächen

Quelle: Stadt Brake, Darstellung: plan-werkStadt

Für einige der in Planung befindlichen Neubaugebiete liegen Parzellierungsvorschläge vor (Gebiete A, C, G), aus denen die Anzahl der Einfamilienhäuser sowie der Wohnungen in Mehrfamilienhäusern hervorgeht. Für die übrigen Neubaugebiete (E, F) wird eine Modellrechnung durchgeführt. Die ermittelte Bruttobaufläche wird um 30% für Erschließungs-, Gemeinbedarfs- und öffentliche Flächen verringert. Es wird eine durchschnittliche Grundstücksgröße von 700 m² für Einfamilienhausgrundstücke angenommen. Bei einer teilweisen Bebauung mit Mehrfamilienhäusern ergäbe sich eine entsprechend höhere Zahl an Wohnungen.

Tab. 3 Kapazitäten auf Wohnbauflächen mit begonnenem Planungsverfahren

Nr.	Name	Größe ca.	EFH	WE in MFH
Α	Golzwarden-Westrand	ca. 6 ha	38	24
	Brake Süddiek, Bereich Verlängerung			
С	der Heinrich-Addicks-Straße	ca. 4,8 ha	32	48
D	Wohngebiet Brake-West	ca. 9,8 ha	ca. 98	0
F	Timmermanns Hellmer	ca. 1,4 ha	25	0
G	Bereich Ladestraße	ca. 3,8 ha	0	ca. 30
Summe		ca. 25,8 ha	ca. 193	ca. 102

Damit ergäben sich in den Gebieten mit begonnenem Planungsverfahren folglich Neubaukapazitäten von knapp 200 Einfamilienhäusern und ca. 100 Wohnungen in Mehrfamilienhäusern, insgesamt also knapp 300 WE. Es ist davon auszugehen, dass die Entwicklung der



betreffenden Standorte bis zu 5 Jahre in Anspruch nehmen kann, so dass sich die reale Verfügbarkeit erst im Laufe der Jahre einstellt.

Die Anzahl der zu realisierenden Wohneinheiten auf den anderen Potenzialflächen (Arrondierungsflächen, Baulücken, Hinterlandbebauung) kann momentan nicht seriös geschätzt werden. Allerdings spricht einiges dafür, dass insbesondere auf den Arrondierungsflächen im Norden der Stadt einige Dutzend Baugrundstücke geschaffen werden könnten. Das Potenzial an Hinterlandbebauung wird am schwierigsten zu aktivieren sein, da hier neben dem Problem der rückwärtigen Erschließung möglicherweise auch viele Vorbehalte bei den derzeitigen Eigentümern bestehen, die sich erst nach einem Eigentümerwechsel ausräumen lassen. Echte Baulücken sind dagegen in Brake selten. Allerdings wird empfohlen, im Rahmen der Erarbeitung des Siedlungsentwicklungskonzepts eine systematische Ortsbegehung durchzuführen.

8.2 Entwicklung der Baulandnachfrage

Die zukünftige Verfügbarkeit von Bauland steht in engem Zusammenhang mit der Bautätigkeit in der Vergangenheit. Nach einem Hoch zwischen 2005 und 2009 stagnierte die Zahl der Baufertigstellungen bis 2018 bei weniger als 10 Wohnungen pro Jahr. Auch der Bau eines Mehrfamilienhauses 2013 erhöhte diesen Wert nicht signifikant. Erst 2019 und 2020 wurden 19 bzw. 21 Wohnungen fertiggestellt.

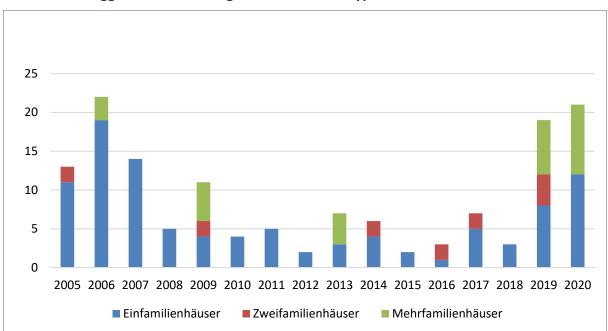


Abb. 66 Fertiggestellte Wohnungen nach Gebäudetyp

Quelle: NBank, Darstellung: plan-werkStadt

Seit 2005 wurde nur in insgesamt fünf Jahren neues Bauland geschaffen. Im ganzen Jahrzehnt zwischen 2005 und 2014 wurden nur im Jahr 2009 0,5 ha Bauland ausgewiesen,



wovon 0,3 ha für Geschosswohnungsbau vorgesehen waren. Zwischen 2015 und 2019 nahmen die Ausweisungen dagegen wieder zu: Von 1,1 ha (davon 0,4 ha für Geschosswohnungsbau) in 2015 bis 2,2 ha in 2020 nur für Familienheime.

2,5
2,0
1,5
1,0
0,5
0,0

2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019

für Familienheime für den Geschoßwohnungsbau

Abb. 67 Neu ausgewiesenes Wohnbauland in ha

Quelle: NBank, Darstellung: plan-werkStadt

Zwischen 2015 und 2019 wurde so Fläche für 53 Einfamilienhäuser und 14 WE im Geschosswohnungsbau geschaffen. 2009 war das Verhältnis umgekehrt: Fläche für 2 Einfamilienhäuser und 10 Geschosswohnungen.

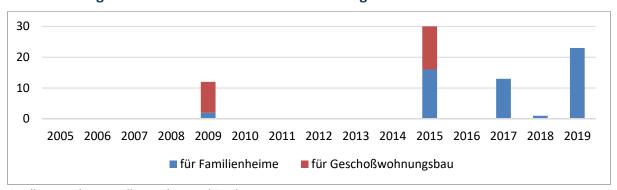


Abb. 68 Mögliche neue Wohneinheiten auf neu ausgewiesenem Wohnbauland in WE

Quelle: NBank, Darstellung: plan-werkStadt

Mit diesen Neuausweisungen konnte die Wohnbaulandreserve jeweils aufgestockt werden. Sie betrug im Jahr 2019 (die Daten für 2020 liegen zum Zeitpunkt der Erarbeitung noch nicht vor) 4,7 ha, wovon 3,0 ha für Familienheime und 1,7 ha für Geschosswohnungsbauten vorgesehen waren.

Es fällt auf, dass die Wohnbaulandreserve während des Betrachtungszeitraums offenbar nie unter 1,7 ha für Familienheime (also Raum für ca. 24 Familienheime) abgeschmolzen war. Das bedeutet, dass zumindest rechnerisch immer genügend Bauland zur Verfügung stand. Allerdings kollidiert diese Tatsache fundamental mit der subjektiven Wahrnehmung sowohl der Stadtverwaltung als auch von Wohnungsmarktakteuren auf Anbieter- und Nachfrager-



seite, die von gravierenden Angebotslücken und einem leer gefegten Baulandmarkt berichten. Dies deutet darauf hin, dass Neuausweisungen nicht die Baulandreserve erhöht haben, sondern sofort vom Markt aufgenommen wurden.

5,0
4,5
4,0
3,5
3,0
2,5
2,0
1,5
1,0
0,5
0,0

2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019

für Familienheime #### für Geschoßwohnungsbau

Abb. 69 Wohnbaulandreserve in ha

Quelle: NBank, Darstellung: plan-werkStadt

8.3 Abschätzung des Wohnbauflächenbedarfs

Die Bautätigkeit folgt den Entwicklungen auf dem Wohnungsmarkt immer mit einer zeitlichen Verzögerung. So gab es in der Vergangenheit eine relativ hohe Korrelation zwischen Einwohnerentwicklung und Bautätigkeit (s. Abb. 70).

Die Entwicklung der Haushaltszahlen, die die bestimmende Größe auf dem Wohnungsmarkt darstellt, liegt erst seit 2011 vor. Während die Einwohnerzahlen sich im letzten Jahrzehnt relativ stabilisiert haben (bei einem leichten Abwärtstrend seit 2017), nahm die Zahl der Haushalte seit 2011 fast stetig zu und verharrt seit 2017 bei einem Index von 114 gegenüber 2011. Die Zahl der Einwohner im Jahr 2019 wies einen Index von 99 auf. Die Wohnungsnachfrage in Brake wird also maßgeblich von der Entwicklung der Zahl der Haushalte beeinflusst. Die Zahl der Wohnungen (hier: der genehmigten Bauanträge) folgt also auch der Haushaltsentwicklung. Dieser Effekt tritt üblicherweise mit einer gewissen Verzögerung ein. [Anmerkung: Die Anzahl der Baugenehmigungen ist nicht mit realer Bautätigkeit gleichzusetzen, da nicht jeder Bauantrag auch zu einer Baumaßnahme führt. Allerdings reicht die Zahl der Baugenehmigungen ein bis zwei Jahre weiter in die Zukunft und ist damit ein besserer Indikator für das zukünftige Engagement im Wohnungsneubau als Baufertigstellungen. Sie können deshalb als Indiz für Annahmen der Wohnungsmarktakteure gelten.]



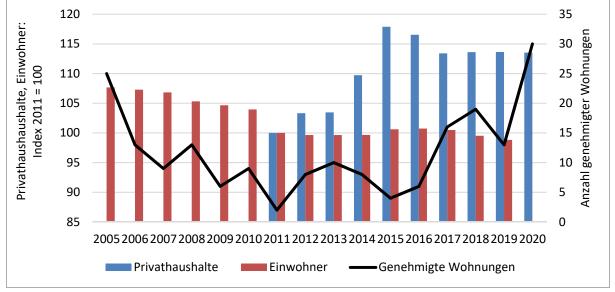


Abb. 70 Einwohnerentwicklung, Privathaushalte und Baugenehmigungen

Quelle: NBank, Darstellung: plan-werkStadt

Dennoch muss festgestellt werden, dass sich Nachfrage- und Angebotsentwicklung in Brake auf einem sehr niedrigen Niveau bewegen. Dies lässt sich auch an einem relativ niedrigen Miet- bzw. Bodenpreisniveau festmachen, das als ein Indiz für das Vorliegen eines Nachfragermarktes gelten kann. Das Ansteigen der Bau- bzw. Genehmigungstätigkeit kann deshalb als mehrjährig zeitverzögerte Reaktion auf den Anstieg der Haushaltszahlen interpretiert werden, ist aber noch kein Indiz für einen Statuswechsel zum Anbietermarkt.

Diese Einschätzung teilt auch die NBank in ihrer Wohnungsbedarfsprognose. Sie konstatiert bereits seit 2017 das Ende des quantitativen Bedarfs für Einfamilienhäuser und sieht nur noch beim Neubau von Mehrfamilienhäusern einen Nachholbedarf (s. Kap. 0). Von 2017 bis 2025 hat die NBank sogar einen quantitativen Überhang von 43 Einfamilienhäusern ermittelt, also von mehr als fünf Einfamilienhäusern pro Jahr. Dieser Überhang erhöht sich im Zeitraum von 2026 bis 2033 auf 190 Einfamilienhäuser (24 pro Jahr) und von 2034 bis 2040 auf 209, also 30 Einfamilienhäuser pro Jahr.

Für diese theoretische Annahme finden sich bisher noch keine empirischen Belege auf dem Immobilienmarkt, wie etwa Leerstände oder eine signifikante Verlängerung der Vermarktungsdauer von Kaufobjekten. Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass sich angesichts der Strukturdaten die prognostizierten Trends nach einer gewissen Zeit bemerkbar machen werden. In diesem Fall könnte die sinkende Nachfrage für sinkende Preise bei Bestandsimmobilien sorgen, insbesondere bei älteren Einfamilienhäusern. Diese könnten dann ihren Wettbewerbsnachteil – die wegen des erforderlichen Modernisierungsaufwands im Vergleich zu Neubauten relativ hohen Kosten – reduzieren und wieder marktfähig werden. Dennoch wird es auch zukünftig neue Einfamilienhäuser geben müssen, da ein quantitativ ausreichender Wohnungsbestand nicht auch gleichzeitig eine qualitativ gute Ausstattung oder die finanzielle Gleichwertigkeit von Alt- und Neubauvorhaben bedeuten muss.



Die zentrale Frage lautet also: Wie gut wird es gelingen, das auch in Brake vorhandene Interesse an Neubauten auf den Wohnungsbestand zu lenken und die Bauwilligen von den Vorzügen integrierter Lagen und gewachsener Nachbarschaften zu überzeugen? Gelingt dies, so kann der Bedarf an Neuausweisungen auf einem relativ niedrigen Niveau gedeckt werden. Gelingt dies nicht, so werden umfangreichere Neuausweisungen erforderlich mit dem Begleiteffekt von möglicherweise zunehmenden Leerständen in den Bestandsgebieten. Ob sich über dann sinkende Immobilienpreise ein Umzugsketten-Effekt ergibt, der ein Auffüllen des Nachfragevakuums durch "Wohnungsmarktaufsteiger" aus unterhalb des Einfamilienhaussektors kommenden Nachfragesegmenten zur Folge hat, kann momentan noch nicht seriös beantwortet werden. Angesichts fehlender empirischer Befunde ist es zudem noch zu früh für einen Strategiewechsel.

Die Abschätzung der Größenordnung, mit der die Stadt Brake in den kommenden Jahren Neuausweisung betreiben sollte, muss all diese Zusammenhänge berücksichtigen. Wie sensibel dies ist, zeigt die Nullvariante, die die theoretische Entwicklung der Wohnreserveoptionen ohne jegliche Neubautätigkeit und Neuausweisung veranschaulicht. Die Wohnreserveoptionen bestehen aus der Wohnbaulandreserve im Jahr 2020 (50 WE in EZFH, 0 WE in MFH) und den in den Folgejahren It. NBank zu erwartenden Wohnungsüberhängen.

Danach würde alleine der zu erwartende und stetig wachsende Überhang bei Wohnungen in Ein- und Zweifamilienhäusern zum Ende des Jahrzehnts zu einer Wohnreserve von 200 WE führen, ohne dass ein einziges Einfamilienhaus neu gebaut worden wäre.

200

150

150

0
2019 2020 2021 2022 2023 2024 2025 2026 3027 2028 2029 2030

Achsentitel

Wohnreserveoptionen EZFH — Bedarf EZFH lt. Nbank

Wohnreserveoptionen MFH — Bedarf MFH lt. NBank

Abb. 71 Entwicklung der Wohnreserveoptionen ohne Neubautätigkeit und Neuausweisung (Nullvariante)

Quelle: NBank, Darstellung: plan-werkStadt

Dies ist natürlich illusorisch, da sich manche Wohn- und Wohneigentumswünsche nicht vom Neubau auf den Bestand verlagern lassen. Es wird also auch weiterhin Neubau und infolgedessen auch Neuausweisung von Wohnbauland erforderlich sein. Dies muss jedoch im





Bewusstsein geschehen, dass jeder Neubau möglicherweise die Wohnreserve erhöht, also an anderer Stelle ein Vermarktungsproblem bei einer Bestandsimmobilie schafft. Inwieweit dieses Vermarktungsproblem durch normale Marktmechanismen geregelt werden kann, bleibt abzuwarten. Denn es wäre durchaus denkbar, dass durch die nachlassende Nachfrage die Preise sinken, was wiederum den Kreis der potenziellen Nachfrager erweitern würde und auf diese Weise für Bevölkerungsgruppen, denen der Zugang zum Einfamilienhaussektor bislang versperrt geblieben war, förderlich wäre. Andererseits würden diese Bevölkerungsgruppen an anderer Stelle Wohnungen freiziehen, für die angesichts der Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung möglicherweise ebenfalls eine Nachfrageschwäche entstehen würde, die an anderer Stelle zum Entstehen sozialer Brennpunkte führen könnte. Solche Prozesse müssen in Brake nicht zwangsläufig eintreten. Die Wirkungsketten sind sehr komplex und unterschiedliche Einflussfaktoren können für eine Abschwächung, aber auch Verstärkung der Effekte sorgen.

Vor diesem Hintergrund können folgende Empfehlungen abgegeben werden:

- Es wird geraten, die o.g. Zusammenhänge laufend zu beobachten und zu diesem Zweck ein Monitoringsystem einzurichten, das die Nachfragesituation im Bestandssegment der älteren Einfamilienhäuser abbildet. Dies können regelmäßige Abfragen bei Wohnungsmarktakteuren sein, aber auch Wohnungsannoncenauswertungen, Abfragen aus dem Einwohnermelderegister von Wohnadressen ohne gemeldete Personen oder Auswertungen von Verbrauchsdaten bei den Energieversorgern. Darüber hinaus bietet die NBank kostenlose Beratung bei der Einrichtung eines Systems zur Wohnungsmarktbeobachtung.
- Die Neuausweisung von Wohnbauland sollte solange der oben beschriebene Prozess nicht genauer belegbar ist "auf Sicht" erfolgen. Ziel sollte ein funktionierendes Verhältnis sein zwischen "genügend Fläche" für die vorhandene, aber auch extern zu generierende Nachfrage einerseits und "nicht zu viel Fläche" andererseits, um nicht die Vermarktungschancen der Bestandsimmobilien zu beschneiden.

In Würdigung dieser Umstände wird unter Status-quo-Bedingungen eine jährliche Neubautätigkeit von ca. 5 bis maximal 10 WE in Ein- und Zweifamilienhäusern als eventuell noch angemessen und möglicherweise verträglich für den Braker Wohnungsmarkt eingeschätzt. Dies allerdings unter der Prämisse, dass ein Wohnungsmarktmonitoring stattfindet, mit dem die Nachfrageprozesse abgebildet werden können.

Allein die in den Gebieten mit begonnenen Planungsverfahren vorhandenen ca. 200 Einfamilienhausgrundstücke (s. Tab. 3) würden zusammen mit der im Jahr 2021 noch vorhandenen Wohnbaulandreserve diesen Bedarf für mehr als 20 Jahre abdecken. In diesen 20 Jahren wird der oben beschriebene Prozess des Nachfragerückgangs aber so deutlich werden, dass bereits heute methodisch darauf hingearbeitet werden sollte. Dies würde z.B. bedeuten, dass bei jeder Neuausweisung die Funktion einer "Notbremse" eingeplant werden sollte, z.B.



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Brake Potenzialflächen für die künftige Stadtentwicklung

in Form einer schrittweisen Entwicklung des Baugebiets. Größere Flächen sollten nur dann ausgewiesen werden, wenn sich bei den Wanderungen, der die Bevölkerungsentwicklung maßgeblich bestimmenden aber schwer zu prognostizierenden Einflussgröße, deutliche Steigerungen abzeichnen, etwa bei der Wohnsitznahme von Arbeitsplatzpendlern in Brake. Parallel dazu sollten die Möglichkeiten von Baulückenschließungen und Hinterlandbebauungen genutzt werden, da hier die Risiken im Verhältnis zu nicht umfassend nachgefragten Neubaugebieten geringer sind. Insgesamt wird bei der Neuausweisung von Wohngebieten also zu einem behutsamen Vorgehen mit viel Augenmaß geraten.

Diese Empfehlungen kollidieren momentan allerdings noch mit den lokalen Erfahrungen, nach denen die Baulandnachfrage das -angebot bei weitem übersteigt. Dies zeigt sich z.B. in einer hohen Zahl an Wohnbaulandanfragen, die an die Verwaltung gestellt werden. Angesichts der Diskrepanz zwischen langfristiger Analyse und aktuellem Erleben wird es eine Herausforderung darstellen, die Strategie einer moderaten Ausweisungspraxis in der öffentlichen Diskussion zu rechtfertigen.



9 Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit

Die Erarbeitung des ISEK fand unter den Bedingungen der Corona-Pandemie statt, weshalb weder persönliche Gespräche noch Präsenzveranstaltungen möglich waren. Ersatzweise wurden kontaktlose Formate gewählt, die aber qualitativ vergleichbare Ergebnisse erbringen.

Eingebunden wurden vor allem zwei Zielgruppen: Die Braker Bevölkerung wurde durch offene Beteiligungsangebote zur Mitwirkung eingeladen und ausgewählte Akteure der Stadtgesellschaft wurden gezielt kontaktiert und befragt.

Akteursinterviews

Zur Vertiefung des Verständnisses von Problemlagen und Lösungsansätzen wurden eine Reihe von Akteuren befragt:

- Landkreis Wesermarsch, Referat 61 Raumordnung
- Geschäftsführung des Caritasverbands Kreis Wesermarsch
- 1. Vorsitzender Bürger- und Heimatverein Hammelwarden e.V.
- 1. Vorsitzender Bürgerverein Golzwarden e.V.
- Vorsitzender Central Theater Brake und Vorsitzender Kulturförderung Brake
- PR Immobilienmakler
- Meyerdiercks Immobilien
- Beirat für Senioren und Menschen mit Behinderung
- Brake Tourismus & Marketing e.V.
- Touristikgemeinschaft Wesermarsch

Die Bitte um ein Gespräch beim Nabu Wesermarsch wurde mit der Begründung abgelehnt, dass eine Beteiligung an derartigen Verfahren in der Vergangenheit keine positiven Effekte habe erkennen lassen.

Die Ergebnisse der jeweils ca. 30- bis 45-minütigen Interviews haben Eingang sowohl in die Bestandsanalyse als auch in das Maßnahmenkonzept gefunden.

Bürgerbeteiligung

Aus Gründen des Gesundheitsschutzes unter Corona-Bedingungen war es nicht möglich, Präsenzveranstaltungen durchzuführen. Um trotz der Pandemie eine angemessene Beteiligung und Mitwirkung der Bürger sicherzustellen, wurden geeignete Methoden eines Online-Dia-





logs eingesetzt. Außerdem bestand die permanente Erreichbarkeit über die Emailadresse brake@plan-werkstadt.de.

Zum Prozessauftakt fand von 18.12.2020 bis 31.01.2021 auf der Plattform *padlet.com/buergerbeteiligungbrake* ein Online-Beteiligungsformat statt. Padlet ist eine digitale Pinnwand, die dazu genutzt wurde die Bürger über den Stadtentwicklungs- und Beteiligungsprozess (kontinuierlich) zu informieren. Neben einer Einführung in den Stadtentwicklungsprozess und die Aufgabenstellung der Untersuchung sowie Erläuterungen zu der Plattform an sich, hatten die Bürge die Möglichkeit sich zu sechs Themen zu äußern (Ortsbild und Wohnungsmarkt, Verkehr und Mobilität, Grün- und Freiflächen, Klimaschutz, Soziale Infrastruktur, Einzelhandel). Hier wurden erste Leitfragen sowie Themen zur Diskussion gestellt und die Bürger dazu aufgefordert ihre Kenntnisse, Sichtweisen, Ideen und Wünsche zu formulieren und Missstände zu verorten. Dieses Format stieß auf große Resonanz aus der Braker Bevölkerung und vermittelte dem Planungsteam ein umfangreiches Bild der anstehenden Handlungsbedarfe.

Bekannt gemacht wurde das Beteiligungsangebot durch Pressemitteilungen in verschiedenen Medien, Hinweise auf der Homepage der Stadt Brake sowie durch Aushangplakate in den örtlichen Supermärkten.





Abb. 72 Aushangplakat zur Bürgerbeteiligung

Quelle: Stadt Brake, Darstellung: plan-werkStadt

Die Teilnahme an diesem Beteiligungsformat sollte möglichst niedrigschwellig erfolgen, die für manche Beteiligte mit wenig Online-Erfahrung die Mitwirkung möglichst zu erleichtern. Dies führte u.a. dazu, dass auf eine namentliche Registrierung und die Vergabe von Passwörtern zum Einloggen verzichtet wurde – jeder der wollte, konnte teilnehmen und bekam bei fehlender Anmeldung den Benutzernamen "Anonym" zugeteilt. Trotz der Anonymität der Teilnehmenden ist es zu keinerlei verbalen Ausfällen gekommen. Allerdings hatte die fehlende Anmelderoutine allerdings auch zur Folge, dass die Anzahl der teilnehmenden Personen nicht zu identifizieren ist. Insgesamt wurden über 90 Beiträge in das Padlet eingestellt.

Die Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren wurden fachlich ausgewertet, mit der Stadt Brake rückgekoppelt und flossen unmittelbar in die ISEK-Erarbeitung ein.

Nachfolgend werden die bei der Bürgerbeteiligung geäußerten Anregungen in zusammengefasster Form dargestellt. Eine ausführliche Auflistung, u.a. auch mit einer Abwägungsempfehlung, befindet sich im Anhang.

Wohnungsmarkt

- Zur Behebung spezifischer Mangelsituationen auf dem Wohnungsmarkt (Familientauglich, barrierefrei, hochwertig) sollten geeignete Bereitstellungsmöglichkeiten von Wohnbauland/der Aktivierung von Wohnungspotenzialen forciert werden.
- Zur Unterstützung des barrierefreien Baus bzw. Umbaus von Wohnraum sollte eine Förderberatung für barrierefreies Wohnen initiiert bzw. darüber informiert werden.



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Brake Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

- Der Generationswechsel in von älteren Einpersonenhaushalten bewohnten Bestandsgebäuden sollte durch geeignete Instrumente und Verfahren erleichtert werden, z.B.
 - Wohnungstauschbörsen (Vermittlung zwischen umzugswilligen Bewohnern zu großer und zu kleiner Wohnungen)
 - Wohnen gegen Mithilfe (Bereitstellung preiswerten Wohnraums gegen Mithilfe im Haushalt)
 - Anregung und Unterstützung von Senioren-Wohngemeinschaften etc.
- Das Siedlungsentwicklungskonzept sollte für Wohn- und Gewerbenutzung aufgestellt werden und u.a. folgende Bestandteile enthalten: Neuausweisungskonzept, Nachverdichtungskonzept und Bestandsentwicklungs-/Modernisierungskonzept für Wohnnutzung
- Verbesserung der Kinder- und Jugendinfrastruktur (Kindergärten, Schulen, Freizeitangebote)

Verkehr

- Parkraummanagement verbessern: Die Ausschilderung, die Bepreisung und die Nutzungsberechtigung der öffentlichen Parkplätze (besonders in der Innenstadt) sollten optimiert werden.
 Hierzu gehört auch die Einführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements durch die größeren Arbeitgeber.
- An Orten mit großem Parkdruck sollte der Bau von Quartiersgaragen geprüft werden.
- Die Radverkehrsinfrastruktur sollte systematisch verbessert und ausgebaut werden. Hierfür wurden in der Bürgerbeteiligung konkrete Mängel gemeldet.
- Die Verbesserung des ÖPNV-Angebots ist von der Entwicklung der Nachfrage abhängig.
- Der Angebotsausbau alternativer Mobilitätsformen sollte erst nach Prüfung ihrer Marktfähigkeit unter Braker Verhältnissen weiterverfolgt werden.
- Die Einrichtung von Mitfahrbänken stellt eine unaufwändige Verbesserung des Mobilitätsangebots insbesondere für ältere Menschen dar.

Öffentliche Grünflächen

- Es sollte die Neuanlage, der Ausbau und die Verbesserung öffentlicher Grünflächen betrieben werden.
- Es werden Rundwege zum Spazierengehen gewünscht.
- Prüfung der Uferbereiche der Rönnel auf öffentliche Erschließbarkeit
- Entwicklungspotenzial für öffentliche Grünfläche prüfen: Gelände am ehemaligen Freibad/Freibadkonzept, Stadtwald/Kleingartenanlage, Flächen am Wasserturm (Sportanlage)
- Erhöhung der Attraktivität und Nutzbarkeit bestehender Grünflächen
- Park mit Abenteuerspielplatz und Indoormöglichkeit für Familien mit Kindern anlegen (z.B. auf dem Freibadgelände). Auch Grillmöglichkeit und Basketballfeld gewünscht.
- Wege am Wasser zum Spazierengehen ausbauen (insbesondere von der Innenstadt Richtung Hammelwarden)

Soziale Infrastruktur/Freizeit

- Gastronomieangebot ausbauen (Restaurants, Bars), evtl. mit räumlichem Schwerpunkt z.B. am Binnenhafen.
- Auch für jüngere ein Gastronomieangebot schaffen, dabei Lärmschutz beachten
- Freizeitinfrastruktur ausbauen (z.B. Bowlinghalle, Indoorspielplatz, Angebote für 20-35-jährige)
- In Stadt und Landkreis ungleich verteilte Kinderbetreuungsangebote besser kommunizieren
- Das Freibad sollte wieder attraktiviert und multifunktionaler gestaltet werden.
- Jugendliche/junge Erwachsene an ihren Treffpunkten (Rondell bei der ehemaligen Lühring-Werft, an der Fähre in Golzwarden, an der Kaje und am Strand) nach ihren Wünschen befragen
- Ärzteversorgung verbessern, insb. Gynäkologe, Kinderarzt und Hausarzt.



Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Brake Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

• Versorgungszentrum im Verbund mit St.-Bernhard-Hospital gewünscht

Einzelhandel

- Aktives Citymanagement einrichten, das sich um Leerstandsvermeidung und Branchenmix kümmert (im Rahmen des Masterplan Innenstadt)
- Das Konzept der Pop-up-Stores sollte in einem dafür geeigneten leerstehenden Ladenlokal ausprobiert werden.



10 Umsetzungsstrategie

Das ISEK steht in engem Zusammenhang mit dem Masterplan Innenstadt, der die dortigen städtebaulichen Missstände definiert und damit den Rahmen für eine städtebauliche Erneuerung der Innenstadt bildet. Städtebaulicher Handlungsbedarf zeigt sich jedoch auch in anderen Stadtteilen. Die Aufgabe des ISEK besteht darin,

- den im Innenstadtbereich festgestellten Entwicklungsbedarf in den Kontext der Gesamtstadt zu stellen und
- städtebauliche und stadtentwicklungspolitische Handlungsbedarfe auch in den übrigen Stadtteilen zu benennen sowie Entwicklungsvorschläge und Konzepte zu entwerfen.

Beide Planwerke dienen damit gemeinsam dem Ziel, auf einander abgestimmte Strategien zu entwickeln, mit denen die Stadtentwicklung Brakes vorangetrieben werden kann. Wesentliches Element dabei ist der geplante Antrag auf Aufnahme in die Städtebauförderung des Landes Niedersachsen. Im Falle der Aufnahme ist mit einer teilweisen Finanzierung der geplanten Maßnahmen in der Innenstadt durch Bund und Land zu rechnen.

Die positiven Impulse aus der Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit sollten auch in die weiteren Entwicklungsprozesse überführt werden. Daher wird empfohlen, in der Startphase besonders öffentlichkeitswirksame Maßnahmen mit Signalwirkung anzugehen. Zudem sollten kurzfristig Maßnahmen zur Stabilisierung der Innenstadt geprüft werden, um vor dem Start des eigentlichen Sanierungsverfahrens die zu erwartenden bzw. bereits eingetretenen massiven Folgewirkungen der Pandemie abzumildern.

Für die außerhalb der Innenstadt gelegenen Räume sind durch das im ISEK entwickelte Leitbild, die Handlungsfeld spezifischen Leitziele und Entwicklungsziele sowie die herausgearbeiteten Maßnahmenvorschläge Grundlagen und vielfältige konkrete Anknüpfungspunkte für die praktische Umsetzung in der künftigen Stadtentwicklung aufgezeigt worden.

Es sind praktisch alle kommunalen Aufgabenbereiche betroffen, so dass eine integrierte, ämterübergreifende Vorgehensweise ratsam ist, die möglichst zentral koordiniert werden sollte. Die Umsetzung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme in der Innenstadt fügt sich in den übergreifenden Handlungs- und Orientierungsrahmen des ISEK ein.

Angesichts der vielfältigen Unsicherheiten bei wesentlichen Einflussfaktoren der Stadtentwicklung (wie Einwohnerentwicklung, wirtschaftliche Rahmenbedingungen – nicht zuletzt ganz aktuell auch die mittel- bis langfristigen Effekte der Corona-Pandemie) wird eine regelmäßige Überprüfung, Nachjustierung und in größeren zeitlichen Schritten auch Fortschreibung des ISEK empfohlen.



11 Anhang

11.1 Abi	oildungsverzeichnis	
Abb. 1	Die Lage Brakes in Niedersachsen	6
Abb. 2	Die Lage Brakes im Landkreis	6
Abb. 3	Verdichtungsgrad in den Kommunen des Landkreises Wesermarsch	7
Abb. 4	Verlauf der geplanten Küstenautobahn A20	8
Abb. 5	Ausschnitt LROP 2017	9
Abb. 6	Regionales Raumordnungsprogramm 2019 (RROP)	10
Abb. 7	Ausschnitt FNP 2010 Brake	13
Abb. 8	Schwarzplan	14
Abb. 9	Raumstruktur der Stadt Brake	15
Abb. 10	Fokusräume	17
Abb. 11	Konzeption des "Städtebaulichen Masterplans Innenstadt"	19
Abb. 12	Flächennutzungsplanänderung Brake-West	20
Abb. 13	Bebauungsplan 37 Ladestraße	22
Abb. 14	Freibadkonzept (Stand 2019 und 2021)	27
Abb. 15	Altersstrukturen der Stadt Brake im Vergleich mit den Städten	
	Elsfleth und Nordenham sowie dem Landkreis Wesermarsch	
	(12/2011)	28
Abb. 16	Entwicklung der Altersstrukturen 2020 im Vergleich zum Basisjahr	
	2011	29
Abb. 17	Der Aging-Index im Vergleich	31
Abb. 18	Einwohnerentwicklung der Stadt Brake von 1990 bis 2020	31
Abb. 19	Die Einwohnerentwicklung der Stadt Brake von 2000 bis 2020	32
Abb. 20	Natürliche Bevölkerungsentwicklung der Stadt Brake von 2000 bis	
	2020	33
Abb. 21	Wanderungsentwicklung der Stadt Brake von 2000 bis 2020	34
Abb. 22	Komponenten der Bevölkerungsentwicklung der Stadt Brake von	
	2000 bis 2020	35
Abb. 23	Wanderungsbilanz nach Altersgruppen von 2005 bis 2019	35
Abb. 24	Bevölkerungsentwicklung im Vergleich von 2000 bis 2020	36
Abb. 25	Bevölkerungsprognose der Bertelsmann-Stiftung	37
Abb. 26	Bevölkerungsprognose der Vorausberechnung des LSN	38
Abb. 27	Entwicklung der Staatsangehörigkeiten von 2000 bis 2020	39
Abb. 28	Durchschnittliche Wohnfläche im Vergleich (12/2020)	40
Abb. 29	Wohnungen in Wohngebäuden nach Gebäudetyp (12/2020)	40
Abb. 30	Wohnungsgröße nach Anzahl der Räume	41



Abb. 31:	Anteil der zu Wohnzwecken vermieteten Wohnungen am Wohnungs-	
	bestand (nach Wohnungsgröße in m²) im Mai 2011	42
Abb. 32	Baufertigstellungen von Wohngebäuden nach Gebäudegröße von	40
A I- I- 22	1991 bis 2020	
Abb. 33	Anteile der Baualtersklassen am Wohnungsbestand im Jahr 2019	
Abb. 34	Wohnungsbedarfsprognose von 2017 bis 2040	
Abb. 35	Miete Summe Median von 2009 bis 2020	
Abb. 36	Entwicklung der Arbeitslosenkennziffer von 2011 bis 2020	
Abb. 37	Beschäftigungsentwicklung am Arbeitsort von 2011 bis 2020	
Abb. 38	Beschäftigungsentwicklung am Wohnort von 2011 bis 2020	
Abb. 39	Ein- und Auspendler sowie der Pendlersaldo von 2005 bis 2018	50
Abb. 40	Beschäftigungsentwicklung am Arbeitsort nach Wirtschaftszeigen 2011 und 2020	51
Abb. 41	Sozialversicherungsbeschäftigte am Arbeitsort nach Wirtschafts-	
	bereichen des zweiten und dritten Sektors im Jahr 2020	52
Abb. 42	Entwicklung der Haushaltskaufkraft in Brake von 2011 bis 2020	53
Abb. 43	Übersichtskarte zur Verlegung der B 211 zwischen Mittelort und	
	Brake	55
Abb. 44	Ausschnitt aus der Verkehrsmengenkarte 2015	56
Abb. 45	Prognosebelastungen der Weserstraße 2030 im Planfall [Kfz/24 h]	57
Abb. 46	Regionales Radverkehrsnetz	59
Abb. 47	Entwicklung der Grundschulen der Stadt Brake im Einzelnen	62
Abb. 48	Entwicklung der Schülerzahlen und Zügigkeit von 2017 bis 2023	63
Abb. 49	Entwicklung der IGS und des Gymnasiums der Stadt Brake	64
Abb. 50	Entwicklung der Schülerzahl der Berufsbildenden Schulen der	
	Wesermarsch	65
Abb. 51	Prognose der Schülerzahlen der gesamten Berufsbildenden Schulen der Wesermarsch	65
Abb. 52	Entwicklung der Mindestsicherungsleistungsempfangenden von 2014	65
AUU. 52		66
4 b b c 2	bis 2019 im Vergleich	00
Abb. 53	Anteil der Mindestsicherungsempfangenden an der jeweiligen	C 7
1 h h = E 4	Bevölkerung in %	67
Abb. 54	Anteil der Mindestsicherungsempfangenden nach Staatsangehörig-	60
1 h h	keit in %	
Abb. 55	Skatepark und Boulebahn	
Abb. 56	Standorte der öffentlichen Spielplätze	
Abb. 57	Umweltkarte	
Abb. 58	Potenzialflächen für die Stadtentwicklung	
Abb. 59	Potenzialflächen in Golzwarden	
Abb. 60	Potenzialflächen in Boitwarden und Süddiek	
Abb. 61	Potenzialflächen in Brake-West	121





Abb. 62	Potenzialflächen in Harrien (1)	121
Abb. 63	Potenzialflächen in Harrien (2)	122
Abb. 64	Potenzialflächen in Harrien (3)	122
Abb. 65	Potenzialflächen in Käseburg	123
Abb. 66	Fertiggestellte Wohnungen nach Gebäudetyp	124
Abb. 67	Neu ausgewiesenes Wohnbauland in ha	125
Abb. 68	Mögliche neue Wohneinheiten auf neu ausgewiesenem Wohnbau-	
	land in WE	125
Abb. 69	Wohnbaulandreserve in ha	126
Abb. 70	Einwohnerentwicklung, Privathaushalte und Baugenehmigungen	127
Abb. 71	Entwicklung der Wohnreserveoptionen ohne Neubautätigkeit und	
	Neuausweisung (Nullvariante)	128
Abb. 72	Aushangplakat zur Bürgerbeteiligung	133
11.2 Tak	pellenverzeichnis	
Tab. 1	Fokusräume	17
Tab. 2	Flächen mit begonnenem Planungsverfahren	118
Tab. 3	Kapazitäten auf Wohnbauflächen mit begonnenem Planungsverfahren 123	



11.3 Ergebnisse der Online-Bürgerbeteiligung

1. Einführung und Erläuterung der Methodik

2. Ortsbild und Wohnungsmarkt

2.1 Ortsbild

2.1.1 Vorschläge zum Entgegenwirken des Erscheinungsbildes des neuen Gewerbegebiets Brake-West

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
geeigneter Ort	keine Abwägungsrelevanz, da Ausdruck
	der Zustimmung
wichtig: Anbindung und adäquate Lärmdäm-	wird im Rahmen des Bebauungs-
mung	planverfahrens berücksichtigt
Alternativen: Hammelwarden oder Otto-Hahn-	Prüfung ist bereits erfolgt. Ergebnis:
Straße	alternative Standorte sind nicht
	geeignet

2.1.2 Momentaner Wohnort und gewünschte Entwicklung von diesem in 15 Jahren

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
Kirchhammelwarden Fischersiedlung: soll so	Siedlungsentwicklungskonzept wird
bleiben	Aussagen zur Entwicklung der Stadtteile
	treffen

2.2 Wohnungsmarkt

2.2.1 Einschätzung des Wohnungsmarkts in Brake

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
Schwierigkeiten hochwertigen Wohnraum zu	Siedlungsentwicklungskonzept wird
finden	Aussagen zur Entwicklung der Wohn-
	raumpotenziale und damit auch der
	Wohnungsmarktsituation treffen
 Schwierigkeiten für Familien Wohnraum zu fin- 	Generationswechsel erleichtern
den	
 Schwierigkeiten barrierefreien Wohnraum zu 	Förderberatung für barrierefreien
finden	Umbau
 Wohnraum ist überteuert 	Allgemeinde Feststellung, die nicht nur
	Brake betrifft – wobei die Braker
	Wohnkosten im regionalen Maßstab
	noch relativ günstig sind
 Abwanderung nach Oldenburg, Ovelgönne 	Wohnstandortattraktivität steigern und
oder Oldenbrok	neu schaffen



2.3 Wohnbauflächen

2.3.1 Ort des Wunsches nach neuen Wohnbauflächen am Siedlungsrand oder im Bestand

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
Siedlungsrand	Siedlungsentwicklungskonzept wird Aussagen zur Entwicklung der Wohnraumpotenziale treffen
Baugebiet in Boitwarden ist zu beengt	Einzelmeinung: Der Markt hat die Grundstücke mit ihrem Preis-Leistungs- Verhältnis gut angenommen.
vorhandene Bebauung nutzen	Im Rahmen des Siedlungsentwick- lungskonzepts auch Modernisierungs- und Nachverdichtungsstrategie berücksichtigen
Sanierung der Bestandsgebiete gewünscht	Im Rahmen des Siedlungsentwick- lungskonzepts auch Modernisierungs- und Nachverdichtungsstrategie berücksichtigen
 Neubaugebiete am Siedlungsrand ausweisen, um größere Baugrundstücke zu ermöglichen 	Siedlungsentwicklungskonzept wird Aussagen zur Entwicklung der Wohnraumpotenziale treffen
 im Stadtsüden sind ältere Häuser auf Grund- stücken, die sich teilen lassen (Hammelwarder Straße, Grenzstraße, Goethestraße, Lange Straße) 	Im Rahmen des Siedlungsentwick- lungskonzepts auch Nachverdich- tungsstrategie berücksichtigen

2.3.2 In Brake wird ein quantitativer Überhang von mehr als 400 Einfamilienhäusern bis 2040 prognostiziert. Theoretisch gibt es genug Einfamilienhäuser im Bestand, praktisch sind diese aber häufig nicht nachfragegerecht oder nicht mehr an heutige Standards angepasst (z.B. in Bezug auf ihre Grundrisse, energetische Sanierung, Barrierefreiheit). Wie stehen Sie dazu? Würden Sie eher Neubaugebiete ausweisen oder die bestehenden Einfamilienhausgebiete umbauen und sanieren? Wie sollte sich die Stadt Brake dazu verhalten?

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
Priorisierung einer Sanierung der Bestands-	Im Rahmen des Siedlungsentwicklungs-
gebiete, um diese attraktiver zu gestalten	konzepts auch Modernisierungs- und
	Nachverdichtungsstrategie berücksichtigen
 es fehlen interessante Neubaugebiete 	Siedlungsentwicklungskonzept wird
	Aussagen zur Entwicklung der Wohn-
	raumpotenziale treffen
 es werden Einfamilienhäuser frei, wenn ältere 	Allgemeine Feststellung, deshalb keine
Menschen, die momentan noch in diesen woh-	Abwägungsrelevanz
nen, sterben	
durch fehlende Baugebiete hat es einen Sanie-	Siedlungsentwicklungskonzept wird
rungsdruck gegeben	Aussagen zur Entwicklung der Wohn-
	raumpotenziale treffen
Neubaugebiete sollen ausgewiesen werden	Siedlungsentwicklungskonzept wird
-	Aussagen zur Entwicklung der Wohn-
	raumpotenziale treffen



•	Person zweifelt Studie an, berichtet von Bautätigkeit von 2015 bis jetzt in Rodenkirchen, Els-	Persönlicher Eindruck ohne analytische Einbindung, deshalb keine Abwägungs-
	fleth und Oberhammelwarden	relevanz
•	angebotene Häuser sind finanziell aufwändiger als bei einem Neubau, weswegen kleinere	Allgemeine Feststellung, deshalb keine Abwägungsrelevanz
	Grundstücke in Kauf genommen werden	Abwagangsicievanz

2.4 Einpendelnde

2.4.1 mögliche, zu schaffende Anreize für Einpendelnde

Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
 Neubaugebiete in Boitwar schule oder in Klippkanne 	zwischen Siel und	Einzelmeinung: Der Markt hat die Grundstücke mit ihrem Preis-Leistungs-
LzO-Neubau werden nicht den	als attraktiv empfun-	Verhältnis gut angenommen.
 es gibt wenig qualitativ ho nungen für Pendelnde 	chwertige Mietwoh-	Siedlungsentwicklungskonzept wird Aussagen zur Entwicklung der Wohn- raumpotenziale treffen
attraktiver für Familien un	d junge Menschen	Kinder- und Jugendinfrastruktur ver- bessern
mehr Kultur		In Widerspruch zu anderer Meinung. Kulturelle Angebotssituation überprüfen.
es gibt viele kulturelle Ang	ebote	In Widerspruch zu anderer Meinung. Kulturelle Angebotssituation überprüfen.
 die Weser mit den Flächer Strand oder der Flussinsel attraktiv 	•	Harriersand ist Schwaneweder Gemeindegebiet, keine Handlungs- optionen gegeben
 qualitativ hochwertigere \u20ab 	Vohnungen	Siedlungsentwicklungskonzept wird Aussagen zur Entwicklung der Wohn- raumpotenziale treffen

3. Verkehr und Mobilität

3.1 Parkplatzsituation

3.1.1 Beurteilung der Parkplatzsituation in Brake in Bezug auf Anzahl, Lage und Erreichbarkeit

Anr	egungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
•	starke Belegung der Parkplätze Postplatz, Kaje, Christopherushaus bzw. Pestolazzischule, Breite Straße	Parkraummanagement einführen/optimieren (Leitsystem, Gebühren, Parkhöchstdauer, Anwohnerparken etc.)
•	Parkplätze für AnwohnerInnen werden von Beschäftigten genutzt	Parkraummanagement, Betriebliches Mobilitätsmanagement ein- führen/forcieren





Anregungen, Hinweise Georgstraße – schlechtes Durchkommen während des Wochenmarktes; alternative Parkplätze für Menschen mit Behinderungen, deren Laufwege zum Markt kürzer sind St. Bernhard-Hospital, Claußenstraße: Dort herrscht ständiger Parkplatzmangel Am Ahrenshof: Zu den Öffnungszeiten der Ärzte ist es schwer, einen Parkplatz zu finden; Parkplatzsitua-

3.2 Nachhaltigkeit

tion sollte verbessert werden.

3.2.1 für Brake passende umweltverträgliche Verkehrsmittel (Leihfahrräder, Car-Sharing, E-Scooter etc.)

3600161 616.7		
Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag	
Leihfahrräder, auch für Touristen und Pendler	Marktfähigkeit prüfen	
Radwege ausbauen und sanieren	Umsetzung im Rahmen eines	
	Radverkehrskonzepts prüfen	
 langfristig: für autonomes Fahren optimierte Stra- 	Aktuell keine Abwägungsrelevanz,	
ßen	da weit in der Zukunft liegend	
Modelle passen nicht zu Brake; wenn die Stadt sich	Marktfähigkeit prüfen	
zu einem Touristenziel entwickelt, wären Leihräder		
(auch Elektro) im Bahnhofsbereich attraktiv		



3.2.2 Wunsch nach neuen Parkflächen

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
 Georgstraße; Krankenhaus Brake - St. Bernhard- Hospital Brake, Claussenstraße; Am Ahrenshof 	Prüfung auf Machbarkeit zusätzlicher Parkflächen im
Hospital Brake, claussenstraise, 74117411ensnor	Umfeld des Krankenhauses

3.3 ÖPNV

3.3.1 Bewertung des Busliniennetzes in Bezug auf Taktung, Streckenführung und Haltestellen

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
Wunsch nach geringerer (d.h. "dichterer") Taktung	Wurde bereits geprüft, ist derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar
bessere Anbindung von Hammelwarden	Wurde bereits geprüft, ist derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar
 Wünsche nach dichterer Taktung in Bezug auf Zeit- räume und Strecken 	Wurde bereits geprüft, ist derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar
 von Brake nach Kirch-/Oberhammelwarden, auch an Wochenenden 	Wurde bereits geprüft, ist derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar
Wünsche in Bezug auf Streckenausbau	Wurde bereits geprüft, ist derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar
im Norden ab Schmalenfleth	Wurde bereits geprüft, ist derzeit wirtschaftlich nicht darstellbar
 schwierig für ältere Menschen in Käseburg oder Golzwarden; Mitfahrbänke als Lösung (neben dem Bürgerbus) 	Machbarkeit prüfen

3.4 Rad- und Fußverkehr

3.4.1 Beurteilung der Rad- und Fußwege

Anre	egur	ngen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
•	Rac	dwege auf der Straße führen und so gestalten,	An vielen Straßen ist in Brake die
	das	s die Autos mit ausreichend Abstand überholen	Radwegebenutzungspflicht aufge-
	kör	nnen (Ausnahme: Hauptverkehrsstraßen)	hoben, es besteht Wahlfreiheit
•	unr	nötig schmale Radwege durch Hecken oder Autos	keine Abwägungsrelevanz, da ord-
			nungsrechtliches Problem
•	zu١	wenig Fahrradständer (Bügelform)	Machbarkeit prüfen
•	kri	tisierte Straßen in Bezug auf Radwege:	
	0	Breite Straße: Wunsch nach Radweg statt Fah-	Keine Radwegebenutzungspflicht
		ren auf der Straße	
	0	nördliche Breite Straße: Verengung bei einem	Ist weiterhin aufgrund der Kosten
		Haus durch Vorgarten	nicht umsetzbar
	0	Kritik an inkonsistenter Radverkehrsführung,	Prüfung auf Abstellung des Mangels
		z.B. Bürgermeister-Müller-Straße Richtung	
		Willy-Brandt-Straße: von der Straße vor der	
		Unterführung kommt man nicht wieder auf	
		den vorgeschriebenen Radweg	
	0	Rotes Pflaster der Unterführung ist gefährlich	Ist bereits bekannt, wird im Zuge des
			Radverkehrskonzepts zu prüfen sein.

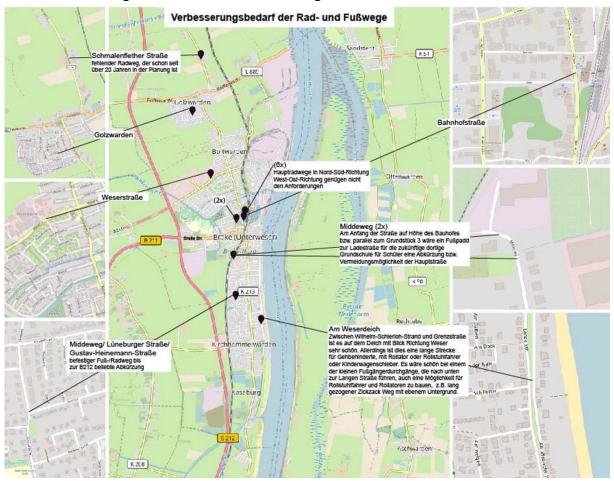


Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept Brake *Anhang*

0	Kritik an der Praxis, die Auffahrten zu Privat- grundstücken so stark abzusenken, dass ein schneller Radverkehrsfluss auf den Radwegen beeinträchtigt wird	Machbarkeit prüfen
0	Weserstraße Richtung Hafen ist das Linksabbie- gen bei der Rosenburg schwierig, weil die Ver- kehrsführung für Radfahrer nicht eindeutig sig- nalisiert wird	Mangel überprüfen
0	Weserstraße in Richtung der Agentur für Arbeit, nach den Schranken	Mangel überprüfen
0	Kritik an der Radwegbenutzungspflicht bei der Hammelwarder Straße	Ausnahmeregelung: Hier besteht trotz unzureichender Standards Radwegebenutzungspflicht wegen der hohen Verkehrsbelastung an der Kreisstraße 207 (liegt in der Verantwortung des Landkreises)
0	Bahnhofstraße	Mangel überprüfen
0	Dungenstraße	Mangel überprüfen
0	Kirchenstraße	Mangel überprüfen
0	Schmalenflether Straße: Radweg fehlt	Befindet sich seit geraumer Zeit in der Prüfung durch den Landkreis
• kri	tisierte Straßen in Bezug auf Fußwege:	Vermutlich Hinrich-Schnitger-Str.
0	Hinrich-Straße: zugeparkter Fußweg	gemeint. Hier bestehen bereits Parkbeschränkungen



3.4.2 Verbesserungsbedarf der Rad- und Fußwege



Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	Schmalenflether Straße: fehlender Radweg, der	Liegt in der Zuständigkeit des
	schon seit 20 Jahren in der Planung ist.	Landkreises, wird aktuell wieder
		geprüft
•	Golzwarden	Machbarkeit prüfen
•	Weserstraße	Machbarkeit prüfen
•	Middeweg/Lüneburger Str./Gustav-Heinemann-Str.: befestigter Fuß-/Radwegbis zur B 212, beliebte Abkürzung	Machbarkeit prüfen
•	Hauptradwege sowohl in Nord-Süd- als auch in West-Ost-Richtung genügen nicht den Anforderungen	Machbarkeit prüfen
•	Middeweg: Am Anfang der Straße auf Höhe des Bauhofs bzw. zum Grundstück Nr. 3 wäre ein Fuß- padd zur Ladestraße für die zukünftige dortige Grundschule für Schüler eine Abkürzung bzw. Ver- meidungsmöglichkeit der Hauptstraße.	Machbarkeit wurde im Zuge des B-Plans 137 (1. Änderung) bereits geprüft, ist wegen Regenrückhaltebecken und Schallschutzmaßnahmen dort nicht möglich
•	Am Weserdeich zwischen Wilhelm-Schierloh-Strand und Grenzstraße ist es auf dem Deich mit Blick in Richtung Weser sehr schön. Allerdings ist dies eine lange Strecke für Gehbehinderte, mit Rollator oder	Ist wegen fehlender Barriere- freiheit nicht möglich

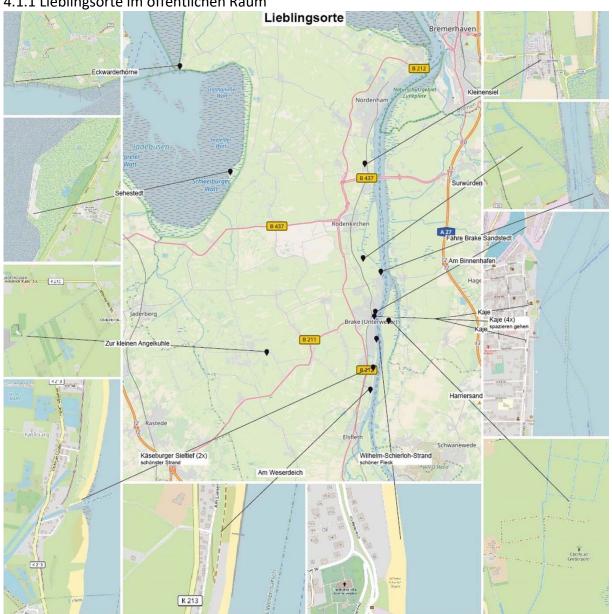


Rollstuhlfahrer oder Kinderwagenschieber. Es wäre schön, bei einem der kleinen Fußgängerdurchgänge, die nach unten zur Langen Straße führen, auch eine Möglichkeit für Rollstuhlfahrer und Rollatoren zu bauen, z.B. lang gezogener Zickzack-Weg mit ebenem Untergrund.

4. Grün- und Freiflächen

4.1 Aufenthaltsqualität

4.1.1 Lieblingsorte im öffentlichen Raum







Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
überall entlang der Weser	keine Abwägungsrelevanz, da nur Hinweis auf bevorzugte Aufenthaltsorte
Landschaft westlich von Brake	keine Abwägungsrelevanz, da nur Hinweis auf bevorzugte Aufenthaltsorte
Wirtschaftswege und Nebenstraßen	keine Abwägungsrelevanz, da nur Hinweis auf bevorzugte Aufenthaltsorte
Weserbereich zwischen Innenstadt und Käseburg	keine Abwägungsrelevanz, da nur Hinweis auf bevorzugte Aufenthaltsorte
 in der gesamten Stadt fehlen Grünanlagen, die zum Aufenthalt, Natur entdecken und erleben, Spazieren- gehen (auch Rundwege) einladen 	Machbarkeit prüfen
 schöne Wasserbereiche (z. B. an der Rönnel) sind für die Öffentlichkeit nicht erschlossen 	Machbarkeit prüfen
Potential des Geländes rund ums ehemalige Freibad	Machbarkeit prüfen
 Potential der Erweiterung des Braker Stadtwaldes in Verbindung mit der Kleingartenanlage nähe Lade- straße Richtung Westen als Übergang in einen auch für den Naturschutz wertvollen Lebensraum 	Machbarkeit prüfen
 Potential der Flächen mit Sportanlage rund um den Wasserturm 	Machbarkeit prüfen

4.2 Grün- und Freiflächen

4.2.1 Beurteilung der Grün- und Freiflächen

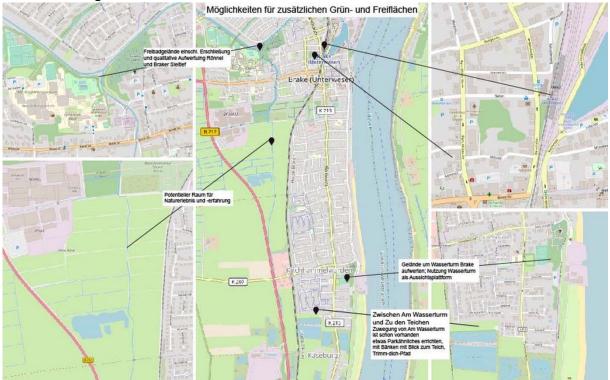
Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	zu wenig und zu kleine Grünflächen	Verbesserungsmöglichkeiten
		prüfen
•	Grünflächen sind zum Verweilen nicht geeignet	Verbesserungsmöglichkeiten
		prüfen

4.2.2 Verbesserungsvorschläge und Wünsche

Anregungen, Hinweise		egungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
	•	Park mit Abenteuerspielplatz und Indoormöglichkeit	Machbarkeit prüfen (z.B. im
		für Familien mit Kindern anlegen. Z.B. altes	Rahmen des Freibadkonzepts)
		Schwimmbad, Innenstadt altes Aldigebäude, oben	
		Parkplatz	



4.2.3 Vorschläge für zusätzliche Grün- und Freiflächen



Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	vorhandene Grünflächen sind kaum oder gar nicht wahrnehmbar	Gestalterische Öffnung zuge- wachsener Grünflächen und Verbesserung der fußläufigen Erschließung prüfen
•	sinnvoll wäre die Verbindung von Grün- und Frei- räumen (s. Bundeskonzept Grüne Infrastruktur) und die qualitative naturschutzfachliche Aufwertung in der Gesamtstadt	Verbesserung des Biotopver- bundsystems prüfen

4.3 Öffentliche Spielmöglichkeiten

4.3.1 Ideen für Aufwertung der Spielmöglichkeiten im öffentlichen Raum

Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	Fitness	Machbarkeit prüfen
•	großflächiger und naturnah angelegter Abenteuer- spielplatz (evtl. in Verbindung mit dem Freibad- gelände)	Machbarkeit prüfen (z.B. im Rahmen des Freibadkonzepts)

4.4 Zugänglichkeit der Uferlinie

4.4.1 Verbesserungsvorschläge zur Zugänglichkeit der Wasserkante (Binnenhafen, Weserufer)

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
 Wege am Wasser zum Spazierengehen (insbeson- dere von der Innenstadt Richtung Hammelwarden) 	Machbarkeit prüfen
 vorhandene Ausblicke: Kaje, Harrierkaje, ehem. Lühring-Werft 	keine Abwägungsrelevanz, da kein Handlungsbedarf erkennbar





•	Bei Ebbe: kurzer Weg am Strand vom Schlengen- padd bis zur Lühring-Werft	keine Abwägungsrelevanz, da kein Handlungsbedarf erkennbar
•	Fläche ist ausgereizt	keine Abwägungsrelevanz, da bloße Feststellung
•	statt Industrie (s. Kirchhammelwarden) lieber Wohnanlagen oder öffentlichen Freiraum am Weserufer ermöglichen	keine Abwägungsrelevanz, da aktuell in planungsrechtlich zulässiger Nutzung, Bestands- schutz. Jedoch sollte eine Um- nutzung perspektivisch nicht ausgeschlossen werden.
•	Binnenhafen hat noch Potential für Aufenthalt am Wasser; gute Beispiele aus anderen Städten für die Erschließung der Uferbereiche, auch mit Sitzmöglichkeiten	Machbarkeit im Zusammenhang mit dem Masterplan Innenstadt prüfen
•	Wohnmobilstellplatz versperrt den Braker Bürgern und Touristen den attraktiven Zugang und Blick auf den Binnenhafen	Machbarkeit im Zusammenhang mit dem Masterplan Innenstadt prüfen

5. Klimaschutz

5.1 Klimaschutz

5.1.1 Besonders relevante Maßnahmen für den Klimaschutz für Brake

Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
	schutz und damit verbunden auch qualita- enentwicklung	Innenentwicklung stellt bereits ein wichtiges Prinzip der Braker Stadtentwicklung dar, es wird im Siedlungsentwicklungskonzept weiter ausgeführt.
Fuß förd	r kurzen Wege; Mobilität per Rad und zu ern und Versorgungsstrukturen in Innen- d Wohnortnähe sichern	keine Abwägungsrelevanz, da Innenentwicklung ohnehin präferiert wird
 regionale fördern 	e Produkte und heimische Landwirtschaft	keine Abwägungsrelevanz, da kein Gegenstand der Stadtentwicklung
• Wohnord (vs. Pend	tattraktivität; Leben und Arbeiten vor Ort deln)	Verbesserung der Wohnstandort- attraktivität wird Ziel des Sied- lungsentwicklungskonzepts sein
	ige Handels- und Produktionsstrukturen, e Kreislaufwirtschaft und lokale Ökonomien	keine Abwägungsrelevanz, da kein Gegenstand der Stadtentwicklung



5.2 Entsiegelung von Flächen

5.2.2 Flächen, die entsiegelt werden könnten



Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	In der Karte für eine Entsiegelung vorgeschlagene Fläche	Keine Abwägungsrelevanz, da sich die Fläche in Privatbesitz befindet
	riaciie	die Hache in Frivatbesitz beinidet

6. Soziale Infrastruktur

6.1 Kultur und Veranstaltungen

6.1.1 Zufriedenheit mit den Angeboten

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
Bars fehlen	Gastronomieschwerpunkt aus-
	bauen
 wenig gute Restaurants 	Gastronomieschwerpunkt aus-
	bauen
Zufriedenheit mit Kulturangeboten (Kultur im	keine Abwägungsrelevanz, da kein
Fischerhaus, CTB, Kulturförderung, Angebote der	Handlungsbedarf erkennbar
Kirche, Niederdeutsche Bühne, Buchhandlung Gol-	
lenstede)	
angemessen für eine Stadt wie Brake (Kino, Harrier	keine Abwägungsrelevanz, da kein
Hof)	Handlungsbedarf erkennbar



Aussterben des Veranstaltungszentrums "Rosenburg"

keine Abwägungsrelevanz, da der Betrieb mit unternehmerischem Risiko geführt wird

6.1.2 Wünsche für weitere Angebote

0.1.2 Wallotte far Weltere / ligebote		
Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag	
Sportfeiern für Jugendliche	Machbarkeit prüfen	
Angebot für 20-35 Jährige	Machbarkeit und konkrete	
	Bedarfe (s.u.) prüfen	
Bars	Gastronomieschwerpunkt aus-	
	bauen	
Bowlinghalle	Machbarkeit prüfen	
Kletterhalle mit Indoorspielplatz	Machbarkeit prüfen	
Potential des Hafens zur Braker Seite (Yachthafen,	Wird im Rahmen des Masterplan	
Culinara, Centraltheater) nutzen: Verweilzonen und	Innenstadt berücksichtigt	
Außengastronomie		
 sehr gutes Kulturangebot; das "Drumherum" zum 	Gastronomieschwerpunkt aus-	
Verweilen und Nachklingen lassen fehlt	bauen	

6.2 Schulen und Kinderbetreuung

6.2.1 Zufriedenheit mit den Angeboten

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
zu wenig Kinderbetreuungsplätze	keine Abwägungsrelevanz, da offenbar ein regionales Vertei- lungsproblem auf Stadt- und Landkreisebene, das in Einzel- fällen zu längeren Wegen führt.
zu geringe Öffnungszeiten	keine Abwägungsrelevanz, da offenbar ein regionales Vertei- lungsproblem

6.2.2 Wünsche im Bereich Schulen und Kinderbetreuung

		U
Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	ausgeweitete, flexible und kostengünstige Nachmit-	Machbarkeit prüfen
	tagsbetreuung für junge Kinder und Schulkinder	

6.3 Freizeitbeschäftigungen

6.3.1 Zufriedenheit mit den Angeboten

Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	relativ zufrieden aufgrund diverser Sportvereine	keine Abwägungsrelevanz, da kein
		Handlungsbedarf erkennbar
•	Unzufriedenheit, dass das Gelände um das Freibad nicht genutzt werden kann; gegen den Plan das Freibad mit einer Verknüpfung der Rönnel wieder zu beleben	Wird im Zusammenhang mit dem Freibadkonzept berücksichtigt



6.3.2 Wünsche

Anregungen, Hinweise		egungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
	•	Freibad wieder in Benutzung nehmen	Wird im Zusammenhang mit dem
			Freibadkonzept berücksichtigt
	•	statt des Freibads einen Park bauen, z. B. mit Grill-	Wird im Zusammenhang mit dem
		platz oder Basketballfeld für Jugendliche	Freibadkonzept berücksichtigt

6.4 Angebote für Jugendliche

6.4.1 Zufriedenheit mit den Angeboten

Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	vorab Freizeitverhalten anschauen: Treffpunkte auf	Bedarf der Jugendlichen an
	dem Rondell bei der ehemaligen Lühring-Werft, an	informellen Treffpunkten direkt
	der Fähre in Golzwarden, an der Kaje und am Strand	vor Ort konkret erfragen

6.4.2 Wünsche

Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	Schade, dass die gerade für Jugendliche interes-	Geeigneten Standort für
	sante Gastronomie in der Innenstadt wegen Lärm-	Jugendgastronomie finden
	belästigung dicht machen musste	

6.5 Angebote für Senior*innen6.5.1 Zufriedenheit mit den AngebotenKeine Hinweise eingegangen

6.5.2 Wünsche Keine Hinweise eingegangen

6.6 Angebote für Menschen mit Behinderungen6.6.1 Zufriedenheit mit den AngebotenKeine Hinweise eingegangen

6.6.2 Wünsche Keine Hinweise eingegangen

6.7 Gesundheitsinfrastruktur

6.7.1 Zufriedenheit

Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	Mangel an Gynäkologe, Kinderarzt und Hausarzt	Anreize für die Ansiedlungs- bereitschaft von Ärzten steigern
•	Wunsch nach Versorgungszentrum im Verbund mit StBernhard-Hospital, um Hausarztmangel entgegenzuwirken	Anreize für die Ansiedlungs- bereitschaft von Ärzten steigern
•	einplanen, dass einige Haus- und Fachärzte in den nächsten Jahren aufhören werden, und dann ein Mangel entstehen kann	Anreize für die Ansiedlungs- bereitschaft von Ärzten steigern



6.7.2 Wünsche

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
Hausarzt	Anreize für die Ansiedlungs-
	bereitschaft von Ärzten steigern

6.8 Gastronomie und Tourismus

6.8.1 Zufriedenheit mit den Angeboten

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
 Gastronomie soll aufgebaut werden und ist zu alt- modisch 	Gastronomieschwerpunkt ausbauen
es fehlt ein Angebot für abends	Gastronomieschwerpunkt ausbauen
Touristen sind unerwünscht	Keine Abwägungsrelevanz, da in Brake kein Overtourism vorliegt, der eine prinzipielle Ablehnung von Touristen rechtfertigen würde.
Wunsch nach Angeboten für Fahrradtourismus	Gastronomieschwerpunkt und Tourismusangebote ausbauen/prüfen

6.8.2 Wünsche

Anr	regungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
•	Stadt kann (durch Städtebauförderung) mit einem	Keine Abwägungsrelevanz, da kein
	attraktiven Umfeld etwas ermöglichen	Handlungsbedarf erkennbar

6.9 Sonstiges

6.9.1 Anregungen oder Hinweise

Anregungen, Hinweise		Abwägungsvorschlag
•	mehr für die Sauberkeit tun: Abfälle und Sauberkeit	keine Abwägungsrelevanz, da kein
	von Schildern, Lampen und Mauern (Bereich Kaje)	Gegenstand der Stadtentwicklung
•	Neuauflage des Flächennutzungsplans von 1977	Siedlungsentwicklungskonzept wird
		eine wesentliche Grundlage einer F-
		Plan-Neuaufstellung darstellen.

7. Einzelhandel

7.1 Nahversorgung

7.1.1 Einschätzung der Nahversorgung innerhalb der Stadtteile

Anre	gungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
•	fußläufig Supermärkte	Ist im Einzelhandelskonzept
		brücksichtigt
•	für Bekleidungen muss weiter gefahren werden	Wird im Rahmen des Masterplan
		Innenstadt berücksichtigt (City-
		Management)



7.1.2 Verbesserungsbedarf

Anr	regungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
•	es soll ein neues Flair in der Innenstadt entstehen	Wird im Rahmen des Masterplan Innenstadt angestrebt
•	trostlose Innenstadt, die als Parkplatz genutzt wird	Wird im Rahmen des Masterplan Innenstadt berücksichtigt
•	Gebäude für neue Nutzungen im Leerstand freigeben	Zwischennutzungen organisieren
•	Breite Straße verkehrsberuhigt, analog zur Schulstraße, machen	Wird im Rahmen des Masterplan Innenstadt abgewogen
•	junge Generation einbinden	keine Abwägungsrelevanz, da die Verwaltung bereits für Jugendbeteiligung sensibilisiert ist. Diese kann jedoch noch ausgebaut werden.
•	Genereller Verbesserungsbedarf in der Innenstadt, auch in qualitativer Hinsicht	Kann evtl. im Rahmen des Mas- terplan Innenstadt berücksichtigt werden (City-Management als Impulsgeber für Ansiedlungen)

7.1.3 Wünsche

Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
 moderne Cafés 	Aktives City-Management als
	Impulsgeber für Ansiedlungen
Läden für jüngere Mode	Aktives City-Management als
	Impulsgeber für Ansiedlungen
Männermode ab 50	Aktives City-Management als
	Impulsgeber für Ansiedlungen
Biomarkt oder mindestens Edeka	Aktives City-Management als
	Impulsgeber für Ansiedlungen

7.2 Neues Einzelhandelskonzept

7.2.1 Meinung zu der Idee Pop-up-Stores in Brake auszuprobieren

	·
Anregungen, Hinweise	Abwägungsvorschlag
• sollte ausprobiert werden, um zu sehen, welche	Pop-up-Store einrichten (s.
Bedürfnisse von Bürgern gefragt sind	Masterplan Innenstadt)
gut als Test, um Geschäftsideen auszuprobieren	Pop-up-Store einrichten (s.
	Masterplan Innenstadt)
Chance die Braker Innenstadt wiederzubeleben	Pop-up-Store einrichten (s.
	Masterplan Innenstadt)
Wunsch, dass Ladenmieten am Anfang geringer	Pop-up-Store einrichten (s.
sind, um ein Geschäft zu etablieren	Masterplan Innenstadt)
einfache Abwicklung und Herangehensweisen	Pop-up-Store einrichten (s.
-	Masterplan Innenstadt)