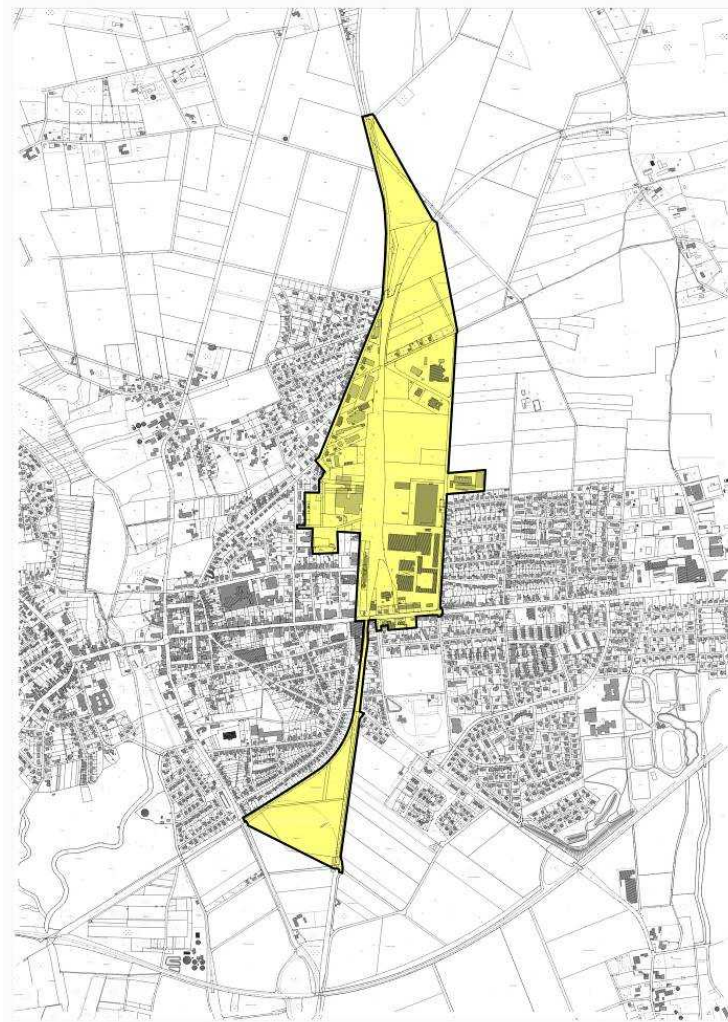




Stadt *Sulingen*

**Integriertes städtisches Entwicklungs-/Wachstumskonzept
zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung
durch die Erneuerung und Entwicklung städtischer Gebiete**

Ergebnisbericht



Vorgesehenes Fördergebiet

August 2007

ar g e p l a n
Stadtplaner und Architekten
Lindener Marktplatz 2 30449 Hannover
Tel: 0511/311061 Fax: 0511/311062
e - mail: info@argeplan-hannover.de

Stadt Sulingen

Integriertes städtisches Entwicklungs-/Wachstumskonzept
zur Stärkung der regionalen Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung
durch die Erneuerung und Entwicklung städtischer Gebiete

Auftraggeber:

Stadt Sulingen
Landkreis Diepholz
Land Niedersachsen

Anschrift:

Stadt Sulingen
Galtener Straße 12
27232 Sulingen
Telefon 04271/88-0
Fax 04271/88-33
e-mail stadt@sulingen.de
www.sulingen.de

Ansprechpartner:

Planungsamt, Amtsleiter Herr Dipl.-Ing. Eckhard Sebode
Telefon 04271/88-60
e-mail eckhard.sebode@sulingen.de

Bearbeitung:

a r g e p l a n
Stadtplaner und Architekten

Prof. Dr. Ing. Peter Erbstößer
Dipl. Ing. Dieter Frenzel (Projektleitung)
Dipl. Ing. Jörg Günther
Janina Kubernus

Lindener Marktplatz 2
30144 Hannover
Tel. 0511 / 31 10 61
Fax. 0511 / 31 10 62
e-mail. info@argeplan.hannover.de

Hannover, im August 2007

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Vorbemerkung	4
1. Angaben zum städtischen Charakter des vorgesehenen Fördergebiets	5
2. Beschreibung des Ist- Zustandes (Bestandsanalyse, Stärken und Schwächen)	8
2.1 Lage im Raum	8
2.2 Ziele der Landes- und Regionalplanung	9
2.3 Übergeordnete kommunale Planungen	10
2.4 Städtebauliche Situation	12
2.5 Gewerbliche Situation	15
2.6 Kulturelle Situation, Infrastruktur, Versorgung	22
2.7 Ökologische Situation	23
2.8 Demographische und soziale Situation	25
3. Darstellung manifester oder latenter Entwicklungspotentiale für eine nachhaltige Stadtentwicklung; Bedeutung des Gebiets für die gesamtstädtische und/oder regionale Entwicklung; Einbindung in (Leitbild-) Strategien der Kommune (Entwicklungsziele, Visionen)	27
4. Darstellung der vorgesehenen Einzelvorhaben einschließlich Finanzierung (Bedeutung für die zukünftige städtebauliche, wirtschaftliche, soziale, kulturelle und ökologische Qualität des Gebietes); Angaben zur Kofinanzierung, insbesondere Darstellung des Finanzmitteleinsatzes privater Akteure; Zeitrahmen für die Umsetzung; Festlegung der Einzelvorhaben in Prioritätengruppen	38
5. Darstellung der Art und Weise, wie unterschiedliche, teilträumliche, sektoraler Pläne oder politischer Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden und wie sichergestellt wird, dass die geplanten Investitionen eine ausgeglichene Entwicklung des städtischen Raumes fördern	46
6. Darstellung der geplanten/vorhandenen Koordination auf lokaler Ebene, Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern und weiteren Beteiligten	46
7. Darstellung von Vorhaben/Projekte, die mit anderen öffentlichen Mitteln gefördert werden oder von Privaten finanziert werden und im Rahmen des integrierten Konzeptes Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung haben	47
8. Fläche des vorgesehenen Gebiets, vorgesehene Abgrenzung des Gebiets einschl. Übersichtskarte	47
9. Angaben über voraussichtlich gesicherte und/oder neu geschaffene Arbeitsplätze	48
10. Sicherstellung der Finanzierung	48
11. Zusammenfassende Bewertung	49

Vorbemerkung

Die Stadt Sulingen führt zurzeit für die Stadtbereiche beiderseits der zentralen Bahnlinie zwischen den Straßen Am Wolfsbaum/Schwafördener Weg und dem Hasseler Weg ein Sanierungsverfahren nach den Bestimmungen des Besonderen Städtebaurechts (§ 136 ff BauGB) unter der Maßnahmebezeichnung Sanierung „Sulingen Nord“ durch. Die Aufnahme in das Förderprogramm des Landes Niedersachsen erfolgte am 01.10.2004.

Das Gebiet ist gekennzeichnet durch schwerwiegende städtebauliche Missstände, die eine sinnvolle und nachhaltige städtebauliche Entwicklung dieser geographischen Mitte der Stadt, eine Weiterentwicklung des im Westen unmittelbar anschließenden Geschäftszentrums Innenstadt und das Zusammenwachsen der westlich und östlich an das Sanierungsgebiet angrenzenden Wohngebiete erschweren.

Die Stadt Sulingen beabsichtigt, den Fortschritt des Sanierungsprozesses durch die Inanspruchnahme von Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2007 bis 2013 zu unterstützen, da die absehbaren Sanierungsförderungsmittel des Bundes und des Landes nicht ausreichen, um die zur Zielerreichung realisierbaren Maßnahmen umzusetzen.

Eine Voraussetzung für die Beantragung der Fördermittel ist das Vorliegen eines Integrierten städtischen Entwicklungs-/Wachstumskonzepts, in dem dargestellt wird, mit welchen Maßnahmen im vorgesehenen Fördergebiet positive und nachhaltige Impulse für die Entwicklung der Wirtschaft und der Beschäftigung im Fördergebiet, der Gesamtstadt und der Region erreicht werden.

Dieses zielorientierte Entwicklungskonzept kann daher nicht alle Handlungsfelder einer kommunalen Entwicklungsplanung abdecken, sondern es muss sektoral bleiben.

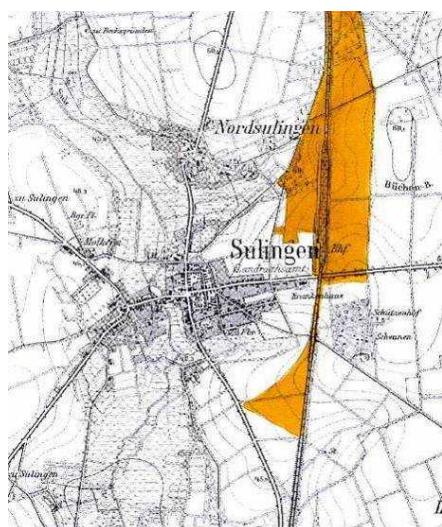


Abb.1: Luftbild Sulingen

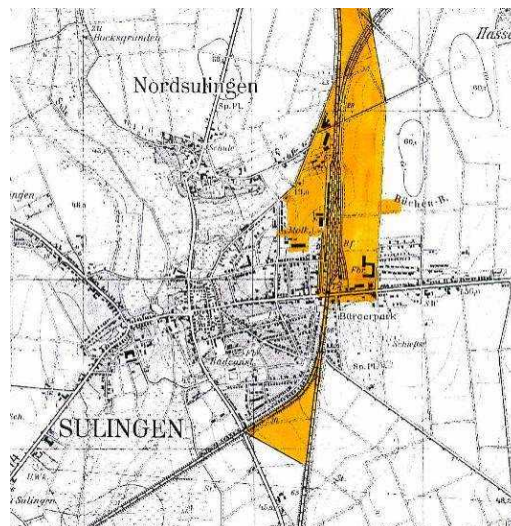
1. Städtischer Charakter des vorgesehenen Fördergebiets

Zum Verständnis des städtischen Charakters des vorgesehenen Fördergebiets ist ein Blick in die historische Entwicklung des Bereichs erforderlich:

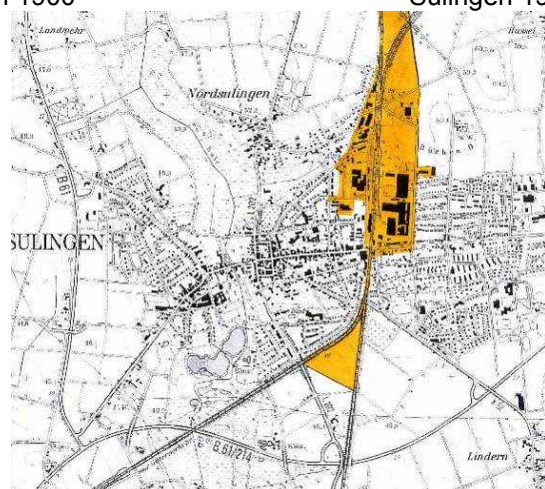
- Um 1900/1901 lag der Bahnhof in den landwirtschaftlich genutzten Flächen östlich der Stadt Sulingen; es existierte lediglich die nordsüdliche Gleisverbindung zwischen Rahden und Bassum.
- 1922/1923 wurde die ostwestliche Gleisverbindung zwischen Nienburg und Diepholz eröffnet; für den Lade- und Rangierbetrieb wurden zahlreiche Gleise hinzugefügt, sodass die Bahnanlagen deutlich verbreitert wurden. An der Bahn hatten sich einzelne Betriebe angesiedelt. Westlich der Bahn war die Bebauung an die Bahn herangerückt, im Osten waren erste Siedlungsansätze entstanden. Die Bahnanlagen stellten noch den östlichen Stadtrand dar.
- Heute stellt das vorgesehene Fördergebiet die geographische Mitte der Stadt Sulingen dar: Im Osten sind beiderseits der zentralen Nienburger Straße großflächige Wohngebiete entstanden, auch im Nordwesten ragen Neubaugebiete an das vorgesehene Fördergebiet und damit direkt an das Gewerbegebiet heran. Im vorgesehenen Fördergebiet entstanden bis in die 60-er Jahre des letzten Jahrhunderts zahlreiche Gewerbebauten in den Gewerbegebieten beiderseits der Bahn, die wegen des erforderlichen Gleisanschlusses auf diese Lage angewiesen waren. Die im Fördergebiet bestehenden Freiflächen östlich der Bahn wurden zu dieser Zeit als gewerbliche Erweiterungsflächen freigehalten.



Sulingen 1900



Sulingen 1950



Sulingen heute

Abb.2: Sulingen mit Gebietsabgrenzung

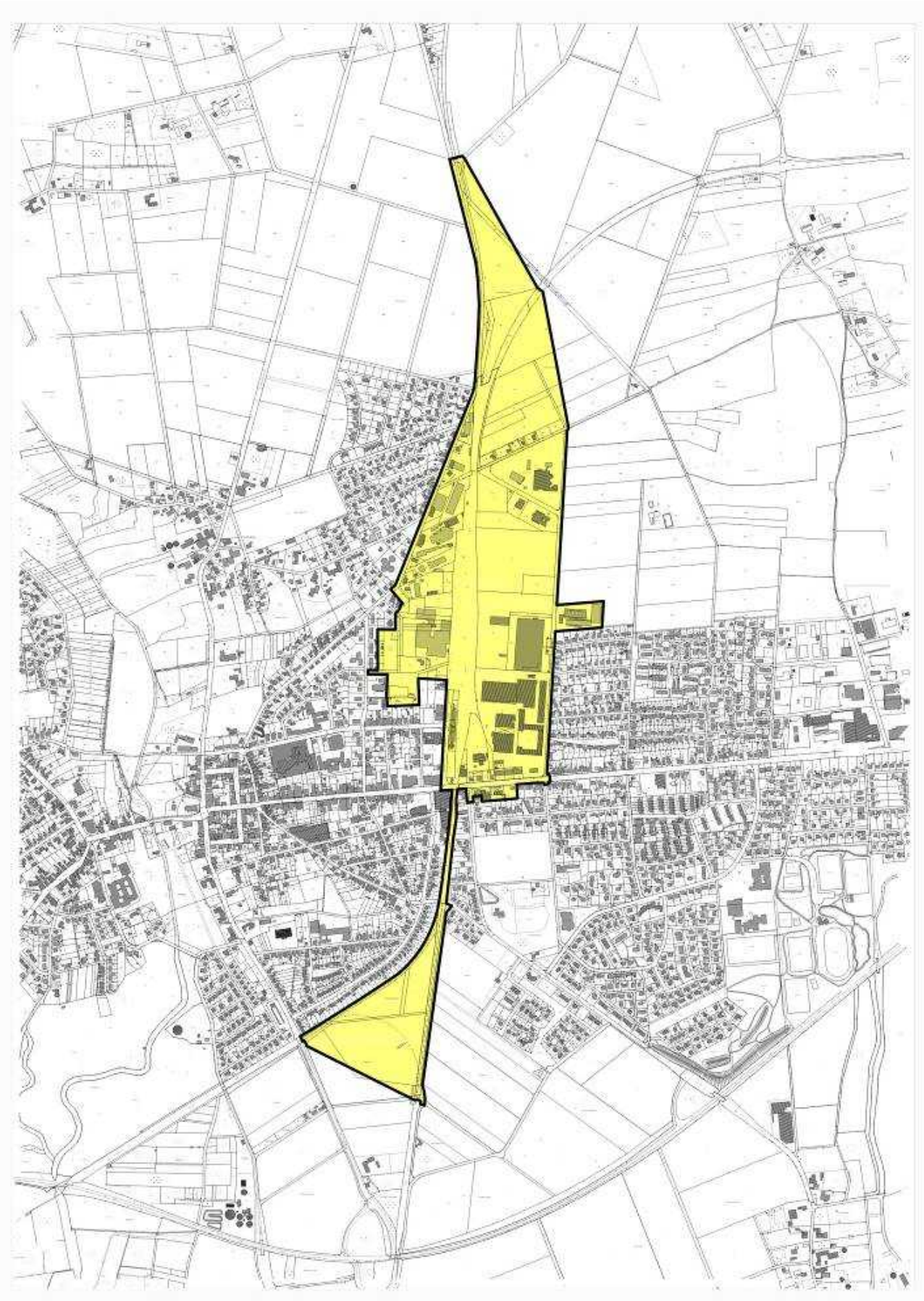


Abb.3: vorgesehene Fördergebiet

In den letzten Jahrzehnten hat das Gebiet beiderseits der Bahn einen Strukturwandel erfahren, aufgrund dessen sein gegenwärtiger städtischer Charakter in keinster Weise der zentralen Lage entspricht:

- Die Bahnnahe hat ihre Bedeutung als Standortfaktor für das Gebiet verloren; die Erschließung der Gewerbebetriebe erfolgte auch bereits vor Aufgabe des Bahnbetriebs ausschließlich über die Straße. Nach dem Bau der Umgehungsstraßen für die B 61 und die B 214 stellt die Entfernung des Gebiets zum überörtlichen Straßennetz einen erheblichen Standortnachteil für mehrere Betriebe im Gebiet dar.
- Der Bahnbetrieb wurde in den letzten Jahren bis auf einen Werksverkehr, der den Bahnhof kopfbahnartig als Wendeanlage nutzt, eingestellt. Die großflächigen, bis zu 120 m breiten Gleisanlagen liegen daher heute brach und stellen als Brache eine Zäsur zwischen den westlichen und östlichen Stadtbereichen dar.
- Für die Verlagerung des Werkverkehrs auf die Straße ist das vorhandene Straßennetz weder hinsichtlich der Dimensionierung noch hinsichtlich des konstruktiven Aufbaus geeignet; der Verkehr führt zu erheblichen Straßenschäden. Darüber hinaus stellt der Verkehr eine erhebliche Beeinträchtigung der benachbarten Wohnbebauung dar.
- Die gewerbliche Entwicklung des Gebiets ist durch gegenläufige Entwicklungen geprägt: Mehrere Betriebe haben in den letzten Jahren eine positive wirtschaftliche Entwicklung genommen, sodass sie heute vor den Problemen der fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten am vorhandenen Standort, der unzureichenden Erschließung und Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz und der nicht mehr zeitgemäßen Bausubstanz stehen. Für diese Betriebe ist eine Entwicklung am bestehenden Standort nicht sinnvoll, sondern eine Verlagerung anzustreben. Andere Betriebe mit positiver Entwicklung sind standortgebunden; für diese sind die Standortbedingungen derartig zu verbessern, dass ein Weiterbestehen im Gebiet ermöglicht wird. Diese Unsicherheit über die Verbesserung der Standortbedingungen führt bei diesen Betrieben dazu, dass Investitionen teilweise zurückgestellt werden oder unterbleiben.
- Für einen großen Teil der Gewerbebauten konnten nach Betriebsaufgaben keine Nachfolgebetriebe oder nur Folgebetriebe mit einer Betriebsart auf deutlich niedrigerem Niveau gefunden werden, sodass das Gebiet heute deutlich durch Leerstände und Segregationserscheinungen geprägt ist. Es hat in weiten Bereichen bereits den Eindruck eines aufgegebenen Gewerbegebiets der 60-er Jahre.
- Die für Betriebserweiterungen der ursprünglichen Betriebe vorgehaltenen Erweiterungsflächen werden von den heutigen Betrieben nicht mehr benötigt; sie liegen heute überwiegend brach und sind aufgrund der Nähe der Wohnbebauung und der Standortnachteile heute nicht mehr gewerblich zu entwickeln. Die verbliebene gewerbliche Nutzung verhindert eine Wohnnutzung dieser Flächen.
- Im Westen schließt unmittelbar der Stadtkern als Geschäftszentrum an das vorgesehene Fördergebiet an. Die Erweiterungsmöglichkeiten des Stadtkerns sind nahezu ausgeschöpft. Ehemals gewerblich genutzte Bereiche im vorgesehenen Fördergebiet können nach einer Neuordnung zur Zentrumserweiterung genutzt werden.
- Die Bahnanlagen zerschneiden die Stadtmitte und behindern die Zentrumsentwicklung. Sie werden lediglich für das gelegentliche Wenden von Werkszügen benötigt. Dieser Rangiervorgang kann entfallen, wenn die y-artig einmündenden Gleise im Süden der Stadt direkt miteinander verbunden werden. Für den Stadtkern würde sich durch den Fortfall des Bahnverkehrs eine deutliche Funktions- und Standortverbesserung ergeben.

Das vorgesehene Fördergebiet ist damit heute ein unzureichend und nicht standortgerecht genutzter Bereich in der Mitte der Stadt im Anschluss an das Versorgungs- und Dienstleistungszentrum der Stadt mit unmittelbar angrenzenden Wohngebieten. Es behindert das Zusammenwachsen der östlichen und westlichen Stadtbereiche sowie eine Erweiterung des Stadtkerns. Das Stadtbild wird durch leerstehende bzw. instandsetzungsbedürftige Bausubstanz und durch Brachflächen geprägt, was auch die angrenzenden Wohngebiete belastet. Die gegenwärtige Funktion und Erscheinung im Stadtgefüge stellt damit einen städtebaulichen Missstand dar; eine Nutzung durch zeitgemäße Gewerbebetriebe ist wegen der gravierenden Standortnachteile nicht realistisch. Hierfür stehen im Stadtgebiet in ausreichendem Umfang besser geeignete und gelegene Flächen zur Verfügung.

Es ist daher eine durchgreifende Umstrukturierung erforderlich, um den städtischen Charakter so zu verändern, dass das Gebiet die Voraussetzung für eine wirtschaftliche Weiterentwicklung standortgebundener Betriebe bietet, wirtschaftlich starken Betrieben mit irreparablen Standortnachteilen die Möglichkeit für einen Standortwechsel im Stadtgebiet eröffnet und attraktive Angebote für Neuansiedlungen gebietsverträglicher Betriebe bietet. Die brachliegenden Bahnanlagen bieten dabei die Chance, die Erschließung des Gebiets durch eine zusätzliche Nord-Süd-Verbindung auf dieser zu sammeln und damit die Wohnstraßen zu entlasten und durch zusätzliche Verbindungen die östlich und westlich gelegenen Wohngebiete miteinander zu verbinden.

Zur Realisierung dieser Zielsetzung führt die Stadt Sulingen seit 2004 ein Sanierungsverfahren in dem förmlich festgelegten Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“ durch, das die wesentlichen Flächen des vorgesehenen Fördergebiets bildet. In diesem Sanierungsverfahren wurden Ziele und Konzepte entwickelt, die für den erforderlichen Umstrukturierungsprozess geeignet sind.

Das vorgesehene Fördergebiet ist gegenüber dem Sanierungsgebiet um die Flächen erweitert worden, die für die direkte Bahnverbindung im Süden und für den Anschluss der neuen zentralen Erschließungsstraße an die Nördliche Entlastungsstraße benötigt werden. Weiterhin ist der SUN-Park (Sulinger Unternehmenspark) einbezogen, der als Unternehmens- und Existenzgründerzentrum auf die angestrebte Erschließungsstraße und auf die Innenstadt ausgerichtet werden soll.

2.) Beschreibung des Ist-Zustandes, insbesondere städtebauliche, wirtschaftliche, kulturelle, ökologische und/oder soziale und demographische Situation einschließlich ggf. vorhandener Missstände sowie quantitative Angaben

Die Stadt Sulingen ist Mittelzentrum im Landkreis Diepholz und hat eine Bevölkerung von 12.862 Einwohnern (31.12.2006). Die Bevölkerung ist dabei seit 1986 von 10.989 Einwohnern um 1.900 Einwohner gestiegen.

2.1) Lage im Raum

Die Stadt Sulingen liegt in einer Entfernung von ca. 80 km nordwestlich von Hannover und von ca. 50 km südlich von Bremen im Landkreis Diepholz.

Die unmittelbar benachbarten Städte sind Nienburg im Osten, Diepholz im Westen und Bassum im Norden.

Die Stadt Sulingen liegt am Schnittpunkt der Bundesstraßen B 214 und B 61 und ist über diese in alle Himmelsrichtungen an das überörtliche Verkehrsnetz angebunden. Die nächsten Autobahnzufahrten sind Holdorf im Westen (A 1), Bremen/Brinkum (A 1) im Norden und

Schwarmstedt (A 7) im Osten. Wegen der großen Entfernungen zu den Autobahnen werden die Bundesstraßen in erheblichem Umfang vom überörtlichen Schwerlastverkehr benutzt. Die Stadt Sulingen verfügt über eine südliche und eine westliche Ortsumgehung.

Durch die Bahnstrecken von Lübbecke nach Bremen und von Nienburg nach Diepholz war die Stadt bis in die 90-er Jahre des letzten Jahrhunderts durch die Bundesbahn erschlossen; der Bahnverkehr auf diesen Linien ist bis auf einen gelegentlichen Werksverkehr, der Bahnnebenanlagen in Sulingen zum Richtungswechsel nutzt, eingestellt. Die nicht mehr benötigten Bahnflächen sind der Stadt von der Deutschen Bahn AG zum Verkauf angeboten.

Landschaftlich wird der Raum durch großflächige Moore wie das Sulinger Moor geprägt, das im Süden unmittelbar an das Stadtgebiet angrenzt. Das Stadtgebiet liegt auf den Geestflächen, die sich nach Norden bis zur Weser erstrecken.

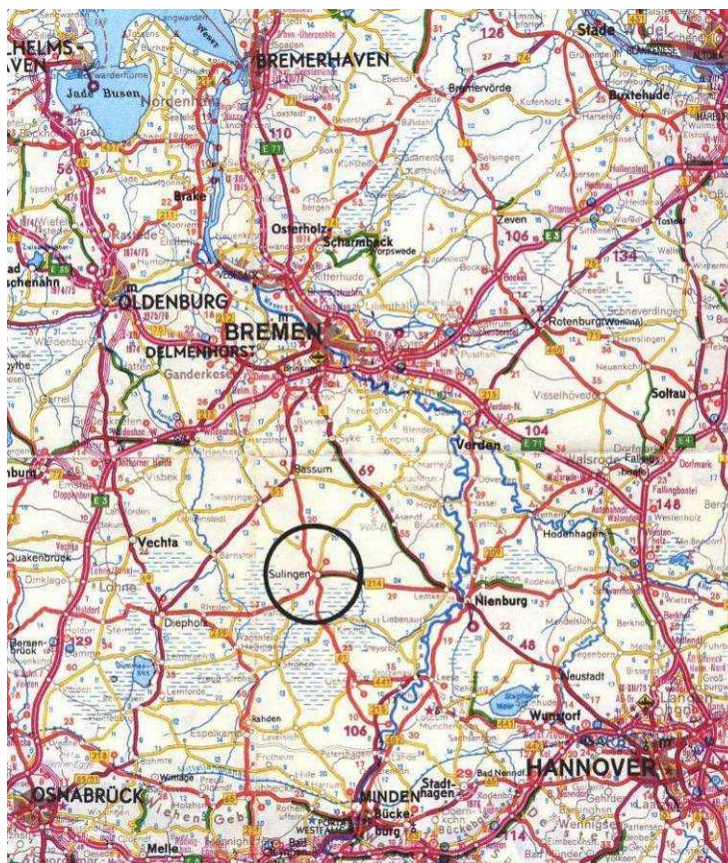


Abb.4: Lage im Raum

2.2) Ziele der Landes- und Regionalplanung

Nach den Festlegungen des Landes-Raumordnungsprogramms gehört die Stadt Sulingen zum Ländlichen Raum und ist Mittelzentrum. Die übergeordneten zentralen Orte sind die Oberzentren Hannover und Bremen.

Nach dem Entwurf des regionalen Raumordnungsprogramm 2002 für den Landkreis Diepholz hat die Stadt Sulingen die Funktion eines Mittelzentrums. Sie ist dabei als Standort mit den Schwerpunktaufgaben

- Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten und
- Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten ausgewiesen.

Als Mittelzentrum hat die Stadt für ihren Einzugsbereich die zentralörtlichen Funktionen für dessen Bewohner zu sichern und zu entwickeln. Der Einzugsbereich der Stadt Sulingen umfasst ca. 30.000 Personen und dabei die Grundzentren Schwaförden, Siedenburg und Kirchdorf.

Im Rahmen der Schwerpunktaufgabe „Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten“ hat die Stadt Sulingen ihre gewachsene Siedlungsstruktur eigenverantwortlich weiter zu entwickeln und den vorhandenen Anforderungen anzupassen. Der veränderten Altersstruktur der Bevölkerung, den veränderten gesellschaftlichen Lebensformen und Haushaltsstrukturen ist bei der Siedlungsentwicklung durch die Ausweisung von entsprechenden Bauflächen und Versorgungseinrichtungen Rechnung zu tragen.

Im Rahmen der Schwerpunktaufgabe „Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten“ ist bei der Ausweisung von Gewerbe- und Industriegebieten zu prüfen, ob vorhandene Altgewerbe- und Altindustriegebiete genutzt werden können.

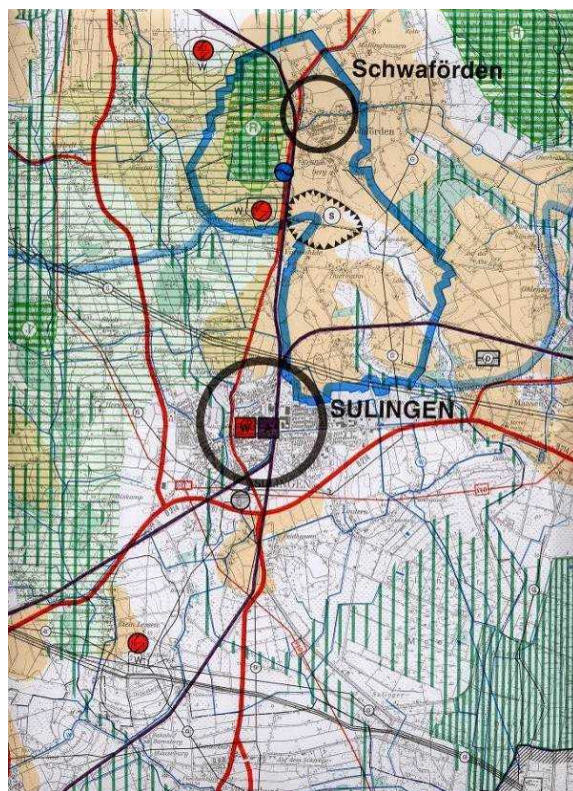


Abb.5: Ausschnitt Regionales Raumordnungsprogramm

2.3) Übergeordnete kommunale Planungen für das vorgesehene Fördergebiet

Flächennutzungsplan:

Der Flächennutzungsplan 80 stellt die Bauflächen des Plangebiets überwiegend als gewerbliche Bauflächen dar; lediglich die im rückwärtigen Bereich der Straße Am Wolfsbaum sowie die an der Bismarckstraße gelegenen Grundstücke sind als gemischte Bauflächen dargestellt. Die 4. Änderung des Flächennutzungsplans aus dem Jahr 1985 stellt für die im Planbereich gelegenen Flächen östlich des Schwafördener Wegs eine gewerbliche Baufläche sowie eine Fläche für Nutzungsbeschränkungen oder für Vorkehrungen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne des BImSchG (Lärmschutz) dar. Die Darstellungen entsprechen den bislang ausgeübten Nutzungen.

Bebauungspläne:

Der Bebauungsplan Nr. 12 „Bergmann Kabelwerke und Lackdraht Union“ (Rechtskraft 1976) setzt für die Bauflächen Gewerbegebiete, eingeschränkte Industriegebiete und Industriegebiete fest. Ziel des Bebauungsplans war, die großflächige Erweiterung vorhandener kabelherstellender Betriebe abzusichern. Eine derartige Entwicklung ist nicht erfolgt.

Der Bebauungsplan Nr. 34a „Wohn- und Gewerbegebiet Schwaförder Weg“ (Rechtskraft 1987) setzt für das vorgesehene Fördergebiet östlich des Schwaförder Wegs ein eingeschränktes Industriegebiet (im Osten), eingeschränkte Gewerbegebiete (im Norden und am Schwaförder Weg) sowie ein Gewerbegebiet (im Südosten) fest. Eine durch Wohngebäude geprägte Baufläche im Südwesten ist als eingeschränktes Mischgebiet festgesetzt. Die Einschränkungen betreffen die zulässigen Schallemissionen. Ziel des Bebauungsplans ist es, vorhandene Betriebe planungsrechtlich abzusichern und die Verträglichkeit mit den westlich anschließenden allgemeinen Wohngebieten herzustellen.

Im Rahmen des angestrebten Sanierungsverfahrens sind die Darstellungen bzw. Festsetzungen der Bauleitplanung auf ihre Übereinstimmung mit den Sanierungszielen zu überprüfen und ggf. anzupassen.

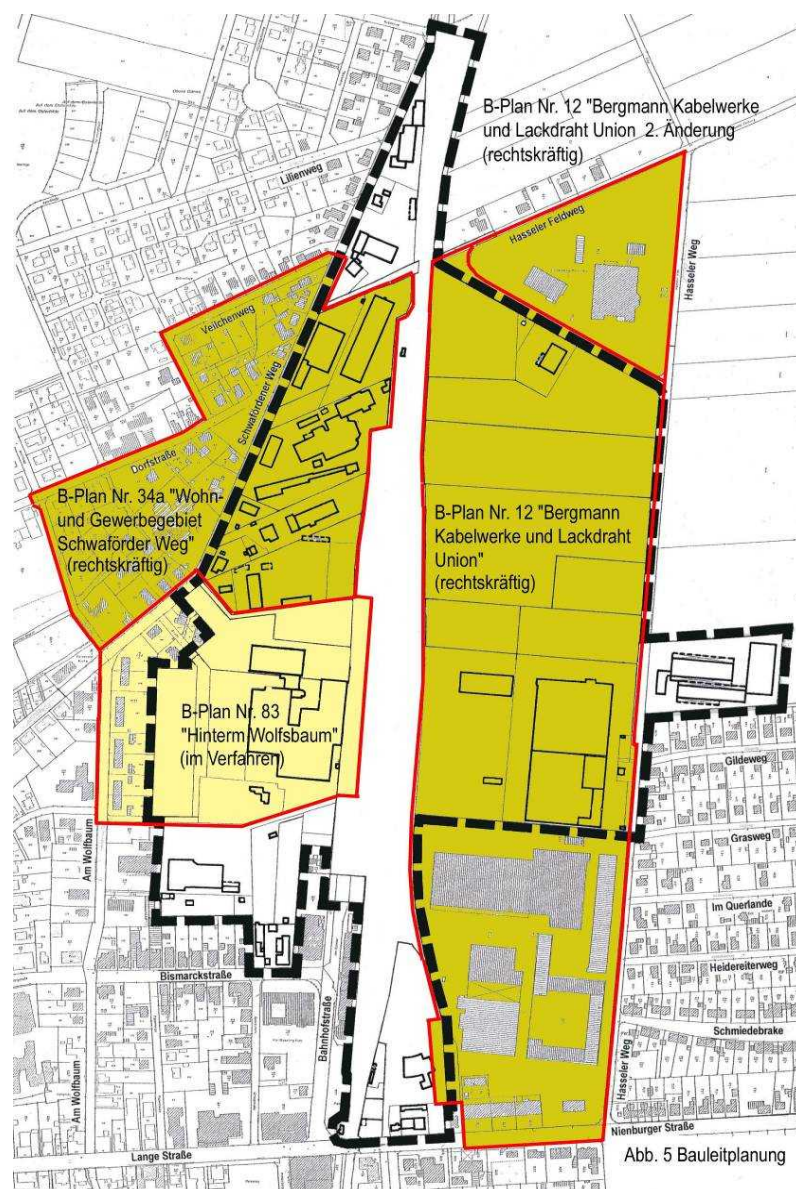


Abb.6: bisherige Ausweisung in der Bauleitplanung

1.4) Städtebauliche Situation

Wie im Kapitel 1.) dargestellt, hat sich die Siedlungsstruktur der Stadt Sulingen in den letzten 50 Jahren vollständig verändert. Während die Stadt 1950 noch im wesentlichen auf den Bereich westlich der Bahn beschränkt war, erfolgte ab 1950 eine deutliche Stadtentwicklung mit Wohngebieten auch östlich der Bahn. Während die historische Stadt durch die Suleniederung getrennt wurde, erfolgt heute eine Trennung der Stadt durch die Bahnlinie, auf der der Bahnverkehr bis auf den Werksverkehr stillgelegt ist. Die Lange Straße/Nienburger Straße, die gleichzeitig die Hauptgeschäftsstraße ist, übernimmt dabei als Erschließungsstraße die überwiegende Verbindung der Wohngebiete östlich und westlich der Bahn und die Anbindung der Gewerbegebiete an die Wohngebiete. Die Verkehrsfunktion kollidiert dabei mit der Nutzung als Geschäftszentrum.

Während die Lange Straße/Nienburger Straße nach dem Bau der südlichen Ortsumgehung der B 214 heute überwiegend innerörtliche Erschließungsfunktionen übernimmt, wird der überörtliche Verkehr auf der südlichen Ortsumgehung der B 214 / B 61 und der westlichen Ortsumgehung der B 61 geführt. Weiterer überörtlicher Verkehr wird über die L 202 und die Lindener Straße (Gemeindestraße) in die Stadt hereingeführt. Der von Norden auf die Stadt gerichtete Verkehr wird seit Kurzem über die Nördliche Entlastungsstraße von der L 202 zu den östlichen Gewerbegebieten geführt. Es fehlt eine Anbindung dieser Entlastungsstraße an die Stadtmitte, durch die die Lange Straße/Nienburger Straße und die Schmeltingstraße von Erschließungsfunktionen entlastet werden könnten.

Auch hinsichtlich der Gewerbeflächen hat seit 1950 eine Neuordnung der Siedlungsstruktur stattgefunden: der historische Gewerbestandort der Stadt Sulingen ist der Bereich beiderseits der Bahnanlagen. Durch das Heranrücken der Wohnbebauung, den Bau der Umgehungsstraßen und die damit verbundene Erschwerung der Erreichbarkeit, die Verlagerung des Lieferverkehrs von der Bahn auf die Straße und die bautechnisch und bauphysikalisch nicht mehr zeitgemäße Bausubstanz entstanden Standortnachteile, wodurch notwendige Investitionen in das Gebiet unterblieben. Die Folge ist ein Gewerbegebiet, das durch Restnutzungen, leerstehende Bausubstanz mit hohem Modernisierungsbedarf, aber auch durch wirtschaftlich starke Betriebe mit Verlagerungsbedarf auf Grund der Standortnachteile geprägt ist.

Die Stadt Sulingen hat auf die Standortnachteile und Funktionsschwächen des Gewerbegebiets mit der Ausweisung großflächiger Gewerbegebiete zuerst im Osten und Westen der Stadt und im Folgenden im Süden, Südosten und Südwesten der Stadt an den Umgehungsstraßen B 214 und B 61 reagiert. Diese lagegünstigen Gewerbegebiete wurden und werden gut angenommen; zurzeit verfügt die Stadt hier noch über 33 ha Reserveflächen. Die Stadt Sulingen hält mit diesen Reserveflächen ein gutes Potential für eine Fortsetzung der wirtschaftlichen Entwicklung vor.

Nutzungskonflikte zwischen den Gewerbegebieten und Wohnnutzungen bestehen mit Ausnahme der Gewerbegebiete beiderseits der Bahn nicht.

Westlich der Bahn hat das Geschäftszentrum Stadtkern an der Langen Straße eine positive Entwicklung genommen; es stellt heute das Versorgungszentrum für die Stadt und die Region mit Waren des täglichen bis langfristigen Bedarfs dar. Als positiv ist zu bewerten, dass es gelungen ist, zeitgemäße Betriebe der Lebensmittelversorgung im Stadtkern anzusiedeln und diesen dadurch zu beleben. Nachteilig für die weitere Entwicklung des Geschäftsbereichs ist die Zäsur durch die Bahnanlage und das angrenzende Gewerbegebiet, die die Anbindung der östlichen Stadtbereiche und eine Erweiterung des Stadtzentrums erschweren. Ohne diese Zäsur wäre es möglich, in den Gewerbebauten des östlich an die Bahn angrenzenden SUN-Parks Nutzungen wie großflächige Freizeitangebote anzusiedeln, die der Stadtmitte zusätzliche Besucher zuführen und das Nutzungsangebot erweitern.

Im Westen der Stadt wurde die Suleniederung zu einem weiträumigen, attraktiven Naherholungsraum mit Fuß- und Radwegen und Stadtseen ausgebaut, der auch touristisch vermarktet wird. Die Wohn- und Lebensqualität sowie die ökologischen Verhältnisse der Stadt konnten hierdurch nachhaltig verbessert werden. Im Nordosten der Stadt ist um das Wasserwerk der Ausbau eines weiteren naturnahen Naherholungsgebiets geplant. Auch für die östlichen Wohngebiete ist damit eine wesentliche Verbesserung der Kurzzeiterholung gegeben. Bei einer Aufgabe der Bahnanlagen wäre eine Vernetzung mit den Grünflächen im Westen der Stadt und eine begrünte Fuß- und Radwegverbindung zur Stadtmitte möglich, wodurch die Freizeitmöglichkeiten, das touristische Angebot und die Erreichbarkeit der Stadtmitte deutlich erweitert werden könnten.

Aus den vorgenannten Analysen zur gesamtstädtischen Siedlungsstruktur wird deutlich, dass die Bahnanlage und die beiderseitigen Gewerbegebiete das aktuell wesentliche Problem der Stadt Sulingen bei der Entwicklung von Siedlungsstruktur und Gewerbe darstellen.

Die Stadt Sulingen hat die städtebauliche Problematik frühzeitig erkannt und zur Vorbereitung der Durchführung eines Sanierungsverfahrens am 13.03.2003 die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen für das Gebiet beiderseits der Bahn beschlossen. Am 25.10.2004 erfolgte die förmliche Festlegung des Sanierungsgebiets „Sulingen Nord“, welches heute den bebauten Teil des vorgesehenen Fördergebiets ausmacht. Dieses Sanierungsgebiet wurde am 01.10.2004 in das Städtebauförderprogramm des Landes Niedersachsen aufgenommen.

In den Vorbereitenden Untersuchungen wurden die städtebaulichen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet erfasst und beurteilt. Die damalige Bewertung der Situation besteht heute unverändert fort und kann daher für dieses Integrierte Stadtentwicklungskonzept für das vorgesehene Fördergebiet übernommen werden.

Die Chancen und Probleme für dieses hinsichtlich der Siedlungsstruktur äußerst problematische Gebiet der Stadt Sulingen wurden wie folgt zusammengefasst:

- *„Das vorgesehene Fördergebiet stellte noch in den 50 – er Jahren des 20. Jahrhunderts den östlichen Stadtrand dar. Beiderseits der Bahnanlagen entstand hier seit ca. 1950 ein Gewerbegebiet, in dem zahlreiche Gewerbe- und Industriebetriebe auf den Bahnanschluss angewiesen waren und mit diesem eine funktionstüchtige Symbiose bildeten. In den Folgejahren erfolgte eine Ausdehnung der Stadt in östlicher Richtung, so dass das Untersuchungsgebiet heute die geographische Mitte der Stadt darstellt. Die neuen Wohngebiete grenzen dabei unmittelbar an die Gewerbebetriebe. Die heutige Nutzungsstruktur des vorgesehenen Fördergebiets entspricht nicht diesem zentralen Standort.*
- *Die großflächigen Bahnanlagen liegen überwiegend brach; sie bilden eine Zäsur in der Stadtmitte. Sie beeinträchtigen die Entwicklung des Stadtzentrums sowie die Verbindung der östlichen und westlichen Wohngebiete und die Vernetzung von Grünflächen.*
- *Die gewerbliche Nutzung ist durch deutliche Segregationserscheinungen wie Restnutzungen und Leerstände gekennzeichnet. Zukunftsfähige Betriebe leiden unter Standortnachteilen wie die große Entfernung zum überörtlichen Verkehrsnetz, die schlechte Erreichbarkeit für Kunden, die fehlenden Erweiterungsmöglichkeiten und die Einschränkungen durch die Nähe der Wohnbebauung.*
- *Im vorgesehenen Fördergebiet bestehen großflächige und wegen der Lage in der Stadtmitte unzureichend genutzte Freiflächen, deren gewerbliche Entwicklung wegen heutiger Standortnachteile städtebaulich nicht mehr sinnvoll ist oder die wegen des Bedeutungsrückgangs gewerblicher Nutzungen in diesem Umfang nicht mehr benötigt werden.*

- *Der Erschließungsverkehr der Gewerbebetriebe im vorgesehenen Fördergebiet führt zu erheblichen Störungen der unmittelbar angrenzenden Wohnnutzung durch Lärm und Erschütterungen.*
- *Das bestehende Erschließungssystem ist den Belastungen insbesondere des Schwerlastverkehrs sowohl hinsichtlich der Dimensionierung wie auch des technischen Ausbaus nicht gewachsen.*
- *Die Erschließung mehrerer Gewerbebetriebe ist wegen der fehlenden Anbindung an öffentliche Verkehrsflächen nicht gesichert und teilweise beeinträchtigt.*
- *Im gesamtstädtischen Gefüge stellt die unzureichende Ost-West-Verbindung eine funktionale Störung dar. Die Erreichbarkeit der Innenstadt kann durch eine zusätzliche Anbindung im Verlauf der Bahnanlage an die nördliche Entlastungsstraße deutlich verbessert werden.*
- *Die stillgelegten Bahnanlagen eröffnen die Chance, die Erschließung des vorgesehenen Fördergebiets neu zu ordnen.*
- *Das vorgesehene Fördergebiet weist hinsichtlich des Zustands der Bausubstanz erhebliche Mängel aus. Durch Bedeutungsverluste der gewerblichen Nutzungen, durch Betriebsaufgaben mit nachrückenden Restnutzungen sowie durch Verlagerungsüberlegungen sind Investitionen in die Gebäudemodernisierung in den letzten Jahren unterblieben oder auf das minimal notwendige Maß beschränkt worden.*
- *Da diese ältere Bausubstanz den zeitgemäßen Anforderungen an Produktions- und Verarbeitungsabläufe teilweise nicht mehr entspricht, muss davon ausgegangen werden, dass unter Marktbedingungen umfassende Investitionen auch in Zukunft unterbleiben werden. Die Folge wird eine Zunahme der Leerstände und der Restnutzungen sein.*
- *Die modernisierungsbedürftige Bausubstanz stellt eine erhebliche Beeinträchtigung des Stadtbilds dar; sie beeinträchtigt auch die angrenzenden Wohngebiete.*

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das vorgesehene Fördergebiet auf Grund der bestehenden Nutzungen, der Lage, der Erschließung und der Bebauung den zeitgemäßen Anforderungen an ein Gewerbegebiet nicht genügt und dass seine gegenwärtige Funktion der zentralen Lage in der Stadt nicht entspricht.

Auf Grund der Lage unmittelbar am Rand des Stadtzentrums, der beiderseits direkt angrenzenden Wohnbebauung, der schlechten Einbindung in das überörtliche Verkehrsnetz und der Verfügbarkeit gut erschlossener Flächen in den neuen Gewerbegebieten der Stadt ist es städtebaulich nicht sinnvoll, das vorgesehene Fördergebiet insgesamt als Gewerbegebiet weiter zu entwickeln. Erforderlich ist eine städtebaulich sinnvolle Neuordnung des Gebiets, die zu einer zeitgemäßen Nutzung der brachliegenden Gewerbe- und Bahnflächen führt.“

Aus der Zusammenfassung der Chancen und Probleme wird deutlich, dass durch eine geordnete städtebauliche Neuordnung des Bereichs erhebliche Potentiale für die Entwicklung von Wirtschaft, Beschäftigung und Stadtstruktur bestehen:

- **Wirtschaftlich starke Betriebe können im Rahmen des Sanierungsverfahrens bei ihren Verlagerungsabsichten innerhalb der Stadt unterstützt werden.**

- Für wirtschaftlich starke, aber standortgebundene Betriebe kann ein entwicklungsfreundliches Umfeld und Standortsicherheit durch die Schaffung von Abstandsflächen und zusätzlichen Erschließungsanlagen, die Wege verkürzen und Wohngebiete nicht belasten, geschaffen werden.
- Grundstücke mit nicht mehr zeitgemäßer und wirtschaftlich sanierbarer Bausubstanz können neu geordnet und einer standortgerechten Nutzung durch zusätzliche Betriebe zugeführt werden, wobei eine Aufwertung des gesamten Umfelds erreicht werden kann.

Das „Schmuddelgebiet“ der Stadt hat damit alle Voraussetzungen und Chancen, um zu einem attraktiven Innenstadtgebiet mit zusätzlichen Betrieben und Arbeitsplätzen bei gleichzeitiger Beseitigung zahlreicher städtebaulicher Probleme zu werden. Auch das Grundsatzproblem der Stadt, nämlich die Trennung in die westlichen und östlichen Stadtteile, kann beseitigt werden, wodurch sich deutliche Wegeverkürzungen und damit verbesserte Standort- und Wohnbedingungen ergeben. Die Erreichbarkeit von Gemeinbedarfseinrichtungen wie Schule und Kindergarten sowie des Geschäftszentrums wird deutlich verbessert. Die bestehenden Naherholungsgebiete im Westen und die geplanten Naherholungsgebiete im Osten können miteinander vernetzt werden, wodurch sich eine deutliche Steigerung der Lebensqualität der Stadt ergibt. Die Erreichbarkeit der Innenstadt wird durch eine zusätzliche Anbindung nach Norden deutlich verbessert; die Erschließung der verbleibenden Betriebe kann über diese erfolgen und die Wohnstraßen entlasten.

1.5) Gewerbliche Situation

Die Stadt Sulingen ist Standort zahlreicher klein- und mittelständigen Unternehmen, die zum Teil überregionale Bedeutung haben. Hierzu zählen LLOYDS Schuhfabrik mit ca. 500 Mitarbeitern, der Sulinger Unternehmenspark SUN-Park mit attraktiven Angeboten für Existenzgründer, die Leichtmetall- und Bronze gießerei Sulinger Metallguss, der überörtlich tätige Baustoffhandel Leymann und die Bau- und Logistikfirma Gerdes und Landwehr sowie die Firmen NORO (Rohrsystembau), RAKO Landwirtschaftlicher Maschinenbau, Comte Galvanotechnik, Hische Metallbau und Schiffzulieferer und die Bonbonfabrik Fischer Fine Sweets". Die Ratsapotheke ist landesweit für ihren Bullenschluck bekannt.

Insgesamt existieren in Sulingen im Jahr 2004 = 441 Betriebe; gegenüber 1996 ist eine Zunahme von 41 Betrieben zu verzeichnen. Die Zahl der Beschäftigten fiel in dem Zeitraum 1996 bis 2006 geringfügig von 4.850 auf 4.645 Beschäftigte. Gegenüber dem Vorjahr stieg die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2006 um 85 Personen. Die gewerbliche Situation stellt sich damit als relativ stabil dar.

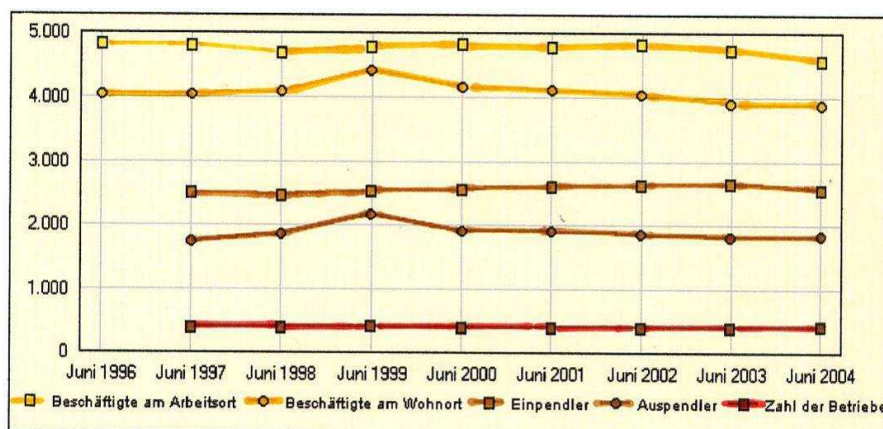


Abb.7: Beschäftigtenzahlen

Die Verteilung der Beschäftigten nach Wirtschaftsgruppen stellt sich wie folgt dar (2005):

- 1 % Landwirtschaft
- 28 % Produzierendes Gewerbe
- 30 % Handel, Gastgewerbe, Verkehr
- 41 % Dienstleistungen

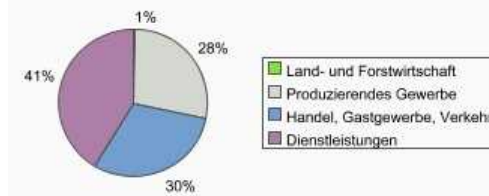


Abb.8: Verteilung der Beschäftigungssektoren

Neben Handel und Dienstleistungen ist damit auch das produzierende Gewerbe trotz der Lage im ländlichen Raum von hoher Bedeutung für die Wirtschaft Sulingens. Wegen der Weitläufigkeit des Landkreises ist Sulingen ein bedeutsamer Einzelhandelsstandort auch für großflächige Einzelhandelsangebote für die Region; der Einzugsbereich Sulingen umfasst ca. 30.000 Einwohner.

Die Wirtschaftskraft Sulingens zeigt sich auch in den Gewerbesteuererträgen, die 2006 = 486 €/Einwohner betragen und damit mit 170,5 % deutlich über dem Landesvergleich (Land = 100 %) lagen.

Die Bedeutung des Sulinger Gewerbes für die Region zeigt sich in der Pendlerbilanz: 2.658 Einpendlern stehen 1.892 Auspendler gegenüber, was ein Saldo von + 766 Pendlern bedeutet. Die Sulinger Betriebe sind damit ein bedeutender Arbeitgeber für die Menschen der Region.

Die positive Entwicklung des Gewerbes in Sulingen ist auch auf die vorausschauende Gewerbeflächenentwicklung der Stadt zurückzuführen. Im Osten entstand in unmittelbarer Nähe zur Ortsumgehung der B 214 das Gewerbegebiet Sulingen Ost, an der B 61 das Gewerbegebiet Sulingen West und dann an dem Schnittpunkt von B 61 und B 214 das Gewerbegebiet Sulingen Südwest. Am Schnittpunkt der L 202 mit der B 214 wird zurzeit das Gewerbegebiet Sulingen Süd entwickelt.

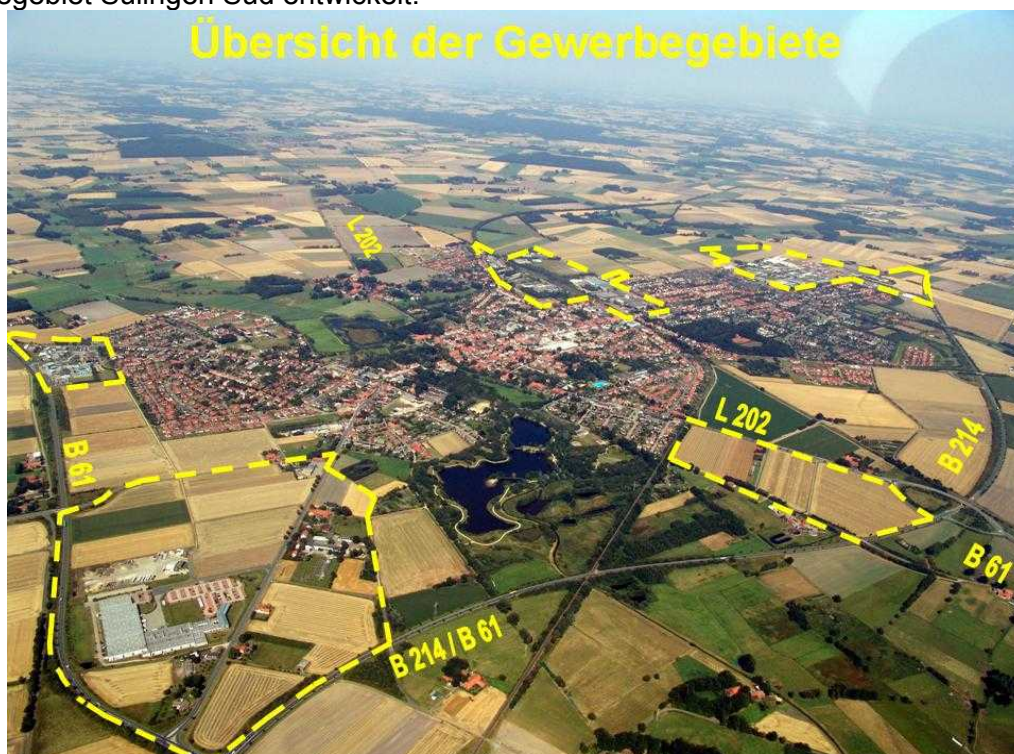


Abb.9: Übersicht der Gewerbegebiete

Alle Gewerbegebiete verfügen damit über eine direkte Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz und verfügen über ausreichende Reserveflächen für die nächsten Jahre. Für den darüber hinausgehenden mittel- bis langfristigen Zeitraum ist der Bedarf an weiteren Reserveflächen im Rahmen der Fortschreibung der Bauleitplanung zu ermitteln, um rechtzeitig eine Flächenbevorratung einzuleiten.

Das Gewerbeflächenentwicklungskonzept für den Landkreis Diepholz (Nieders. Institut für Wirtschaftsförderung, 2004) kommt hinsichtlich des Gewerbestandorts Sulingen zu folgenden Feststellungen:

- Sulingen wird als wirtschaftlicher Schwerpunktstandort im östlichen Kreisgebiet betrachtet, was sich in dem vergleichsweise hohem Gewerbeflächenumsatz der letzten Jahre ausdrückt.
- Sulingen verfügt über 17,8 ha verfügbare Gewerbeflächen, davon 12,5 ha sofort verfügbare. 5,9 ha der verfügbaren bzw. sofort verfügbaren Flächen sind GI-Flächen im Gebiet „Bergmann-Kabelwerke und Lackdraht Union“, also im heutigen SUN-Park. Das Angebot an Reserveflächen wird als mittelfristig ausreichend bezeichnet.
- Die Nachfrage nach Gewerbeflächen entstand vorrangig durch Erweiterungen, Verlagerungen und Neugründungen innerhalb der Gemeinde und nur zu einem geringen Anteil durch Verlagerungen zwischen anderen Gemeinden des Landkreises oder von außerhalb des Landkreises.
- Die Lage im Schnittpunkt zweier Bundesstraßen, das differenzierte Angebot sofort verfügbarer Flächen und die Konfliktfreiheit mit anderen Nutzungen werden als positive Standortfaktoren für eine weitere gewerbliche Entwicklung der Vorratsflächen betrachtet.
- Die Stadt Sulingen bietet mit ihren hochwertigen verfügbaren Flächen auch gute Chancen für die Ansiedlung regional mobiler Firmen.

Gewerbliche Situation im vorgesehenen Fördergebiet:

Im Gewerbebesatz des vorgesehenen Fördergebiets sind in den letzten Jahren deutliche Segregationserscheinungen festzustellen. In zahlreiche früher von produzierenden oder verarbeitenden Betrieben genutzten Hallen sind Restnutzungen nachgerückt, zwei Hallen stehen zur Zeit leer und sind nach Aussagen der Eigentümer nicht mehr zu vermieten:

- Die Halle eines holzverarbeitenden Betriebs (2) am Schwafördener Weg steht leer.
- Die östlich angrenzende Halle (3) wird als Vorratslager für Lebensmittel genutzt.
- Die für die Herstellung von Beton-Fertigteilen errichtete Halle wird von einer Autoverwertung (5) genutzt.
- Die Hallen einer ehemaligen Landmaschinenfabrik (7) werden als Miethallen überwiegend von einer Rohrbaufirma genutzt und stehen zum Teil leer.
- Die Viehauktionshalle mit dem dazugehörigen Stall (8) hat ihre frühere Bedeutung verloren; die Stallanlagen werden überwiegend zur Quarantäneaufstallung für zum Export bestimmte Zuchtrinder genutzt.
- In dem früher von der Bahn für Reparaturarbeiten genutzten Lokschuppen wird heute eine Diskothek (11) betrieben, weitere ehemalige Lagerhallen der Bahn an der Nienburger Straße (10) beinhalten heute eine Videothek bzw. stehen leer.
- Eine Produktionshalle des ehemaligen Kabelwerks wird heute als Lager eines Baustoffhandels (14) genutzt.

Im vorgesehenen Fördergebiet befinden sich heute (2007) in dem baulich genutzten Bereichen folgende Nutzungen:

- (1) Spedition, LKW-Service und Bauunternehmen
- (2) Leerstand
- (3) Vorratslager Lebensmittel

Betriebstätigkeiten, Lieferverkehre sowie Be- und Entladevorgänge Lärm-, Staub- und Geruchsemissionen aus, die zu Nutzungskonflikten mit der unmittelbar angrenzenden Wohnbebauung führen.

Da der Lieferverkehr in den letzten Jahren vollständig von der Schiene auf die Straße verlagert wurde und durch die Erweiterung verkehrsintensiver Betriebe im Umfang deutlich zugenommen hat, haben sich die Nutzungskonflikte zwischen der Wohn- und der Gewerbenutzung in den vergangenen Jahren deutlich verstärkt.

Standortprobleme:

Für die vorhandenen Betriebe bestehen im vorgesehenen Fördergebiet erhebliche Probleme, die eine Entwicklung am gegenwärtigen Standort behindern bzw. ausschließen: Die Nähe der Wohnbebauung lässt die notwendige Erweiterung zukunftsfähiger Betriebe nur noch eingeschränkt zu. Der Standort wird zudem von diesen Betrieben wegen der mangelhaften Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz mit weiten Wegen und langen Fahrzeiten und der schwierigen Erreichbarkeit für Kunden als nicht mehr zeitgemäß betrachtet. Die teilweise beengten Grundstücksverhältnisse lassen notwendige Betriebsentwicklungen nicht zu. Diese Betriebe erwägen Betriebsverlagerungen, die zu einem weiteren Bedeutungsverlust des Standorts als Gewerbegebiet führen werden.

Mängel Bausubstanz:

Diese Abwanderungsüberlegungen werden gestützt durch den schlechten baulichen Zustand und Zuschnitt zahlreicher Gebäude. Die für einen zeitgemäßen Zustand erforderlichen hohen Investitionen in den Altbaubestand werden wegen der Standortnachteile des Gebiets nicht im erforderlichem Umfang erfolgen, was zu einer Zunahme der Restnutzungen und der Leerstände und damit zu einer weiteren Segregation des Gebiets führt, da das Gebiet für höherwertige gewerbliche Nutzungen nicht mehr ausreichend attraktiv ist.

Von den im vorgesehenen Fördergebiet ansässigen Betrieben wurden bei einer Betriebsbefragung im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen und bei aktuellen Befragungen folgende Probleme am gegenwärtigen Standort genannt:

- Spedition: lange Anfahrtswege zum übergeordneten Verkehrsnetz, beengte Platzverhältnisse, keine Erweiterungsmöglichkeit für Wartungshalle, keine langfristige Expansionsmöglichkeit. Eine Verlagerung wird angestrebt.
- Holzgroßhandlung: Grundstück ist vollständig ausgenutzt, keine Erweiterungsmöglichkeiten, angrenzende Wohnnutzung, Erschließung über Wohnstraßen auch zur Nachtzeit.
- Baumarkt/Baustoffhandel: schwierige Erreichbarkeit für Kunden wegen großer Entfernung zum überörtlichen Verkehrsnetz und fehlender Anbindung in das nördliche Kreisgebiet, fehlende Möglichkeit für eine Erweiterung um ein Gartencenter, schlechter Bauzustand von Lagerhallen. Eine Neuorganisation der Betriebstätigkeit auf dem eigenen Grundstück wird angestrebt.
- Schlosserei, Metallverarbeitung: Es handelt sich um einen Neubau nach Betriebsverlagerung, keine Probleme.
- Ehem. Holzbaubetrieb Schwafördener Weg: Die nach Betriebsverlagerung leerstehende Halle lässt sich wegen des schlechten Bauzustands und des mangelhaften Standorts nicht mehr vermieten. Aktuell wird ein Zwangsversteigerungsverfahren eingeleitet.
- Autoverwertung: Keine Expansionsmöglichkeiten, dringend benötigte Lagerflächen stehen nicht zur Verfügung.
- Gießerei: Produktionsabläufe und teilweise schlechte Bausubstanz erfordern den Neubau eines Produktionsgebäudes, fehlende Erweiterungs- und Abstandsflächen zur Wohnbebauung. Der Betrieb ist standortgebunden, eine Verlagerung ist nicht möglich. Die Erschließung über Wohnstraßen ist mangelhaft.
- Gärtnerei: Es wird eine Verlagerung wegen der angestrebten Erweiterung um den Landschaftsbau erwogen.

- Ehem. Ley-Fabrikhallen: Hallen sind nur zum Teil vermietbar, Zufahrt zu öffentlichen Straßen nur über Bahngelände möglich, schlechter Zustand der Altbausubstanz mit hohem Investitionsbedarf. Bestehender Rohrsystembetrieb strebt wegen Betriebsexpansion eine Verlagerung an.
- Diskothek: fehlende Parkplätze, Nachbarschaftsbeschwerden wegen Lärmbelästigung, zentrale Lage wird als Standortvorteil gesehen.
- SUN-Park: Orientierung zur Innenstadt durch großflächige Freizeitangebote durch Bahnbrache erschwert, Erschließung über Wohnstraße problematisch.

Die beschriebenen Probleme belegen die Funktionsschwäche des vorgesehenen Fördergebiets als Gewerbestandort. Von vier Betrieben wurden im Rahmen der Betriebsbefragung konkrete Verlagerungsüberlegungen genannt, drei standortgebundene Betriebe haben Erweiterungsbedarf, der auf eigenen Grundstücken wegen Flächenmangels nicht realisiert werden kann. Nahezu alle Betriebe bemängeln die Erschließungssituation.

Die vier verlagerungswilligen Betriebe verfügen derzeit über 220 Beschäftigte, sie sind damit von hoher Bedeutung für die wirtschaftliche Zukunft der Stadt Sulingen. Zwei der Betriebe haben in letzter Zeit Neueinstellungen vorgenommen, zwei Betriebe gehen von Neuanstellungen nach der Betriebsverlagerung aus.

Auf das gute Angebot mit lage- und preisgünstigen Gewerbeflächen im Stadtgebiet wurde hingewiesen. Ziel der Stadt Sulingen ist es, verlagerungswillige Firmen im Rahmen des laufenden Sanierungsverfahrens in diese Gewerbegebiete umzusiedeln, um sie am Standort Sulingen zu sichern und um diesen Firmen die Voraussetzungen für ein wirtschaftliches Wachstum zu schaffen. Wegen des Umfangs dieser Aufgabe sind hierfür über die Sanierungsmittel hinausgehende Fördermöglichkeiten erforderlich, um die Zielsetzung in einem überschaubaren Zeitraum erfüllen zu können.



Abb.11: Luftbild Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“



Abb.12: Luftbild SUN-Park



Abb.13: Impressionen Bahngelände

1.6) Kulturelle Situation, Infrastruktur, Versorgung

Die Lange Straße stellt das Einkaufszentrum der Stadt dar mit einem geschlossenen Einzelhandels- und Gastronomiebesatz und mehr als 1800 Parkplätzen. Wegen der verkehrsberuhigten Gestaltung und des umfangreichen gastronomischen Angebots bietet die Innenstadt eine hohe Aufenthaltsqualität und ist Anziehungspunkt auch für das Umland. Das Geschäftszentrum grenzt unmittelbar an das für eine Förderung vorgesehene Gebiet.

Die Stadt ist Standort mehrerer überörtlicher Einrichtungen wie Krankenhaus, Amtsgericht und Katasteramt, es sind sämtliche Schularten vorhanden. Für kulturelle Veranstaltungen stehen das Stadttheater, das Bürgerhaus, die Alte Bürgermeisterei, das Fachwerkhaus am Meierdamm (wechselnde Ausstellungen), die Stadtbücherei, das Museum am Stadtsee und ein Kino-Filmpalast zur Verfügung.

Mit dem Sportpark steht der Stadt eine der schönsten Freisportanlagen Niedersachsens zur Verfügung, weiterhin bestehen ein Frei- und ein Hallenbad sowie zahlreiche Sporthallen.

Die Suleniederung nördlich und südlich der Langen Straße gliedert die Stadt und stellt mit dem Stadtsee ein attraktives Naherholungsgebiet in unmittelbarer Nähe der Wohngebiete dar.



Abb.14: Impressionen / Stadtansichten aus Sulingen

Sulingen stellt sich damit heute als ein attraktiver Wohnstandort mit einer hohen Lebensqualität dar.

1.7) Ökologische Situation

Die Stadt Sulingen hat im Rahmen der Stadtentwicklung erhebliche Anstrengungen zur Verbesserung der ökologischen Verhältnisse der Stadt unternommen. Ein wesentlicher Beitrag hierzu ist die Anlage des Grünzugs beiderseits der Sule mit dem Stadtsee mit einer Wasserfläche von 6,5 ha, der hervorragende Möglichkeiten sowohl zur Entwicklung von Natur und Landschaft wie auch zur Naherholung bietet.



Abb.15: Gliederung der Stadt durch den Grünzug Sulingeniederung mit Stadtsee



Abb.16: Luftbild / Impressionen vom Stadtsee

Sulingen hat sich in den letzten Jahren einen Namen als **Solarstadt** gemacht. Elf Windkraftanlagen und über 200 Solaranlagen auf den Dächern Sulinger Bürger und eine große Reihe von zukunftsweisenden Projekten haben dazu beigetragen, dass die größte europäische Sonnenenergievereinigung EUROSOLAR die Stadt Sulingen im Jahre 1997 mit dem Deutschen SOLARPREIS ausgezeichnet hat. Seit dieser Zeit ist Sulingen in Sachen Solarenergie bundesweit bekannt und Vorbild für andere Kommunen. Viele Menschen kommen auch deswegen gerne nach Sulingen um sich über die Erneuerbaren Energien zu informieren.

Aus der Internetseite der Stadt Sulingen (www.sulingen.de):

Klimaschutz ist überlebenswichtig Bereits seit über 20 Jahren werden in Sulingen konkrete Maßnahmen im Bereich des Natur- und Umweltschutzes durchgeführt. Im Jahre 1992 ist die Stadt Sulingen als eine der ersten Kommunen in Deutschland dem Klimabündnis Europäischer Städte sowie ab 1997 der Sonnenenergievereinigung EUROSOLAR beigetreten.

1. Binnenwindkraftanlage Niedersachsens 1989 hat ein Sulinger Bürger die 1. Binnenwindkraftanlage Niedersachsens in Sulingen errichtet. Die Stadt selbst betreibt seit 1995 eine eigene 150 kW-Windkraftanlage. Im Windpark Dillenberg produzieren derzeit 11 Windenergieanlagen umweltfreundlichen Strom.

Absorberanlage für das Freibad Das städtische Freibad wird seit 1992 mit Sonnenenergie beheizt. In Zusammenarbeit mit dem damaligen Energieversorger HASTRA wurde eine sogenannte Absorberanlage installiert. Seit dieser Zeit spart Sulingen jahresdurchschnittlich rund 6.000,00 Euro an Gaskosten.

Arbeitskreis Solarenergie Um die Bevölkerung zu erreichen wurden gemeinsam mit dem Arbeitskreis Solarenergie zahlreiche Informationsabende durchgeführt, aus denen sich dann die Sulinger Solarwochen entwickelten. Kooperiert wurde mit der Kreisvolkshochschule des Landkreises, dem Umweltzentrum Stuhr, der Ländlichen Erwachsenenbildung, verschiedenen Solarfachverbänden, den Handwerksbetrieben und der Volksbank Sulingen.

Solarwochen Seit 1996 werden Solarwochen durchgeführt. 1997 eröffnete der Präsident von EUROSOLAR, Herr Dr. Hermann Scheer, der später den alternativen Nobelpreis erhalten hat, die 2. Sulinger Solarwoche vor fast 300 Besuchern im Stadttheater.



Dachziegelaktion für das Rathaus

1997 wurde eine bundesweit einmalige Aktion mit dem Ziel gestartet, nur mit Spenden der Bürger das Rathausdach mit Solarziegeln zu versehen. Die Aktion war außerordentlich erfolgreich und seither produziert eine 1,1 Kilowatt-Peak Anlage Sonnenstrom.

Deutscher Solarpreis

Für die umfangreichen Initiativen wurde Sulingen im November 1997 in Saarbrücken mit dem Deutschen Solarpreis von EUROSOLAR ausgezeichnet.

Abb.17: Solarziegel auf dem Rathausdach

2007 Gründung einer Bürgersolar GmbH mit dem Ziel, eine großflächige 30 Kilowatt-Peak Photovoltaik-Anlage auf dem Gebäude der Grundschule Sulingen zu errichten.

1.8) Demographische und soziale Situation

Die Stadt Sulingen hat eine Bevölkerung von 12.862 Einwohnern (31.12.2006). Die Bevölkerung ist dabei seit 1986 von 10.989 Einwohnern um 1.900 Einwohner = + 17,3 % gestiegen.

Die Prognose des Niedersächsischen Landesamtes für Statistik geht aufgrund der Entwicklung der Einflussfaktoren in den letzten Jahren von einer weiteren Zunahme der Bevölkerungszahl aus:

2006 = 12.862 Einwohner
 2011 = 13.044 Einwohner = + 182 Einwohner = + 1,4 %
 2016 = 13.226 Einwohner = + 364 Einwohner = + 2,8 %

Die Bevölkerungsgewinne im Zeitraum 2001 - 2006 ergaben sich aus Wanderungsgewinnen: 732 Todesfällen im Zeitraum 2001 - 2006 stehen 603 Geburten, dem Defizit bei der natürlichen Bevölkerungsentwicklung von - 129 Personen steht ein Wanderungssaldo von + 311 Personen gegenüber. Für den Prognosezeitraum ist von Fortbestand dieser Entwicklung auszugehen.

Mit dieser voraussichtlichen Bevölkerungszunahme gehen einher Veränderungen in der Altersstruktur:

Sulingen	Einw. 1987		Einw. 2006		Einw. 2011		Einw. 2016	
	absolut	In %	absolut	In %	absolut	In %	absolut	In %
unter 5	452	4,1	602	4,7	598	4,6	598	4,5
5 - 15	995	9,0	1.363	10,6	1.279	9,8	1.235	9,3
15 - 25	1.922	17,4	1.537	11,9	1.577	12,1	1.478	11,2
25 - 45	2.792	25,3	3.457	26,9	3.117	23,9	2.872	21,7
45 - 65	2.997	27,2	3.142	24,4	3.633	27,9	3.980	30,1
65 u.ält.	1.986	18,0	2.761	21,5	2.840	21,8	3.063	23,2
gesamt	11.037	100	12.862	100	13.044	100	13.226	100

Der Anteil der über 65-jährigen ist von 1987 bis 2006 von 18,0 % auf 21,5 % gestiegen; er wird von 2006 bis 2016 weiter auf 23,2 % steigen. Die Zahl der 45 - 60-jährigen wird im Prognosezeitraum 2006 - 2016 ebenfalls zunehmen, sodass für die Folgejahre eine weitere Zunahme der Alten erfolgen wird. Dagegen wird es im Prognosezeitraum 2006 bis 2016 bei den 25 - 45 - jährigen zu Bevölkerungsrückgängen von 26,9 % auf 21,7 % kommen. Die Zahl der Jugendlichen, die demnächst in das Arbeitsleben eintreten, ist dagegen als relativ konstant zu bezeichnen.

Damit ist auch in Sulingen ein demographischer Wandel festzustellen, der sich in den nächsten Jahren verstärken wird. Insgesamt wird er jedoch gegenüber anderen Regionen schwach ausgeprägt.

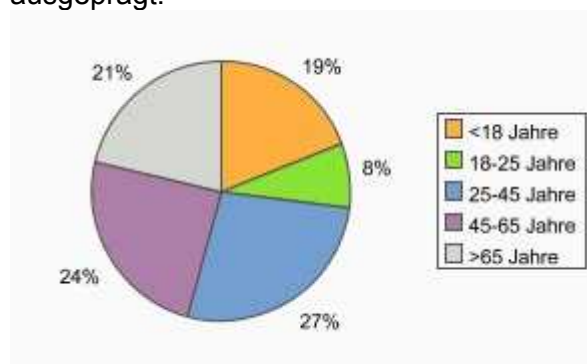


Abb.18: Altersstruktur 2006

Als Indikator für die sozialen Verhältnisse wird die Arbeitslosenquote herangezogen.

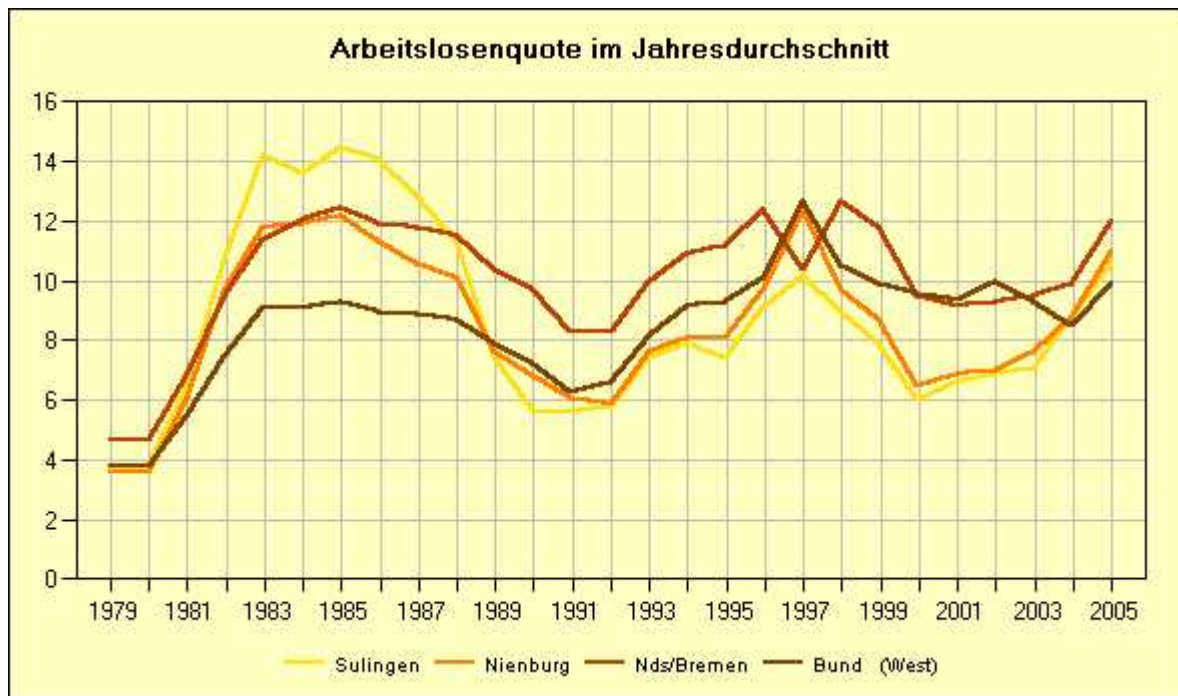


Abb.19: Arbeitslosenquoten im Vergleich (Diagramm)

Die Arbeitslosenquote in Sulingen (2005 = 10,6%) liegt unter der des Arbeitsamtsbezirks Nienburg (11 %) sowie Niedersachsens (12,0 %) und um 0,7 % über der des Bundes.

Jahr	Sulingen	Nienburg	Nds/Bremen	Bund (West)
1979	3,7	3,6	4,7	3,8
1980	3,8	3,6	4,7	3,8
1981	6,4	6,0	6,8	5,5
1982	10,7	9,7	9,5	7,5
1983	14,2	11,8	11,4	9,1
1984	13,6	11,9	12,1	9,1
1985	14,5	12,2	12,5	9,3
1986	14,1	11,3	11,9	9,0
1987	12,9	10,6	11,8	8,9
1988	11,3	10,1	11,5	8,7
1989	7,4	7,6	10,4	7,9
1990	5,7	6,8	9,7	7,2
1991	5,6	6,1	8,3	6,3
1992	5,8	5,9	8,3	6,6
1993	7,4	7,6	10,0	8,2
1994	7,9	8,1	10,9	9,2
1995	7,4	8,1	11,2	9,3
1996	9,1	9,7	12,4	10,1
1997	10,2	12,4	10,4	12,7
1998	9,0	9,7	12,7	10,5
1999	7,9	8,7	11,8	9,9
2000	6,0	6,5	9,5	9,6
2001	6,6	6,9	9,2	9,4
2002	6,9	7,0	9,3	10,0
2003	7,1	7,6	9,5	9,3
2004	8,8	8,8	9,9	8,5
2005	10,6	11	12,00	9,9

Datenquelle: Arbeitsamt Nienburg

Abb.20: Arbeitslosenquoten im Vergleich (Zahlen)

3.) Darstellung manifester oder latenter Entwicklungspotentiale für eine nachhaltige Stadtentwicklung; Bedeutung des Gebiets für die gesamtstädtische und/oder regionale Entwicklung; Einbindung in (Leitbild-) Strategien der Kommune (Entwicklungsziele, Visionen).

Entwicklungspotentiale:

Wie in der vorangegangenen Analyse mit Darstellung der gesamtstädtischen und teilträumlichen Chancen und Probleme herausgearbeitet wurde, stellen die überwiegend brachliegenden Bahnflächen mit den beiderseitigen Gewerbegebieten mit deutlichen Segregationserscheinungen den Problembereich der Stadt Sulingen hinsichtlich der Siedlungsstruktur, der Gewerbeentwicklung, der Innenstadtentwicklung, des Erschließungssystems und des Naherholungsangebots dar. Die Sanierung dieses Problembereichs ist der Schlüssel für eine mittelfristige und nachhaltige Stadtentwicklung.

Nach den Zielen der Sanierung soll der Bereich des vorgesehenen Fördergebiets soll der Bereich beiderseits der Bahn als zeitgemäßer Wohn- und Arbeitsstandort gestaltet und funktionsgerecht in die Stadtmitte eingefügt werden.

Hierzu bestehen konkrete Entwicklungspotentiale im vorgesehenen Fördergebiet:

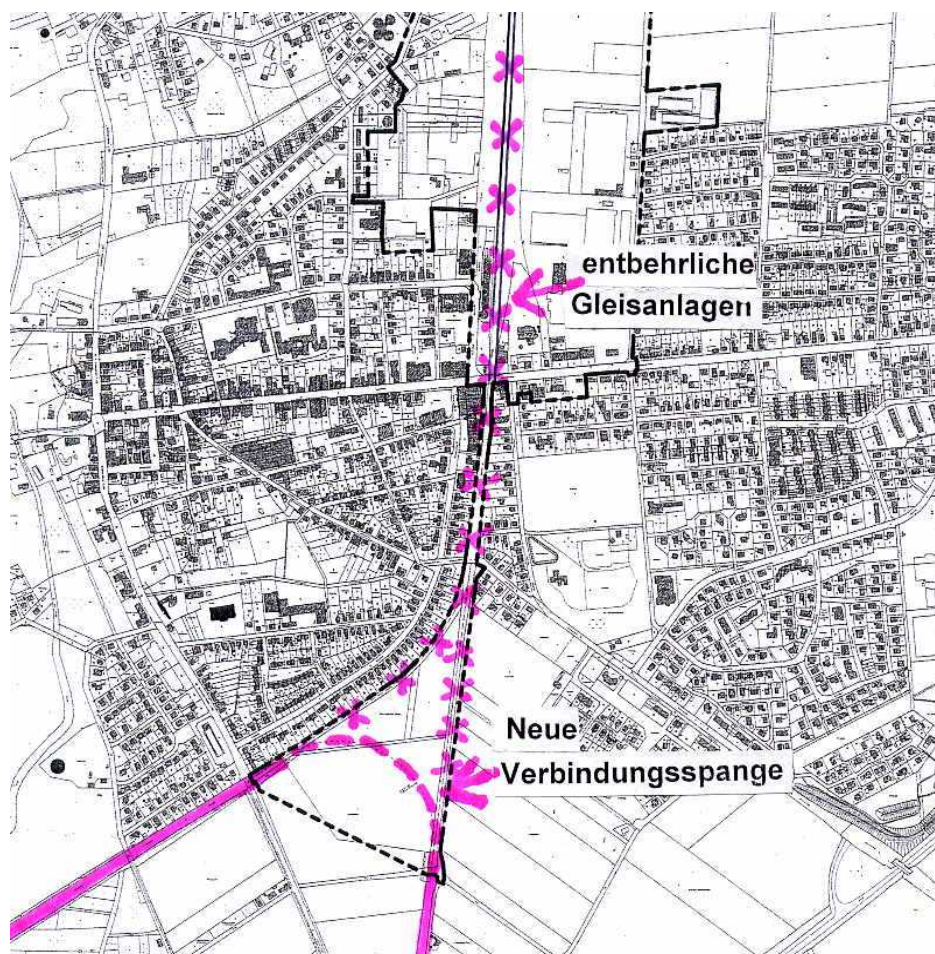


Abb.21: Entwicklungspotential Rückbau Bahn

Entwicklungspotential Rückbau Bahn: Die Bahnanlagen werden nur noch von gelegentlichen Werksverkehren als Wendeanlage benutzt, d.h. Züge fahren Sulingen aus Südwesten an und verlassen nach dem Umsetzen der Lok den Bahnhof nach Süden. Durch eine Verbindungsspanne im Süden der Stadt können die Gleise direkt miteinander verbunden

werden, sodass sämtliche Gleisanlagen in der Stadt entbehrlich werden. Die nicht mehr benötigten Gleisanlagen sind der Stadt Sulingen von der Bahn AG zum Kauf angeboten worden; die Maßnahme könnte zeitnah umgesetzt werden. Die Stadtmitte könnte ohne Zäsur durch die Bahn neu geordnet werden: ebenerdige Verbindung der Wohngebiete untereinander und mit dem Geschäftsbereich Stadtmitte, Verknüpfung der Naherholungsgebiete und damit Verbesserung der Lebensqualität. Die technische Machbarkeit ist gegeben.

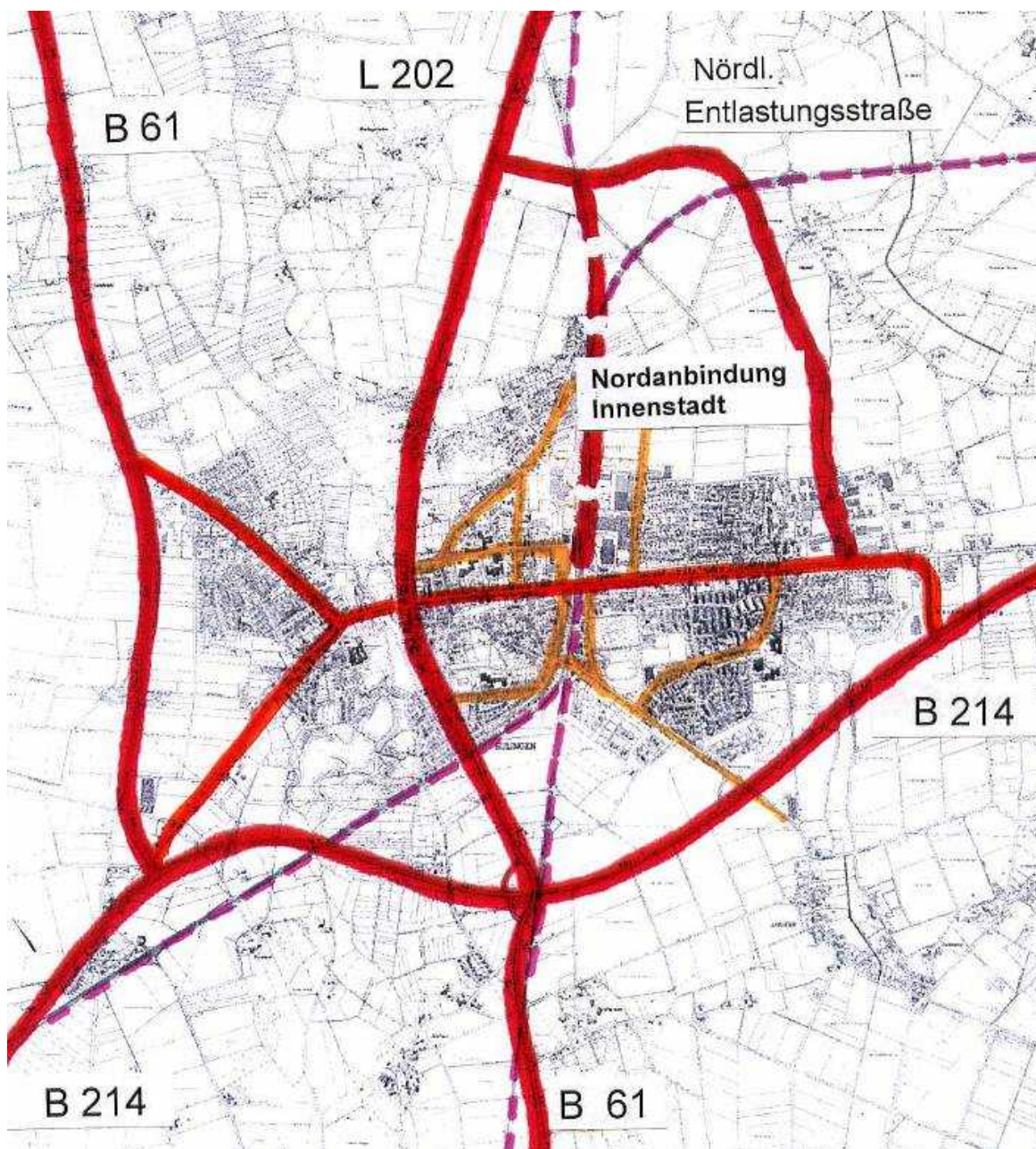


Abb.22: Entwicklungspotential Ausbau Erschließungssystem

Entwicklungspotential Ausbau Erschließungssystem: Der Rückbau der Bahn ermöglicht den Bau einer Erschließungsstraße von der Stadtmitte zur Nördlichen Entlastungsstraße, die zur Entlastung des Stadtkerns beiträgt und über die Gewerbebetriebe beiderseits der ehemaligen Bahn direkt und ohne Störung angrenzender Wohngebiete erschlossen werden können.

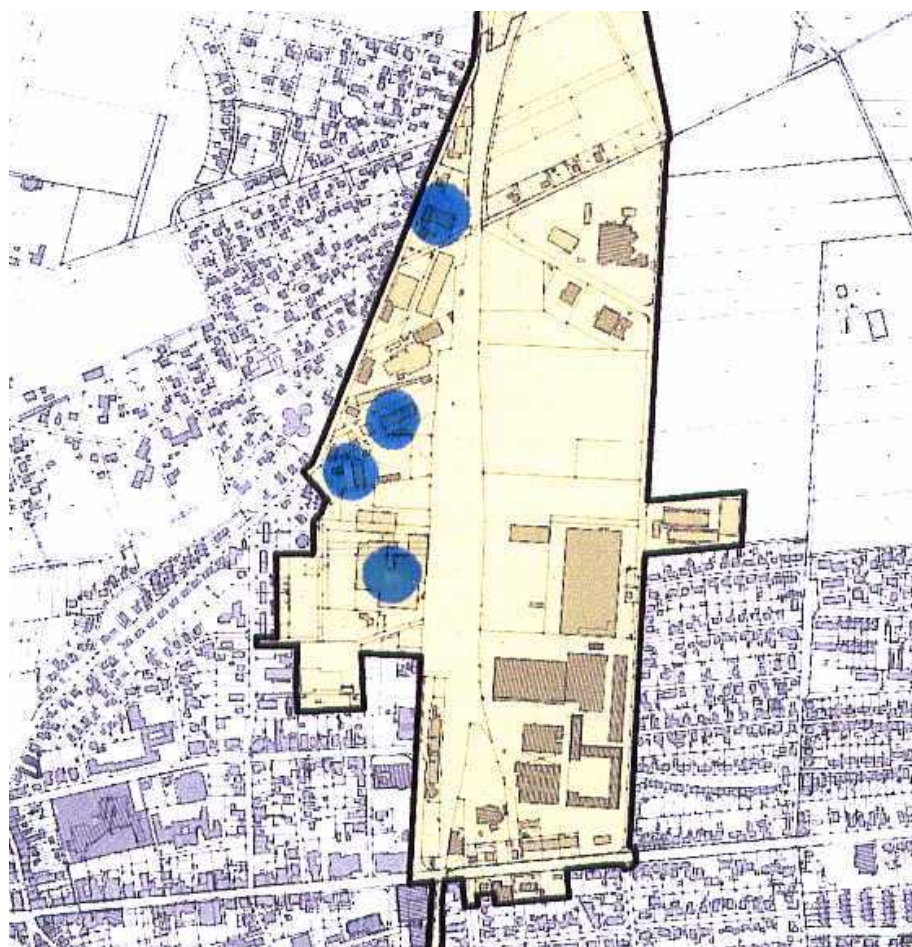


Abb.23: Entwicklungspotential Betriebsverlagerung

Entwicklungspotential Betriebsverlagerung: Wirtschaftlich entwicklungsfähige Betriebe, die im vorgesehenen Fördergebiet am bisherigen Standort wegen Standortnachteilen, fehlenden Erweiterungsflächen, unzureichender Bausubstanz oder Nachbarschaftsproblemen keine Entwicklungsmöglichkeiten sehen, sollen in besser geeignete Gewerbegebiete der Stadt Sulingen verlagert werden, um eine Betriebsentwicklung zu ermöglichen und ein Abwandern zu vermeiden. Zurzeit haben fünf Betriebe die Notwendigkeit oder die Bereitschaft erklärt.



Abb.24: Standort für Betriebsverlagerungen

Für verlagerungswillige Betriebe stehen in den Gewerbegebieten der Stadt erschlossene Flächen zur Verfügung.

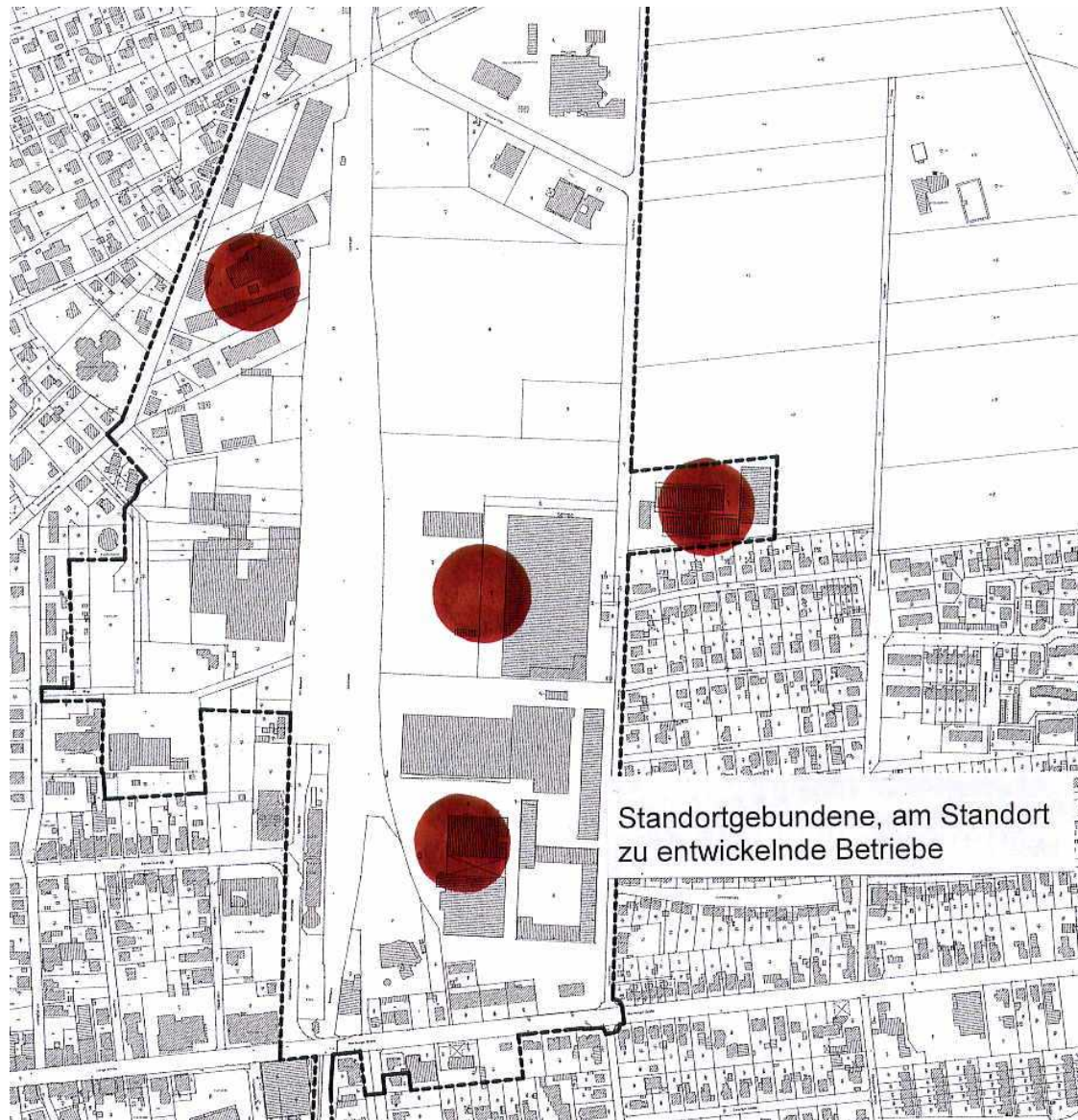


Abb.25: Entwicklungspotential Standortentwicklung

Entwicklungspotential Standortentwicklung: Einige wirtschaftlich gesunde Betriebe im vorgesehenen Fördergebiet mit Standortproblemen sind standortgebunden, aber auf eine Expansion angewiesen. Für diese Betriebe gilt die Zielsetzung, Entwicklungsmöglichkeiten am vorhandenen Standort zu schaffen durch die Hinzunahme frei werdender Flächen für Betriebsflächenerweiterungen und zur Schaffung von Abstandsflächen sowie durch die Verbesserung der Erschließung durch die direkte Anbindung an die neu zu schaffende Nord-Süd-Erschließung im Verlauf der Bahntrasse. Hierdurch kann eine deutliche Entlastung der angrenzenden Wohngebiete erreicht werden.

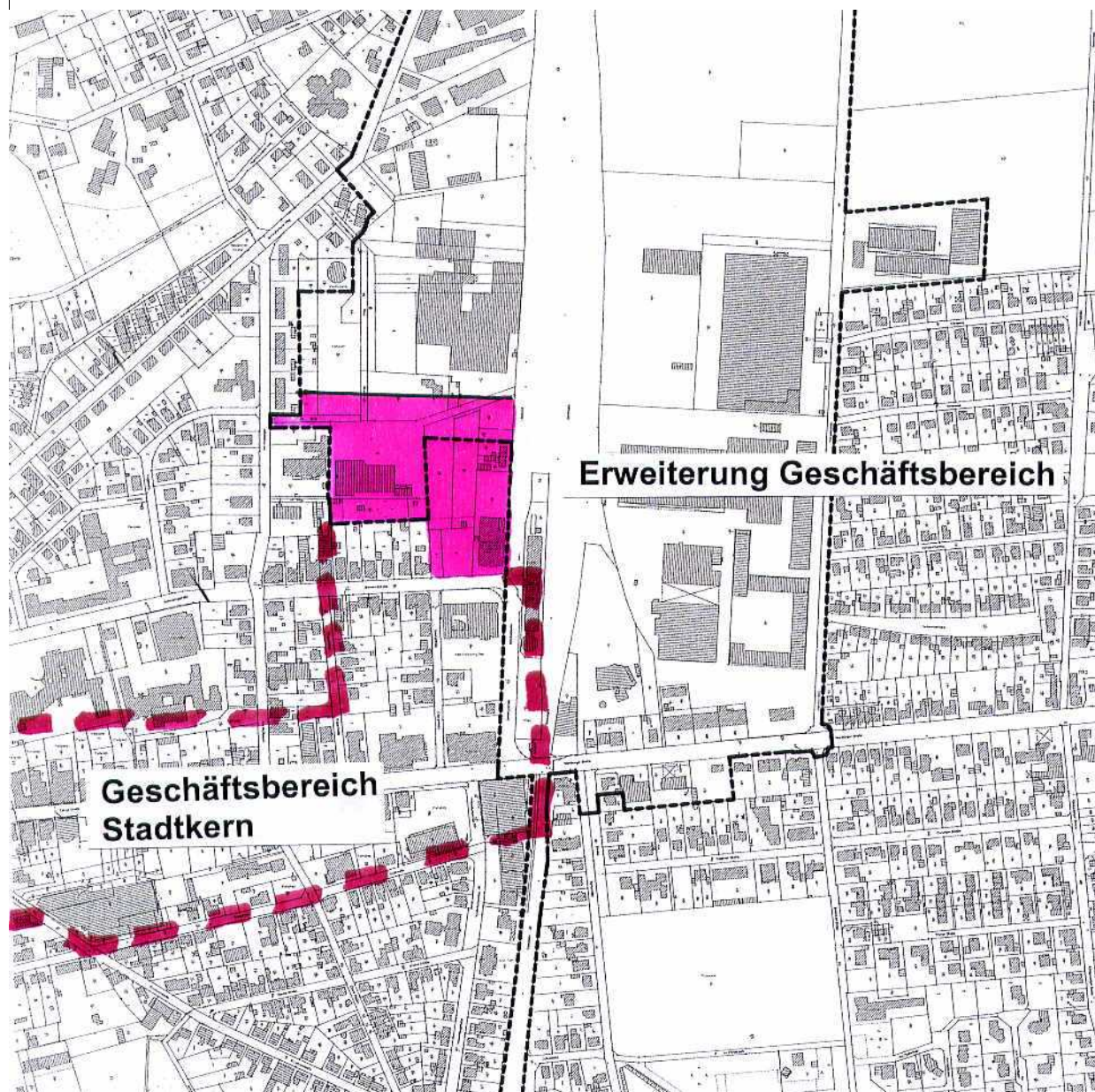


Abb.26: Entwicklungspotential Innenstadterweiterung

Entwicklungspotential Innenstadterweiterung: Einzelne frei werdende bzw. brach liegende Grundstücke im vorgesehenen Fördergebiet grenzen an den Stadtkern und sollen zu dessen Erweiterung genutzt werden. Hier sollen sich Betriebe ansiedeln können, die das Angebot des Stadtkerns ergänzen, ohne auf die 1a-Lage angewiesen zu sein.

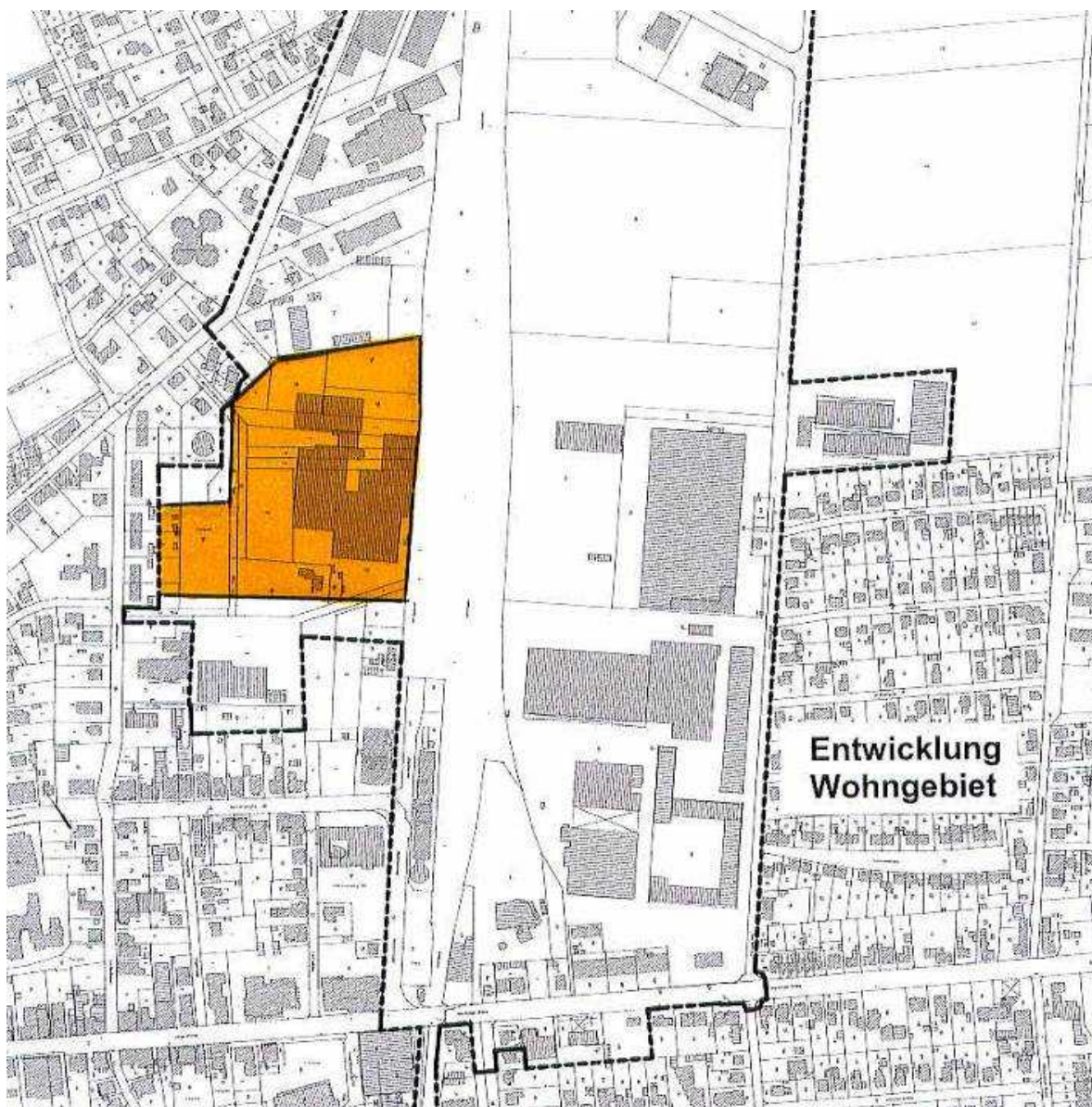


Abb.27: Entwicklungspotential Wohngebietsentwicklung

Entwicklungspotential Wohngebietsentwicklung: Eine zusammenhängende, frei werdende bzw. brach liegende Flächen im vorgesehenen Fördergebiet soll zu einem Wohngebiet entwickelt werden. In diesem sollen bislang in der Stadt nicht in ausreichendem Maße vorhandene Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen, Alten-Wohngemeinschaften, Wohngruppen, betreutes Wohnen, barrierefreies Wohnen, Baugemeinschaften oder Single-Eigenheime realisiert werden, um Angebote für diese Nachfragen zu schaffen und dem demographischen Wandel zu begegnen. Aufgrund der fußläufigen Entfernung zur Stadtmitte ist das Gebiet hierfür besonders geeignet; für den Geschäftsbereich werden zusätzliche Kunden gebunden. Die Attraktivität des Wohngebiets soll für die Zielgruppe durch Gemeinschaftseinrichtungen wie einen Stadteiltreff ergänzt werden.

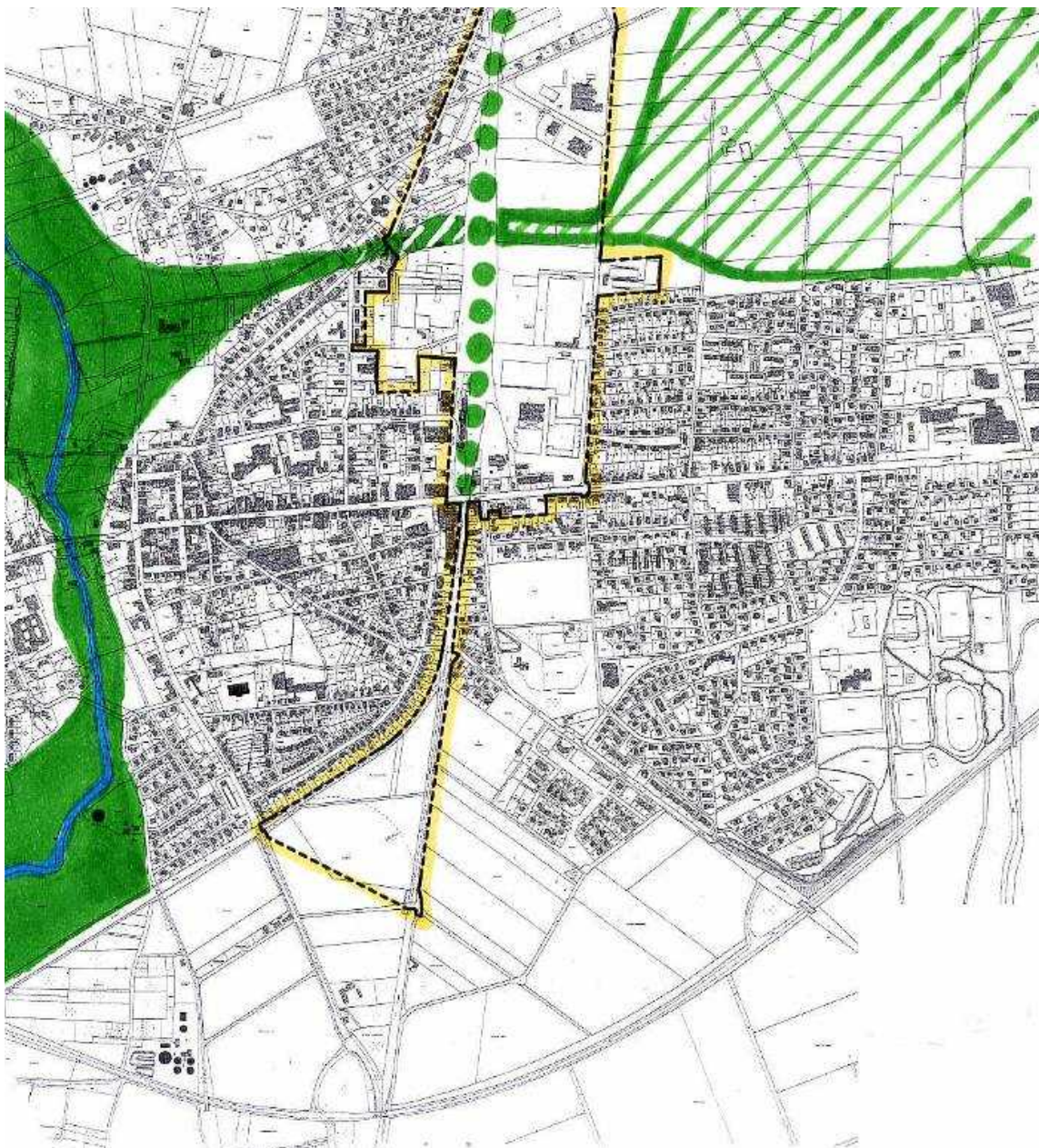


Abb.28: Entwicklungspotential Ausbau Naherholung

Entwicklungspotential Ausbau Naherholung: Im vorgesehenen Fördergebiet kann eine Verbindung zwischen dem Naherholungsgebiet entlang der Sule im Westen der Stadt und dem geplanten Naherholungsgebiet im Nordosten der Stadt realisiert werden, wodurch sich vom Südwesten zum Nordosten der Stadt ein zusammenhängendes Grüngelände ergeben würde. Weiterhin wird es möglich, im Verlauf der ehemaligen Bahntrasse eine Grünverbindung in den nördlichen Landschaftsraum auszubauen. Neben der ökologischen Aufwertung werden sich positive Auswirkungen auf das touristische Angebot der Stadt und auf die Lebensqualität der Bewohner ergeben. Die Attraktivität und damit die Standortgunst der Stadt wird deutlich steigen.

Bedeutung des Gebiets für die gesamtstädtische und/oder regionale Entwicklung:

Die dargestellten Entwicklungspotentiale verdeutlichen die hohe Bedeutung der Umstrukturierung des vorgesehenen Fördergebiets für die gesamtstädtische Entwicklung:

- Die Zäsur der Stadt durch die brachliegenden Bahnanlagen kann mit relativ geringem Aufwand, nämlich dem Bau einer Verbindungsschleife im Süden der Stadt, vollständig beseitigt werden. Eine Verknüpfung der westlichen und östlichen Stadtteile wird möglich, die Entwicklungsbarriere Bahntrasse für eine zusammenhängende Stadtentwicklung verschwindet.
- Die frei werdenden Bahnflächen ermöglichen den Bau einer Anbindung des Stadtkerns an die Nördliche Entlastungsstraße und damit eine deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit aus dem nördlichen Kreisgebiet. Für die Stadtmitte bedeutet diese Erschließungsstraße eine Entlastung vom Durchgangsverkehr und damit eine deutliche Aufwertung der Standortbedingungen des ansässigen Gewerbes.
- Die Umstrukturierung des vorgesehenen Fördergebiets beinhaltet deutliche Impulse für die Wirtschaft und die Beschäftigung in der Stadt Sulingen: Wirtschaftlich starke Betriebe können durch die Unterstützung ihrer Verlagerungsabsichten in der Stadt Sulingen gehalten werden und sich an den neuen und zukunftssträchtigen Standorten weiter entwickeln. Andere wirtschaftlich starke, aber standortgebundene Betriebe erhalten durch eine Neuordnung des Umfelds Standortsicherheit und Entwicklungsmöglichkeiten.
- Das nach der Umstrukturierung aufgewertete Umfeld, die neu geordneten Grundstücke und die verbesserte Erschließung in Verbindung mit der unmittelbaren Innenstadtnähe sind hochwertige Standortvorteile für die Ansiedlung umweltverträglicher Betriebe und damit für eine standortgerechte Nutzung dieses zentralen Bereichs der Stadt. Der Geschäftsbereich Stadtkern erhält Erweiterungsmöglichkeiten.
- Die Entwicklung frei werdender Bereiche des vorgesehenen Fördergebiets zu einem Wohngebiet bindet zusätzliche Kunden an den Geschäftsbereich, schafft attraktive Bauplätze in unmittelbarer Nähe des Stadtkerns mit Anbindung an die Naherholungsgebiete und damit Standortvorteile für ansiedlungswillige Betriebe sowie die Möglichkeit für Wohnformen für die zukünftig wachsende Nachfrage nach neuen Wohnformen wie Mehrgenerationenwohnen, Alten-Wohngemeinschaften oder barrierefreiem Wohnen, die auf Grund des demographischen Wandels entsteht.
- Durch die Umstrukturierung des vorgesehenen Fördergebiets wird es möglich, bestehende und geplante Naherholungsgebiete und Landschaftsräume miteinander zu vernetzen und so die Freizeitmöglichkeiten und die naturräumlichen Verhältnisse deutlich zu verbessern. Die Attraktivität der Stadt kann hierdurch wesentlich gesteigert werden.

Wie dargestellt, verfügt Sulingen über ein hohes Einpendlersaldo. Die Wirtschaft der Stadt ist daher von hoher Bedeutung für die Region. Positive Auswirkungen der geplanten Umstrukturierung des vorgesehenen Fördergebiets auf wirtschaftliches Wachstum und Beschäftigung haben daher direkte Auswirkungen auf die Beschäftigung in dem Umland und dem östlichen Kreisgebiet.

Einbindung des Integrierten Entwicklungskonzepts in Leitbildstrategien

Die Stadt Sulingen betreibt seit 2004 ein Sanierungsverfahren für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“, das den überwiegenden Teil des vorgesehenen Fördergebiets einnimmt. Die für dieses Sanierungsgebiet vom Rat der Stadt beschlossenen Sanierungsziele und Inhalte des städtebaulichen Rahmenplans zur Durchführung der Sanierung entsprechen in vollem Umfang den Entwicklungszielen und den vorgesehenen Maßnahmen dieses integrierten städtischen Entwicklungs-/Wachstumskonzeptes. Die Ziele und Inhalte der Rahmenplanung wurden in mehreren Einwohnerversammlungen diskutiert und mit den Betroffenen erörtert; die Zielsetzung findet die volle Zustimmung in der Öffentlichkeit und bei den betroffenen Gewerbetreibenden.

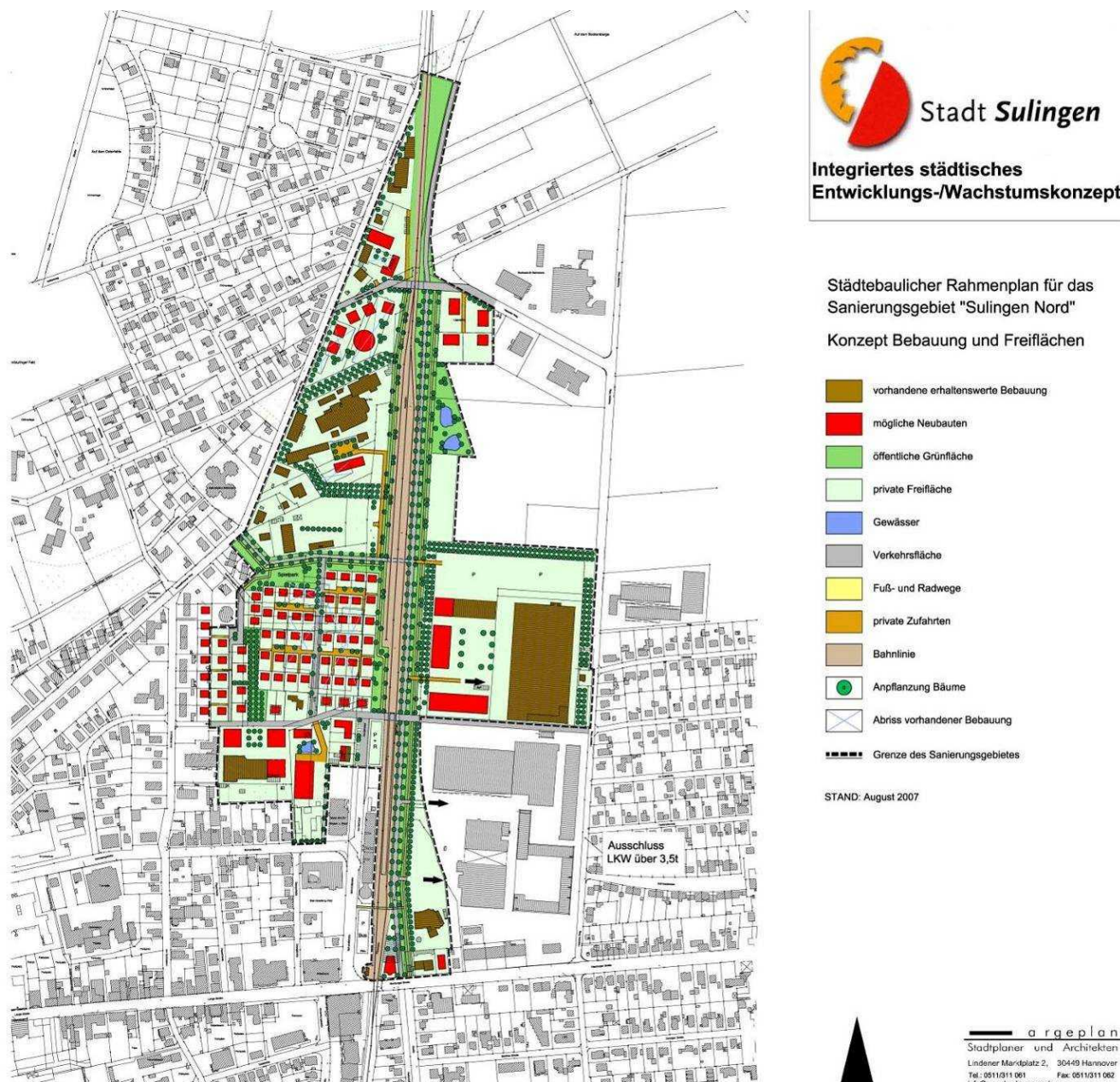


Abb.29: Konzept Bebauung des städtebaulichen Rahmenplans für das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“

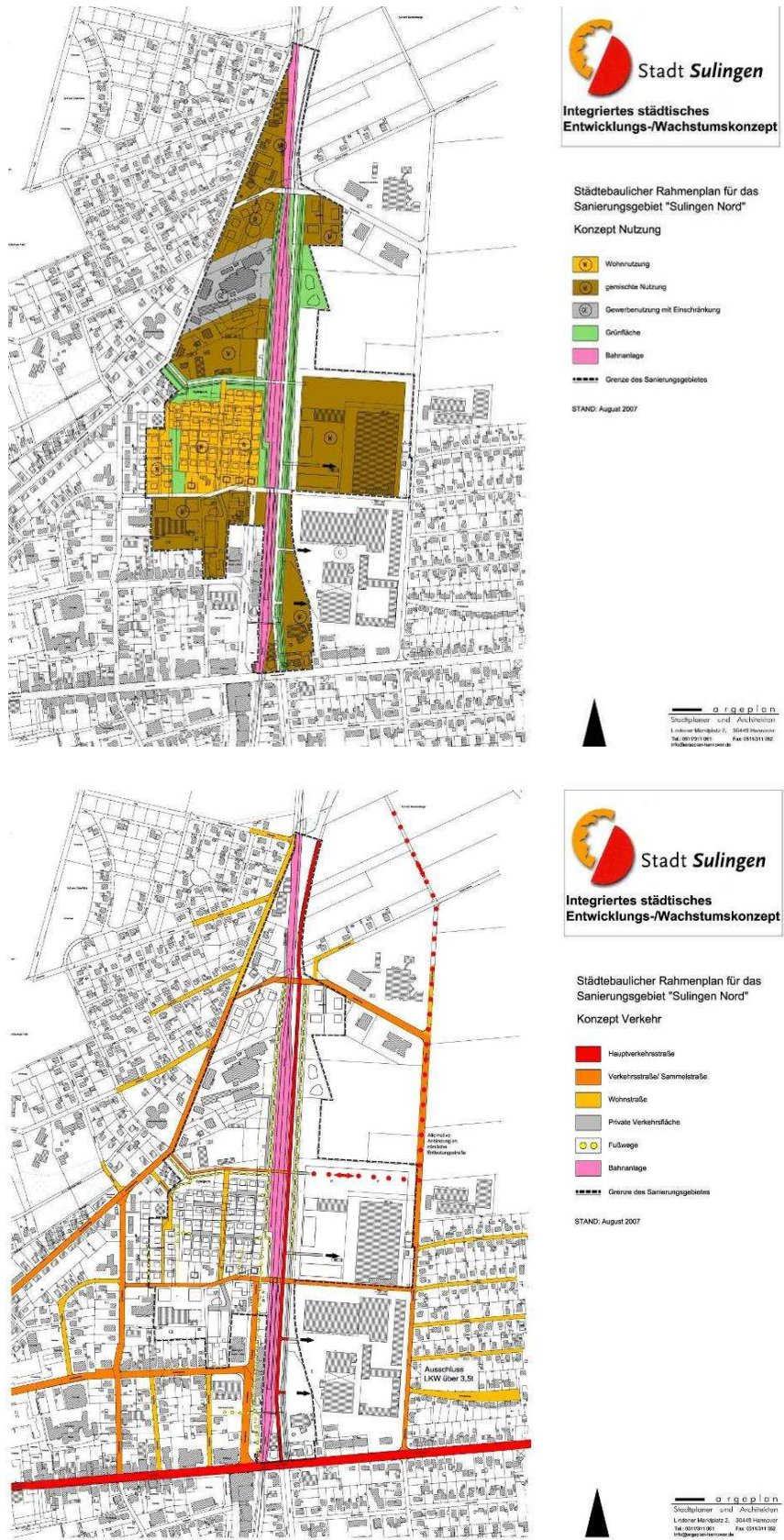


Abb.30: Nutzungs- und Verkehrskonzept des städtebaulichen Rahmenplans für das Sanierungsgebiet

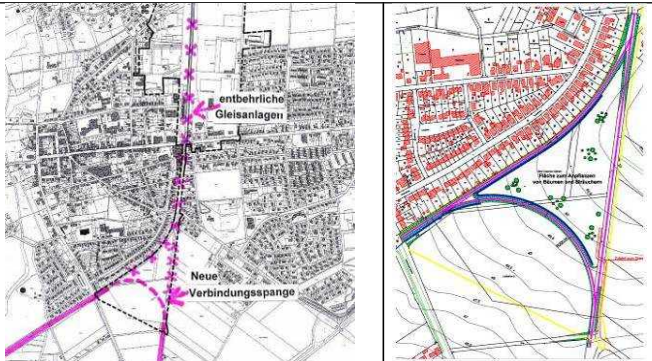
Nach den Zielen dieses integrierten städtischen Entwicklungs-/Wachstumskonzeptes ist für bis zu fünf Betrieben im vorgesehenen Fördergebiet eine Betriebsverlagerung in die im Süden und

Südwesten der Stadt an der B 214 und B 61 gelegenen Gewerbegebiete geplant. Die Stadt Sulingen hat für diese Bereiche 1993 das „Entwicklungskonzept Sulingen Süd (EKSS)“ (Büro Lepère, Bremen). Auf der Grundlage dieses Konzepts erfolgte in den letzten Jahren die Entwicklung der südlichen Gewerbegebiete, in die die zu verlagernden Betriebe untergebracht werden sollen. Auch diese Zielsetzung des integrierten städtischen Entwicklungs-/Wachstumskonzeptes entsprechen den städtischen Leitlinien zur Gewerbeentwicklung. Die ausgewiesenen Gewerbegebiete verfügen über ausreichende Flächenreserven zur Verlagerung der Betriebe.

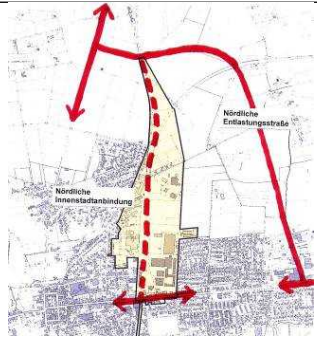
4. Darstellung der Einzelvorhaben einschließlich Finanzierung, Zeitrahmen, Prioritäten

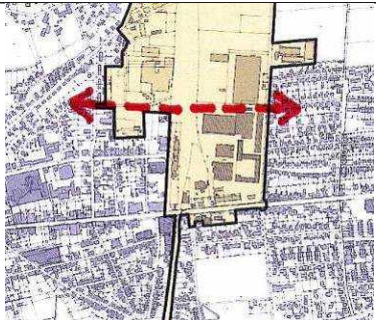
Die aus den Entwicklungspotentialen abgeleiteten Einzelmaßnahmen werden im Folgenden detailliert dargestellt:


Einzelvorhaben Lfd. Nr. 1	Erwerb der Bahnflächen	
Gebietsbedeutung	Grundlegende Voraussetzung zum Ausbau der verkehrlichen Anbindung der Innenstadt an die nördliche Entlastungsstraße und damit zur Umstrukturierung des vorgesehenen Fördergebiets	
Fördergegenstand	Ausbau stadtechnischer Infrastruktur, Verbesserung verkehrlicher Infrastruktur	
Kosten	350.000,-- €	
Finanzierung	50 % EFRE/Städtische Gebiete; 50 % Städtebauförderung 3/3	
Zeitrahmen	2008	
Priorität	1 Hohe Priorität, Schlüsselmaßnahme	

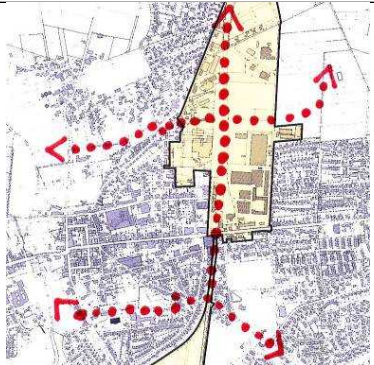
Einzelvorhaben Lfd. Nr. 2	Neubau Gleisbogen	
Gebietsbedeutung	<ul style="list-style-type: none"> • Beseitigung der Zäsur der Innenstadt durch die Bahn durch Herausnahme des Bahnverkehrs und der Bahnanlagen aus der Stadtmitte • Voraussetzung für den Bau einer kostengünstigen Verbindung der östlichen und der westlichen Stadtteile und damit für ein Zusammenwachsen der Stadt • Nutzung freierwerdender Flächen als Grünverbindung zwischen der Innenstadt und den nördlichen Naherholungsräumen • ökologische Aufwertung der Stadtmitte 	
Fördergegenstand	Reaktivierung brachliegender Liegenschaften der Bahn Verbesserung der Wirtschaftsstruktur Ausbau stadtechnischer Infrastruktur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur	
Kosten	500.000,-- € Gleisbogen, 100.000,- € Herstellung Ausgleichsflächen	
Finanzierung	Ausgleichsflächen Kommune (Herrichtung Freiflächen) Gleisbogen 50 % EFRE, 50 % Bahn Ggf. Kofinanzierung EFRE-Förderschwerpunkt „Unterstützung spezifischer Infrastrukturen für nachhaltiges Wachstum“	
Zeitrahmen	2008 - 2010	
Priorität	1 Hohe Priorität, Schlüsselmaßnahme	


Einzelvorhaben	Innenstadtanbindung an die Nördliche	
----------------	--------------------------------------	--

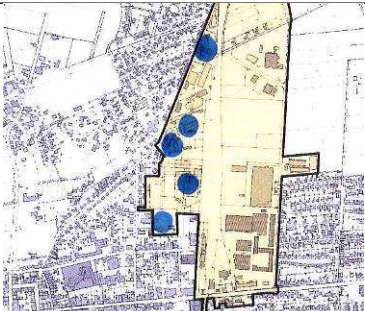
Lfd. Nr. 3	Entlastungsstraße	
Gebietsbedeutung	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtkerns = Standortvorteile für den Geschäftsbesatz • Verbesserung der Erschließung angrenzender Gewerbebetriebe, Verbesserung der Erreichbarkeit • Entlastung der Hauptgeschäftsstraße, Verkehrsberuhigung, Erhöhung der Aufenthaltsqualität • Entlastung abgrenzender Wohnstraßen vom Gewerbeverkehr, Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität der Anwohner 	
Fördergegenstand	Verbesserung der Wirtschaftsstruktur durch Ausbau stadttechnischer Infrastruktur Reaktivierung brachliegender Gewerbeflächen Schaffung verkehrlicher Infrastruktur	
Kosten	Rückbau Gleisanlagen 300.000,-- € Ausbau Erschließungsstraße 1.700.000,-- €	
Finanzierung	1/3 EFRE/Städtische Gebiete 2/3 % Städtebauförderung und GVFG-Folgeförderung	
Zeitraumen	2010 - 2013	
Priorität	1 Hohe Priorität, Schlüsselmaßnahme	

Einzelvorhaben Lfd. Nr. 4	Bau Erschließung zwischen den Wohngebieten östlich und westlich der Bahn	
Gebietsbedeutung	<ul style="list-style-type: none"> • Erstmalige Herstellung einer Verbindung zwischen den östlichen und westlichen Wohngebieten • Verbesserung der Erreichbarkeit von Infrastrukturangeboten wie Kindergärten, Schulen, Gesundheitseinrichtungen • Verbesserung der Erreichbarkeit von Arbeitsstätten • Attraktivierung der Hauptgeschäftsstraße durch Kfz-Entlastung 	
Fördergegenstand	Verbesserung der Wirtschaftsstruktur Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur	
Kosten	650.000,-- €	
Finanzierung	20 % EFRE/Städtische Gebiete, 80 % Städtebauförderung	
Zeitraumen	2010 - 2013	
Priorität	1 Hohe Priorität	
Einzelvorhaben Lfd. Nr. 5	Grünverbindungen: westliches und	Verknüpfung östliches

	Naherholungsgebiet sowie Anbindung des Stadtkerns an die nördlichen Naherholungs- und Landschaftsräume	
Gebietsbedeutung	<ul style="list-style-type: none"> • Städtebauliche Aufwertung der angrenzenden Wohngebiete durch die Schaffung von Naherholungsmöglichkeiten in Wohnungsnähe • Wirtschaftliche Bedeutung durch die Förderung des Fahrradtourismus • Ökologische Bedeutung durch die Vernetzung von Lebensräumen für Flora und Fauna 	
Fördergegenstand	Reaktivierung brachliegender Gewerbeflächen Maßnahmen zur Stadtbildpflege und zur Gestaltung von öffentlichen Freiräumen und Parkanlagen und zur Entsiegelung von Flächen	
Kosten	260.000,-- €	
Finanzierung	0 % EFRE/Städtische Gebiete 100 % Städtebauförderung 3/3 (geringe Bedeutung für Wirtschaft und Beschäftigung)	
Zeitraumen	2010 - 2013	
Priorität	2 Mittlere Priorität	

Einzelvorhaben Lfd. Nr. 6	Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes	
Gebietsbedeutung	<p>Die Herausnahme der Bahnanlagen aus dem vorgesehenen Fördergebiet eröffnet die Möglichkeit, durch den Ausbau des Fuß- und Radwegenetzes die Verknüpfung der westlichen und der östlichen Wohngebiete und die Anbindung der Stadtmitte an die Naherholungs- und Landschaftsräume wesentlich zu verbessern.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Die Lebensqualität der Stadt insgesamt wie auch der angrenzenden Wohngebiete steigt durch ein erweitertes Fuß- und Radwegenetz, wodurch Standortentscheidungen beeinflusst werden können. • Die Entfernungen in der Stadt verkürzen sich, die Benutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel wird attraktiver, was zu Zeit- und Kostenvorteilen und zu Verbesserungen der ökologischen Situation führen wird. 	
Fördergegenstand	Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur	
Kosten	400.000,-- €	
Finanzierung	0 % EFRE/Städtische Gebiete 100 % Städtebauförderung 3/3	
Zeitraumen	2010 - 2013	
Priorität	2 mittlere Priorität	

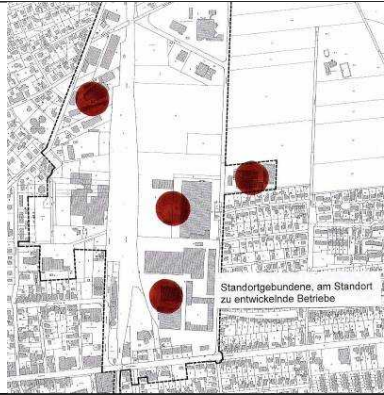
<p>Einzelvorhaben Lfd. Nr. 7</p>	<p>Erschließung eines Wohngebiets mit spezieller Zielrichtung</p>	
<p>Gebietsbedeutung</p>	<p>Im Westen der Bahn soll die Fläche eines überwiegend brach liegenden Gewerbebetriebs zu einem Wohngebiet entwickelt werden. Für das vorgesehene Fördergebiet hat diese Maßnahme folgende Bedeutung:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Das Gebiet grenzt unmittelbar an den Stadtkern an; die Bindung von Kaufkraft fördert die wirtschaftliche Entwicklung des Geschäftsbesatzes. • Wegen der fußläufigen Nähe des Stadtkerns mit seinen vielfältigen sozialen und kulturellen Angeboten sollen in dem Wohngebiet vorrangig Wohnformen und -angebote vorgehalten werden, die in Sulingen nicht ausreichend vertreten sind, aufgrund des demographischen Wandels benötigt und nachgefragt werden. Als Beispiele werden genannt: betreutes und barrierefreies Wohnen, altengerechte Einfamilienhäuser, Altenwohngemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen, gemeinschaftliches Wohnen, Baugemeinschaften, Single-Wohneigentum. • Es entsteht ein zusätzliches Wohnangebot; die Attraktivität der Stadtmitte als Wohnstandort steigt. <p>Mit öffentlichen Mitteln soll die Haupterschließung des Wohngebiets erstellt werden.</p>	
<p>Fördergegenstand</p>	<p>Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur</p>	
<p>Kosten</p>	<p>400.000,-- €</p>	
<p>Finanzierung</p>	<p>0 % EFRE/Städtische Gebiete 100 % Städtebauförderung 3/3</p>	
<p>Zeitraumen</p>	<p>ab 2013</p>	
<p>Priorität</p>	<p>2 Mittlere+ Priorität</p>	


<p>Einzelvorhaben Lfd. Nr. 8</p>	<p>Neuordnung und Reaktivierung von Gewerbeflächen durch Betriebsverlagerungen</p>	
<p>Gebietsbedeutung</p>	<p>Fünf Betriebe im vorgesehenen Fördergebiet haben konkrete Verlagerungsabsichten, für zwei Betriebe liegen Gutachten über die Verlagerungskosten vor. Die Verlagerungen bedeuten für das Gebiet und die Stadt Sulingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durch die Verlagerung entfallen Störungen der angrenzenden Wohngebiete durch Betriebsgeräusche. • Die Erschließungsstraßen werden vom Gewerbeverkehr entlastet, die Wohnbedingungen werden deutlich verbessert. • Für die Betriebe bedeutet die Verlagerung einen deutlichen Gewinn von Standortvorteilen am neuen Standort, ihre wirtschaftlichen Bedingungen werden nachhaltig verbessert. 	

	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die Förderung der Betriebsverlagerung werden die Betriebe auch zukünftig an Sulingen gebunden; die Arbeitsplätze der Betriebe können in Sulingen gesichert werden. • Die frei werdenden Flächen, die zum überwiegenden Teil brachliegende Gewerbeflächen sind, können zur Standortverbesserung benachbarter standortgebundener Betriebe genutzt werden. • Auf weiteren frei werdenden Flächen können standortverträgliche Betriebe angesiedelt werden, die zur Aufwertung der Stadtmitte beitragen. • Die Verlagerungen eröffnen die Möglichkeit, das Gebiet entsprechend seiner Lage zu entwickeln. <p>Es handelt sich um folgende Betriebe: Gerdes + Landwehr, Schwafördener weg 54 Sulinger Autoverwertung, Schwafördener Weg 48 Gärtnerei Mintert, Schwafördener Weg 42 NORO Rohrsysteme GmbH, Am Bahnhof 5</p>
Fördergegenstand	Verbesserung der Wirtschaftsstruktur, Entwicklung brachliegender Gewerbeflächen
Kosten	Grunderwerb 1.700.000,-- € Betriebsverlagerung 800.000,-- € Summe 2.500.000,-- € Eine Zuordnung der Beträge zu Betrieben kann aus Datenschutzgründen nicht erfolgen.
Finanzierung	775.000,-- € EFRE/Städtische Gebiete 1.725.000,-- € Städtebauförderung 3/3
Zeitraumen	2008 - 2013
Priorität	1 Hohe Priorität
Die Betriebe werden nach ihrer Verlagerung neue Betriebsstätten in Sulingen errichten. Hierfür werden erhebliche Investitionen am Wirtschaftsstandort Sulingen erfolgen, die auch der örtlichen Wirtschaft zugute kommen. Für die Errichtung der neuen Betriebsstandorte wird der Einsatz von EFRE-Mitteln aus dem Förderschwerpunkt „Steigerung der betrieblichen Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigung insbesondere von KMU“ angestrebt.	

Einzelvorhaben Lfd. Nr. 9	Abriss brachliegender Bausubstanz	
Gebietsbedeutung	Die Betriebsgebäude verlagertes Betriebe werden nach Verlagerung brachliegen, da sie für Folgenutzungen nicht geeignet sind und unattraktive Restnutzungen nicht gewünscht sind. Andere Betriebsgebäude stehen bereits leer und verfallen. <ul style="list-style-type: none"> • Der Abriss der leerstehenden und verfallenen Bausubstanz ist die Voraussetzung für eine städtebaulich sinnvolle Neuordnung des Gebiets. • Die Verbesserung des Stadtbilds durch Abriss trägt deutlich zur Imageverbesserung des Gebiets bei. • Es werden Freiräume für Neubauten geschaffen, die zu einem 	

	wirtschaftlichen Aufschwung des Gebiets führen sollen.
Fördergegenstand	Verbesserung der Wirtschaftsstruktur, Abriss verfallener Gebäude, Reaktivierung brachliegender Gewerbeflächen
Kosten	750.000,-- €
Finanzierung	0 % EFRE/Städtische Gebiete 100 % Städtebauförderung
Zeitraumen	2008 - 2013
Priorität	1 Hohe Priorität

Einzelvorhaben Lfd. Nr. 10	Modernisierung von Betriebsgebäuden und betrieblicher Infrastruktur	
Gebietsbedeutung	<p>Wirtschaftlich starke Betriebe, die standortgebunden sind, sollen am Betriebsstandort die Möglichkeiten für wirtschaftliche Entwicklungen erhalten. Möglichkeiten hierfür sind Modernisierungen der Bausubstanz, um sie zeitgemäßen Anforderungen anzupassen, und Anpassungen der betrieblichen Infrastruktur an die neue Erschließungssituation, die durch den Neubau der nordsüdlichen Erschließungsstraße entsteht. Weiterhin sollen Modernisierungsmaßnahmen zu einer verbesserten Verträglichkeit mit der Umgebung führen. Die Gebietsbedeutung besteht darin:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaftlich starke, standortgebundene Betriebe erhalten eine Entwicklungsperspektive und werden nachhaltig in ihrer Existenz gesichert. • Die Betriebe erhalten Investitionssicherheit. • Investitionen in den Unternehmensstandort sichern bzw. schaffen Arbeitsplätze. • Durch Investitionen kann die Umweltverträglichkeit der Betriebe erhöht werden. • Durch die Verlegung der Erschließung zur neuen Erschließungsstraße wird die Umgebung vom gewerblichen Güterverkehr entlastet. <p>Es handelt sich vorrangig um folgende Betriebe: Metallguss Sulingen, Hagebaumarkt, SUN-Park, Logemann Holzbedarf</p>	
Fördergegenstand	Der Einsatz von Fördermittel EFRE/Städtische Gebiete ist nicht möglich	
Kosten	1.000.000,-- € (gem. Städtebaulicher Rahmenplan)	
Finanzierung	25 % Städtebauförderung 75 % Privat	
Zeitraumen	2008 - 2013	
Priorität	2 mittlere Priorität	

<p>Einzelvorhaben Lfd. Nr. 11</p>	<p>Errichtung Stadtteil- Gemeinschaftsraum</p>	
<p>Gebietsbedeutung</p>	<p>Im vorgesehenen Fördergebiet ist die Erschließung eines Wohngebiets für Bevölkerungsgruppen geplant, für die bislang in Sulingen kein ausreichendes Angebot besteht, wofür aber z.B. aus Gründen des demographischen Wandels ein zunehmender Bedarf entsteht. Das Angebot soll Wohnformen wie barrierefreies Wohnen, betreutes Wohnen, Alten-Wohngemeinschaften, Mehrgenerationenwohnen, Baugemeinschaften oder Single-Wohneigentum umfassen. Diese Wohnformen beinhalten einen Anspruch an gemeinschaftliches Engagement. Um diesen Anspruch zu unterstützen, soll ein Stadtteil-Gemeinschaftsraum eingerichtet werden, der Gelegenheit für Treffen, gemeinsame Veranstaltungen, Vorführungen oder Feiern bietet.</p>	
<p>Fördergegenstand</p>	<p>Verbesserung der sozialen und kulturellen Infrastruktur</p>	
<p>Kosten</p>	<p>150.000,-- €</p>	
<p>Finanzierung</p>	<p>0 % EFRE/Städtische Gebiete 100 % Städtebauförderung 3/3</p>	
<p>Zeitraumen</p>	<p>2010 - 2013</p>	
<p>Priorität</p>	<p>2 Mittlere Priorität</p>	

<p>Einzelvorhaben</p>		
<p>Gebietsbedeutung</p>		
<p>Fördergegenstand</p>		
<p>Kosten</p>		
<p>Finanzierung</p>		
<p>Zeitraumen</p>		
<p>Priorität</p>		

Die im Rahmen des Integrierten städtischen Entwicklungs-/Wachstumskonzepts vorgesehenen und vorab beschriebenen Einzelmaßnahmen sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Tabelle: Einzelmaßnahmen mit Kosten, Kostenträger, Priorität

Lfd. Nr.	Maßnahme	Priorität	Kosten	EFRE Städt. Gebiete 50%	Städtebauförderung 3/3	Kommune	Privat	Sonst. Kostenträger
1	Erwerb Bahnflächen	1	350.000	175.000	175.000			
2	Neubau Gleisbogen	1	600.000	250.000		100.000		250.000 Bahn
3	Nördl. Innenstadtanbindung	1	2.000.000	667.000	667.000			666.000
4	Ost-West-Verbindung	1	650.000	20% = 130.000	520.000			
5	Grünverbindungen	2	260.000		260.000			
6	Fuß- Radwegenetz	2	400.000		400.000			
7	Erschließung Wohngebiet	2	400.000		400.000			
8	Betriebsverlagerungen	1	2.500.000	775.000	1.725.000			
9	Abriss	1	750.000		750.000			
10	Modernisierung	2	1.000.000		250.000		750.000	
11	Stadtteil-Gemeinschaftsraum	2	150.000		150.000			
12	Weitere Vorbereitung, Sanierungsträger	1	600.000		600.000			
Summe			9.660.000	1.997.000	5.897.000	100.000	750.000	916.000

Von dem Kostenrahmen von 9,660 Mio. € sollen 1,997 Mio. € = 20,7 % durch EFRE- Mitteln des Programms „Erneuerung und Entwicklung städtischer Gebiete“ finanziert werden.

Den 1,997 Mio. € EFRE-Mitteln = 20,7 % der Gesamtkosten stehen 5,897 Mio. € Städtebauförderungsmittel = 61,0 % der Gesamtkosten zur Kofinanzierung gegenüber.

1,766 Mio. € = 18,3 % der Kosten werden durch andere Mittel als EFRE- und Städtebauförderungsmittel finanziert.

Die EFRE- Mitteln des Programms „Erneuerung und Entwicklung städtischer Gebiete“ sind konzentriert für den Erwerb der brachliegenden Bahnflächen, für den Bau der Nördlichen Innenstadtanbindung im Verlauf der ehemaligen Bahnfläche und für die kurzfristig als gesichert anzusehenden Betriebsverlagerungen verwendet werden. Diese Maßnahmen sind die Schlüsselmaßnahmen für die Reaktivierung und städtebauliche Neuordnung des vorgesehenen Fördergebiets.

5.) Darstellung der Art und Weise, wie unterschiedliche, teilräumliche, sektorale Pläne oder politische Maßnahmen aufeinander abgestimmt werden und wie sichergestellt wird, dass die geplanten Investitionen eine ausgeglichene Entwicklung des städtischen Raumes fördern

Der vom Rat der Stadt Sulingen beschlossene Städtebauliche Rahmenplan für das Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“, das den überwiegenden Teil des vorgesehenen Fördergebiets einnimmt, stellt die Grundlage der Gebietsentwicklung dar. Im Sanierungsgebiet bedürfen Vorhaben und Rechtsvorgänge gemäß § 144 BauGB der schriftlichen Genehmigung der Gemeinde; die Genehmigung ist zu versagen, wenn das Vorhaben oder der Rechtsvorgang den Zielen und Zwecken der Sanierung zuwiderläuft. Die Ziele und Zwecke der Sanierung sind im Städtebaulichen Rahmenplan festgelegt.

Andere Planungen zur weiteren Vorbereitung oder Durchführung der Sanierung sind aus dem Städtebaulichen Rahmenplan abzuleiten.

Die Stadt Sulingen hat damit auch weitgehende rechtliche Möglichkeiten, um sicherzustellen, dass alle Planungen, Maßnahmen oder politische Entscheidungen der geplanten Entwicklung des vorgesehenen Fördergebiets entsprechen.

Koordinierende Dienststelle für Planungen im Stadtgebiet und im Sanierungsgebiet ist das Bauamt der Stadt Sulingen. Auch dadurch ist die Koordination von Plänen und Maßnahmen vor Ort sichergestellt.

Durch den hohen Konkretisierungsgrad der vorliegenden städtebaulichen und investiven Planung ist sichergestellt, dass die geplanten Investitionen eine zielkonforme Entwicklung des städtischen Raumes fördern.

6.) Darstellung der geplanten /vorhandenen Koordination auf lokaler Ebene. Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern und weiteren Beteiligten

Koordinierende Dienststelle für alle Planungen und Maßnahmen im Sanierungsgebiet/vorgesehenem Fördergebiet ist der dem Bürgermeister direkt unterstellte FB 61 Planung und Bauordnung der Stadt Sulingen. Die Stadt Sulingen wird bei der Maßnahmendurchführung unterstützt von der Deutschen Stadt- und Grundstücksentwicklungsgesellschaft mbH, Hannover, als Sanierungsträger. Es besteht eine langjährige Erfahrung hinsichtlich der Kooperation bei der Durchführung von Sanierungsmaßnahmen und hierbei auch bei der Durchführungen von Betriebsverlagerungen.

Die intensive Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern ist langjähriger Bestandteil der Stadtentwicklung der Stadt Sulingen. Auch an der Erarbeitung dieses Integrierten städtischen Entwicklungs-/Wachstumskonzept wurden die Bewohnerinnen und Bewohner bereits in einer frühen Phase beteiligt: Am 28.08.2007 fand hierzu eine gut besuchte Bürgerinformation zu den Zielen und Inhalten der Planung statt. Die Stadt Sulingen wird diese Tradition der frühzeitigen Beteiligung für das Fördergebiet fortsetzen.

Da das Sanierungsverfahren „Sulingen Nord“ bereits seit 2004 durchgeführt wird, erfolgten seitdem zahlreiche Erörterungsgespräche mit den von den Sanierungszielen betroffenen Eigentümern. In diesen Gesprächen konnte eine breite Zustimmung und Kooperationsbereitschaft festgestellt werden.

7.) Darstellung von Vorhaben/Projekten, die mit anderen Mitteln gefördert werden oder von Privaten finanziert werden und im Rahmen des integrierten Konzeptes Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung haben.

Diejenigen Vorhaben und Projekte, die mit anderen Mitteln oder Privaten gefördert oder finanziert werden und Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung haben, sind, soweit sie das vorgesehene Fördergebiet dieses integrierten Konzepts betreffen, bereits in den Kapiteln 3 (Entwicklungspotentiale) und 4 (Einzelvorhaben und Kosten) dieses Erläuterungsberichts enthalten.

Darüber hinaus haben Folgeinvestitionen Privater aus Vorhaben im vorgesehenen Fördergebiet deutliche Auswirkungen auf Wachstum und Beschäftigung:

Ein wesentliches Ziel dieses integrierten Konzepts ist die Verlagerung wirtschaftlich gesunder Firmen an zukunftssichere Standorte. An diesen neuen Standorten sind erhebliche private Investitionen zur Errichtung neuer Betriebsgebäude und -anlagen erforderlich, die Aufträge für die regionalen Betriebe auslösen. Diese Aufträge führen damit zu einer Förderung der Beschäftigung in der Stadt Sulingen und dem umgebenden Raum.

Weiterhin sind mit den Betriebsverlagerungen in allen Fällen Betriebserweiterungen verbunden, da diese an den Altstandorten wegen der Standortprobleme nicht mehr erfolgen konnten. Die Betriebsverlagerungen führen daher zu Zunahmen von Beschäftigten an den neuen Standorten.

Es ist Ziel dieses Entwicklungskonzepts, das vorgesehene Fördergebiet als Wirtschaftsstandort zu erhalten und zu fördern. Es wird daher nach den Betriebsverlagerungen und den Neuordnungen der Grundstücke der Neubau von Betrieben im vorgesehenen Fördergebiet angestrebt, von denen deutliche Auswirkungen auf Wirtschaft und Beschäftigung ausgehen werden. Es ist davon auszugehen, dass ungefähr die gleiche Zahl von Beschäftigten durch Neuansiedlungen in das Gebiet hereinkommen werden, wie durch Verlagerung in andere Stadtgebiete abwandern.

Nähere Angaben hierzu enthält das Kapitel 9.) dieses Erläuterungsberichts.

8.) Vorgesehenes Fördergebiet

Die Abgrenzung des vorgesehenen Fördergebiets ist auf der anliegenden Karte im Maßstab 1 : 10.000 dargestellt (siehe Anhang).

Das vorgesehene Fördergebiet umfasst das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“ sowie im Süden das Gleisdreieck, in dem der Umbau der Bahnanlage zur Entlastung des Stadtkerns vom Bahnverkehr vorgesehen ist, und im Norden die Flächen entlang der Bahnlinie nach Norden, in denen der Anschluss der Innenstadt über eine neue Erschließungsstraße an die Nördliche Entlastungsstraße vorgesehen ist.

Das vorgesehene Fördergebiet hat eine Fläche von 81 ha.

Diese Größe ergibt sich daraus, dass im Süden und Norden große landwirtschaftliche Flächen in den Geltungsbereich genommen wurden, um für den konkreten Verlauf der hier geplanten Straßen- bzw. Bahntrasse Spielraum zu belassen.

9.) Angaben über voraussichtlich gesicherte und/oder neu geschaffene Arbeitsplätze

Dank der guten Kooperation mit den im vorgesehenen Fördergebiet ansässigen Firmen, die von Maßnahmen dieses integrierten Handlungskonzepts betroffen sind, können relativ gesicherte Annahmen über die voraussichtliche Beschäftigungsentwicklung der betroffenen Betriebe bzw. des Gebiets getroffen werden.

Die Betriebe, die eine Verlagerung anstreben (Gerdes & Landwehr, Sulinger Autoverwertung, NORO Rohrsysteme, Mintert), haben derzeit zusammen 220 Beschäftigte. Bei einer Verlagerung innerhalb Sulingens bleiben diese Arbeitsplätze für die Stadt und die Region erhalten.

Da die Verlagerungen aufgrund geplanter Expansionen erfolgen sollen, wird von den Firmen von weiteren Beschäftigtenzunahmen ausgegangen. Für den Zeitrahmen 2008 - 2013 wird von einer Zunahme wie in den vergangenen fünf Jahren ausgegangen, d.h. um ca. 25 zusätzliche Arbeitsplätze.

Diejenigen Betriebe, für die eine Betriebsentwicklung am gegenwärtigen Standort durch die Verbesserung der Infrastruktur vorgesehen ist (Metallguss Sulingen, Hagebaumarkt BVG-Ranck, Holzhandlung Logemann, SUN-Park), verfügen derzeit über 400 Arbeitsplätze, die durch die Sanierungsmaßnahmen langfristig gesichert werden können. Da auch bei diesen Firmen nach einer Standortaufwertung Betriebserweiterungen vorgesehen sind, kann von einer Schaffung von 30 - 50 zusätzlichen Arbeitsplätzen ausgegangen werden.

Es ist daher insgesamt von einer Sicherung von 620 Arbeitsplätzen und einer Schaffung von 55 bis 75 Arbeitsplätzen auszugehen.

10.) Sicherstellung der Finanzierung

Das vorgesehene Fördergebiet umfasst das förmlich festgelegte Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“ der Stadt Sulingen. Der Rat der Stadt Sulingen hat in seiner Sitzung am 26.06.2003 einstimmig beschlossen, den durch Einnahmen und durch Städtebaufördermittel nicht gedeckten Teil der Kosten der Gesamtmaßnahme aufzubringen.

Die Finanzierung des städtischen Anteils der Kosten kann damit sichergestellt werden.

10.) Zusammenfassende Bewertung

Das von der Stadt Sulingen vorgelegte Integrierte städtische Entwicklungs-/Wachstumskonzept wird hinsichtlich der Qualitätskriterien der Richtlinie über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung der Erneuerung und Entwicklung städtischer Gebiete wie folgt zusammengefasst:

Kriterium	Begründung
<p>Übereinstimmung mit den Zielen der integrierten Stadtentwicklung Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit</p> <p>Wachstum und Beschäftigung</p>	<p>Gegeben: Einbindung in die städtische Entwicklungskonzeption und in das Konzept für das Sanierungsgebiet „Sulingen Nord“.</p> <p>Gegeben: Funktionale Aufwertung des zentralen Bereichs der Stadt zum zeitgemäßen Arbeits- und Wohnbereich, Schaffung zeitgemäßer Standortbedingungen für die Neuansiedlung von Arbeitsstätten im Gebiet, Verbesserung der Infrastruktur durch Neubau der Erschließung, Schaffung der Voraussetzungen zur Erweiterung des Geschäftsbereichs.</p> <p>Gegeben: Schaffung der Voraussetzungen zur Expansion bestehender Betriebe durch Verlagerung an betriebsgerechte Standorte.</p> <p>Neuordnung des Gebiets hinsichtlich Erschließung und Grundstückszuschnitt zur Verbesserung der Standortbedingungen nicht verlagerungsfähiger Betriebe und zu deren Sicherung.</p> <p>Ansiedlung gebietsverträglicher Betriebe auf frei werdenden Flächen.</p> <p>Bedeutsam, da Sulingen von großer Bedeutung als Arbeitsstandort für die ländlich geprägte Region ist und eine über dem Bundesdurchschnitt liegende Arbeitslosenquote hat.</p>
<p>Schlüssigkeit und Umsetzbarkeit</p>	<p>Gegeben: Das Konzept ist die Fortschreibung und Weiterentwicklung der langjährigen Leitlinie der Stadt. Die Schlüssigkeit und Umsetzbarkeit zeigt sich in der hohen Mitwirkungsbereitschaft der im Gebiet ansässigen Gewerbetreibenden, die das Konzept in vollem Umfang unterstützen.</p>
<p>Soziale und ökonomische Nachhaltigkeit</p>	<p>Gegeben: Soziale Aspekte werden berücksichtigt durch die Ausweisung eines Wohngebiets in Innenstadtlage mit Wohnangeboten für Bevölkerungsgruppen, für die bislang ein unzureichendes Angebot besteht, um diese zukünftig zunehmenden Bedürfnisse zu befriedigen.</p> <p>Zur sozialen Nachhaltigkeit trägt auch die Beseitigung der Zäsur durch die Bahnlinie bei, die bislang die Wohngebiete beiderseits der Bahn trennt und die Stadt teilt.</p> <p>Die ökonomische Nachhaltigkeit wird erreicht durch die Ausstattung des Gebiets mit einer zukunftssicheren Infrastruktur als Grundlage für die Entwicklung der bestehenden und der neu anzusiedelnden Betriebe. Weiterhin beinhaltet die Verlagerung von Betrieben, die am bisherigen Standort keine Expansionsmöglichkeiten haben, an entwicklungsfähige Standorte im Stadtgebiet ein hohes nachhaltiges Potential für die Entwicklung der Wirtschaft und der Beschäftigung in Sulingen.</p>
<p>Ökologische Nachhaltigkeit</p>	<p>Gegeben: Das Konzept beinhaltet den Ausbau von Grünflächen im Gebiet, um hierdurch die Grün- und Landschaftsflächen westlich, östlich und nördlich des Gebiets miteinander zu vernetzen und dadurch hohe ökologische Qualitäten zu schaffen.</p> <p>Das Naherholungsangebot der Stadt wird dadurch großflächig erweitert.</p> <p>Ökologisch bedeutsam ist auch der geplante Umbau großer Teile der Bahnanlagen zu Grünflächen, da Flächen, die bislang für den Naturschutz von geringer Bedeutung sind, aufgewertet werden. Auch der Bereich im zukünftigen Gleisdreieck kann zu</p>

	<p>einem ökologisch sinnvollen Trittsteinbiotop entwickelt werden, das den Grüngürtel Bürgerpark/Friedhof über die Bahn in Richtung Westen erweitert und ergänzt.</p> <p>Weiterhin ist der geplante Ausbau der Verkehrsinfrastruktur von ökologischer Bedeutung, da erhebliche Verkürzungen von Wegstrecken und damit Emissionsminderungen erreicht werden.</p> <p>In Verbindung mit den verkürzten Wegen und dem vorgesehenen Fuß- und Radwegenetz kann auch eine Verringerung der Anzahl der Fahrten mit dem Kfz erreicht werden.</p>								
<p>Effizienz des Mitteleinsatzes, Akquirierung privater Mittel</p>	<p>Gegeben:</p> <p>Die Gesamtkosten sind ermittelt mit 9,660 Mio. €, davon</p> <table border="0" data-bbox="673 590 1407 715"> <tr> <td>EFRE</td> <td>1,997 Mio. € = 20,7 %</td> </tr> <tr> <td>Städtebauförderung</td> <td>5,897 Mio. € = 61,0 %</td> </tr> <tr> <td>Private</td> <td>0,750 Mio. € = 7,8 %</td> </tr> <tr> <td>Sonstige einschl. Private</td> <td>1,766 Mio. € = 18,3 %</td> </tr> </table> <p>Hinsichtlich der Akquirierung privater Mittel ist zu berücksichtigen, dass hier nur die privaten Mittel erfasst sind, für die Städtebauförderungsmittel gewährt werden. Nicht erfasst sind z.B. private Mittel, die zum Wiederaufbau verlagertes Betriebe am neuen Standort investiert werden oder nicht geförderte Investitionen in die Modernisierung oder den Neubau von Betriebsgebäude und die betriebliche Infrastruktur im vorgesehenen Fördergebiet.</p> <p>Die Zielsetzung dieser Maßnahme bewirkt damit einen erheblichen Einsatz privater Mittel, der in diesem Konzept nicht quantifiziert werden kann. Es ist daher von einem höchst effizientem Einsatz öffentlicher Mittel auszugehen.</p>	EFRE	1,997 Mio. € = 20,7 %	Städtebauförderung	5,897 Mio. € = 61,0 %	Private	0,750 Mio. € = 7,8 %	Sonstige einschl. Private	1,766 Mio. € = 18,3 %
EFRE	1,997 Mio. € = 20,7 %								
Städtebauförderung	5,897 Mio. € = 61,0 %								
Private	0,750 Mio. € = 7,8 %								
Sonstige einschl. Private	1,766 Mio. € = 18,3 %								
<p>Berücksichtigung der Folgen der demographischen Entwicklung</p>	<p>Gegeben durch vielfältige Aspekte des Konzepts:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung Wohngebiets mit fußläufiger Erreichbarkeit der Innenstadt und der Naherholungsgebiete mit Wohnangeboten für Zielgruppen, für die bislang kein ausreichendes Angebot besteht: betreutes Wohnen, Altenwohngemeinschaften, seniorengerechte Einfamilienhäuser, Mehrgenerationenwohnen, Single-Wohneigentum. • Anbindung des Wohngebiets an ein Fuß- und Radwegenetz. • Ergänzung des Infrastrukturangebots durch die Einrichtung eines Stadtteilgemeinschaftsraums als Treffpunkt für die Bewohner. 								
<p>Gender Mainstreaming</p> <p>Beteiligung an Planungs- und Entscheidungsprozessen</p>	<p>Gegeben: Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf wird mit diesem Konzept gefördert durch den Ausbau des Straßen- und insbesondere des Fuß- und Radwegenetzes, wodurch die Erreichbarkeit des Geschäftsbereichs, der Infrastruktureinrichtungen und der Arbeitsstätten wesentlich verbessert wird. Es werden Wegverkürzungen ermöglicht, die den Verzicht auf das Kfz ermöglichen.</p> <p>Durch die Entlastung der Wohnstraßen vom Gewerbeverkehr, durch die Anbindung der Wohngebiete an Naherholungsangebote, durch den Fortfall der Zäsur zwischen den Wohngebieten durch die Bahn und die damit mögliche Verbindung der östlichen und westlichen Wohngebiete wird eine familienfreundlichere Gestaltung der Stadt und eine Verbesserung ihrer Lebensqualität erreicht.</p> <p>Die Stadt Sulingen betreibt eine intensive Information und Beteiligung aller Gruppen der Öffentlichkeit und wird diese fortsetzen.</p>								
	<p>Die vorab genannten Verbesserungen für alte Menschen und</p>								

Berücksichtigung der Interessen von behinderten Menschen	Familien gelten auch für behinderte Menschen. Besonders bedeutsam sind das zusätzliche Wegeangebot, wodurch weite Umwege entfallen, und die Schaffung von wohnortnahen Naherholungsgebieten.
--	--