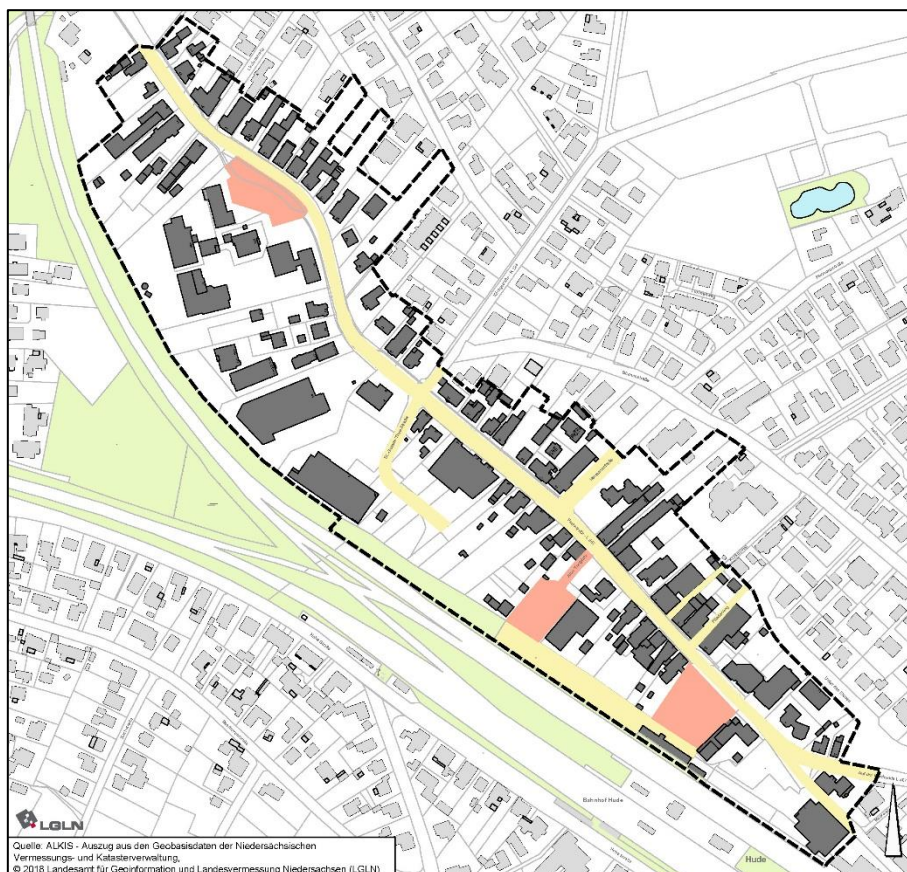


# Gemeinde Hude

## Landkreis Oldenburg

### Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept „Hude – Parkstraße“ – Teil A: Gebietsbezogen

Grundlage für einen Antrag auf Aufnahme in die Städtebauförderung –  
Programm „Lebendige Zentren“



August 2020

Escherweg 1  
26121 Oldenburg  
Postfach 3867  
26028 Oldenburg

Telefon 0441 97174-0  
Telefax 0441 97174-73  
Email [info@nwp-ol.de](mailto:info@nwp-ol.de)  
Internet [www.nwp-ol.de](http://www.nwp-ol.de)

NWP Planungsgesellschaft mbH  
Gesellschaft für räumliche  
Planung und Forschung



## Inhalt

<b>1. EINLEITUNG</b>	<b>4</b>
1.1 VORBEMERKUNG	4
1.2 BEGRIFFSKLÄRUNGEN	4
1.3 LAGE UND ABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	5
<b>2. GRUNDLAGEN</b>	<b>6</b>
2.1 ÜBERGEORDNETE PLANUNGEN	6
2.2 HISTORISCHE ENTWICKLUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETES	7
<b>3. STÄDTEBAULICHE UND BAULICHE STRUKTUR</b>	<b>9</b>
3.1 NUTZUNGSSTRUKTUR	9
3.2 ERSCHLIEßUNGSSTRUKTUR – STRAßEN, WEGE, PARKEN	12
3.3 BAUSTRUKTUREN	13
3.4 ORTSBILDANALYSE	16
3.5 FREIRAUMSITUATION	19
3.6 FLÄCHEN IM GEMEINDEEIGENTUM	19
<b>4. STÄDTEBAULICHE MISSSTÄNDE UND HANDLUNGSBEDARF</b>	<b>21</b>
4.1 FUNKTIONALE MÄNGEL	21
4.2 GESTALTERISCHE MÄNGEL	24
4.3 BAULICHE MÄNGEL	26
<b>5. ENTWICKLUNGSKONZEPT</b>	<b>27</b>
5.1 SWOT-ANALYSE	27
5.2 ZIELE	29
5.3 HANDLUNGSFELDER	34
5.4 STRUKTURKONZEPT	37
5.5 STÄDTEBAULICHE ENTWÜRFE	38
<b>6. MAßNAHMEN</b>	<b>40</b>
6.1 A: STÄDTEBAULICHE MAßNAHMEN	42
6.2 B: VERKEHRLICHE MAßNAHMEN	45
6.3 C: GESTALTUNG ÖFFENTLICHER RÄUME / BARRIEREFREIHEIT	51
6.4 D: GEWERBE UND EINZELHANDEL	55
6.5 E: VERANSTALTUNGEN UND ÖFFENTLICHSARBEIT	59
6.6 F: KLIMASCHUTZ UND KLIMAFOLGENANPASSUNG	62
6.7 EINORDNUNG: REGIONALE HANDLUNGSSTRATEGIE / UN-BEHINDERTENKONVENTION	64
6.8 KLIMAFOLGENANPASSUNG UND GRÜN IN DER STADT	64

<b>7. KOSTEN- UND FINANZIERUNGSÜBERSICHT</b>	<b>65</b>
<b>8. EMPFEHLUNGEN FÜR DAS WEITERE VERFAHREN</b>	<b>66</b>
<b>8.1 VORSCHLAG ZUR ABGRENZUNG DES FÖRDERGEBIETES</b>	<b>66</b>
<b>8.2 FÖRDERPROGRAMM UND VERFAHREN</b>	<b>67</b>
<b>9. ERFORDERLICHKEIT UND DRINGLICHKEIT DER SANIERUNG</b>	<b>67</b>
<b>10. BETEILIGUNGS- UND ERARBEITUNGSPROZESS</b>	<b>68</b>
<b>10.1 WORKSHOPVERFAHREN</b>	<b>68</b>
<b>10.2 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG</b>	<b>72</b>
<b>10.3 INFORMATIONSVERANSTALTUNGEN</b>	<b>77</b>

## 1. Einleitung

### 1.1 Vorbemerkung

Die Gemeinde Hude hat beschlossen, ein Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) mit dem Ziel aufzustellen, den zukünftigen Herausforderungen insbesondere durch den demografischen Wandel und die Änderungen im Konsumverhalten frühzeitig und nachhaltig begegnen zu können. Das ISEK dient als Grundlage für einen Antrag auf Aufnahme in die Städtebauförderung – Programm „Lebendige Zentren“. Neben den klassischen Aufgaben eines ISEKs mit den Themenfeldern Wohnen, Gewerbe, Verkehr, Daseinsvorsorge und Naherholung/Tourismus sollen vor allem Konzepte erarbeitet werden, die das funktionale Bestehen der Parkstraße als belebtes Zentrum der Gemeinde Hude sichern.

Die Parkstraße als Ortskern der Gemeinde dient als lebendiges Geschäftszentrum und Lebensmittelpunkt vieler Huder BürgerInnen. Allerdings zeigen sich an vielen neuralgischen Punkten zunehmend Handlungsbedarfe:

- Steigende Anzahl an Leerständen/Mindernutzungen in den kundenorientierten Erdgeschosszonen an der Parkstraße.
- Rückgang an gastronomischen Angeboten, insbesondere in Bahnhofsnähe → Aufenthaltsqualität und Attraktivität sinken massiv.
- Nebenanlagen der Parkstraße sind nur zum Teil barrierefrei gestaltet.
- Hohe Verkehrsbelastung und dadurch verringerte Aufenthaltsqualität auf der Parkstraße.
- Die Radwege an der Parkstraße sind nicht mehr zeitgemäß (zu schmal, unklar ausgeschildert) und dürften nicht mehr als Radwege ausgewiesen werden.
- Nicht standortgerechte Nutzungen in rückwärtigen Lagen (Brachland, Lagerhalle, Kfz-Handel etc.).
- Öffentliche Flächen und Plätze sind mindergenutzt und weisen erhebliche Gestaltungsdefizite auf (Torfplatz, Flächen an der Bahn).

Das Konzept wurde von dem Büro NWP in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Hude und den Fachbüros Stadt+Handel (Einzelhandel) und PGT (Verkehrsplanung) erarbeitet. Der Geltungsbereich des ISEKs ergibt sich aus dem zentralen Versorgungsbereich, der im Einzelhandelskonzept der Gemeinde Hude (Büro Stadt+Handel) festgelegt worden ist.

Die Gemeinde Hude plant eine Durchführung der Maßnahme im **umfassenden Verfahren** gem. § 142 BauGB. Auch die Vorschriften des § 144 BauGB sollen hierbei Anwendung finden. Es wird daher noch die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen erfolgen.

### 1.2 Begriffsklärungen

Im Rahmen des ISEKs werden wiederholt Angaben zu räumlichen und funktionalen Einheiten in Verbindung mit dem Namen Hude gemacht. Im Folgenden wird kurz erläutert, auf welche funktionalen und räumlichen Bereiche jeweils Bezug genommen wird.

Die **Gemeinde Hude** ist eine kommunale Verwaltungseinheit im Landkreis Oldenburg.



Der **Kernort Hude** ist das zentrale zusammenhängende Siedlungsgebiet in der Gemeinde Hude und besteht aus den beiden Ortsteilen Hude-Nord und Hude-Süd. Außerhalb von Verwaltungsstrukturen bezieht sich der Name Hude meist auf diese beiden Ortsteile.

Die **Ortsteile Hude-Nord** und **Hude-Süd** sind zwei zusammenhängende Siedlungsgebiete, die gemeinsam den Kernort Hude bilden. Die Ortsteile sind durch die Bahntrasse räumlich getrennt.

### 1.3 Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die Voruntersuchungen der vorliegenden Planung umfassen den Kernort Hude. Die demografischen Untersuchungen sowie die Betrachtungen zu stadträumlichen Verflechtungen, Mobilitätsbeziehungen und funktionalen Zusammenhängen beziehen sich auf diesen Bereich. Der Geltungsbereich des ISEKs ist deutlich enger gefasst und umfasst den zentralen Versorgungsbereich, der im Einzelhandelsentwicklungskonzept festgelegt wurde.

Das Untersuchungsgebiet hat eine Größe von 14,7 ha.

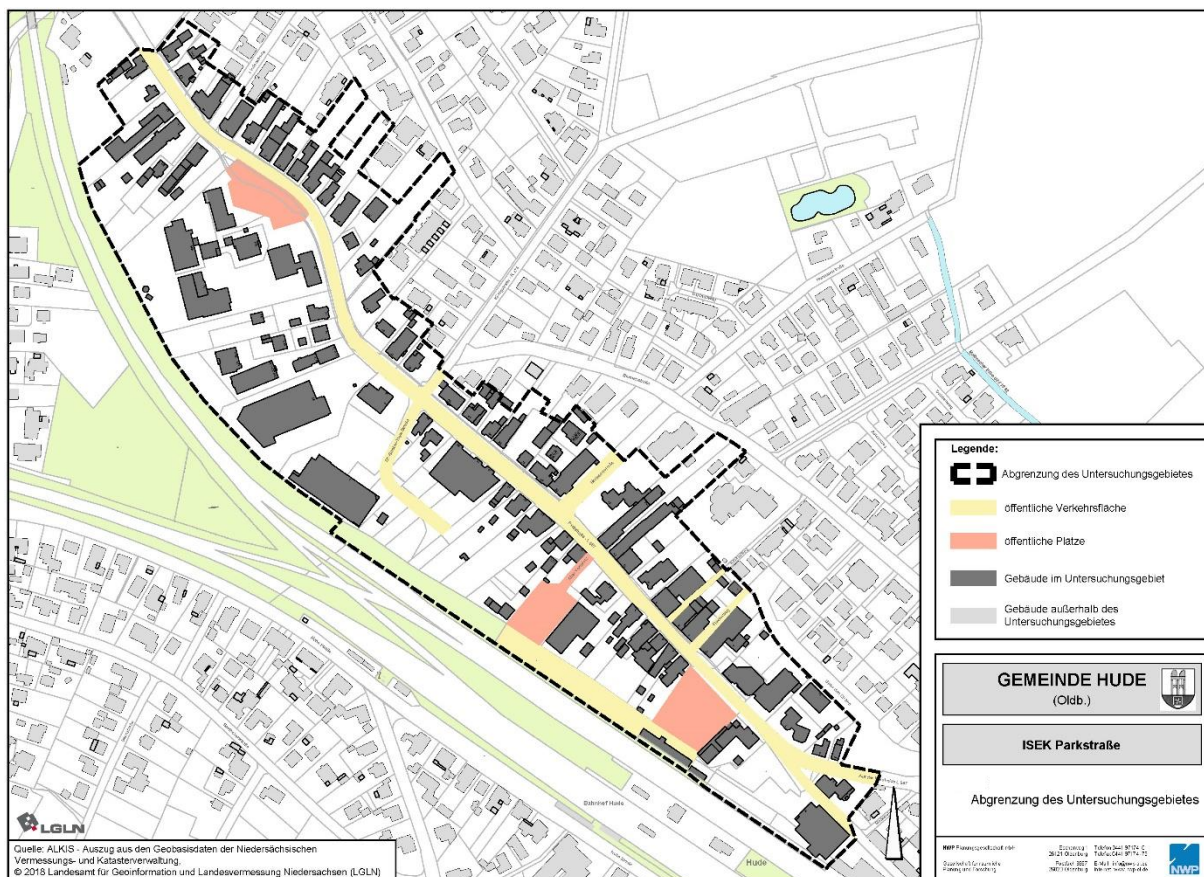


Abbildung 1: Geltungsbereich des ISEK

Nach Nordosten ragen fünf Grundstücksflächen aus dem Untersuchungsgebiet heraus. Diese ergeben sich daraus, dass sowohl für einen zentralen Versorgungsbereich, als auch für ein Sanierungsgebiet der Städtebauförderung nur vollständige Grundstücke berücksichtigt werden können.

## 2. Grundlagen

### 2.1 Übergeordnete Planungen

#### 2.1.1 Flächennutzungsplan (FNP)

Der Flächennutzungsplan der Gemeinde Hude sieht im Plangebiet vorwiegend gemischte Bauflächen vor. Zudem sind Gemeinbedarfsflächen (am Rathaus) und Verkehrsflächen (Landesstraße und Stellplatzanlagen) dargestellt.

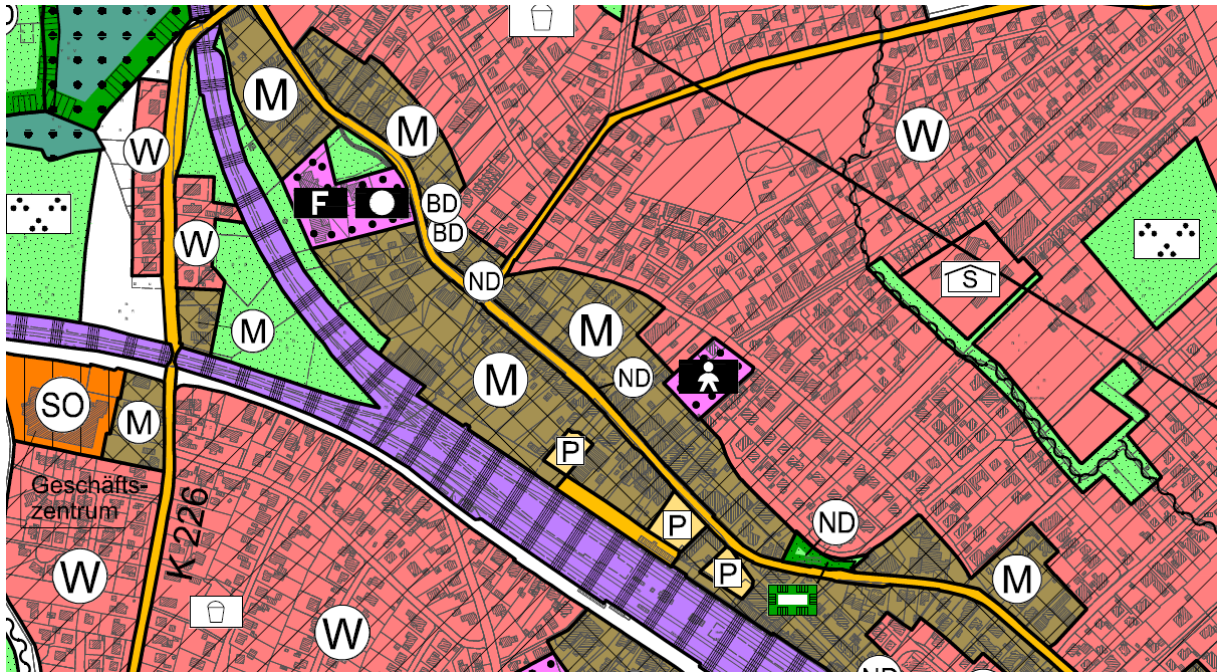


Abbildung 2: Auszug aus dem Flächennutzungsplan der Gemeinde Hude

#### 2.1.2 Bebauungspläne

Das Untersuchungsgebiet wird planungsrechtlich von zwei Bebauungsplänen abgesichert.

Die südlich der Herrmannstraße gelegene Teilfläche befindet sich im Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 15a. Im Ursprungsbebauungsplan Nr. 15a werden für den Geltungsbereich des Untersuchungsgebietes Mischgebiete dargestellt, in denen eine Zweigeschossigkeit zulässig ist. Die Festsetzung der Bauweise variiert je nach Teilfläche zwischen einer geschlossenen und einer offenen Bauweise. Die Grundflächenzahl (GRZ) sowie die Geschossflächenzahl (GFZ) sind unterschiedlich festgesetzt. Die 2. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 15a vom 15.07.1997 sichert derzeit die Umgebung des Kindergartens an dem Krokusweg planungsrechtlich ab. Der Bebauungsplan sieht für dieses Gebiet ein Mischgebiet (MI) mit zweigeschossiger Bauweise und einer Dachneigung von mindestens 35° vor. Die Festsetzungen der Grundflächenzahl (GRZ) und der Geschossflächenzahl (GFZ) variieren innerhalb des Geltungsbereiches und reichen von 0,4 bis 2,0. Im Nordwesten sind nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig.

Der Teilbereich nördlich der Herrmannstraße wird durch unterschiedliche Änderungen des Bebauungsplanes Nr. 15b planungsrechtlich gesichert. Die 4. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 15b ist seit dem 30.06.2006 rechtsgültig und umfasst das Gebiet der Feuerwehr. Für die



Umgebung entlang der Parkstraße gilt die 1. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 15b. Darin werden für das Untersuchungsgebiet Mischgebiete ausgewiesen, die eine Grundflächenzahl (GRZ) von 0,7 und eine Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,2 zulassen. Die 1. Änderung lässt im Gebiet eine zweigeschossige und offene Bauweise zu. Derzeit ändert die Gemeinde Hude die Bebauungspläne Nr. 15 a (3. Änderung) und 15 b (7. Änderung). Ziel dieser Änderungen sind insbesondere eine horizontale Gliederung der zulässigen Nutzungen und eine Anpassung der gestalterischen Anforderungen.

### 2.1.3 Bahnprojekt „Wunderlinie“

Derzeit gibt es Planungen, die niederländische Stadt Groningen durch eine internationale Bahnlinie, die sogenannte „Wunderlinie“, ab 2024 über die Städte Leer und Oldenburg direkt mit der Stadt Bremen zu verbinden. Diese Expressverbindung soll zur besseren Vernetzung der Regionen beitragen und die Zusammenarbeit bzw. den Austausch über die Grenzen hinaus fördern. Dies wurde im März 2019 durch die Unterzeichnung von Rahmenverträgen vom Niedersächsischen Verkehrsminister bekräftigt. Der Bahnhof Hude ist Bestandteil der Streckenführung.



Quelle: Nordwest-Zeitung vom 06. Februar 2019

## 2.2 Historische Entwicklung des Untersuchungsgebietes

Die Ortschaft Hude wurde erstmals im Jahr 1232 im Zusammenhang mit dem örtlichen Zisterzienserkloster erwähnt. Die Ruinen des Klosters befinden sich nordwestlich des Ortskernes und sind ein beliebtes Ausflugsziel.

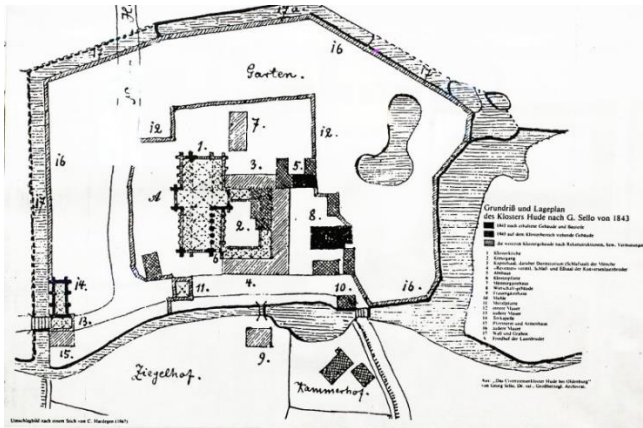


Abbildung 3: Lageplan des Klosters Hude nach G. Sello von 1843<sup>1</sup>

Abseits des Klosters gab es lange Zeit keine größere Siedlung mit zentralräumlichen Funktionen im Bereich des heutigen Ortes Hude. Dies änderte sich in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts und mit der Errichtung der Bahnstrecken Bremen-Oldenburg (1867) und Hude-Nordenham (1873). Hude wuchs beiderseits des Bahnhofes (Hude-Süd und Hude-Nord).

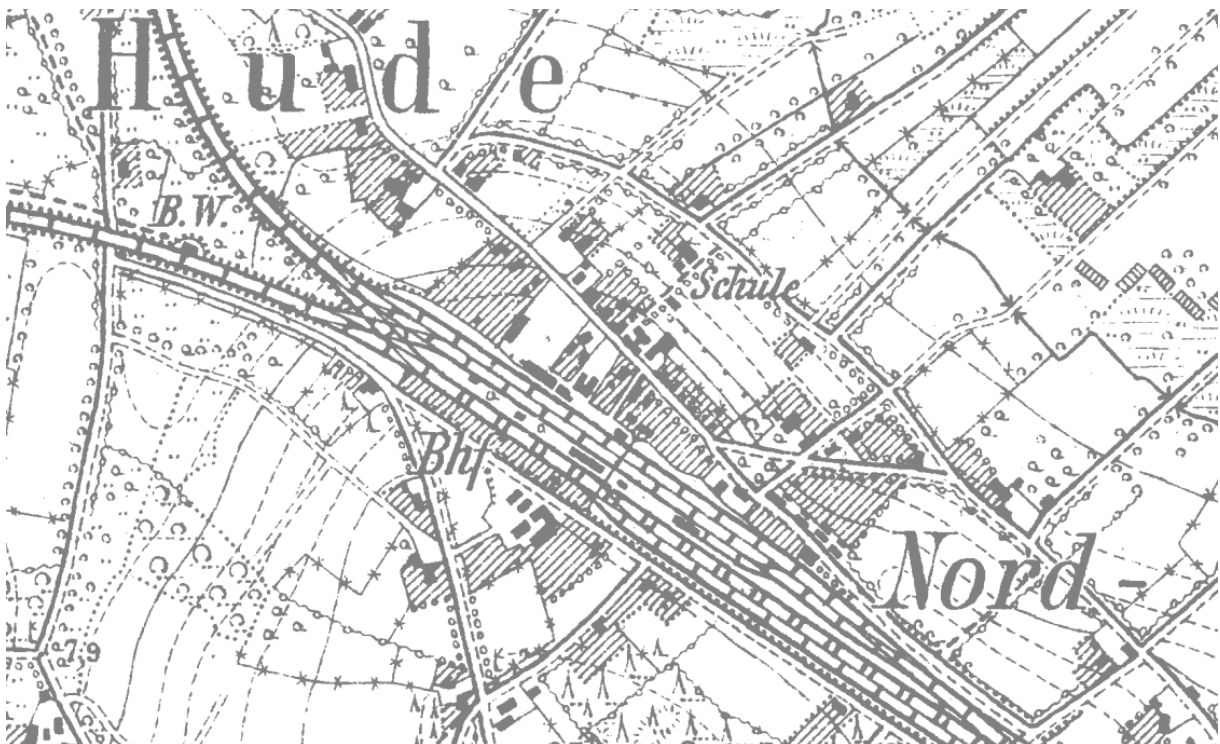


Abbildung 4: Auszug aus der preußischen Landesaufnahme (Ende 19. Jahrhundert), Quelle: LGLN

Einen weiteren Entwicklungsschub erlebt Hude in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts mit der Errichtung suburbaner Einfamilienhaussiedlungen. Die gute Bahnanbindung in Verbindung mit den vergleichsweise günstigen Grundstückspreisen machte Hude dabei attraktiv. Im Zuge dieser Entwicklungen entwickelte sich die Parkstraße in Hude-Nord zu einem lokalen Zentrum mit einem umfangreichen Angebot an Einzelhändlern, Dienstleistungen und gastronomischen Angeboten.

<sup>1</sup> [https://de.wikipedia.org/wiki/Kloster\\_Hude#/media/Datei:Lageplan\\_Kloster\\_Hude\\_nach\\_G.\\_Sello\\_1843.jpg](https://de.wikipedia.org/wiki/Kloster_Hude#/media/Datei:Lageplan_Kloster_Hude_nach_G._Sello_1843.jpg), abgerufen am 03.02.2020



### 3. Städtebauliche und bauliche Struktur

Im Untersuchungsgebiet gibt es im Wesentlichen folgende bauliche Strukturen:

- gemischt genutzte Gebäude direkt an der Parkstraße – üblicherweise mit kundenorientierten Nutzungen im Erdgeschoss und Wohnnutzungen im Ober- bzw. Dachgeschoss,
- rückwärtig gelegene Supermärkte/Discounter mit großen Stellplatzflächen,
- Standorte der gemeindlichen Infrastruktur (Rathaus, Polizei, Rettungswache, Feuerwehr).

Hinzu kommen vereinzelte villenartige Wohngebäude, der Bahnhof und eine gewerblich genutzte Halle.

#### 3.1 Nutzungsstruktur

Der Ortskern von Hude – entlang der Parkstraße – ist von zentrumstypischen Nutzungsmischungen geprägt. Insbesondere in den Erdgeschosszonen dominieren kundenorientierte Nutzungen wie Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie und soziale Einrichtungen. In den Ober- und Dachgeschossen befinden sich in den meisten Gebäuden Wohnnutzungen. Vereinzelte – auch längerfristige – Leerstände deuten aber auf strukturelle Probleme beim Erhalt dieser Nutzungsmischung hin. Gewerblich / industriell wird eine Lagerhalle am Torfplatz genutzt. Dort wird temporär medizinische Ausrüstung gelagert.

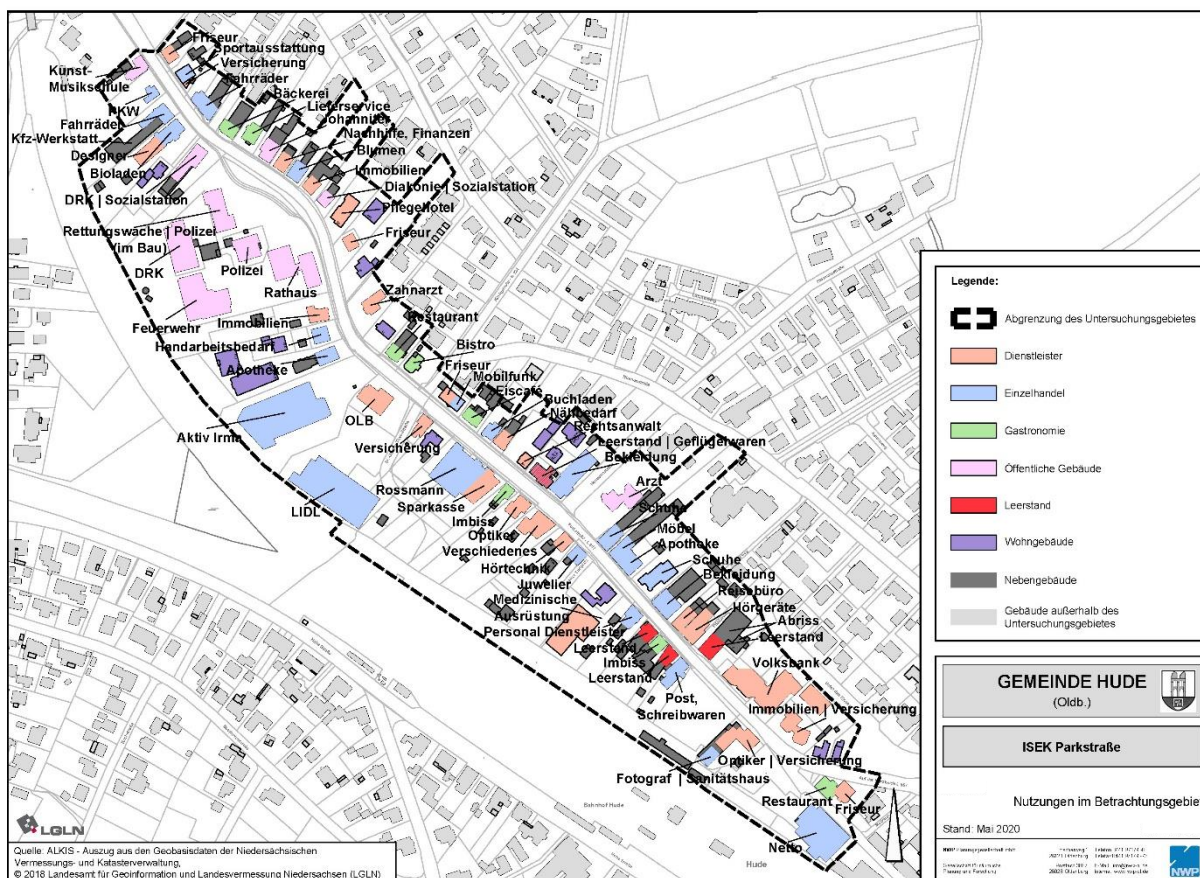


Abbildung 5: Untersuchung der Nutzungen im Erdgeschoss (NWP 2019)

### 3.1.1 Zentraler Versorgungsbereich

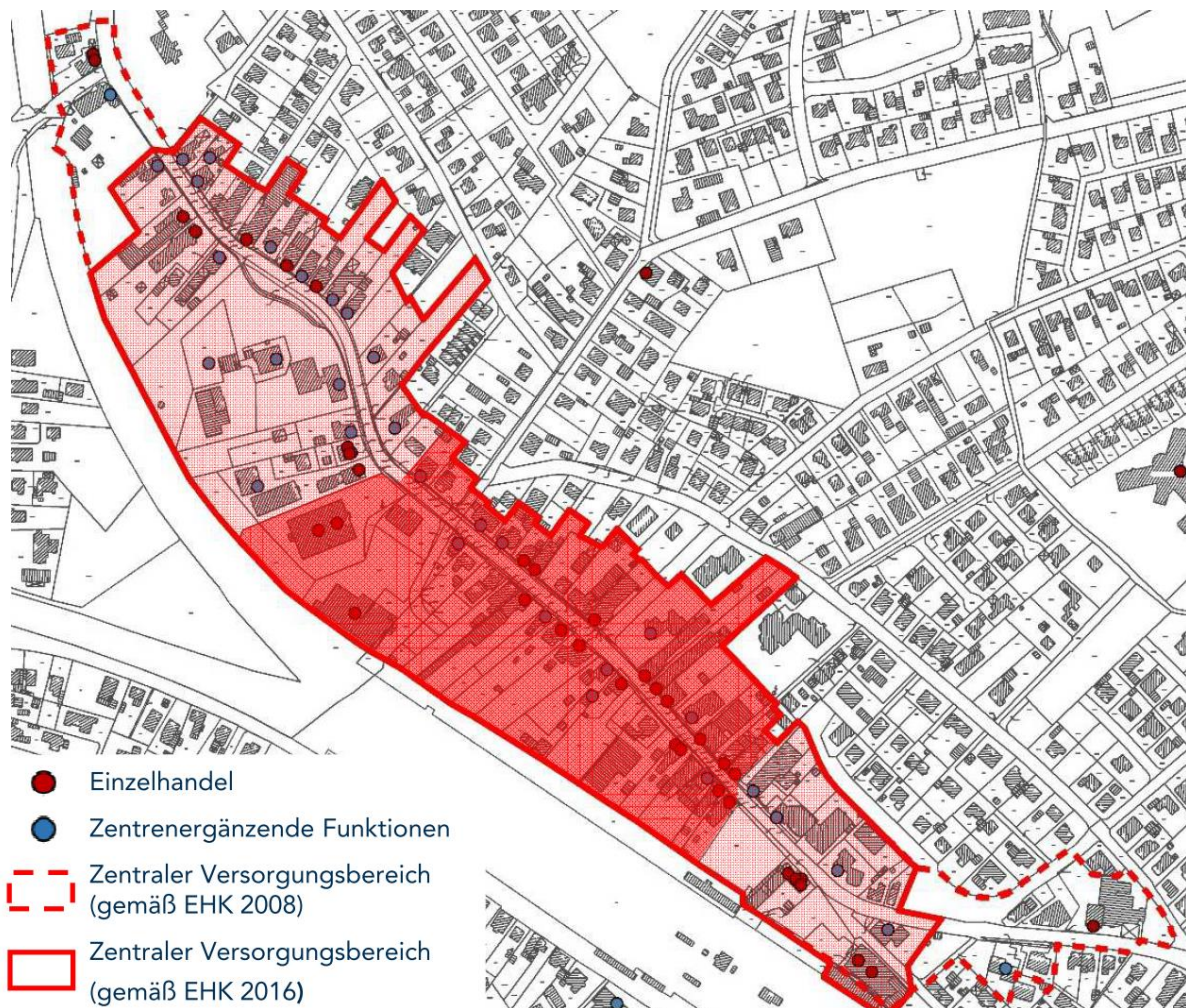


Abbildung 6: Zentraler Versorgungsbereich (Stadt+Handel 2016)

Die Gemeinde Hude ließ 2016 das aus dem Jahr 2008 stammende Einzelhandelsentwicklungskonzept fortschreiben. Gemäß den Aussagen des Einzelhandelsentwicklungskonzeptes erstreckt sich der zentrale Versorgungsbereich entlang der Parkstraße und der Straße „Auf der Nordheide“ zwischen Blumenstraße und Vielstedter Straße im Norden. Über die Landesstraße und mehrere Kreisstraßen ist das Untersuchungsgebiet für den motorisierten Individualverkehr gut angebunden.

Im Bereich des Huder Bahnhofes befinden sich die wesentlichen Pkw-Stellplatzanlagen, die durch straßenbegleitende Stellplätze entlang der Parkstraße ergänzt werden. Der zentrale Versorgungsbereich im Untersuchungsgebiet ist durch den nahe gelegenen Bahnhof Hude (südöstlich des Untersuchungsgebietes in fußläufiger Erreichbarkeit) an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gut angeschlossen.

Entlang der Parkstraße sind mehrere Einzelhandelsnutzungen vorhanden. Insgesamt 32 Einzelhandelsgeschäfte ließen sich im November 2018 im Untersuchungsgebiet vorfinden. Diese umfassen neben den Lebensmitteleinzelhandelsgeschäften ebenso Drogeriemärkte, Optiker sowie Bekleidungsgeschäfte und sonstige Geschäfte.



### 3.1.2 *Wohngebiete*

Im Plangebiet befinden sich keine reinen oder allgemeinen Wohngebiete, obwohl Wohnen eine wichtige Funktion im Bereich der Parkstraße erfüllt. Angrenzend (nach Nordosten) und auf der anderen Seite der Bahntrasse dominieren die für Hude typischen suburbanen Einfamilienhaussiedlungsstrukturen.

### 3.1.3 *Öffentliche und soziale Infrastruktur*

Im Untersuchungsgebiet gibt es mehrere öffentliche Einrichtungen:

- Der Sitz des Rathauses ist in der Parkstraße 53.
- In der Parkstraße 53B befinden sich die Polizeistation.
- In der Parkstraße 53C befinden sich eine Rettungswache.
- In der Parkstraße 55A befindet sich der Sitz der Freiwilligen Feuerwehr Hude.
- Das Untersuchungsgebiet umfasst Teilbereiche des Huder Bahnhofes.

Insbesondere im nordwestlichen Bereich des Untersuchungsgebietes finden sich mit der Kunst- und Musikschule ArtCrescendo und dem DRK-Zentrum für Integration und Bildung Oldenburg-Land soziale Infrastruktureinrichtungen für Bildungs- und Freizeitmöglichkeiten.

### 3.1.4 *Versorgungseinrichtungen und Bedeutung als Versorgungsstandort*

Die Parkstraße ist das geschäftliche Zentrum der Gemeinde Hude. Noch befindet sich hier eine bunte Mischung aus inhabergeführten Geschäften, gastronomischen Betrieben, Dienstleistern und großflächigen Einzelhändlern. Hude profitiert dabei massiv davon, dass fast alle großen Einzelhändler (Rossmann, AktivIrma, Netto, Lidl) direkt im zentralen Versorgungsbe- reich angesiedelt sind. Kaufkraftverluste an großflächigen Einzelhandel am Ortsrand gibt es kaum.

### 3.1.5 *Leerstand*

Im Untersuchungsgebiet wurden im Oktober 2019 fünf Leerstände in der Erdgeschosszone ermittelt:

- Parkstraße 2A,
- Parkstraße 3,
- Parkstraße 7,
- Parkstraße 22.

Die Gebäude der Parkstraße 3 und 7 haben im Obergeschoss eine Folgenutzung, das Erdge- schoss weist jedoch einen Leerstand auf. Die Leerstandssituation in der Parkstraße ist noch nicht dramatisch, allerdings deuten die teilweise schon länger bestehenden Leerstände auf strukturelle Probleme im Geschäftsbesatz und der allgemeinen Attraktivität der Parkstraße hin.

### 3.1.6 *Bahnhof und Bahntrasse*

Der Bahnhof Hude ist eines der zentralen Elemente der Gemeinde Hude. Die hervorragende Anbindung an die Großstädte Bremen und Oldenburg stellt einen wesentlichen Bestandteil der Attraktivität Hudes als Wohnstandort dar. Gleichzeitig ist die Bahntrasse das trennende Objekt des Kernortes. Durch die Bahntrasse wird Hude in die Bereiche Hude-Nord und Hude-Süd

geteilt. Die Querungssituation ist weder am Bahnhof noch an den weiteren Querungspunkten zufriedenstellend.

### 3.2 Erschließungsstruktur – Straßen, Wege, Parken

Das Untersuchungsgebiet wird im Wesentlichen von der Landesstraße 867 (Parkstraße) erschlossen. Diese verläuft von West nach Ost und wird im Osten zur Straße „Auf der Nordheide“. Die rückwärtig gelegenen Grundstücke lassen sich über Zuwegungen wie der Dr.-Gustav-Thye-Straße erschließen. Entlang der Parkstraße gibt es beidseitig kombinierte Fuß- und Radwege.

Die Parkstraße ist durch ein hohes Verkehrsaufkommen geprägt. Das Büro PGT Umwelt und Verkehr GmbH hat im Rahmen des ISEK den dritten Workshop zum Thema Mobilität betreut und dafür die bisherigen Verkehrsuntersuchungen im Bereich der Parkstraße ausgewertet. Aktuell liegt die täglich Verkehrsbelastung auf der Parkstraße bei ca. 10.000 Fahrten pro Tag. Allerdings ist der Großteil dieser Fahrten (ca. 90%) dem Ziel- und Quellverkehr zuzuschreiben. Schwerlastverkehr macht nur einen geringen Teil der Verkehrsbelastung aus.

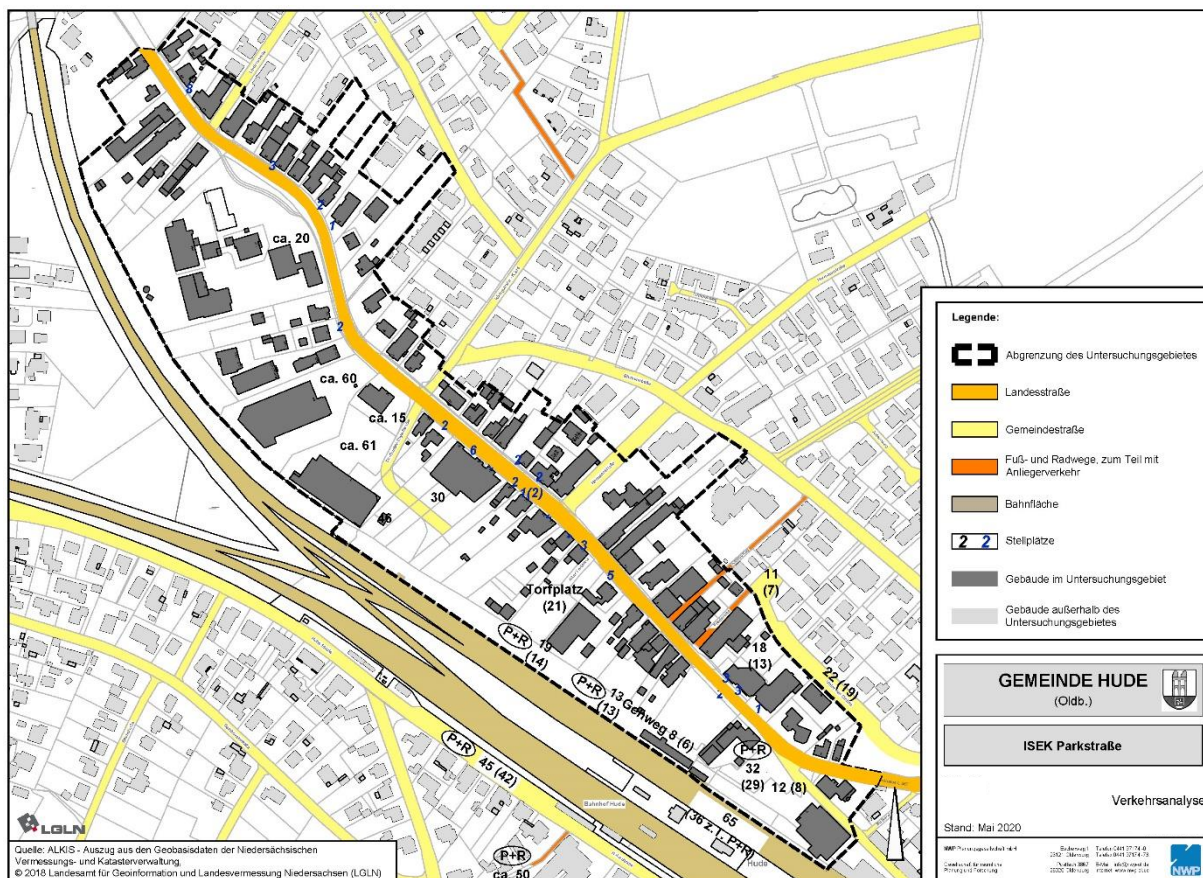


Abbildung 7: Analyse der verkehrlichen Situation

Entlang der Parkstraße besteht die Möglichkeit, Autos auf Parkstreifen abzustellen. Weitere öffentliche Parkplätze befinden sich zudem am Bahnhof. Im Übergangsbereich von der Parkstraße zur Straße Auf der Nordheide befindet sich ein Netto-Verbrauchermarkt, der großflächig private Kundenparkplätze bietet. Der an der Dr.-Gustav-Thye-Straße gelegene Lebensmitteleinzelhändler Lidl und an der Parkstraße gelegene AktivIrma bieten ebenfalls private



Kundenparkplätze an. Für Fahrräder befinden sich am Bahnhof mehrere überdachte Fahrradstellplätze.



Abbildung 8: Parkstraße/Ecke Stöverskamp



Abbildung 9: Blick in die Parkstraße



Abbildung 10: P+R Stellplätze am Bahnhof



Abbildung 11: Kundenstellplätze großflächiger Einzelhandel

### 3.3 Baustrukturen

Entlang der Parkstraße dominieren kleine Gebäudeeinheiten mit einem oder zwei Vollgeschossen. Durch die straßenbegleitende Stellung der Gebäude mit geringen Grenzabständen entsteht eine enge Struktur. Der Straßenraum wird klar gefasst. Die Gebäude sind zur Straße ausgerichtet. Klassische Dachformen (Satteldach, Walmdach, Krüppelwalmdach und Mansarddach) sind vorherrschend und betonen die traditionelle Wirkung des Straßenraumes.



Abbildung 12: Klare Baukante an der Parkstraße



Abbildung 13: Bauliche Dichte durch geringe Abstände zwischen den Gebäuden

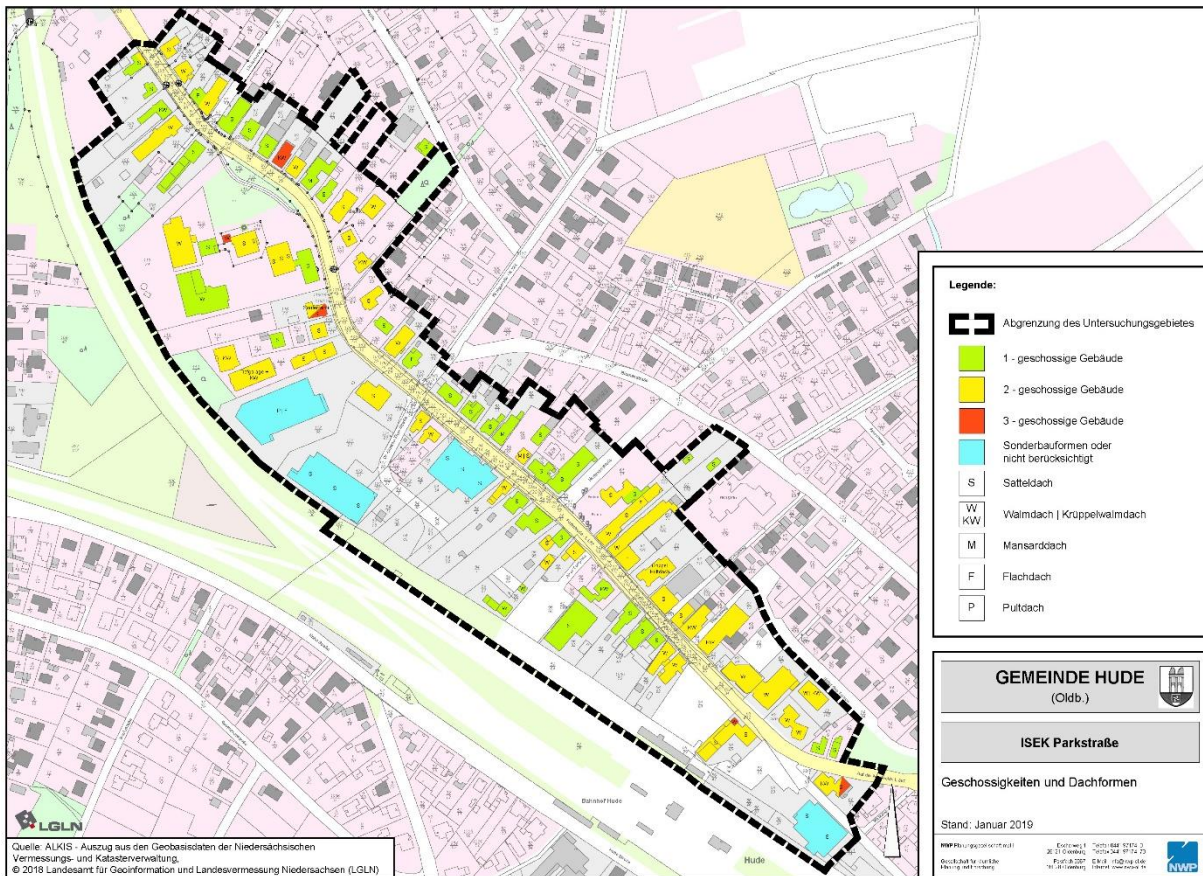


Abbildung 14: Analyse der Geschossigkeiten und Dachformen

Die klassisch geprägten Dächer sind dann auch häufig mit traditionellen Dachmaterialien gedeckt (Ziegel rotbraun, Ziegel anthrazit). Bei den Fassadenmaterialien herrscht eine größere Vielfalt, wobei die Farben rotbraun und weiß/beige mehrheitlich vertreten sind.



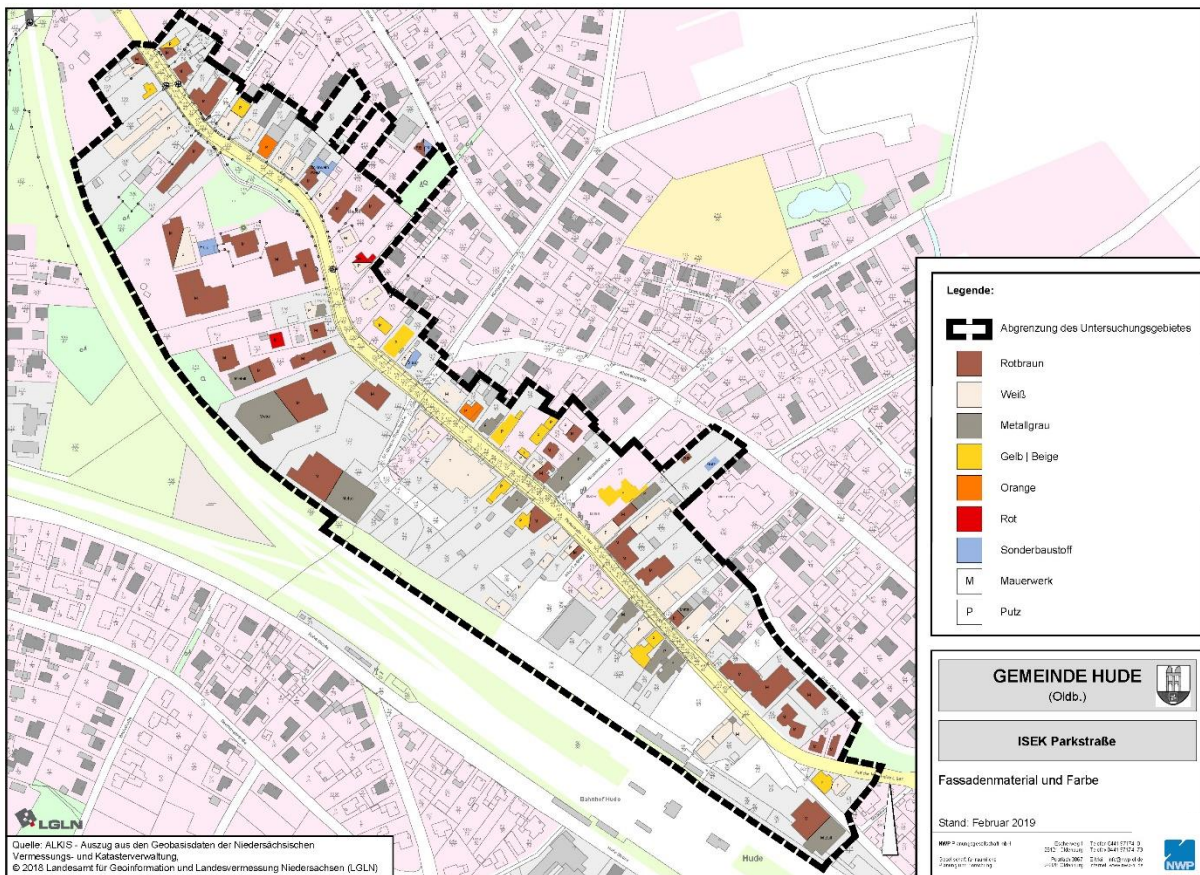


Abbildung 15: Analyse der Fassadenmaterialien und Fassadenfarben

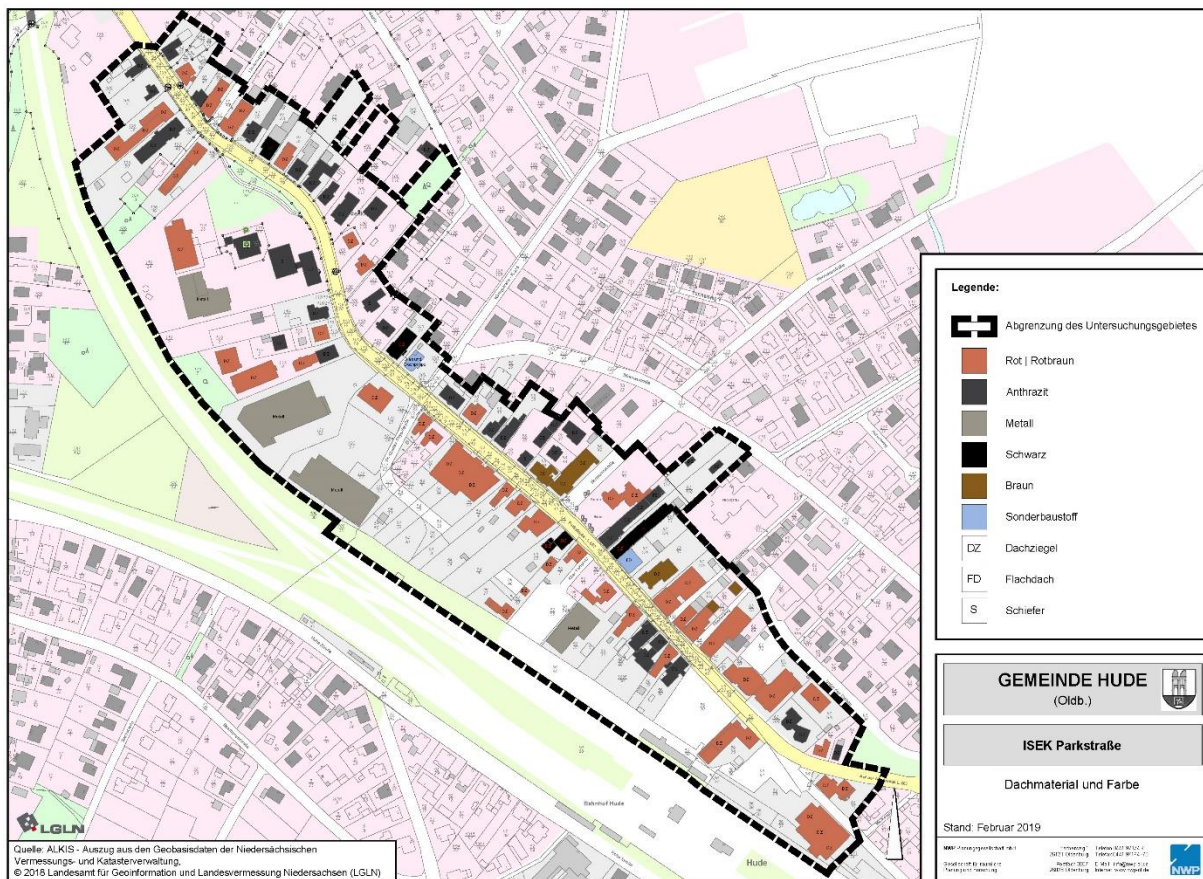


Abbildung 16: Analyse der Dachmaterialien und Dachfarben

### 3.4 Ortsbildanalyse

Die Gebäude im Untersuchungsgebiet können in drei Bereiche aufgeteilt werden.

A: gemischt genutzte Gebäude mit klarer Baukante zur Parkstraße und kundenorientierten Nutzungen im Erdgeschoss – lila in der folgenden Karte,

B: zurückgesetzte (Wohn)-Gebäude mit Vorgärten – türkis in der folgenden Karte,

C: Sonderbauten, zumeist in rückwärtigen Lagen – braun in der folgenden Karte.

Für die städtebauliche Wirkung der Parkstraße sind insbesondere die Gebäude der Bereiche A und B von Bedeutung.



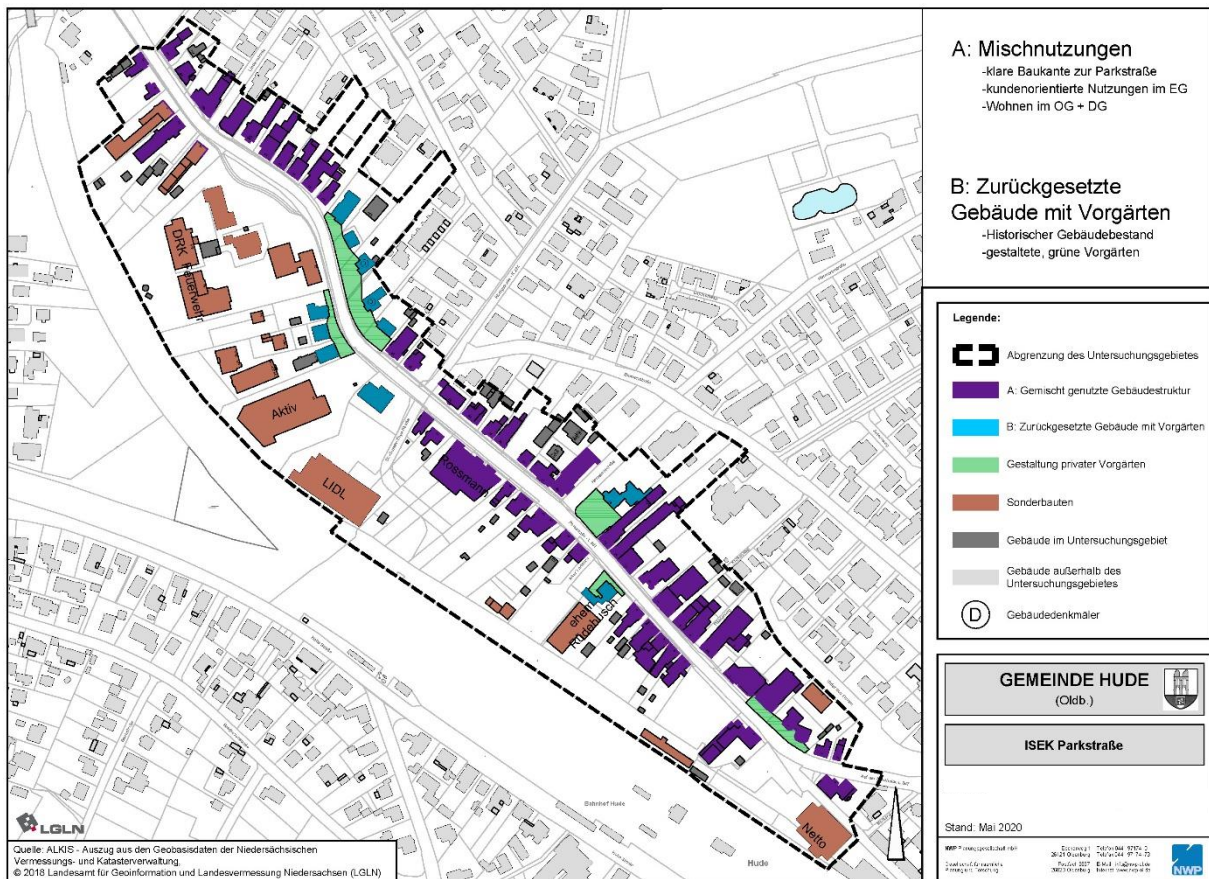


Abbildung 17: Gebäudestrukturen

### 3.4.1 Bereich A

Dieser Bereich weist folgende Hauptmerkmale auf:

- eine ein- und zweigeschossige Bebauung, teilweise mit hohem Drempeel,
- überwiegend Satteldachformen in unterschiedlicher Ausprägung (einfacher Sattel, Walmdächer, Mansarddächer etc.),
- Straßenrandbebauung mit unterschiedlichen, in der Regel aber geringen Abständen – ohne weitere Abgrenzung bis an die Fußwege reichend,
- geringe seitliche Grenzabstände der Gebäude untereinander,
- überwiegend eine Bebauung mit heller, vereinzelt stärker farbiger Putzfassade, die große Abschnitte des Straßenbildes dominiert (Ziegelmauerwerk als Ausnahmen),
- einige Abweichungen, die als gestalterische „Ausreißer“ das Bild beeinträchtigen – sowohl hinsichtlich der Gebäudehöhe, der Fassadenstruktur als auch des Materials,
- Schaufenster und Werbeanlagen, die teilweise die Grundstruktur und das Erscheinungsbild der Gebäude beeinträchtigen.

Der Bereich A ist nicht vollständig räumlich zusammenhängend, sondern von Teilen des Bereichs B unterbrochen.



Abbildung 18: Parkstraße 1



Abbildung 19: Parkstraße 28

### 3.4.2 Bereich B

Dieser Bereich weist überwiegend folgende Merkmale auf:

- vom Straßenrand zurückliegende Gebäude,
- straßenseitige Vorbereiche – teilweise in Form von Vorgärten – mit Vegetationsbestand, insbesondere großkronigen Bäumen,
- Gebäude mit teilweise villenartigem Charakter,
- Gebäude mit unterschiedlichen Höhen (Geschosszahl, Untergeschoss etc.),

Gebäude in unterschiedlichen Fassadenmaterialien, die teilweise von den hellen Putzbauten des Bereichs A deutlich abweichen.



Abbildung 20: Parkstraße 44



Abbildung 21: Parkstraße 47



Abbildung 22: Parkstraße 46



Abbildung 23: Straßensituation Parkstraße



### 3.4.3 Schützenswerte Merkmale des Ortsbildes

Die Hauptmerkmale der Bebauung und Grundstückssituation in der Parkstraße können insgesamt – unbeschadet von einzelnen störenden Abweichungen – als ein schützenswertes Ortsbild, das wesentlich zur Identität von Hude beiträgt, angesehen werden.

Im Bereich A ist das die überwiegend zweigeschossige Straßenrandbebauung aus Gebäuden mit hellen Putzfassaden, im Bereich B die überwiegend villenartige Bebauung mit ihren straßenseitigen Vorbereichen.

Es besteht ein Regelungsbedarf (soweit im Einzelnen nicht durch Denkmalschutz und Bebauungspläne gesichert), da ortsbildprägende Merkmale gefährdet sind.

### 3.4.4 Denkmalschutz

Im Untersuchungsgebiet befinden sich zwei Baudenkmäler (siehe Abb. 17). Die Villa an der Parkstraße 44 befindet sich auf dem Flurstück 100/83 und ist im privaten Besitz.

Das an der Parkstraße 46 (Flurstück 100/87) gelegene villenartige Baudenkmal wird derzeit als Wohnhaus genutzt.

## 3.5 Freiraumsituation

Der Ortskern von Hude ist durch eine dichte Baustruktur und umfangreiche Infrastrukturanlagen (insbesondere Bahntrassen, Landesstraße, großflächiger Einzelhandel) geprägt. Grünstrukturen bilden dabei die Ausnahme.

Die Bahnstrecke entlang der Untersuchungsgebietsgrenze im Süden und Westen wird von Grünflächen begleitet.

Am Rathaus befindet sich der Rathauspark als einzige größere zusammenhängende Grünstruktur im Ortskern von Hude.



Abbildung 24: Park am Rathaus



Abbildung 25: Straßenbegleitgrün an der Parkstraße

## 3.6 Flächen im Gemeindeeigentum

Im gemeindlichen Eigentum befinden sich die Nebenanlagen der Parkstraße. Die Straßenverkehrsfläche selbst befindet sich im Eigentum des Landes (Landesstraße 867). Zudem befinden sich öffentliche Flächen südlich der Parkstraße (Bahnhofsvorplatz, Torfplatz, Dr.-Gustav-

Thye-Straße, Stellplätze an der Bahn, Rathaus, Feuerwehr und Park am Rathaus) im gemeindlichen Besitz.

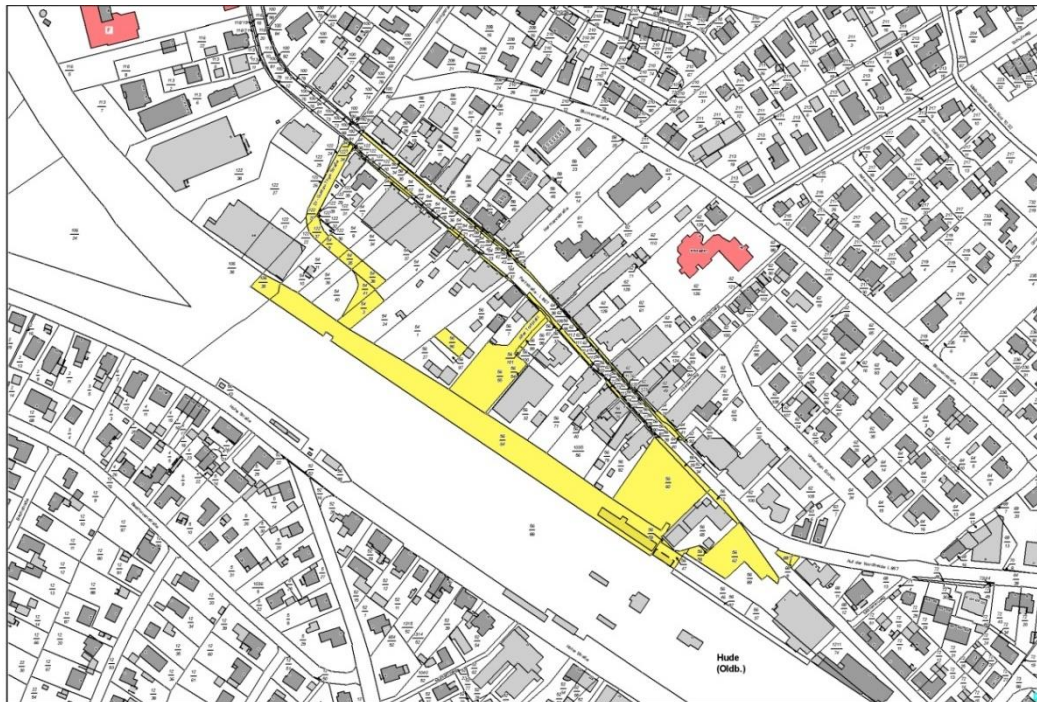


Abbildung 26: Flächen (gelb) im gemeindlichen Eigentum (östliche Parkstraße) – Quelle: Gemeinde Hude

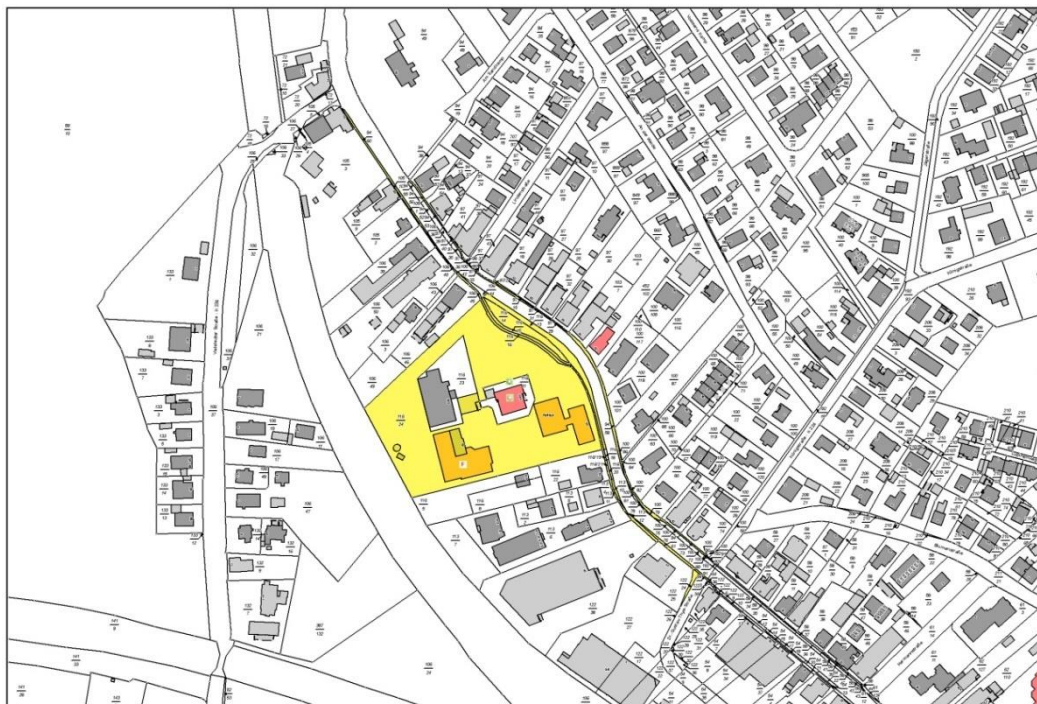


Abbildung 27: Flächen (gelb) im gemeindlichen Eigentum (westliche Parkstraße) – Quelle: Gemeinde Hude



## 4. Städtebauliche Missstände und Handlungsbedarf

Im Hinblick auf die heutige Situation im Gebiet lassen sich folgende städtebauliche Missstände formulieren:

- funktionale Mängel,
- gestalterische Mängel,
- bauliche Mängel.

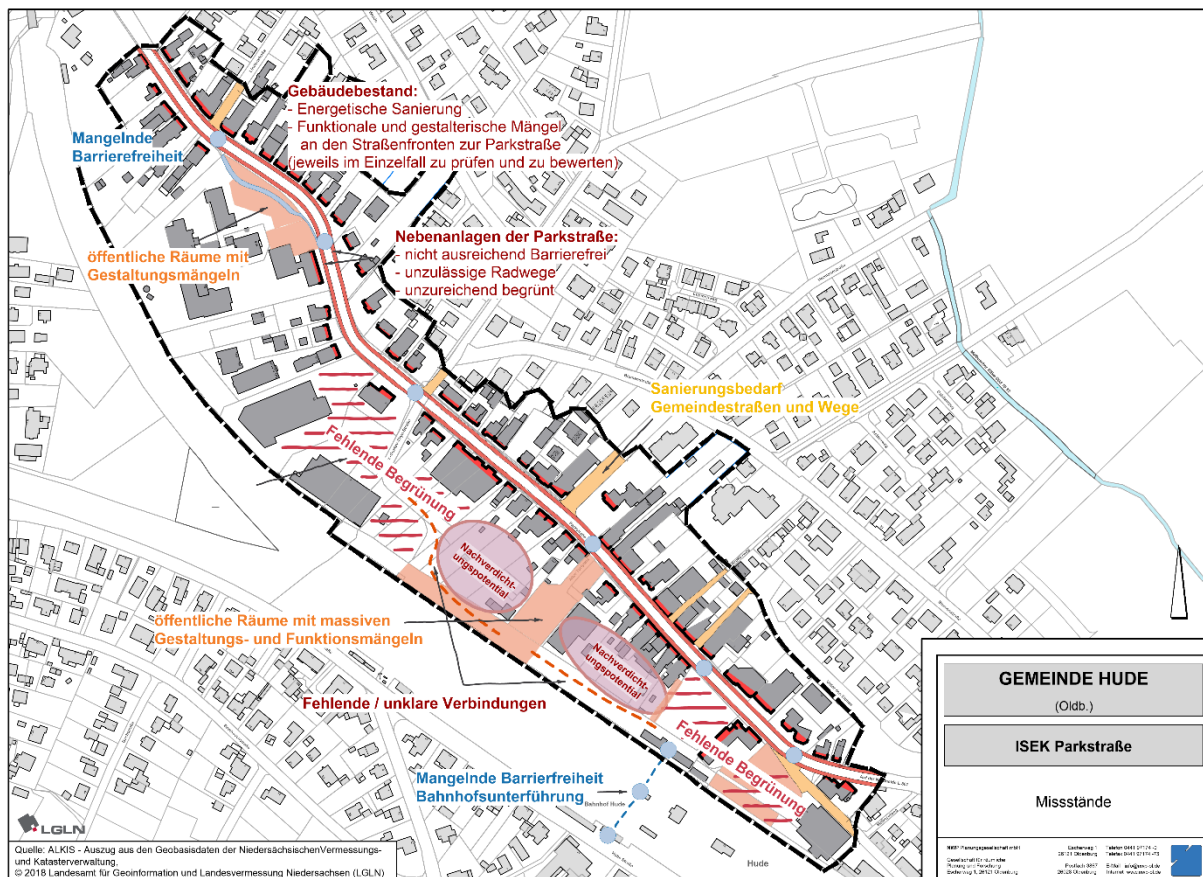


Abbildung 28: Missstandskarte

### 4.1 Funktionale Mängel

#### 4.1.1 Mangelnde Nutzungsvielfalt in der Ortsmitte

Entlang der Parkstraße finden sich noch in größerer Anzahl Einzelhandel- und Dienstleistungsunternehmen. Die vorhandene Gebäudestruktur (zu kleine, zu schmale Gebäude und Grundstücke) verringert die Attraktivität der Parkstraße für moderne Nutzungen. Im Zentrum von Hude fehlen insbesondere gastronomische, soziale und kulturelle Angebote, die zum Verweilen und Genießen einladen. Das „Italia Eis-Café“ in der Parkstraße ist eine der wenigen Einrichtungen im Untersuchungsbereich, die konstant Laufkundschaft anzieht und auch den öffentlichen Raum belebt. Zudem fehlen Freizeiteinrichtungen und (Fach-)Ärzte.

Mit einer Erhöhung der Nutzungsvielfalt kann der zentrale Versorgungsbereich von Hude gestärkt und zukunftsfähig gemacht werden.

#### 4.1.2 Leerstände/Mindernutzungen/Fehlnutzungen

Zwischen Torfplatz und Bahnhofplatz befinden sich mehrere Leerstände in den Erdgeschossen. Für das Ortsbild und die Funktionsfähigkeit des zentralen Versorgungsbereiches sind die Erdgeschosszonen mit den Schaufenstern entscheidend. Für die Leerstände ist die Gemengelage aus zu kleinen Gebäuden, schlechtem Erhaltungszustand der Gebäude, geringer Lageattraktivität (auch durch nachbarschaftliche Leerstände) und mangelnden Stellplätzen verantwortlich.<sup>2</sup>



Abbildung 29: Leerstand im Erdgeschoss



Abbildung 30: Gaststätte am Bahnhof, mittlerweile geschlossen

Zudem sind mehrere Gebäude/Grundstücke mindergenutzt. Dazu gehören nicht ausgebaute Gebäudeteile (Obergeschoss des Rossmann-Marktes) und Gebäude mit unklarer Nutzungsperspektive (ehemaliges Fensterbauunternehmen).



Abbildung 31: Ehemaliges Fensterbauunternehmen



Abbildung 32: nicht ausgebautes Obergeschoss (Scheinfassade) in einem Neubau

Vereinzelt finden sich Nutzungen, die nicht per se schädlich sind, aber im Sinne einer Belebung des öffentlichen Raumes verbessert werden können. Beispiele sind die rückwärtige Lagerhalle am Torfplatz, vereinzelte Wohnnutzungen in der Erdgeschosszone entlang der Parkstraße und ein Kfz-Betrieb.

<sup>2</sup> Angaben der Eigentümer und Gewerbetreibenden im 1. Workshop





Abbildung 33: Wohnnutzungen in Erdgeschosslage



Abbildung 34: Lagerhalle am Torfplatz

#### 4.1.3 Funktionsmängel im öffentlichen Raum

Der öffentliche Verkehrsraum der Parkstraße ist auf den motorisierten Verkehr ausgerichtet und bietet kaum Platz für FußgängerInnen bzw. RadfahrerInnen. Die gemeinsam genutzten Fuß- und Radwege sind nach heutigen Standards zu schmal ausgebildet. Mangelnde Quermöglichkeiten und gefühlt hohe Geschwindigkeiten (Tempo 50 zulässig) sorgen für eine geringe Aufenthaltsqualität und ein unzureichendes Sicherheitsgefühl. Insgesamt fehlen Aufenthalts- und Bewegungsflächen für Fußgänger, wodurch die Aufenthaltsqualität leidet.

Eine insgesamt hohe Verkehrsbelastung (ca. 10.000 Fahrten pro Tag) und Schwerverkehr belasten das Verkehrsnetz insbesondere an den Engstellen der Parkstraße (Bereich zwischen dem Bahnhofsvorplatz und dem Torfplatz). Die hohen Belastungen verringern die Aufenthaltsqualität für nicht motorisierte VerkehrsteilnehmerInnen.

Fehlende taktile Elemente in den Nebenanlagen der Parkstraße und die geringe Breite der Bereiche für Fußgänger (Benutzung mit Gehhilfen nur eingeschränkt möglich) schränken die Barrierefreiheit der Parkstraße ein.

Die vorhandenen Parkbuchten wurden als zu kurz und zu steil kritisiert. Die Stellplätze sind nicht durchgängig zeitbeschränkt, folglich findet teilweise Dauerparken statt. Die Parkbuchten sind zu den Fuß- und Radwegen nicht höhengleich, was eine multifunktionale Nutzung (z.B. Straßenflohmarkt) erschwert.

Am Bahnhof sind die vorhandenen Fahrradabstellanlagen und die Park&Ride Stellplätze für PKW regelmäßig voll belegt. Pendler nutzen daher häufig nicht für Park&Ride vorgesehene Stellplätze (z.B. auf dem Torfplatz, Stellplätze des Netto-Marktes).



Abbildung 35: Verkehrsraum der Parkstraße



Abbildung 36: Engstelle Fuß-/ Radweg

## 4.2 Gestalterische Mängel

Insbesondere im öffentlichen Verkehrsraum entlang der **Parkstraße** sind gestalterische Mängel auszumachen:

- Beleuchtung und Möblierung (Sitzbänke, Fahrradständer) sind vereinzelt zu finden, befinden sich aber in einem schlechten Zustand.
- Zudem verfügt der öffentliche Raum über wenig Aufenthaltsqualität und lädt nicht zum Verweilen ein.

Besonders negativ fällt der **Torfplatz** auf, ein Parkplatz in schlechtem baulichem Zustand. Fußwege, Beleuchtung und planvolle Begrünung fehlen vollständig. Die Zufahrt zur Parkstraße ist schmal, kaum einsehbar und für alle beteiligten Verkehrsteilnehmer äußerst unsicher. Der Torfplatz ist baulich von keiner Seite sinnvoll gefasst. Zur Parkstraße zeigen die Rückseiten der Gebäude zum Torfplatz, seitlich wird der „Platz“ von einer Wellblechhalle und einer Wäscherei gerahmt und zur Bahn grenzen weitere Stellplätze an.



Abbildung 37: Zufahrt zum Torfplatz



Abbildung 38: Stellplatzfläche Torfplatz

Problematisch, wenn auch weit weniger dramatisch, ist die Gestaltung des **Bahnhofsvorplatzes**. Dieser wird von den verkehrlichen Nutzungen (Parkstraße, Buswendeschleife, Rampe zur Bahnstufunterführung) dominiert, die den Großteil des vorhandenen Platzes nutzen und



wenig Raum für gestalterische Maßnahmen lassen. In Abstimmung mit der Bahn können Anstrengungen zur gestalterischen Aufwertung des Bahnhofstunnels unternommen werden.



Abbildung 39: Rampe an der Nordseite des Bahnhofs - hohe Versiegelung



Abbildung 40: Der Wochenmarkt führt regelmäßig zu Verkehrsproblemen, da der Bahnhofsvorplatz dafür nicht ausgelegt ist

Der Park am Rathaus könnte durch gestalterische und funktionelle Maßnahmen aufgewertet werden. Es fehlen Spielgeräte, Sitzmöglichkeiten, Grünelemente und zusätzliche Wegeverbindungen.



Abbildung 41: Fehlende Grüngestaltung am Rathausplatz



Abbildung 42: Mangelnde Barrierefreiheit

Große **Stellplatzanlagen** dominieren das Ortsbild in einigen Bereichen. Dazu gehören die Stellplatzanlagen der großen Verbrauchermärkte (AktivIrma, Lidl, Rossmann, Netto), der Torfplatz und die Stellplätze am Bahnhof. Mangelnde Eingrünung, fehlende Strukturierungs- und Gestaltungselemente sowie die Lage zwischen der Straße und dem Verbrauchermarkt (z. B. bei AktivIrma) lassen diese Stellplatzanlagen häufig zu einem städtebaulichen Missstand werden.



Abbildung 43: Netto-Markt mit Zufahrt



Abbildung 44: Zufahrt und Stellplätze des AktivIrma-Marktes

### 4.3 Bauliche Mängel

Bauliche Mängel sind zum Teil an ortsbildprägenden Gebäuden sowie öffentlichen Einrichtungen auszumachen. Mehrere Gebäude der Parkstraße weisen gestalterische und bauliche Mängel auf. Dabei handelt es sich meist um Gebäude des Bereiches A (gemischt genutzte Gebäude mit kundenorientierten Nutzungen im Erdgeschoss).

Die unregelmäßigen Werbeanlagen an den Gebäuden und im öffentlichen Raum stören die städtebauliche Struktur der Parkstraße und vermitteln teilweise den Eindruck einer B-Lage. Die Werbeanlagen sind weder in Größe, Farbigkeit oder Aufstellort beschränkt. Dadurch stören sie teilweise die Wirkung der Fassade oder die Bewegung im öffentlichen Raum.



Abbildung 45: Wiederkehrendes Motiv von aufdringlicher Werbung im öffentlichen Raum und an Gebäuden

Viele Gebäude und auch öffentliche Einrichtungen (Rathaus/Polizei) entsprechen nicht den heutigen energetischen Standards. Im Bereich der Barrierefreiheit sind Mängel vorhanden. Die Vorfläche des Rathauses weist Gestaltungsdefizite auf. Die Zuwegungen für Fußgänger sind nicht ausreichend gekennzeichnet und Stellflächen für Fahrräder fehlen.





Abbildung 46: Das Rathaus Hude ist energetisch nicht auf dem neusten Stand



Abbildung 47: Die Zuwegung zum Rathaus ist eine Stellplatzfläche

## 5. Entwicklungskonzept

### 5.1 SWOT-Analyse

Eine SWOT (Akronym für **S**trengths (Stärken), **W**eaknesses (Schwächen), **O**pportunities (Chancen) und **T**hreats (Risiken)) stellt kurz und bündig die Bedingungen eines Planungsraumes dar. Die SWOT-Analyse für die Parkstraße in Hude basiert auf der planerischen Analyse, dem ersten Workshop zum ISEK und den eingegangenen Stellungnahmen aus der Onlinebeteiligung der Huder BürgerInnen.

#### 5.1.1 Stärken

**Lage und Anbindung** – Hude befindet sich zentral zwischen den Großstädten Bremen und Oldenburg und ist an beide Oberzentren sehr gut angebunden.

**Bahnhof** – In Hude halten mehrmals in der Stunde regionale und überregionale Züge mit Anbindungen an Bremen, Delmenhorst, Oldenburg, Leer, Emden, Brake und Nordenham.

**Zentrierung des Einzelhandels** – Großflächiger Einzelhandel (2 Discounter, 1 Vollsortimenter, 1 Drogeriemarkt) als Frequenzbringer im Ortskern

**Wohnqualität** – Hude wird als sicher und freundlich wahrgenommen, die Anbindung an die umliegenden reizvollen Landschaften ist überall gegeben.

**Klosterruine** – Die Klosterruine ist ein beliebtes Ausflugsziel für Huder BürgerInnen und TouristInnen. Die kulturellen Veranstaltungen wirken imagefördernd.

**Versorgung im Zentrum** – An der Parkstraße befinden sich noch inhabergeführte Geschäfte mit einer guten und persönlichen Beratung.

**Immobilienpreise** – Die Preise für Wohneigentum sind in Hude im Vergleich mit den Großstädten Bremen und Oldenburg günstig.

### 5.1.2 Schwächen

**Fehlende Identifikation** – Hude wird zum Teil als „Schlafstadt“ ohne eigenen Charakter wahrgenommen. Viele Menschen leben zwar hier, verbringen aber den Großteil des Tages und die meisten Aktivitäten (u. a. Arbeiten, Freizeit, Einkaufen) außerhalb von Hude.

**Verkehrssituation** – Hohe verkehrliche Belastungen auf der Parkstraße (PKW, LKW, landwirtschaftlicher Verkehr) verringern die Aufenthaltsqualität und sind ein Sicherheitsrisiko.

**Keine klare Ortsmitte** – Durch die Historie von Hude (Entwicklung am Kloster und beidseitig der Bahn) gibt es kein klares Zentrum wie in anderen Gemeinden.

**Zweigeteilter Ort** – Durch die Bahn wird Hude in zwei Hälften getrennt, die nur schlecht miteinander verbunden sind. Der Bahnhofstunnel wird nicht als sicher wahrgenommen.

**Gestaltung öffentlicher Grünflächen** – Nur wenige öffentliche Grünflächen im Ortskern, mitunter unzureichend gepflegt.

**Leerstände** – Entlang der Parkstraße bestehen Leerstände in den Erdgeschosszonen.

### 5.1.3 Chancen

**Neues Zentrum** – Mit einer Erweiterung der Angebote an der Parkstraße kann ein dynamisches und familiäres Aufenthaltszentrum mit Sozialen Nutzungen, Gastronomie, Dienstleistungen und Einzelhandel entstehen.

**Räume zum Zusammenkommen** – Man „kennt sich“ in Hude. Gute öffentliche Räume sind der Kristallisationspunkt für eine starke Gemeinschaft!

**Mobilität** – Aufenthaltsqualität verbessern: Hude als Zentrum einer modernen, leisen und platzsparenden Mobilität.

**Junges Wohnen** – Wohnungen für Auszubildende in Hude, aber auch preisbewusste Studenten aus Bremen und Oldenburg, können das Ortsbild und Image von Hude beleben.

**Jung sucht Alt** – Junge Familien sollten angeregt werden, lieber ein älteres Gebäude im Zentrum zu erwerben als „auf der grünen Wiese“ neu zu bauen. Damit wird das Zentrum gestärkt und der Versiegelung entgegengewirkt.

**Demografischer Wandel** – Die Bevölkerung altert nicht nur, die „Alten“ bleiben auch mobiler und aktiver. Durch attraktive Angebote für SeniorInnen (altengerechte öffentliche Räume, kurze Wege, öffentliche Veranstaltungen) können SeniorInnen die Ortsmitte nutzen und beleben.

### 5.1.4 Risiken

**Leerstandsentwicklung** – Durch Wandlungen im Einkaufsverhalten (Onlinehandel) und Bedeutungsverluste kleiner Zentren kann die Leerstandsentwicklung in der Parkstraße eine negative Dynamik entwickeln und die Zukunft des Versorgungsstandortes gefährden.

**Überalterung** – Bei einem unbegleiteten demografischen Wandel droht Hude zu überaltern. Wenn die nur noch eingeschränkt mobilen SeniorInnen keine Möglichkeiten haben, das Zentrum zu erreichen, fehlen dort die NutzerInnen.



**Schrumpfende Schlafstadt** – Ohne ein funktionierendes Zentrum mit Aufenthaltsqualität und vielfältigem Nutzungsangebot wird Hude zu einer reinen Schlafstadt ohne Identifikation und Mitte.

## 5.2 Ziele

Das ISEK stellt Hauptziele und thematische Unterziele für die Entwicklung der Parkstraße auf. Die Unterziele sind jeweils den Themenkomplexen „Umgang mit dem öffentlichen Raum“, „Umgang mit Wirtschaft und Gewerbe“ und „Umgang mit Gebäudebestand und möglichen Neubauten“ zugeordnet. Das Sonderziel Nutzungsmischung ist mehreren Unterzielen zugeordnet und wird daher gesondert betrachtet.

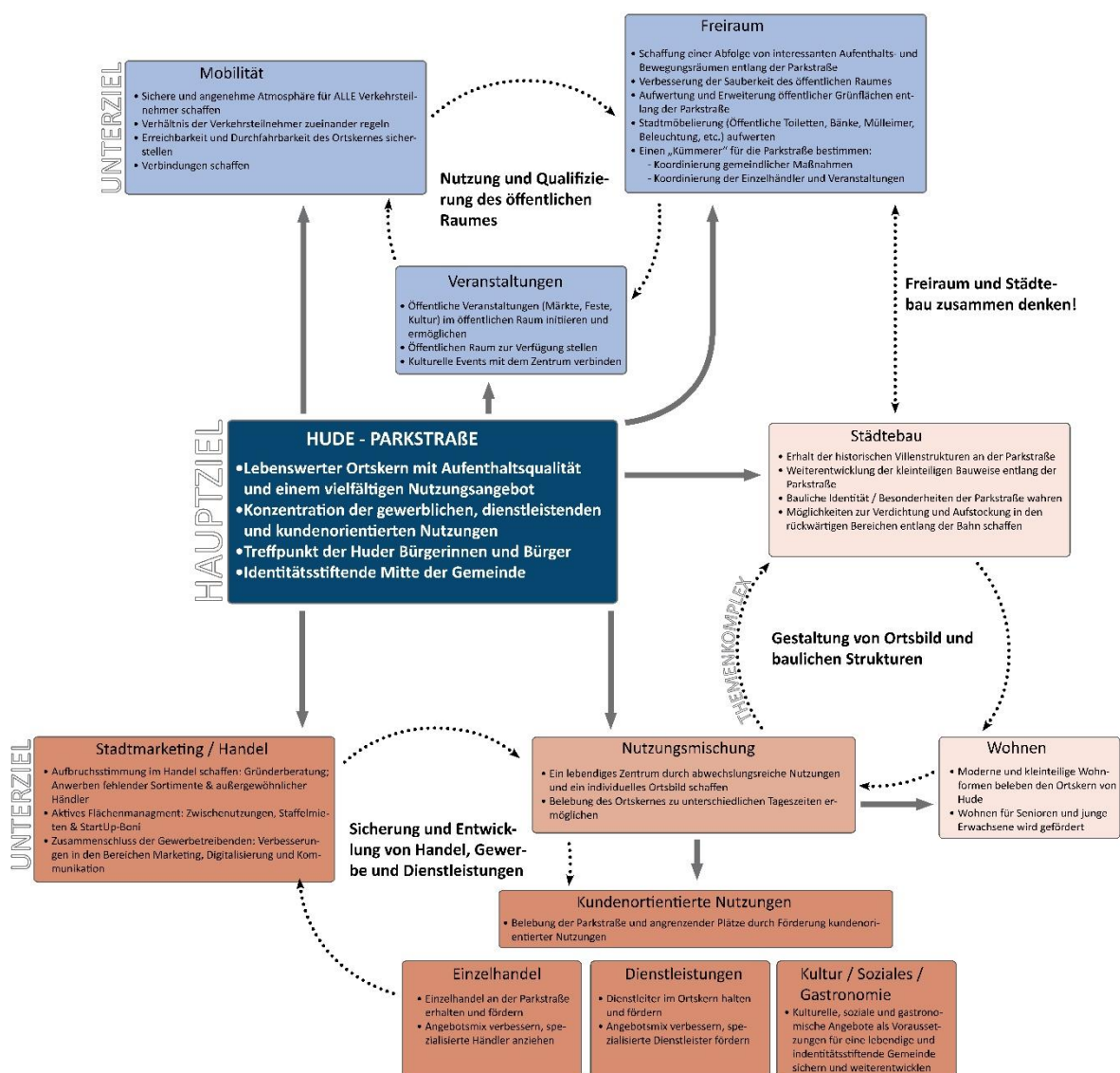


Abbildung 48: Schema der Ziele für den Ortskern von Hude - Parkstraße

### 5.2.1 Hauptziele

HAUPTZIEL

## HUDE - PARKSTRAßE

- **Lebenswerter Ortskern mit Aufenthaltsqualität und einem vielfältigen Nutzungsangebot**
- **Konzentration der gewerblichen, dienstleistenden, kundenorientierten und kulturellen Nutzungen**
- **Treffpunkt der Huder Bürgerinnen und Bürger**
- **Identitätsstiftende Mitte der Gemeinde**

Die Parkstraße bleibt das lebendige Zentrum der Gemeinde Hude und wird dementsprechend weiterentwickelt. Der Ortskern ist belebt und bietet Aufenthaltsqualität für Hude BürgerInnen sowie auswärtige Gäste. Die Parkstraße erfüllt als Treffpunkt und Aushängeschild von Hude vielfältige Funktionen für das soziale und wirtschaftliche Zusammenleben im Ort.

Dafür wird mit dem ISEK und den darauf aufbauenden Planungen sichergestellt, dass vielfältige Nutzungen an der Parkstraße gefördert werden, die angrenzenden Gebäude hohen gestalterischen Ansprüchen genügen und der öffentliche Raum angenehm gestaltet und gepflegt ist.

### 5.2.2 Unterziel Nutzungsmischung

#### Nutzungsmischung

- Ein lebendiges Zentrum durch abwechslungsreiche Nutzungen und ein individuelles Ortsbild schaffen
- Belebung des Ortskernes zu unterschiedlichen Tageszeiten ermöglichen

Die Nutzungsmischung ist das prägende Merkmal lebendiger Ortskerne und die Voraussetzung für den Erhalt gewachsener Ortskernstrukturen. Der Stadtplaner und Architekturtheoretiker Andreas Feldtkeller schreibt dazu: *„Mischung und Vielfalt waren offenbar selbstverständliche, vielleicht sogar begehrtenwerte Eigenschaft eines Stadtquartiers, denen zuliebe man ihre Nachteile – unangenehmen Lärm und störende Gerüche, turbulente und lautstarke Betriebsamkeit – in Kauf nahm. Zweifellos war der entscheidende Vorteil der Nutzungsmischung eben der intensive Austausch von Meinungen, Waren, Informationen und Hilfen, dessen Qualität außer jeder Diskussion stand. Bemerkenswert ist, dass zur Mischung in diesen Städten nicht nur die Nutzungsvielfalt im Quartier, sondern geradezu auf die Spitze getrieben die*



*Vielfalt auf ein und derselben Parzelle gehört. Von der Mischung profitierten nicht nur alle, alle waren an ihr ganz unmittelbar in ihrer engsten räumlichen Umwelt beteiligt.“<sup>3</sup>*

Eindrucksvoll ist dieses Phänomen in Hude selbst zu beobachten. In Sommermonaten ist der Außenbereich des Italia Eis-Cafés an der Kreuzung Parkstraße/Königstraße regelmäßig sehr gut besucht, trotz der Nähe zur Fahrbahn, der vielgenutzten Kreuzung (Einfahrt zu LIDL und Rossmann) knapp an den Stühlen vorbeifahrenden RadfahrerInnen und für Huder Verhältnisse insgesamt hoher Betriebsamkeit. Die Begegnungsstätte „Kulturhof Hude“ mit ihren täglichen Veranstaltungen für ein vielfältiges Publikum kann durch eine Verlagerung in den Ortskern von Hude zu einer erheblichen Belebung der Parkstraße beitragen.

### 5.2.3 *Unterziel Öffentlicher Raum – Mobilität, Freiraum und Veranstaltungen*

Ein lebendiger Ortskern mit hoher Aufenthaltsqualität lebt zudem von der Gestaltung des öffentlichen Raumes. Für welche Nutzergruppen und mit welchen Zielen wird dieser zur Verfügung gestellt? Wer fühlt sich hier wohl? Steht die Mobilität oder der Aufenthalt im Vordergrund? Fühlen sich BürgerInnen mit dem Raum verbunden und setzen sie sich für ihn ein? *„Die Benutzung des öffentlichen Stadtraumes ist weitgehend unvorhersehbar; seine besondere Qualität liegt gerade in der Verfügbarkeit für alle möglichen Zwecke. [...] Der Städter, der Straße und Platz aufsucht, um in ein Publikum einzutauchen als Beobachter, Zuschauer, Flaneur, aber auch als Akteur, Informant, Passant, erwartet nicht Zweckmäßigkeit, sondern Atmosphäre oder sogar Emotion. Typisch für den historischen Stadtraum ist deshalb eine überhörende, eben poetische Fassung, die dem Raum eine zusätzliche Dimension verleiht.“<sup>4</sup>*

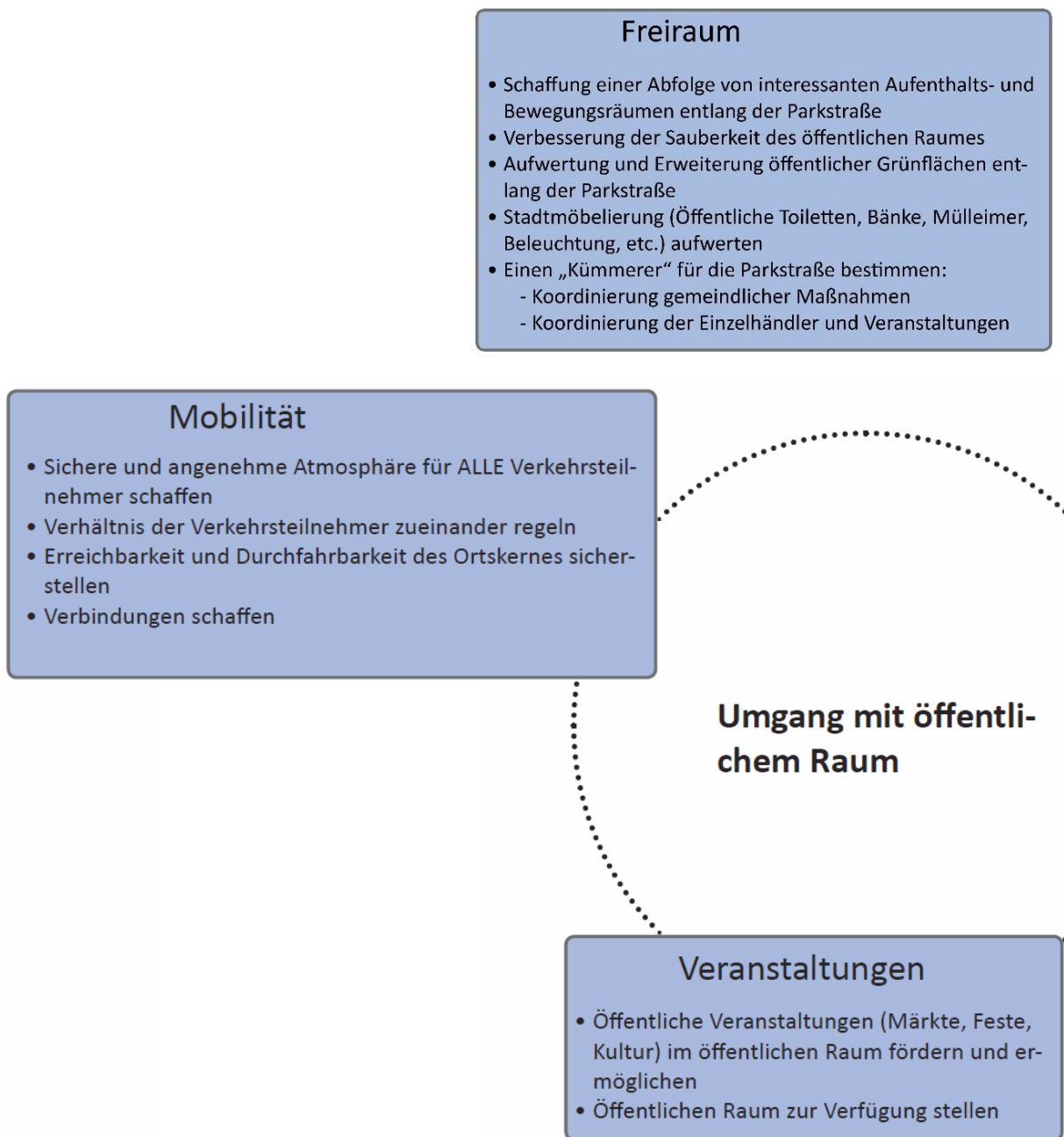
Der öffentliche Raum – insbesondere der für FußgängerInnen und für Grünflächen zur Verfügung stehende Freiraum – muss ansprechend gestaltet sein. Gut verbundene Abfolgen unterschiedlicher Raumqualitäten (z. B. Platz, Grünfläche, Engstelle, Spielfläche) ermöglichen interessante Erlebnisse und laden zum Verweilen ein. Für die Parkstraße als Ortskern sind diese Flächen prioritär zu betrachten und weiterzuentwickeln.

Lange Zeit stand die Mobilität – insbesondere die für PKW – im Vordergrund gemeindlicher Planungen. Erfolgreiche Ortskerne sind aber häufig gerade dadurch geprägt, dass PKW keine übergeordnete Rolle erfahren. Sie sind wichtig, um Personen aus dem Umland in den Ortskern kommen zu lassen und können einen Teil zur Lebendigkeit beitragen, dürfen dabei aber andere Funktionen und Mobilitätsformen nicht übermäßig einschränken.

Einen wichtigen Beitrag zur Attraktivierung und Belebung des öffentlichen Raumes können öffentliche Veranstaltungen leisten. Dabei sind regelmäßige (Wochenmarkt, Weihnachtsmarkt) und unregelmäßige (Kultursommer, Kunstausstellung, Verkaufsoffener Sonntag) Veranstaltungen ähnlich wichtig. Die öffentliche Hand muss mit privaten Veranstaltern zusammenarbeiten und im Rahmen ihrer Möglichkeiten unterstützend eingreifen.

<sup>3</sup> Feldtkeller, Andreas: „Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums“. Campus Verlag, Frankfurt am Main, 1995

<sup>4</sup> Feldtkeller, Andreas: „Die zweckentfremdete Stadt. Wider die Zerstörung des öffentlichen Raums“. Campus Verlag, Frankfurt am Main, 1995



#### 5.2.4 Unterziel Wirtschaft und Gewerbe

Wie im Kapitel Nutzungsmischung beschrieben, sind Handel und Gewerbe zentrale Bestandteile eines funktionierenden Ortskernes. Aufgrund gesamtgesellschaftlicher Tendenzen wie wachsender Onlinehandel, Dienstleistungen im Internet (Kontoführung, Versicherung, Reisebuchungen etc.) und einem wachsenden Erlebnischarakter des „Einkaufens“ stehen gerade in kleinen Zentren die EinzelhändlerInnen und Gewerbetreibenden vor erheblichen Problemen. Um den dadurch anstehenden Wandel aktiv zu gestalten, ist eine zielführende Zusammenarbeit der Politik, der EinzelhändlerInnen, Gewerbetreibenden und ImmobilienbesitzerInnen nötig. Gemeinsam müssen diese AkteurInnen eine Aufbruchstimmung erzeugen und damit zusätzliche AnbieterInnen anlocken. Leerstehende oder mindergenutzte Flächen müssen mindestens temporär bespielt werden (Zwischennutzungen, PopUp-Stores) und die Öffentlichkeitsarbeit sollte gemeinsam durchgeführt werden.



UNTERZIEL

### Stadtmarketing / Handel

- Aufbruchsstimmung im Handel schaffen: Gründerberatung & Anwerben außergewöhnlicher Händler
- Aktives Flächenmanagement: Zwischenutzungen, Staffelmieten & StartUp-Boni
- Zusammenschluss der Gewerbetreibenden: Verbesserungen in den Bereichen Marketing, Digitalisierung und Kommunikation

### Kundenorientierte Nutzungen

- Belebung der Parkstraße und angrenzender Plätze durch Förderung kundenorientierter Nutzungen

#### Einzelhandel

- Einzelhandel an der Parkstraße erhalten und fördern
- Angebotsmix verbessern, spezialisierte Händler anziehen

#### Dienstleistungen

- Dienstleister im Ortskern halten und fördern
- Angebotsmix verbessern, spezialisierte Dienstleister fördern

#### Kultur / Soziales / Gastronomie

- Kulturelle, soziale und gastronomische Angebote als Voraussetzungen für eine lebendige und identitätsstiftende Gemeinde sichern und weiterentwickeln

Ausbaufähig sind die Vielfalt und die Anzahl an gastronomischen Angeboten im Untersuchungsgebiet. Insbesondere am Bahnhofsvorplatz fehlen eine Bäckerei und ein Restaurant.

### 5.2.5 Unterziel Städtebau

Die Parkstraße mit dem geschwungenen Straßenverlauf und der prägenden Randbebauung ist historisch gewachsen. Die Gebäude sind traditionell gemischt genutzt, mit gewerblichen Nutzungen im Erdgeschoss und Wohnnutzungen in den darüber liegenden Geschossen. Die Parkstraße wird durch diese Baustrukturen (siehe Kapitel Ortsbildanalyse und Kapitel Baustrukturen) als multifunktionale Straße des Ortskernes definiert.

### Städtebau

- Erhalt der historischen Villenstrukturen an der Parkstraße
- Weiterentwicklung der kleinteiligen Bauweise entlang der Parkstraße
- Bauliche Identität / Besonderheiten der Parkstraße wahren
- Möglichkeiten zur Verdichtung und Aufstockung in den rückwärtigen Bereichen entlang der Bahn schaffen

Die prägenden Merkmale sind unbedingt zu erhalten. Dabei handelt es sich um:

- Mischnutzung der einzelnen Gebäude (kundenorientierte Nutzungen im Erdgeschoss, Wohnnutzungen darüber),
- straßenbegleitende Gebäude an einer Baulinie mit einer Hauptausrichtung zur Parkstraße,
- maximal zwei Vollgeschosse, Gebäude fügen sich in die ortstypische Gestaltung ein,

- Gleichzeitigkeit unterschiedlicher Nutzergruppen auf der Parkstraße (PKW, RadfahrerInnen, FußgängerInnen, Flanierende, Außengastronomie).

Diese Vorgaben beziehen sich direkt auf die Parkstraße und die angrenzenden Gebäude. Rückwärtig sind per Einzelfallentscheidung auch abweichende Baukörper (ohne Beachtung einer Baulinie und mit mehr Geschossen) vorstellbar, insbesondere wenn dort Wohnraum für junge Menschen, SeniorInnen oder Menschen mit geringem Einkommen entstehen.

### Wohnen

- Moderne und kleinteilige Wohnformen beleben den Ortskern von Hude
- Wohnen für Senioren und junge Erwachsene wird gefördert

## 5.3 Handlungsfelder

Die Handlungsfelder des ISEKs lassen sich in flächenhaft-schematische sowie gebäudebezogene Bereiche einteilen. **Flächenhafte Handlungsfelder** sind in erster Linie:

- Parkstraße mit Verkehrsflächen und Nebenanlagen,
- Nebenerschließungen wie Dr.-Gustav-Thye-Straße,
- Öffentliche Räume wie Bahnhofsvorplatz, Torfplatz, Stellplatzanlagen am Bahnhof,
- Öffentliche Grünflächen,
- Private Grünflächen und Gebäudevorbereiche,
- Potenzialflächen für Nachverdichtung.

Bei der Gestaltung, Aufwertung und Umwidmung dieser Flächen ist in erster Linie die öffentliche Hand gefordert. Die Gemeinde muss die Umgestaltung des Torfplatzes und die Erweiterung der Dr.-Gustav-Thye-Straße vorantreiben. Auch die Aufwertung der Platzflächen (Rathauspark, Bahnhofsvorplatz, P+R-Stellplätze) und die Aufwertung der Nebenanlagen der Parkstraße ist eine gemeindliche Aufgabe. Um eine Nachverdichtung auf rückwärtigen Grundstücken zu ermöglichen, muss die Gemeinde in einem ersten Schritt die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen schaffen.



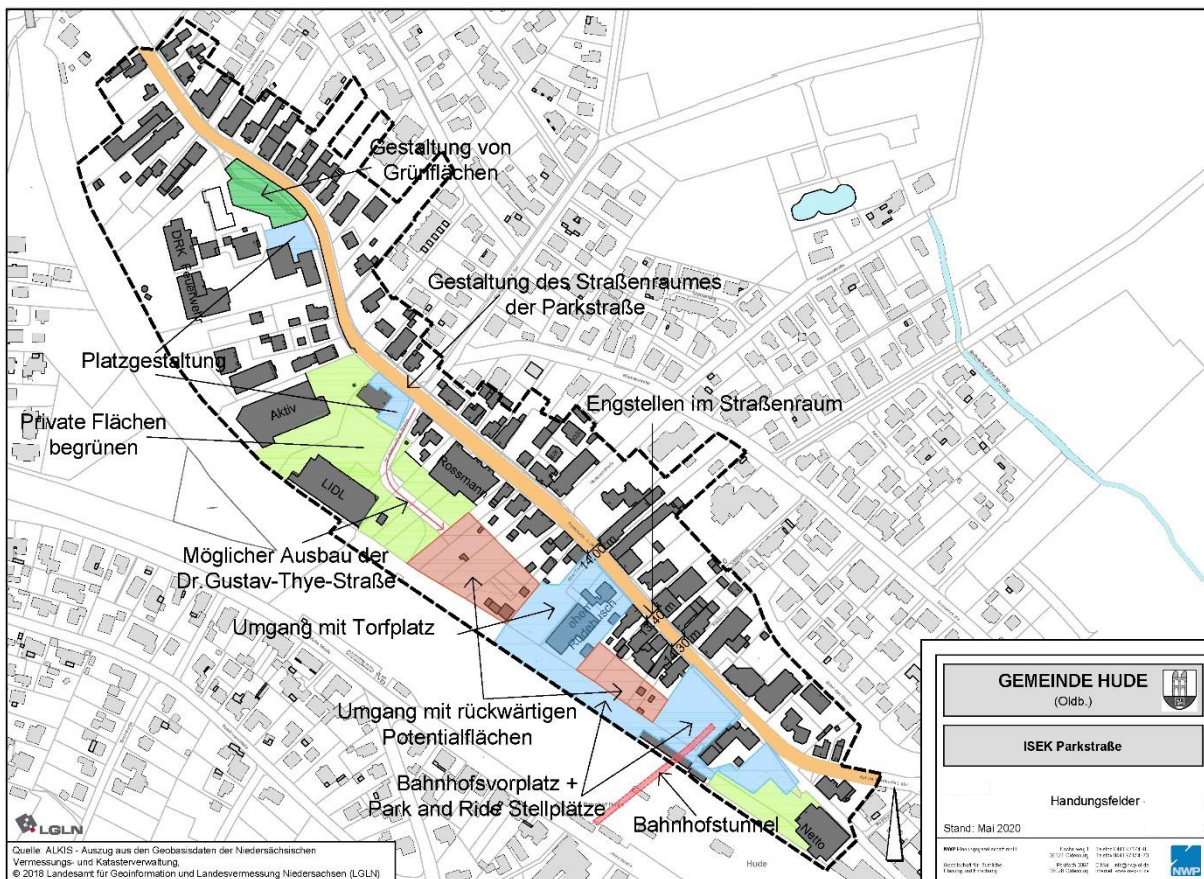


Abbildung 49: Flächenhafte Handlungsfelder

**Gebäudebezogene Handlungsfelder** bestehen im Bereich der ortsbildprägenden Bebauung entlang der Parkstraße. Diese lassen sich unterteilen in gemischt genutzte Gebäude mit geschäftlichen Nutzungen im Erdgeschoss und einer klaren Baukante zur Parkstraße (siehe Ortsbildanalyse Bereich A) sowie villenartige Gebäude mit Vorgärten (siehe Ortsbildanalyse Bereich B).

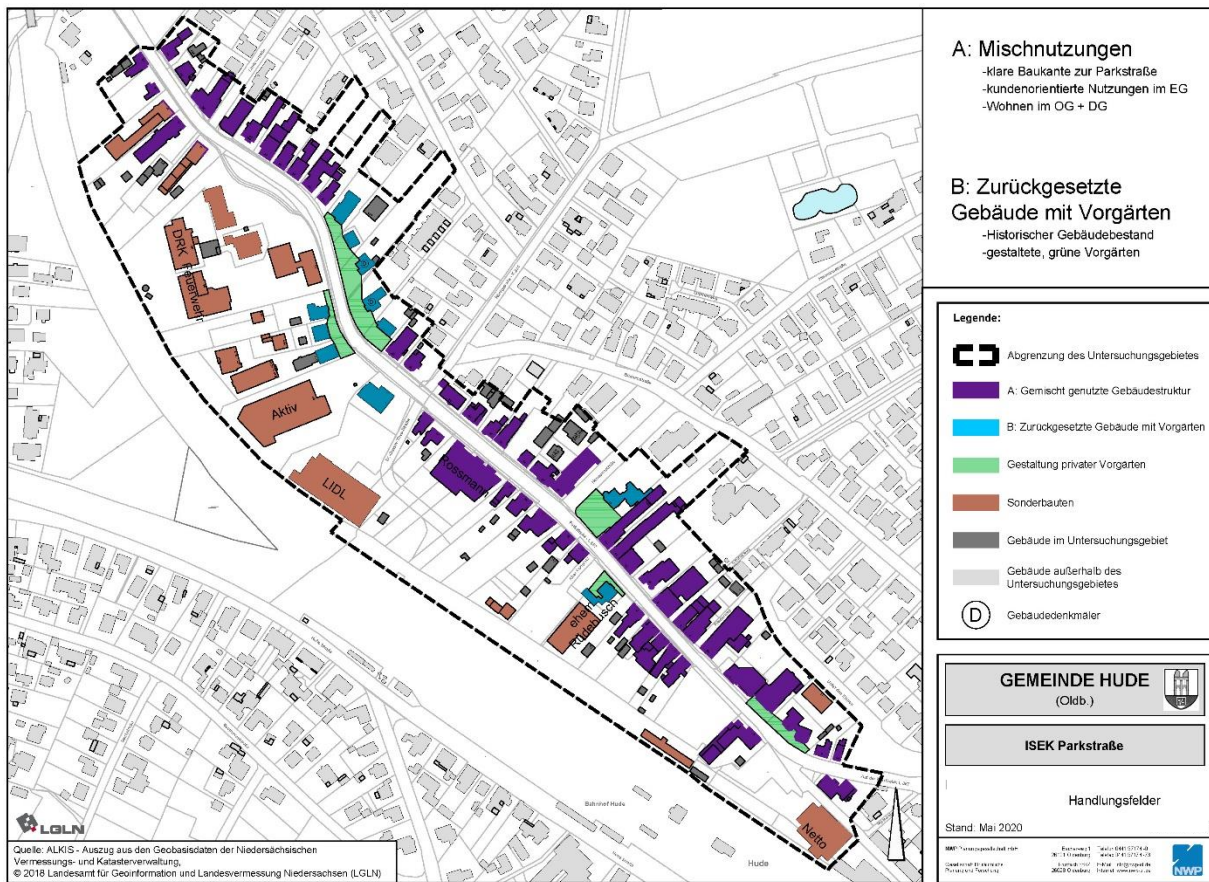


Abbildung 50: Gebäudebezogene Handlungsfelder

In diesem Bereich sind energetische, funktionale und gestalterische Sanierungen von Bestandsgebäuden, sowohl in privater als auch in öffentlicher Hand, vorzusehen. Über eine Gestaltungssatzung kann sowohl für Sanierungen als auch für Neubauten ein gestalterischer Rahmen vorgegeben werden.



## 5.4 Strukturkonzept

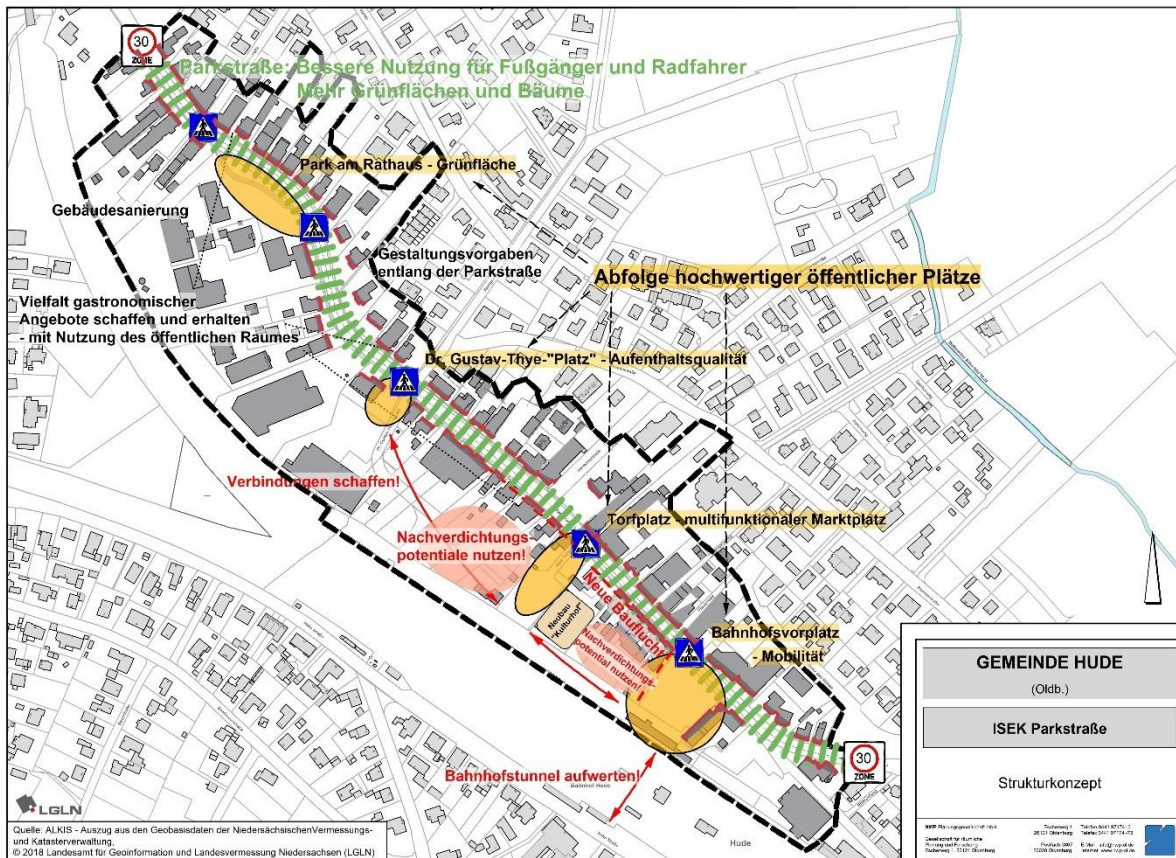


Abbildung 51: Strukturkonzept

Hauptziel des ISEKs ist die Aufwertung der öffentlichen Räume und baulichen Strukturen an der Parkstraße. Die Aufenthaltsqualität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen soll erhöht werden und mehr öffentliche Grünflächen entstehen. Eine Abfolge hochwertiger Platzabfolgen entlang der Parkstraße stellt die Aufenthaltsqualität und den Abwechslungsreichtum der Struktur sicher. Am Torfplatz entsteht ein neues Kultur- und Veranstaltungszentrum.

Die Nutzungsvielfalt im Ortskern von Hude soll erhalten und zukünftig auch vergrößert werden. Dazu unterstützt die Gemeinde die ansässigen EinzelhändlerInnen und Gewerbetreibenden dabei, sich zu vernetzen und ein gemeinsames Marketing einzurichten. Ein aktives Flächen- und Leerstandsmanagement sowie das gezielte Anwerben von EinzelhändlerInnen stärken den Einzelhandelsstandort Hude.

Die Flächen zwischen Parkstraße und Bahntrasse werden besser erschlossen und durch eine gezielte Nachverdichtung zur Aufwertung und Belebung des Ortskernes beitragen.

Gleichzeitig sollen die ortsbildprägenden Fassadenstrukturen und Fassadendimensionen entlang der Parkstraße erhalten bleiben. Dafür sind Standards zur Gebäudegestaltung aufzustellen und deren Durchsetzung (z. B. per Gestaltungssatzung/ Gestaltungsfibel/ Gestaltungsbeirat) sicherzustellen.

## 5.5 Städtebauliche Entwürfe

Die möglichen Auswirkungen dieser Vorgaben werden in den folgenden Darstellungen beispielhaft aufgezeigt. In den Entwürfen wurden die Dr.-Gustav-Thye-Straße verlängert, die Parkstraße begrünt und die öffentlichen Plätze teilweise umgestaltet. Die städtebaulichen Szenarien sind keine städtebaulichen Entwürfe zur Umsetzung und auch keine Ziele der Planung. Sie visualisieren Möglichkeiten, wie sich die zuvor genannten Maßnahmen auf den Ortskern von Hude auswirken könnten.



Abbildung 52: Städtebauliches Szenario Nr. 1 – Ermöglichung größerer Baustrukturen an der Parkstraße





## 6. Maßnahmen

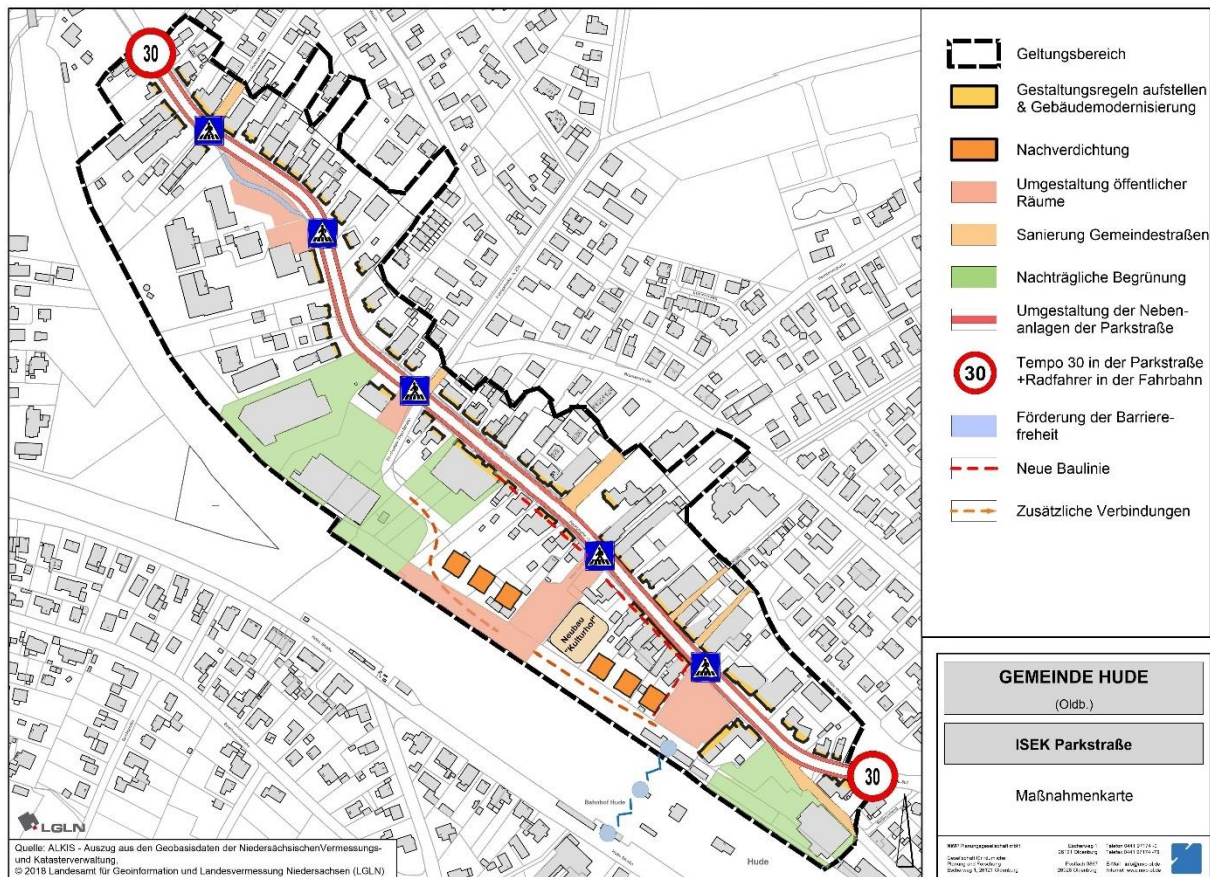


Abbildung 54: Maßnahmenkonzept

Die Maßnahmen sind in sechs Kategorien unterteilt.

### A: Städtebauliche Maßnahmen

- A 1. Platzsituationen an der Parkstraße gestalten
- A 2. Bewahrung der städtebaulichen Struktur der Parkstraße
- A 3. Gebäudekanten südlich der Parkstraße versetzen
- A 4. Sanierungsförderung Gebäude
- A 5. Rückwärtige Bebauung und Nachverdichtung ermöglichen

### B: Verkehrliche Maßnahmen

- B 1. Tempo 30 auf der Parkstraße
- B 2. Radfahren in der Fahrbahn
- B 3. Schwerlastverkehr auf der Parkstraße verringern
- B 4. Fertigstellung Dr.-Gustav-Thye-Straße
- B 5. Stellplatzsituation verbessern
- B 6. Fahrradstellplätze am Bahnhof

- B 7. Car-Sharing-Station am Bahnhof
- B 8. Übergänge über die Parkstraße

### **C: Gestaltung öffentlicher Räume /Barrierefreiheit**

- C 1. Sanierung Nebenanlagen Parkstraße
- C 2. Umgestaltung des Torfplatzes
- C 3. Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes
- C 4. Aufwertung des Parks am Rathaus
- C 5. „Kümmerer“ für die Parkstraße
- C 6. Umgestaltung des Bahnhofstunnels
- C 7. Beschilderungskonzept und Beleuchtungskonzept

### **D: Gewerbe und Einzelhandel**

- D 1. Aktives Flächenmanagement
- D 2. Gründerberatung
- D 3. Anwerben besonderer Anbieter
- D 4. Ansiedlung von Gastronomiebetrieben
- D 5. Gemeinsames Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

### **E: Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit**

- E 1. Neubau eines Kultur- und Veranstaltungszentrums
- E 2. Förderung öffentlicher Veranstaltungen an der Parkstraße
- E 3. Sperrung der Parkstraße für Veranstaltungen
- E 4. Wochenmarkt auf den Torfplatz verlagern
- E 5. Tagestouristen anlocken
- E 6. Hude als Wohnstandort für junge Leute bewerben
- E 7. Huder Historie im öffentlichen Raum

### **F: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung**

- F 1. Vermeidung von CO<sub>2</sub> Emissionen durch Unterstützung der Verkehrswende
- F 2. Begrünung von Stellplatzanlagen
- F 3. Begrünung öffentlicher Räume
- F 4. Energetische Sanierung von Gebäuden

Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind in drei zeitliche Kategorien einsortiert. Die Zeitschienen bedeuten:

- **Kurzfristig:** Mit der Maßnahme kann sofort bzw. nach Bewilligung der Städtebauförderung begonnen werden.



- **Mittelfristig:** Die Maßnahme hat eine längere planerische Vorlaufzeit oder benötigt vorangehende Planungsschritte.
- **Langfristig:** Die Maßnahme kann nicht direkt umgesetzt werden, sondern muss über einen längeren Zeitraum verfolgt werden.

Die Maßnahmen sind zudem in die drei Prioritäten **hoch**, **mittel** und **niedrig** eingeordnet.

## 6.1 A: Städtebauliche Maßnahmen

### A1 \_ Platzsituationen an der Parkstraße gestalten

Entlang der Parkstraße entsteht eine Abfolge hochwertiger Platzsituationen mit unterschiedlichen Qualitäten. Diese Plätze haben jeweils einen eigenen Schwerpunkt:

- **Bahnhofsvorplatz:** Mobilität und Wechsel der Mobilitätsformen
- **Torfplatz:** Multifunktionaler Platz; nutzbar für Wochenmarkt, Veranstaltungen und Stellplätze
- **Platz Dr.-Gustav-Thye-Straße:** Aufenthalts- und Sitzgelegenheiten
- **Rathauspark & Rathausvorplatz:** Grüner Park mit Spielgeräten und Freizeitflächen, Zugang zu gemeindlichen Infrastruktureinrichtungen

Mit dieser Platzfolge wird der Charakter der Parkstraße als zentrale Achse in Hude betont. Es entstehen in fußläufigen Abständen Ruhebereiche, die Flaneuren und Einkaufenden die Möglichkeit geben, sich etwas abseits von der verkehrsbelasteten Parkstraße zu entspannen. Insgesamt wird die Aufenthaltsqualität für das gesamte Zentrum verbessert.

Für die Platzsituationen müssen städtebauliche/freiraumplanerische Entwürfe erarbeitet werden. Dies kann im Rahmen von Wettbewerben oder als Beauftragung eines Fachbüros erfolgen.

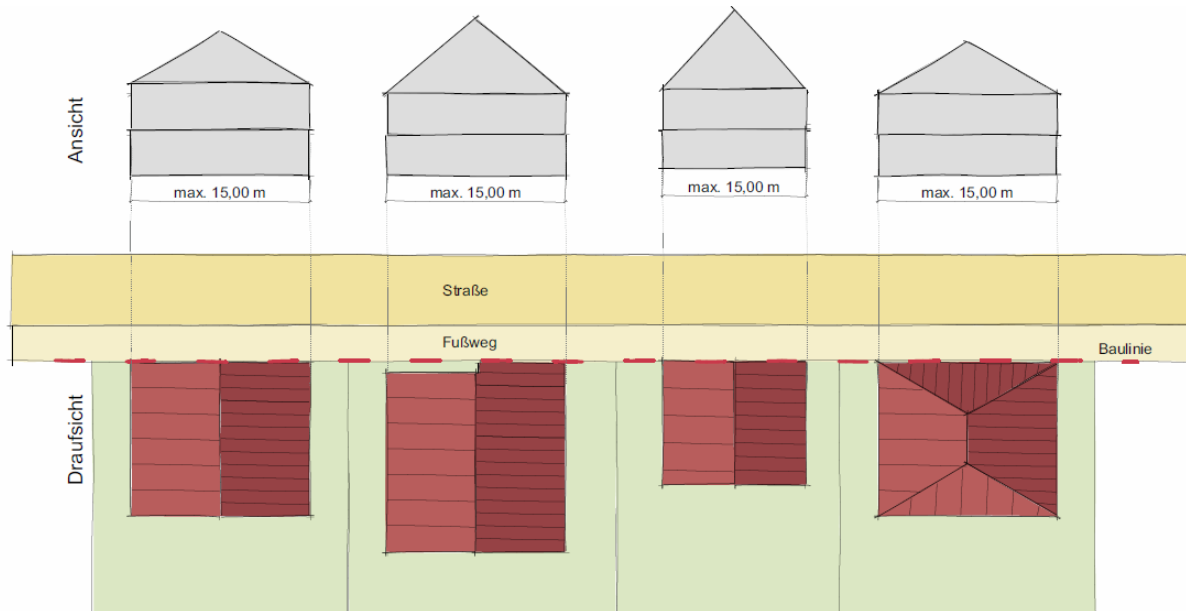


Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
kurzfristig	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Freiraumplanerische Entwürfe erarbeiten</li> </ul>

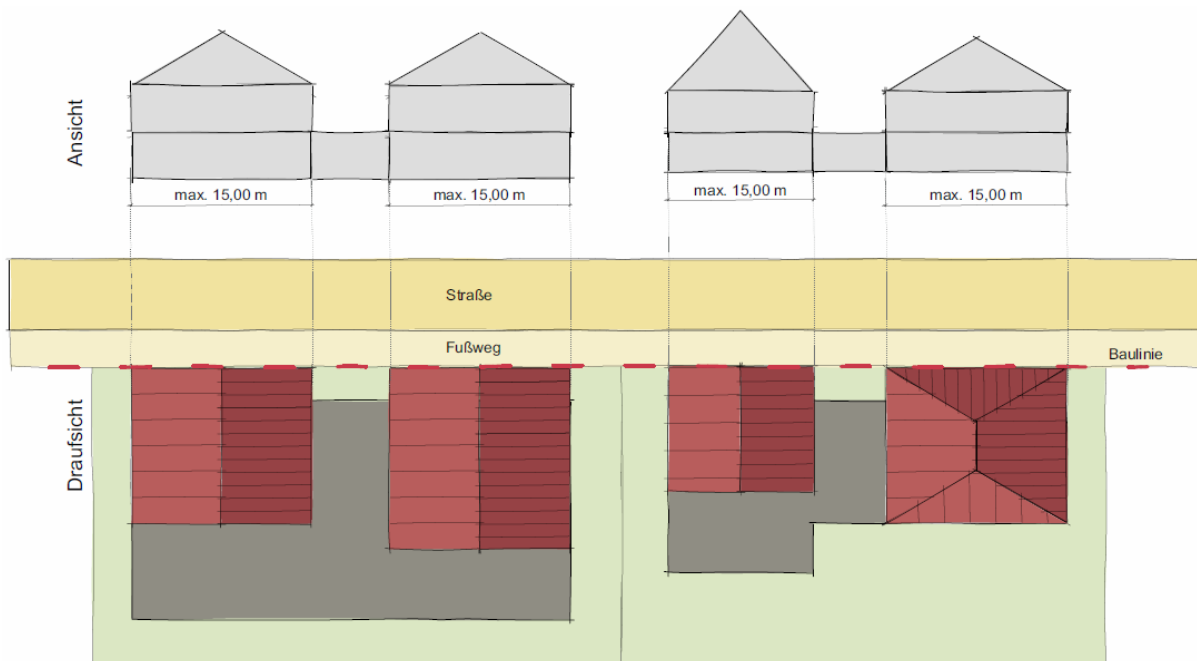
### A2 \_ Bewahrung der städtebaulichen Struktur der Parkstraße

Neubauten und Sanierungen sind dahingehend anzupassen, dass die auf dem jeweiligen Grundstück vorherrschende Bauweise beibehalten wird. Wichtig sind dabei die Kriterien:

- Gebäude- und Dachformen
- Fassadenöffnungen und Dachaufbauten
- Festsetzungen zu Fassaden- und Dachmaterialien
- Festsetzungen zu Fassaden- und Dachfarben
- Beachtung der Baulinie
- Begrenzung der Gebäudebreite:
  - Straßenseitige Fassaden mit einer maximalen Breite von 15,0 m



- Breitere Fassaden sind über markante Rücksprünge zu gliedern (einzelne Elemente dürfen maximal 15,0 m breit sein).



Die vorhandene Fassadengliederung am Neubau Rossmann in der Parkstraße 35 ist trotz Umsetzungsmängel (Rücksprünge in der Fassadengliederung nicht ausgeprägt genug, keine Wohnnutzung im Obergeschoss) ein gutes Beispiel, wie eine städtebaulich prägende Struktur auch im Neubau aufgenommen werden kann.

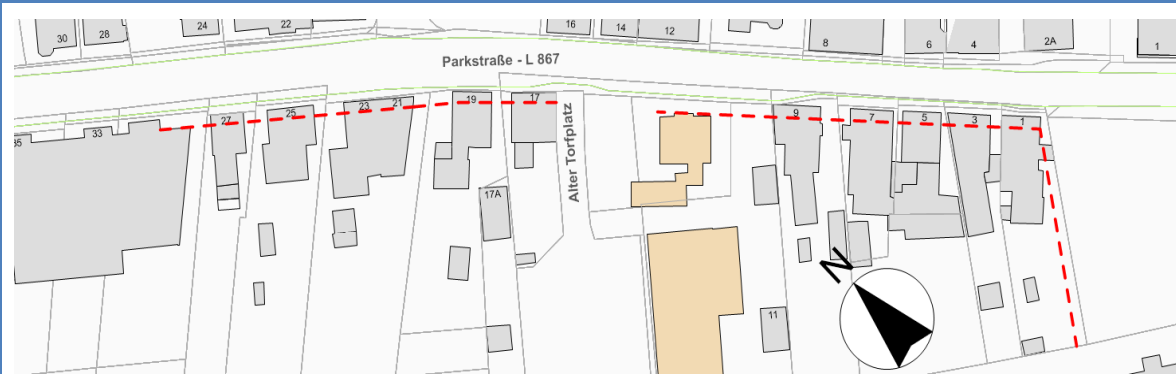
Rückwärtig (zur Bahntrasse) sind Nachverdichtungen mit größeren Kubaturen vorstellbar.

<b>Zeitschiene</b> kurzfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestaltungssatzung erarbeiten</li> <li>• Bebauungsplanung</li> </ul>
-----------------------------------	--------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### A3 \_ Gebäudekanten südlich der Parkstraße versetzen

Ein langfristiges Ziel des ISEKs ist die Verschiebung der Baulinie auf der südlichen Seite der Parkstraße im Bereich Torfplatz.

In diesem Bereich bestehen aufgrund des Platzmangels kaum straßenbegleitende Stellplätze, wenige Grünflächen und nur schmale Fußwege. Um die Struktur der Straße zu verbessern, wird angestrebt, dass langfristig die Baulinie auf der südlichen Straßenseite um zwei bis drei Meter nach Süden versetzt wird. Dabei muss schrittweise das Baurecht angepasst werden. Neu- und Ersatzbauten sind nur unter Beachtung der neuen Baulinie zuzulassen.



<b>Zeitschiene</b> langfristig	<b>Priorität</b> niedrig	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstellen eines Bebauungs- oder Fluchtlinienplanes</li> </ul>
-----------------------------------	-----------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### A4 \_ Sanierungsförderung Gebäude

Die Parkstraße kann ihre Funktion als belebtes Zentrum von Hude nur erfüllen, wenn die bestehenden Gebäude zukunftssicher gestaltet sind. Die unrentierlichen Kosten von Umbau- und Sanierungsmaßnahmen können dabei unter Umständen gefördert werden. Vorrang haben dabei die Instandsetzung und Sanierung ortsbildprägender Gebäude.

Maßnahmen zur Beseitigung von Leerstand und energetische Sanierungen können gefördert werden.

<b>Zeitschiene</b> mittelfristig	<b>Priorität</b> mittel	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beratung der EigentümerInnen</li> </ul>
-------------------------------------	----------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------



## A5 \_ Rückwärtige Bebauung und Nachverdichtung ermöglichen

Zwischen der Parkstraße und der Bahntrasse befinden sich rückwärtig Flächen, die für eine Nachverdichtung genutzt werden können. In Abstimmung mit den GrundstückseigentümerInnen sollen Lösungen für die zukünftige bauliche Gestaltung und Nachverdichtung gefunden werden. Grundsätzlich sind verdichtete Baustrukturen, insbesondere im Geschosswohnungsbau, mit kleinen Wohneinheiten vorzuziehen. Zusätzliche Wohnmöglichkeiten für SeniorInnen und junge Erwachsene stärken die kundenorientierten Nutzungen an der Parkstraße und sorgen für eine Belebung des Zentrums. Entsprechend des Dichtemodells für die Gemeinde Hude sollten maximal Gebäude mit zwei Vollgeschossen und einem Dachgeschoss vorgesehen werden.



Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
mittelfristig	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit den EigentümerInnen</li> <li>• Aufstellung eines Bebauungsplanes</li> </ul>

## 6.2 B: Verkehrliche Maßnahmen

### B1 \_ Tempo 30 auf der Parkstraße

In Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung soll im Bereich des Untersuchungsgebietes die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt werden. Diese Maßnahme führt zu einer Beruhigung der Verkehrsströme und erhöht die Sicherheit und Aufenthaltsqualität auf den Fußwegen. Straßenquerungen werden durch die geringeren Geschwindigkeiten erleichtert. Die Maßnahme ermöglicht zudem, dass Radfahrer die Fahrbahn benutzen können (Maßnahme B2).

#### Hinweise/Beschränkung

Eine Geschwindigkeitsreduzierung auf einer Landesstraße muss fachlich begleitet werden und kann nicht ohne Zustimmung der Landesstraßenbauverwaltung erfolgen. Der Verkehrsfluss muss gewährleistet werden.



<b>Zeitschiene</b> kurzfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit Landesstraßenbauverwaltung</li> </ul>
-----------------------------------	--------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## B2 \_ Radfahren auf der Parkstraße (Fahrradfahrer frei)

Ein bisheriges Problem der Parkstraße ist der Fahrradverkehr. Durch die (nicht vollständige) Benutzungspflicht der Radwege kommt es immer wieder zu Gefahrensituationen auf den Fuß-/Radwegen. Auch schnelle RadfahrerInnen sind gezwungen, sich den Platz mit den FußgängerInnen zu teilen. Da an den meisten Stellen der Parkstraße nicht ausreichend Platz für einen eigenständigen Radweg besteht, soll der Radverkehr zukünftig in der Fahrbahn geführt werden. Unter anderem dafür wird die Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h herabgesetzt.

Die Umsetzung erfolgt durch Abbau des Verkehrszeichens 240 (gemeinsamer Fuß- und Radweg) und die Aufstellung des Verkehrszeichens Fußweg 239 (Fußweg) mit dem Zusatzzeichen „Radfahrer frei“. Langsame und unsichere RadfahrerInnen können somit den Fußweg mit geringen Geschwindigkeiten und unter Beachtung der Sicherheit der FußgängerInnen mitbenutzen.

### Hinweise/Beschränkung

Eine Änderung der Radwegebenutzungspflicht auf einer Landesstraße muss fachlich begleitet werden und kann nicht ohne Zustimmung der Landesstraßenbauverwaltung erfolgen.



<b>Zeitschiene</b> mittelfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit Landesstraßenbauverwaltung</li> </ul>
-------------------------------------	--------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<sup>5</sup> Beispiel aus Osnabrück: <https://www.osnabrueck.de/start/aktuelles/news/sicherer-radfahren-auf-der-lotterstrasse-modellversuch-erprobt-neue-piktogramme.html> (abgerufen am 06.01.2020)

### B3 \_ Schwerlastverkehr auf der Parkstraße verringern

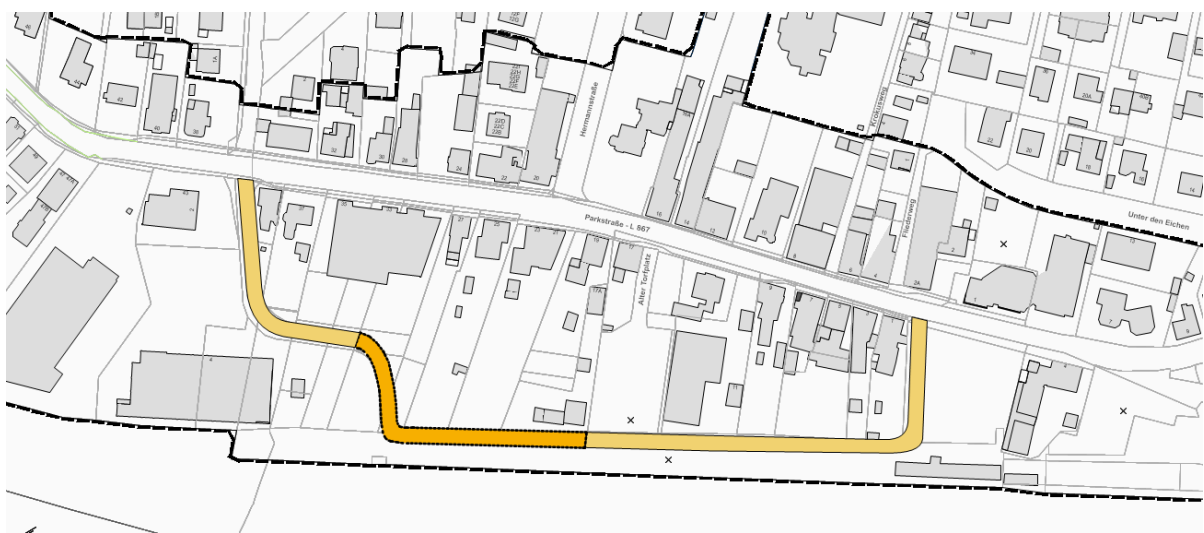
Die Parkstraße wird von LKW und landwirtschaftlichen Maschinen als Durchgangsstraße genutzt. Die damit verbundenen erhöhten Verkehrsbelastungen und Sicherheitsrisiken (insbesondere wenn der Radverkehr in die Straße verlagert wird) sollen durch Maßnahmen zur Verringerung der Durchfahrtszahlen von Schwerlastverkehr (Verringerung der Attraktivität als Durchgangsstraße) verbessert werden.

Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
kurzfristig	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>Abstimmung mit der Landesstraßenbauverwaltung</li> </ul>

### B4 \_ Fertigstellung Dr.-Gustav-Thye-Straße

Die Dr.-Gustav-Thye-Straße verläuft derzeit von der Parkstraße (Ecke Königstraße) bis zu den Stellplätzen von Lidl und Rossmann. Eine Erweiterung bis zum Bahnhofsvorplatz verbindet die Stellplatzanlagen an den Einkaufsmärkten und dem Bahnhof und ermöglicht die Einrichtung weiterer P+R-Stellplätze. Der Torfplatz kann mit dieser Verbindung auch von Süden angefahren werden, ohne den Bahnhofsvorplatz weiter zu belasten. Die rückwärtigen und bisher zum Teil untergenutzten Grundstücksflächen können über die verlängerte Dr.-Gustav-Thye-Straße erschlossen werden.

Im Zuge dieser Umbaumaßnahme sollte auch eine Umgestaltung des Teilstückes Bahnhof – Torfplatz geprüft werden. In dem derzeitigen Zustand werden Fahrbahn und Fußweg teilweise zugeparkt.



Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
kurzfristig	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>Bebauungsplan</li> <li>Ausbauplanung erstellen</li> </ul>



## B5 \_ Stellplatzsituation verbessern

Der Bahnhof Hude bietet perfekte Bedingungen für BerufspendlerInnen in die Großstädte Oldenburg und Bremen. Die Züge fahren regelmäßig und die Taktfrequenzen sind günstig (Oldenburg ca. 10 Minuten, Bremen ca. 20 Minuten). Viele PendlerInnen, die diesen Bahnhof nutzen, wohnen allerdings nicht fußläufig zum Bahnhof und sind damit auf weitere Mobilitätsformen angewiesen.

Zusätzliche P+R-Stellplätze können im Zuge des Ausbaus der Dr.-Gustav-Thye-Straße und der Umgestaltung des Torfplatzes entstehen. Eine klare Trennung der ausgewiesenen P+R-Stellplätze und der Besucherstellplätze ist anzustreben. Besucherstellplätze können per Parkraumbewirtschaftung oder über eine zeitliche Begrenzung sichergestellt werden.

Vorgeschlagen wird eine Dreiteilung:

- P+R-Stellplätze am Bahnhof und entlang der Bahntrasse ohne zeitliche Beschränkung,
- Besucherparkplätze auf dem Torfplatz mit längerer Parkdauer (z. B. vier Stunden) für längere Besuche im Zentrum von Hude,
- Kurzzeitparken (eine bis zwei Stunden) auf den straßenbegleitenden Stellplätzen in der Parkstraße.

In allen Bereichen sind Ladestationen für E-Autos vorzusehen und zu fördern.



Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
kurzfristig	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stellplatzkonzept erstellen</li> <li>• Beschilderung ändern</li> </ul>

## B6 \_ Fahrradstellplätze am Bahnhof

Für eine wirklich nachhaltige Mobilitätswende sind zusätzliche überdachte und gesicherte Fahrradstellplätze am Bahnhof nötig. Diese Bike+Ride-Stellplätze sollten möglichst nah am Bahnhof eingerichtet werden. Idealerweise verringert sich zukünftig die Anzahl an Auto-pendlerInnen, die P+R-Stellplätze in Hude nachfragen, da mehr Personen mit dem Fahrrad oder E-Bike zum Bahnhof fahren.

Der Bedarf nach Ladestationen für E-Bikes ist zu prüfen.



Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
kurzfristig	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verfügbare Flächen prüfen</li> <li>• Bauauftrag vergeben</li> </ul>

### B7 \_ Car-Sharing-Station am Bahnhof

Die Bedeutung des privaten Autos nimmt insbesondere unter jungen Menschen immer mehr ab. Entscheidend ist nicht mehr, das Auto zu besitzen, sondern zuverlässig auf Mobilitätsangebote zurückgreifen zu können. In größeren Städten nimmt daher das Angebot an Car-Sharing zu. Direkt am Bahnhof könnten Stellplätze für stationsbasiertes Car-Sharing entstehen.

Die Aufgabe der Gemeinde wäre es, einen Anbieter zu finden, mit dem sich dieses Projekt umsetzen lässt. Der Anbieter Cambio-Carsharing ist regional verankert und besitzt in Oldenburg und Bremen ein enges Netz an Stationen, würde sich als Partner folglich anbieten.



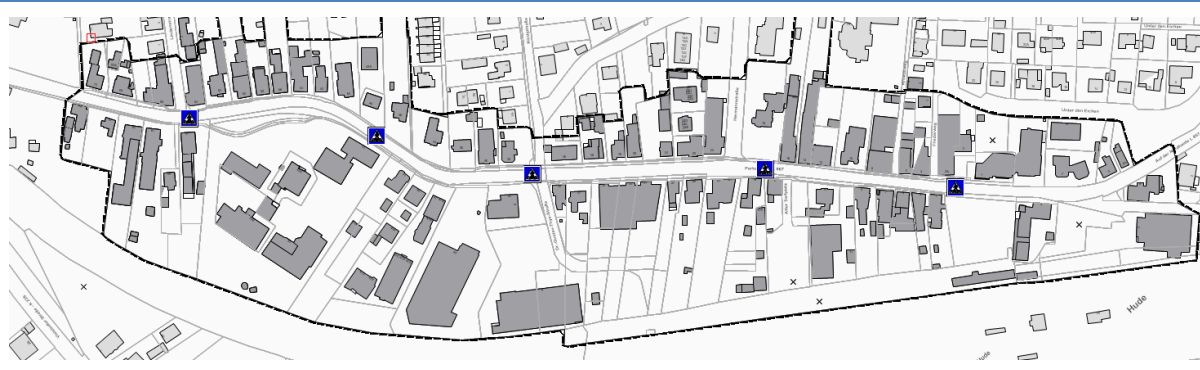
<sup>6</sup> Beispiel aus Hamburg, Bike+Ride: <https://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Mehr-Fahrradstellplaetze-fuer-Hamburgs-Bahnhoefe,parkandride130.html> (abgerufen am 16.01.2020)

<sup>7</sup> Beispiel aus Saarbrücken: <https://www.cambio-carsharing.de/blog/1000-kunden-saarbruecken/> (abgerufen am 16.01.2020)

<b>Zeitschiene</b> mittelfristig	<b>Priorität</b> niedrig	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• CarSharing-AnbieterInnen kontaktieren</li> <li>• Voraussetzungen ermitteln</li> </ul>
-------------------------------------	-----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### B8 \_ Übergänge über die Parkstraße

Im Straßenverlauf der Parkstraße muss die Querungssituation verbessert werden. Durch regelmäßige Querungshilfen (Ampel, Zebrastreifen, Markierung in der Fahrbahn) und die Verringerung der Maximalgeschwindigkeit auf 30 km/h kann die Aufenthaltsqualität und Benutzbarkeit der Parkstraße für FußgängerInnen dauerhaft erhöht werden.



<b>Zeitschiene</b> kurz - mittelfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit Landesstraßenbauverwaltung</li> </ul>
--------------------------------------------	--------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------



## 6.3 C: Gestaltung öffentlicher Räume / Barrierefreiheit

### C1 \_ Sanierung Nebenanlagen Parkstraße

Die Nebenanlagen der Parkstraße sind in verbesserungswürdigem Zustand. Die bisherige Gestaltung mit gemeinsamen Fuß- und Radwegen ist nicht mehr zeitgemäß und wird zukünftig abgelöst. Sobald die RadfahrerInnen die Fahrbahn mitnutzen, kann der zusätzliche Raum auf den Nebenanlagen für die Aufwertung dieser genutzt werden. Die Ziele dabei sind:

- Höhere Aufenthalts- und Nutzungsqualität
- Mehr Grünflächen
- Bessere Barrierefreiheit (Querungshilfen, Leitlinien)



#### Zeitschiene

mittelfristig

#### Priorität

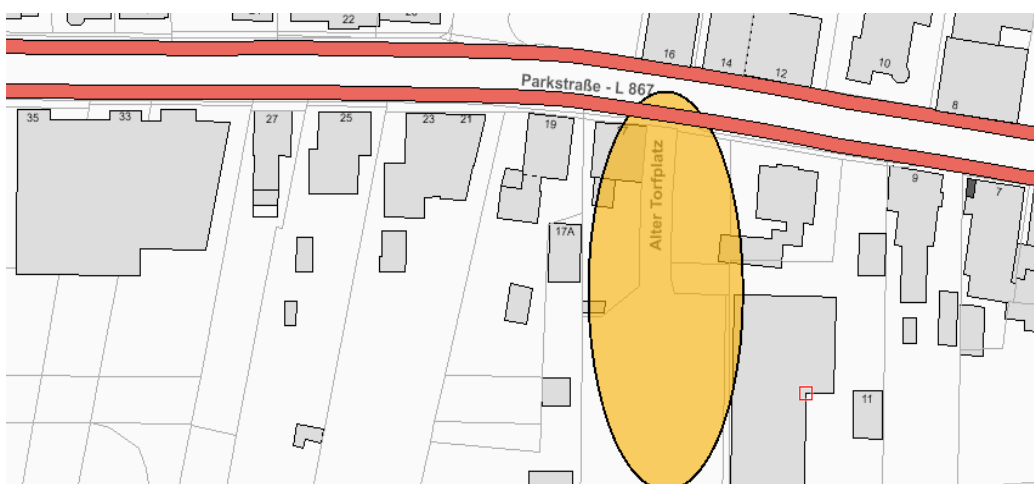
mittel

#### Umsetzung

- Freiraumentwurf
- Umsetzungsplanung erarbeiten

### C2 \_ Umgestaltung des Torfplatzes

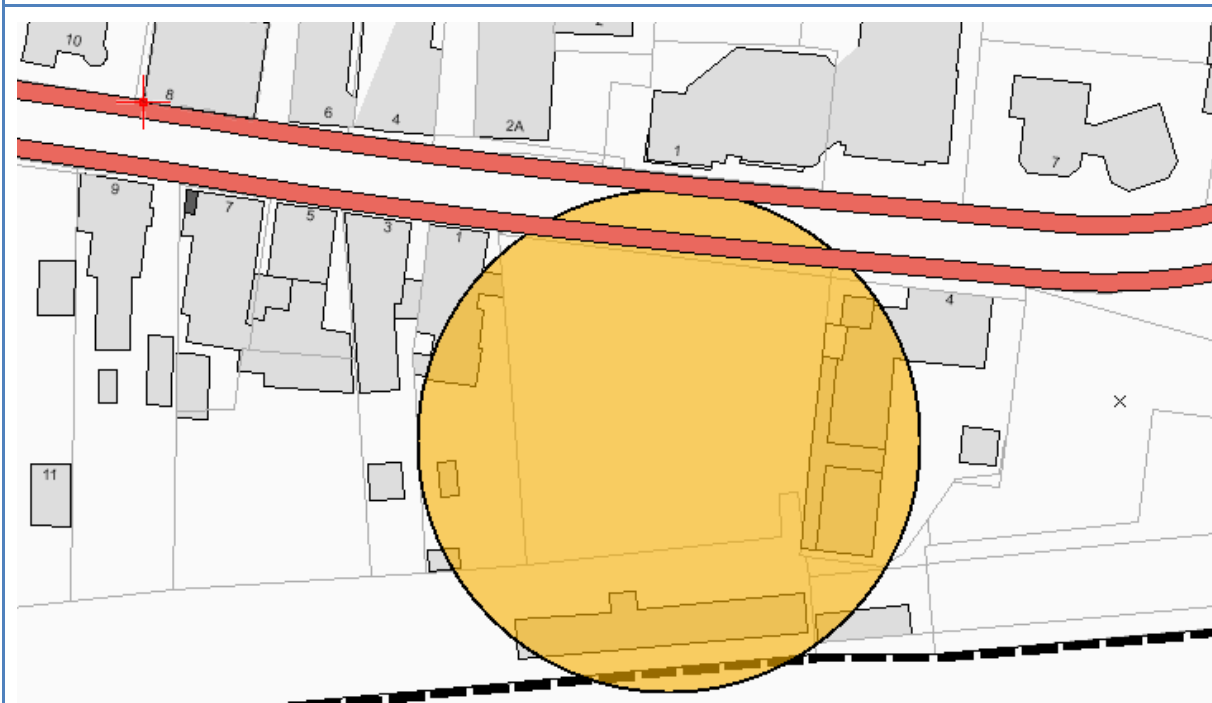
Der Torfplatz ist in einem völlig desolaten Zustand. Entsprechend der Entwürfe aus Maßnahme A1 sollte der Torfplatz zügig zu einem multifunktionalen und barrierefreien Platz umgestaltet werden.



<b>Zeitschiene</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzung</b>
mittelfristig	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzungsplanung erarbeiten (aufbauend auf Maßnahme A1)</li> </ul>

### C3 \_ Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes

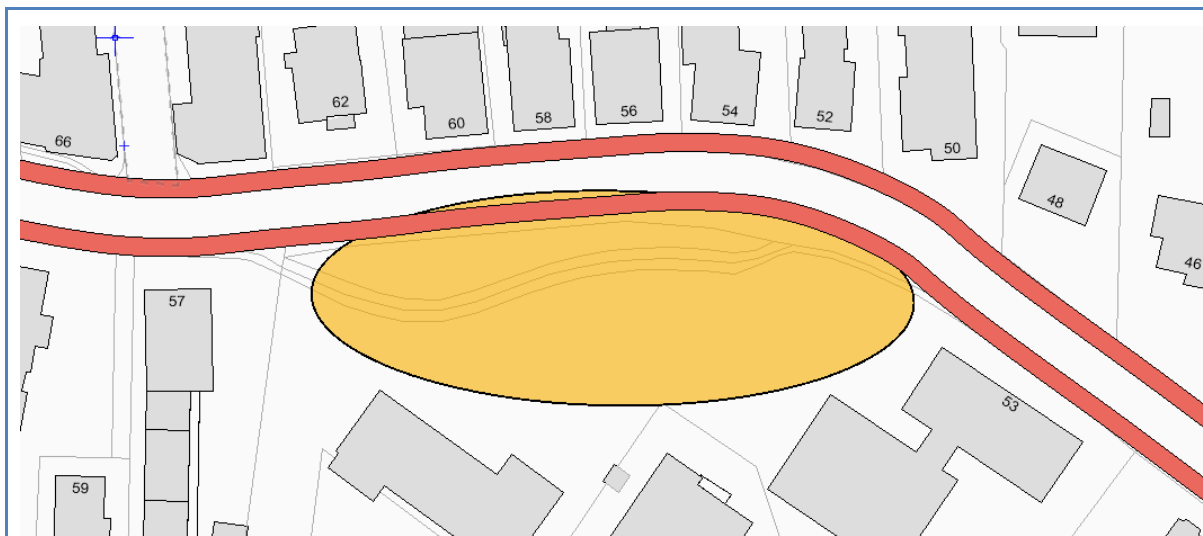
Der Bahnhofsvorplatz ist grundsätzlich in einem guten Zustand. Entsprechend der Konzepte aus Maßnahme A1 sollten aber auch hier kleinere Umgestaltungsmaßnahmen durchgeführt werden. Zudem sollte der Bahnhofsvorplatz besser begrünt und mit mehr Stadtmobiliar ausgestattet werden (Sitzmöglichkeiten für Umsteigende, öffentliches WC). In Verbindung mit der Maßnahme A5 ist die westliche Seite des Bahnhofsvorplatzes neu zu gestalten und baulich zu fassen.



<b>Zeitschiene</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzung</b>
langfristig	niedrig	<ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzungsplanung erarbeiten (aufbauend auf Maßnahme A1)</li> </ul>

### C4 \_ Aufwertung des Parks am Rathaus

Der Park neben dem Rathaus und der Rathausvorplatz können gestalterisch aufgewertet werden. Die Barrierefreiheit der Durchwegungen durch den Park und Zuwegungen zum Rathaus ist zu erhöhen. Die Grünflächen sind zum Straßenraum klar abzugrenzen. Die Zuwegung zum Rathaus und den sonstigen Infrastruktureinrichtungen ist insbesondere für Fußgänger und Radfahrer zu verbessern. Der Park soll für Kinder und Familien attraktiver gestaltet werden.



<b>Zeitschiene</b> kurz – mittelfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Umsetzungsplanung erarbeiten (aufbauend auf Maßnahme A1)</li> </ul>
--------------------------------------------	--------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### C5 \_ „Kümmerner“ für die Parkstraße

Die Wirkung eines Straßenraumes wird nicht nur durch die bauliche Gestaltung, sondern auch durch die ihm zugedachte Pflege bestimmt. Die Parkstraße soll einen „Kümmerner“ bekommen – eine Person, der die Zuständigkeit für die Pflege und Aufwertung der Freiräume, Stadtmöbel und Veranstaltungen auf der Parkstraße obliegt. Durch eine gemeinsame Finanzierung von Gemeinde und Gewerbetreibenden soll der Kümmerner über ein Budget für Maßnahmen – Anlagen von Grünflächen, Erneuerung von Stadtmöbeln, jahreszeitliche Dekoration – verfügen.



<b>Zeitschiene</b> kurzfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Budget festlegen</li> <li>Planstelle schaffen</li> </ul>
-----------------------------------	--------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

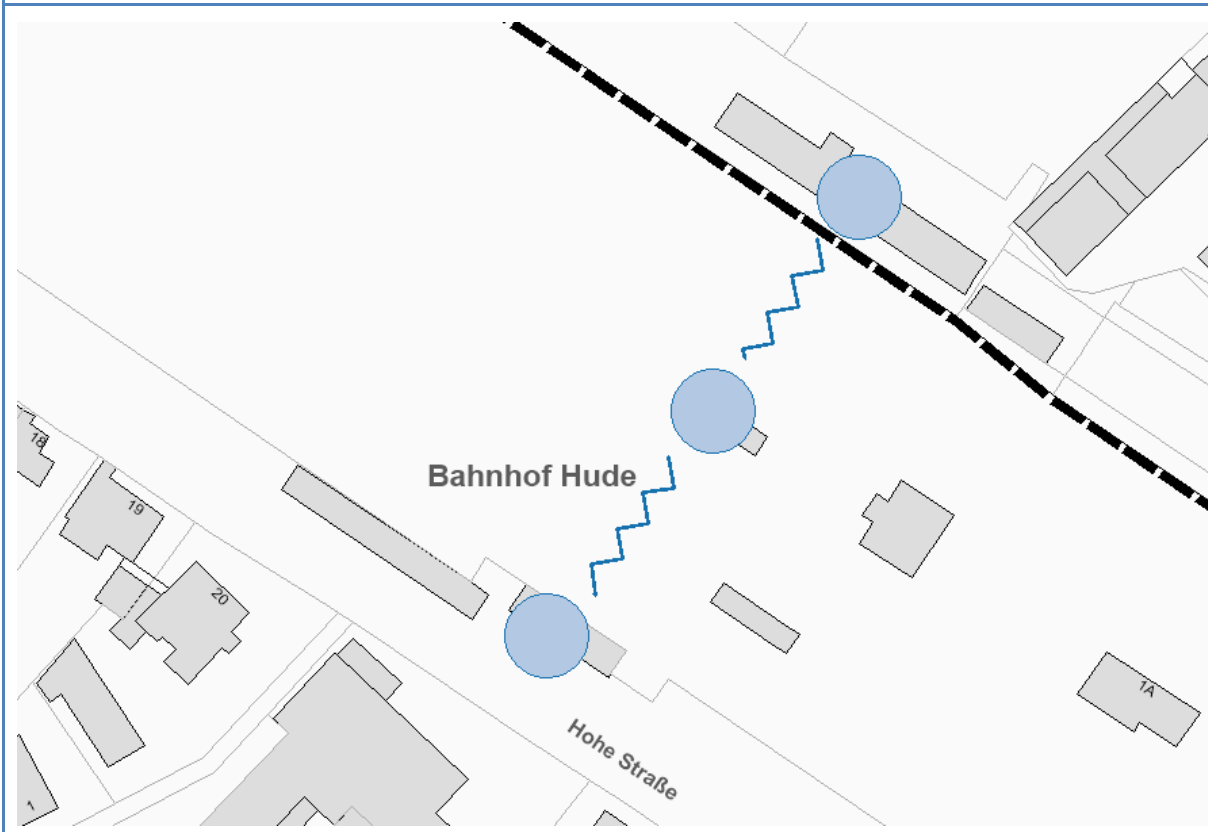
<sup>8</sup> Beispiel für Stadtmöblierung: <https://www.regensburg.de/fussgaengerzone/umsetzung/gestaltung> (abgerufen am 21.02.2020)

<sup>9</sup> Beispiel aus Achim: [https://www.weser-kurier.de/region\\_artikel,-Staedte-bringen-Weihnachtsdeko-an-\\_arid,715071.html](https://www.weser-kurier.de/region_artikel,-Staedte-bringen-Weihnachtsdeko-an-_arid,715071.html) (abgerufen am 21.02.2020)



## C6 \_ Umgestaltung des Bahnhofstunnels

Die Situation für mobilitätseingeschränkte Personen am Bahnhof von Hude ist nicht ideal. Auf der Nordseite des Bahnhofstunnels sollte der bestehende barrierefreie Zugang verbessert und auf der Südseite eine barrierefreie Zugänglichkeit dauerhaft sichergestellt werden. Der Zugang zum Gleis ist zwar per Fahrstuhl möglich, dieser ist aber häufig defekt. Zudem wird der Bahnhofstunnel als wenig einladend empfunden. In Zusammenarbeit mit der lokalen Bevölkerung soll ein Gestaltungs- und Beleuchtungskonzept erarbeitet werden.



Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
mittelfristig	niedrig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abstimmung mit DB</li> <li>• Konzept zu Barrierefreiheit und Beleuchtung erarbeiten</li> <li>• BürgerInnenwünsche für die Gestaltung einholen</li> </ul>

## C7 \_ Beschilderungskonzept und Beleuchtungskonzept

Touristen und Gäste der Gemeinde Hude können noch besser an ihren Ankunftspunkten (per Bahn am Bahnhof, per Auto z. B. am Torfplatz) abgeholt und weitergeleitet werden. Ein durchgängiges Beschilderungskonzept erleichtert die Orientierung und bietet lokalen Attraktionen, Beherbergungsmöglichkeiten und Gastronomiebetrieben die Option besser auf sich

Aufmerksam zu machen.  
Die Lenkungswirkung kann durch ein passendes Beleuchtungskonzept noch erhöht werden.



10

Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
mittelfristig	niedrig	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beschilderungskonzept erstellen</li> <li>• Beleuchtungskonzept erstellen</li> </ul>

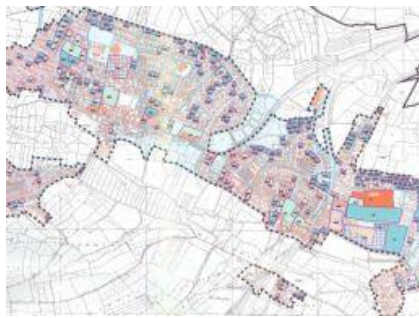
## 6.4 D: Gewerbe und Einzelhandel

### D1 \_ Aktives Flächenmanagement

Die Konkurrenz der Flächennutzungsansprüche hat sich verschärft. Wohnungen und soziale Infrastruktur stehen als Nutzungsarten oft mit einer gewerblichen Nutzung im Wettbewerb um die Fläche. Die Nutzungsarten Wohnungen und Gewerbe konkurrieren wiederum mit einem erforderlichen Freiraum.

Um den zentralen Aufgaben der Daseinsvorsorge nachhaltig gerecht werden zu können, benötigt die Gemeinde Hude ein strategisches Flächenmanagement und eine aktive Liegenschaftspolitik. Die Städte und Gemeinden Deutschlands stehen neben den immer enger werdenden finanziellen Spielräumen ebenso vor Herausforderungen im Zuge der Globalisierung, des Klimawandels, der Umweltkonflikte, des demografischen Wandels sowie enger Vorgaben zur nachhaltigen Flächeninanspruchnahme (Innen- vor Außenentwicklung).

<sup>10</sup> Beispiel aus Stade: [https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/stade/c-panorama/neue-touri-schilder-in-der-stader-altstadt\\_a100966](https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/stade/c-panorama/neue-touri-schilder-in-der-stader-altstadt_a100966) (abgerufen am 21.02.2020)



<b>Zeitschiene</b> kurzfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitales Flächeninformationssystem aufbauen</li> <li>• Leerstand aktiv betreuen</li> </ul>
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

## D2 \_ Gründerberatung

Die Gemeinde Hude spielt als lokale Akteurin bei der Unterstützung von Existenzgründungen und Start-ups eine wichtige Rolle. Existenzgründungen und Start-ups verbessern die Wirtschaft der Kommune. Ziel ist hierbei, eine „gründungsfreundliche“ Kommune zu werden, in der Genehmigungen zügig, transparent und im Optimalfall auch digital ablaufen können. Die Vermittlung von Fördermitteln, das Zur-Verfügung-Stellen von Flächen sowie das Lotsen bei Anliegen durch die öffentliche Verwaltung zählen zu den Kompetenzen einer gründerfreundlichen Kommune. Die Möglichkeiten der Ausgestaltung sind hierbei groß. Die Aufstellung eines Konzeptes, wie GründerInnen besser gefördert und unterstützt werden können, ist der erste Schritt.



13

<b>Zeitschiene</b> mittelfristig	<b>Priorität</b> mittel	<b>Umsetzung</b>
-------------------------------------	----------------------------	------------------

<sup>11</sup> Ausschnitt aus Innenentwicklungskataster, Quelle: <https://www.lfu.bayern.de/umweltkommunal/flaechenmanagement/sparpraxis/index.htm>

<sup>12</sup> Beispiel Baulückenaktivierung Stadt Regensburg, Quelle: [https://www.bundesbaublatt.de/artikel/bbb\\_Flaechenpotenziale\\_aktivieren\\_3064661.html](https://www.bundesbaublatt.de/artikel/bbb_Flaechenpotenziale_aktivieren_3064661.html)

<sup>13</sup> <https://gruenderschmiede.org/ihk-gruendungsberatung-remscheid-november-2019/>



		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Digitales Flächeninformationssystem aufbauen</li> <li>• Leerstand aktiv betreuen</li> </ul>
--	--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### D3 \_ Anwerben besonderer Anbieter

Die Attraktivität der Parkstraße als Einkaufs- und Aufenthaltsbereich steigt und fällt mit dem Besatz an Anbietern. Insbesondere ausgefallene und ungewöhnliche Angebote ziehen BesucherInnen an. Die Gemeinde, die EigentümerInnen und ansässigen Gewerbetreibenden haben ein gemeinsames Interesse, Leerstände und Mindernutzungen durch dauerhaft oder temporäre AnbieterInnen zu ersetzen. Durch Werbemaßnahmen, gezieltes Ansprechen von InteressentInnen und temporäre verringerte Mieten können AnbieterInnen von z. B.:

- Kulturveranstaltungen, Galerien, Mitmachkunst,
- UnternehmensgründerInnen,
- Non-Profit-Unternehmen,
- Sozialer Infrastruktur

für die Parkstraße begeistert werden.



14

<b>Zeitschiene</b> kurzfristig	<b>Priorität</b> mittel	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Vermarktung der Leerstände (aus Maßnahme D1)</li> </ul>
-----------------------------------	----------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### D4 \_ Ansiedlung von Gastronomiebetrieben

Angelehnt an das Förderprogramm der Stadt Engen könnte die Gemeinde Hude die Ansiedlung von Einzelhandelsgeschäften sowie von Gastronomiebetrieben in der Kommune fördern. Dabei würde der Zuschuss der Gemeinde Hude zu den Kosten der Beschaffung eines ersten Warenlagers, der Modernisierung der Geschäftsräume sowie von Marketingmaßnahmen erfolgen. Das Ziel der kommunalen Förderung besteht darin, die

<sup>14</sup> Beispiel für temporäre Nutzungen in Stuttgart: <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.zwischennutzung-in-stuttgart-neue-website-fuer-interimsnutzung.60a4e3ea-c7e0-45e6-a624-3a84e9166392.html> (abgerufen am 03.03.2020)

Einzelhandels- und Gastronomiebetriebe in der Gemeinde Hude zu stärken und Leerstände zu vermeiden. Damit schafft das Förderprogramm einen Anreiz für Existenzgründung, sichert vorhandene und schafft neue Arbeitsplätze und steigert zudem die Attraktivität der Gemeinde.

<b>Zeitschiene</b> mittelfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> • Analog zu Maßnahme D3
-------------------------------------	--------------------------	---------------------------------------------

## D5 \_ Gemeinsames Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Durch ein gemeinsames Marketing (Co-Marketing/Co-Branding) können ansässige Unternehmen im Untersuchungsgebiet Kosten für das Marketing einsparen. Zudem wird die Zusammenarbeit der Unternehmen gestärkt. Von Co-Marketing wird gesprochen, wenn sich zwei Unternehmen zusammenfinden und für ein gemeinsames Angebot ihrer Marken Werbung machen. Co-Branding hingegen bezeichnet die Partnerschaft zwischen zwei Unternehmen, die ihre Produkte oder ihre Kenntnisse kombinieren, um ein wertvolles Produkt oder Angebot zu schaffen.

Diese Art von Marketing hilft dabei, Kosten einzusparen und bisher noch nicht erreichte Zielgruppen zu erschließen.

In der Realität ließe sich dies durch folgende Beispiele umsetzen:

- Flyer,
- Unternehmensbroschüren,
- Seminare,
- Workshops,
- gemeinsame Gutscheinaktionen.



15

<b>Zeitschiene</b> kurzfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> • Unterstützung der Einzelhändler • Einrichtung eines City-Managements
-----------------------------------	--------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------

<sup>15</sup> Beispiel für gemeinsame Einkaufsgutscheine in Lebach: [https://www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/gutschein-soll-in-lebach-die-kaufkraft-ankurbeln\\_aid-508875](https://www.saarbruecker-zeitung.de/saarland/gutschein-soll-in-lebach-die-kaufkraft-ankurbeln_aid-508875) (abgerufen am 28.02.2020)

## 6.5 E: Veranstaltungen und Öffentlichkeitsarbeit

### E1 \_ Neubau eines Kultur- und Veranstaltungszentrums

#### Beschreibung:

Am umzugestaltenden Torfplatz soll ein neues Kultur- und Veranstaltungszentrum entstehen.

Der Kulturhof in Hude ist eine wichtige Begegnungsstätte mit mehreren Veranstaltungen pro Tag. Verschiedene Werkstätten, Räume für Kinder und Jugendliche, soziale Treffen und Veranstaltungen übernehmen wichtige Funktionen für das Zusammenleben in Hude. Bisher ist der Kulturhof abseits des Zentrums in einem Wohngebiet angesiedelt. Die bestehenden Räumlichkeiten sind charmant, aber sanierungsbedürftig und unflexibel. Ein Neubau als Kultur- und Veranstaltungszentrum im Ortskern von Hude bietet große Vorteile für den Kulturhof: eine bessere Erreichbarkeit zu Fuß und per Fahrrad aus dem ganzen Ortsgebiet, eine viel bessere Anbindung an den ÖPNV und die Möglichkeit in zeitgemäßen Räumlichkeiten das bestehende Angebot fortzuführen und zu erweitern.

Der Ortskern profitiert von einem Kultur- und Veranstaltungszentrum. Die Nutzungsvielfalt wird erhöht und damit werden zusätzliche NutzerInnen für den Ortskern gewonnen. Der im Rahmen des ISEK umzugestaltende Torfplatz würde die nötige Randnutzung erhalten.

Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
mittelfristig	hoch	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aufstellung Bebauungsplan</li> <li>• Architektonischer Entwurf</li> </ul>

### E2 \_ Förderung öffentlicher Veranstaltungen an der Parkstraße

#### Beschreibung:

Die Parkstraße gilt als zentraler Anlaufpunkt für die Bevölkerung Hudes. Gemeinsam mit dem umgestalteten Torfplatz sollen öffentliche Veranstaltungen zur Belebung des Ortskernes beitragen. Mögliche Veranstaltungen können sein:

- Weihnachtsmarkt,
- Flohmarkt,
- Bürgerfest

Die Gemeinde unterstützt die Veranstalter nach ihren Möglichkeiten.

Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
kurzfristig	mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Beratung und Unterstützung der VeranstalterInnen</li> </ul>



### E3 \_ Sperrung der Parkstraße für Veranstaltungen

Zur Unterstützung der Veranstaltung aus der Maßnahme E1 kann die Gemeinde sich für temporäre Sperrungen der Parkstraße aussprechen. In Absprache mit dem Straßenbaulastträger können temporäre Umleitungen ausgewiesen werden. Die Dr.-Gustav-Thye-Straße (Maßnahme B4) bietet sich dafür an.

Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
kurzfristig	niedrig	<ul style="list-style-type: none"> <li>Beratung und Unterstützung der VeranstalterInnen</li> </ul>

### E4 \_ Wochenmarkt auf dem Torfplatz

Sobald der Torfplatz umgestaltet wurde (Maßnahmen A1 und C2) sollte der jeweils freitags stattfindende Wochenmarkt vom Bahnhofsvorplatz auf den Torfplatz verlagert werden. Die Verlagerung ist mit einer Werbeaktion und umfangreicher Beschilderung zu begleiten. Die Verkehrsprobleme auf und am Bahnhofsvorplatz während der Marktzeiten werden damit entschärft.



Zeitschiene	Priorität	Umsetzung
mittelfristig	mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>Werbeaktionen für den neuen Standort</li> <li>Verlagerung des Marktes</li> </ul>

### E5 \_ TagestouristInnenen anlocken

Durch die Aufwertung der Parkstraße und angrenzenden Plätze, die Förderung eines abwechslungsreichen Nutzungsbesatzes an der Parkstraße und eine bessere Beschilderung vom Bahnhof ausgehend wird Hude für Besucher attraktiver gemacht. Zusätzliche Werbemaßnahmen, insbesondere in Verbindung mit öffentlichen Veranstaltungen können weitere Besucher nach Hude locken.



<p><b>Zeitschiene</b> kurzfristig</p>	<p><b>Priorität</b> mittel</p>	<p><b>Umsetzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Werbedesign erarbeiten</li> <li>• Werbung schalten</li> </ul>
-------------------------------------------	------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### E6 \_ Hude als Wohnstandort für junge Leute bewerben

Im Zuge des demografischen Wandels wird es immer wichtiger, das Leben auf dem Dorf bzw. in der Gemeinde für junge Leute attraktiv zu gestalten. Freundlichere und lebenswertere Ortsbilder können durch Bäume, Sträucher sowie mehr Rasenfläche geschaffen werden. Gut ausgestattete Kinderspielflächen locken junge Menschen und Familien an. Für Eltern mit untypischen Arbeitszeiten könnten flexiblere Kinderbetreuungsangebote mit angepassten Öffnungszeiten verlockend sein.

<p><b>Zeitschiene</b> kurzfristig</p>	<p><b>Priorität</b> mittel</p>	<p><b>Umsetzung</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beratung und Unterstützung der VeranstalterInnen</li> </ul>
-------------------------------------------	------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### E7 \_ Huder Historie im öffentlichen Raum

Die historische Entwicklung von Hude soll durch „Blicke in die Geschichte“ erlebbar gemacht werden. Schautafeln oder Gucklöcher an historischen Orten oder Gebäuden (z.B. Bahnhof, Torfplatz, Rathaus, denkmalgeschützte Villen) zeigen wie Hude an diesen Stellen früher aussah. Zusätzliche Erläuterungen informieren über historische und gesellschaftliche Hintergründe.

<sup>16</sup> Beispiel Werbekampagne Buchloe: <https://www.wagnerpartner.de/branchen/item/94-plakate-stadtfest-buchloe-gewerbeverein.html> (abgerufen am 02.03.2020)



*Beispielbild: Historisches Foto der Villenbauten an der Parkstraße (Quelle: AGfH)*

Dieses oder ähnliche Bilder könnten am Standort der Aufnahme ausgestellt werden. Damit wird ein Blick in die Vergangenheit ermöglicht.

<b>Zeitschiene</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzung</b>
mittelfristig	mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erarbeitung eines Konzeptes zur Darstellung der Historie</li> </ul>

## 6.6 F: Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

### F1 \_ Vermeidung von CO<sub>2</sub> Emissionen durch Unterstützung der Verkehrswende

Mehrere Maßnahmen des ISEKs sollen die Verkehrswende in Hude aktiv mitgestalten. Die Ziele sind die Stärkung des ÖPNVs, die Förderung des Radverkehrs und eine Geschwindigkeitsreduzierung auf der Parkstraße. Insgesamt soll der Anteil von zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegten Wegen erhöht werden.

<b>Zeitschiene</b>	<b>Priorität</b>	<b>Umsetzung</b>
langfristig	mittel	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Durchführung der Maßnahmen B1, B2, B5, B6, B7</li> </ul>

### F2 \_ Begrünung von Stellplatzanlagen

Im Ortskern von Hude befinden sich große private und öffentliche Stellplatzanlagen. Diese sind nicht ausreichend begrünt, was sowohl städtebaulich als auch klimatisch ungünstig ist. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, die Stellplatzanlagen in ihrem Besitz, aber auch die privaten Stellplatzanlagen nachträglich zu begrünen.

Damit wird die Aufenthaltsqualität der Stellplätze und anliegender Flächen erhöht. Zusätzliche Bäume filtern die Luft und verbessern das Mikroklima.





17

<b>Zeitschiene</b> mittelfristig	<b>Priorität</b> mittel	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Baumpflanzungen auf gemeindlichen Stellplätzen</li> <li>• Förderung von Baumpflanzungen auf privaten Stellplätzen</li> </ul>
-------------------------------------	----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### F3 \_ Begrünung öffentlicher Räume

Die Gemeinde Hude setzt sich für die Anlage und Unterhaltung von Grünanlagen im öffentlichen Raum und auf Gemeindeflächen ein. Grünanlagen binden Kohlenstoffdioxid aus der Atmosphäre, verbessern die Luftqualität und das Mikroklima. Zur Anpassung an die steigenden Temperaturen in den Sommermonaten sind großkronige Bäume mit einem großen Schattenwurf zu bevorzugen.

<b>Zeitschiene</b> kurzfristig	<b>Priorität</b> hoch	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einrichtung und Pflege von Grünanlagen</li> </ul>
-----------------------------------	--------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------

### F4 \_ Energetische Sanierung von Gebäuden

Private und öffentliche Gebäude im Plangebiet (Rathaus, Feuerwehr, Polizei) entsprechen teils nicht mehr den heutigen energetischen Ansprüchen. Zur Minderung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes durch den Gebäudebestand werden energetische Sanierungsmaßnahmen geprüft und nach Möglichkeit umgesetzt.

<b>Zeitschiene</b> mittelfristig	<b>Priorität</b> mittel	<b>Umsetzung</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Untersuchung von Energieeinsparpotenzialen an öffentlichen Gebäuden</li> <li>• Förderung von energetischen Sanierungsmaßnahmen</li> </ul>
-------------------------------------	----------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<sup>17</sup> Begrünte Stellplätze: <https://www.wissenschaftsjahr.de/2015/meldungen-aus-der-wissenschaft/kooperationen/fraunhofer-iao/kann-parken-sexy-sein-kommunale-parkraumbewirtschaftung-2022.html> (abgerufen 18.01.2020)

## 6.7 Einordnung: Regionale Handlungsstrategie / UN-Behindertenkonvention

Die Entwicklungsziele und Maßnahmen entsprechen folgenden operativen Zielen / Maßnahmen, die im Rahmen der Regionalen Handlungsstrategie Weser-Ems 2014 – 2020 formuliert werden:

- insbesondere Handlungsfeld „Soziale Innovation & Daseinsvorsorge“
  - Schutz und Stärkung der Zentralen Orte bzw. Schutz und Entwicklung flächendeckender Nahversorgungsstrukturen als Rückgrat der lokalen und regionalen Daseinsvorsorge
- sowie Handlungsfeld Umwelt & Natur
  - Vorhaben zur Reduzierung des Flächenverbrauchs, insbesondere Leerstandsmanagement, Nutzung von Baulücken
  - Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Emissionen und Nutzung erneuerbarer Energien jeweils im Wohngebäudebestand

Die Zielsetzung der Zugänglichkeit i.S. von Artikel 9 der UN-Behindertenkonvention, insbesondere die Belange von sehbehinderten Menschen, wird bei der Konkretisierung der Planung bzw. Umsetzung von Maßnahmen insbesondere im öffentlichen Raum Berücksichtigung finden (Wegeführung/Schwelfreiheit/Erkennbarkeit, ...) – z.B.

- Erhöhung der Barrierearmut im öffentlichen Raum (z.B. Einbau von Richtungsfeldern, Sperrfeldern, abgesenkten Bordsteinen, taktil erfassbare Begrenzungsstreifen, akustische Lichtsignalanlagen)
- barrierefreie Qualifizierung von öffentlichen und privaten Gebäuden im Zuge der Modernisierung

## 6.8 Klimafolgenanpassung und Grün in der Stadt

Das Erneuerungskonzept „Hude Parkstraße“ zielt auf eine **Stärkung des Radverkehrs** in der Gemeinde Hude:

- Gestaltung der Nebenanlagen entlang der Parkstraße
- Schaffung neuer Wegebeziehungen für Fußgänger und Radfahrer in die Ortsmitte
- Qualifizierung bereits vorhandener Fuß- und Radwegeverbindungen

Weiterhin wird eine **Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30** für die Parkstraße angestrebt, die zu verminderten Lärm- und Schadstoffbelastungen beitragen soll.

Weiteres ausdrückliches Ziel des Konzeptes ist die **energetische Modernisierung des Gebäudebestandes**.

Schließlich zielt die Stärkung der Ortsmitte als zentrumsnaher Wohn- und Dienstleistungsstandort auf eine **flächensparende Baulandpolitik** (verdichtete Bauweise, Einschränkung des Flächenverbrauchs am Siedlungsrand) und gleichzeitig auf die **Schaffung kurzer Wege**.

Bei der Umsetzung der Einzelmaßnahmen werden **Aspekte der Klimafolgenanpassung** berücksichtigt:

- Bei der Ergänzung/Erneuerung der Beleuchtung wird auf **insektenfreundliche und energiesparende Beleuchtung** geachtet.

- Bei der Ergänzung/Erneuerung der Bepflanzung werden **insektenfreundliche Arten** gewählt sowie heimische Pflanzenarten/Saatgut verwendet.

Eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde ist vorgesehen.

## **7. Kosten- und Finanzierungsübersicht**

Die nachfolgende Tabelle zeigt, dass sich Gesamtkosten in Höhe von knapp 8.100.000 € bzw. förderfähige Kosten in Höhe von 6.256.417 € ergeben. Weiterhin ist von Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen und dem Verkauf des bisherigen Kulturhofes in Höhe von insgesamt ca. 1.500.000 € auszugehen.

Es ergeben sich durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten in Höhe von 4.756.417 €. Die bei Bund und Land beantragte Förderung beträgt somit 3.170.944. €, der Eigenanteil der Kommune liegt bei 1.585.472 €.



ISEK Hude Parkstraße				
Maßnahmen-, Kosten- und Finanzierungsübersicht				
Stand 29.05.2020				
	Kosten	davon förderfähig	Eigentümer / Gewerbetreibende	andere Fördermittel (z.B. GVFG, LNVG)
weitere Vorbereitung	600.000	575.000	25.000	
<b>Ordnungsmaßnahmen</b>	<b>3.220.750</b>	<b>3.036.750</b>	<b>0</b>	<b>184.000</b>
Umlegung	50.000	50.000		
<b>Herstellung und Änderung von Erschließungsanlagen:</b>	<b>2.298.250</b>	<b>2.114.250</b>		<b>184.000</b>
Nebenanlagen Parkstraße	299.000	299.000		
weitere Maßnahmen:	1.999.250	1.815.250		184.000
<b>Grün-/Freiflächen</b>	<b>322.500</b>	<b>322.500</b>		
Grün entlang Parkstraße	135.000	135.000		
Grünanlage Rathauspark, Rathausvorplatz, Torfplatz, Bahnhofsvorplatz	187.500	187.500		
<b>Grunderwerb und Abriss, Umzüge von Betrieben</b>	<b>550.000</b>	<b>550.000</b>		
Grunderwerb zur Herstellung Wegeverbindung Dr.-Gustav-Thye-Straße & Neubau Kultur- und Veranstaltungszentrum	450.000	450.000		
Abrisse: Bereich Torfplatz	100.000	100.000		
<b>Baumaßnahmen</b>	<b>4.278.000</b>	<b>2.644.667</b>	<b>1.633.333</b>	
Modernisierung	2.000.000	500.000	1.500.000	
Baumaßnahmen zur Beseitigung von Leerstand / Mindernutzung	200.000	66.667	133.333	
Neubau Kultur- und Veranstaltungszentrum	2.078.000	2.078.000		
<b>in den obigen Ansätzen für Erschließungsmaßnahmen / Baumaßnahmen enthalten für:</b>				
<b>Maßnahmen für Klimaschutz / Klimafolgenanpassung / Grün in der Stadt:</b>				
- Herstellung von Grün-/Freiflächen	322.500			
<b>Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit</b>				
- Erneuerung / Herstellung der Gehwege / Wegebeziehungen / Plätze	100.000			
<b>Summe</b>	<b>8.098.750</b>	<b>6.256.417</b>	<b>1.658.333</b>	<b>184.000</b>
<b>Einnahmen</b>		<b>1.500.000</b>		
Ausgleichsbeträge		850.000	850.000	
Verkauf Grundstück + Gebäude "Kulturhof"		650.000		
<b>nicht durch Einnahmen gedeckte Kosten</b>		<b>4.756.417</b>		
davon 2/3 Bund / Land		3.170.944		
davon 1/3 Kommune		1.585.472		
bei 10 Jahren Laufzeit jährlich im Mittel		158.547		

Abbildung 55: Kosten- und Finanzierungstabelle (gekürzte Version)

## 8. Empfehlungen für das weitere Verfahren

### 8.1 Vorschlag zur Abgrenzung des Fördergebietes

Vorgesehen ist, das gesamte Untersuchungsgebiet als Fördergebiet festzulegen.

Das vorgeschlagene Gebiet hat eine Größe von 14,7 ha.

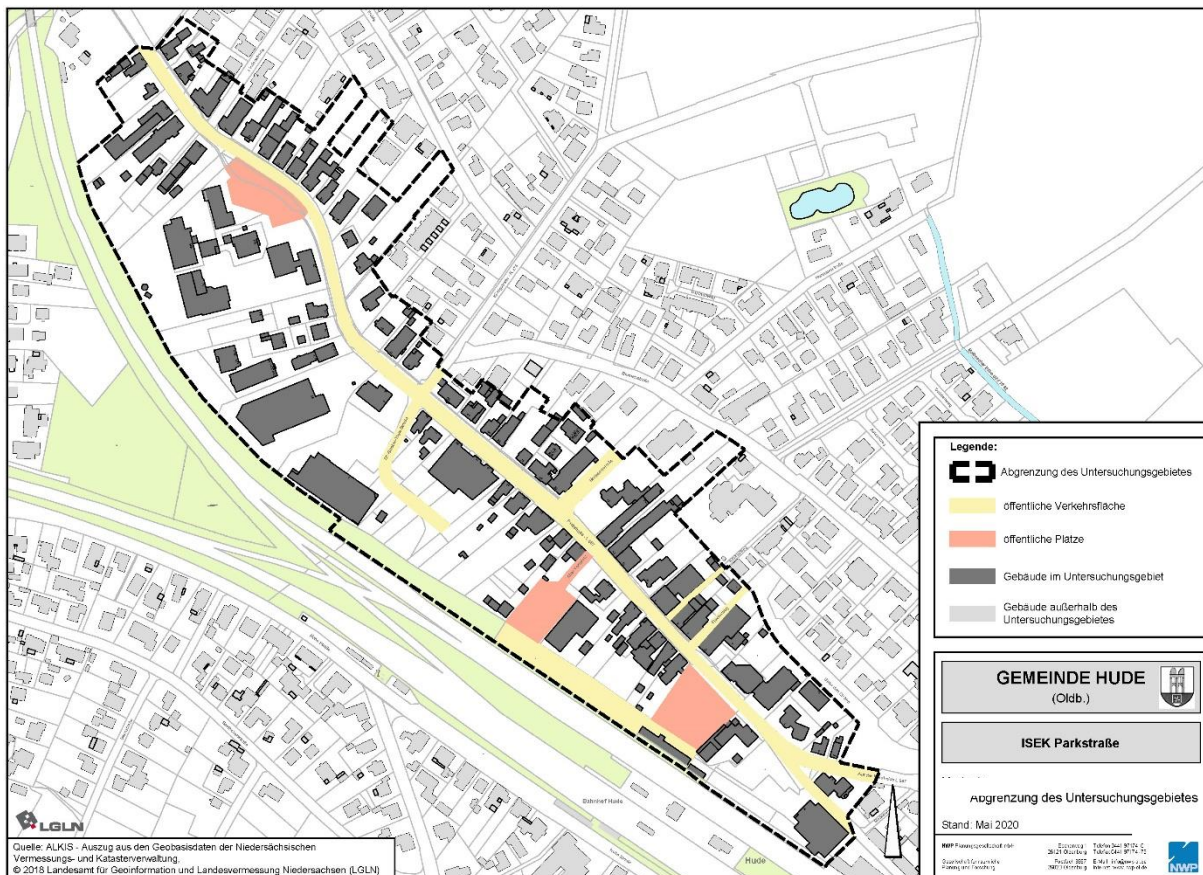


Abbildung 56: Mögliches Fördergebiet

## 8.2 Förderprogramm und Verfahren

Der vorgelegte Antrag auf Aufnahme in die Städtebauförderung zielt auf eine Aufnahme in das Programm „Lebendige Zentren“.

Die Gemeinde Hude plant eine Durchführung der Maßnahme im **umfassenden Verfahren** gem. § 142 BauGB. Auch die Vorschriften des § 144 BauGB sollen hierbei Anwendung finden.

Es wird daher noch die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen erfolgen – vorgesehen ist dies für die zweite Jahreshälfte 2020, so dass bis spätestens Ende 2020 die Ergebnisse der Vorbereitenden Untersuchungen vorliegen sollen.

## 9. Erforderlichkeit und Dringlichkeit der Sanierung

Die zusammenfassende Darstellung der Missstände im Untersuchungsgebiet hat die Defizite umfassend dargestellt. Der Handlungsbedarf liegt zum einen im funktionalen sowie im baulichen und städtebaulichen Bereich.

Die Beseitigung der dargelegten städtebaulichen Missstände liegt im besonderen öffentlichen Interesse (gem. § 136 Abs. 1 BauGB).

Mit den Mitteln aus dem Förderprogramm sollen erkennbare städtebauliche Missstände und bauliche Mängel sowie funktionale und strukturelle Defizite im Bereich des Untersuchungsgebietes beseitigt werden.

Die Eigentümer der Grundstücke und Gebäude im Untersuchungsgebiet sowie die Gemeinde selbst sind angesichts des Handlungsbedarfes und der entstehenden Kosten nicht in der Lage, diese Probleme ohne Inanspruchnahme von Fördermitteln in absehbarer Zeit zu beheben.

Die Städtebauförderung ist daher als zentrales Finanzierungsinstrument zur Behebung der aufgelisteten Missstände notwendig.

Die Gemeinde Hude wird im Rahmen ihrer Haushaltsplanung die erforderlichen Haushaltsmittel entsprechend den zu erwartenden Bewilligungsbescheiden bereitstellen.

Es wird von einem Durchführungszeitraum von etwa 10 Jahren ausgegangen.

## **10. Beteiligungs- und Erarbeitungsprozess**

Für die Erarbeitung des ISEKs wurde eine intensive Beteiligung der Interessengruppen (EinzelhändlerInnen, Gewerbetreibende, GrundstücksbesitzerInnen) und der Huder Bevölkerung vorgesehen. In drei Workshops und einer umfangreichen Onlinebeteiligung wurden Vorstellungen und Wünsche zur Entwicklung der Parkstraße erhoben und mögliche Lösungen diskutiert.

Das ISEK soll nicht nur die Strukturen im Ortskern von Hude verbessern, sondern die Bevölkerung an der Entwicklung teilhaben lassen. Durch das Beteiligungsverfahren wird eine hohe Identifikation mit den Maßnahmen und dem Ortskern selbst angestrebt.

### **10.1 Workshopverfahren**

#### *10.1.1 Workshop 1*

Zu dem ersten, von den Büros NWP und Stadt+Handel durchgeführten, Workshop wurden EinzelhändlerInnen und GrundstückseigentümerInnen eingeladen. Diese sollten Missstände benennen, Ideen und Anregungen einbringen, die die Grundlage für die weitere Planung bilden. In drei Arbeitsgruppen: „Kundenorientierte Nutzungen“, „Mobilität in Hude“ und „Leben im Ortskern“ konnten die TeilnehmerInnen ihre Meinungen und Wünsche äußern.

Der Workshop war gut besucht, ca. 50 Gewerbetreibende und GrundstücksbesitzerInnen haben engagiert teilgenommen und über die Zukunft von Hude diskutiert.





# Huder erfinden ihr Ortszentrum neu

**ZUKUNFTSPLANUNG** Erster Workshop zum Entwicklungskonzept mit Eigentümern und Nutzern

Wichtig ist, dass alle an einem Strang ziehen, hieß es. Ein Anfang wurde jetzt gemacht.

VON KLAUS DERKE

**HUDE** – Ein spannender Prozess kommt in Hude in Gang. Gemeinsam mit den Eigentümern, den Händlern und Dienstleistern sowie auch mit allen Interessierten Bürgerinnen und Bürgern soll ein Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für das Zentrum, insbesondere die Parkstraße, in Angriff genommen werden. Es geht darum, gemeinsam den Klosterort zukunftsfähig zu gestalten. Dabei soll das ISEK, so die Abkürzung für das Konzept, eine wichtige Handlungsempfehlung sein, insbesondere für künftige Entscheidungen des Rates, wie Bürgermeister Holger Lebedinzew betonte.

## Wer ist an der Erarbeitung des Konzepts beteiligt?

Am Mittwochabend folgten zahlreiche Eigentümer und Nutzer der Immobilien im Kernort der Einladung, gemeinsam mit Vertretern der Gemeinde und moderiert von den Büros NWP und Stadt + Handel, eine Bestandsaufnahme vorzunehmen und Ideen zur Entwicklung im Zentrum zu sammeln. Man wolle sich in einer konzentrierten Aktion mit dem Thema intensiv beschäftigen, so Lebedinzew. Am Ende solle es für alle Beteiligten verlässliche Aussagen geben, wie die Entwicklung aussehen soll.

Der Workshop am Mitt-



Sammlen mit den Teilnehmern des ersten Workshops Ideen für die Entwicklung des Huder Ortszentrums (v.l.): Jonas Reimann (Stadt + Handel), Michael Meier (NWP), Lukas Krönert (NWP) und Bürgermeister Holger Lebedinzew. BILD: KLAUS DERKE

woch war der erste Baustein. Eigentümer und Gewerbetreibende brachten Hinweise und Ideen ein. Diese Ergebnisse, von den Planern aufbereitet, wolle man dann auf der Internetseite der Gemeinde veröffentlichen und alle Bürgerinnen und Bürger dazu aufrufen, weitere Ideen, Anregungen und Kommentare beizusteuern, erklärte Lebedinzew. Im Frühjahr werde dann ein zweiter Workshop stattfinden, eventuell in einem erweiterten Kreis, um ein Planungskonzept zu diskutieren.

## Was sind zentrale Themenbereiche?

Angesichts der Veränderungen im Ortskern wird von allen Seiten Handlungsbedarf gesehen. Etliche Immobilien wechseln die Besitzer. Schon seit Jahren gibt es Forderungen, aktiv zu werden.

Kundenorientierte Nutzungen (Anforderungen der Einzelhändler, Vorstellungen der Immobilienbesitzer usw.), Mobilität in Hude (Parken & Pendeln, Radverkehr, Situa-

tion für Fußgänger, Durchgangsverkehr) und Leben im Ortskern (Wohnsituation, ortsbildprägende Gebäude, öffentliche Räume, Veranstaltungen) sind drei zentrale Themenbereiche, mit denen sich die Teilnehmer am Mittwoch in den drei Arbeitsgruppen auseinandersetzen.

## Wie sind die Prognosen für den Klosterort?

Lukas Krönert vom Büro NWP verwies auf sich verändernde städtebauliche Bedürfnisse angesichts der Tatsache, dass auch für Hude mehr alte und weniger junge Einwohner prognostiziert werden. Auch die Anzahl der kleinen Haushalte (ein und zwei Personen) werde überdurchschnittlich steigen. Krönert wusste zu berichten, dass nach entsprechenden Untersuchungen die Kaufkraft in Hude zugenommen hat. Auffallend sei ein hoher Anteil an Auspendlern bei den Berufstätigen.

Noch gibt es an der Parkstraße laut Krönert einen gu-

ten Besatz an kundenorientierter Nutzung der Räume im Erdgeschoss. Einzelhandel, Dienstleister, Gastronomie seien vorhanden. Es gebe aber auch Leerstände. „Wenn sich das fortsetzt, kann es dramatischer werden“, meinte Krönert.

Die Nutzungen und Baustrukturen werden im Zuge der Konzeptentwicklung betrachtet, wobei man die jeweiligen Bereiche laut Krönert nicht getrennt, sondern im Zusammenhang betrachten sollte. Er nannte als Beispiele die schon seit Jahren bestehende Diskussion über die Verlängerung der Dr. Gustav-Thye-Straße oder auch die künftige Gestaltung des Torplatzes.

Jonas Reimann vom Büro Stadt + Handel gab zu Beginn eine Einschätzung der allgemeinen Trends in Einzelhandel und Gesellschaft. Er verwies auf den Wandel des Einkaufsverhaltens. Die Kunden wünschten sich „mehr Erlebnis in Verbindung mit dem Standardeinkauf“.

Der stationäre Einzelhan-

del werde bei allen Online-Aktivitäten nicht verschwinden, er müsse sich nur neu erfinden, meinte Reimann. 80 Prozent des Umsatzes würden noch immer „offline“ gemacht. Man müsse versuchen, sich mit Service und Angeboten, die es online so nicht gebe, zu positionieren. Reimann nannte stark zunehmende Erwartungen der Kunden: Atmosphäre und Aufenthaltsqualität, gastronomische Angebote, Unterhaltung.

## Wie kann der Ort Hude sich positionieren?

Der Planer von Stadt + Handel bringt es auf die Gleichung „Ortszentrum = Handel + X“. Und was für das „X“ stehen kann, das soll gemeinsam erarbeitet werden: Erlebnis, Ort der Überraschung, Treffpunkt, Persönlichkeit, Genuss und Multifunktionalität sind nur einige Stichpunkte.

Öffentliche Akteure und privat Akteure müssten dabei aber unbedingt an einem Strang ziehen, sonst funktioniert es nicht.

Abbildung 58: NWZ-Artikel vom 23.11.2018

## 10.1.2 Workshop 2

Zu dem zweiten Workshop wurden die TeilnehmerInnen des ersten Workshops eingeladen. Die Ergebnisse des ersten Workshops und der Onlinebeteiligung wurden aufbereitet und vorgestellt. Aus diesen Ergebnissen haben die Planungsbüros NWP und Stadt+Handel Ideen, Ziele und mögliche Maßnahmen für den Umgang mit dem Ortskern von Hude erarbeitet.

In drei Arbeitsgruppen – Einzelhandel, Mobilität, Ortsstruktur – wurden die möglichen Ziele und Lösungen dann diskutiert. Die grundsätzlichen Ziele des ISEKs und die Handlungsansätze in den Arbeitsgruppen Einzelhandel und Ortsbild wurden mehrheitlich positiv bewertet. In der Arbeitsgruppe Mobilität gab es erhöhten Klärungs- und Diskussionsbedarf. Eine einheitliche Zielstellung konnte nicht gefunden werden.



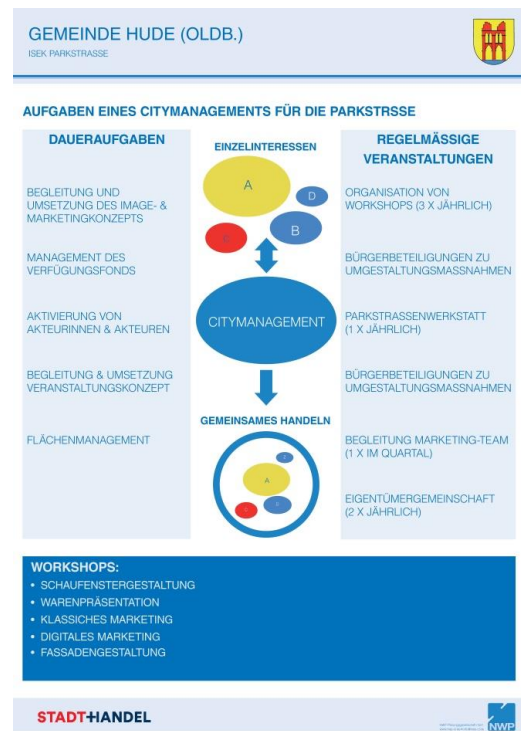
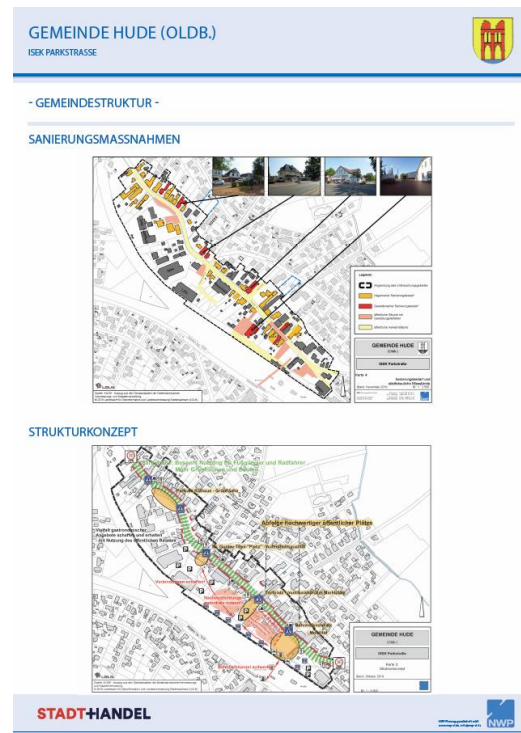
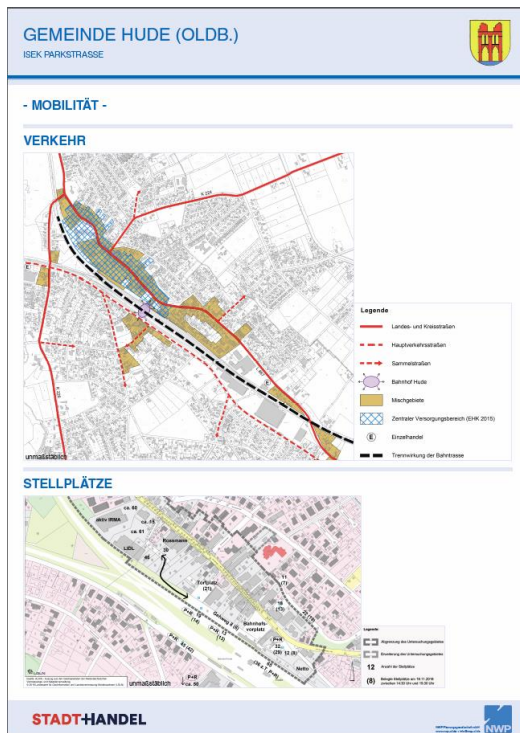


Abbildung 59: Poster für den 2. Workshop

### 10.1.3 Workshop 3

In einem dritten Workshop wurden zusammen mit dem Verkehrsplanungsbüro PGT die noch offenen Fragen und möglichen Entwicklungsszenarien für den Ortskern von Hude diskutiert.



Das Büro PGT hatte die bestehenden Handlungsoptionen und Handlungswünsche der WorkshopteilnehmerInnen und BürgerInnen aufbereitet und fachlich geprüft. In den Diskussionen wurden Kompromisse und mehrheitlich angenommene Lösungen ermittelt.

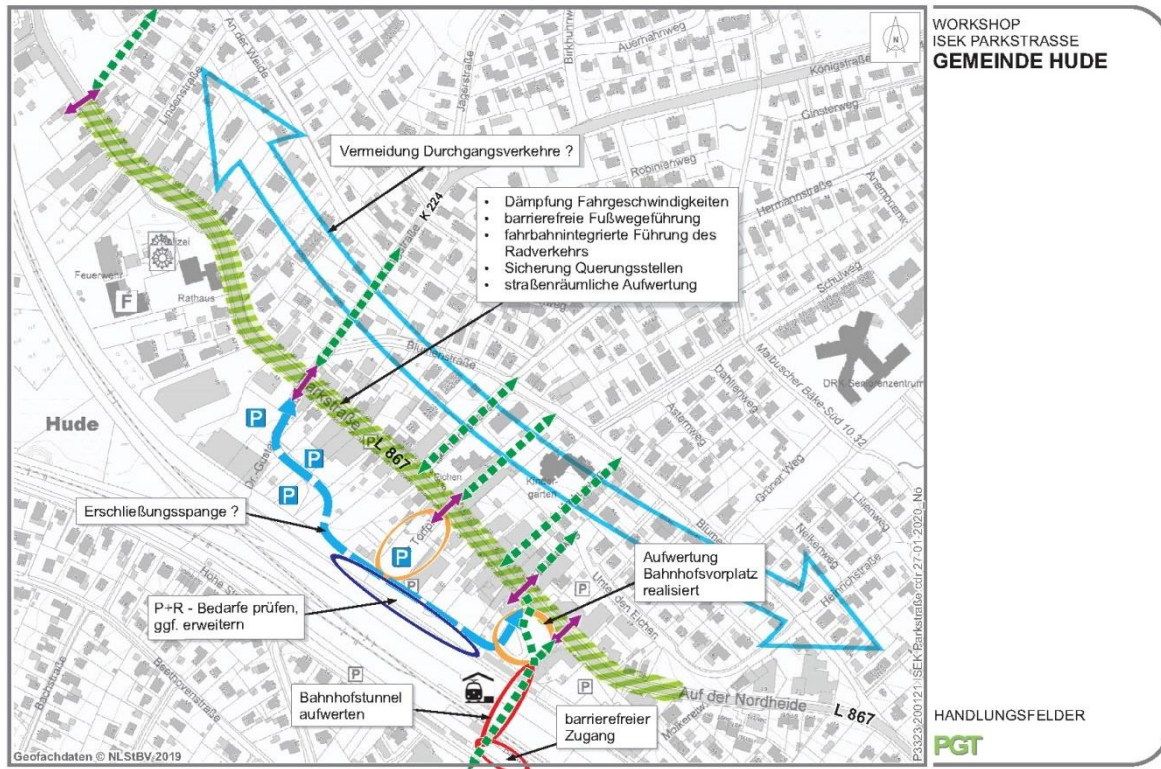


Abbildung 60: Diskussionsgrundlage für den 3. Workshop (Mobilität)

## 10.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Ergebnisse des 1. Workshops wurden auf der Homepage der Gemeinde Hude öffentlich zugänglich gemacht, gemeinsam mit einem Aufruf zur Eingabe von eigenen Vorstellungen und Wünschen zum Ortskern von Hude.



# Zukunft des Zentrums: Bürger sind gefragt

**ENTWICKLUNGSKONZEPT FÜR HUDE** Bis Ende Februar werden Anregungen und Kritik gesammelt

Was muss getan werden, damit Hude zukunftsfähig wird? Gemeinde und Planer hoffen auf große Beteiligung.

VON KLAUS DERKE

**HUDE** – Zurzeit läuft die Erarbeitung des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) für das Huder Ortszentrum. Öffentliche und private Akteure müssen dabei unbedingt an einem Strang ziehen. Das wurde bei einem Workshop, der im November des vergangenen Jahres stattfand, besonders betont. Zum Einstieg in die Fragestellung „Wie soll sich der Klosterort weiterentwickeln?“ waren im November 2018 zahlreiche Eigentümer und Nutzer der Immobilien im Zentrum im Rathaus zusammengekommen. Gemeinsam ging es unter Moderation der Büros NWP und Stadt + Handel darum, eine Bestandsaufnahme vorzunehmen und erste Ideen zu entwickeln. In einem zweiten Schritt sind nun alle Bürgerinnen und Bürger aufgerufen, ihre Anmerkungen und Ideen einzureichen.

„Wir haben die Karte zum Geltungsbereich und die Ergebnisse des Workshops online gestellt“, so Bürgermeister Holger Lebedinzew. Bis Ende Februar könnten die Bürgerinnen und Bürger nun die im Workshop gesammelten Äußerungen ergänzen und der Verwaltung die Missstände im Zentrum sowie ihre Wünsche und Ideen zur Zukunft der Huder Ortsmitte mitteilen.

Am einfachsten funktioniert das mit dem direkten Email-Link auf der Internetseite ([www.hude.de](http://www.hude.de)). Aber auch per Post können Anregungen und Kritik geschickt werden (Gemeinde Hude, Parkstraße 53, 27798 Hude).

## ■ DARUM GEHT ES

Es geht darum, gemeinsam den Klosterort zukunftsfähig zu gestalten. Dabei soll das ISEK eine wichtige Handlungsempfehlung sein, insbesondere für künftige Entscheidungen des Rates.

Was macht ein attraktives Zentrum aus? – Die kundenorientierten Angebote von Waren und Dienstleistungen, aber auch Gastronomie und Veranstaltungen, die Erreichbarkeit und Abwicklung des Verkehrs, die Attraktivität der öffentlichen Räume, die Bebauung und Gestaltung der privaten Grundstücke sind nur einige Aspekte, die beleuchtet werden.

„Die Kirche im Dorf trifft für Hude leider nicht zu. So ein Zentrum haben wir nicht“, sagt der Bürgermeister. Einen zentralen Marktplatz als „Identifikation mit dem Ortszentrum“ gibt es nicht, wie im



Das Huder Ortszentrum mit seinen Teil historischen Gebäuden ist einem stetigen Wandel ausgesetzt. Was wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger? – Das wird jetzt im Zuge der Erarbeitung des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts gefragt. BILD: KLAUS DERKE



Grafik: MedienGrafikSchmiede/OpenStreetMap  
Das ISEK-Untersuchungsgebiet im Huder Ortszentrum. BILD: MEDIENGRAFIKSCHMIEDE/OPEN STREET MAP

Workshop betont wurde. Aber zumindest den ausgebauten Bahnhofsvorplatz auf der einen und den nur zum Teil befestigten Schützenplatz auf der anderen Seite des durch die Bahn zweigeteilten Hudes gibt es als Veranstaltungsorte.

In Hude-Nord sieht der Bürgermeister zum Beispiel Chancen, aus dem an die Parkstraße angrenzenden Torfplatz etwas Attraktives im Zentrum zu machen. Und in diesem Zusammenhang müsse auch die Verlängerung der Dr. Gustav-Thye-Straße bis Torfplatz oder sogar Bahnhofsvorplatz in Angriff genommen werden, stimmt Lebedinzew entsprechenden Anregungen zu.

## ■ DIE POSITIVEN ASPEKTE

Die gute geografische Lage und Verkehrsanbindung Hudes zwischen den Oberzentren wurde in dem ersten Workshop gleich mehrfach als positiv hervorgehoben. Die

wirtschaftlichen Grundparameter stimmten, betonten mehrere Workshopteilnehmer: Gute Angebote, niedrige Arbeitslosigkeit, zurzeit noch geringe Verschuldung der Kommune. Hude könne mit seiner Historie rund um das Kloster punkten.

## ■ DIE SCHWÄCHEN

Unter dem Punkt „Allgemeine Schwächen“ wurde beim Workshop zum Beispiel die oft fehlende Identifikation mit dem Wohnort Hude genannt. Von einem fehlenden Sicherheitsempfinden in der Fußgängerunterführung am Bahnhof wurde gleich mehrfach gesprochen.

Auch fehlten attraktive Eingangssituationen ins Ortszentrum. Auf der Parkstraße gebe es nicht ausreichend Platz für Fahrradfahrer, Konflikte mit Fußgängern, Konflikte und Gefahren durch Lkw und landwirtschaftliche Fahrzeuge wurden genannt.

## ■ DIE ANREGUNGEN

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung (Tempo 30) auf der Parkstraße lautet die Forderung, bis hin zur Anregung, eine Umgehungsstraße zu planen. Es geht um Barrierefreiheit, Seniorenfreundlichkeit, die Parksituation, die Gestaltungsqualität von Neubauten, Außengastronomie, Grünflächen.

Sogar ein „Hausmeister“ für die Parkstraße wird vorgeschlagen, der sich um Gestaltung, Begrünung, Sitzbänke und anderes Mobiliar sowie um die Sauberkeit kümmert. Öffentliche Toiletten seien erforderlich, auch für Gäste und Bahnreisende.

Das Fehlen kleiner Wohnungen wird bemängelt. Ein Stichwort ist „bahnhofsnahe Wohnen“. Events sollten professioneller geplant werden, so ein Vorschlag. Die Gemeinde sollte „Positives besser vermarkten“. Eine bessere Kommunikation zwischen Eigen-



## KOMMENTAR

VON KLAUS DERKE

## Chance nutzen

Gerade in Hude wird immer mal wieder über mangelnde Bürgerbeteiligung gemeckert. Im Zuge der Erarbeitung des Innerstädtischen Entwicklungskonzepts (ISEK) gibt es jetzt aber die Chance für alle Bürgerinnen und Bürger, ihre Hinweise auf Missstände und ihre Ideen für das Ortszentrum der Zukunft einzubringen. Und diese Chance sollten sie unbedingt nutzen.

Es sind schon viele Anregungen beim ersten Workshop eingegangen. Die lange Liste, die ins Internet gestellt wurde und die jeder einsehen kann, darf ergänzt werden. Keiner kennt seinen Ort schließlich besser als die Bürger, die hier leben und arbeiten.

Das finde ich gut! Das sehe ich anders! Das fehlt! – Alle Meinungen sind gefragt. Meckern ist erlaubt, konstruktive Vorschläge erwünscht. Man darf gespannt darauf sein, wie stark die Beteiligung der Bürger am Ende sein wird.

Den Autor erreichen Sie unter [derke@infoautor.de](mailto:derke@infoautor.de)

tümern, Gewerbetreibenden und Verwaltung, um schnelles Handeln zu ermöglichen, wird ebenfalls vorgeschlagen, wie auch eine „proaktive Wirtschaftsförderung zur Ansiedlung und Existenzberatung“.

Das sind nur einige der vielen Dinge, die sich auf den langen Listen befinden, die derzeit auf der Internetseite der Gemeinde eingesehen werden können.

## ■ DER ZEITPLAN

Ende Februar soll die Befragung abgeschlossen sein. Bis zum Sommer, so schätzt der Bürgermeister, könnte das Konzept vom Rat verabschiedet werden. Im Herbst werde man dann beraten, ob auf Grundlage des Konzepts eventuell auch Städtebauförderungsmittel beantragt werden sollten. Derzeit gibt es einige Eigentümerwechsel im Zentrum. Aktuell seien es so um die fünf neue Eigentümer, so der Bürgermeister. Er will diese im ersten Quartal, unabhängig von der Konzepterarbeitung, zu einem Gespräch einladen, um mehr über deren Vorstellungen zu erfahren und zu fragen, wo die Gemeinde unterstützen kann.

Abbildung 61: NWZ-Artikel vom 02.02.2019

Dem Aufruf sind 48 BürgerInnen gefolgt und haben teilweise sehr detaillierte Problembeschreibungen, Wünsche und Vorstellungen formuliert.





## Dr.-Gustav-Thye-Straße

- Anbindung an Torfplatz IIIII **Maßnahme B4**
- Anbindung bis zum Bahnhof IIIII **Maßnahme B4**
- Anbindung bis zum Nettoparkplatz prüfen **Maßnahme B4**

## Aufenthalts- und Lebensqualität

### Umgang mit Gebäuden

- Ideen zur Umgestaltung des Bahnhofstunnels: neuer Boden, Schaukästen, neue Beleuchtung, nur zu Betriebszeiten öffnen IIIIIIIII **Maßnahme C6**
- Bebauung an der Parkstraße schützen II **Maßnahmen A2 und A3**
- Verdichtung eher zur Bahntrasse hin **Maßnahme A5**
- Grundsätzlich nachverdichten, mindestens zwei bis drei Geschosse, verpflichtende Vorgaben Wohnungen im OG **Maßnahme A2, A5**
- Rathaus behutsam erneuern **Maßnahme F4**
- Mehr als drei Vollgeschosse zulassen **widerspricht dem Dichtekonzept**
- Neubauten sollen sich in Form und Kubatur an dem Bestand orientieren **Maßnahme A2**
- Gestaltungsleitfaden für Gebäude in der Parkstraße III **Maßnahme A2**
- Brachen nachnutzen **Maßnahme A5**

### Aufenthalt und Atmosphäre

- Durchgängiges Beleuchtungskonzept für den Ort III **Maßnahme C7**
- Spielangebote für Kinder im öffentlichen Raum (Wasserspiele, Edu-Spiele) II **Maßnahme C4**
- Bestehende Grünflächen aufwerten IIIII **Maßnahme C4**
- Mehr Grünflächen schaffen III **Maßnahmen C1, C4, F2, F3**
- Eichen entlang der Parkstraße pflanzen **Maßnahme C1**
- Baumbestand schützen **Maßnahmen C1, C4, F2, F3**
- Bei Grünflächen auf ökologische Hochwertigkeit achten II **Maßnahmen C1, C4, F2, F3**
- Verpflichtungen zur Grüngestaltung bei Geschosswohnungsbauten II **Aufgabe der Bauleitplanung, in die Ziele des ISEK aufgenommen**

### Sauberkeit und Ordnung

- Bessere Pflege der Gestaltungselemente (z. B. Zeitstrahl 2000) IIII **Maßnahme C5**
- Kümmerer für das Ortsbild III **Maßnahme C5**
- Verbesserung der Beschilderung und der Auffindbarkeit z. B. von Rathaus, Klosterruine etc. IIII **Maßnahme C7**
- Aufstellen eines Ortsplans IIII **Maßnahme C7**
- Verbesserung der Sauberkeit, Beseitigung der Graffiti IIII **Maßnahme C5**
- Lösung der WC-Frage (auch der behindertengerechten WC und deren Zugänglichkeit) IIIIIII **Maßnahme C3**
- Stadtmöbel aufwerten IIIII **Maßnahme C5**

### Torfplatz/Bahnhofsvorplatz/Dr.-Gustav-Thye-Straße

- Gesamtkonzept für Plätze entlang der Parkstraße **Maßnahme A1**
- Kleinteilige Neuordnung des Bahnhofsvorplatzes II **Maßnahme C3**
- Bahnhofsvorplatz als Ortszentrum **nur zum Teil möglich, das Zentrum von Hude ist größer**

- Bahnhofsvorplatz mit Glasdach überdachen (Marktfläche) **zu kostenintensiv – zudem Verlagerung des Marktes auf den Torfplatz angedacht**
- Bahnhofsvorplatz eingrünen **Maßnahmen C3, F3**
- Neugestaltung Südseite des Bahnhofes II **außerhalb des Plangebietes**
- Mehrgenerationen-Spielplätze bzw. Plätze zum Treffen, Klönen und Spielen im Freien/Grünen schaffen **Maßnahmen A1, C4**
- Als Veranstaltungsflächen nutzbar machen **Maßnahme C2**
- Historie des Huder Bahnhofes ausstellen **Maßnahme C5**
- Torfplatz umgestalten **Maßnahmen A1, C2**
- Torfplatz zum Marktplatz ausbauen II **Maßnahme C2**
- Torfplatz besser an die Parkstraße anbinden **Maßnahme C2**
- Rathausplatz neu gestalten **Maßnahme C4**

#### Identifikation

- Die „Wegheiligen“, weibliche und männliche Figur, die ursprünglich an dem Knüppeldamm im Wittemoor gefunden wurden und die im Museum in Oldenburg im Original und auch beim Rathaus aufgestellt sind, sollten als „Leitfiguren“ für eine stärkere Identifikation und Verbundenheit zum Wohnort Hude genutzt werden (z. B. Ortseingang) **außerhalb des Plangebietes**

#### Nutzungen und zukünftiger Nutzungsmix

##### Wohnen

- Verdichtete Wohnformen im Ortskern (4 Geschosse und Tiefgarage) **widerspricht dem Dichtekonzept**
- Verdichtete Wohnformen an der Bahn (3 Geschosse) II **widerspricht dem Dichtekonzept**
- Mehr Wohnen im Ortskern I **Maßnahme A5**
- Wohnnutzungen in den Obergeschossen zwingend II **Maßnahme A2**

##### Einkaufen

- Markthalle auf dem Torfplatz ansiedeln (Indoormarkt) II **zu kostenintensiv**
- Kleine Läden ansiedeln II **Maßnahmen D2, D3**
- Weniger Verbrauchermärkte: **Einzelhandel ist für das Zentrum wichtig, der Anregung wird daher nicht gefolgt**
- Gewerbe an der Parkstraße verpflichtend im EG II **Maßnahme A2**
- Ansiedlung eines Dorfladens **Maßnahme D3**

##### Gastronomie

- Brauerei mit Ausschank ansiedeln II **Maßnahme D4**
- Café/Eiscafé IIIIIII **Maßnahme D4**
- Bistro/Imbiss ansiedeln IIIIIIIIIII **Maßnahme D4**
- Gaststätte ansiedeln IIIIIII **Maßnahme D4**
- Imbiss für vegetarische Küche **Maßnahme D3, D4**

##### Dienstleistungen

- Gewerbliche Nutzungen zwischen Parkstraße und Bahntrasse zulassen **Maßnahme A5**
- Freizeiteinrichtungen ansiedeln (z. B. Minigolf, Kino, Theater, Disko) II **Maßnahme D3**

- Anwerben von ÄrztInnen, z. B. Hautarzt/-ärztin und Orthopäde/Orthopädin, dann kommt das Umland zum Arztbesuch nach Hude und kauft auch gleichzeitig hier ein **Maßnahme D3**
- Ausbau/Erhalt Kindertagesstätten III **nicht über ISEK förderfähig**

#### Freizeit und Bildung

- Veranstaltungen für AnwohnerInnen und Familien (Weihnachtsmarkt, WM-Biergarten, Bürgerfest) II **Maßnahmen E1, E2**

#### Einzelhandel und Gewerbe

- Einkaufen zum Erlebnis machen **Maßnahmen E1, D3, D4**
- Anwerben von HändlerInnen **Maßnahmen D1, D3**
- Aktiv Nach-/NeumieterInnen suchen **Maßnahmen D1, D3**

### 10.3 Informationsveranstaltungen

Mit Beschluss des Entwurfes des ISEK durch den Rat der Gemeinde Hude wurden die Eigentümer und Gewerbetreibenden sowie die BürgerInnen zu Informationsveranstaltungen eingeladen. Dabei gab es umfangreiche Möglichkeiten, Kritik und Änderungswünsche zu äußern.

#### 10.3.1 Information der Eigentümer

Am 01.07.2020 wurden die Eigentümer im Untersuchungsgebiet des ISEK zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Diese Gruppe war auch über das Workshopverfahren intensiv an der Erarbeitung der Ziele und Inhalte des ISEK beteiligt. Das ISEK wurde überwiegend gelobt. Zudem wurde die Hoffnung geäußert, dass sich Politik, Verwaltung, Eigentümer, Gewerbetreibende und BürgerInnen in Hude nun stärker vernetzen und gemeinsam den Ortskern gestalten.

#### 10.3.2 Bürgerinformationsveranstaltung

Am 06.07.2020 wurden die Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Hude zu einer Informationsveranstaltung zum ISEK eingeladen.



NWZONLINE.DE - REGION - KREIS OLDENBURG - WIRTSCHAFT -  
ANREGUNGEN ERWÜNSCHT: KONZEPT FÜR DAS HUDER ZENTRUM WIRD VORGESTELLT

01.07.2020

### ANREGUNGEN ERWÜNSCHT

## Konzept für das Huder Zentrum wird vorgestellt

von Klaus Derke



**HUDE** - Die Bürgerinnen und Bürger sollen über das Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) für das Huder Zentrum informiert werden und auch noch Anregungen dazu loswerden können. Aufgrund der Corona-Pandemie war die Versammlung bislang nicht möglich. Der Gemeinderat hatte das ISEK deshalb erstmal auf den Weg gebracht und auf Grundlage des Entwurfs die Aufnahme in die Städtebauförderung schon ab 2021 beantragt.

Nachbesserungen im Konzept könnten aber noch nachgereicht werden, hieß es vonseiten der Verwaltung. Jetzt soll die Bürgerversammlung am Montag, 6. Juli, ab 19 Uhr in der Mehrzweckhalle am Huder Bach, Vielstedter Kirchweg 15, stattfinden.

Abbildung 62: Artikel aus NWZonline vom 01.07.2020 (Abgerufen am 03.07.2020 auf: [https://www.nwzonline.de/oldenburg-kreis/wirtschaft/hude-anregungen-erwuenscht-konzept-fuer-das-huder-zentrum-wird-vorgestellt\\_a\\_50,8,3650232705.html](https://www.nwzonline.de/oldenburg-kreis/wirtschaft/hude-anregungen-erwuenscht-konzept-fuer-das-huder-zentrum-wird-vorgestellt_a_50,8,3650232705.html))

Trotz der strikten Corona-Schutzmaßnahmen sind ca. 70 Bürgerinnen und Bürger dem Aufruf gefolgt und haben das vorliegende ISEK-Konzept kontrovers diskutiert. Grundsätzlich wurde zumeist Zustimmung zum ISEK signalisiert, während einzelne Themen umfangreich besprochen wurden.

Wie erwartet wurde die Mobilität als ein Schlüsselthema herausgestellt. Forderungen nach einer Umgehungsstraße für die Parkstraße, mehr Geschwindigkeitsbegrenzungen, mehr Querungshilfen und echten Radwegen in der Parkstraße wurden gestellt. Diese Themen wurden im Rahmen der Erarbeitung des Konzeptes umfangreich besprochen und sind von Absprachen mit dem Straßenbulasträger abhängig. Das ISEK sieht vor, dass diese Absprachen mit der Zielstellung einer Verkehrsberuhigung vorangetrieben werden. Möglichkeiten für eine Umgehungsstraße werden aus fachlicher Sicht nicht gesehen.

Grundsätzlich wurden die Stellplätze in der Parkstraße in Frage gestellt. Die öffentlichen Stellplätze im Straßenraum sind aber insbesondere für die Gewerbetreibenden wichtig, daher sieht das ISEK diese auch weiterhin vor. Allerdings soll die maximale Parkzeit restriktiver geregelt werden.

Aus der Bevölkerung kamen Nachfragen zur Umsiedlung des Kulturhofes / dem Neubau eines Kultur- und Veranstaltungszentrums. Es wurde angeregt, die Lärmbelastung für die Nachbarschaft, den zusätzlichen Verkehr und die Flächenverfügbarkeit zu prüfen. Dazu müssen im

weiteren Verlauf der Planung jeweils Lösungen gefunden werden, grundsätzlich halten aber Verwaltung und Planungsbüro diese Themen für beherrschbar.

Weitere Themen waren die Sharing-Economy (z.B. Bikesharing), das Konzept eines Bürgerbusses, die Umgestaltung des Bahnhofstunnels, die Generationengerechtigkeit in Hude und das gastronomische Angebot an der Parkstraße. Viele dieser Themen sind entweder schon im ISEK enthalten gewesen oder betreffen Flächen außerhalb des Untersuchungsgebietes.