

Soziale Stadt Grüne Schiene worms



INTEGRIERTES ENTWICKLUNGSKONZEPT MIT VORBEREITENDEN UNTERSUCHUNGEN



Gefördert durch:



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
Bau und Reaktorsicherheit



STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG
von Bund, Ländern und
Gemeinden



Rheinland-Pfalz
MINISTERIUM
DES INNEREN, FÜR SPORT
UND INFRASTRUKTUR



| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| BEGRIFFSDEFINITIONEN | 1 |
| 1. EINLEITUNG – HINFÜHRUNG ZUM THEMA | 2 |
| 1.1. Das Programm „Soziale Stadt“ | 2 |
| 1.2. Das Fördergebiet und Begründung für die Auswahl | 4 |
| 1.2.1. Lage im Raum und im Stadtgefüge von Worms | 4 |
| 1.2.2. Das Fördergebiet und seine historische Entwicklung | 7 |
| 1.2.3. Ausgangssituation: Problemwahrnehmung und Vorleistungen der Stadt Worms | 9 |
| 1.2.4. Auswahl des Fördergebiets – Gebietsabgrenzung | 10 |
| 1.3. Vorbereitende Untersuchungen und Integriertes Entwicklungskonzept | 11 |
| 1.3.1. Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB und Bausteine | 11 |
| 1.3.2. Funktionen des integrierten Entwicklungskonzepts (IEK) | 12 |
| 2. METHODIK UND BÜRGERBETEILIGUNG | 13 |
| 2.1. Projektorganisation: | 13 |
| 2.1.1. Steuerung des Prozesses in Worms | 13 |
| 2.1.2. Zeitschiene Vorbereitende Untersuchungen und Erarbeitung IEK | 14 |
| 2.2. Methoden der vorbereitenden Untersuchungen & des integrierten Entwicklungskonzeptes | 15 |
| 2.2.1. Auswertung des vorhandenen Datenpools | 15 |
| 2.2.2. Methoden der sozialplanerischen Bestandsaufnahme und –analyse | 16 |
| 2.2.3. Methoden der städtebaulichen Bestandsaufnahme und –analyse | 18 |
| 2.2.4. Methoden der Bürgerbeteiligung | 19 |
| 3. ERGEBNISSE DER BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE | 25 |
| 3.1. Sozialplanerische Bestandsaufnahme und Analyse | 25 |
| 3.1.1. Bevölkerungsstruktur | 25 |
| 3.1.2. Soziale Situation | 30 |
| 3.1.3. Bildung | 33 |
| 3.1.4. Arbeitslosigkeit und Erwerbslosigkeit | 33 |
| 3.2. Städtebauliche Bestandsaufnahme und Analyse | 35 |
| 3.2.1. Nutzungsstruktur | 35 |
| 3.2.2. Bauweisen, Bauformen, Geschossigkeit und Raumkanten | 37 |
| 3.2.3. Bausubstanz und Denkmalschutz | 42 |
| 3.2.4. Brachflächen der Bahn, Baulücken und Leerstände | 45 |
| 3.2.5. Bodenbelastungen | 51 |
| 3.2.6. Freiräume, Grünflächen und Spielplätze | 52 |
| 3.2.7. Verkehrsstruktur | 57 |
| 3.2.8. Sicherheit und Sauberkeit | 60 |
| 3.2.9. Gewerbestruktur | 63 |
| 3.2.10. Soziale, schulische, kulturelle Infrastruktur und gesundheitliche Versorgung | 65 |
| 3.3. Zentrale Ergebnisse der Bürgerbeteiligungsprozesse und Schlüsselpersonengespräche | 67 |
| 3.4. Zusammenfassende Bestandsbewertung - SWOT-Analyse | 74 |

| | | |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------|
| 3.5. | <i>Umsetzungsperspektive / Wahl des Verfahrens</i> | 79 |
| 3.6. | <i>Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange</i> | 84 |
| 4. | <i>ZIEL- UND UMSETZUNGSKONZEPT</i> | 88 |
| 4.1. | <i>Städtebauliche und Sozialplanerische Zielentwicklung</i> | 88 |
| 4.2. | <i>Querschnittsziele</i> | 89 |
| 4.3. | <i>Auswahl der Handlungsfelder und Zielkonkretisierung</i> | 92 |
| 4.3.1. | <i>Umnutzung Bahnflächen [I]</i> | 92 |
| 4.3.2. | <i>Soziale Infrastruktur [II]</i> | 94 |
| 4.3.3. | <i>Bildung und Beschäftigung [III]</i> | 95 |
| 4.3.4. | <i>Wohnen und Wohnumfeld [IV]</i> | 97 |
| 4.4. | <i>Maßnahmen</i> | 99 |
| 4.4.1. | <i>Maßnahmen in Zusammenhang mit den freiwerdenden Bahnflächen</i> | 100 |
| 4.4.2. | <i>Maßnahmen östlich der Bahnflächen</i> | 108 |
| 4.4.3. | <i>Maßnahmen westlich der Bahnflächen</i> | 111 |
| 4.4.5. | <i>Quartiersmanagement</i> | 114 |
| 4.4.6. | <i>Präventions- und Bildungsketten</i> | 117 |
| 4.5. | <i>Städtebaulicher Rahmenplan mit Maßnahmen</i> | 119 |
| 4.6. | <i>Integrierter Ziel-, Indikatoren- und Maßnahmenkatalog</i> | 121 |
| 4.7. | <i>Hinweise für die Umsetzung</i> | 129 |
| 4.7.1. | <i>Steuerung des Gesamtprozesses</i> | 129 |
| 4.7.2. | <i>Beteiligungsformate</i> | 129 |
| 4.7.3. | <i>Verfügungsfonds Soziale Stadt</i> | 131 |
| 4.7.4. | <i>Evaluation und Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept</i> | 137 |
| 5. | <i>AUSBLICK</i> | 139 |
| 6. | <i>KONZENTRATION AUF DIE ENTWICKLUNG IN DEN QUARTIEREN</i> | 140 |
| 6.1. | <i>Erläuterungen</i> | 140 |
| 6.2. | <i>Städtebaulicher Rahmenplan mit Maßnahmen nach Konzentration auf die Entwicklung in den Quartieren</i> | 143 |
| | <i>IMPRESSUM</i> | 144 |
| | <i>ANLAGEN</i> | |
| | <i>Planreihe mit Vergrößerungen von Abbildungen</i> | |

Begriffsdefinitionen

In diesem Kapitel soll erläutert werden wie der Sprachgebrauch und die wichtigsten Begrifflichkeiten in diesem Dokument und in der Projektbearbeitung zu verstehen sind.

Soziale Stadt Grüne Schiene Worms

Der Begriff ist der Titel des nachfolgend beschriebenen Projektes. Er setzt sich aus drei Bausteinen zusammen. Einzelnen verwendet haben die drei Bausteine in der Projektbearbeitung und in der Verwendung in diesem Dokument jeweils eine eigene Bedeutung. Daher wird der Titel zur Vermeidung von Verwechslungen in diesem Dokument immer unverkürzt (ggf. mit dem Zusatz *das Projekt* [Soziale Stadt Grüne Schiene Worms]) verwendet.

„Soziale Stadt“

Mit dem Begriff die „Soziale Stadt“ ist (ggf. mit dem Zusatz *das Programm* [„Soziale Stadt“]) das in Kapitel 1.1. beschriebene Städtebauförderprogramm gemeint. Der Begriff ist nicht projektspezifisch zu verstehen, sondern meint die allgemeinen Gesetzesgrundlagen bzw. die Gesamtheit aller Soziale Stadt (SST) Projekte. In Beurteilungszusammenhängen kann der Begriff so z.B. auch auf Erfahrungen aus anderen Projekten oder Hinweise der Fördermittelgeber und Bewilligungsbehörden, bzw. von eingesetzten Verwaltungsbehörden verweisen.

Grüne Schiene

Die Grüne Schiene meint einen zentralen Entwicklungsbereich auf bzw. in unmittelbarem Zusammenhang mit freiwerdenden Bahnflächen im Projektgebiet. Der Begriffsteil „Schiene“ verweist dabei auf einen wesentlichen Planungsanlass im Projekt: das Freiwerden mindergenutzter Bahnflächen im Stadtgebiet. Zusammen mit dem Begriffsteil „grün“ besteht ein Hinweis auf grundsätzliche Ziele für das Projekt: die Konversionsflächen sollen als innerstädtische Grün- bzw. Freiräume mit Verbindungsfunktion für die angrenzenden Stadtgebiete entwickelt werden.

Die Verwendung des Begriffs im Projekttitel verweist auf die Bedeutung der Konversionsflächen für das Projekt hin. Die grundsätzliche Zielvorstellung eines innerstädtischen Grün- bzw. Freiraums wurde bereits in der Bewerbung zur Aufnahme in das Förderprogramm formuliert.

Worms

Der Begriff meint in erster Linie die (gebaute) Stadt. Wenn es um Tätigkeiten der Stadt geht kann der Begriff auch allgemein und verkürzt für die Stadtverwaltung verwendet werden.

Gebiet, Projektgebiet, Fördergebiet, Programmgebiet, Planungsgebiet, Untersuchungsgebiet

Das Gebiet, auf das sich das Projekt bezieht wird je nach Kontext als Gebiet, Projektgebiet, Fördergebiet, Programmgebiet, Planungsgebiet oder Untersuchungsgebiet bezeichnet. Die Begriffe sind gleichberechtigt und meinen das durch die im Kapitel 1.2.4. beschriebene Gebietsgrenze abgegrenzte Gebiet.

1. Einleitung – Hinführung zum Thema

1.1. Das Programm „Soziale Stadt“

„Stadtteile mit besonderem Entwicklungsbedarf – die Soziale Stadt“ – unter diesem Titel lief 1999 ein nationales Städtebauförderprogramm an, das zur sozialen Stabilisierung von städtischen Gebieten gedacht ist, die einer besonderen Entwicklung und Förderung bedürfen. Gründe für einen „besonderen Entwicklungsbedarf“ können in Defiziten der Sozialstruktur liegen, im örtlichen Arbeitsplatzangebot und Ausbildungsstand, in der Qualität des baulichen Bestandes, in der Ausstattung mit sozialer und kultureller Infrastruktur oder im Zustand des städtebaulichen Umfeldes. Ziel des Verfahrens ist es, durch die Verbesserung der Lebenschancen der Bevölkerung und durch den Zuzug sozial stabiler Bevölkerungsgruppen langfristig die Aufwertung des Gebiets zu erreichen.

An dem Programm nehmen gegenwärtig mehr als 715 Gebiete in 418 Städten und Gemeinden teil (http://www.staedtebaufoerderung.info/StBauF/DE/Programm/SozialeStadt/soziale_stadt_node.html, Stand März 2017)

Das übergeordnete Programmleitziel basiert also auf der Annahme, dass mittels eines speziellen Fördermitteleinsatzes der kritischen Entwicklung eines Stadtteils entgegengewirkt werden kann, um das Quartier aufzuwerten und so die Lebenssituation der Menschen in diesem nachhaltig zu verbessern.

Mögliche Maßnahmen können sich dementsprechend auf entsprechend viele Bereiche beziehen: Wohnen und Wohnumfeld, Lokale Ökonomie, Arbeit und Beschäftigung, Sozialwesen, bildungs- und freizeitbezogene Infrastruktur, Ökologie und Energie, Sicherheit und Quartierszentren. Ebenso ist die Aktivierung nachbarschaftlicher Kontakte für die Integration und Akzeptanz verschiedener Kulturen wichtig. In einem ganzheitlichen Vorgehen sollen die möglichen Handlungsfelder gleichrangig und gleichzeitig analysiert und verbessert werden. Das heißt also, dass neben rein städtebaulichen Aspekten auch soziale, ökonomische, partizipatorische und beschäftigungsrelevante Faktoren einer nachhaltigen und integrativen Entwicklung von benachteiligten Stadtteilen gleichwertig ins Blickfeld von Analyse und Intervention rücken.

Damit so viele unterschiedliche Handlungsfelder und Maßnahmen zeitgleich behandelt werden können, müssen die organisatorischen Abläufe funktionieren und die Zielgruppe muss erreicht und motiviert werden. Dafür sind ein erhebliches Maß an Geschick, Koordination und persönlichem Einsatz erforderlich. Zudem müssen im Planungs- sowie im späteren Umsetzungsprozess viele verschiedene Kompetenzen und Ressourcen gebündelt werden, um am Ende gute Ergebnisse zu erzielen. Deshalb bilden sich in den Kommunen, die nach dem Programm „Soziale Stadt“ eine Förderung erfahren, in der Regel von Anfang an ämter- und disziplinenübergreifende Arbeitsgruppen aus den Vertreter/innen sämtlicher Fachämter, die durch einzelne Handlungsbausteine betroffen sein können, den örtlichen Wohnungsbaugesellschaften und unterstützt durch Expert/innen von außen. Ferner ist ein so genanntes Quartiersmanagement erforderlich, indem eine Quartiersmanagerin oder ein Quartiersmanager eingesetzt werden sollte.

Als selbstverständlich gilt außerdem eine starke Einbindung der Bürger/innen sowie möglichst aller Initiativen des Stadtteils. Die Umsetzung des Programms „Soziale Stadt“ ist also demnach angelegt auf einen kooperativen Austausch sowohl derer, die planen, als auch derer, die die Maßnahmen finanzieren und durchführen und auch derer, die im Stadtteil wohnen, arbeiten oder ihre Freizeit verbringen. Soziale Stadtentwicklung soll durch partizipative Elemente und die Aktivierung örtlicher Potenziale Brücken bauen, neue Kontakte zwischen unterschiedlichen Gruppen fördern, Berührungspunkte und Vorurteile abbauen, eine schrittweise Identifizierung mit dem Stadtteil bewirken und eine bedarfsgerechte Planung sichern.

In Ergänzung der klassischen Städtebauförderung stellt die „Soziale Stadt“ daher also nicht nur bauliche Fragen in den Vordergrund, sondern auch die Frage, ob und wie unsere Städte künftig funktionstüchtig bleiben können. Dabei ist der Aufbau nachhaltiger lokaler Strukturen wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung von Stadtteilprojekten, die zur Stabilisierung des Gebietes beitragen. Zusammenfassend kann man sagen: Ressortübergreifendes Herangehen, ein abgestimmter Einsatz von Fördermitteln, verbunden mit der Beteiligung und Aktivierung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger – das ist der Politikansatz, mit dem strukturschwache Stadtteile unterstützt werden sollen.

Zusammenfassend sind folgende Punkte wesentlich:

- ressortübergreifender und gebietsbezogener Einsatz von Mitteln
- integrierte Stadtentwicklung: Koordinierung investiver und nicht-investiver Maßnahmen
- hohes Maß an Kommunikation, Kooperation und Koordinierung auf allen Ebenen
- enge Abstimmung der Maßnahmen und Projekte mit der Politik, den Bewohner/innen des Stadtteils, Institutionen, Projekten und Einrichtungen
- Förderung von Gesamtmaßnahmen und Mehrzielprojekten
- Einbindung der Bewohnerschaft – Aktivierung

1.2. Das Fördergebiet und Begründung für die Auswahl

1.2.1. Lage im Raum und im Stadtgefüge von Worms

Das Fördergebiet des Projektes Soziale Stadt Grüne Schiene Worms liegt in der rheinland-pfälzischen kreisfreien Stadt Worms. Naturräumlich ist die Stadt Worms in der Oberrheinischen Tiefebene verortet. Die Stadt ist direkt am Rhein gelegen. Die Pfrimm ist ein Nebenfluss des Rheins und verläuft direkt entlang des Fördergebietes.

Das Fördergebiet liegt unmittelbar nördlich des Stadtzentrums. Die Wormser Innenstadt umfasst als typisch mischgenutzte Struktur Handel- und Dienstleistungsgewerbe, Verwaltungseinrichtungen, zentrale Verkehrseinrichtungen wie den Bahn- und Busbahnhof, aber auch Wohnnutzungen. Außerdem beherbergt sie als historisches und kulturelles Zentrum eine Vielzahl der Wormser Sehenswürdigkeiten und Denkmäler.

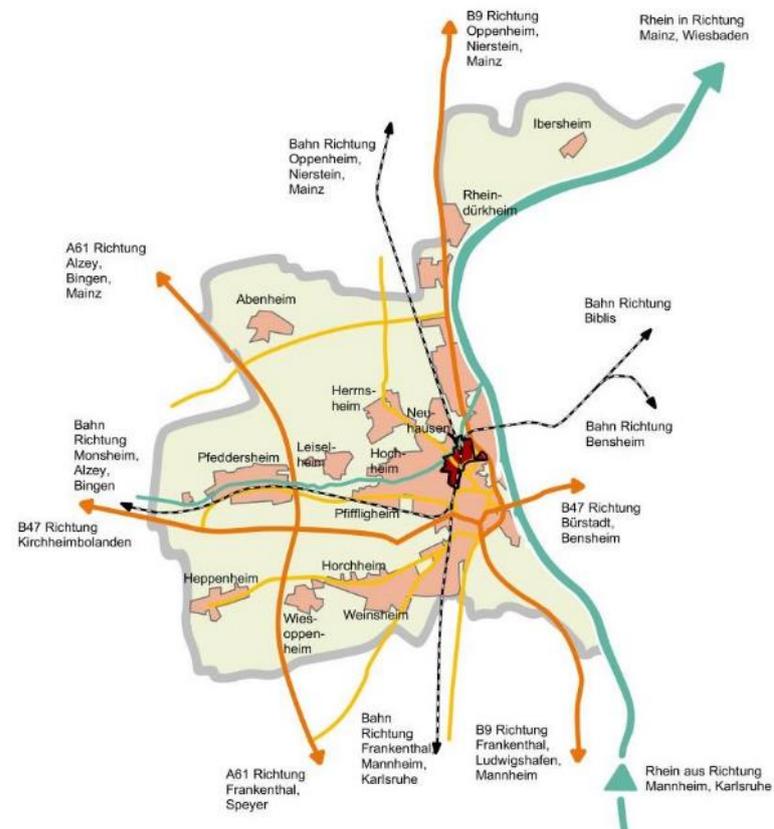


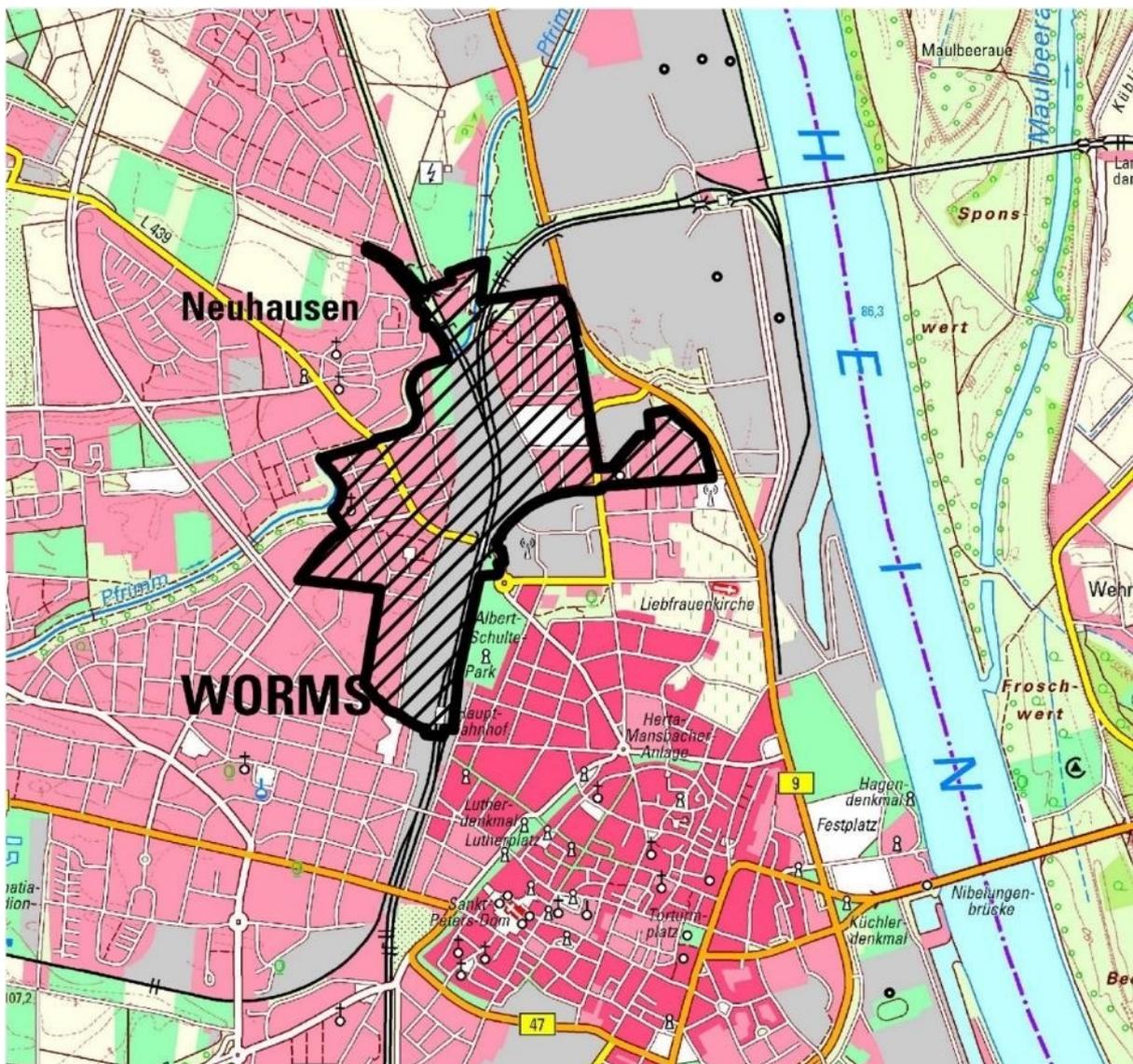
Abbildung 1: Lage im Raum und im Stadtgebiet

Dagegen weist das Fördergebiet einen völlig abweichenden Gebietscharakter auf. Es lässt sich strukturell in drei Teilbereiche untergliedern: ein bebauter Teilbereich westlich der Bahnflächen, die Bahnflächen und ein Teilbereich östlich der Bahnflächen. Die beiden bebauten Teilbereiche sind vor allem durch Wohnnutzung geprägt und werden räumlich durch den dritten Teilbereich, die vorhandenen zentralen Bahnflächen mit aktiven Betriebsanlagen und zum Teil mindergenutzten und daher freiwerdenden Flächen an den Rändern, voneinander getrennt. Die Bahnflächen tragen zu der räumlich und funktional isolierten Lage, in der sich das Fördergebiet trotz der zentrumsnahen Lage befindet, bei. In der Bewerbung zur Aufnahme der freiwerdenden Bahnflächen und angrenzender Räume in das Förderprogramm „Soziale Stadt SST“ des Landes Rheinland-Pfalz wird diese Lage als „innere Peripherie“ beschrieben. Die vorherrschende Situation ist mit nachteiligen Wohn- und Lebensverhältnissen verbunden. Diese liegen teilweise in der historischen Entwicklung begründet und sind noch heute durch ein Wechselspiel aus sozialen und städtebaulichen Problemstellungen geprägt. In der öffentlichen Wahrnehmung schlägt sich die Situation in einem insgesamt eher schlechten Image, insbesondere des östlichen Gebietsteiles und der mindergenutzten Bahnflächen nieder. Mit dem durch die Deutsche Bahn signalisierten Freiwerden der Bahnflächen ergibt sich für die Stadt Worms

eine neue Entwicklungsperspektive. Bezüglich dieser Flächen steht die Stadt Worms in Verkaufsverhandlungen mit der Deutschen Bahn.

Die beiden Teile des Planungsgebietes westlich und östlich der Bahn werden je nach Betrachtungsebene verschiedenen übergeordneten Ordnungsstrukturen zugeordnet.

So gliedert sich die Stadt Worms zu Verwaltungs- und statistischen Zwecken in acht Stadtteile mit insgesamt 19 Stadtbezirken. In der öffentlichen Wahrnehmung und im allgemeinen Sprachgebrauch werden als Stadtteile allerdings die 13 eingemeindeten und ehemals selbstständigen Ortschaften bezeichnet, die auch über eine politische Struktur - Ortsbeirat / -vorsteher - verfügen (siehe Abbildung 1). Die übrigen 6 Stadtbezirke sind: Zentrum, Innenstadt Nord, Innenstadt Süd, Innenstadt Süd-West, Innenstadt West und Karl-Marx-Siedlung. Der Gebietsteil westlich der Bahn gehört zum Stadtteil Neuhausen. Sprachlich ist er nicht mit dem gesamten Stadtteil gleichzusetzen, da relevante Bereiche des Stadtteils, insbesondere dessen historischer Kern nicht Teil des Planungsgebietes sind. Der Gebietsteil östlich der Bahnschiene wird dem Stadtteil „Innenstadt Nord“ zugeordnet. Allgemein hin wird der Bereich jedoch als Wormser Nordend bezeichnet. Das Nordend erstreckt sich über das Planungsgebiet hinaus auch zwischen B9 und angrenzender Hafenindustrie.



Eine weitere zu unterscheidende Unterteilung der Stadt besteht mit der Einteilung in 63 statistische Bezirke (Wahlbezirke). Die statistischen Bezirke untergliedern überschneidungsfrei die 13 Stadtteile, bspw. ist der Stadtteil Neuhausen in 7 statistische Bezirke untergliedert. Die Statistischen Bezirke erwiesen sich für die Sozialraumanalyse Worms 2009 als geeignete kleinräumige Ebene, auf der verschiedene sozialstatistische Daten gesammelt und ausgewertet wurden und werden. Aufgrund des vorhandenen breiten sozialstatistischen Datensettings auf Ebene der statistischen Bezirke werden in der vorliegenden Untersuchung und vor allem im Rahmen der sozialplanerischen Bestandsaufnahme- und Analyse diese Daten verwendet, auch wenn das Fördergebiet und die statistischen Bezirke räumlich nicht 100% deckungsgleich sind. Der Teilbereich westlich der Bahnschiene liegt innerhalb der beiden statistischen Bezirke 4306 und 4307; der Teilbereich östlich der Bahnschienen innerhalb der statistischen Bezirke 2107 und 2108. Der Teilbereich der Bahnschienen selbst ist unter dem Gesichtspunkt der sozialstatistischen Analysen zu vernachlässigen, da in diesem Teilgebiet keine Bewohner leben. Ähnliches gilt für die nördlichen Bereiche der statistischen Bezirke 2107 und 2108 (Industriegebiet). Insofern sind auch die räumlichen Grenzen des östlichen Teilgebietes nahezu deckungsgleich mit den Wohnstandorten der Bewohner der statistischen Bezirke 2107 und 2108. Insbesondere wenn es um sozialstatistische Daten geht, werden die räumlichen Gebietseinteilungen, vor allem die statistischen Bezirke - auch als Sozialräume bezeichnet.

1.2.2. Das Fördergebiet und seine historische Entwicklung

Das Programmgebiet wurde erst innerhalb der letzten hundert Jahre maßgeblich zu seiner jetzigen Gestalt entwickelt. Obwohl für den Südwesten gründerzeitliche Planungen für den Stadtgrundriss vorlagen, wurde das Gebiet in der Folge durch viele Einzeleingriffe und ohne planerisches Gesamtziel entwickelt.

Zwischen den ansonsten eher kleinteiligen Ergänzungen der verschiedenen Jahrzehnte bilden insbesondere die in Folge von Wohnungsnot errichteten Wohnbauten der 1920er- und 1930er-Jahre relativ große Flächenanteile mit homogenen Beständen. Daneben finden sich eine Vielzahl unterschiedlicher städtebaulicher Ansätze im Gebietsgrundriss wieder.

Charakteristisch für das Programmgebiet ist die vorhandene Bahntrasse. Historisch betrachtet ist diese Nord-Süd-Achse der älteste vorhandene Baustein der Gebietsentwicklung und markiert in der nebenstehenden historischen Kartenschiene ab 1860 auch den ersten Planeintrag zum Gebiet. Zwischen 1878 und 1897 lagen planerische Vorstellungen für die Gebietsentwicklung vor, diese wurden in der Folge aber nicht umgesetzt. In der Darstellung von 1897 zeigt sich, dass im Verlauf der heutigen Bensheimer Straße eine West-Ost-Trasse der Bahn zur Erschließung der Hafenindustrie verlief, welche erkennbar erst in dem Plan von 1904 in den heutigen Verlauf mit der Anbindung an die hessische Rheinseite verlegt wurde.

Ab der Darstellung von 1897 ist zu erkennen, dass es aus dem erst im April 1898 eingemeindeten Neuhausen erste Siedlungserweiterungen in das Gebiet herein gab. Diese wuchsen bis 1923 weiter und bildeten zusammen mit den ersten kommunalen Wohnungsbauten zwischen Grenz- und Bebelstraße aus 1922 die einzigen relevanten Siedlungsteile neben einzeln stehenden Gebäuden der Bahn.

Die Karte von 1923 zeigt außerdem bereits projektierte Wohnungsbauten mit Baujahr 1924 im Bereich der Güterhallen- und Gaustraße. In der um 1926/1927 zu datierenden Karte sind an drei Stellen erstmalig flächig die kommunalen Wohnungsbauten der 1920er-Jahre, die als Antwort auf damals vorherrschende Wohnungsnot zu verstehen sind, zu sehen. Ein noch heute erkennbarer Entwicklungsschwerpunkt liegt westlich der Bahn im Bereich

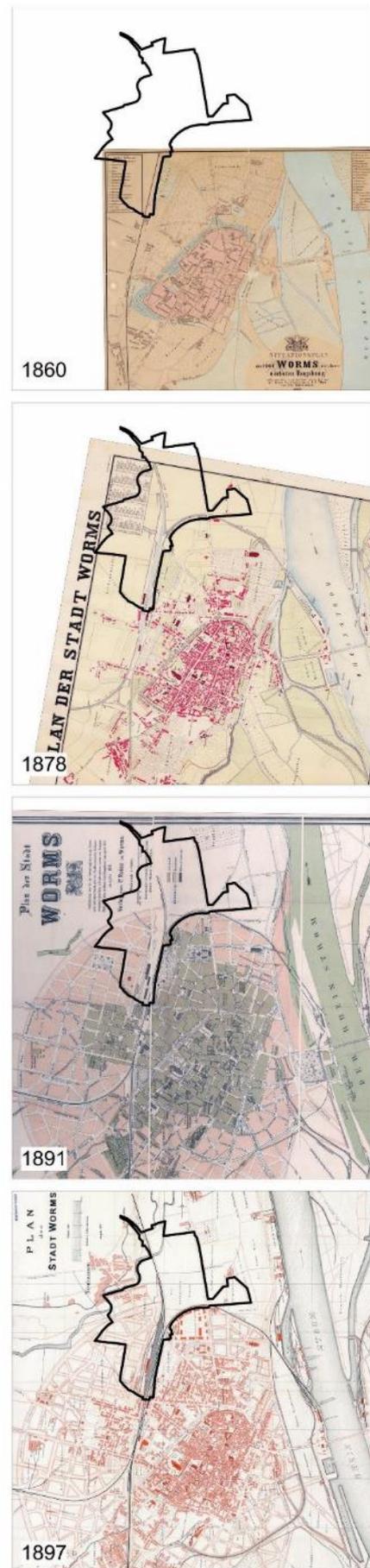
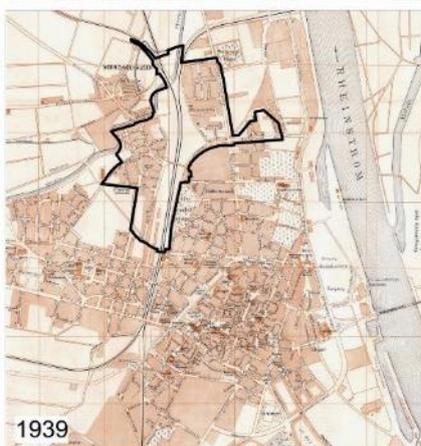
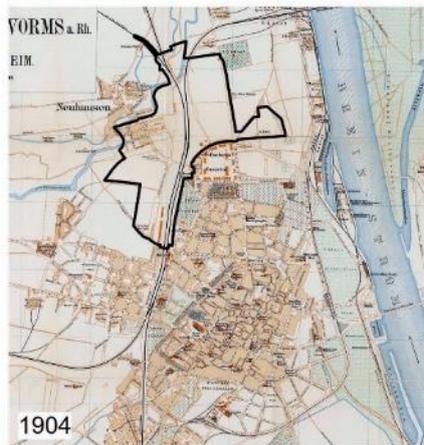


Abbildung 3: Zeitschiene historischer Pläne



Neuhausen zwischen Stralenberg-, Bebel-, Gau- und Güterhallenstraße mit dem zentralen Konrad-Meit-Platz. Zwei Gebiete, auf denen Notunterkünfte errichtet worden waren, liegen östlich der Bahn am heutigen Gewerbestandort nördlich der Kiesstraße sowie im Bereich der heutigen Küchlerstraße. Ein weiteres Gebiet dieser Art ist der noch heute vorhandene Standort um den Radgrubenweg, der mit Nordendstraße und Birkenweg erstmalig in der Kartendarstellung von 1926/1927 als Straße dargestellt wird. Die Bereitstellung von Notunterkünften als Wohnstandort für sozial schwache Teile der Bevölkerung im östlichen Gebietsteil hat lange dessen Ansehen in der Wormser Bevölkerung geprägt. Für das noch heute sozial schwach gestellte Nordend besteht somit ein bereits historisch vorbelastetes Image.

In der Darstellung von 1939 zeigt sich das Gebiet schon im Wesentlichen in der noch heute vorhandenen Straßenerschließung inklusive der vorhandenen Bestände des Wohnungsbaus von 1930 zwischen Radgrubenweg und Großer Weide sowie entlang der Kiesstraße. Zur weiteren Gebietsveränderung trugen in den Folgejahrzehnten nach dem Ende des 2. Weltkrieges die Geschosswohnungsbauten der 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahre sowie die Entwicklung der Gewerbestandorte bei.

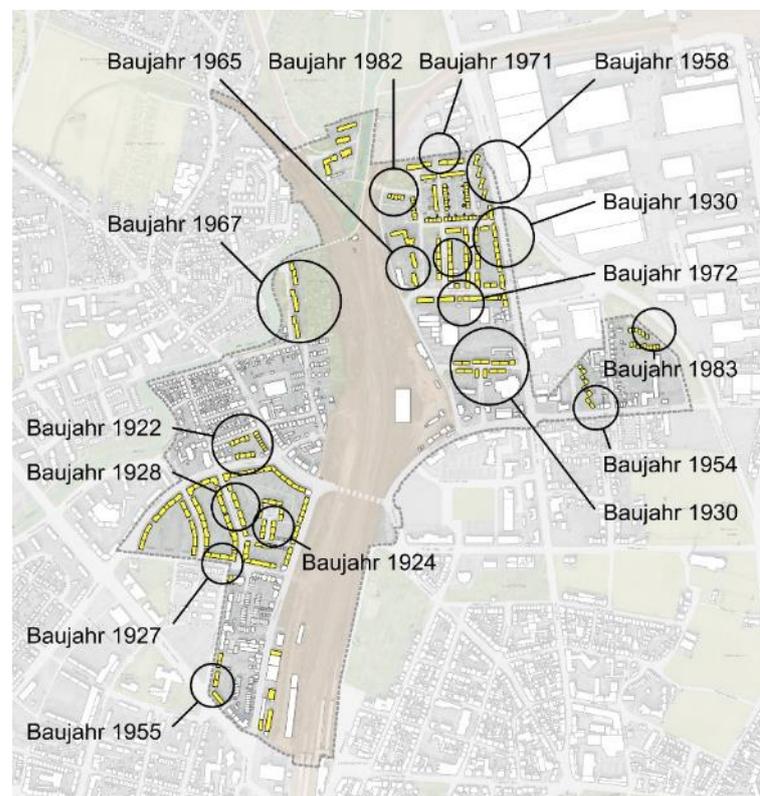


Abbildung 4: Eigentum der Wohnungsbau GmbH mit Baujahren (Angaben Wohnungsbau GmbH)

1.2.3. Ausgangssituation: Problemwahrnehmung und Vorleistungen der Stadt Worms

Das Planungsgebiet soll durch das Bund-Länder-Programm „Soziale Stadt“ eine ganzheitliche und nachhaltige Förderung erfahren.

Auslöser für erste Planungsbemühungen der Stadt Worms war die durch die Deutsche Bahn signalisierte Verkaufsabsicht von un- oder mindergenutzten Flächen innerhalb des Stadtgefüges. Im Umgang mit den Konversionsflächen wurde zunächst die Durchführung einer Landesgartenschau angestrebt. Angestoßen durch die Daten der Sozialraumanalyse fand in der Folge jedoch auch eine vertiefende Problemwahrnehmung für die nördlich des Stadtzentrums gelegenen Gebiete statt. Die Vielschichtigkeit der nun wahrgenommenen städtebaulichen und sozialplanerischen Aufgabenstellung begründete die Bewerbung für das Programm „Soziale Stadt“.

Der Antrag auf Aufnahme ins Förderprogramm stammt vom November 2013 und nennt folgende Ziele für die Gebietsentwicklung:

- Nachnutzung brachfallender Bahnflächen und untergenutzter Areale sowie mindergenutzter Gebäude
- Überwindung der Barrierewirkung der Bahnflächen
- Vernetzung der räumlich und funktional isolierten Wohngebiete
- Verbesserung des Wohnraums und des Wohnumfeldes
- Schaffung neuen Wohnraums und neuer Gewerbeflächen
- Ausbau und Weiterentwicklung der sozialen Infrastruktur
- Attraktivierung der Freiräume
- Schaffung von attraktiven Radrouten und Fußwegeverbindungen
- Verbessern der Umweltqualität
- Stadt- und Landschaftsbild, Image

Parallel zu den strategischen Planungen wird durch die Stadtverwaltung Worms die Bauleitplanung entwickelt. Im Entwurf für den Flächennutzungsplan 2030 finden sich die freiwerdenden Bahnflächen bereits als geplante Grünflächen mit der Signatur Parkanlage wieder und ein Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan N 104 ist bereits gefasst.

1.2.4. Auswahl des Fördergebiets – Gebietsabgrenzung

Das Freiwerden von Bahnflächen im Wormser Stadtgebiet ist Planungsanlass für die anstehenden Entwicklungen. Die umzugestaltenden Bahnflächen sind somit zentraler Bestandteil des zu entwickelnden Gebietes. Gleichzeitig haben die Ergebnisse der Sozialraumanalyse besonders für die westlich und östlich zu den Bahnflächen angrenzenden Gebiete Defizite ausgewiesen, welche einen besonderen Handlungsbedarf ableiten lassen.

Für den Planungsprozess galt es also, eine Gebietsgrenze zu definieren, die die wesentlich benachteiligten Sozialräume umfasst und gleichzeitig erkennbar im räumlichen Zusammenhang zu den freiwerdenden Bahnflächen steht. Die Gebietsgrenze wurde zur klaren räumlichen Nachvollziehbarkeit i.d.R. entlang natürlicher oder baulicher Grenzen gezogen. So wird der Außenrand des Gebietes im Wesentlichen durch einen Teilabschnitt der Pfrimm und vorhandene Straßenzüge gebildet. Im Detail verläuft die Gebietsgrenze wie folgt:

Der Wormser Bahnhof markiert die südliche Gebietsgrenze. Die Gebietsteile westlich der Bahnflächen gehören zum Stadtbezirk Neuhausen. Das Gebiet wird südwestlich durch die Seidenbender-, Würdtwein- und Bebelstraße umgrenzt. Nordwestlich bildet der Verlauf der Pfrimm die natürliche Gebietsgrenze. Im Norden springt die Gebietsgrenze am Kreuzungspunkt zwischen Pfrimm und Bahnlinie auf das Gebiet westlich der Pfrimm. Dort umschließt sie das vorhandene Stumpfgleis und die als Holzhof bekannten Siedlungsteile rund um den Eisenbahnweg. Die Gebietsteile östlich der Bahnflächen liegen im Wormser Norden. Die nordöstliche Gebietsausdehnung beinhaltet die dort von B9/Nibelungenstraße und Mainzer Straße eingeschlossenen Wohngebiete. Die südöstliche Gebietsgrenze folgt der Bensheimer Straße bis zu den Bahnflächen und von dort weiter der Gau- und Bahnhofstraße bis zum Bahnhof.

Das gesamte Planungsgebiet umfasst ca. 70 ha.

Im Rahmen der Projektumsetzung wurde die Gebietsgrenze im Westen kleinräumlich angepasst (vgl. Kapitel 6.2.).



Abbildung 5: Luftbild mit Gebietsgrenze

1.3. Vorbereitende Untersuchungen und Integriertes Entwicklungskonzept

1.3.1. Vorbereitende Untersuchungen nach § 141 BauGB und Bausteine

Vorbereitende Untersuchungen sind Bestandteil des integrierten Entwicklungskonzeptes. Sie sind Beurteilungsgrundlage für die Förderfähigkeit im Sinne der angestrebten Städtebauförderung und sind zur Vorbereitung der angestrebten Sanierung erforderlich. Gemäß § 141 Abs. 1 BauGB sind die vorbereitenden Untersuchungen notwendig, „um Beurteilungsgrundlagen zu gewinnen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen“. Als Bestandteil des IEK sollen sie also den Sanierungsbedarf aufzeigen und bereiten damit auch die Umsetzung der im integrierten Entwicklungskonzept erarbeiteten Maßnahmen unter Anwendung der Sanierungsverfahren des besonderen Städtebaurechts nach §136ff BauGB vor.

Dabei machen wachsende sozialräumliche Unterschiede lokale Zielformulierungen und „passgenaue“ integrierte Konzepte ebenso erforderlich wie deren Einbindung in übergreifende Strategien. Schließlich bedarf es angesichts begrenzter finanzieller Ressourcen und differenzierter Mitwirkungsbereitschaft von lokalen Interessengruppen und Bewohner/innen geeigneter Kooperationen und Partnerschaften, die Synergien beim Einsatz öffentlicher Mittel und privatem Engagement fördern: Stadt(teil)entwicklung wird künftig stärker raumbezogen, kooperativ, vernetzt und aktivierend ausgerichtet sein.

Die Vorbereitenden Untersuchungen (nach § 141 BauGB), wie hier vorgelegt, müssen deshalb stärker als bisher auch alle Lebenszusammenhänge im Stadtteil mit all ihren Vernetzungen, Abhängigkeiten und Wechselwirkungen aufzeigen und dabei zukunftsbeständige Lösungen ableiten, die, wie bereits erwähnt, neben den baulichen auch ökonomischen, sozialen und sicherheitsspezifischen Ansprüchen gleichermaßen genügen müssen. Dies setzt die Etablierung von neuen Handlungsfeldern und die Einbeziehung einer Vielfalt und Vielzahl von Akteuren voraus sowie die Schaffung von guten Bedingungen für Kommunikation und Partizipation aller Betroffenen auf Stadt- und Gebietsebene.

1.3.2. Funktionen des integrierten Entwicklungskonzepts (IEK)

Das Integrierte Entwicklungskonzept (IEK) gibt die „Leitplanken der Gebietsentwicklung“ für die kommenden rund 10 Jahre vor und ist Fördervoraussetzung bei Städtebauförderprojekten:

„Fördervoraussetzung ist ein unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erstelltes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept, in dem Ziele und Maßnahmen im Fördergebiet dargestellt sind. Das Entwicklungskonzept ist in ein gegebenenfalls bereits vorhandenes gesamtstädtisches Konzept einzubetten bzw. davon abzuleiten, die Aktualität des Entwicklungskonzepts ist sicherzustellen, zudem sind darin Aussagen zur langfristigen Verstetigung erfolgreicher Maßnahmen über den Förderzeitraum hinaus zu treffen“ (Verwaltungsvereinbarung Städtebauförderung 2014).

Dazu ist es notwendig, auf Basis der Vorbereitenden Untersuchungen in den zentralen (nicht in allen möglichen!) Entwicklungsfeldern Ziele abzuleiten und Maßnahmen zu benennen. Die Integration städtebaulicher sowie sozialer Lösungsansätze und Perspektiven wird als grundlegende Bedingung gesehen. Des Weiteren soll in den Konzepten für künftige Fördergebiete eine Abgrenzung vorgeschlagen werden, auch vor dem Hintergrund des möglichen Einsatzes von Maßnahmen des Besonderen Städtebaurechts nach dem Baugesetzbuch. Eine Kosten- und Finanzierungsübersicht, ein Evaluationskonzept, ein Umsetzungskonzept für die Steuerung und das Quartiersmanagement runden das weit reichende Konzept ab.

Das IEK darf allerdings nicht zu starr ausgelegt und interpretiert werden. Zu schnell verändern sich die gesellschaftlichen Rahmenbedingungen – wie aktuell am Beispiel des Unterbringungsdrucks von Flüchtlingen deutlich wird. Hinzu kommt im Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms vor allem die Unsicherheit über den Zeitpunkt des Erwerbs der frei werdenden Bahnflächen. Aus diesen Gründen ist es wichtig, das IEK fortzuschreiben (vgl. 4.5.4) und zusätzlich auch jede einzelne Maßnahme noch einmal auf Realisierbarkeit und Notwendigkeit hin zu überprüfen.

2. Methodik und Bürgerbeteiligung

2.1. Projektorganisation:

2.1.1. Steuerung des Prozesses in Worms

Im Planungs- und Umsetzungsprozess müssen viele verschiedene Kompetenzen und Ressourcen gebündelt werden, um am Ende gute Ergebnisse zu erzielen. Infolgedessen hat man sich in Worms darauf verständigt, eine ämterübergreifende Lenkungsgruppe zu bilden – mit zusätzlicher Beteiligung der Wohnungsbau GmbH Worms, der Polizeiinspektion Worms und der beiden externen Gutachterbüros.

Dahinter steht (mittlerweile) die Überzeugung, dass die komplexen, miteinander zusammenhängenden „Realitäten“ vor Ort – bauliche/städtebauliche, wirtschaftliche, soziale, kulturelle und Umweltbelange in ihren Interdependenzen – auf der Verwaltungsebene nicht mehr sektoral, also unabhängig voneinander, „bearbeitet“ werden sollten (Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.): Statusbericht Soziale Stadt, 2014. S.23).

Folgende Personen sind ständige Mitglieder in der fachbereichsübergreifenden Lenkungsgruppe:

| | |
|-----------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Fabian Adler | bierbaum.aichele Landschaftsarchitekten (Gutachter) |
| Klaus-Dieter Aichele | bierbaum.aichele Landschaftsarchitekten (Gutachter) |
| Jürgen Beck/ Amelind Eckel | Wohnungsbau GmbH Worms |
| Sven Fries | Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries (Gutachter) |
| Guido Frohnhäuser | Abteilung 6.1 - Stadtplanung und Bauaufsicht |
| Elisabeth Gransche | Integrationsbeauftragte der Stadt Worms |
| Dietmar Haller | Polizeiinspektion Worms |
| Andrea Müller | Bereich 4 - Kultur, Bildung und Sport |
| Jasmine Olbort | Abteilung 7.04 Gleichstellungsstelle |
| Andrea Pinten | Abteilung 6.1 - Stadtplanung und Bauaufsicht |
| Christine Ripier-Kramer | Bereich 5 – Soziales, Jugend und Wohnen |
| Thomas Rudolph (Vorsitz) | Bereich 6 - Planen und Bauen |
| Tobias Schasse | Abteilung 5.00 Jugendhilfeplanung und Sozialplanung |
| Petra Steinbacher | Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries (Gutachter) |
| Angelika Zezyk | Bereich 3 – Öffentliche Sicherheit und Ordnung |

Nach Bedarf wurden weitere städtische Abteilungen, sonstige Dienststellen und Expert/innen eingeladen. Die erste konstituierende Lenkungsgruppensitzung fand am 16. September 2014 statt. Im Laufe des bisherigen Prozesses fanden insgesamt 6 Sitzungen statt, bei denen strategische Entscheidungen über den Fortgang des Projekts getroffen wurden.

2.1.2. Zeitschiene Vorbereitende Untersuchungen und Erarbeitung IEK

Diese partizipatorisch angelegte städtebauliche und sozialplanerische Untersuchungsphase setzt eine klar strukturierte Vorgehensweise voraus, sowie eine gründliche Vorbereitung der einzelnen Planungsschritte. In der folgenden Grafik sind die Meilensteine noch einmal übersichtlich dargestellt:



Abbildung 6: Zeitschiene

2.2. Methoden der vorbereitenden Untersuchungen & des integrierten Entwicklungskonzeptes

2.2.1. Auswertung des vorhandenen Datenpools

Im Zuge der Bestandsaufnahme wurden folgende Planungen, Erhebungen und Veröffentlichungen als allgemeine Datengrundlage gesichtet und ausgewertet:

- **Bewerbung zur Aufnahme** der freiwerdenden Bahnflächen und angrenzender Räume **in das Förderprogramm „Soziale Stadt (SST)“** des Landes Rheinland-Pfalz 19.11.2013
- **Sozialraumanalyse Worms 2009** (im Auftrag der Stadt Worms, erstellt von empirica. Qualitative Marktforschung Stadt- und Strukturforchung GmbH, Bonn) 2009
- Bestehende **Bebauungspläne** im Projektgebiet
- **Flächennutzungsplan der Stadt Worms:**
 - **Wirksamer Flächennutzungsplan** der Stadt Worms 1978
 - **Flächennutzungsplan** der Stadt Worms **Neudruck** 1992
 - **Flächennutzungsplan – Worms – 2030 – Entwurf** 2014
- **Darstellung freiwerdender Bahnflächen** gemäß Aussage **Deutsche Bahn** Oktober 2015
- Auszüge aus dem **Geoinformationssystem** der Stadt Worms (Stand 2014):
 - Höhenlinienplan
 - Altlastenplan
 - Baumkataster
 - Denkmalkataster
 - Grundschulbezirke
 - Luftbild 2012
 - Öffentliche Flächen
 - Stadtgrundkarte
 - TK 25
 - Radwegeplan
- **Lärmkartierung** für Schienenwege von Eisenbahnen des Bundes (2007)
- **Lärmaktionsplanung** 2013
- **Lärmkartierung** Rheinland-Pfalz 2012
- **Stadtklimauntersuchung Worms**, Abschlussbericht, (erstellt von Spacetec Datengewinnung GmbH, Freiburg) 1994
- **Spielplatzkonzept** der Stadt Worms 2004
- **Gesamtverkehrsplan** Worms Fortschreibung 2010
- **Verkehrskonzeption Innenstadt** Stadt Worms – Aktualisierung 2007 –
- **Verkehrsplanungen und Voruntersuchungen zur Gaustraße** 2014
- **VRN Liniennetzplan** Worms
- **VRN Stadtliniennetzplan** Worms
- Insgesamt zehn **Historische Stadtpläne** aus den Jahren 1860 bis 1939
- **Grundrisse des Bahngebäudes mit Moscheenutzung**
- **Bestandspläne Lokschuppen** (um 1946)
- **Bestandsunterlagen Wohnungsbau Worms** Eigentum, Baujahre, Sanierung 2015
- **Gutachten:** Moderation eines Planungs- und Entscheidungsprozesses zur Realisierung des **Jugend- und Kulturzentrums Worms** 2006
- 15 Berichte zu **Konzepten für Jugend- und Kulturzentren**
- **Pressebeiträge**

2.2.2. Methoden der sozialplanerischen Bestandsaufnahme und –analyse

Eine sozialplanerische Bestandsaufnahme hat zum Ziel einen definierten Raum (Stadtteil, Stadtbezirk, Gesamtstadt) möglichst vollständig in Bezug auf die Sozialstruktur zu erfassen und zu beschreiben. Dies erfolgt in Form der deskriptiven (auch: beschreibenden) Statistik: Vorliegende Daten werden in geeigneter Weise beschrieben, aufbereitet und zusammengefasst. Quantitative Daten werden im Hinblick auf bestimmte Fragestellungen zu Tabellen, graphischen Darstellungen und Kennzahlen verdichtet.

Die Ausführungen zur Sozialstruktur des Projektgebiets Soziale Stadt Grüne Schiene Worms stützen sich auf einen umfangreichen Bericht aus dem Jahr 2009 (Sozialraumanalyse Worms 2009), den die Stadt Worms gemeinsam mit dem Institut empirica erstellt hat. Das im Zusammenhang mit dem Bericht etablierte Sozialraummonitoring seitens der Stadtverwaltung ermöglicht eine kleinräumige Betrachtung der Stadtgebiete. Die vorhandenen Gebietsabgrenzungen in Form von 63 statistischen Gebietsbezirken (vgl. unten abgebildete Grafik) haben sich seitdem bewährt und ermöglichen einen Datenvergleich über verschiedene Zeitperioden hinweg. Zudem können benötigte Daten auf kleinräumiger Ebene stets auf den aktuellen Stand gebracht und bei Bedarf zu größeren Gebietsabgrenzungen zusammengefasst werden. Folglich zeigen sich Ähnlichkeiten, Unterschiede sowie die Dynamik verschiedener Sozialräume. Im Zusammenhang mit dem Programm Soziale Stadt ist dies ein großer Gewinn für die Betrachtung der Sozialstruktur im Sinne eines integrierten Planungsansatzes. Zur Unterscheidung Fördergebiet, Statistische Bezirke, Sozialräume siehe 1.2.1.

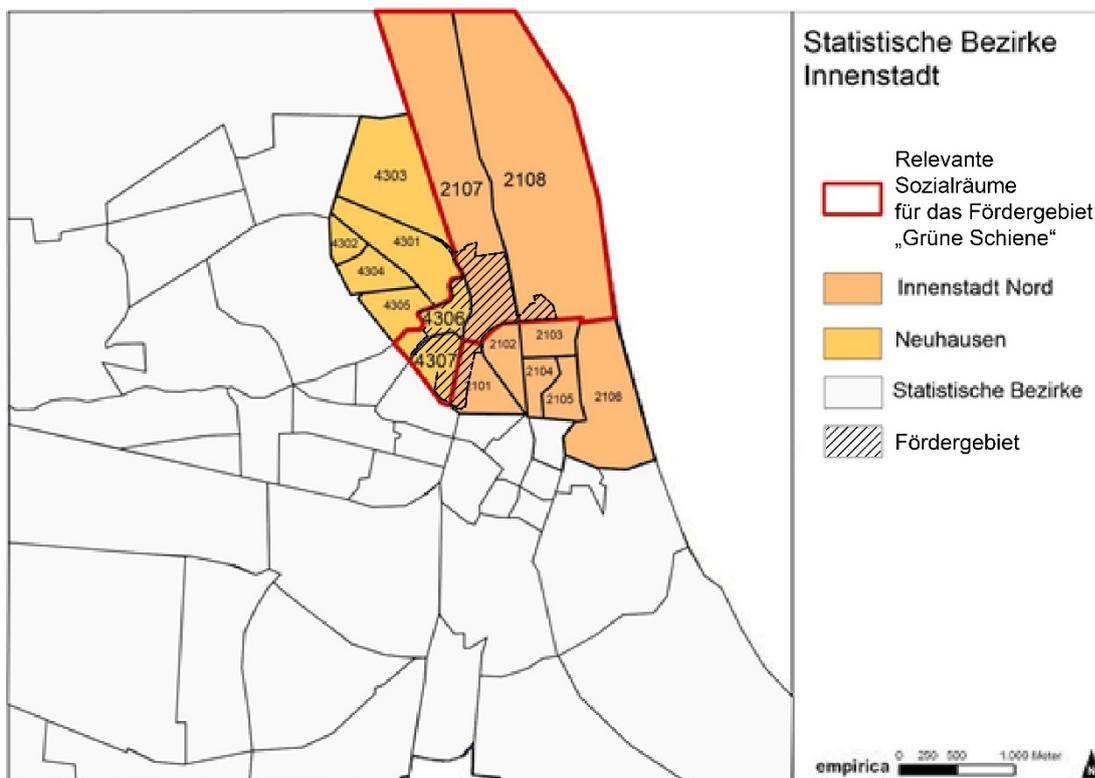


Abbildung 7: Statistische Bezirke im Fördergebiet

Die Abbildung zeigt die für das Fördergebiet relevanten Sozialräume. Die Sozialräume östlich der Bahnschienen (2107/2108) und die Sozialräume westlich der Bahnschienen (4306/4307). Deutlich erkennbar ist, dass die Sozialräume Teilgebiete der Stadtteile Neuhausen und Innenstadt Nord sind. Aus mehreren Analysen geht hervor, dass die gekennzeichneten Bereiche besonders belastet sind (vgl. z.B. 1.2 das Fördergebiet und die Begründung für die Auswahl, Sozialraumanalyse 2009, etc.). Diese Ausführungen sollen durch das folgende Beispiel unterstrichen werden: Zum Stichtag 31.12.2013 sind über 16 Prozent der Kinder und Jugendlichen im Projektgebiet auf staatliche Hilfe in Form von SGB II angewiesen. In den Sozialräumen 4301-4305, die nicht zum Projektgebiet gehören, sind es 8,5 Prozent der Kinder.

2.2.3. Methoden der städtebaulichen Bestandsaufnahme und –analyse

Aufgabe der Bestandsaufnahme und städtebaulichen wie sozialplanerischen Analyse ist die Identifizierung durch soziale Missstände benachteiligter Ortsteile, in denen ein besonderer Entwicklungsbedarf besteht (§171e BauGB), mit dem Ziel, eine Aufwertung und Stabilisierung herbeizuführen.

Die städtebauliche Bestandsaufnahme und –analyse wurde durch das Büro BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten bearbeitet. In Abgleich mit den vorliegenden Datengrundlagen wurden eigene Erhebungen zum Planungsgebiet, insbesondere durch Ortsbegehungen mit zugehörigen Fotodokumentationen, durchgeführt. Weitere Erkenntnisse zur Bestandssituation ließen sich im Austausch mit lokalen Akteuren und der ansässigen Bevölkerung im Zuge verschiedener Beteiligungsschritte gewinnen. Alle gesammelten Informationen sind in einer systematischen städtebaulichen Bestandsaufnahme zusammengefasst. Dabei wurden folgende Teilaspekte genauer untersucht:

- Nutzungsstruktur
- Bauweisen, Bauformen, Geschossigkeit und Raumkanten
- Bausubstanz und Denkmalschutz
- Baulücken, Brachflächen und Leerstände
- Bodenbelastungen
- Freiräume und Grünflächen, Spielplätze
- Verkehrsstruktur
- Sicherheit und Sauberkeit
- Gewerbestruktur
- Soziale, schulische, kulturelle Infrastruktur und gesundheitliche Versorgung

Die zentralen Ergebnisse sind in Bestands- und Analysekarten eingeflossen. Diese dienen im Planungsprozess als allgemeine und zusammenfassende Informationsbasis. In den nachfolgenden Kapiteln sind die Karten in einer verkleinerten Version abgebildet. Im Anlagenband finden sich die Karten auch in der Originalgröße.

Als nächster Schritt wurde aus der fachplanerischen Auseinandersetzung mit den vorhandenen Gegebenheiten in Verknüpfung mit den Gebietsbeurteilungen aus der Auftaktveranstaltung eine Bestandsanalyse hinsichtlich der vorliegenden Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken erstellt. Diese sogenannte SWOT-Analyse (abgeleitet aus den englischsprachigen Teilelementen **S**trengths - Stärken, **W**eaknesses - Schwächen, **O**pportunities - Chancen und **T**hreats - Risiken) diente wiederum als Grundlage zur Ableitung von Leitgedanken und Zielen für die Gebietsentwicklung. Die Ergebnisse der SWOT- Analyse werden im Kapitel 3.4. dargestellt.

2.2.4. Methoden der Bürgerbeteiligung

Um für die komplexe Planungsaufgabe im Rahmen des Projekts Soziale Stadt Grüne Schiene Worms möglichst eine Vielzahl und Vielfalt an Bürger/innen zu gewinnen, kamen unter Beachtung des Gender-Mainstreaming-Prinzips und einer passgenauen Zielgruppenansprache auch zahlreiche unterschiedliche Bürgerbeteiligungsmethoden zur Anwendung.

Diese Vorgehensweise hatte folgenden Zweck: Erstens, einen Informationsgewinn für die Gutachter aus möglichst vielen verschiedenen Blickwinkeln und zweitens, die (zumindest im weiteren Fortgang des Programms „Soziale Stadt“) dringend gebotene Aktivierung von Menschen für ihren Sozialraum schon während der Zeit der Vorbereitenden Untersuchungen. Erhofft hat man sich drittens eine höhere Akzeptanz der Untersuchungsergebnisse und der darauf aufbauenden Handlungsansätze durch eine frühzeitige Einbindung möglichst vieler Bewohner/innen.

Verschiedene Methoden wurden gewählt und sollen im Verlauf der weiteren Ausführungen näher erläutert werden. Diese sind hier vor allem die Auftaktveranstaltung westlich und östlich der Bahnschienen, die Zukunftswerkstatt sowie der Bau des Stadtteilmodells. Kombiniert mit zahlreichen Schlüsselpersonengesprächen, einer repräsentativen Bürgerbefragung und einer Sicherheitsbegehung konnten die Gutachter zahlreiche Hinweise generieren. Zusätzlich begleitete ein junges Filmteam den Prozess. Abschließend wurden die Ergebnisse aus fachlicher Sicht eingeordnet, interpretiert, strukturiert und den Bürger/innen in einer Veranstaltung „Perspektiven für die Grüne Schiene“ vorgestellt.

Während des ganzen Beteiligungsprozesses war es auch wichtig, die politischen Entscheidungsträger/innen dauerhaft einzubinden und zu informieren. Neben der Teilnahmemöglichkeit bei den Veranstaltungen fand auch im Laufe des Prozesses eine Sondersitzung des Haupt- und Finanzausschusses, des Sozialausschusses, des Bauausschusses und des Ortsbeirats Worms-Neuhausen statt (18. März 2015), bei der die Mitglieder die Möglichkeit hatten, ihre Wünsche und Vorstellungen in den Fortgang mit einzubringen. Ferner stand man mit dem Arbeitskreis Nordend mit seinen mehr als 20 Mitgliedern im Laufe des Prozesses im ständigen Kontakt. Nicht zuletzt wurden in der vorliegenden Konzepterstellung auch die Arbeitsergebnisse des Workshops des AK Nordend vom 15. April 2015 berücksichtigt.

Im Folgenden die wichtigsten Aktivitäten im Detail:

Schlüsselpersonengespräche

Mit rund 10 Schlüsselpersonen aus der Verwaltung wurden leitfadengestützte Interviews durchgeführt. Des Weiteren fanden weitere Interviews mit rund 15 institutionellen Akteuren vor Ort statt und mit Bewohner/innen, die als „Expert/innen des Fördergebiets“ über gute Kenntnisse verfügen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Personen, die schon viele Jahrzehnte dort wohnen und/oder arbeiten und die die Entwicklung mit allen Veränderungen zum Guten oder Schlechten selbst miterlebt haben. Die Expert/innen wurden nicht nur als sehr gute Kenner des Fördergebiets befragt, sondern auch als „anwaltliche Sprecher“ von Personen, die nicht in ausreichender Zahl erreicht werden

konnten und/oder die nicht selbst zu Wort kommen (können). Je nach Verlauf, dauerten diese Gespräche zwischen einer und zwei Stunden. Vertreter/innen aus dem Bereich Bauen und Planen (Leitung, Abteilung Stadtplanung), Vertreter/innen aus dem Bereich Soziales (Leitung, Sozialplanung, Abteilung Jugend), Vertreter/innen aus dem Dezernat des Oberbürgermeisters (Integrationsbeauftragte, Gleichstellungsbeauftragte, Geschäftsstelle des Kriminalpräventiven Rats) waren hier die Gesprächspartner/innen. Außerhalb der Verwaltungsstrukturen wurden intensive Gespräche geführt mit dem Geschäftsführer der Wohnungsbau Worms GmbH, mit Vertreter/innen der Caritas (Leitung, Stadtteilbüro Nordend), mit der Lukas-Gemeinde (Pfarrerin), mit Mitgliedern der Gemeinde IGMG-Moschee, mit Mitgliedern des Ortsbeirats Neuhausen und politischen Vertretern aus dem Wormser Nordend.

Auftaktveranstaltung

Am 10. Oktober 2014 fand die Auftaktveranstaltung statt. Die Organisatoren entschieden sich für ein „dezentrales Veranstaltungskonzept“. Begonnen hat man in der nördlichen Innenstadt vor der Lukaskirche (hier nahmen rund 130 Bürger/innen teil). Im Anschluss daran, wiederholte man die Veranstaltung östlich der Schienen vor dem Haus der Jugend (hier nahmen rund 80 Bürger/innen teil).



Impression zur Auftaktveranstaltung und Einladungsflyer

Ziel war es, die Menschen vor Ort niederschwellig über das Programm Soziale Stadt Grüne Schiene Worms zu informieren, Stärken und Schwächen des Fördergebiets zu identifizieren und erste Maßnahmenvorschläge seitens der Bürgerschaft zu hören. Diese dienten als Diskussionsgrundlage für die Zukunftswerkstatt. Erfolgsfaktoren der Veranstaltung(en) waren die Einbindung der Institutionen vor Ort und eine zielgruppenspezifische Beteiligung durch Gruppenarbeit. Die aus den konstruktiv geführten Diskussionen gewonnenen Erkenntnisse dienten als Basisinformation für die Zukunftswerkstatt.

Modellbauprojekt

Das „Stadtteilmodell“ wurde bei allen öffentlichen Veranstaltungen präsentiert. Das Modell wurde unter Anleitung des Hauses der Jugend gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen gebaut. Am Anfang des Prozesses (Auftaktveranstaltung) kam nur die Grundplatte mit Plänen zum Einsatz, bei der Zukunftswerkstatt war das Modell schon zum Teil bebaut und bei der Abschlussveranstaltung wurde das fertige Modell präsentiert.



Modell im Wandel v.l.n.r. Auftaktveranstaltung, Zukunftswerkstatt, Perspektiven für die Grüne Schiene

Die Bürger/innen konnten anhand eines maßstabsgetreuen Stadtteilmodells mitreden und mit dem Finger darauf zeigen: „Wo wohne ich, wie steht es um das Zusammenleben in meinem Wohngebiet? Wie geht es mit den frei werdenden Bahnflächen weiter? Wo fehlt es an gutem Wohnraum, wo wird gerast und wo fühle ich mich in den Abendstunden unsicher?“ Das rund 3,20 Meter lange und 2,70 Meter breite, der Form des Gebiets angepasste Modell, erlaubt es zu sagen: „Genau hier muss etwas geschehen“.

Das Modell trug außerdem dazu bei, dass die Kinder und Jugendlichen sich aktiv beim kreativen Entwickeln des Modells einbringen konnten. So wurden die im Fördergebiet wohnenden Kinder und Jugendlichen in das Projekt mit eingebunden und wurden von Betroffenen zu Beteiligten.

Zukunftswerkstatt

Am **14. November 2014** wurde im Wormser Kultur- und Tagungszentrum eine Zukunftswerkstatt veranstaltet. Rund 60 Teilnehmer/innen (Stadt Worms, Caritasverband Worms, „Haus der Jugend“, IGMG-Worms, CJD Worms, KiTa St. Cyriakus, Jugendparlament der Stadt Worms, Projekt „Ich-bin-dabei“, Volkshochschule Worms, Kinder- und Jugendbüro, Stadtrat, Ortsbeirat Worms-Neuhausen,



Impressionen der Zukunftswerkstatt

Evangelische Lukasgemeinde, DITIB, Polizei Rheinland-Pfalz PI Worms, Alisa Stiftung, KUBIS Worms e.V.) und rund 15 Bewohner/innen entwickelten konkrete Ideen für das Planungsgebiet.

Die Zielsetzung war, mit so genannten Schlüsselpersonen und Zielgruppenvertreter/innen die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung zu reflektieren, fachliche Vorschläge seitens der Planer zu diskutieren und weitere Maßnahmen zu definieren. In vier Werkstätten wurden unterstützt von acht Moderatorinnen und Moderatoren folgende Themenfelder schwerpunktmäßig bearbeitet:

Werkstatt 1: Bildung, Wirtschaft und Arbeit

Werkstatt 2: Städtebauliche Infrastruktur und Wohnen

Werkstatt 3: Ideen für frei werdende Bahnflächen

Werkstatt 4: Zusammenleben und Quartiersmanagement

Im Nachgang hat man festgestellt, dass die Zukunftswerkstatt den Dialog gefördert, den Optimismus gestärkt und ein Zusammengehörigkeitsgefühl erzeugt hat.

Bürgerbefragung

Der Befragungszeitraum erstreckte sich vom **17. November 2014 bis 30. November 2014**. Jeder Haushalt erhielt zwei Fragebögen, alle Bewohner/innen ab 13 Jahren konnten an der Befragung teilnehmen. An acht Urnenstandorten konnte der Fragebogen wieder abgegeben werden. Nach Eingabe aller vorliegenden Fragebögen setzte sich der vollständige Datensatz zur Bürgerbefragung wie folgt zusammen: Insgesamt lagen 379 Fragebögen zur Auswertung vor. Von diesen konnten aber nicht alle verwendet werden. Insgesamt 12 Fragebögen mussten aussortiert werden, da diese erkennbar doppelt ausgefüllt wurden (dies wurde aus den Nennungen und dem Schriftbild deutlich). Nach Eingabe aller gültigen Fragebögen umfasste der vorliegende Datensatz also insgesamt **367 erfasste Fragebögen** (Beteiligung von 7,2%, insgesamt hätten sich 5.093 Menschen ab 13 Jahren im Fördergebiet beteiligen können). Von der IGMG-Moschee wurden 128 Fragebögen abgegeben (Mitglieder wohnen in Neuhausen und im Nordend). Zudem wurde eine Schulbefragung durchgeführt, mit einem Rücklauf von 24 Fragebögen. Themen der Befragung waren beispielsweise: Gesamteinschätzung des Fördergebiets, subjektives Sicherheitsempfinden, Freizeit- und Einkaufsmöglichkeiten, Image und Identität, Gemeinschaftsgefühl, Ideen für die „Grüne Schiene“.



Urnenstandort in einem Supermarkt

Fragebogen

Sicherheitsbegehung



Route der Sicherheitsbegehung



Impressionen Sicherheitsbegehung

Am **30.03.2015** fand ab 15.30 Uhr eine zweistündige Sicherheitsbegehung im Fördergebiet statt. Teilgenommen haben rund zwanzig Akteure, bestehend aus Mitgliedern der Lenkungsgruppe (vgl. Kapitel 2.1.1) sowie des Kriminalpräventiven Rats der Stadt Worms, Vertreter/innen von (Sozial-) Verbänden, stadtteilbezogenen Institutionen und des Ortsbeirats. Die Begehung führte von der Pfrimmbrücke in Neuhausen zum Konrad-Meit-Platz, durch den Neuhauser Tunnel, den Ahornweg und endete in der kleinen Weide/am Holzhof. Dabei wurden im Fördergebiet die Bereiche in Augenschein genommen, die von den Bewohner/innen als sogenannte „unsichere Orte“ bezeichnet wurden (gerade in Bezug auf Beleuchtung, Sicherheit im Straßenverkehr und Sauberkeit). Durch diese geführte und moderierte Begehung war es möglich, die Äußerungen aus den Beteiligungsveranstaltungen vor Ort nachzuvollziehen und fachlich zu bewerten.

Veranstaltung – Perspektiven für die „Grüne Schiene“

Bei einer Informationsveranstaltung „Perspektiven für die Grüne Schiene“ wurden am 9. Mai 2015 die Ergebnisse der bisherigen städtebaulichen und sozialplanerischen Untersuchungen sowie zukünftig mögliche Maßnahmen öffentlich vor der IGMG-Moschee „auf der grünen Schiene“ präsentiert.



Einladungsflyer und Impressionen Veranstaltung Perspektiven für die Grüne Schiene

Am bundesweiten so genannten „Tag der Städtebauförderung“ nutzten rund 150 Schlüsselpersonen wie Vertreter/innen aus Institutionen und Vereinen, aber auch die Bürger/innen aus dem Fördergebiet die Möglichkeit, sich in den Vormittagsstunden zu informieren, mitzudiskutieren, noch einmal eigene Schwerpunkte zu setzen und so die Weichen für die Zukunft des Fördergebiets zu stellen. Auf dem bunten Stadtteilmodell, das die räumliche Vorstellung und Orientierung erleichtert hat, waren die möglichen zukünftigen baulichen Maßnahmen gekennzeichnet, die auch die Teilnehmer/innen noch einmal priorisieren konnten.

Vor der finalen politischen Beschlussfassung ist es mit dieser Veranstaltung auch gelungen, die drei Gebietsteile westlich, östlich sowie unmittelbar auf den freiwerdenden Bahnflächen zusammen zu führen und gemeinsam in einen „Umsetzungsdialog“ einzusteigen.

3. Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Analyse

3.1. Sozialplanerische Bestandsaufnahme und Analyse

Unter Punkt 2.2.2. Methoden der sozialplanerischen Bestandsaufnahme und Analyse wurden bereits die Vorteile einer kleinräumigen Datenanalyse erläutert. Unter Punkt 1.2.1. wurden die verschiedenen räumlichen Bezugsebenen - hier vor allem Projektgebiet, Sozialräume/statistische Bezirke - vorgestellt. Die seitens der Stadtverwaltung zur Verfügung gestellten kleinräumigen Daten auf Basis der statistischen Bezirke (hier: Sozialräume) ermöglichen somit eine genaue Betrachtung des hier beschriebenen Projektgebiets unter sozialplanerischer Perspektive, auch wenn die Sozialräume und das Fördergebiet nicht 100% deckungsgleich sind. Das östliche Quartier entspricht weitgehend den Sozialräumen 2107/2108 und das westliche Quartier den Sozialräumen 4306/4307. Das (Wohn-)Gebiet östlich der Bahnschienen (2107/2108, Teilgebiet von Nordend) und das (Wohn-)Gebiet westlich der Bahnschienen (4306/4307, Teilgebiet von Neuhausen) liegen räumlich direkt beieinander und weisen bei der strukturell problematischen Lage an den Bahnflächen als auch in ihren sozialen Strukturen Ähnlichkeiten auf. Dies gilt vor allem für Familien, Familienstrukturen, Kinder und Jugendliche und den Migrantenanteil sowie in der Folge für die Entwicklungs-, Bildungs- und Integrationschancen dieser Zielgruppen. Aufgrund dessen wird das Projektgebiet hier insgesamt nach unterschiedlichen Themenfeldern betrachtet. Sofern sich signifikante Unterschiede zwischen den Gebieten westlich und östlich der Bahnschienen in der Analyse der Sozialstruktur beobachten lassen, werden diese näher dargestellt und erläutert. Ebenfalls werden bei Bedarf relevante Unterschiede zur Sozialraumanalyse aus dem Jahr 2009 dargestellt. Sprachlich wird für die statistischen Bezirke 2107/2108 und 4306/4307 der Begriff Sozialraum verwendet, da in diesem Abschnitt vor allem der sozialstrukturelle bzw. sozialstatistische Aspekt beleuchtet wird. Die Gesamtheit der Sozialräume (2107, 2108, 4306, 4307) wird als Gebiet Grüne Schiene bezeichnet.

3.1.1. Bevölkerungsstruktur

Zum Stichtag 01.01.2015 verzeichnet die Stadt Worms insgesamt 83.718 Einwohner. Im Fördergebiet leben 6.069 Einwohner/innen und somit knapp über 7 Prozent der Wormser Bevölkerung.¹Die Bevölkerungsentwicklung² der Grünen Schiene ist positiv: In der Sozialraumanalyse von 2009 konnte noch von 5.832 Einwohnern im Gebiet ausgegangen werden, im Jahr 2015 sind es 237 Einwohner/innen mehr.

In Bezug auf die Bevölkerungsstruktur weist das Gebiet zum Teil eindeutige Unterschiede zu den Durchschnittswerten der Gesamtstadt auf. Dies wird im Laufe der folgenden Ausführungen deutlich.

¹ Die statistischen Bezirke sind nicht hundertprozentig deckungsgleich mit dem Fördergebiet

² Bevölkerungsentwicklung= Zuzug und Wegzug, Geburten und Sterbequote

Altersstruktur

Beginnend mit der Altersstruktur zeigt sich, dass das Gebiet einen vergleichsweise hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen und einen geringen Anteil an Senioren hat. Die Abbildung zeigt, dass das Gebiet 3,4 Prozentpunkte mehr Kinder und Jugendliche im Vergleich zur Gesamtstadt hat.

Der Anteil der Kinder und Jugendlichen ist nicht nur deutlich überdurchschnittlich im Vergleich zur Gesamtstadt, sondern hat auch einen Zuwachs in den letzten Jahren verzeichnen können.

Im Vergleich zum Bericht aus dem Jahr 2009 gibt es 2015 im Gebiet 44 Kinder und Jugendliche mehr. 1.199 Kinder und Jugendliche unter 18 Jahren wohnen und leben im Gebiet. Davon sind 705 Kinder unter 10 Jahren. Besonders in dieser Altersgruppe zeigt sich noch ein deutlicherer Unterschied zur Gesamtstadt: 8,9% der Einwohner der Stadt Worms sind Kinder unter 10 Jahren im Vergleich dazu sind 11,6 Prozent der Einwohner der Grünen Schiene Kinder unter 10 Jahren. Es gibt also besonders viele Klein- und Grundschul Kinder im Gebiet. Bei den Kindern und Jugendlichen ab 10 bis 18 Jahren ist der Unterschied zur Gesamtstadt deutlich weniger ausgeprägt (8,1% gegenüber 7,5% in der Gesamtstadt). Der Anteil der Kinder und Jugendlichen an den Einwohnern im Gebiet, ist im Sozialraum 2107/2108 (20,6%) etwas höher als im Sozialraum 4306/4307 (19,2%).

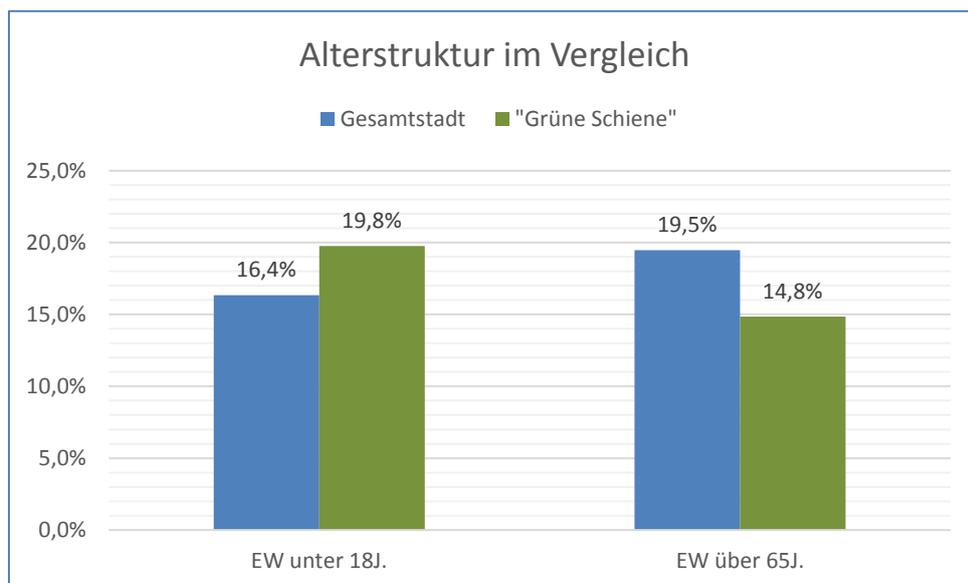


Abbildung 8: Altersstruktur im Vergleich: Einwohner unter 18 Jahren und Einwohner über 65 Jahren

Der Anteil der Einwohner über 65 Jahren unterscheidet sich im Vergleich zur Stadt Worms um minus 4,7 Prozentpunkte.

Zudem lassen sich hier Unterschiede zwischen dem Sozialraum westlich der Bahnschienen (4306/4307) und dem Sozialraum östlich der Schienen (2107/2108) erkennen. Der Anteil der Bevölkerung über 65 Jahren ist im Teilgebiet von Neuhausen (4306/4307) höher als im Teilgebiet von Nordend (2107/2108). Wenngleich im Teilgebiet von Neuhausen (4306/4307) ein Einwohnerrückgang der Bewohner 65J. und älter zu verzeichnen ist: Während im Jahr 2009 noch 19,3 Prozent der Bevölkerung im Sozialraum zu der Gruppe 65 J. und älter gezählt werden konnte, sind es heute noch

16,4 Prozent. Im Sozialraum 2107/2108 hat sich der Wert während dessen kaum verändert. Er betrug im Jahr 2009 12,4 Prozent und liegt zum Stichtag 01.01.2015 bei 12 Prozent.

| Sozialraum | Einwohner | EW 65J. u. älter | in Prozent |
|------------|-----------|------------------|------------|
| 2107/2108 | 2.446 | 294 | 12,0% |
| 4306/4307 | 3.623 | 607 | 16,8% |

Tabelle 1: Anteil der Senioren 65J.und älter östlich und westlich der Bahnschiene

Migrationshintergrund

Die Stadt Worms hat zum Stichtag 31.12.2012 eine Analyse des Migrationshintergrundes der Bevölkerung der Kreisfreien Stadt Worms vorgenommen. Der Bericht, der mit Unterstützung des Unternehmens DEMOGRAPHIE KOMMUNAL entstanden ist, lieferte der Stadtverwaltung Worms präzise Informationen über den tatsächlichen Anteil der Migranten in Worms. Sämtliche Datensätze des Einwohnermelderegisters (Geburtsort von allen Einwohnern und Eltern) der Stadt Worms wurden damals in den Bericht aufgenommen. Die Betrachtung des Programmgebietes unter dem Aspekt Migration stützt sich auf diese Analyse zum Stichtag 31.12.2012. Die Bestimmung des Migrationshintergrundes einer Person orientiert sich an der definitorischen Abgrenzung des Statistischen Bundesamtes:

„Zu den Menschen mit Migrationshintergrund zählen 'alle nach 1949 auf das heutige Gebiet der Bundesrepublik Deutschland Zugewanderten, sowie alle in Deutschland geborenen Ausländer und alle in Deutschland als Deutsche Geborenen mit zumindest einem zugewanderten oder als Ausländer in Deutschland geborenen Elternteil'."

Personen, die während des Dritten Reiches oder in den Jahren nach Ende des Zweiten Weltkrieges als Folge von Umsiedelung, Flucht oder Vertreibung nach Deutschland kamen, werden demnach nicht zu den Personen mit Migrationshintergrund hinzugerechnet. Zur Bevölkerung mit Migrationshintergrund werden nur jene gezählt, die nach 1949 zugewandert sind. (vgl. auch http://www.worms.de/de-wAssets/docs/rathaus/Migration-und-Integration/Veroeffentlichung_Endbericht-Personen-mit-Migrationshintergrund-Kreisfreie-Stadt-Worms-Stichtag-31-12-2012.pdf)

An dieser Stelle wird auf einen Vergleich zu der Sozialraumanalyse der Stadt Worms von 2009 verzichtet, denn im Bericht von 2009 hat es eine andere Definition des Migrationshintergrundes (Ausländer und Doppelstaater) gegeben.

Die Analyse im Auftrag der Stadt Worms durch DEMOGRAPHIE KOMMUNAL hat zum Stichtag 31.12.2012 gezeigt, dass von 82.299 Einwohnern in Worms 24.750 einen Migrationshintergrund haben. Dies ergibt einen Anteil von 30,1 Prozent. Im Vergleich zur Gesamtstadt leben im Gebiet Grüne Schiene deutlich mehr Menschen mit Migrationshintergrund. Die unten abgebildete Tabelle zeigt, dass knapp 41 Prozent der Bevölkerung im Gebiet einen Migrationshintergrund hat. Die meisten Menschen mit Migrationshintergrund wohnen im Sozialraum 2108 (48,5%) und 4306 (44%).

| Sozialräume | Einwohner mit Migrationshintergrund | Einwohner Gesamt | % EW-MGH |
|----------------------|-------------------------------------|------------------|--------------|
| 2107 | 549 | 1.556 | 35,3% |
| 2108 | 340 | 701 | 48,5% |
| 4306 | 743 | 1.687 | 44,0% |
| 4307 | 730 | 1.845 | 39,6% |
| Grüne Schiene | 2.362 | 5.789 | 40,8% |
| Worms | 24.750 | 82.299 | 30,1% |

Tabelle 2: Einwohner mit Hauptwohnsitz und Migrationshintergrund zum 31.12.12 nach Bezirken; Quelle: Analyse des MGH in Worms durch DemographieKommunal

In diesem Zusammenhang lässt sich auch die Gruppe der jungen Menschen unter 27 Jahren mit und ohne Migrationshintergrund genauer betrachten. Zum 31.12.2012 waren 1.895 (knapp 33%) der Bewohner im Gebiet Grüne Schiene junge Menschen unter 27 Jahren. Wie bereits die Betrachtung der Altersstruktur gezeigt hat, gibt es verglichen mit der Gesamtstadt auch bei den unter 27-Jährigen einen höheren Anteil im Fördergebiet (ca. 5 Prozentpunkte mehr). Innerhalb dieser Personengruppe U27 hat fast die Hälfte der jungen Einwohner einen Migrationshintergrund (928 Personen). Die Abbildung 2 zeigt, dass der Anteil der jungen Menschen mit Migrationshintergrund verglichen mit der Stadt Worms um 7 Prozentpunkte höher ist.

Zudem ist gibt es im Sozialraum 4306/4307 (Teilgebiet von Neuhausen) mehr junge Menschen mit Migrationshintergrund innerhalb der Altersgruppe U27 als im Sozialraum 2107/2108 (Teilgebiet von Nordend): von 1.120 jungen Menschen unter 27 Jahren haben 572 Personen einen Migrationshintergrund im Sozialraum 4306/4307, während im Sozialraum 2107/2108 von 775 jungen Menschen unter 27 Jahren 356 einen Migrationshintergrund haben.

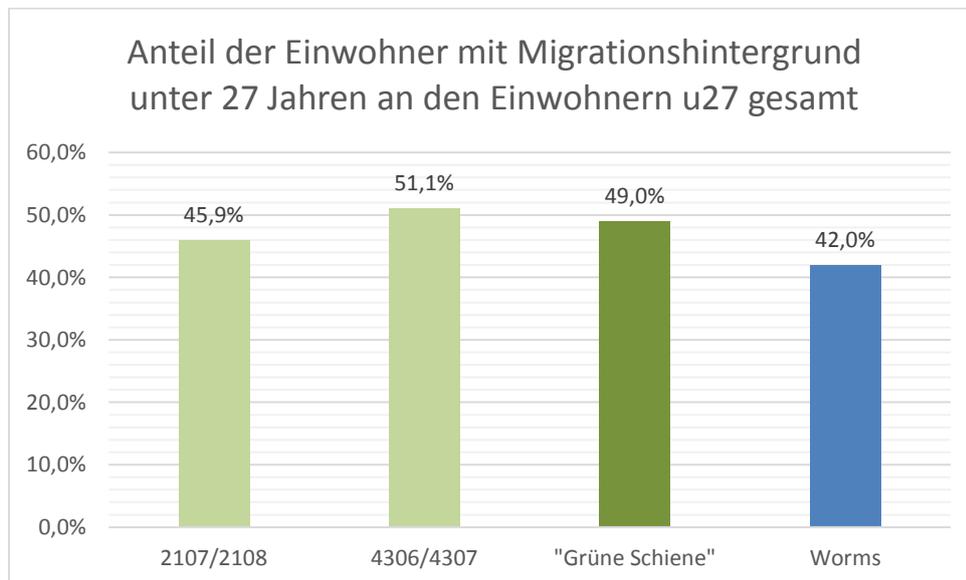


Abbildung 9: Anteil der Einwohner mit Migrationshintergrund u27- EWO u27 gesamt, Stand 31.12.2012

Gemessen am Anteil der Gesamtbevölkerung im Gebiet Grüne Schiene haben 16 Prozent der Einwohner unter 27 Jahren einen Migrationshintergrund, auch dieser Wert ist höher als der Gesamtstädtische (12%).

Ausländische Bevölkerung

Bezüglich der Haushalte ausländischer Bevölkerung weisen die Daten zum Stichtag 07.04.2015 gravierende Unterschiede des Programmgebietes zur Gesamtstadt auf. Hier sei vorangestellt, dass Haushalte ausländischer Bevölkerung gewiss nicht mit der vorangegangenen Definition von Menschen mit Migrationshintergrund gleichgesetzt werden können.

Zur ausländischen Bevölkerung zählen alle Personen, die nicht Deutsche im Sinne des Art. 116 Abs. 1 des Grundgesetzes (GG) sind. Dies können direkt zugezogene Personen mit einer ausländischen Staatsangehörigkeit sein oder auch deren im Land geborene Nachkommen, die selbst keine Migranten sind, sofern sie nicht die deutsche Staatsangehörigkeit erhalten. Zur ausländischen Bevölkerung gehören auch die Staatenlosen und die Personen mit ungeklärter Staatsangehörigkeit. Deutsche, die zugleich eine fremde Staatsangehörigkeit besitzen, gehören nicht zu den Ausländern und Ausländerinnen.

Die unten abgebildete Tabelle zeigt, dass von den 53.275 Haushalten der Stadt Worms 8.130 Haushalte ausländischer Bevölkerung sind. Dies sind bezogen auf die Haushalte gesamt 15,3 Prozent. Im Gebiet ist der Anteil gemessen an den Gesamthaushalten im Gebiet deutlich höher und liegt bei 25,4 Prozent.

| Haushalte ausl. Bevölkerung | stat. Bezirk | ausländische HH | HH gesamt | in Prozent |
|-----------------------------|--------------|-----------------|-----------|------------|
| | WORMS | 8.130 | 53.275 | 15,3% |
| Grüne Schiene | 1.017 | 4.008 | 25,4% | |

Tabelle 3: Haushalte ausländischer Bevölkerung

3.1.2. Soziale Situation

Die statistischen Daten zu den Haushalten bestätigen auch den im vorherigen Kapitel beschriebenen höheren Anteil von Kindern und Jugendlichen im Projektgebiet. Die aktuellen Haushaltsdaten zeigen, dass es mehr Familien im Vergleich zum gesamtstädtischen Durchschnitt gibt: In Worms gibt es 8.394 Haushalte mit Kindern, das ist ein Anteil von 15,8 Prozent. Im Gebiet Grüne Schiene sind von 4.008 Haushalten 696 (17,4%) Familienhaushalte.

Familienhaushalte

Einen deutlichen Unterschied zwischen der Stadt Worms und dem Gebiet Grüne Schiene gibt es in Bezug auf die Familienhaushalte mit 3 und mehr Kindern: Familien mit 3 und mehr Kindern machen im Durchschnitt in Worms einen Anteil von 11,9 Prozent der Familienhaushalte aus, während im Gebiet 17 Prozent der Familienhaushalte 3 und mehr Kinder haben.

Bezüglich der Familienhaushalte lässt sich auch ein hoher Anteil von Alleinerziehenden ableiten. Im Gebiet Grüne Schiene sind von den 696 Haushalten mit Kindern 254 alleinstehend mit Kind. Das ist ein Anteil von 36,5 Prozent an den Familienhaushalten. In Worms liegt der Anteil der Alleinstehenden mit Kind gemessen an den Familienhaushalten bei 27,1 Prozent. Somit gibt es im Gebiet mehr Alleinerziehende als in den meisten anderen Stadtgebieten von Worms.

Im Sozialraum 2107/2108 (Teilgebiet Nordend, östlich der Bahnschienen) ist der Anteil etwas höher als im Sozialraum 4306/4307 (Teilgebiet Neuhausen, westlich der Bahnschienen).

| Sozialräume | Haushalte insgesamt | Familienhaushalte | Alleinerziehende | Alleinerziehende (in %) | |
|----------------------|---------------------------|-------------------|------------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------|
| | | | | Anteil an den Haushalten insgesamt (in %) | Anteil an den Familienhaushalten (in %) |
| | absolut 07.04.2015 | | | | |
| 2107 | 1.004 | 207 | 94 | 9,4% | 45,4% |
| 2108 | 689 | 81 | 28 | 4,1% | 34,6% |
| 4306 | 1.142 | 177 | 53 | 4,6% | 29,9% |
| 4307 | 1.173 | 231 | 79 | 6,7% | 34,2% |
| Grüne Schiene | 4.008 | 696 | 254 | 6,3% | 36,5% |
| Gesamtstadt | 53.275 | 8.394 | 2.276 | 4,3% | 27,1% |

Tabelle 4: Haushalte von Alleinerziehenden

In den letzten Jahren hat sich der Anteil von Alleinerziehenden gemessen an den Familienhaushalten im Gebiet Grüne Schiene leicht erhöht, während er in der Gesamtstadt leicht gesunken ist: Ende des Jahres 2008 war der Anteil der Alleinerziehenden in Worms bei 28 Prozent, nun bei 27,1 Prozent. Im Gebiet war der Anteil von Alleinerziehenden Personen an den Familienhaushalten bei 35 Prozent und ist nun bei 36,5 Prozent.

Kinder und Jugendliche im SGB II-Bezug

Ein weiterer aussagekräftiger Indikator zur Beschreibung der sozialen Situation im Gebiet Grüne Schiene ist der Anteil der Kinder und Jugendlichen in SGB II- Bezug. Laut den statistischen Daten vom 31.12.2013 leben 444 Kinder und Jugendliche im Gebiet, die auf Grundsicherung (SGB II) angewiesen sind. Zu diesem Zeitpunkt sind in Worms insgesamt 2.748 Kinder-und Jugendliche im SGB II-Bezug. Das bedeutet, dass über 16 Prozent der Kinder-und Jugendlichen, die auf staatliche Hilfe in Form von SGB II angewiesen sind, aus dem Gebiet Grüne Schiene kommen. Bei den Jüngsten (bis 6 Jahre) sind es sogar knapp 20% (19,6%).

Die unten abgebildete Tabelle, zeigt den Anteil der SGB II- Bezieher unter 18 Jahren in Bezug zu den Einwohnern unter 18 Jahren. Insgesamt ist deutlich erkennbar, dass im Vergleich zur Gesamtstadt, im Gebiet Grüne Schiene deutlich mehr Kinder und Jugendliche wohnen, die von SGB II-Leistungen leben. 37,4 Prozent der Kinder und Jugendlichen aus dem Gebiet sind von SGB II- Zahlungen abhängig. Erkennbar sind hier auch Unterschiede zwischen den beiden Sozialräumen westlich und östlich der Bahnschienen. Eine deutlich höhere Belastung ist im Sozialraum 2107/2108 (Teilgebiet Nordend, östlich der Bahnschienen) zu verzeichnen. Ein Vergleich zur Sozialraumanalyse der Stadt Worms aus dem Jahr 2009 ist an dieser Stelle nicht möglich, weil dieser Indikator neu ist und dementsprechend im Bericht 2009 noch nicht verwendet werden konnte.

| Sozialräume | Einwohner U18 | SGBII U18 | |
|----------------------|-----------------------|------------|--------------|
| Stand | 31.12.2013/01.01.2014 | | in Prozent |
| 2107/ 2108 | 495 | 223 | 45,1% |
| 4306/4307 | 692 | 221 | 31,9% |
| Grüne Schiene | 1.187 | 444 | 37,4% |
| Worms | 13.608 | 2.748 | 20,2% |

Tabelle 5: SGB II-Empfänger unter 18 Jahren im Vergleich

Die Situation der Kinder-und Jugendlichen im Gebiet Grüne Schiene hat sich zudem in den letzten Jahren noch etwas verschärft. Bei einem Vergleich der Zahlen zu den Kindern und Jugendlichen unter 18 Jahren im SGB II-Bezug aus Dezember 2008 und Dezember 2013, zeigt sich ein Anstieg knapp über fünf Prozentpunkte.

Interventionsdichte der Hilfen zur Erziehung

Zur Verdeutlichung der sozialen Lage von Kindern und Jugendlichen im Gebiet Grüne Schiene ist auch die Interventionsdichte der Erziehungshilfe einzubeziehen. Ein Personensorgeberechtigter hat bei der Erziehung eines Kindes oder eines Jugendlichen Anspruch auf Hilfe (Hilfe zur Erziehung), wenn eine dem Wohl des Kindes oder des Jugendlichen entsprechende Erziehung nicht gewährleistet ist und die Hilfe für seine Entwicklung geeignet und notwendig ist. In der Erziehungshilfe gibt es verschiedene Hilfearten, die in die Analyse hineinfließen. Die Hilfen sind gesetzlich geregelt in den Paragraphen des

Kinder- und Jugendhilfegesetzes. Berücksichtigt werden hier: §29, §30, §31, §32, §33 und §34. In der Darstellung erfolgt keine Aufschlüsselung nach Art der Hilfen, sondern nur nach der Anzahl der Fälle. Die Fallzahlen der einzelnen Paragraphen werden zur Auswertung aufsummiert und auf die Kinder und Jugendlichen bzw. jungen Erwachsenen im Alter zwischen 14 und 21 Jahren bezogen. Die Anzahl der Fälle bezieht sich auf das Jahr 2014, die Einwohnerzahlen sind vom Stand 01.01.2015. Die unten abgebildete Tabelle zeigt, dass es im Gebiet Grüne Schiene prozentual deutlich mehr Fälle der Hilfen zur Erziehung gegeben hat als in der Stadt Worms insgesamt. Hier zeigen sich zwischen den beiden Sozialräumen 2107/2108 (Teilgebiet Nordend) und 4306/4307 (Teilgebiet Neuhausen) gravierende Belastungsunterschiede. Über 10% der Kinder und Jugendlichen im Sozialraum 2107/2108 (Teilgebiet Nordend) haben im Jahr 2014 Hilfen zur Erziehung benötigt. Zum Vergleich: in den anderen statistischen Bezirken des Stadtteils Neuhausen, die nicht zum Projektgebiet dazugehören (4301-4306) hat es im Jahr 2014 „nur“ 32 Fälle gegeben, folglich einen Anteil von 2,5% aller Kinder- und Jugendlichen unter 21 Jahren.

| Sozialräume | Einwohner im Alter bis 21 Jahre | Interventionen der Erziehungshilfe nach § 29*, § 30 und §§ 32-35* (mit Sozialpädagogischer Familienhilfe § 31) | | |
|----------------------|---------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------------------|
| | absolut | absolut | davon Fälle mit Mehrfachhilfen | Anzahl der Fälle in % im Alter bis 21 Jahre |
| 2107 | 396 | 41 | 14 | 10,4% |
| 2108 | 197 | 20 | 8 | 10,2% |
| 4306 | 373 | 23 | * | 6,2% |
| 4307 | 452 | 22 | * | 4,9% |
| Grüne Schiene | 1.418 | 106 | 26 | 7,5% |
| Gesamtstadt | 16.333 | 635 | 133 | 3,9% |

Tabelle 6: Interventionen der Erziehungshilfe bis 21 Jahre

Die erhöhte Anzahl von Mehrfachhilfen, zeigt den Bedarf einer intensiven Betreuung einiger Familien seitens des Jugendamtes.

Ein Vergleich zur Sozialraumanalyse Worms aus dem Jahr 2009 zeigt, dass im Sozialraum 2107/2108 die Fallanzahl im Vergleich zum Ende des Jahres 2008 auf dem gleichen deutlich überdurchschnittlichen Niveau geblieben ist: 10,3 Prozent der Einwohner im Alter bis 21 Jahre waren Erziehungshilfefälle. Zudem hat sich die Anzahl der Fälle mit Mehrfachhilfen deutlich erhöht: entsprechend der Sozialraumanalyse 2009 gab es im Sozialraum 2107/2108 fünf Mehrfachhilfen, im Jahr 2014 bereits 22 (siehe Tabelle oben).

Im Sozialraum 4306/4307 ist ein leichter Anstieg der Fälle zu verzeichnen. Ende 2008 waren 5,1 Prozent der jungen Menschen Erziehungshilfefälle, circa sechs Jahre später sind es 5,5 Prozent.

3.1.3. Bildung

Die Charakteristik der Bildungssituation auf kleinräumiger Sozialraumebene ist schwierig. Die Bildungsdaten liegen häufig einrichtungsbezogen vor und können den Einwohnern im Gebiet nicht zugeordnet werden. Somit ist auch eine klare Abgrenzung im Hinblick auf das Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms nicht gegeben. Eine gebietsbezogene Erfassung von Schuldaten wäre für das Gebiet Grüne Schiene wünschenswert. Folglich sollte sich die gebietsbezogene Erfassung von Schuldaten auch im späteren Evaluationsdesign wiederfinden lassen.

Vor dem Hintergrund der Ausführungen zur Bevölkerungs- bzw. Sozialstruktur ist für das Gebiet Grüne Schiene ein erweitertes Verständnis des Begriffs „Bildung“ wichtig, welches nicht nur formelle Bildungsprozesse betrachtet: Die Schaffung von Orten und Gelegenheiten an denen non-formelle und informelle Bildungsprozesse stattfinden können ist vor dem Hintergrund der Ausführungen zur Bevölkerungsstruktur und zur sozialen Situation für das Gebiet bedeutsam (vgl. auch Kapitel 4.4.5 Präventions- und Bildungsketten).

Bestehende Bildungsorte im Gebiet Grüne Schiene werden folgend kurz skizziert: Im Sozialraum 2107/2108 befinden sich u.a. eine Grundschule mit Ganztagsangebot. Diese Grundschule (Pestalozzischule) ist die einzige Schule, die innerhalb des Fördergebiets liegt. Diese weist für das Schuljahr 2013/2014 unterdurchschnittliche Übergangsquoten zum Gymnasium und gleichzeitig überdurchschnittliche Übergangsquoten zur Realschule plus auf. Bei der Schuleingangsuntersuchung des Schuljahres 2012/2013 wurde bei 73,7 Prozent aller untersuchten Kinder eine Empfehlung zur Sprachförderung ausgesprochen. Für die Gesamtstadt beträgt der Anteil 42,6 Prozent.

3.1.4. Arbeitslosigkeit und Erwerbslosigkeit

Grundlage der hier dargestellten Daten sind die Zahlen der Bundesagentur für Arbeit (Arbeitsmarktstatistik), die den Kommunen zur Verfügung gestellt werden. Die Arbeitsagentur wurde mit §53 SGB II beauftragt, die bisherige Arbeitsmarktstatistik nach §§ 280ffSGB III unter Einschluss der Grundsicherung für Arbeitsuchende weiter zu führen und bildet seitdem sowohl die statistischen Daten zu den SGB II als auch zu den SGB III- Empfängern ab.

Arbeitslose sind nach § 16 Abs. 2 SGB III Personen, die wie beim Anspruch auf Arbeitslosengeldvorübergehend nicht in einem Beschäftigungsverhältnis stehen oder weniger als 15 Stunden pro Woche arbeiten, eine versicherungspflichtige Beschäftigung suchen und dabei den Vermittlungsbemühungen der Agentur für Arbeit zur Verfügung stehen und sich bei einer Agentur für Arbeit arbeitslos gemeldet haben. In § 16 Abs. 2 ist ferner geregelt, dass Teilnehmer an Maßnahmen der aktiven Arbeitsmarktpolitik nicht als arbeitslos gelten.

Diese Arbeitslosendefinition des SGB III wird in den Grundsätzen auch auf den Personenkreis des SGB II angewandt. Arbeitslose nach SGB III erhalten die Leistung jedoch aus der deutschen Arbeitslosenversicherung die bei Eintritt der Arbeitslosigkeit und abhängig von weiteren Voraussetzungen gezahlt wird. Es wird normalerweise bis zu einem Jahr gezahlt, bei älteren Arbeitslosen auch bis zu zwei Jahren. Nach einem Jahr kommt es dann ggfs. zum SGB II Bezug. (vgl. <http://statistik.arbeitsagentur.de/>)

Die Berechnung der Arbeitslosenzahlen erfolgt auf der Basis der Bevölkerungsgruppe 15-65 Jahren (Personen im erwerbsfähigen Alter).

Die hier dargestellten statistischen Daten beziehen sich auf eine Auswertung der Bundesagentur aus dem Monat Dezember 2014. Die Bevölkerungszahlen basieren auf dem Datum 01.01.2015.

| | EWO 15-65 J. | Arbeitslose (SGB II u III) | ALO in Prozent |
|----------------------|---------------------|-----------------------------------|-----------------------|
| 2107/2108 | 1.722 | 275 | 16,0% |
| 4306/4307 | 2.419 | 250 | 10,3% |
| Grüne Schiene | 4.141 | 525 | 12,7% |
| Worms | 56.193 | 3.535 | 6,3% |

Tabelle 7: Arbeitslose (SGB II und SGB III –Empfänger) im Vergleich

Die Tabelle zeigt, dass der Anteil der Arbeitslosen im Gebiet Grüne Schiene deutlich überdurchschnittlich ist. In Worms sind 6,3 Prozent der Bevölkerungsgruppe 15-65 Jahre arbeitslos, während im Gebiet mit einem Anteil von 12,7 Prozent deutlich mehr SGB II u. SGBIII-Empfänger wohnen. Die Tabelle zeigt zudem deutliche Unterschiede zwischen den beiden Sozialräumen: Im Sozialraum 2107/2108 gibt es deutlich mehr von Arbeitslosigkeit betroffene Personen als im Sozialraum 4306/4307. Ein Vergleich zu den Zahlen aus der Sozialraumanalyse 2009 zeigt, dass für das Gebiet Grüne Schiene insgesamt kaum Veränderungen zu verzeichnen sind: zum damaligen Zeitpunkt gab es 12,2 Prozent Arbeitslose im Gebiet.

Besonders auffallend ist zudem, dass die Verteilung der Arbeitslosen nach Rechtskreisen (SGB II und SGB III) zwischen dem Projektgebiet und der Gesamtstadt deutliche Unterschiede aufzeigen. Der überwiegende Anteil der Arbeitslosen im Projektgebiet ist dem Rechtskreis SGB II zuzuordnen. Bei den Arbeitslosen nach dem SGB III gibt es keine wesentlichen Unterschiede zwischen der Gesamtstadt und dem Projektgebiet.

Der Anteil der Langzeitarbeitslosen ist ebenfalls höher als der städtische Durchschnitt. 228 Personen und damit 43,4 Prozent der SGB II und SGB III-Empfänger im Projektgebiet sind langzeitarbeitslos.

Der Anteil der Langzeitarbeitslosen ist um 7,2 Prozentpunkte höher als der gesamtstädtische Anteil. Als Langzeitarbeitslose (LZA) gelten nach § 18 SGB III alle Personen, die am jeweiligen Stichtag der Zählung ein Jahr und länger bei den Arbeitsagenturen oder bei den Trägern für Grundsicherung für Arbeitsuchende nach dem SGB II arbeitslos gemeldet waren. Somit gibt es im Fördergebiet nicht nur überdurchschnittliche Arbeitslosenanteile nach SGB II, zudem ist auch der Anteil der Langzeitarbeitslosen überdurchschnittlich.

3.2. Städtebauliche Bestandsaufnahme und Analyse

3.2.1. Nutzungsstruktur

Die bebauten Teile des Planungsgebietes sind vor allem durch Wohnnutzung geprägt. Für diese Gebietsteile besteht das Image als Wohnstandort für sozial schwach gestellte Menschen. Die Begründung für diese Wahrnehmung liegt zum einen in der historischen Entwicklung, kann zum anderen aber auch trotz bisheriger Bemühungen zur Verbesserung von Bausubstanz und Wohnumfeld aus vorhandenen verdichteten sozialen und städtebaulichen Problemlagen abgeleitet werden.

Gewerbe des Einzelhandels, welches auch der Nahversorgung des Gebietes dient, ist an je einem Standort westlich und östlich der Bahnlinie vorhanden, wobei östlich der Bahn der großflächige Einzelhandel auch als trennendes Element innerhalb des Gebietes wirkt. Im dritten Teilbereich, der durch Bahnnutzung geprägt bzw. daraus hervor gegangen ist, findet sich ein weiterer Gewerbeschwerpunkt in der Nähe zum Bahnhof. Dieser wird hauptsächlich von einigen Handwerksbetrieben geprägt. In den bebauten Gebietsteilen sind einige öffentliche Nutzungen eingestreut.

Das Planungsgebiet ist räumlich und funktional stark vom anschließenden Stadtgebiet getrennt. Zwischen den bebauten Gebietsteilen wirkt die Bahn als trennendes Element. Vor allem der östliche Gebietsteil liegt in einer durch die Verkehrsstrassen der Bahn und die nahegelegene B9, mit dahinter anschließendem Industriegebiet, sehr isolierten Lage ohne direkten Bezug zum umliegenden Stadtgebiet. Nach Süden wirkte historisch betrachtet auch die militärisch genutzte Prinz-Carl-Anlage als undurchlässiger Riegel

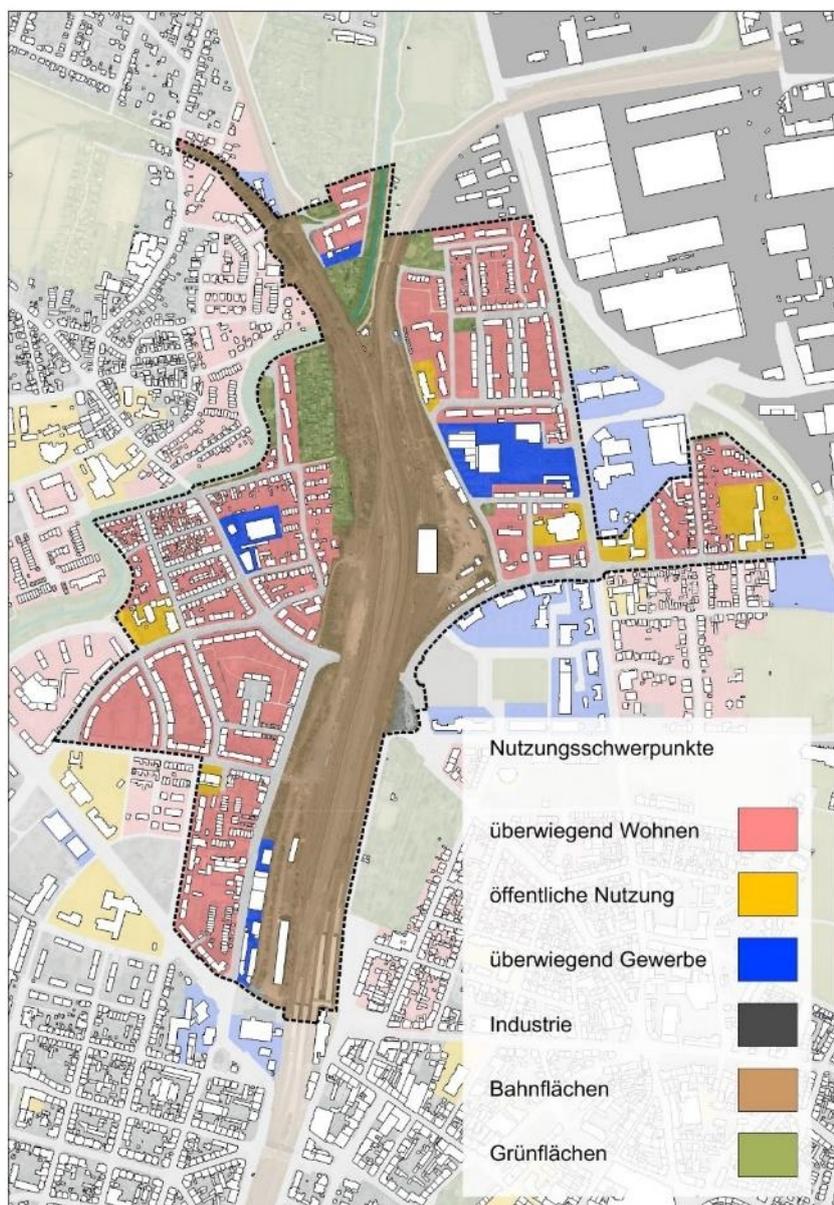


Abbildung 10: Nutzungsstruktur im Planungsgebiet und der unmittelbaren Umgebung

gegenüber dem Stadtzentrum. Durch die Konversion zu einem Mischgebiet mit hohem Gewerbeanteil wurde diese Trennwirkung ab dem Jahr 2000 bereits erheblich reduziert. Für das westliche Gebiet bildet neben der Bahn auch die Pfrimm eine natürliche Grenze. Mit dem Liebenauer Feld besteht auch östlich der Bahn ein Konversionsgebiet, welches erst durch die jüngste Entwicklung für eine bessere Verzahnung zum übrigen Stadtgebiet sorgt. Die sich südlich der Würdtweinstraße anschließenden und in Entwicklung zu einem Wohnquartier befindlichen Flächen waren ehemals als Wohnsiedlungen des französischen und später amerikanischen Militärs genutzt. Der zentrale Teilbereich der Bahnflächen wird sowohl durch weiter in Betrieb befindliche, als auch durch mindergenutzte und daher z.T. freiwerdende Flächen geprägt. Die aktiven Betriebsanlagen umfassen Gleiskörper, Stellwerke und ähnliche Einrichtungen und werden im Folgenden nicht dezidiert beschrieben. Die freiwerdenden Bahnflächen sind unterschiedlich ausgeprägt. Sie beinhalten vielfach ehemalige Gleiskörper, zum Teil befestigte Flächen und stellenweise Gebäude. Im Kapitel 3.2.4. werden sie ausführlich beschrieben.

3.2.2. Bauweisen, Bauformen, Geschossigkeit und Raumkanten

Das Programmgebiet ist hinsichtlich der anzutreffenden Bautypologien insgesamt sehr heterogen durchmischt.

Wie auch im angrenzenden Stadtzentrum dominiert im Planungsgebiet die Blockrandbebauung. Die Gebäude folgen als Raumkanten den vorhandenen Straßenfluchten und bilden einen gut ablesbaren Stadtgrundriss. Dabei stammen die Baubestände überwiegend aus den 1920er- und 1930er-Jahren und werden Großteils von Mehrfamilienhäusern gebildet.

Im Teilbereich westlich der Bahnflächen bilden die Straßenzüge Bebel-, Gau-, Würdtwein- und Güterhallenstraße den äußeren Rand eines Bereiches mit Blockrandbebauung der 1920er- und 1930er-Jahre, der im Inneren durch Thomas-, Stralenberg- und Johann-Hirt-Straße sowie Konrad-Meit-Platz untergliedert wird. Im Teilbereich östlich der Bahnflächen wird ein weiterer Bereich dieser Art im Norden durch den Radgrubenweg und im Süden durch die Große Weide begrenzt. In Nord-Süd-Ausrichtung gliedern die Kleine Weide, der Birkenweg, die Erlen- sowie die Mainzerstraße einzelne Blockflächen.



Blockrandbebauung Mainzer Straße



Blockrandbebauung Güterhallenstraße

Diese für das Programmgebiet charakteristische und potentiell identitätsstiftende Bautypologie zeichnet sich im Vergleich zur Stadtzentrumslage jedoch vor allem durch die Großzügigkeit der Blockinnenflächen und dem daraus resultierenden hohen Freiraumanteil im Inneren der Blöcke aus. Die einheitliche Architektur dieser Blöcke schafft einen ablesbaren Quartierscharakter.



Innenhof Blockrandbebauung zwischen Johann-Hirt und Würdtweinstraße

Relativ stark vertreten sind des Weiteren Baublöcke aus den Siedlungserweiterungen Neuhausens, die mit grenzständigen Einfamilienhäusern bebaut wurden. Die Straßenzüge der Tal-, Luperkus-, Franken- und Grenzstraße bilden die West-Ost-Achsen und die Loh-, Stralenberg- und Gaustraße die Nord-Süd-Achsen, innerhalb derer das Raster der Baublöcke entwickelt wurde. Diese Baublöcke weisen nur vergleichsweise geringe Freiraumanteile auf und sind im Inneren zum Teil stark mit Anbauten oder Nebengebäuden verdichtet. Die Blockränder werden verschiedenartig durch freistehende Häuser wie z.B. entlang der Talstraße westlich der Gaustraße, durch Doppelhäuser wie entlang der Talstraße östlich der Gaustraße oder geschlossene Reihen wie beispielsweise entlang der Franken- und Grenzstraße, aber auch vereinzelt durch Mehrfamilienhäuser z.B. in der Stralenbergstraße gebildet.



Blockrandbebauung Frankenstraße



Blockrandbebauung Grenzstraße

Als weitere Typologien sind die Wohnungsbauten der 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahre zu nennen. Diese wurden im Gebiet als Zeilenbauten, lockere Gebäudegruppen oder z.T. freistehende Solitärbauten errichtet. Zeilenbauten finden sich z.B. entlang der Wolfram- und nördlich der Nordendstraße oder auch südlich der Großen Weide. Lockere Gebäudegruppen bilden beispielsweise die Bestände an der Mainzer- und der Lukasstraße. Solitärbauten wurden z.B. an der Ecke Von Steuben-/Güterhallenstraße oder auch freistehend im Bereich der Kleinen Weide errichtet.



Wohngebäude Lukasstraße

Im Gebiet sind auch Reihenhäuser aus Gruppen von ca. fünf bis neun Häusern anzutreffen. Diese liegen eher an den Gebietsrändern oder wurden zur Nachverdichtung in bestehende Blöcke integriert. In Gebietsrandlagen wie der Küchlerstraße, dem nordwestlichen Ende der Kleinen Weide, im Bereich Am Holzofen oder auch entlang der Mörschstraße finden sich derartige Bestände. In dem heterogen durchmischten Baufeld zwischen Seidenbender- und Güterhallenstraße wurden Reihenhäuser zur Nachverdichtung integriert.



Reihenhäuser Küchlerstraße

Das in weiten Teilen durch Wohnnutzung geprägte Gebiet, wird an zwei Standorten durch angesiedeltes Einzelhandelsgewerbe mit Gebäuden des großflächigen Einzelhandels ergänzt. Westlich der Bahnflächen fügt sich ein Discount-Markt in die Innenfläche des Baublocks zwischen Gau-, Tal-, Mörsch- und Grenzstraße ein. Östlich der Bahn prägt ein Standort mit zwei Märkten ein Baufeld zwischen Kiesstraße und Großer Weide. Entlang der Güterhallenstraße bestehen auf beiden Straßenseiten weitere Gewerbebetriebe, die sich entlang der Westseite z.T. in kleineren Hallen befinden und die vorhandene Wohnbebauung locker durchmischen. Auf der Ostseite der südlichen Güterhallenstraße werden die dort vorhandenen Hallen schwerpunktmäßig durch ansässige Gewerbebetriebe genutzt. In dem südlichen Gebäuderiegel sind auch Wohnfunktionen verortet. In dem sonst durch garagenartige, baulichen Nebenanlagen geprägten rückwertigen Grundstücksbereich wurde ein Neubau zu Wohnzwecken errichtet. Hinsichtlich der Bautypologie abweichende Bauten finden sich außerdem in Form von Sonderbauten wie der Pestalozzischule, zweier Kirchengebäude mit zugehörigen Gemeindehäusern, der Kita am Ahornweg und der Sporthalle Nikolaus-Doerr-Halle.



Großflächiger Einzelhandel Gaustraße

Die Baubestände auf den freiwerdenden Bahnflächen werden im Kapitel 3.2.4 beschrieben.

Die Geschossigkeit innerhalb des Gebietes liegt schwerpunktmäßig im Bereich von zwei bis drei Geschossen, mit z.T. ausgebauten Dachgeschossen. Das entspricht etwa der Geschossigkeit der nordwestlich anschließenden Gebietsteile von Neuhausen. Die südlich anschließenden Teile der Innenstadt weisen dagegen eine höhere Geschossigkeit von etwa vier bis fünf Geschossen auf. Abweichungen nach unten gibt es eingestreut zum Teil in Form von Einfamilienhäusern oder kleineren Gruppen von Reihenhäusern. Diese niedrigeren Bebauungen fügen sich aber in die umliegenden Bestände ein und wirken in ihrer Größe nicht gebietsprägend.

Dagegen wurde zwischen Nordendstraße und Radgrubenweg ein Teilbereich aus zwei Baublöcken in Folge von Wohnungsnot in den 1930er-Jahren ausschließlich aus eingeschossigen Bauten errichtet. Diesen Einfachbauten, die als Notunterkünfte errichtet wurden, ist jeweils ein privates Gartengrundstück angegliedert. Die Kombination aus einfamilienhausartig-abgeschlossener Nutzungseinheit und direkt anschließendem Gartengrundstück birgt für die



Einfachbauten Kleine Weide

Bewohner/innen trotz der absolut nicht zeitgemäßen Bausubstanz eine gewisse Qualität. Durch langjährige Mieter wurden zum Teil in Eigenleistung Sanierungen durchgeführt. Die Wohnungen sind beliebt und werden auch wegen der preisgünstigen Mieten stark von sozial Schwachen nachgefragt. Diese Typologie findet sich weder im engeren Umfeld noch im weiteren Stadtbild wieder. Sie fügt sich nicht in die Umgebung ein und bildet damit an dieser Stelle ein für sich wirkendes Teilgebiet mit eigenständigem Gebietscharakter.

Die Geschossigkeit der vorhandenen Bauten entwickelt sich an einigen Stellen auch oberhalb der Durchschnittsmarke von zwei bis drei Geschossen. Insbesondere in Form vorhandener Geschosswohnungsbauten tauchen im Gebiet auch hin und wieder viergeschossige Gebäude z.B. entlang der Mainzer Straße im Gebietsteil östlich der Bahnflächen oder in der Wolfram- und der Seidenbenderstraße westlich der Bahnflächen auf. Fünf Geschosse und höher sind die Ausnahme und werden nur an wenigen Stellen durch solitäre Bauten erreicht. Aus dem umliegenden Stadtgefüge ragen besonders das neunstöckige Wohnhochhaus am südlichen Ende der Güterhallenstraße und das achtstöckige Wohnhochhaus im Bereich der Kleinen Weide heraus.

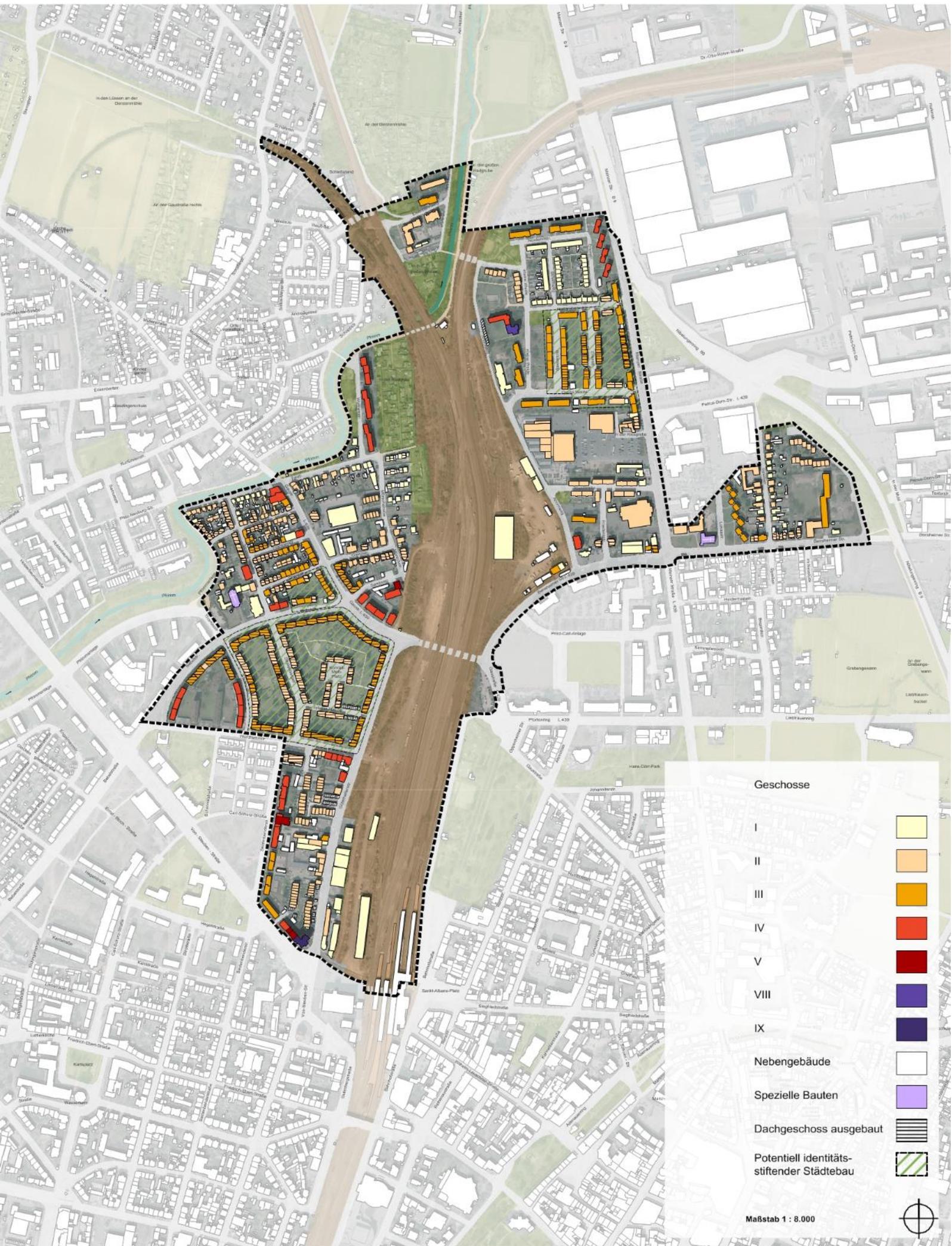


Geschosswohnungsbau Kleine Weide

Da der Ausbau von Dachgeschossen einen Beitrag für die Schaffung von Wohnraum im Rahmen vorhandener Bestände leisten kann, wurde der Ausbaugrad der Dachgeschosse separat erfasst. Im Bereich von Mehrfamilienhäusern und Wohnungsbauten führt der Ausbau von Dachgeschossen in der Regel zur Erschließung weiterer Wohneinheiten, wohingegen bei Einfamilienhäusern meist der Wohnraum für den bestehenden Haushalt vergrößert wird. Planerisch besondere Beachtung finden an dieser Stelle die Wohnbaubestände der städtischen Wohnungsbau GmbH, da im Gegensatz zu der fallweisen Aktivierung von privatem Eigentum hier eine städtische Strategie besonders wirksam umzusetzen wäre.

Im Wohnungsbau westlich der Bahnflächen sind in der Spange zwischen Bebelstraße und Würdtweinstraße die Dachgeschosse in der Regel bereits ausgebaut, so dass hier das Wohnraumpotential innerhalb der bestehenden Bausubstanz bereits ausgenutzt wird.

Östlich der Bahnflächen ist dagegen nur etwa die Hälfte der Dachgeschosse ausgebaut, so dass hier ggf. noch Potential zur Erschließung von weiterem Wohnraum vorhanden ist. Ob im Zuge anstehender Sanierungsarbeiten weitere Dachgeschosse ausgebaut werden können, ist beispielsweise für Bestände beidseits des Birkenweges und entlang des Radgrubenweges sowie der Kiesstraße zu prüfen.



Geschosse

- I
- II
- III
- IV
- V
- VIII
- IX
- Nebengebäude
- Spezielle Bauten
- Dachgeschoss ausgebaut
- Potentiell identitätsstiftender Städtebau

Maßstab 1 : 8.000



3.2.3. Bausubstanz und Denkmalschutz

Im Zuge der Ortsbegehungen wurde die vorhandene Bausubstanz anhand äußerer Erscheinungen erfasst und bewertet. Diese erste Beurteilung nach Inaugenscheinnahme dient in erster Linie dazu, einen Eindruck zum allgemeinen Erhaltungszustand in den beiden bebauten Gebietsteilen westlich und östlich der Bahn zu gewinnen. Der Erhaltungszustand wird von allen Betrachtern subjektiv wahrgenommen und beeinflusst damit auch maßgeblich das Image der Gebietsteile.

In der Themenkarte wurden insbesondere die hinsichtlich ihres Erhaltungszustandes besonders positiv und die besonders negativ herausstechenden Objekte markiert. Diese Objekte prägen den Gebietseindruck in besonderer Weise positiv bzw. negativ mit.

Grundsätzlich treten in städtebaulich sehr homogen bebauten Gebieten Sanierungsrückstände subjektiv noch stärker hervor, als in durchmischten Bereichen. In architektonisch einheitlich entwickelten Straßenzügen fallen aus der Bauzeit begründete Mängel bei gleichem Erhaltungsaufwand in der Regel auch zeitgleich an. Schließlich sind die Baukörper meist im gleichen Jahr oder gestuft in wenigen Jahren errichtet worden und unterliegen den gleichen Umwelteinflüssen und Alterungsprozessen.

Bezogen auf das Planungsgebiet werden die Bestände der 1920er- und 1930er-Jahre als städtebaulich besonders wertvoll erachtet, da sie den Charakter der Gebiete besonders prägen und identitätsstiftend wirken können. In einem guten Erhaltungszustand wie er in den letzten Jahren im Neuhauser Gebietsteil insbesondere im Bereich der Thomas-, der Stralenberg-, Würdtwein-, sowie in Teilen der Bebel- und Gaustraße erzielt wurde, wird diese Qualität besonders ersichtlich. Dagegen stehen die unsanierten Objekte z.B. am westlichen Gebietsrand an der Bebelstraße, entlang der Güterhallenstraße und im Bereich des Konrad-Meit-Platzes in starkem Kontrast. Die Wohnungsbau GmbH Worms plant in diesen Bereichen weitere Sanierungsmaßnahmen innerhalb der nächsten vier Jahre. In den Gebietsteilen östlich der Bahn sind zwischen Radgrubenweg und Großer Weide sowie entlang der Kiesstraße die Bestände aus diesen Jahrzehnten noch unsaniert und weisen einen deutlichen Sanierungsbedarf auf. Östlich der Bahn konzentrieren sich die Sanierungsmaßnahmen der Wohnungsbau entlang der Mainzer Straße und der Nordendstraße in den vorhandenen Wohnungsbaubeständen der 1960er- und 1970er-Jahre.



Wohnungsbau Stralenbergstraße saniert



Wohnungsbau Kiesstraße unsaniert



Wohnungsbau Gaustraße unsaniert

In den Bereichen mit hohem Anteil an Privateigentum und größerer architektonischer Vielfalt fallen Sanierungsrückstände subjektiv weniger stark auf und werden durch die hohe Vielfalt auch nicht automatisch mit dem Sanierungszustand des Gebietes gleichgesetzt. So erscheint der Neuhauser Teilbereich zwischen Talstraße und Bebelstraße und deren Verlängerung in den Sandweg mit hohem Anteil an Einfamilienhäusern im Gesamtblick weder besonders positiv oder negativ auffällig und teilt die durchschnittliche Wahrnehmung des Gebietes.



Einfamilienhäuser Stralenbergstraße

Im südlichen Teil des Programmgebietes auf der Neuhauser Seite zwischen Seidenbender- und Güterhallenstraße fallen bei der städtebaulich inhomogenen Situation (mit der für das Gebiet maximalen Vielseitigkeit vorhandener Typologien) einige Objekte besonders durch einen schlechten Erhaltungszustand auf. Dazu zählt das Wohnhochhaus am südlichen Ende der Güterhallenstraße und neben sanierten Beständen der Wohnungsbau auch einige Wohngebäude im Bereich der Seidenbenderstraße.



Wohnhochhaus Güterhallenstraße

Einzeldenkmäler im Gebiet sind die katholische St. Amandus-Kirche (Bebelstraße 71) das späthistorische Wohnhaus (Gaustraße 88) und die evangelische Lukaskirche (Lukasstraße 1). Vorhandene Denkmalzonen (§ 5 DSchG) im Gebiet sind die Gaustraße 60, 62/64, 66; die Gaustraße 65-75 (ungerade Nrn.), die Grenzstraße 21-27 (ungerade Nrn.), die Bebelstraße 85-93 (ungerade Nrn.) sowie die „Siedlung südlich der Amanduskirche“. Die in direkter Nachbarschaft zum Programmgebiet gelegene und als Ensemble geschützte Prinz-Carl-Anlage wurde erst kürzlich saniert. Eine positive Ausstrahlung auf die nördliche Bebauung der Bensheimer Straße ist zu erhoffen.



Lukaskirche



Einfachbauten Radgrubenweg

Für die Einfachbauten im östlichen Gebietsteil wurde der Sanierungszustand als überwiegend schlecht eingestuft. Um mittel- bis langfristig allgemeinen Ansprüchen an das Wohnen gerecht zu werden, besteht für diese Bauten ein deutlicher Handlungsbedarf. Die vorhandene Bausubstanz wird jedoch als grundsätzlich nicht sanierungswürdig eingeschätzt, so dass eine Niederlegung und der Neubau von Wohnbebauung zweckmäßiger erscheinen. Aus städtebaulicher Betrachtung stellt sich jedoch die Frage, ob die in Kapitel 3.2.2. beschriebene Bautypologie gleichartig ersetzt, oder durch andere Typologien ersetzt werden soll.



- Bausubstanz**
- Gebäude mit schlechtem Erhaltungszustand ■
 - Gebäude mit durchschnittlichem Erhaltungszustand ■
 - Gebäude in gutem Erhaltungszustand ■
 - Baudenkmäler (in gutem Erhaltungszustand) ■
 - Denkmalzonen

Maßstab 1 : 8.000



3.2.4. Brachflächen der Bahn, Baulücken und Leerstände

Brachflächen und Baulücken bergen als un- oder mindergenutzte Flächen immer Potential für die Entwicklung neuer Nutzungen. Gemäß der im Baugesetzbuch in §1 Abs.5 formulierten Zielvorgabe von Innenentwicklung vor Außenentwicklung gilt es, die betreffenden Standorte zu identifizieren und die Standortvoraussetzungen für mögliche Folgenutzungen zu analysieren. Im Zuge des Projektes Soziale Stadt Grüne Schiene Worms sind in allererster Linie die von der Bahn als freiwerdend signalisierten Flächen zu untersuchen. Bezüglich dieser Flächen steht die Stadt Worms in Verkaufsverhandlungen mit der Deutschen Bahn. Die Flächen sollen geräumt von der Bahn übergeben werden.

Die freiwerdenden Bahnflächen innerhalb des Projektgebietes mit insgesamt ca. 11,3 ha unterteilen sich in zwei große Teilflächen westlich und östlich der weiter in Betrieb befindlichen Gleisanlagen der Deutschen Bahn und eine kleine Dreiecksfläche im Norden. Die Flächen werden in Abbildung 14 auf S.56 dargestellt. Die kleine Dreiecksfläche mit ca. 3.400m² liegt zwischen den beiden Trassen nach Norden, Osten und zwischen der Pfrimm eingespannt. Westlich erstrecken sie sich die zum Verkauf



Abbildung 13: Stumpfgleis, zum Verkauf signalisierte Flächen grün dargestellt

signalisierten Flächen in einer langgestreckten Nord-Süd-Achse mit durchschnittlich ca. 50 Metern Breite auf ca. 7,7 ha Fläche, in der auch die ca. 1,3 ha große bestehende Kleingartenanlage enthalten ist. Die Breite der freiwerdenden und ehemals durch Bahnbetrieb geprägten Flächen variiert von stellenweise nur 4 bis ca. 60 Meter. Der nordwestliche Auftakt wird abweichend zur Gebietsgrenze durch einen nur ca. 4 m schmalen Streifen zwischen der außerhalb des Programmgebietes gelegenen Stichstraße der Nikolaus-Reuss-Straße und dem Weg Am Holzhof gebildet. Nördlich dazu sind in den vorliegenden Kartendarstellungen zur Verkaufsabsicht der Deutschen Bahn die im Übergang zur Schäferstraße gelegenen Parzellen 160/19 und 160/20 sowie wesentliche Teile der Parzelle 119/2

ausgespart. Die Parzelle 160/19 wird als privates Gartengrundstück genutzt. Die Parzellen 160/20 und 119/2 beinhalten den Teil des Stumpfgleises nördlich des Weges Am Holzhof. Als potentieller direkter Übergang zu dem vorhandenen Radweg auf dem ehemaligen Bahndamm wäre die Einbeziehung dieser Schlüsselgrundstücke für das angestrebte Verbindungskonzept sehr wichtig. Eine potentielle Erweiterung der Ankaufsfächen um diese Flächen ist in den weiteren Verhandlungen mit der Deutschen Bahn anzustreben.

Ab der Querung Am Holzhof bis zur Pfrimm verläuft die zum Verkauf genannte Fläche in ca. 20 Metern Breite. Der Streifen erstreckt sich parallel zu dem vorhandenen Gleiskörper. Der Gleiskörper selbst ist erst südlich der Pfrimm Teil der zum Verkauf beabsichtigten Flächen. Die Brückenüberquerungen der Gleise über den Weg Am Holzhof und über die Pfrimm sind in der Darstellung ausgespart. Die Einbeziehung der beiden Bauwerke in die neu zu entwickelnde Verbindungsachse ist in Hinblick auf die Durchgängigkeit unerlässlich. Südlich der Pfrimm enthalten die zum Verkauf beabsichtigten Flächen auch die Kleingartenanlage „In der Radgrube“ und verlaufen südlich davon entlang einiger Grundstückrückseiten parallel entlang der Mörschstraße bis zum Sandweg. Die Flächenbreite der freiwerdenden Gleisanlagen variiert ab hier zwischen ca. 20 bis 60 Metern. Die Flächen beinhalten mehrere Gleiskörper einschließlich des Abzweiges zum Stumpfgleis und sind in den Randflächen teilweise mit starkem Gehölzaufwuchs bestanden.



Freiwerdende Bahnflächen (westlich)

Im Bereich des Verkehrstunnels senkt sich die Gaustraße in ihrer Höhenlage zur Unterquerung der Bahngleise ab. Zwischen Fahrbahn- und Gleisniveau besteht ein Höhenversatz von rund 5,50 Metern. Dieser wird seitlich des Tunnels zunächst durch zwei Mauern und im weiteren Verlauf durch je eine nach Nord und Süd gleichmäßig auslaufende Böschung ausgebildet.



Neuhauser Tunnel von Westen

Ab dem Verkehrstunnel Gaustraße erstrecken sich die Flächen in einer relativ gleichmäßigen Breite von ca. 50 Metern parallel zur Güterhallenstraße bis zum neugestalteten Bahnhofsvorplatz West und umfassen auch die heute un- bzw. mindergenutzten ehemaligen Güterhallen. Die Flächen werden durch ehemalige Gleisanlagen, befestigte Flächen für Lagerzwecke und durch von Spontanaufwuchs und Sukzession geprägte Gehölzbestände bestimmt. Die Güterhallen erstrecken sich in zwei unabhängigen, eingeschossigen Gebäuderiegeln. Der südliche Gebäuderiegel ist etwa 100 Meter lang und in etwa zehn Nutzungsabschnitte untergliedert, wohingegen der nördliche



Güterhallen (westlich der Bahn)

Gebäuderiegel rund 40 Meter lang und in nur vier Nutzungsabschnitte untergliedert ist. In den südlichen Güterhallen sind zwei Masten für weiter genutzte Oberleitungen der Bahn baulich integriert, deren Funktion aufrechterhalten werden muss. Die Güterhallen sind nach erster Einschätzung nur unter erhöhtem Sanierungsaufwand einer Folgenutzung zuführbar. Eine gesonderte Prüfung der technischen Machbarkeit und zur Wirtschaftlichkeit etwaiger Sanierungsbemühungen konnte im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen nicht abschließend erfolgen.

Der ehemalige Güterbahnhof ist noch in großen Teilen in seiner historischen Struktur vorhanden. Innerhalb der Wormser Bürgerschaft besteht der Wunsch, im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes eine Gedenkstätte für die Opfer von Deportationen in der Zeit des Naziregimes zu errichten. Der ehemalige Güterbahnhof war Ausgangspunkt der Deportationen aus Worms. Das Thema wurde durch das „Bündnis gegen Naziaufmärsche“ in der Wormser Öffentlichkeit und durch das Bündnis 90/Die Grünen im Stadtrat eingebracht. Ziel der Initiativen ist die Errichtung einer angemessenen Gedenkstätte unter Verwendung vorhandener historischer Spuren wie den Gleisanlagen, Prellböcken oder Ähnlichem. Ein erster Entwurf für einen möglichen Gedenk- und Lernort wurde durch das „Bündnis gegen Naziaufmärsche“ bereits als Anstoß vorgelegt.

Östlich der aktiven Bahnflächen bilden die freiwerdenden Bahnflächen eine annähernd dreieckige Fläche. Deren Eckpunkte bilden das westliche Ende der Großen Weide, die Einmündung Ahornweg in die Bensheimer Straße und ein Punkt etwas südlich der Einmündung Prinz-Carl-Anlage in die Bensheimer Straße. Diese Teilfläche ist ca. 3,2 ha groß und beinhaltet das alte Bahnbetriebsgebäude, welches bereits seit etwa zehn Jahren von der Deutschen Bahn an



Freiwerdende Bahnflächen (östlich)

die IGMG Gemeinde vermietet und als Gemeindezentrum mit Moschee genutzt wird. Ebenso vorhanden ist der leerstehende Lokschuppen, der für den Betrieb der Bahn nicht mehr genutzt wird, sowie weitere kleinere Hallen, die zum Teil leer stehen bzw. durch ihren stark vernachlässigten Zustand auf eine deutliche Mindernutzung hinweisen. Architektonisch prägt besonders der alte Lokschuppen den Bereich. Wie auch für die Güterhallen konnte eine abschließende Prüfung der vorhandenen Bausubstanz im Rahmen der Vorbereitenden nicht erfolgen. Die Prüfung einer möglichen baulichen



Ehemaliger Lokschuppen (östlich der weiter in Betrieb befindlichen Bahnanlagen)

Ertüchtigung müsste nutzungsabhängig, z.B. für eine Nachnutzung als „kalte Halle“ oder „Halle-in-Halle-Lonzept“ erfolgen. Nach erster Einschätzung befindet sich das Gebäude jedoch in einem schlechten baulichen Zustand und ist durch den ursprünglichen Betriebszweck und baujahrbedingt (es liegt ein Plan aus dem Jahr 1937 vor) nur unter erheblichem Aufwand einer Folgenutzung zuführbar.

Die umliegenden Geländeflächen sind derzeit mehrheitlich befestigt oder mit ungenutzten Gleisanlagen belegt. An den Rändern bestehen Gehölzbestände. Gegenüber den angrenzenden Straßen liegt die Fläche topographisch leicht erhöht. Außerhalb der freiwerdenden Bahnflächen besteht im Bereich des Tunnels zwischen dem Fahrbahniveau der Gaustraße und dem Gleisniveau ein maximaler Höhenunterschied von ca. 5,50 Metern. Dieser reduziert sich entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges allmählich und beträgt am südwestlichen Rand der freiwerdenden Flächen noch ca. 3,50 Meter, im Mündungsbereich der genannten Straßen noch etwa 2,50 Meter und läuft im Mündungsbereich Ahornweg und Kiesstraße gegen Null. Die östlichen mindergenutzten Bahnflächen werden zum Abladen von Müll missbraucht. Dieses Problem entwickelt sich insbesondere im nördlichen Bereich außerhalb der sozialen Kontrolle durch die Moscheegemeinde stetig.



*Mindergenutzte Halle
(zwischenzeitlich niedergebrannt)
im Vordergrund Vermüllung*

Klimatische Funktionen der Bahnflächen

In der Stadtklimauntersuchung der Stadt Worms von 1994 wird dargelegt, dass die Bahnflächen insgesamt als Ventilationsbahn eine wichtige Austauschmöglichkeit für Luftmassen innerhalb des Stadtgefüges, bei ansonsten nur eingeschränkten Austauschmöglichkeiten, darstellen. Sie ermöglichen das Einströmen von Frischluft und tragen damit zur Reduzierung lufthygienischer und klimatischer Belastungen bei. Die Stadt Worms liegt der Untersuchung nach in einer Zone, „deren Klima als für den Menschen stark belastend eingestuft wird“ (Stadtklimauntersuchung, 1994, S. 3). Insbesondere an sommerlichen Hitzetagen mit windarmen Hochdruckwetterlagen und hoher Sonneneinstrahlung stellt sich demnach ein hoher Belastungszustand ein. Angesichts der weltweiten Klimaveränderungen ist auch in Deutschland mit einem Anstieg solcher heißen Tage und Tropennächte sowie einer zunehmender Zahl und Dauer von Hitzewellen zu rechnen.



Sukzession auf Bahnflächen

Lebensraumfunktionen der Bahnflächen

Die freiwerdenden Bahnflächen bieten innerhalb des Stadtgebietes besondere Habitate für die Tier- und Pflanzenwelt. Die Flächen sind überwiegend offen und unverschattet. Sie bieten somit insbesondere wärmeliebenden Arten geeignete Standortbedingungen.

Die vorhandenen Strukturen wie geschotterte Gleisbette, alte Mauern und Lagerflächen bieten zahlreiche Versteck- und Nistmöglichkeiten, die unter anderem Reptilienvorkommen erwarten lassen. Der NABU-Worms hat als Mitglied des Fachbeirats für Naturschutz der Stadt Worms in einem Mailverkehr mit der Stadtverwaltung auf Vorkommen der Mauereidechse im Planungsraum hingewiesen.

Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen wurden hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Belange die vorhandenen Datenbanken des LANIS (Landschaftsinformationssystem Rheinland-Pfalz) abgefragt. Im Programmgebiet sind darin keine gesetzlich geschützten Biotope (§ 30 BNatSchG) oder schutzwürdigen Biotope laut Biotopkataster vermerkt. Der in Rastern von 2x2 Kilometern abzufragende Artennachweis (Artefakt) weist im Planungsgebiet keine Eidechsenvorkommen aus.

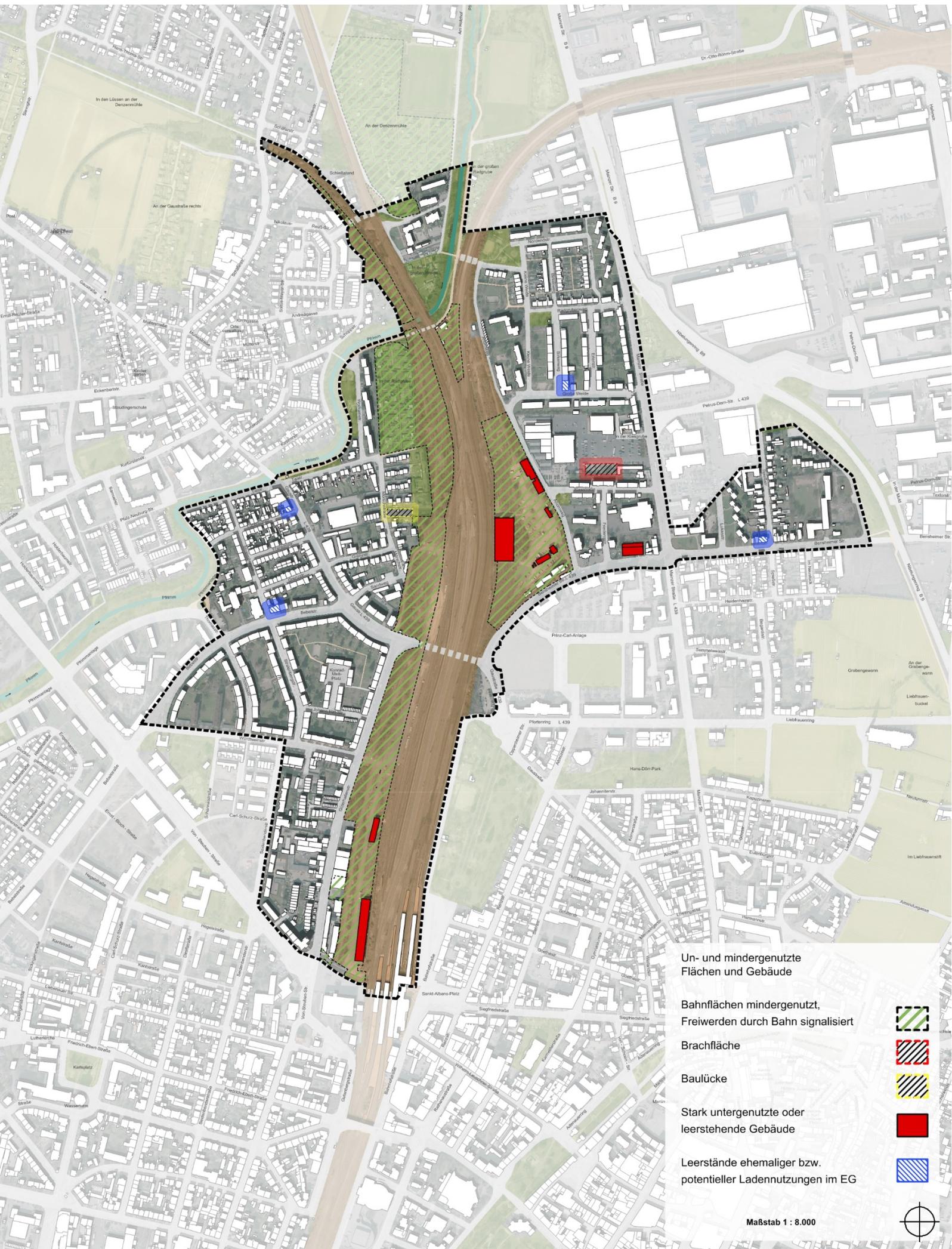
Im Zuge des Projektfortschritts und der Umsetzung von Maßnahmen sind die Belange des Artenschutzes im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen zu berücksichtigen.

Sonstige Baulücken und Leerstände im Projektgebiet

Abseits der freiwerdenden Bahnflächen sind im Programmgebiet kaum Leerstände zu verzeichnen. Insbesondere bei wohngenutzten Gebäuden sind Leerstände nicht in Augenschein getreten. Eine besondere Leerstandsproblematik besteht nicht. Die Vollbelegung auch in den sanierungswürdigen Gebäuden deutet auf eine starke Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum hin.

Ein deutlich mindergenutztes Gebäude ist mit der Halle an der Bensheimer Straße (ehemaliger NCO-Club) vorhanden. Sie war lange als Veranstaltungsort für die stationierte amerikanische Bevölkerung genutzt worden und hat seit der Standortaufgabe keine adäquate, nach außen hin wahrnehmbare Folgenutzung erhalten. Grundstück und Gebäude sind in einem dürftigen Erhaltungszustand und lassen eine Mindernutzung vermuten.

In der Karte wurden leerstehende, bzw. nicht mehr als solches genutzte Ladengeschäfte in Erdgeschosszonen markiert. Als Ursache für die Ladenleerstände kann allgemein vermutet werden, dass Geschäftsaufgaben beispielsweise wegen des geänderten Konsumverhaltens oder bei fehlender Nachfolge von familiengeführten Unternehmen erfolgt sind. Häufig findet Wohnen ersatzweise in den leerstehenden Erdgeschosszonen statt. Da die Durchmischung mit Gewerbestandorten im Gebiet allgemein nicht besonders hoch ausgeprägt ist, soll auf die Leerstände als untergeordnetes Nischenpotential für die Entwicklung von Gewerbestrukturen hingewiesen werden.



Un- und mindergenutzte
Flächen und Gebäude

Bahnflächen mindergenutzt,
Freiwerden durch Bahn signalisiert

Brachfläche

Baulücke

Stark untergenutzte oder
leerstehende Gebäude

Leerstände ehemaliger bzw.
potentieller Ladennutzungen im EG



Maßstab 1 : 8.000



3.2.5. Bodenbelastungen

Innerhalb von Konversionsflächen ist in Abhängigkeit zu den Betriebsvorgängen allgemein mit Altlasten zu rechnen. In den Kartendarstellungen der Stadt sind die Bahnparzellen flächig als Altlastenverdachtsflächen ausgewiesen. Für Teile der Verdachtsflächen hat sich anhand von Ergebnissen aus historischen Erkundungen, aus orientierten Untersuchung und z.T. durchgeführten Detailuntersuchungen der Altlastenverdacht nicht bestätigt. Daneben bestehen auch Flächen, für die im Zuge der genannten Erkundungsmaßnahmen einige gesicherte Befunde von Bodenbelastungen festgestellt wurden.



Abbildung 16: Gesicherter Befund
Altlastenstandort Güterhallenstraße



Abbildung 16: Verdachtsbereiche östlich der Bahn

Für die freiwerdenden Bahnflächen westlich der aktiv genutzten Bahnflächen wurde eine belastete Fläche entlang der Güterhallenstraße identifiziert. Sie liegt südlich der Würdtweinstraße und wird nach Süden bis zur vorhandenen Parzellengrenze definiert. Das Gelände wurde ehemals als Schrottplatz genutzt. Aus dieser Nutzung resultieren die vorhandenen Belastungen, die für eine Folgenutzung durch Sanierungsmaßnahmen zu beseitigen sind.

In den freiwerdenden Bahnflächen östlich der aktiven Bahngleise besteht eine Einteilung in insgesamt 45 Verdachtsbereiche. Davon konnten bisher 15 Bereiche in Detailuntersuchungen tiefer untersucht werden. Für 12 Bereiche hat sich der Verdacht nicht erhärtet. Für 3 Bereiche konnten gesicherte Befunde von Mineralölverunreinigungen aus Betriebsvorgängen der Bahn festgestellt werden. Für eine weitere Fläche besteht ein verstärkter Verdacht ähnlicher Belastungen, diese konnte aber noch nicht weiter untersucht werden. In Abhängigkeit der zukünftigen Nutzung werden ergänzende Untersuchungen und Sanierungsmaßnahmen erforderlich.

3.2.6. Freiräume, Grünflächen und Spielplätze

Das Planungsgebiet und seine Teilbereiche sind hinsichtlich Freiraum- und Spielplatzangebot sehr unterschiedlich ausgestattet.

Großräumige Erholungsbereiche im umliegenden Stadtgebiet sind aus allen Teilbereichen in Entfernungen bis ca. 3 Kilometer gelegen. Die Freiräume wie die Herrnsheimer Klauern, der Herrnsheimer Schlosspark, das Naherholungsgebiet Pfrimmaue, das Wormser Rheinufer oder das Naherholungsgebiet Bürgerweide liegen z.B. zu Zwecken der Wochenenderholung also in einer akzeptablen Entfernung. Für eine gute Erreichbarkeit sind jedoch auch ausgewiesene Routen oder Erschließungskorridore nötig, die bisher meist fehlen. Der Albert-Schulte-Park liegt östlich der Bahnlinie in direkter Nachbarschaft zum Programmgebiet. Größere öffentliche Freiräume in den Gebieten fehlen weitgehend.

Westlich der Bahnflächen besteht das Freiraumangebot in erster Linie aus den privaten und gemeinschaftlich genutzten Flächen in den Blockinnenbereichen. In den Wohnungsbaublöcken sind relativ großzügige grüneprägte Freiflächen mit z.T. wertvollen Baumbeständen vorhanden. Die Innenhöfe sind in der Regel zur Aneignung durch die Bewohnergemeinschaft vorgesehen, weisen aber nur wenige Nutzungsangebote auf. Im sanierten Block zwischen Thomasstraße und Stralenbergstraße ist der Innenhof mit einem kleinen Spielbereich ausgestattet. Sonst sind die Blockinnenflächen meist wenig differenziert. Teilbereiche sind stellenweise einzelnen Mietern auch direkt als private Gartengrundstücke zugeordnet. Der Pflegezustand der Innenhöfe variiert. Durch die Flächengröße und den hohen Grünanteil in direkter Nähe zu den Wohnungen bilden diese jedoch eine besondere Qualität. In den durch Einfamilienhäuser geprägten Bauflächen sind die Freiflächen wesentlich kleiner. In der Regel liegen nur kleine private Hof- und Gartenflächen zwischen den Haupt- und stellenweise zahlreichen Nebengebäuden.



Innenhof zw. Grenzstraße Bebelstraße



Wohnumfeld Lukasstraße

Weitere private Gartengrundstücke befinden sich in der Kleingartenanlage „In der Radgrube“. Diese Anlage wirkt nach außen geschlossen und ist durch die abgeschirmte Lage und eine klare Zugangsregelung für die Öffentlichkeit bislang nicht erlebbar.

Als öffentlicher Freiraum im bebauten Teil westlich der Bahn ist die Pfrimmanlage zu nennen. Deren Auftakt bildet ein kaum genutzter und gestalterisch verbesserungsfähiger Platz an der Ecke Pfrimmanlage/Thomasstraße. Dieser gliedert sich in einen kleinen Aufenthaltsbereich und einen zur St.-Amandus-Kirche benachbarten Parkplatz. Entlang des Gewässers verläuft ein fußläufiger Pfad bis zum Standort am Holzhof. Wie auch im Zuge der Sicherheitsbegehung ersichtlich wurde, ist diese Grünverbindung auch aus dem gesamtstädtischen Kontext heraus verbesserungswürdig. Der vorhandene Weg ist teilweise nur als schmaler Pfad ausgebaut oder in sehr schlechtem Zustand. Die Gehölzbestände im Bereich der Uferböschung sind z.T. sehr dicht und erzeugen stellenweise ein Gefühl der Unübersichtlichkeit und der Enge. Östlich der Pfrimm besteht im Bereich der Wolframstraße ein gut frequentierter öffentlicher Spielplatzbereich. Der Spielplatz ist mit verschiedenen Spielangeboten wie zwei Rutschen, einer Schaukel, einer Wippe, einem Klettergerüst und einer Tischtennisplatte ausgestattet. Einen besonders hohen Spielwert hat darüber hinaus der vorhandene Wasserspielbereich, der durch die Führung der Wasserrinne auch in Bezug zur Pfrimm steht. Die beschriebenen Freiräume an der Pfrimm liegen z.T. in deren Überschwemmungsgebiet und unterliegen damit besonderen gesetzlichen Regelungen, die insbesondere einen schadlosen Hochwasserabfluss gewährleisten sollen.



Platz Ecke Pfrimmanlage/ Thomasstr.



Weg entlang der Pfrimm

Eine weitere, jedoch wegen der nutzungsbedingten Geräuscentwicklung nicht konfliktfreie Spiel- bzw. Freizeitmöglichkeit für Kinder und Jugendliche besteht mit einer Street-Soccer-Anlage im Blockinneren eines Wohnbaublocks zwischen Stralenberg-, Bebel-, Gau- und Güterhallenstraße. Hierbei handelt es sich nicht um einen öffentlichen Spielplatz, Eigentümer ist die Wohnungsbau GmbH Worms.



Streetsoccerfeld in Blockinnenfläche im Bereich Stralenberg-, Bebel-, Gau- und Güterhallenstraße

Die großzügigen Blockinnenflächen decken für das Wohngebiet westlich der Bahn generell einen großen Teil des Freiraumbedarfes ab. In dieser Funktion werden sie auch durch spielende Kinder genutzt. Südlich der Bebel- und Gaustraße fehlt aus planerischer Sicht trotzdem ein erreichbarer

öffentlicher Spielplatz mit entsprechendem Ausstattungsangebot. Im Spielplatzkonzept der Stadt Worms wird dieser Bereich durch den Einzugsradius des Albert-Schulte-Parks mitabgedeckt. Die tatsächliche Erreichbarkeit dieses Spielplatzes für Kinder ist durch die Trennwirkung der Bahnflächen aber nur bedingt gewährleistet.

In dem Wohngebiet westlich der Bahn fehlen öffentliche Plätze, die die Funktion als Treffpunkt mit angemessener Aufenthaltsqualität erfüllen. Der Auftaktplatz zur Pfrimmanlage ist als Standort prinzipiell geeignet, erfüllt durch die gestalterischen Mängel aber nicht die Ansprüche an einen Ort zum Verweilen und zur Kommunikation. Der Konrad-Meit-Platz bietet eine geeignete Struktur für eine quartiersbezogene Platzmitte, wird aber durch den ruhenden Verkehr bestimmt. In guter Erreichbarkeit liegt unmittelbar südlich des Programmgebietes der neu gestaltete westliche Bahnhofsvorplatz.

Auch östlich der Bahnflächen besteht ein großer Anteil der vorhandenen Freiflächen aus gemeinschaftlich genutztem Grün im Bereich der Wohnungsbauten. Die Gemeinschaftsflächen sind in der Angebotsstruktur jedoch auch hier wenig differenziert und weisen nur geringe Anreize zum Aufenthalt auf.

Den Einfachbauten im Nordend sind verhältnismäßig große private Freiräume zugeordnet, die zu der in Kapitel 3.2.1 beschriebenen Beliebtheit innerhalb der Bewohnerschaft beitragen.



*Eingangsbereich Geschosswohnungsbau
Kleine Weide*

Als frei zugängliche Freiräume sind für den östlichen Gebietsteil insgesamt vier Spielplätze und ein Street-Soccer-Feld vorhanden (das Street-Soccer-Feld und die Spielplatz Ecke Kleine/ Große Weide befinden sich im Eigentum der Wohnungsbau GmbH Worms). Ein quantitativer Fehlbedarf an Spielmöglichkeiten wird auch gemäß dem Spielplatzkonzept der Stadt Worms für das Gebiet im Nordend nicht festgestellt. Hinsichtlich der vorhandenen Qualitäten sind die Spielplätze jedoch teilweise verbesserungsfähig.

Insbesondere die Spielplätze an der Ecke Ahornweg/Kiesstraße und an der Ecke Kleine/Große Weide sind in der Konzeption hinsichtlich ihrer Ausstattung zu überprüfen. Der Spielplatz an der Kiesstraße ist mit einer Tischtennisplatte und einem kombinierten Kletterturm mit Rutsche und Schaukeln ausgestattet. Die kleine Fläche ist damit gut gefüllt. Der Spielplatz ist von der Kiesstraße aus gut zu erreichen, befindet sich aber am Ahornweg in einem unattraktiven Umfeld, was die Qualität zum Verweilen auch für Eltern reduziert. Im Zuge der Auftaktveranstaltung wurden fehlende Sitzmöglichkeiten bemängelt.

Der Spielbereich entlang der Küchlerstraße leidet im Erscheinungsbild hinsichtlich der Sauberkeit etwas durch seine Randlage und durch die geringe soziale Kontrolle. Mit einer Tischtennisplatte, verschiedenen Federwippen, einer Doppelschaukel, einer Hangrutsche, einem Kletternetz, einem Sandförderturm, einer Rutsche und einem Drehkarussell sind für die verschiedenen Altersgruppen

jedoch verschiedene Angebote vorhanden. Der Spielbereich liegt nicht im Projektgebiet, wird jedoch von den Bewohnern des Gebietes genutzt.

Der Spielplatz am nördlichen Ende der kleinen Weide zeigt hinsichtlich Erhaltungszustand und Ausstattung eine gute Qualität. Ein Spielhügel mit Kletter- und Rutschkombination, eine Seilbahn, Schaukeln, Wippen, ein Bolzplatz mit zwei Toren und Basketballkorb, eine Tischtennisplatte und Sitzmöglichkeiten bilden ein attraktives Spielangebot.



Spielplatz nördliches Ende kleine Weide

In Bezug zu dem östlich der Bahn gelegenen Teilgebiet besteht am Holzhof ein Standort mit Kleingartenanlagen, die sich im Projektgebiet insgesamt einer regen Nachfrage und großer Beliebtheit erfreuen. Auch hier ist die Kleingartenanlage introvertiert gelegen.

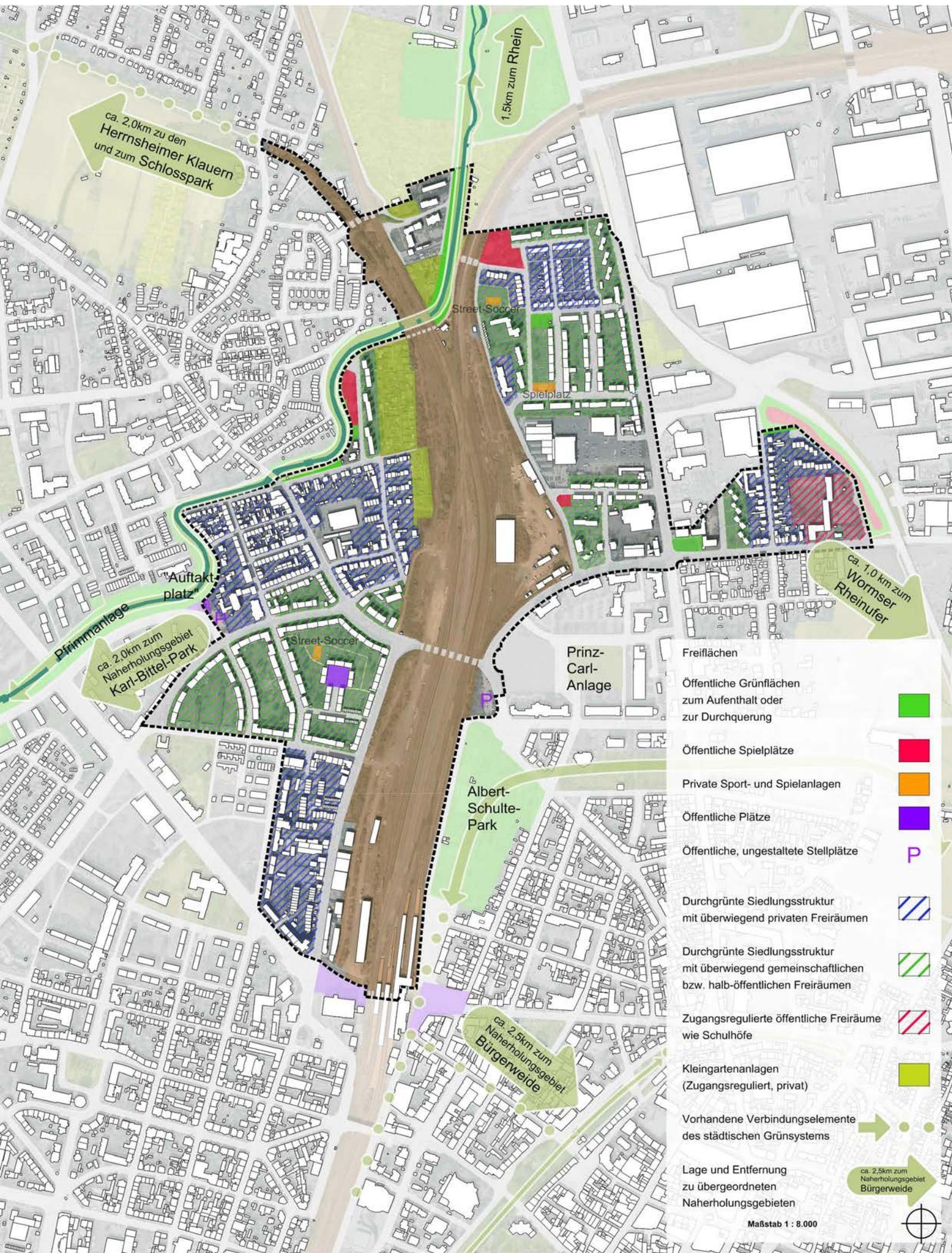


*Eingangsbereich Kleingartenanlage
Am Holzhof*

In beiden bebauten Teilbereichen herrscht im Vergleich zum angrenzenden Innenstadtgebiet eine eher niedrige Bebauungsdichte mit relativ hohem Grünanteil. Einen großen Anteil der Grünversorgung übernehmen die halböffentlich bzw. gemeinschaftlich genutzten Freiflächen.

Die oft eher zweckmäßige Gestaltung schöpft das vorhandene Standortpotential jedoch nicht voll aus. Öffentliche Freiräume als Orte der Begegnung und der Kommunikation mit niederschweligen Angeboten und frei von Konsumdruck fehlen im gesamten Gebiet weitgehend. Auch eine nutzergruppenspezifische Differenzierung der Angebotsstrukturen ist nicht zu erkennen. Westlich der Bahn fehlt ein Spielbereich im südlichen Gebietsteil, wohingegen östlich der Bahn die Versorgung mit Spielangeboten flächig gut verteilt ist.

Bezogen auf das Siedlungsgrün befinden sich sowohl öffentliche als auch gemeinschaftliche Flächen weitgehend in einem zweckmäßigen Pflegezustand. Stellenweise bedarf es ggf. der Entwicklung neuer Nutzungs- und daraus resultierend auch Pflegekonzepte.



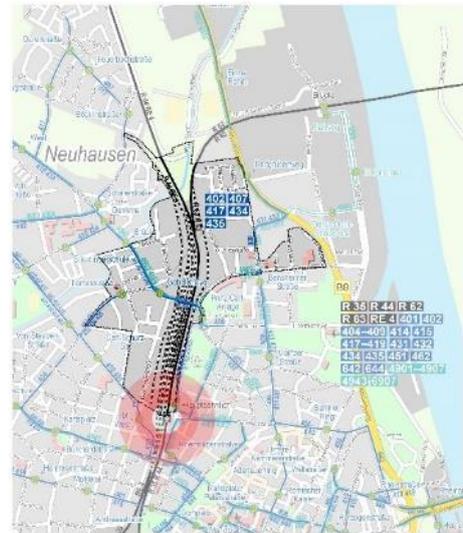
3.2.7. Verkehrsstruktur

Verkehrstechnisch sind die beiden bebauten Teilbereiche westlich und östlich der Bahnflächen gut erschlossen. Sowohl für den motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist die Erschließung gewährleistet. In Bezug auf den ÖPNV erweist sich besonders die Nähe zum Wormser Bahnhof und zum angegliederten zentralen Omnibusbahnhof als besonders günstig. Das Netz der vorhandenen Bushaltestellen ist relativ dicht besetzt und erschließt verschiedene Wegebeziehungen innerhalb des Wormser Stadtgebietes.

Die Bahnkörper haben für das Gesamtgebiet aber vor allem auch eine trennende Wirkung. Insbesondere im Bereich östlich der Bahnflächen kehrt sich die gesamtstädtische Erschließungslage zu Ungunsten des Quartiers, da es von den Gleisanlagen der Bahn und der B9 zu drei Seiten umschlossen wird und sich damit in einer isolierten Randlage befindet. Innerhalb der ohnehin schon isolierten Lage nimmt der Holzhof noch eine Sonderrolle ein. Dieser Bereich ist für den MIV nur über die Zufahrt der B9 weit im Norden des Gebietes erreichbar. Fußgänger und Radfahrer müssen die Bahn in schlecht ausgebauten Unterführungen unterqueren. Aus planerischer Sicht ist der Standort als nicht adäquat erschlossen zu bewerten.

Fußläufige Wegebeziehungen und Radwegeverbindungen werden im Fördergebiet durch die vorhandenen Verkehrsstrassen stark gestört. Die Bürgerbeteiligung hat ergeben, dass die Lage und Anzahl der fußläufigen Querungen der Bahnstrecke als ausreichend empfunden wird. Nicht einverstanden zeigt man sich jedoch hinsichtlich der Qualität der vorhandenen Tunnel und Unterführungen. Sie wirken als Angsträume. Insbesondere der Neuhauser Tunnel (Eisenbahnüberführung-Gaustraße) wird ungern begangen und ermöglicht nur durch gute Orientierung und einige Umwege einen Wechsel zwischen Nord- und Südseite der angeschlossenen Gehwege an den beiden Ein- und Ausgängen.

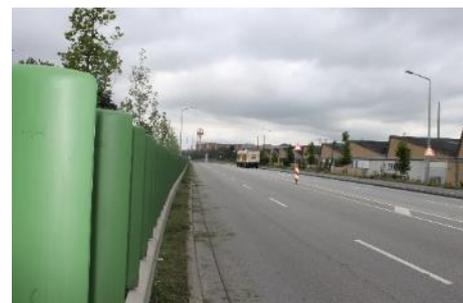
Mit den Straßen- und Schienenverkehrsstrassen kommt es auch zu einer Lärmbelastung in den anliegenden Gebieten, die durch die Lärmaktionsplanung 2013 beschrieben und hinsichtlich der Notwendigkeit einer Lärmsanierung bewertet wurde. Demnach wurde vor allem der nordöstliche Teil des Planungsgebietes an der B9 als Hotspot bewertet, für den weitere Lärmschutzmaßnahmen anzustreben sind.



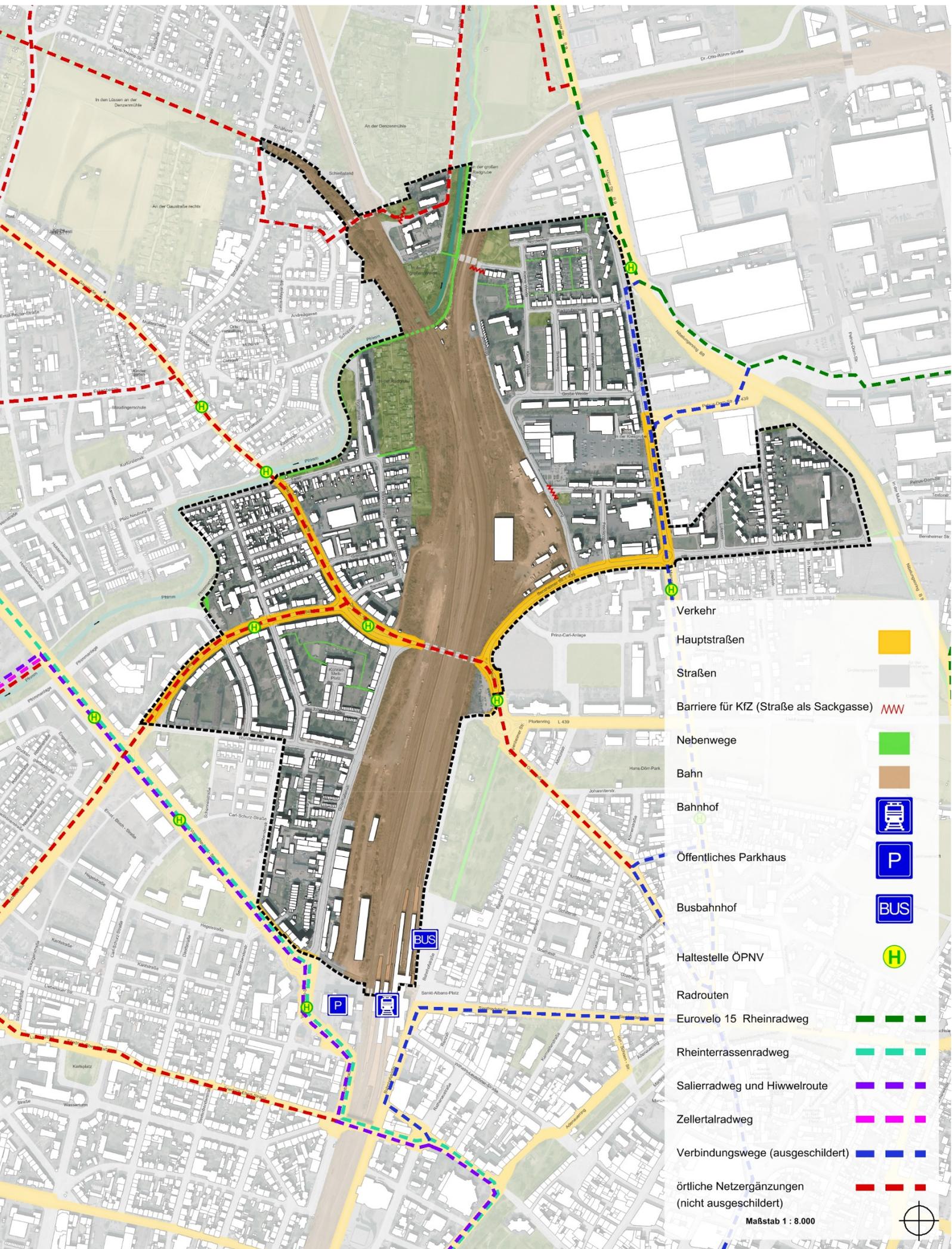
Linienetzplan Worms (VRN)



Bahnflächen mittig des Fördergebietes



B9 östlich des Fördergebietes



- Verkehr [Yellow Box]
- Hauptstraßen [Light Grey Box]
- Straßen [Dark Grey Box]
- Barriere für KfZ (Straße als Sackgasse) [Red Dashed Line]
- Nebenwege [Green Box]
- Bahn [Brown Box]
- Bahnhof [Train Icon]
- Öffentliches Parkhaus [P Icon]
- Busbahnhof [BUS Icon]
- Haltestelle ÖPNV [H Icon]
- Radrouten
- Eurovelo 15 Rheinradweg [Dark Green Dashed Line]
- Rheinterrassenradweg [Light Green Dashed Line]
- Salieradweg und Hiwvelroute [Purple Dashed Line]
- Zellertalradweg [Pink Dashed Line]
- Verbindungswege (ausgeschildert) [Blue Dashed Line]
- örtliche Netzergänzungen (nicht ausgeschildert) [Red Dashed Line]

Maßstab 1 : 8.000



Ein städtisches Radwegenetz ist vorhanden. Es besteht ein ausgeschilderter örtlicher Verbindungsweg entlang der Mainzer Straße in Richtung Zentrum. Ab der Einmündung der Siegfriedstraße in die Mainzer Straße besteht die Möglichkeit, einem ebenfalls ausgeschilderten Radweg zum Bahnhof zu folgen. Darüber hinaus bestehen örtliche, nicht ausgeschilderte Netzergänzungen. Eine dieser Verbindungen führt entlang der das Planungsgebiet querenden Gaustraße und passiert auch den Neuhauser Tunnel, dessen mangelhafte Ausgestaltung hinsichtlich des Sicherheitsempfindens auch für den Radverkehr im nachfolgenden Kapitel 3.2.8 beschrieben wird. Eine weitere Verbindung besteht entlang der Bebelstraße und nördlich im Gebiet schneidet eine Verbindung das Planungsgebiet im Bereich am Holzhof. Diese Verbindung kommt aus Nordosten, der Pfrimm stromaufwärts folgend, und leitet über den Holzhof auf den ehemaligen Bahndamm, der nach Herrnsheim führt. Im Kapitel 3.2.4 wird die strategisch wichtige Lage des vorhandenen Stumpfgleis und anschließender Grundstücke zur Anbindung dieses Radweges an die Grüne Schiene erläutert. Südlich des Gebietes besteht eine Radwegeverbindung entlang der Friedrich-Ebert-Straße. Das beschriebene Netz erschließt das Gebiet relativ gut, verläuft aber im Wesentlichen entlang auch vom MIV stark frequentierter Straßen. Separate Radstreifen sind nicht durchgängig vorhanden, so dass der Ausbauzustand für den Radverkehr als nicht optimal anzusehen ist. Durch den Radverkehr werden häufig auch alternativ verkehrsrärmere Nebenstraßen genutzt.

Am Programmgebiet führen darüber hinaus auch zwei überörtliche Radwege vorbei. Die Velo-Route Rhein führt vom Wormser Rheinufer kommend der Petrus-Dorn-Straße folgend und auf die B9 schwenkend am nordöstlichen Rand des Planungsgebietes vorbei und im weiteren Verlauf nach Norden wieder an den Rhein. Die Rheinterrassen-Route führt von der Innenstadt kommend am südwestlichen Gebietsrand vorbei und entlang der Von-Steuben-Straße am Programmgebiet vorbei weiter nach Nordwesten.

In Hinblick auf den MIV wird der vorhandene Parkraum in Gebietsteilen als problematisch wahrgenommen. Im Bereich der Güterhallenstraße scheint das vorhandene Stellplatzangebot auch stark von gebietsfremden Fahrzeugen genutzt zu werden. Die zusätzliche Belastung rührt aus der Nähe zum Bahnhof. Auch Lastkraftwagen nutzen in Zusammenhang mit den angesiedelten Gewerbebetrieben den begrenzten Parkraum.

3.2.8. Sicherheit und Sauberkeit

Unzureichendes Sicherheitsempfinden und mangelnde Sauberkeit sind Themen, welche über alle Beteiligungsschritte hinweg immer wieder kritisch angesprochen wurden. Um das Thema Sicherheit auch bei den Mitgliedern der Lenkungsgruppe sowie weiteren Multiplikatoren im Planungsprozess ins Bewusstsein zu rufen, wurde eigens eine Sicherheitsbegehung durchgeführt. Es wurden als unsicher erlebte Orte aufgesucht und durch Verschmutzung in Mitleidenschaft gezogene Flächen begutachtet.

Die Unterführungen zur Querung der Bahn bilden einen Schwerpunkt im Unsicherheitsempfinden der Bürger/innen. Insbesondere die Situation für Fußgänger und Radfahrer ist hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung in einigen Punkten problematisch.

Der Neuhauser Tunnel / Eisenbahnüberführung Gaustraße zeigt sich als Hauptverbindungselement zwischen den Teilbereichen für Fußgänger und Radfahrer in einer schlechten Qualität. Neben dem Lärm und der Dunkelheit ist das Unsicherheitsempfinden besonders durch die hohe Gesamtlänge von ca. 100 Metern und dem geringen Tunnelquerschnitt begründet. Fußgänger können sich auf zwei nur etwa 1,70 Meter schmalen Gehwegen bewegen. Ein Begegnungsverkehr zwischen Fußgängern oder gar zwischen Fußgängern und Rollstuhlfahrern oder Fußgängern mit Kinderwagen, ist unter Wahrung eines seitlichen Sicherheitsabstandes zum fließenden Verkehr nicht möglich. Die Gehwege sind zwar baulich durch einen Hochbordstein von der Fahrbahn getrennt, gefühlt verstärkt das fast gleiche Höhenniveau aber das ungute Gefühl der Nähe zum fließenden Verkehr. Durch die Schallreflektionen der Tunnelwände verstärkt sich der Eindruck des Verkehrslärmes. Zusammen mit der schlechten Beleuchtung entsteht ein Verkehrsraum, der von den Nutzern mindestens als unangenehm und in weiten Teilen auch als unsicher empfunden wird.



Neuhauser Tunnel

Für Radfahrer ist die Situation ebenfalls unbefriedigend. Diese müssen sich die Fahrbahn mit dem Autoverkehr teilen. Trotz der Beschränkung auf Tempo 30 müssen Radfahrer eine gewisse Nervenstärke aufweisen, um sich in dem stark frequentierten Verkehrsraum zu behaupten. Der motorisierte Verkehr bewegt sich auf zwei nur je etwa 2,75 Meter breiten Fahrstreifen. Diese sind mit einer nicht zu überfahrenden, durchgezogenen Linie voneinander getrennt. Ordnungsgemäße Überholvorgänge von Autos gegenüber Radfahrern mit vorgeschriebenen 1,50 Meter Seitenabstand sind nicht möglich.

Bei Starkregen ist der Neuhauser Tunnel durch Überflutungen teilweise nicht passierbar.

Der Neuhauser Tunnel / die Eisenbahnüberführung Gaustraße soll durch die DB Netz AG in Abstimmung mit der Stadt Worms komplett erneuert werden. Erscheinung und Benutzbarkeit sollen deutlich aufgewertet werden.

Auch die beiden Querungen unterhalb der Eisenbahnbrücken im Norden des Programmgebietes zum Holzhof und die Querung entlang der Pfrimm sind insbesondere in Hochwasserfällen häufig schlecht oder gar nicht passierbar. Bei allen drei Brückenunterquerungen ist keine Beleuchtung vorhanden, was das Sicherheitsempfinden zusätzlich herab setzt. Eine adäquate Erschließung ist hinsichtlich des Sicherheitsempfindens damit nicht gewährleistet.



Bahnunterquerung an der Pfrimm

Weitere Orte, die subjektiv als unsicher wahrgenommen werden, sind besonders die Wegeverbindung entlang der Pfrimm und der Ahornweg.

Zum Unsicherheitsempfinden an den Wegen entlang der Pfrimm trägt in weiten Abschnitten der sehr schmale Pfad entlang z.T. sehr dichter und nicht einsehbarer Gehölzbestände bei. In den Bereichen, in denen die Wegeverbindung nicht über oder direkt entlang bestehender Straßen wie die Loh- oder Talstraße geführt wird, ist keine Beleuchtung vorhanden. Auch die doppelte Absturzsicherung an der Böschungsoberkante im Bereich der Talstraße der z.T. sehr steilen Uferböschungen in Form eines desolaten alten Geländers und der davor befindlichen Leitplanke lassen den Raum gestalterisch vernachlässigt und damit subjektiv weniger sicher erscheinen.



Bahnunterquerung Am Holzhof

Der Ahornweg wirkt durch seine Lage und den Ausbauzustand ebenfalls sehr unsicher. Er verläuft entlang einer inneren Randlage. Auf der einen Seite befinden sich die un- bzw. mindergenutzten Bahnflächen mit starker Verschmutzungsproblematik. Auf der anderen Seite befinden sich in der Regel nur Grundstücksrückseiten, die ebenfalls kein Gefühl der Sicherheit vermitteln. Die geringe Frequentierung und die fehlende Einsehbarkeit senken das Gefühl sozialer Kontrolle und Sicherheit. Im Bereich des Einzelhandelsstandortes bildet z.B. eine hohe, stacheldrahtbewehrte Mauer die Rückseite. Hinter der Wohnbebauung der Kleinen Weide befinden sich mehrere Garagen, die ebenfalls nicht zu einer Verbesserung des Sicherheitsempfindens beitragen. Nur im Bereich der Kita am Ahornweg vermittelt sich für Passanten durch



Wegeverbindung entlang der Pfrimm



Nördlicher Ahornweg

wahrnehmbare Sichtbeziehungen zwischen Weg und Gebäude ein Gefühl sozialer Kontrolle. Durch Öffnungszeiten bedingt, besteht dieses Gefühl aber nur in bestimmten Zeitfenstern. Der Weg ist in Teilen ohne Gehsteig ausgebaut und wird von vereinzelt Fahrzeugen z.T. auch sehr schnell befahren.

Mangelnde Sauberkeit im Quartier ist immer durch Nutzer bedingt und drückt damit auch ein Stück weit die Wertschätzung gegenüber den betroffenen Flächen aus. In verschmutzten und vermüllten Freianlagen besteht in der Regel nur ein geringes Maß an sozialer Kontrolle. Bezogen auf das Planungsgebiet sind es besonders die äußeren und inneren Randlagen, die neben einem eingeschränkten Sicherheitsempfinden auch eine verstärkte Müll- und Verunreinigungsproblematik aufweisen. Westlich der Bahnflächen zeigt sich z.B. die Pfrimmanlage mit dem kleinen Platz im Übergang zur Thomasstraße stark verschmutzt durch Abfälle und Hundekot. Entlang der Güterhallenstraße wird Müll auf den angrenzenden Bahnflächen entsorgt. Östlich der Bahnflächen ist ein Müllproblem verstärkt auch im Bereich des Ahornweges vorhanden. Hier finden sich neben Sperrmüll auch Bauschuttreste und andere Abfälle, die auf eine gezielte illegale Entsorgung hinweisen. Am östlichen Gebietsrand zeigt sich die Unterführung der Bensheimer Straße unter die B9 in einem stark verschmutzten Zustand. Auch im Bereich des benachbarten Spielplatzes entlang der Kuchlerstraße ist anhand anzutreffender Abfälle ein unbekümmerter Umgang mit den Freianlagen zu erkennen. Am nördlichen Gebietsrand besteht ein Fußweg zwischen Erlen- und Mainzer Straße in Nachbarschaft zum angrenzenden Gewerbe, der im Zuge der Begehung ebenfalls durch starke Verschmutzungen aufgefallen ist.



*Müll an verschiedenen Standorten im / um das Projektgebiet:
v.l.n.r.: Spielplatz Kuchlerstr., Mainzer Straße, Unterführung B9 (östlich der Gebietsgrenze)*

Für die mehrheitlich in den Randlagen des Gebietes anzutreffenden Bereiche mit hoher Verschmutzungsproblematik ist nicht auszuschließen, dass auch Akteure von außerhalb des Gebietes zur Gesamtproblematik beitragen. Insbesondere die im Zuge des Kapitels 3.2.4. beschriebene anonyme Entsorgung von Müll auf den ungenutzten Bahnflächen lässt einen erheblichen Anteil externer Verursacher vermuten.

3.2.9. Gewerbestruktur

Das Planungsgebiet umfasst schwerpunktmäßig drei Gewerbestandorte.

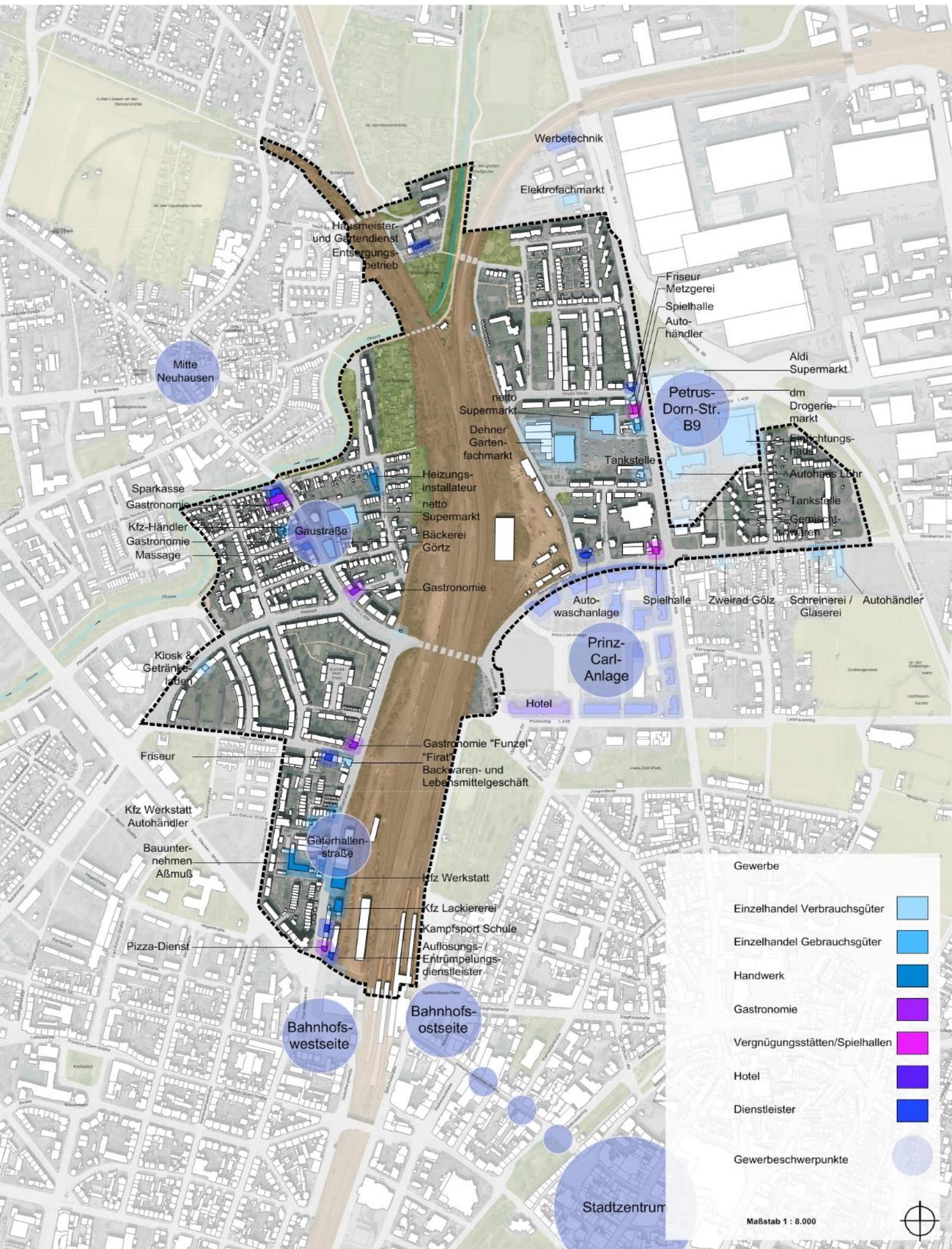
Im Gebietsteil westlich der Bahn bildet die Gaustraße einen Schwerpunkt für das im Gebiet angesiedelte Gewerbe. Hier sind verschiedene Gastronomieangebote und Dienstleister sowie ein Supermarkt und ein Bäcker mit Cafébereich angesiedelt. Der Bereich ist recht gut frequentiert und relativ belebt, so dass hier immer ein gewisses Maß an öffentlichem Leben stattfindet. Damit übernimmt der Bereich für den westlichen Teil des Planungsgebietes auch am ehesten die Funktion einer Mitte und wird im Zuge dessen auch als Ort der Begegnung und der Kommunikation wahrgenommen. Nach Nordwesten hin erstreckt sich die Gaustraße über die Pfrimm weiter in Richtung des alten Ortskerns von Neuhausen, wo sich weitere Dienstleistungs- und Nahversorgungsangebote finden und wo sich bezogen auf den Stadtteil Neuhausen die eigentliche Ortsmitte befindet.

Der zweite Standort westlich der Bahn liegt in der südlichen Güterhallenstraße. Hier sind verschiedene Unternehmen angesiedelt. Einen Schwerpunkt bilden hier Kfz-Werkstätten und artverwandte Handwerksbetriebe. An der Kreuzung zur Würdtweinstraße befinden sich außerdem ein Friseur, ein Backwaren- und Lebensmittelgeschäft und ein Gastronomiebetrieb. Deren Angebot dient der Gebietsversorgung und stellt durch die räumliche Konzentration einen zweiten, wenn auch deutlich untergeordneten Schwerpunkt des öffentlichen Lebens im Quartier dar. Im Bereich der Bebelstraße ergänzen ein Kiosk und ein Getränkeladen punktuell die Nahversorgung.

Östlich der Bahn liegt am Stadteingang Petrus-Dorn-Straße von der B9 kommend ein Standort des großflächigen Einzelhandels, der in Teilen auch ins Programmgebiet hineinragt. Es befinden sich dort ein Möbelhaus, ein Autohaus, ein Autohändler, zwei Tankstellen, ein Gartenfachmarkt, ein Drogeriefachmarkt und zwei Supermärkte, die auch die Versorgung des Gebietes mit Gütern des täglichen Bedarfes in fußläufiger Entfernung sicherstellen. Der Gewerbestandort ist aber insbesondere in der verkehrsgünstigen Lage zur B9 begründet und wird in wesentlichen Teilen auch aus dem übrigen Stadtgebiet frequentiert. Der Gewerberiegel trennt den in der nördlichen Randlage befindlichen Wohnstandort vom übrigen Stadtgebiet zusätzlich ab. Restaurantgastronomie ist in dem Gebiet nicht vorhanden. Es bestehen zwei Spielhallen an der Mainzer Straße und eine Autowaschanlage im Bereich der Bensheimer Straße. Ein Friseur und eine Metzgerei stellen die einzigen punktuellen Einzelhandelsangebote direkt im Quartier dar.

Am Holzhof sind zwei Handwerks- bzw. Dienstleistungsbetriebe niedergelassen.

Die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in den beiden bebauten Gebietsteilen westlich und östlich der Bahn vor allem durch die angesiedelten Supermärkte gewährleistet. Die vorhandenen kleinteiligeren Angebote ergänzen das Angebot punktuell, bedienen dabei aber hauptsächlich die Nachfrage aus den Gebieten selbst und führen nur zu einem geringen Austausch zwischen den Gebieten.



Mitte Neuhausen

Gaustraße

Prinz-Carl-Anlage

Petrus-Dorn-Str. B9

Bahnhofswestseite

Bahnhofsostseite

Stadtzentrum

Werbetechnik
Elektrofachmarkt

Hausmeister- und Gärtnerdienst
Entsorgungsbetrieb

Friseur
Metzgerei
Spielhalle
Autohändler

Aldi Supermarkt

netto Supermarkt

Dehner Gartenfachmarkt

Tankstelle

dm Drogeriemarkt

Sparkasse
Gastronomie
Kfz-Händler
Gastronomie
Massage

Heizungsinstallateur
netto Supermarkt
Bäckerei
Görtz

Einrichtungshaus
Autohaus Lohr

Tankstelle
Gemischtwaren

Gastronomie

Autowaschanlage

Spielhalle

Zweirad Götz

Schreinerei / Autohändler
Gläserei

Kiosk & Getränke
laden

Hotel

Gastronomie "Funzel"
"Firat"
Backwaren- und Lebensmittelgeschäft

Friseur

Kfz Werkstatt
Autohändler

Bauunternehmen
Aßmuß

Güterhallenstraße

Kfz Werkstatt

Kfz Lackiererei

Kampfsport Schule

Auflösungs-
Entrümpelungs-
dienstleister

Pizza-Dienst

Gewerbe

Einzelhandel Verbrauchsgüter

Einzelhandel Gebrauchsgüter

Handwerk

Gastronomie

Vergnügungsstätten/Spielhallen

Hotel

Dienstleister

Gewerbeschwerpunkte

Maßstab 1 : 8.000



3.2.10. Soziale, schulische, kulturelle Infrastruktur und gesundheitliche Versorgung

Im gesamten Planungsgebiet sind viele Angebote der sozialen, schulischen und kulturellen Infrastruktur angesiedelt.

Die Institutionen und Einrichtungen leisten einen erheblichen Beitrag im Sozialgefüge des Programmgebietes und zeigten sich auch im Rahmen der Projektbeteiligung als engagierte Interessensvertreter.

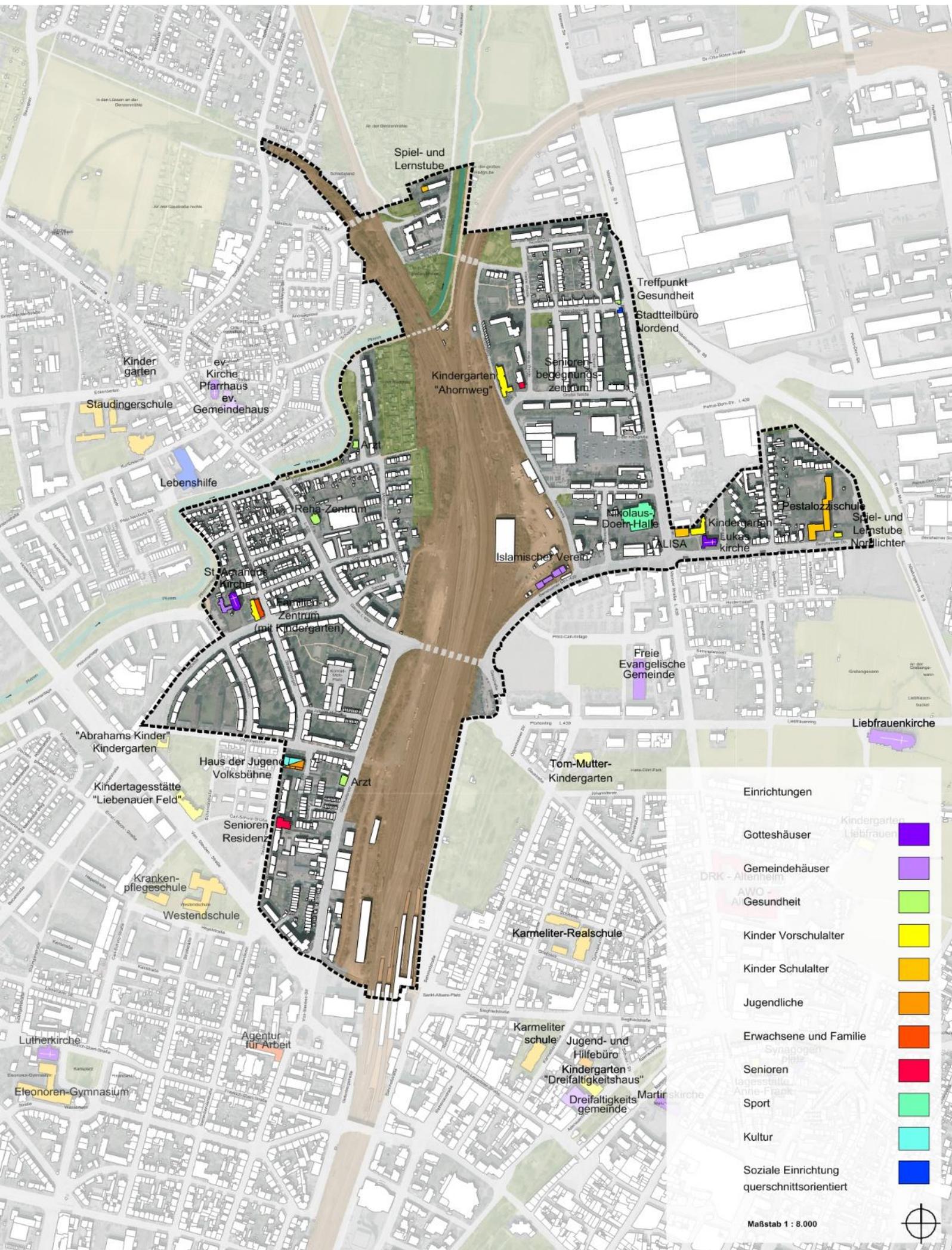
Im Teilgebiet westlich der Bahnflächen sind die St. Amandus Kirche mit dem zugehörigen Familienzentrum St. Cyriakus, das Haus der Jugend, die Volksbühne und eine Seniorenresidenz vorhanden. In unmittelbarer Nachbarschaft liegen im Liebenauer Feld die Kindertagesstätten Abrahams Kindergarten und Kita Liebenauer Feld. Zwei Schulstandorte grenzen nordwestlich des Gebietes im Zentrum von Neuhausen und südwestlich des Gebiets an der Von-Steuben-Straße in enger Nachbarschaft an. Des Weiteren bestehen Angebote der aufsuchenden Jugendarbeit, der Kita plus und der schulbezogenen Joblotsen. Weitere Einrichtungen, die aus dem Gebiet heraus frequentiert werden, befinden sich in gut erreichbarer Nachbarschaft des Gebietes. Im Gebiet gibt es zudem zwei niedergelassene Ärzte und ein Reha-Zentrum.

Mit dem Haus der Jugend besteht zwar ein Angebot für Jugendliche, aus den Beteiligungsschritten hat sich aber gezeigt, dass für diese Zielgruppe weitere Angebote entwickelt werden sollten.

Im Teilgebiet östlich der Bahnflächen sind die Pestalozzischule, die städtische Spiel- und Lernstube Nordlichter, die Lukaskirche mit dem zugehörigen Lukaskindergarten, das ALISA Zentrum Worms (Alexandra-Lang-Initiative Soziales und Arbeit), die Islamische Gemeinschaft Milli Görüş (IGMG), der städtische Kindergarten am Ahornweg, das Senioren-Café/-Begegnungsstätte der Stadt Worms, das Stadtteilbüro sowie der Treffpunkt Gesundheit (beide in Trägerschaft des Caritas Verbands Worms e.V.) vorhanden. Am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes, Am Holzhof, liegt die ebenfalls seitens der Caritas geführte Spiel- und Lernstube. Das Angebot hat wegen der Randlage eine schlechte Erreichbarkeit durch die als unsicher empfundenen Unterführungen. Die Randlage verhindert sowohl eine bessere Nachfrage als auch bessere Angebote. In Nachbarschaft zum Gebiet befinden sich außerdem die Liebfrauentgemeinde und die Freie evangelische Gemeinde (FEG). Die genannten Institutionen östlich der Bahnflächen kooperieren im Arbeitskreis Nordend.

Mit der Nikolaus-Doerr-Halle besteht eine auch über das Gebiet hinaus für Sport und kulturelle Zwecke genutzte Halle. An diesem Standort wurde ab dem Frühjahr 2015 ein Zelt als Flüchtlingsunterkunft bereitgestellt. Mittlerweile wird zu diesem Zweck die neu errichtete Asylbewerberunterkunft am östlichen Gebietsrand im Bereich des ehemaligen US-Moterpool-Geländes genutzt.

Für den Bereich östlich der Bahnflächen fällt auf, dass es eine Vielzahl von Einzelangeboten gibt. Diese sind zu einem großen Teil direkt auf die Bedarfe im Quartier ausgerichtet und werden auch im Wesentlichen aus dem Gebiet heraus frequentiert. Die christliche Kirchengemeinde, der muslimische Verein mit Moschee sowie der Schulstandort werden dagegen auch von außerhalb des Gebietes frequentiert.. Ein adäquates Angebot für Jugendliche fehlt (außer den Angeboten der Moschee).



- Einrichtungen**
- Kindergarten Liebfrauen ■
 - Gotteshäuser ■
 - Gemeindehäuser ■
 - AWO - AWO Gesundheit ■
 - Kinder Vorschulalter ■
 - Kinder Schulalter ■
 - Jugendliche ■
 - Erwachsene und Familie ■
 - Senioren ■
 - Sport ■
 - Kultur ■
 - Soziale Einrichtung querschnittsorientiert ■

Maßstab 1 : 8.000



3.3. Zentrale Ergebnisse der Bürgerbeteiligungsprozesse und Schlüsselpersonengespräche

Im Kapitel 2.2.4. wurden die Methoden der Bürgerbeteiligungsprozesse erläutert. Aus diesen Prozessen lassen sich zentrale Ergebnisse ableiten, die im Folgenden dargestellt werden. Die Analyse der Protokolle und der Auswertungsergebnisse zeigen gewisse Tendenzen und ermöglichen eine Eingrenzung von zentralen Themenfeldern, die für die Entwicklung des Gebiets besonders wichtig sind. Die unten abgebildete Tabelle zeigt ein Ergebnis der Bürgerbefragung im Untersuchungsgebiet. Die Bürger sollten verschiedene Infrastrukturaspekte auf einer Skala von 0 bis 4 (völlig unzufrieden=0; sehr zufrieden=4) bewerten.

| | Mittelwert |
|---------------------------------------------|------------|
| Einkaufsmöglichkeiten vor Ort (N=361) | 2,97 |
| Kindergarten (N=323) | 2,82 |
| Grundschule (N=320) | 2,78 |
| Wohnung/Haus (N=353) | 2,72 |
| Nachbarschaft (N=364) | 2,60 |
| Zusammenleben versch. Nationen (N=356) | 2,59 |
| Lebensqualität im Stadtteil (N=355) | 2,50 |
| Wohnqualität/Wohnumfeld (N=352) | 2,45 |
| Vereinsleben (N=330) | 2,22 |
| Verkehrssituation allgemein (N=350) | 2,19 |
| Image/Ruf des Stadtteils (N=354) | 2,18 |
| Freizeitmöglichkeiten vor Ort (N=349) | 2,07 |
| Angebote für Kinder und Jugendliche (N=334) | 2,00 |

Tabelle 8: Bewertung verschiedener Infrastrukturaspekte auf einer Skala von 0 bis 4 (völlig unzufrieden= 0; sehr zufrieden= 4)

Was die Bewertung der verschiedenen Infrastrukturaspekte betrifft, so sind die befragten Bürger/innen insbesondere mit den Einkaufsmöglichkeiten, den Kindergärten, der Grundschule, ihrer Wohnung/ihrem Haus sowie mit der Nachbarschaft und dem Zusammenleben verschiedener Nationen relativ zufrieden (Werte über 2,5). Alle anderen Items wurden im Schnitt mit Werten unter 2,5 (d.h. weniger als „relativ zufrieden“) bewertet. Am unzufriedensten äußerten sich die Befragten hierbei mit der Verkehrssituation, dem Image des Stadtteils, den Freizeitmöglichkeiten sowie mit den Angeboten für Kinder und Jugendliche. Eine differenzierte Betrachtung nach Befragungsgruppen (westlich und östlich der zentralen Bahnflächen) zeigt einige Unterschiede: So wurden einige Aspekte von den Befragten, die westlich der Bahnflächen (Teilgebiet Neuhausen) leben, positiver beurteilt. Die größten Unterschiede bestehen hierbei in der Bewertung der Kindergärten und Grundschulen, der Wohnung/des Hauses, der Nachbarschaft, beim Zusammenleben verschiedener Nationen, der Lebensqualität, dem Image des Stadtteils, der Wohnqualität und dem Vereinsleben. Diese Items wurden im Schnitt von Befragten aus Neuhausen deutlich besser bewertet. Hingegen bewerteten die Befragten aus Nordend die Einkaufsmöglichkeiten sowie die Freizeitmöglichkeiten besser. Kaum Unterschiede gibt es hingegen bei der Verkehrssituation sowie bei den Angeboten für Kinder und Jugendliche.

Die Schaffung von **mehr Angeboten für Kinder und Jugendliche** ist ein Themenfeld, das in allen Bürgerbeteiligungsprozessen deutlich wird. Neben dem Wunsch nach mehr/schöneren Spielplätzen wird der Bedarf nach mehr Freizeit- und Aufenthalts- bzw. Treffmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche seitens der Beteiligten gesehen (vgl. Protokoll Auftaktveranstaltung, Auswertung Bürgerbefragung). Die Auswertung der Frage nach Angebotswünschen (75 Prozent der Befragten wünschen sich grundsätzlich mehr Angebote für das Untersuchungsgebiet/275 Personen) zeigt vor allem einen Bedarf nach mehr Angeboten für Kinder und Jugendliche und Familien. Die Tabelle hierzu zeigt, dass jeweils über 40% der auf diese Frage antwortenden Personen hier einen Bedarf sieht. Der Ausbau von Angeboten wird durchaus für beide Sozialräume (östlich und westlich der Schienen) als dringend notwendig erachtet. Eine Differenzierung der Antworten nach Sozialräumen zeigt kaum nennenswerte Unterschiede: Spielplätze, Freiflächen und Räume für Jugendliche und Familienfeste werden in beiden Sozialräumen als sehr wichtig erachtet. Bezüglich der Tabelle 2 lässt sich ergänzen, dass einzig der Wunsch nach einem Café im Sozialraum östlich der Bahnschienen (Nordend) besonders ausgeprägt ist.

| | Antworten | | Prozent der Fälle |
|--------------------------------------------|------------|--------------|-------------------|
| | N | Prozent | |
| Stadtteilbüros | 61 | 8,3% | 22,3% |
| Café | 102 | 14,0% | 37,2% |
| Seniorentreff | 40 | 5,5% | 14,6% |
| Beratungsangebote für Familien | 34 | 4,7% | 12,4% |
| Spielplätze/Spielflächen für Kinder | 130 | 17,8% | 47,4% |
| Freiflächen für Jugendliche | 112 | 15,3% | 40,9% |
| Räume für Jugendliche | 115 | 15,7% | 42,0% |
| Räume für Familienfeste | 110 | 15,0% | 40,1% |
| Sonstiges | 27 | 3,7% | 9,9% |
| Gesamt | 731 | 100,0% | 266,8% |

Tabelle 9: Gewünschte (weitere) Angebote (Mehrfachnennungen)

Alle Beteiligungsprozesse zeigen, dass insgesamt das Freizeitangebot und die Unterstützungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche ausgebaut werden sollten (vgl. Auftaktveranstaltung, Protokoll Schlüsselpersonengespräche, Ergebnisse Dokumentation Zukunftswerkstatt).

Zudem wurde sowohl in der Auftaktveranstaltung als auch in der Bürgerbefragung (vgl. Tabelle 10) deutlich, dass nach Meinung der Befragten frei werdende Bahnflächen und Gebäude für Spiel-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten sowie für Grünanlagen genutzt werden sollten.

| | Antworten | | Prozent der Fälle |
|------------------------------------------|-----------|---------|-------------------|
| | N | Prozent | |
| Wegeverbindung Innenstadt | 99 | 16,0% | 29,0% |
| Spiel-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten | 230 | 37,2% | 67,4% |
| Grünanlagen | 206 | 33,3% | 60,4% |
| Bebauung | 48 | 7,8% | 14,1% |
| Sonstiges | 36 | 5,8% | 10,6% |
| Gesamt | 619 | 100,0% | 181,5% |

Tabelle 10: Wünsche für die Nutzung frei werdender Flächen (Mehrfachnennungen)

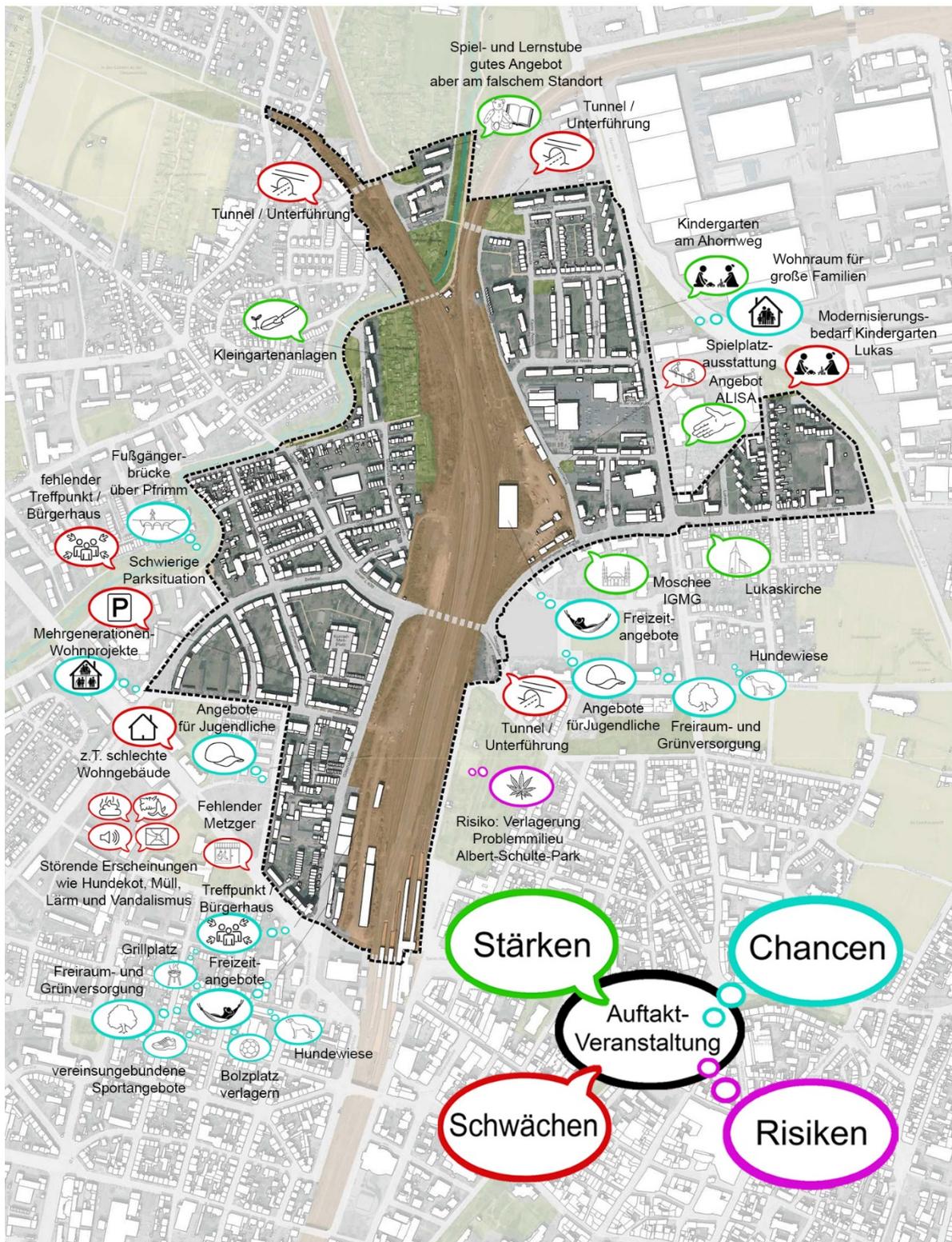


Abbildung 21: Wortmeldungen aus der Auftaktveranstaltung

Die Abbildung 21 zeigt eine Visualisierung von Wortmeldungen aus der Auftaktveranstaltung hinsichtlich bestehender Stärken und Schwächen im Projektgebiet, sowie der sich nach Bürgermeinung abzeichnenden Chancen und Risiken für das Projektgebiet. Die angesprochenen Themen finden sich auch in den übrigen Beteiligungsschritten, wie der Bürgerbefragung und in Schlüsselgesprächen wieder.

In der Bürgerbefragung konnten die Befragten verschiedene Optionen ankreuzen, die sie für verbesserungswürdig halten. Der mit Abstand am häufigsten genannte Verbesserungswunsch in der im Jahr 2014 durchgeführten Bürgerbefragung im Untersuchungsgebiet bezieht sich auf den Wunsch nach mehr **Sicherheit**. Dieses Themenfeld wurde auf der Auftaktveranstaltung, bei den Schlüsselpersonengesprächen, in der Zukunftswerkstatt und bei der Sicherheitsbegehung bestätigt. Bereits in der Auftaktveranstaltung wurde deutlich, dass zum Beispiel Unterführungen als zu dunkel und zu beengt empfunden werden. Die Tabelle als ein Ergebnis der Bürgerbefragung zeigt das Sicherheitsgefühl nach verschiedenen Aspekten auf einer Skala von 0-4 (Sehr unsicher=0; äußerst sicher=4). Es wird deutlich, dass kein Aspekt den Wert 3 übersteigt und dass insbesondere die Aspekte Ordnung und Sauberkeit eher negativ eingeschätzt wurden (Wert unter 2,0, vgl. Tabelle 11). Dies zeigt, dass das subjektive Sicherheitsempfinden verbessert werden muss. Differenziert nach Befragungsgruppe (westlich und östlich der zentralen Bahnflächen) wird deutlich, dass die Wahrnehmung der Befragten aus dem Programmgebiet Nordend etwas negativer ist als bei den Befragten aus Neuhausen.

| | Mittelwert |
|--------------------------------|------------|
| Beleuchtung (N=359) | 2,47 |
| sicher vor Bedrohung (N=351) | 2,44 |
| Polizeipräsenz (N=355) | 2,42 |
| Schulwegsicherheit (N=332) | 2,41 |
| Verkehrssicherheit (N=354) | 2,32 |
| Ordnung und Sauberkeit (N=355) | 1,94 |

Tabelle 11:: Sicherheitsgefühl nach verschiedenen Aspekten auf einer Skala 0 bis 4 (sehr unsicher = 0; äußerst sicher = 4)

Die daraufhin durchgeführte Sicherheitsbegehung im März 2015 mit verschiedenen Schlüsselpersonen der Stadt Worms hat gezeigt, dass gerade in Bezug auf die Sauberkeit Handlungsbedarf besteht. Auch an der Qualität der Unterführungen sollte im Rahmen des Projekts Soziale Stadt gearbeitet werden. Das Thema Wegeverbindungen ist ein zentraler Punkt im Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms, was auch bei der Ortsbegehung nochmals deutlich wurde. Mit der weiteren Entwicklung der Grünen Schiene und damit einhergehend dem Erwerb von DB-Flächen verspricht man sich eine deutliche Verbesserung der aktuellen Situation.

Tabelle 8 hat bereits gezeigt, dass die Befragten mit der **Verkehrssituation** im Gebiet eher unzufrieden sind. Zu den am häufigsten genannten Verbesserungswünschen in Bezug zum Thema Verkehr gehören die Neuregelung der Parksituation, sowie die Verkehrsberuhigung. Bereits in der Auftaktveranstaltung wurde der Wunsch nach mehr Parkplätzen und Geschwindigkeitsbegrenzungen (z.B. Bensheimer Straße) deutlich. „Anliegerparken verbessern“ und „Parkraum insgesamt verbessern“ (z.B. Güterhallenstraße) sind als Punkte in der Zukunftswerkstatt genannt worden. Zudem wurde sowohl in der Zukunftswerkstatt als auch in der Bürgerbefragung deutlich, dass die Schaffung bzw.

Wiederherstellung von Verbindungswegen (auch über das Quartier hinaus) als zentraler Veränderungsbedarf erkannt wird, sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer.

Die Bürgerbeteiligungsprozesse haben gezeigt, dass es aus Sicht der Teilnehmer/-innen Entwicklungsbedarf in Bezug auf die **Wohnsituation und das Wohnumfeld** gibt. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum, die Sanierung bestehender Wohnräume und die Anpassung des Wohnraums an den Bedarf vor Ort waren Schlagworte der Zukunftswerkstatt. Die Schlüsselpersonengespräche weisen ebenfalls auf Modernisierungsbedarfe bei Wohngebäuden hin und auf die Notwendigkeit der Erhöhung von Wohnqualität im Gebiet. Die Bürgerbefragung zeigt zudem, dass die Items Wohnen, Wohnqualität und Wohnumfeld im Schnitt von Befragten aus Neuhausen (westlich der Bahnschienen) deutlich besser bewertet wurden als von Befragten aus dem Nordend (östlich der Bahnschienen). Wichtig bei der Gestaltung des Wohnumfelds, sind die Erhaltung der Grünflächen und damit eine Begrenzung der Verdichtung von Wohngebäuden (vgl. Schlüsselpersonengespräche). Schönere Grünanlagen und die Verschönerung von Fassaden und des Stadtbilds sind auch zentrale Verbesserungswünsche in der Bürgerbefragung. In der Wohnumgebung wird ein Bedarf nach mehr zentralen Plätzen und Orten deutlich, die verschiedene Treffpunkte ermöglichen. Der Aufbau von neuen Orten für Erwachsene als auch für Kinder und Jugendliche zwecks gesellschaftlicher Bildung als auch die Aktivierung und Stärkung bereits vorhandener Treffpunkte werden als wesentliche Aspekte benannt (vgl. Auftaktveranstaltung).

Zudem sollen Treffpunkte auf Grünflächen bzw. freiraumbezogene Angebote entstehen (vgl. Zukunftswerkstatt, Schlüsselpersonengespräche). Begegnungsorte sind wichtig, auch um eine Aktivierung der Bevölkerung sicherzustellen. Im Rahmen der Bürgerbefragung wurde sichtbar, dass sich die Bürger mehr öffentliche Mitsprachemöglichkeiten wünschen: Auf die Frage wie sich die befragten Bürger/innen in Zukunft (mehr) beteiligen würden, nannten die meisten (über 50 Prozent) „Öffentliche Bürgerforen“ (56% aller Befragten) als gewünschte Beteiligungsform.

| | Antworten | | Prozent der Fälle |
|------------------------------------------------|-----------|---------|-------------------|
| | N | Prozent | |
| öffentliche Bürgerforen/Stadtteilkonferenzen | 183 | 38,4% | 56,0% |
| Informationsveranstaltungen | 106 | 22,2% | 32,4% |
| schriftliche Informationen in Stadtteilzeitung | 102 | 21,4% | 31,2% |
| Beteiligung beim Bau von Spielplätzen | 72 | 15,1% | 22,0% |
| Sonstiges | 14 | 2,9% | 4,3% |
| Gesamt | 477 | 100,0% | 145,9% |

Tabelle 12: Gewünschte Beteiligungsmöglichkeiten

Dies unterstreicht den Wunsch nach Teilhabe und Mitwirkungsmöglichkeiten im Quartier. Seitens der Zukunftswerkstatt wurde die Einrichtung eines Quartiersmanagements als wichtige kommunikationsunterstützende Maßnahme gesehen.

Die aus den Kommunikationsprozessen resultierende Entwicklung eines Gemeinschaftsgefühls ist von Bedeutung und kann zum **Imagewandel** des Gebiets beitragen. Tabelle 8 hat gezeigt, dass die

Befragten mit dem Image des Gebiets eher unzufrieden sind, obwohl aus Sicht der Befragten es durchaus auch positive Assoziationen mit ihrem Wohnort gibt (vgl. Auswertung Bürgerbefragung). Insgesamt benoten die befragten Bürger/innen beide Quartiere im Gesamtschnitt mit der Schulnote 3,07 was der Note „befriedigend“ entspricht. Dabei gibt es nur kleinere Unterschiede zwischen den beiden Befragungsgruppen östlich und westlich der Bahnschiene. In der Tendenz bewerten die Befragten östlich der zentralen Bahnflächen ihren Stadtteil etwas schlechter (vgl. Tabelle 13). Dieser Unterschied ist jedoch nicht gravierend und auch statistisch nicht signifikant.

| Wohnort | Benotung Stadtteil |
|-----------------------------------------|--------------------|
| westlich der Grünen Schiene (Neuhausen) | 3,02 |
| östlich der Grünen Schiene (Nordend) | 3,15 |
| Insgesamt | 3,07 |

Tabelle 13: Gesamtbenotung des jeweiligen Stadtteils in Schulnoten

Analog zu dem „befriedigenden“ Abschneiden der beiden Stadtteile in der Gesamtbewertung, hat bisher etwa jede/r dritte Befragte (31%) schon mit dem Gedanken gespielt, wegzuziehen. Die Mehrheit der befragten Bürger/innen (69%) verneint diesen Wunsch jedoch. In 24 Fällen fehlen hierzu Angaben. Hierbei gibt es kaum Unterschiede zwischen den beiden Befragungsgruppen, d.h. die Bindung an den Stadtteil ist bei beiden Gruppierungen (westlich und östlich der zentralen Bahnflächen) ähnlich stark ausgeprägt.

Anzustrebende Verbesserungen im Bereich des Images und der Identität im Bereich Grüne Schiene stehen in einer positiven Wechselwirkung mit fast allen beschriebenen Handlungsfeldern. Eine genaue Betrachtung und Entwicklung der beiden Sozialräume an sich (westlich und östlich der Bahnschienen), eine dynamische Anpassung der Ziele und der dazugehörigen Maßnahmen an die genannten Handlungsfelder und die stetige Beteiligung der Bürger und Akteure im Prozess sind wesentliche Schritte auf dem Weg zur einer nachhaltigen Veränderung des Gebiets.

3.4. Zusammenfassende Bestandsbewertung - SWOT-Analyse

Wie in den vorangegangenen Kapiteln der vorbereitenden Untersuchungen dargelegt, bestehen in dem Projektgebiet Soziale Stadt Grüne Schiene Worms in unterschiedlichen Themenbereichen Missstände, die einen besonderen Entwicklungsbedarf für das Projektgebiet begründen. Viele der angetroffenen Schwächen stehen in einem gegenseitigen Wechselgefüge. Im nachfolgenden integrierten Entwicklungskonzept werden in Handlungsfelder eingruppierte Ziele und Maßnahmen zur Verbesserung der Situation dargestellt.

Die in den vorangegangenen Kapiteln themenbezogen beschriebenen Aspekte sollen in diesem Kapitel in eine Bestandsbewertung überführt werden. Diese Bestandsbewertung nennt listenartig die wesentlichen Aspekte und gliedert diese zusammenfassend in eine Matrix aus Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken. Es ist erkennbar, dass für das Gebiet trotz der beschriebenen Problemlagen auch Stärken vorhanden sind. Zukunftsgerichtet lassen sich für das Planungsgebiet sowohl Chancen als auch Risiken für eine potentielle Entwicklung erkennen.

STÄRKEN

- Es besteht ein z.T. **identitätsstiftender Städtebau mit Quartierscharakter** sowohl östlich wie westlich der Bahnanlagen. Insbesondere innerhalb der Wohnsiedlungen der 1920er- und 1930er-Jahre schafft eine einheitliche Architektur einen ablesbaren Quartierszusammenhang. Die vorhandene Qualität wird besonders in den sanierten Objekten westlich der Bahn erkennbar.
- Das Projektgebiet verfügt über einen relativ **hohen Freiraum- und Grünflächenanteil**. Insbesondere die großzügigen Blockinnenflächen der Wohnsiedlungen der 1920er- und 1930er-Jahre tragen mit den z.T. wertvollen Baumbeständen zur Grünversorgung in unmittelbarer Wohnungsnähe bei.
- Das Projektgebiet hat eine **hohe Verkehrsgunst**. Die gute Verkehrsanbindung beispielweise für Berufspendler liegt in der Nähe zum Bahnhof, zum zentralen Busbahnhof und zur B9 begründet.
- Durch die beiden vorhandenen Standorte des großflächigen Einzelhandels haben beide bebauten Gebietsteile eine **gute Nahversorgungssituation** hinsichtlich der Versorgung mit den Gütern des täglichen Bedarfes. Auch eine fußläufige Erreichbarkeit ist gewährleistet.
- Mit den **leistungsfähigen Einrichtungen aus den Bereichen sozialer, schulischer und kultureller Infrastruktur** sind insbesondere im östlichen Gebietsteil eine Vielzahl an Institutionen vorhanden, die mit differenzierten Angeboten den vorhandenen Bedarfen entsprechend Hilfen für Kinder, Jugendliche, Erwachsene und Familien oder Senioren anbieten.
- **Der Standort der Moschee** an der Bensheimer Straße ist – was in verschiedenen Beteiligungsschritten deutlich wurde - **gut integriert und angenommen** und insgesamt in hohem Masse akzeptiert.
- Das vorhandene **multikulturelle Zusammenleben** im Planungsgebiet wurde im Zuge der Beteiligungsschritte als überwiegend harmonisch benannt.
- Es besteht eine **hohe Identifikation** der Bewohner/innen mit ihrem Quartier. Auch die Nachbarschaftsbeziehungen werden als positiv bewertet.

SCHWÄCHEN

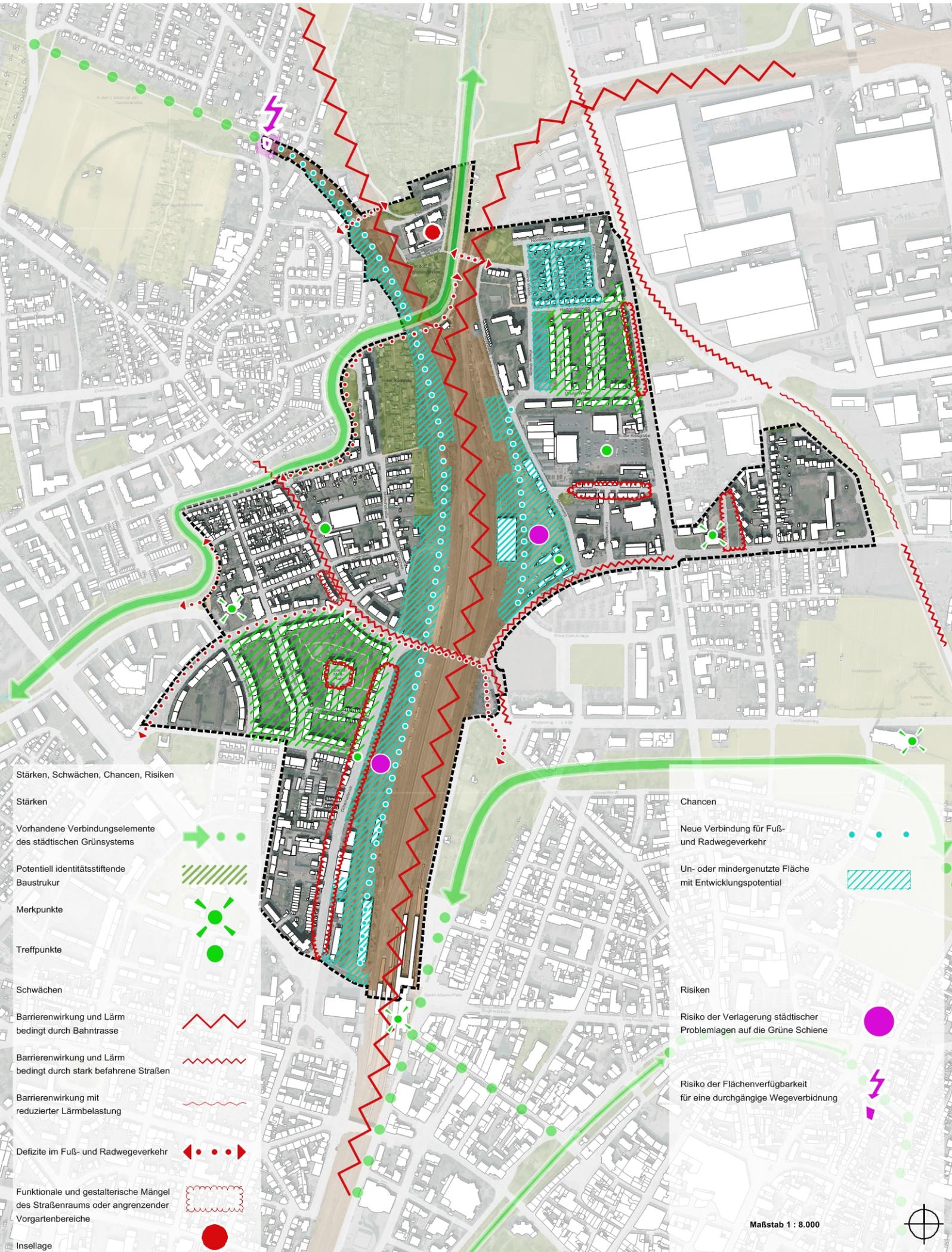
- Es ist ein hoher Anteil an **sanierungsbedürftiger Bausubstanz** sowohl im Geschosswohnungsbau wie in den kleinteiligeren Bauformen vorhanden. Zeitgemäß ausgestattetes Wohnen ist nicht flächendeckend möglich. Der äußere Zustand der Gebäude beeinflusst den subjektiven Gebieteindruck und verstärkt ein negatives Image.
- Die **mangelhafte städtebauliche und bauliche Qualität der Einfachwohnungen** (zwischen Radgrubenweg und Nordendstraße) führt zu einer Wahrnehmung als eigenständiger Teilbereich. Die nicht wiederkehrende Bautypologie ist städtebaulich fremd. Durch die städtebaulich und baulich schlechte Qualität, werden diese Gebäudebestände insgesamt als nicht sanierungswürdig bewertet.
- Insbesondere in den Freiflächen der nicht sanierten Geschosswohnungsbauten besteht ein **ungestaltetes Wohnumfeld**. Die Freiflächen sind räumlich kaum differenziert. Es sind wenige Ausstattungen und Angebote vorhanden, so dass die Freiflächen vielfach als reines „Abstandsgrün“ wirken, welches lediglich für eine einfache und zweckmäßige Pflege konzipiert wurde.
- Im Gebiet **fehlen größere öffentliche Freianlagen** mit generationen- und kulturübergreifenden Nutzungsangeboten.
- Im Gebiet **fehlen nutzergruppenbezogene Freiraumangebote**. Insbesondere für ältere Jugendliche fehlen geeignete Treffpunkte.
- Im Gebiet **fehlen niederschwellige Treffpunktangebote**.
- Durch die Trennwirkung/Zerschneidung und den Lärm durch Verkehrsstrassen (insbesondere durch die Bahnanlagen, aber auch durch die B9) und die Lage ehemaliger Militär- sowie heutiger Gewerbeflächen liegt das Projektgebiet in einer **isolierten Randlage**.
- Es bestehen nur **unzureichende Verbindungen in die Innenstadt** und in angrenzende Stadtbereiche.
- Die **mangelhafte Qualität der Bahnquerungen** erschwert die Durchlässigkeit zwischen den bebauten Gebietsteilen. Der Neuhauser Tunnel, die Bahnunterquerungen im Bereich Holzhof und die Bahnunterquerung entlang der Pfrimm werden als Angsträume wahrgenommen. Die Benutzbarkeit bei Hochwasser ist eingeschränkt. Die Querungen sind mangelhaft und teilweise nicht beleuchtet.
- Im Planungsgebiet empfinden die Bewohner z.T. **mangelhafte Sicherheit und Sauberkeit**. Das Problem besteht insbesondere in den Unterführungen sowie auf Freiflächen mit geringer sozialer Kontrolle (ungenutzte Bahnflächen) sowie in Randlagen des Gebietes.
- Nach Auswertung der sozialplanerischen Bestandsaufnahme herrscht **eine geringe soziale Durchmischung** mit einer Häufung sozialer Problemlagen.
- Insbesondere das östliche Wohngebiet (Teilgebiet Nordend) hat ein **schlechtes Image**. Neben den aktuellen nachteiligen Lebensumständen liegt diese äußere Gebietswahrnehmung bereits in der historischen Entwicklung begründet.

CHANCEN

- Durch das Freiwerden der **Bahnflächen** ergibt sich die Chance, diese als Korridore **zur Freiraumentwicklung und -vernetzung** in Hinblick auf den Bedarf des Gebietes und aus einer gesamtstädtischen Entwicklungsperspektive heraus zu entwickeln.
- Die Bahnflächen können in Teilen zur **Nachverdichtung** mit nicht-störendem Gewerbe herangezogen werden.
- Durch eine **punktueller bauliche Nachverdichtung in den Quartieren** besteht die Möglichkeit zur Stabilisierung der Quartiere unter Erhaltung und Schaffung von bezahlbarem Wohnraum.
- Durch die **Sanierung vorhandener Gebäudesubstanz** ist insgesamt eine Aufwertung des Projektgebietes zu erwarten. Besonders im Städtebau der 1920er- und 1930er-Jahre zwischen Großer Weide und Radgrubenweg, sowie entlang der Kiesstraße und im Bereich der Güterhallenstraße sind große Potentiale für eine flächige Verbesserung mit entsprechender Strahlkraft vorhanden.
- Durch eine **Aktivierung privater Investitionen für Sanierungs- und Erhaltungsmaßnahmen** im Baubestand können weitere Erfolge zur Verbesserung des Gesamtimages und zur allgemeinen Wohnqualität im Gebiet erzielt werden.
- Durch die **Aktivierung der Bewohner/innen für den weiteren Planungsprozess** können die allgemeine Akzeptanz und durch Beteiligung und Einbeziehung die bedarfsgerechte Entwicklung im Gestaltungsprozess verbessert werden.
- Durch neue räumliche Angebote soll eine **Stärkung vorhandener sozialer Einrichtungen** erfolgen. (Neuverortung Haus der Jugend, Spiel- und Lernstube).
- Im Zuge der Gebäudesanierung und der punktuellen Nachverdichtung kann eine **Ausdifferenzierung der Wohnformen** erfolgen. Wichtige Bedarfe, die es zu berücksichtigen gilt sind z.B. Haushaltsgrößen, Einkommensstruktur und generationengerechtes Wohnen.
- Mit den Veränderungsprozessen kann **eine Erhöhung der sozialen Durchmischung** eingeleitet werden, die zur Stabilisierung des Gebietes beitragen soll.
- Das Projekt bietet die Chance zur **Förderung des kulturellen Austausches**. Ein Beispiel dafür ist die Erhöhung der Öffentlichkeit im Umfeld der Moschee.
- Dem integrierten Ansatz des Programms „Soziale Stadt“ entsprechend ist insgesamt von einer **wechselseitigen Verstärkung der Aufwärtstrends** auszugehen.

RISIKEN

- Im Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms ist die **Unwägbarkeit** der **Verkaufsverhandlungen** bezüglich der freiwerdenden Bahnflächen ein zu benennendes Risiko. Insbesondere Zeitpunkt und Kosten des Flächenerwerbs haben Folgen für die Projektumsetzung, die sich gegenwärtig noch nicht abschließend beurteilen lassen.
- Ebenso ist die **Verfügbarkeit von Schlüsselgrundstücken** noch nicht abschließend geklärt. Wie am Beispiel der angestrebten Wegeverbindung im Nordwesten des Projektgebietes ersichtlich wird, kann die Wirksamkeit der Projektumsetzung aus diesem Zusammenhang stark beeinflusst werden.
- Als allgemeines Risiko im Umgang mit dem Planungsgebiet ist eine fortlaufende **Abwärtsspirale bei Nichthandeln** mit einer wechselseitigen **Verstärkung von Abwärtstrends** zu nennen. Es ist davon auszugehen, dass die vorhandenen nachteiligen Lebensumstände nicht ohne Impulse zur Gebietsentwicklung gemildert werden. Als Eckpunkte einer Abwärtsspirale werden folgende Aspekte umrissen:
 - Die funktionale und räumliche Isolation bleibt bestehen.
 - Bauliche Mängel verstärken sich. Es tritt ein Sanierungsstau ein.
 - Sicherheit und Sauberkeit nehmen ab.
 - Die Stigmatisierung der Quartiere (insbesondere des Nordends) bleibt bestehen oder verschärft sich weiter.
 - In der Folge können Bildungs- und Aufstiegschancen weiter schwinden.
 - Der Wegzug ökonomisch aufstrebender Bevölkerungsschichten, vor allem junger Familien, wird bestärkt.
- Weitere, auch im Zuge der Beteiligungsprozesse genannte Risiken, sind die **Verlagerung von städtischen Problemumfeldern** auf die Grüne Schiene. Unerwünschte gesellschaftliche Phänomene, wie beispielsweise die in der Vergangenheit bestehende Drogenszene im Albert-Schulte-Park, könnten den neu entwickelnden Raum für sich entdecken.
- Durch eine falsche Prozesssteuerung kann es zu **Verdrängungseffekten in der vorhandenen Bewohnerstruktur** des Gebietes kommen. So sind z.B. unangemessen steigende Mieten trotz der angestrebten Sanierung zu vermeiden.



Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken

- Stärken**
- Vorhandene Verbindungselemente des städtischen Grünsystems
 - Potentiell identitätsstiftende Baustruktur
 - Merkpunkte
 - Treffpunkte
- Schwächen**
- Barrierenwirkung und Lärm bedingt durch Bahntrasse
 - Barrierenwirkung und Lärm bedingt durch stark befahrene Straßen
 - Barrierenwirkung mit reduzierter Lärmbelastung
 - Defizite im Fuß- und Radwegeverkehr
 - Funktionale und gestalterische Mängel des Straßenraums oder angrenzender Vorgartenbereiche
 - Insellage

- Chancen**
- Neue Verbindung für Fuß- und Radwegeverkehr
 - Un- oder milder genutzte Fläche mit Entwicklungspotential
- Risiken**
- Risiko der Verlagerung städtischer Problemlagen auf die Grüne Schiene
 - Risiko der Flächenverfügbarkeit für eine durchgängige Wegeverbindung

Maßstab 1 : 8.000



3.5. Umsetzungsperspektive / Wahl des Verfahrens

Die vorbereitenden Untersuchungen haben ergeben, dass im Projektgebiet Soziale Stadt Grüne Schiene Worms soziale und städtebauliche Missstände herrschen, die einen besonderen Entwicklungsbedarf nach sich ziehen. Das nachfolgende Kapitel 4 und dessen Unterkapitel beschreiben nach Handlungsfeldern geordnet die Ziele für die Projektumsetzung und die zugehörigen Einzelmaßnahmen. Die beschriebenen Maßnahmen sind dabei hinsichtlich ihrer Umsetzung als Maßnahmenbündel zu verstehen, das in gegenseitiger Abhängigkeit zum Erfolg und zum Erreichen der angestrebten Ziele führen kann.

Das vorliegende integrierte Entwicklungskonzept ist eine strategische Planung, die für sich alleine noch keine Rechtsfolgen für die angestrebte Realisierung des Projektes auslöst. Für die planungsrechtliche Vorbereitung und Umsetzung eines derartigen Projektes stehen gemäß Baugesetzbuch verschiedene Instrumente und Verfahren zur Verfügung, die in diesem Kapitel vorgestellt und hinsichtlich der Anwendbarkeit auf das Projekt beurteilt werden. Damit soll eine mögliche Strategie für die Umsetzung des Gesamtprojektes Soziale Stadt Grüne Schiene Worms aus bauplanungsrechtlicher Sicht aufgezeigt werden.

Das Baugesetzbuch beschreibt im ersten Kapitel das allgemeine Städtebaurecht. Darin sind die Bauleitplanung und Regelungen zu deren Umsetzung beschrieben. Aufgabe der Bauleitplanung ist es „die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde [...] zu leiten“ (§ 1 Abs. 1 BauGB). Die Umsetzung der Maßnahmen im Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms gehen in vielerlei Hinsicht mit baulichen Veränderungen der vorhandenen Strukturen oder einer Änderung der Nutzungen einher. Damit fallen die Maßnahmen grundsätzlich auch in den allgemeinen Regelungsbereich der Bauleitplanung.

Das Baugesetzbuch beschreibt im zweiten Kapitel das besondere Städtebaurecht. Das besondere Städtebaurecht kann angewendet werden, wenn, wie im Projekt ersichtlich, städtebauliche Missstände vorherrschen und gebietsbetreffend Verbesserungen und Umgestaltungen erfolgen sollen. Die in den vorbereitenden Untersuchungen dargelegten sozialen, strukturellen und städtebaulichen Missstände stehen in einem gegenseitigen Wirkungsgefüge und machen damit eine umfassende Bearbeitungsweise, wie sie im integrierten Entwicklungskonzept dargelegt wurde, erforderlich. Die Gesamtmaßnahme Soziale Stadt Grüne Schiene Worms ist somit auch als städtebauliche Maßnahme im Sinne des besonderen Städtebaurechts zu verstehen. Das besondere Städtebaurecht beinhaltet verschiedene Verfahren: Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen, städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, den Stadtumbau und die Soziale Stadt. Alle Verfahren zur Umsetzung von Maßnahmen werden mit den notwendigen Rahmenbedingungen zu deren Anwendung und Umsetzung im Baugesetzbuch beschrieben. Zu den genannten Verfahrensarten ist gemäß der §§ 136, 165, 171a und 171e BauGB in den jeweiligen ersten Absätzen eine gemeinsame Voraussetzung definiert, nämlich, dass die „einheitliche [...] und zügige Durchführung [der Maßnahme] im öffentlichen Interesse“ liegt. Für die angestrebten Aufwertungen in den beiden bebauten Gebietsteilen und die Entwicklung der Grünen Schiene zu einem städtischen Freiraumsystem liegt dieses genannte öffentliche Interesse vor. Ohne die vorgeschlagenen Entwicklungsimpulse ist eine fortlaufende Abwärtsspirale für das

Planungsgebiet zu erwarten. Ohne eine maßnahmenübergreifende und einheitliche Herangehensweise und Zielsetzung ist die Gesamtentwicklung mit den zu erwartenden positiven gegenseitigen Wechselwirkungen gefährdet.

Eine städtebauliche Sanierungsmaßnahme wird nach § 136 Abs. 2 BauGB als Maßnahme definiert, „durch die ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird“. Die Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme erfolgt durch die Festlegung eines Sanierungsgebietes. Je nach Erfordernis ist gem. §142 Abs. 4 BauGB das umfassende Sanierungsverfahren inklusive der Bestimmungen des dritten Abschnitts „Besondere sanierungsrechtliche Vorschriften“ oder das vereinfachte Sanierungsverfahren unter Ausschluss der Bestimmungen des dritten Abschnitts zu wählen. Der dritte Abschnitt regelt bei zu erwartenden sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen die Möglichkeit zur Anwendung von Entschädigungs- und Ausgleichszahlungen, die Beschränkung von Kaufpreisen auf sanierungsunabhängige Bodenwerte und ermöglicht das Abschöpfen sanierungsbedingter Bodenwerterhöhungen zur Finanzierung der Sanierungsmaßnahme. Der Beschluss über das gewählte Verfahren wird von der Stadt gefasst.

Eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme wird nach § 165 Abs. 2 BauGB als Maßnahme definiert, mit der Gebiete, die „entsprechend ihrer besonderen Bedeutung für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung der Gemeinde [...] erstmalig entwickelt oder im Rahmen einer städtebaulichen Neuordnung einer neuen Entwicklung zugeführt werden“. Entwicklungsmaßnahmen werden durch Gemeindegenehmigung förmlich festgelegt und kennen ebenfalls Regelungen bzgl. Entschädigungs- und Ausgleichszahlungen hinsichtlich sanierungsbedingter Bodenwertsteigerungen.

Maßnahmen der Sozialen Stadt werden nach §171e BauGB als Maßnahmen „zur Stabilisierung und Aufwertung von durch sozialen Missständen benachteiligten Ortsteilen“ beschrieben, in denen ein „besonderer Entwicklungsbedarf besteht“.

Stadtumbaumaßnahmen und Maßnahmen der Sozialen Stadt können gemäß der §§ 171a Abs. 1 und 171e Abs. 1 BauGB auch anstelle oder ergänzend zu sonstigen Maßnahmen durchgeführt werden.

Innerhalb des Planungsgebietes bilden einige der vorgeschlagenen Maßnahmen aufgrund ihrer Verortung, Zielsetzung, der planungsrechtlichen Grundlagen und der strategischen sowie inhaltlichen Verflechtung Schwerpunktbereiche ab. Da die Maßnahmen der Sozialen Stadt auch ergänzend zu den weiteren Maßnahmen des besonderen Städtebaurechts eingesetzt werden können, wird empfohlen für diese Schwerpunktbereiche maßgeschneiderte Lösungen hinsichtlich einer geeigneten Verfahrenswahl in Kombination mit den Maßnahmen der Sozialen Stadt anzustreben.

Den Ergebnissen der Analyse entsprechend gliedert sich das Planungsgebiet räumlich grob in drei Teilbereiche: zwei bebaute Teilbereiche westlich und östlich der Bahnflächen und die Bahnflächen innerhalb derer Teile frei werden und im Sinne des Projektes umgenutzt werden sollen. Die beiden bebauten Teilbereiche ähneln sich in ihren Anforderungen und werden in der nachfolgenden strategischen Betrachtung zusammengefasst. Sie unterscheiden sich aber strukturell und in Hinblick auf die beschriebenen Aufgabenfelder stark von den freiwerdenden Bahnflächen, die zur innerstädtischen Grün- und Verbindungsachse Grüne Schiene entwickelt werden sollen. Während in

den bebauten Teilbereichen im Wesentlichen vorhandene Strukturen gestärkt und verbessert werden sollen, werden die Bahnflächen neu zu strukturieren und mit neuen Nutzungen zu belegen sein. Auch hinsichtlich der Besitzverhältnisse handelt es sich um stark unterschiedliche Aufgabenbereiche. In den bebauten Teilbereichen konzentrieren sich die Maßnahmen auf den öffentlichen Raum oder Wohnstandorte, die sich in Besitz der städtischen Wohnungsbaugesellschaft befinden, wohingegen sich die freiwerdenden Bahnflächen noch in Besitz der Deutschen Bahn befinden und Verkaufsverhandlungen laufen. Im Bereich der Grünen Schiene sind zudem insgesamt fünf Parzellen in Besitz privater Eigentümer vorhanden. Zudem sind sieben Grundstücke im Eigentum der Wohnungsbau GmbH Worms. Die Besitzverhältnisse und die resultierende Flächenverfügbarkeit sind hinsichtlich der Umsetzbarkeit des Projektes wesentliche Einflussfaktoren und können bei der Wahl des geeigneten Verfahrens ausschlaggebend sein.

Die beschriebenen Maßnahmen in den beiden bebauten Teilbereichen betreffen Grundstücke der Stadt und der Wohnungsbau GmbH Worms. Durch die gegebene Grundstücksverfügbarkeit ist für die vorgeschlagenen Maßnahmen mit keiner Erschwernis zu rechnen, die für die Durchführung eines Sanierungsverfahrens nach besonderem Städtebaurecht sprechen würde. Für den Entwicklungsschwerpunkt im Nordend wird empfohlen, mittels eines Bauleitplanverfahrens gemäß allgemeinem Städtebaurecht mit einem entsprechend gekoppeltem Sozialmanagement bei der Umsetzung (Vorbereitung, Kommunikation, Wohnungs- und Umzugsmanagement) die Sanierungsaufgaben vorzubereiten und durchzuführen. Die vom Umbau betroffenen Grundstücke befinden sich im Eigentum der Stadt oder der Wohnungsbau GmbH Worms, wodurch keine Erschwernisse durch sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind. Die Wohnungsbau GmbH gilt als Projektpartner, der die Projektziele teilt und eine Entwicklung im Sinne des integrierten Entwicklungskonzeptes mitverfolgt.

Es wird vorgeschlagen für die beiden bebauten Teilbereiche Modernisierungsvereinbarungen zu treffen, um auch die privaten Eigentümer, den Sanierungszielen des Projektes folgend, für Investitionen zu aktivieren. Darin werden Art und Umfang der Sanierungsarbeiten festgelegt, die nach erfolgter Durchführung und Prüfung durch die Gemeinde mit Abschreibungsmöglichkeiten im Rahmen der Steuererklärung gefördert werden können.

Die Zulässigkeit von Vorhaben im Bereich der Grünen Schiene wird zukünftig im Zuge des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans N 104 beurteilt. Den Programmzielen des Projektes Soziale Stadt Grüne Schiene Worms folgend, kann dieses Instrument des allgemeinen Städtebaurechtes nur langfristig zur Maßnahmenumsetzung beitragen, da zunächst ein Bestandsschutz für vorhandene bauliche Anlagen und Nutzungen besteht. Erst bei Veränderungen am Bestand muss, den Festsetzungen des Bebauungsplans entsprechend, entwickelt werden. Voraussetzung dafür, dass die Stadt allein durch den Rahmen der Bauleitplanung eigenständig Maßnahmen umsetzen kann, ist der Grunderwerb. Dazu ist die Verkaufs- oder die Mitwirkungsbereitschaft der privaten Grundstückseigentümer und insbesondere auch der Bahn vorausgesetzt.

Die Prüfung der Mitwirkungsbereitschaft wurde als Teil der vorbereitenden Untersuchungen zum Zeitpunkt der Konzepterstellung nicht abgeschlossen. Eine grundlegende Mitwirkungsbereitschaft der

Bahn ist durch die signalisierte Verkaufsbereitschaft anzunehmen. Durch die laufenden Verkaufsverhandlungen kann die Beurteilung jedoch nicht abschließend erfolgen. Es ist vorgesehen, dass die Bahnflächen in einem geräumten und von Altlasten befreiten Zustand übergeben werden. Über die bislang zum Verkauf signalisierten Flächen hinaus existieren im Bereich des nordwestlich im Planungsgebiet verorteten Stumpfgleis weitere Flächen, die mit Hinblick auf die angestrebte durchgängige Verbindungsfunktion in die zu erwerbenden Flächen einbezogen werden sollten. Dies betrifft auch eine Parzelle in privatem Besitz (siehe Kapitel 3.2.4). Sobald die Flächenverfügbarkeit der Parzellen der Deutschen Bahn geklärt ist, ist auch die Mitwirkungsbereitschaft des dortigen Eigentümers zu prüfen.

In Abhängigkeit zu der entwurfsmäßigen Ausarbeitung der Entwicklungsperspektive für den Bereich der Grünen Schiene entlang der Güterhallenstraße ist konzeptabhängig auch die Mitwirkungsbereitschaft der drei Eigentümer der dort in privatem Besitz befindlichen Parzellen zu überprüfen. Die angestrebte bauliche Entwicklung sieht eine Neuordnung des Bereiches vor, die zum gegenwärtigen Beurteilungszeitpunkt auch die Einbeziehung der vorhandenen privaten Parzellen erforderlich macht.

Sollten städtebauliche Verträge oder der freihändige Grunderwerb zum entwicklungsunbeeinflussten Wert nicht erfolgreich herangezogen werden können, um die neuen Entwicklungen einzuleiten, ist gemäß §165 Abs. 3 Satz 1 Nr.3 BauGB die Anwendung der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, die für die Aufgabenstellung im Bereich der Grünen Schiene als passendes Verfahren aus dem besonderen Städtebaurecht beurteilt wird, möglich. Durch die angestrebte zügige Durchführung, die große Bedeutung des Bereiches für die gesamtstädtische Entwicklung und aufgrund der Tatsache, dass die derzeit weitgehend brachliegenden Flächen erstmalig zur Wiedernutzung (Konversionsfläche) entwickelt werden sollen, entspricht die Entwicklung der Grünen Schiene in ihren Grundzügen dem Anwendungsfall einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme. Die städtebauliche Entwicklungsmaßnahme löst eine Vielzahl an Rechtswirkungen aus. Sie ermöglicht in Härtefällen beispielsweise sogar die Enteignung von Grundstückseigentümern. Für die Umsetzung der Maßnahmen kann im Zuge der städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme ein Treuhänder als Entwicklungsträger eingesetzt werden. Ob das Instrumentarium jedoch tatsächlich zur Anwendung kommen kann, ist, gemäß dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zu prüfen. Es ist zu prüfen, ob auch durch ein milderes Mittel die angestrebten Ziele verwirklicht werden können. Derzeit kann dies nicht abschließend geklärt werden. Da zu Beginn der Umsetzungsphase kein Sanierungs- oder Entwicklungsgebiet ausgewiesen werden soll, ist gemäß § 171 e Abs. 3 BauGB ein Gebiet der Sozialen Stadt durch Beschluss festzulegen.

Durch die Kosten- und Finanzierungsübersicht (Anlage) wird dargelegt, dass für die Vorbereitung und Umsetzung der Maßnahme die erforderlichen Mittel bereit stehen, um eine zügige Durchführung zu gewährleisten. Für die Bereiche entlang der Güterhallenstraße und der Bensheimer Straße, die auch baulich nachverdichtet und für Gewerbenutzungen entwickelt werden sollen, kann eine Refinanzierung der Maßnahme bei Veräußerung der Grundstücke durch die Stadt an Dritte erfolgen.

Um ggf. weitere Fördermittel zur Finanzierung einbeziehen zu können, wird empfohlen, die Förderkulisse nach passenden Programmen zu überprüfen. Dies könnten beispielweise sein:

- Programm Energetische Stadtsanierung
- Aktion Blau Plus
- [Umsetzung des Nationalen Radverkehrsplans \(NRVP\) 2020](#)
- ISB Darlehen Modernisierung von Mietwohnungen

3.6. Ergebnisse der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die von der Planung berührten Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 23.03.2016 zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb eines Monats jedoch spätestens bis zum 29.04.2016 aufgefordert. Der Kreis der aufgeforderten Stellen wurde zuvor von der Lenkungsgruppe beschlossen.

Es wurden 26 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Dabei handelt es sich um 14 externe Stellen und 12 stadtinterne Stellen.

Davon haben:

- 13 keine Stellungnahme abgegeben,
- 7 schriftlich mitgeteilt, dass sie keine Anregungen und/oder Bedenken haben (in den genannten Stellungnahmen sind z.T. Hinweise enthalten, die jedoch keine neuen Erkenntnisse geliefert bzw. Handlungserfordernisse erzeugt haben),
- 6 eine Stellungnahme abgegeben und Hinweise, Anregungen und/oder Bedenken geäußert.

Die Stellungnahmen, welche Hinweise, Anregungen und/oder Bedenken enthielten, werden in der Folge inhaltlich kurz zusammengefasst und der Umgang mit den Stellungnahmen wird beschrieben.

Die **Generaldirektion Kulturelles Erbe Rheinland-Pfalz, Landesdenkmalpflege, Geschäftsstelle Praktische Denkmalpflege** nannte Hinweise auf Einzeldenkmäler und Denkmalzonen, die direkt im Gebiet und in unmittelbarer Nähe liegen. Die genannten Einzeldenkmäler und Denkmalzonen wurden mit dem Analyseteil abgeglichen und bei Fehlen im IEK in Kartenabbildungen und Text nachrichtlich ergänzt.

Die **Abteilung 6.2 Stadtvermessung und Geoinformation** der Stadt Worms, zugehörig dem Bereich 6 Planen und Bauen, hat den Hinweis gegeben, dass für die im Integrierten Entwicklungskonzept dargestellten Maßnahmen und Entwicklungsabsichten kein Bodenordnungsverfahren erforderlich sei und dass die Maßnahme keine Auswirkungen auf kartographische Belange habe. Des Weiteren wurde darauf hingewiesen, dass für den vorgesehenen Flächenerwerb Liegenschaftsvermessungen notwendig seien. Der geschätzte Kostenaufwand hierzu wurde genannt. Die Vermessungen können durch die Abteilung selbst oder extern durchgeführt werden. Die Hinweise wurden zur Kenntnis genommen.

Die Stellungnahme der **Abteilung 6.7 Grünflächen und Gewässer**, zugehörig Bereich 6 Planen und Bauen, enthielt einige Hinweise zur Namensgebung und oder Begrifflichkeiten, die in den Analyseteil des IEK aufgenommen wurden.

Aus der Stellungnahme ergab sich darüber hinaus die strategische Frage, ob der Spielplatz an der Küchlerstraße in das Projektgebiet integriert werden sollte. In der Bestandsaufnahme zeigte sich der Spielplatz in einem recht guten Zustand, so dass zum Zeitpunkt der Konzepterstellung kein offensichtlicher Maßnahmenbedarf bestand. Sollte sich dies im Zuge des Umsetzungshorizontes des

Projektes ändern, kann eine Integration in das als flexibles Rahmenwerk zu verstehende IEK sinnvoll werden und beispielsweise im Rahmen der vorgesehenen Fortschreibung erfolgen.

Der **Bereich 5 - Soziales, Jugend und Wohnen** schlug die Erhebung der Zu- und Wanderungsbewegungen auf Basis des Einwohnermelderegisters vor. Der Vorschlag wird als sinnvoll und wünschenswert beurteilt. So lässt sich die Dynamik des Projektgebietes besser abbilden, zudem trägt die Analyse der Zu- und Wanderungsbewegungen als ein weiterer Baustein zum bestehenden Sozialraummonitoring bei. Die Anregung wurde aufgenommen und bildet sich auch über einen Ansatz in der Kofi ab.

Die **Abteilung 3.05 Umweltschutz und Landwirtschaft**, zugehörig Bereich 3 Öffentliche Sicherheit und Ordnung, hat die Naturschutzverbände beteiligt und deren Stellungnahmen sind in die Stellungnahme von 3.05 eingeflossen. Namentlich sind die Stellungnahmen der drei Naturschutzverbände NABU Rheinland-Pfalz, POLLICHIA und BUND Kreisgruppe Worms sowie dem Fachbeirat Naturschutz der Stadt Worms eingeflossen.

Die Stellungnahme der Abteilung 3.05 enthält Hinweise, Anregungen und Bedenken, mit denen wie nachfolgend kommentiert umgegangen wurde.

Die Abteilung 3.05 gab einen Hinweis auf das im Projektgebiet vorhandene Überschwemmungsgebiet der Pfrimm und zur generellen Genehmigungsfähigkeit von Vorhaben in diesem Bereich. Die Genehmigungssachverhalte sind in der weiteren Konzeptumsetzung frühzeitig zu berücksichtigen.

Hinsichtlich des Themas Bodenschutz wies die Abteilung 3.05 darauf hin, dass gegenüber der im IEK einbezogenen Gutachten und zugehörigen Stellungnahmen sich die Erkenntnislage zwischenzeitlich zwar nicht geändert habe, auf Grund des nicht abschließenden Charakters der Erkundungsmaßnahmen aber weitere Altlastenfälle auf den Bahnflächen zu erwarten seien. Der Hinweis wurde zur Kenntnis genommen.

Im Themengebiet Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel wies die Abteilung 3.05 auf das Projekt „Climative Active Neighbourhoods - CAN“, mit dem Ziel der Reduzierung von Treibhausgasen, an dem die Stadt Worms teilnimmt, hin. Aus Sicht der Abteilung 3.05 wäre dieses Projekt gut für eine Zusammenarbeit mit dem Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene geeignet. Zudem wurde auf den Bericht „Konzept der Stadt Worms zur lokalen Anpassung an den Klimawandel - KLAK“ hingewiesen, dessen Ziele bei der Umsetzung des IEK Berücksichtigung finden sollen. Um Synergien zwischen den Projekten zu nutzen wird eine projekt- und umsetzungsbezogene Beteiligung der Abteilung 3.05 zum Aspekt Klimaschutz angestrebt.

Im Themengebiet Natur- und Artenschutz wurde unter Bezugnahme auf die Stellungnahmen der beteiligten Naturschutzverbände und auf den Hinweis der im Gebiet anzutreffenden Lebensräume von geschützten Tier- und Pflanzenarten eine Prüfung der Verträglichkeit mit den Bestimmungen des Natur- und Artenschutzrechts gefordert. Diese Forderung wird - auch mit Blick auf den Projektzeitpunkt - mit nachfolgender Begründung zurückgewiesen:

Die im IEK formulierten Ziele, Handlungsfelder und Maßnahmen stehen nicht im Widerspruch zum Natur- und Artenschutz. Vielmehr entspricht der Grundgedanke der Grünen Schiene diesem Ziel. In nachfolgenden Planungsschritten sind entsprechende artenschutzrechtliche und landschaftsplanerische Beiträge im vom Gesetzgeber geforderten Umfang selbstverständlich anzufertigen. Dies umfasst die geforderten Umwelt- und ggfs. Verträglichkeitsprüfungen oder andere Verfahren.

Die Berücksichtigung naturschutz- und umweltschützerischer Themen und Sachverhalte im IEK erfolgte auf Grundlage zur Verfügung stehender Daten. Auf dieser Grundlage erfolgte eine Identifizierung sensibler Naturräume oder Konflikte. Die gewählte Tiefenschärfe wird für ein Planwerk mit Rahmenplancharakter im Rahmen des Programms Soziale Stadt, in dem es schwerpunktmäßig um die Verbesserung städtebaulicher Strukturen für die Menschen in benachteiligten Quartieren geht, für geeignet und für die vorliegende Planungstiefe für ausreichend erachtet.

Für die inhaltliche Umsetzung der Maßnahmen auf der Grünen Schiene wurde der Hinweis zur Einbeziehung von Naturerfahrungsräumen als Angebot besonders für Kinder im Alter von 6 und 14 Jahren gegeben.

Die Anregung zu „Naturerfahrungsräumen“ ist ein Thema, dass im Bürgerbeteiligungsprozess bisher zumindest nicht in dieser Begrifflichkeit benannt wurde. Aus der Bürgerschaft wurde die Möglichkeit zum Naturerlebnis insbesondere über die gärtnerischen Themen (Urban Gardening und Interkulturelle Gärten) eingebracht und eingefordert. Gemäß nachfolgender Definition wird unter dem Schlagwort Naturerfahrungsraum aber grundsätzlich eine hohe Deckungsgleichheit mit den Zielen im IEK erkannt:

„Naturerfahrungsräume [...] sind Grünflächen, auf denen sich in erster Linie Heranwachsende, aber auch Erwachsene aufhalten und eigenständig Natur erleben können. Kinder können Naturerfahrungsräume selbständig aufsuchen und haben hier Vorrang. Naturerfahrungsräume sind funktional unbestimmt und daher Aktionsräume für Freiheit und Abenteuer, aber auch Rückzugsorte für Ruhe und Entspannung.“ (Quelle Wikipedia, 23.05.2016)

Naturerlebnis ist ein fester Bestandteil in jeder parkartigen Gesamtkonzeption und soll im Rahmen der Grünen Schiene insbesondere auch in den enthaltenen extensiven Bereichen gewährleistet werden. Mit dem Begriff der Naturerfahrungsräume wird gegenüber dem IEK noch einmal stärker die freie Bespielbarkeit durch Kinder- und Jugendliche betont. Eine freie Aneignbarkeit durch alle Bürger ist im Konzept vorgesehen, was auch Kinder- und Jugendliche einschließt, so dass eine hohe Deckungsgleichheit zu dem Zielen und Maßnahmen im IEK gesehen wird. Der Hinweis wurde somit zur Kenntnis genommen und zur Berücksichtigung in den anstehenden Schritten hin zur Konkretisierung empfohlen. Wie im Kapitel 6 dargelegt, haben sich die Perspektiven zur Verfügbarkeit der Bahnflächen zwischenzeitlich allerdings so sehr verändert, dass eine Umsetzbarkeit der Maßnahmen auf den Bahnflächen im weiteren Prozess als weiter erstrebenswert aber zum jetzigen Zeitpunkt als höchst unwahrscheinlich eingestuft wird.

Mit der Stellungnahme der **Deutschen Bahn AG**, vertreten durch DB Immobilien haben sich gegenüber dem Zeitpunkt der Konzepterstellung erhebliche Einflüsse auf die Rahmenbedingungen und daher auch die Umsetzungsperspektive des Projektes Soziale Stadt Grüne Schiene ergeben. Wie im Kapitel 6 dargelegt, beschreibt die Stellungnahme jedoch nur einen Zwischenstand der seither eingetretenen Entwicklungen, weshalb die Stellungnahme und der Umgang mit ihr an dieser Stelle nur stark verkürzt wiedergegeben werden.

In der Stellungnahme wurden verschiedene Bedenken gegenüber den Maßnahmen auf der Grünen Schiene geäußert. Ein Schwerpunkt der Bedenken bezog sich auf verschiedene Kaufaspekte, die zusammengefasst eine deutliche Verringerung der im vorherigen Prozess als verfügbar signalisierten Flächen in Aussicht gestellt hatte. Die geäußerten Bedenken mussten zur Kenntnis genommen werden und mündeten gemeinsam mit den in Kapitel 6 beschriebenen Entwicklungen in eine Neuausrichtung der Schwerpunktbildung im Umsetzungsprozess des Projektes.

Neben den aus strategischer Sicht folgenschweren Bedenken enthielt die Stellungnahme auch inhaltlich ergänzende Hinweise zu den geplanten Maßnahmen in Zusammenhang mit den vorhandenen Bahnquerungen. Die Angaben hinsichtlich Eigentum, vertraglicher Berührungspunkte zwischen Stadt und Bahn sowie zum Verfahrensstand wurden an entsprechender Stelle im IEK aufgenommen.

Darüber hinaus enthielt die Stellungnahme fachliche Hinweise zur Rechtslage und zur technischen Normierung hinsichtlich Bebauung und oder Bepflanzung. Diese wurden zur Kenntnis genommen und sind bei der Konkretisierung und etwaiger Maßnahnumsetzung zu beachten.

4. Ziel- und Umsetzungskonzept

4.1. Städtebauliche und Sozialplanerische Zielentwicklung

Aus der sozialplanerischen und städtebaulichen Bestandsaufnahme und -analyse geht hervor, dass das Programmgebiet sich in einer Randlage, sowohl innerhalb des räumlichen als auch des sozialen Stadtgefüges, befindet.

So sind gemäß der städtebaulichen Analyse die bebauten Bereiche des Fördergebietes in einer eher isolierten Lage im Stadtgebiet verortet. Trotz der lagemäßigen Nähe werden direkte Bezüge zum umliegenden Stadtgebiet und vorwiegend zum Stadtzentrum durch verschiedene Zäsuren erschwert. Vor allem die Flächen der Bahn verstärken die Trennwirkung zwischen den Bereichen und ziehen innere Randlagen nach sich. Daneben gibt es weitere Elemente, die sowohl linear als auch flächig Trennwirkungen entfalten. Lineare Elemente bestehen z.B. in Form von Infrastrukturelementen wie stark befahrene Straßen oder auch in Form von Landschaftsbestandteilen wie der Pfimm. Flächige Elemente bilden z.B. die historisch durch Militäranutzung geprägten Areale oder aber vorhandene großflächige Gewerbestrukturen, die eine verminderte Durchlässigkeit vorweisen.

Aus der sozialplanerischen Analyse wird die gesellschaftliche Randlage durch die geringe soziale Durchmischung und den hohen Anteil sozial schwach gestellter Menschen umschrieben. Sowohl ein hoher Anteil von Arbeitslosen in erwerbsfähigem Alter als auch ein hoher Anteil von Kindern und Jugendlichen im SGB II-Bezug zeigen Unterstützungs- und Handlungsbedarfe auf. Zudem gibt es im Gebiet mehr Kinder und Jugendliche als in anderen Stadtgebieten bei gleichzeitig hohem Anteil von Alleinerziehenden und verstärkten Interventionen der Erziehungshilfe.

Es gilt die vorhandenen Problemstellungen, die sich in einem gegenseitigen Wirkungsgefüge verstärken, zu reduzieren. Dazu sind klare strategische Ziele, hinterlegt mit schlüssigen Maßnahmen, notwendig. Die größte Chance für die Gebietsentwicklung besteht vor allem durch das Freiwerden der Bahnflächen, da sich hier räumlich und funktional völlig neue Entwicklungsperspektiven ergeben. Durch eine nutzungsbezogene Umstrukturierung ist eine Verbesserung zu erreichen, die auch über das Planungsgebiet hinaus der gesamtstädtischen Entwicklung dienen kann. Damit kann erreicht werden, dass sich auch die äußere Gebietswahrnehmung langfristig positiv verändert und die vorhandene Stigmatisierung der Teilgebiete abgebaut wird.

Neben der städtebaulichen und sozialplanerischen Analyse sind es die Bürger und Bewohner selbst und die Schlüsselpersonen, die in verschiedenen Beteiligungsprozessen zwar die Schwächen benennen aber auch vorhandene Stärken herausgearbeitet haben. In einer Gesamtstrategie zur Aufwertung des Gebietes wird es Aufgabe sein, auf diesen bestehenden Stärken aufzubauen und diese weiter zu entwickeln. Die hierzu notwendigen städtebaulichen und sozialplanerischen Ziele müssen als Einheit betrachtet werden, weil Sie zur langfristigen Aufwertung des Projektgebiets unmittelbar miteinander zusammenhängen. Deswegen werden im Kapitel 4.2 in den vier Handlungsfeldern „Umnutzung Bahnflächen“, „Soziale Infrastruktur“, „Bildung und Beschäftigung“ sowie „Wohnen und Wohnumfeld“ die städtebaulichen Ziele mit den baulichen Zielen verknüpft, wobei die Handlungsfelder „Bildung und

Beschäftigung“ und „soziale Infrastruktur“ überwiegend sozialplanerische Ziele (vgl. 4.2.2 und 4.2.3) beinhalten, während die städtebaulichen Ziele überwiegend unter dem Punkt „Umnutzung Bahnflächen“ und „Wohnen und Wohnumfeld“ (vgl. 4.2.1. und 4.2.4) zu finden sind. Des Weiteren werden zentrale Zielvorstellungen im Ziel- und Indikatorenkatalog dargestellt und den notwendigen Maßnahmen zugeordnet. An dieser Stelle ist nochmal zu betonen, dass die Handlungsfelder und die Ziele von den Beteiligten selbst ausgehen. Bereits am Anfang des Integrierten Entwicklungskonzepts (vgl. Kapitel 1.3.2) ist betont worden, dass es notwendig ist, auf Basis der Vorbereitenden Untersuchungen, in den zentralen, aber eben nicht in allen möglichen Entwicklungs- bzw. Handlungsfeldern Ziele abzuleiten und Maßnahmen zu benennen. Es gibt eine Vielzahl an Handlungsfeldern, die notwendigerweise den Bedarfen des Planungsgebiets angepasst werden müssen. Beispiele für Handlungsfelder sind: Gesundheitsförderung, Umwelt- und Klimaschutz, Lokale Ökonomie, Soziale Aktivitäten und soziale Infrastruktur, Schule und Bildung, Sport und Freizeit, Verkehr, Stadtteilkultur, Imageverbesserung und Öffentlichkeitsarbeit, Sicherheit und Kriminalprävention, Wohnumfeld, Wohnen, Gebäude, innovative Wohnformen. Viele dieser hier genannten Handlungsfelder lassen sich auch in Bezug auf das Projektgebiet wiederfinden, aber eben nicht alle. Eine klare Priorisierung hat sich aus den verschiedenen Analysen und Beteiligungsschritten ergeben.

Wiederkehrende Themenkomplexe und Aufgabenbereiche sind deutlich erkennbar und werden zunächst systematisch in der Zielkonkretisierung beschrieben (Kapitel 4.3), dann werden notwendige Maßnahmen erläutert (4.4) und letztlich wird die Verknüpfung aus Zielen und Maßnahmen übersichtlich in einem integrierten Ziel-, Indikatoren- und Maßnahmenkatalog dargestellt. Der Katalog ist als Instrument der Umsetzung als flexibles Werkzeug zu verstehen, der mit dem Voranschreiten des Prozesses fortgeschrieben werden muss. Die definierten Handlungsfelder mit den dazugehörigen Zielen, Maßnahmen und Indikatoren, stehen durch den inhaltlichen Gesamtzusammenhang des Projektes im engen Bezug zueinander und weisen daher wesensgerecht auch inhaltliche Überschneidungen auf. Zunächst werden gesondert Querschnittsziele beschrieben, die keinem der Handlungsfelder direkt zugeordnet werden, weil Querschnittsziele Aufgaben bzw. Zielstellungen bezeichnen, die prinzipiell bei der Planung und Umsetzung des Projekts in entsprechenden Bereichen berücksichtigt werden müssen.

4.2. Querschnittsziele

Gender-Mainstreaming

Die Bestandsanalyse des Gebiets hat gezeigt, dass es zwischen der Gesamtstadt Worms und dem Programmgebiet in Bezug auf die Familienhaushalte mit 3 und mehr Kindern zahlenmäßig einen deutlichen Unterschied gibt. Zudem gibt es im Programmgebiet einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Alleinerziehenden. Während der Anteil an Alleinerziehenden gemessen an den Familienhaushalten in der Gesamtstadt leicht gesunken ist (2008: 28%, 2015: 27,1%), hat er sich im

Programmgebiet leicht erhöht: Im Fördergebiet war der Anteil an allein erziehenden Personen an den Familienhaushalten bei 35% und ist nun bei 36,5%. Aufgrund der vorhergehenden Ausführungen zur Situation von Familien, ist folglich die Belastungssituation von Frauen (bundesweit waren im Jahr 2011 über 90% der Alleinerziehenden Mütter) im Bereich des Untersuchungsgebietes besonders in den Fokus zu nehmen. Ziele, wie die Vereinbarkeit von Familie und Beruf, sowie eine verlässliche, flexible und qualitativ hochwertige Kinderbetreuung sind für das Programmgebiet besonders wichtig. Eine Vernetzung der Frauen untereinander und eine Verbesserung des Zugangs zu Frauenunterstützungseinrichtungen sollten weitere Ziele sein. Hierzu ist es erforderlich, den Frauen im Quartier Aktivitäten und Hilfen innerhalb, aber auch außerhalb des Gebiets anzubieten und folglich die Kommunikation zwischen dem Quartier und der Verwaltung (z.B. Gleichstellungsstelle) zu fördern.

Integration

Die Bestandsanalyse hat auch gezeigt, dass im Programmgebiet ein erhöhter bis hoher Anteil an Personen mit Migrationshintergrund lebt, auch die Haushalte ausländischer Einwohner/innen sind im Vergleich zur Gesamtstadt überdurchschnittlich stark vertreten. Jedoch schreiben Experten „(...) dem Migrationsstatus als einzigem Merkmal keinen ausreichenden Einfluss auf mangelnde gesellschaftliche Integration zu.“ (vgl. http://www.worms.de/de-wAssets/docs/rathaus/Migration-und-Integration/Migration_Bericht.pdf). Wenn jedoch weitere Merkmale wie niedriges Qualifikationsniveau und Sprachprobleme hinzukommen, gibt es Handlungs- und Unterstützungsbedarf. Auf diese Vielschichtigkeit des Themas Migration/Integration weist die 2009 gegründete Stelle für Migration und Integration zu Recht hin (ebd. S. 2). Somit wird die genaue Betrachtung des Unterstützungsbedarfs der Migrant/innen im Fördergebiet notwendig sein, um hier passgenaue Hilfen anzubieten (besonderes Augenmerk auf die frühkindliche Förderung und das Übergangsmanagement). Kultursensible Ansprechpartner/innen und bedarfsgerechte Anlaufstellen vor Ort müssen auch hier eine Verknüpfung zu bereits bestehenden Unterstützungsmöglichkeiten aufzeigen bzw. andere Formen der Hilfen im Quartier etablieren. Integration in der Stadt Worms wird verstanden als „(...) ein dynamischer Prozess, der vor allem von drei Säulen getragen wird, die auch die konzeptionellen Schwerpunkte darstellen: Bildung, Partizipation und Arbeit“ (vgl. http://www.worms.de/de-wAssets/docs/rathaus/Migration-und-Integration/Konzept_mit_Logo.pdf). Vor dem sozialstrukturellen Hintergrund des Gebiets werden diese drei Säulen auch für das Programmgebiet von hoher Bedeutung sein. Mit zahlreichen im Konzept beschriebenen Maßnahmen kann man zur Zielerreichung beitragen.

Des Weiteren ist zu beobachten, dass zurzeit auch immer mehr Menschen nach Worms kommen, die Schutz vor politischer oder sonstiger Verfolgung suchen und um Asyl bitten. Im März des Jahres 2014 verzeichnete die Stadt acht Neuzuweisungen, im Jahr 2015 waren es im selben Monat 62. Auch die Prognosen des Landes zu Jahresbeginn waren nicht zu halten. Bereits im ersten Quartal hat Worms 142 Menschen aufgenommen – 250 waren für das gesamte Jahr prognostiziert worden. Inzwischen signalisiert das Land, dass man in Worms mit rund 540 Flüchtlingen in diesem Jahre rechnen müsse. Wie im Kapitel 3.2.10 benannt bestehen im Gebiet bzw. in dessen unmittelbarer Nähe zwei

Einrichtungen für die Aufnahme / Unterbringung von Asylbewerbern. Ab dem Frühjahr 2015 wurde an der Nikolaus-Doerr-Halle ein Zelt als Flüchtlingsunterkunft bereitgestellt. Die neue Asylbewerberunterkunft am ehemaligen US-Motorpool- Gelände grenzt direkt an das Fördergebiet an. Je nach Bedarf, ist auch hier eine Verzahnung mit der Sozialen-Stadt-Strategie notwendig.

Sicherheit und Kriminalprävention

Integrierte Stadtteilentwicklung erfordert auch die Bearbeitung des querschnittsorientierten Entwicklungsfelds „Sicherheit und Kriminalprävention“. Es herrscht Konsens darüber, dass Städtebau als ein präventiv nutzbarer Aspekt der Kriminalitätsentwicklung eine wichtige Rolle spielt. Gerade wenn man weiß, dass das kommunale Präventionsmanagement auf kleinteiligere Bezugsräume und auf die Vernetzung der Partner setzt. Auch in Worms spielt das Thema in den Vorbereitenden Untersuchungen eine wichtige Rolle. Wie schon unter 3.3 beschrieben, hat sich gezeigt, dass einer der mit Abstand am häufigsten genannten Verbesserungswünsche sich auf den Wunsch nach mehr Sicherheit im Quartier bezieht. Ziel ist es also, das subjektive Sicherheitsempfinden der Menschen im Fördergebiet zu verbessern sowie die Wegeverbindungen und die Beleuchtungssituation gerade zwischen den Quartieren zu optimieren. Ferner gilt es, Spiel-, Sport- und Bewegungsmöglichkeiten zu schaffen, um weitere Begegnungen anzustoßen und um das Gemeinschaftsgefühl der Bewohner/innen zu stärken. Durch gezielte Beteiligungsmaßnahmen sollen die Bewohner/innen auch mehr Verantwortung für ihr Quartier übernehmen und soziale Kontrolle ausüben. Weniger Vandalismusschäden und ein saubereres Umfeld wären im Idealfall die Folge (vgl. auch 3.2.8).

4.3. Auswahl der Handlungsfelder und Zielkonkretisierung

In Kapitel 4.1 wurde bereits beschrieben, dass sich innerhalb des Planungsprozesses für das Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms wiederkehrende Themenkomplexe bzw. Aufgabenbereiche erkennen lassen. Daraus wurden die vier bereits genannten Handlungsfelder definiert, die im Folgenden konkretisiert werden. Die vier Handlungsfelder sind: Umnutzung Bahnflächen, Soziale Infrastruktur, Bildung und Beschäftigung sowie Wohnen und Wohnumfeld. Diesen werden Ziele zugeordnet, die in den anschließenden Textpassagen beschrieben und konkretisiert werden. Die Handlungsfelder werden mit Hinblick auf den Integrierten Ziel-, Indikatoren- und Maßnahmenkatalog mit römischen Ziffern [I-IV] durchnummeriert. Die Ziele werden als zweite Gliederungsebene nach den Handlungsfeldern mit arabischen Ziffern [1-16] durchnummeriert.

4.3.1. Umnutzung Bahnflächen [1]

Die anstehende Umnutzung der freiwerdenden Bahnflächen ist in dem Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms sowohl Planungsanlass als auch zentrales Handlungsfeld. Aus den Erkenntnissen der Bestandsanalyse und den vielfältigen Ergebnissen der verschiedenen Beteiligungsprozesse heraus ergibt sich ein umfassendes Bild an Vorstellungen für die zukünftige Flächengestaltung und -nutzung. Dabei besteht trotz zum Teil miteinander konkurrierender Ansprüche ein allgemein anerkannter Zielhorizont, der sich in den nachfolgend genannten strategischen Unterzielen schwerpunktmäßig darstellen lässt. Die Ausdifferenzierung der Zielvorstellungen dient zur Entwicklung und Überprüfung passgenauer Maßnahmen.

Dem Grundverständnis nach wurde bereits in der Bewerbung zum Programm Soziale Stadt betont, dass die angestrebte Flächenentwicklung überwiegend freiraumbezogen und grüingeprägt erfolgen soll. Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass dies auch eine konfliktarme und insgesamt verträgliche Entwicklung im Sinne der vorhandenen klimatischen Funktionen und hinsichtlich der Belange des Artenschutzes darstellt. Konkrete Auswirkungen auf die beiden Schutzgüter sind im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben maßnahmenbezogen zu prüfen und entsprechend zu berücksichtigen.

Die städtebauliche Analyse hat gezeigt, dass das Planungsgebiet sich trotz der lagemäßigen Nähe zum Stadtzentrum in einer räumlich isolierten Lage ohne adäquate Verbindungen befindet. Um die Barrierewirkung vorhandener Verkehrsstrassen zu minimieren und eine räumlich und funktional bessere Verzahnung zwischen den Stadtbereichen zu erzielen, muss der **Aufbau von Verbindungsstrukturen in die Innenstadt und ins umliegende Stadtgebiet [I.1]** insbesondere für Fußgänger und Radfahrer Ziel der Planungsbemühungen sein. Die Bahnflächen sind in ihrer zentralen Lage und der weitestgehend durchgängigen linearen Struktur prädestiniert dafür eine Nord-Süd-Achse auszubilden. Auch in Hinblick auf die gesamtstädtische Struktur besteht damit die Chance zur Umsetzung einer strategisch wichtigen Ergänzung des bestehenden Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer, sowohl in der örtlichen Erschließung der Verkehrsbeziehungen des Alltages insbesondere in Richtung der Innenstadt, als auch der regionalen Erschließung für Freizeit- und Erholungszwecke in den Außenbereich und über die Pfrimm zum Rhein. Neben der Entwicklung der Hauptachsen muss ein

weiterer Schwerpunkt auch auf die Verknüpfung mit dem bestehenden Freiraumsystem gelegt werden, um eine durchlässige Gesamtverbindung zu erreichen. Für die Akzeptanz durch die zukünftigen Nutzer ist eine klare Orientierung unverzichtbar. So sind mit Eingangsfunktion zur „Grünen Schiene“ belegte Trittsteine wie der Übergang zum Albert-Schulte-Park, der Übergang zu den neugestalteten Bahnhofsvorplätzen oder die Anknüpfung an die vorhandene Radroute im Bereich des nördlichen Stumpfgleises strategisch besonders wichtig und mit einem erhöhten Gestaltungsbedarf verbunden. Die privilegierte Widmung für Fußgänger und Radfahrer innerhalb der neuen Trasse darf nicht dazu führen, dass im übrigen Verkehrsnetz deren Belange vernachlässigt werden. Die verfolgte Angebotserweiterung darf nicht zu einer Verdrängung aus dem übrigen Verkehrsraum führen.

Ein weiterer Schwerpunkt in der Zieldefinition bildet die **Optimierung der Verbindungen auch zwischen den Bereichen östlich und westlich der Bahnschienen [I.2.]**. Der Austausch zwischen den Gebietsteilen ist bisher, auch aus der historischen Entwicklung heraus, deutlich unterentwickelt. Die vorhandenen Querungen der Bahn zeigen sich in der Bestandssituation in einer mangelhaften Qualität. Sie werden als Angsträume wahrgenommen. Da die Verteilung und Lage der vorhandenen Querungen gemäß der Beteiligungsergebnisse und der fachlichen Bewertung als ausreichend bewertet wird, ist maßnahmenbezogen vordringlich eine Verbesserung der bestehenden Qualitäten herbeizuführen. Das beinhaltet eine hinsichtlich der Aspekte wie Querschnittsgestaltung, Barrierefreiheit, Beleuchtung, Zuwegung, Anbindung und Hochwasserfreiheit insgesamt sichere Ausgestaltung.

Um die freiwerdenden Bahnflächen adäquat im Sinne der angestrebten Freiraumentwicklung zu nutzen und in der Wahrnehmung der Bevölkerung zu verankern gilt es die **Schaffung von öffentlichen Grünflächen, Spiel, Sport und Aufenthaltsräumen [I.3]** zu verfolgen. Durch eine parkartige Gestaltung mit frei beispielbaren Räumen und verschiedenen anlagengebundenen Freizeitaktivitäten soll insgesamt eine Belebung der Flächen erfolgen. Damit verbunden ist eine Aufwertung der angrenzenden Wohnflächen durch Verbesserung der Freiraumangebote, und -erreichbarkeit. Um eine gute Akzeptanz und Frequentierung der Freiräume zu erreichen, müssen nutzergruppenspezifische Angebote umgesetzt werden. Im Rahmen der Bürgerbeteiligung wurden bisher quartiersbezogene Treffpunkte, Spielmöglichkeiten für Kinder und Sport- und Aktionsbereiche für Jugendliche als fehlende Angebote identifiziert.

Eine mögliche Strategie zur Aktivierung der Flächen kann die Initiierung von Zwischennutzungen beinhalten. Durch diese Initialbelegungen kann es zu einer verstärkten öffentlichen Gebietswahrnehmung kommen, die wiederum für etwaige Beteiligungen im Zuge der Konkretisierung der Maßnahmenumsetzung eine gesteigerte Interessensbekundung sicherstellt.

Um eine Belebung der Bahnflächen zu erreichen und Angebote für die umliegenden Quartiere zu schaffen ist auch die **punktueller bauliche Entwicklung für Gewerbe und Dienstleistungen bzw. öffentliche Einrichtungen [I.4]** Ziel bei der Umnutzung der Bahnflächen. Da Standortbelastungen durch Bahnlärm und Bodenbelastungen sensibleren Nutzungen wie Wohnen teilweise entgegenstehen, wird schwerpunktmäßig die Entwicklung von verträglicher Gewerbenutzung angestrebt. Für die beiden bebauten Gebietsteile kann dies auch in Hinblick auf eine anzustrebende Nutzungsmischung begriffen werden. Als maßgebliche Standortgunst ist die zentrale Verortung

innerhalb des Stadtgebietes und die erschlossene Lage zu verstehen. Die bauliche Nachverdichtung trägt unter Ausnutzung der vorhandenen Standortpotentiale zur Aktivierung des Gebietes und zur Arrondierung der Randflächen bei und kann im Sinne einer Flächenverwertung auch der Refinanzierung der Flächenankäufe dienen. Darüber hinaus sind Impulse für Wirtschaft und Beschäftigung zu erwarten. Im Bereich der Güterhallen wird außerdem ein neues Jugendzentrum verortet, das dem angestrebten öffentlichen Charakter des Umstrukturierungsbereiches entspricht und eine Anregung aus den Beteiligungsschritten umsetzt. Insgesamt ist auf den Bahnflächen schwerpunktmäßig eine Freiraumentwicklung angestrebt. Um diese Entwicklung auch in Hinblick auf die vorhandenen Klima- und Biotopfunktion nicht zu konterkarieren sind die Nachverdichtungen nur punktuell in den bereits erschlossenen Bereichen entlang der Güterhallenstraße und entlang der Bensheimer Straße und des Ahornwegs in einem verträglichen Umfang zu verfolgen.

Unmittelbar an die Bahn angrenzende Grundstücke sind bisher als Rückseiten zur Bahn hin entwickelt. Im Zuge der Entwicklung der Bahnflächen ist eine Arrondierung dieser Rückseiten anzustreben.

4.3.2. Soziale Infrastruktur [II]

Ein weiteres Handlungsfeld im Rahmen des Projektes Soziale Stadt Grüne Schiene Worms bezieht sich auf die soziale Infrastruktur und beinhaltet sowohl Ziele hinsichtlich bestehender Angebote sozialer Infrastruktur, als auch zur Etablierung neuer Strukturen und Wirkungsbeziehungen. Dabei wird grundsätzlich angestrebt, die auch im Rahmen der SWOT-Analyse als Stärke benannten vorhandenen Einrichtungen sozialer, schulischer und kultureller Infrastruktur als leistungsfähige Akteure vor Ort in den Prozess einzubeziehen.

Wie im Zuge der sozialplanerischen Bestandsaufnahme dargelegt, handelt es sich im Bereich des Programmgebietes um einen im Vergleich zum umliegenden Stadtgebiet stark durch Migranten geprägten Sozialraum. Als strategisches Unterziel wird angestrebt, eine **Verbesserung des interkulturellen und sozialen Zusammenlebens [II.5]** herbeizuführen. Als örtlicher Akteur wird hierbei insbesondere auch der IGMG-Gemeinde, die sich bereits im Zuge der verschiedenen Beteiligungsschritte und auch im Rahmen der Informationsveranstaltung engagiert eingebracht hat, eine wichtige Rolle zugesprochen. Im Zuge der Bürgerbeteiligung wurde von den Mitgliedern der Gemeinde vielfach betont, dass Angst und Unsicherheit darüber herrschen, ob die seit ca. zehn Jahren bestehende Nutzung aufgegeben werden muss. Gleichzeitig wird die Chance gesehen, die bisher in angemieteten Räumlichkeiten realisierte Gemeindearbeit zukünftig im Eigentum durchführen zu können und eigenverantwortlich anstehende Investitionen an der Bausubstanz und im direkten Umfeld angehen zu können. Die Gemeinde versteht die anstehenden Entwicklungen auf den freiwerdenden Bahnflächen hin zu mehr Öffentlichkeit auch als Chance, das standortbedingte Image einer „Hinterhof-Moschee“ abzulegen. Ziel für das Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms ist es, den Dialog im Gang zu halten. Wie am Beispiel der interkulturellen Gärten ersichtlich wird, bestehen auch maßnahmenbezogen bereits erste Projektideen, die als niederschwellige Angebote einen alltäglichen Austausch im interkulturellen Zusammenleben befördern sollen. Auch allgemein besteht der Wunsch danach, das soziale Zusammenleben zu verbessern. Dazu sollen die bestehenden sozialen

Einrichtungen einbezogen und ihre Arbeit gefördert werden. Um geeignete Strukturen für ein gutes soziales Zusammenleben im Alltag zu erzielen, gilt es auch, die schwerpunktmäßig dem Handlungsfeld „Wohnen und Wohnumfeld“ zugeordneten Maßnahmen zur Verbesserung gemeinschaftlicher und öffentlicher Räume als Orte der Begegnung und der Kommunikation zu verfolgen.

Um Angebote und Entwicklungsschwerpunkte nutzerspezifisch und bedarfsgerecht entwickeln zu können, gilt die **Schaffung von Teilhabe und Mitwirkungsmöglichkeiten im Quartier [II.6]** als weiteres strategisches Unterziel im Handlungsfeld „Soziale Infrastruktur“. Insgesamt wird angestrebt, die Teilhabe und Mitwirkungsmöglichkeiten durch niederschwellige Angebote zu fördern. Dazu soll auch das geplante Quartiersmanagement beitragen. Ein angemessenes Maß an Vor-Ort-Präsenz, eine gute Vernetzung und eine hohe Steuerungskompetenz sind hierbei wichtige Erfolgsfaktoren.

Wie bereits im Rahmen der städtebaulichen Analyse deutlich wurde, besteht eine Vielzahl an Einrichtungen sozialer, schulischer und kultureller Infrastruktur im Programmgebiet und im unmittelbaren Umfeld. Ziel ist es, eine **Bündelung bestehender und eine Ergänzung fehlender Angebote [II.7]** herbei zu führen. Die Bündelung vorhandener Angebote hat das Ziel, unter Optimierung der vorhandenen Ressourcen in geeigneten Konstellationen Synergieeffekte zwischen den verschiedenen Einrichtungen zu erreichen. Durch die räumliche Verdichtung zu einem gemeinsamen Standort, wie er in einem Quartierszentrum im Nordend mit der potentiellen Integration der Spiel- und Lernstube angedacht wird, bestehen auch Chancen, dass z.B. der Austausch zwischen den Generationen in einem zweckdienlichen Projekt gefördert werden kann. Eine Bündelung von Funktionen wird auch für das westlich der Bahnflächen im Bereich des alten Güterbahnhofs verortete Jugendzentrum vorgeschlagen. Angegliedert dazu könnte es als ergänzendes Angebot z.B. die Möglichkeit geben, Räumlichkeiten auch für private Feiern zu mieten. Obwohl mit dem „Haus der Jugend“ eine Einrichtung für Jugendliche auch bisher schon vorhanden ist, wird das Jugendzentrum auch als Ergänzung bisher fehlender Angebote verstanden. Das im Maßnahmenteil hinterlegte Rahmenkonzept für das angedachte Jugendzentrum ist mit einem breiten Angebot und adäquaten Räumlichkeiten nämlich auch in Zusammenhang mit der gesamtstädtischen Nachfrage zu verstehen. Das Jugendzentrum wird in zentraler, verkehrsgünstiger und gleichzeitig eher konfliktarmer Lage am Bahnhof verortet.

Die **Förderung der Kommunikation zwischen Quartier/Akteuren vor Ort und Verwaltung [II.8]** ist ein weiteres strategisches Unterziel, das in dem integrierten Ansatz des Programms „Soziale Stadt“ entsprechend verfolgt werden soll. Dieses Ziel ist maßgeblich auch Anforderungsprofil für das auf Maßnahmenebene vorgeschlagene Quartiersmanagement.

4.3.3. Bildung und Beschäftigung [III]

Die Sozialstrukturanalyse des Gebiets (Kapitel 3.1.) zeigt, dass der Anteil der SGB II- Empfänger verglichen mit der Gesamtstadt Worms mehr als doppelt so hoch ist (4,6% Worms/ 10,9 % Untersuchungsgebiet). Fast die Hälfte der SGB II- Empfänger im Programmgebiet sind Langzeitarbeitslose. Es wird auch deutlich, dass ein hoher Anteil Kinder und Jugendlicher auf staatliche Hilfe in Form von SGB II-Leistungen angewiesen ist (vor allem im Sozialraum 2107/2108). Besonders

bei den Jüngsten (Kinder bis 6 Jahren) ist der Anteil der Kinder im SGB II-Bezug bei knapp 20 Prozent. Viele Familien im Programmgebiet brauchen Unterstützung und sind oftmals mit ihren Erziehungsaufgaben überfordert, was auch die überdurchschnittlich hohe Interventionsdichte der Hilfen zur Erziehung, besonders im Sozialraum 2107/2108 abbildet. Die Familien sind zum Teil mit erheblichen sozioökonomischen und sozialen Problemen konfrontiert. Dies sind negative Rahmenbedingungen für die Bildungskarrieren von Kindern und Jugendlichen. Der Zusammenhang zwischen sozialer Lage und Bildungserfolg ist mittlerweile unbestritten und zeigt sich auch im Programmgebiet. Die Schulen im und rund um das Programmgebiet haben geringe Übergangsquoten auf das Gymnasium und einen hohen Anteil von Kindern, die Sprachförderung benötigen. Bildungsakteure (z.B. Kitas, Schulen, Jugendhilfe) in benachteiligten Quartieren stehen, stärker als in anderen Stadtgebieten, vor der Herausforderung erzieherische Leistungen, die von Eltern nicht erbracht werden können, kompensieren zu müssen. Gleichzeitig muss es darum gehen Eltern (wieder) zu befähigen, ihre Kinder im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten aktiv und fördernd auf ihrem Bildungsweg zu begleiten.

Ein Ziel im Programmgebiet muss folglich die **Verbesserung der Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen sein. [III.9]** Dazu soll im Stadtgebiet eine Präventions- und Bildungskette entstehen, die bereits kurz nach der Geburt bis hin zum Übergang in die Arbeitswelt Kinder und Jugendliche begleitet und unterstützt. Hierbei werden vor allem die Bildungsübergänge in Fokus sein. Sowohl der Übergang von der Familie in die Kita als auch von der Kita in die Schule und schließlich in die Arbeitswelt.

Um funktionierende Präventions- und Bildungsketten im Programmgebiet zu verankern, bedarf es zum einen einer guten Kooperation der bereits vorhandenen Bildungsorte, zum anderen aber auch die Schaffung von weiteren Bildungsangeboten im Stadtgebiet, die bisher nicht im ausreichenden Maße vorhanden sind. Dazu muss es, angefangen bei den Kleinsten, ausreichende Betreuungsmöglichkeiten für U3-Kinder geben, die qualitativ geeignet sind unter den erschwerten Bedingungen im Programmgebiet bestmögliche Bildungssettings zu entwickeln. Jugendliche brauchen wiederum Aufenthaltsräume, die ihnen niederschwellige Angebote und Programme bieten, etwa in Form eines Jugendzentrums.

Die Sozialstruktur im Untersuchungsgebiet erfordert **eine stärkere Zusammenarbeit von Akteuren im Quartier. [III.10]** Dies ist ein weiteres wesentliches Ziel zur Bewältigung der gemeinsamen Aufgaben, zum Beispiel zwischen Jugendhilfe und Schule. Schule und Jugendhilfe haben vieles gemeinsam: Sie unterstützen Kinder und Jugendliche in ihrer Entwicklung, fördern Bildungsprozesse und helfen ihnen bei der Integration in die Gesellschaft. Eine enge Zusammenarbeit im Sinne der Kinder und Jugendlichen sollte somit im Gebiet fest verankert werden.

Die Verbesserung der Perspektiven von Kindern und Jugendlichen kann im Gebiet unter anderem auch über das ESF-Projekt „JUGEND STÄRKEN im Quartier“ erreicht werden. Der Europäische Sozial Fonds (ESF) stellt das zentrale komplementäre nicht-investive Förderprogramm zur Sozialen Stadt dar. Das Projekt „Jugend Stärken“ richtet sich an Jugendliche im Sinne des § 13 SGB VIII, die von bestehenden Angeboten nicht erreicht werden und bei denen der Jugendhilfebedarf im Vordergrund steht. Dieses Programm soll dazu beitragen individuelle Beeinträchtigungen oder soziale Benachteiligungen

abzubauen, die einen erfolgreichen Übergang von der Schule in den Beruf behindern. Durch aufsuchende Jugendsozialarbeit, niedrighschwellige Beratungsangebote und bei Bedarf intensives Casemanagement, soll das Ziel erreicht werden **passgenaue Hilfen für junge Menschen im Übergang Schule und Beruf [III.11]** zu entwickeln. Zur Erreichung des Ziels soll neben dem Projekt „Jugend Stärken“ auch eine Ausbildungs- und Praktikabörse entstehen, die eine bessere Orientierung und unkomplizierte Zugangsmöglichkeiten eröffnet. Neben den Bemühungen jungen Menschen den Berufseinstieg zu erleichtern und somit Langzeitarbeitslosigkeit zu verhindern, sollte die **Integration von bereits Erwachsenen Langzeitarbeitslosen [III.12]** ein wesentliches Ziel sein. Fast die Hälfte der SGB II- Empfänger im Programmgebiet sind Langzeitarbeitslose. Die Schaffung von beruflichen Teilhabechancen ist für die Langzeitarbeitslosen und ihre Familien im Programmgebiet von großer Bedeutung. Damit sich die Schere zwischen Menschen mit Arbeit und denjenigen, die auf Transferleistungen angewiesen sind, nicht weiter öffnet, sind gerade in diesen Quartieren vermehrte Anstrengungen aller relevanten Akteure nötig. Dazu können beispielweise über das ESF-Bundesprogramm BIWAQ arbeitsmarktpolitische Projekte initiiert werden, die eine nachhaltige Integration von arbeitslosen/langzeitarbeitslosen Frauen und Männern über 26 Jahre in Beschäftigung fördern.

4.3.4. Wohnen und Wohnumfeld [IV]

Unter dem Handlungsfeld „Wohnen und Wohnumfeld“ werden die Ziele zur Aufwertung der in den beiden bebauten Teilbereichen schwerpunktmäßig vorhandenen Wohnfunktion zusammengefasst. Dabei handelt es sich um Ziele, die die Bausubstanz direkt, aber auch die unter dem Begriff Wohnumfeld gebündelten angrenzenden privaten, gemeinschaftlichen und auch öffentlichen Freiräume betreffen.

Allgemein wird eine **Verbesserung der Wohnqualität und Nutzungsvielfalt [IV.13]** angestrebt. Eine Verbesserung der Wohnqualität ist maßnahmenbezogen beispielsweise durch die Sanierung von Bestandsgebäuden zu erzielen. Im Zuge des Programms Soziale Stadt Grüne Schiene Worms“ ist dabei die städtische Wohnungsbau GmbH ein wichtiger Akteur und Projektpartner, da wie in der Bestandsanalyse dargelegt, große Anteile der Baubestände im Besitz der Wohnungsbau sind. Die Wohnqualität kann im Zuge von Sanierungsmaßnahmen hinsichtlich zeitgemäßer Wohnausstattung und energetischer Verbesserung gesteigert werden. Auch die Schaffung von Wohnraum insgesamt soll der Verbesserung der Wohnqualität dienen und durch eine bedarfsgerechte Differenzierung der Wohnformen auch zur Nutzungsvielfalt beitragen. So sind die im Rahmen der Bestandsaufnahme dargelegten demographischen Strukturen hinsichtlich Haushaltsdaten, Altersstruktur und in diesem Zusammenhang auch die Entwicklung im Sinne der Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Auch eine Differenzierung der Wohnbestände hinsichtlich der Miet- und Eigentumsverhältnisse ist anzustreben. Als Perspektive für sozial Aufstrebende zum Verbleib im Quartier oder zum Zuzug Gebietsfremder kann so auch eine Stabilisierung des Sozialgefüges befördert werden.

Der Wohnungsbau der 1920er- und 1930er-Jahre wird als potentiell identitätsstiftend und quartiersbildend bewertet. In dem Gebietsteil westlich der Bahn ist ein großer Teil dieser Bautypen

dem Oberziel der allgemeinen Aufwertung entsprechend bereits saniert worden. Für die Gebietsteile östlich der Bahn im Wormser Nordend ist eine gleichartige Entwicklung unter Annahme eines eintretenden Imagegewinns ebenfalls anzustreben.

Im Zuge der Umstrukturierung der Wohnbestände ist es wichtig, die Entwicklung durch begleitende Entmietungsprozesse und eine Belegungssteuerung sozialverträglich zu gestalten.

Ein weiteres Ziel besteht mit der **Nutzungsverbesserung und Aktivierung vorhandener Freiräume [IV.14]** im Projektgebiet. Insbesondere für die gemeinschaftlich geprägten Freiräume sind für verschiedene Nutzergruppen differenzierte Angebote zu integrieren, so dass die Anwohner/innen sich diese Freibereiche besser aneignen können. Durch den in der Bestandsaufnahme beschriebenen flächenmäßig großen Anteil an der Gesamtfreiraumversorgung besteht hier ein besonders hohes Potential, wohnungsnah eine attraktive Umgebung zu schaffen, die auch dem sozialen Austausch und der Begegnung dient.

In gleichem Maße wichtig ist die **Gestaltung von zentralen Plätzen und Orten [IV.15]** als Kernelemente des öffentlichen Lebens. Die Beteiligung der Bürger/innen hat ergeben, dass Plätze zum Verweilen und als Treffpunkte weitgehend fehlen. Geeignete Flächen wie der Auftaktplatz zur Pfrimmanlage zeigen sich häufig in einer nicht adäquaten Gestaltung.

Mehr Öffentlichkeit zu schaffen und die Flächen gestalterisch in einen höheren Wert zu setzen, kann auch eine Möglichkeit sein, um über die gestiegene Wertschätzung eine Reduzierung der Verschmutzung und damit einhergehend einen Beitrag zur Verbesserung des subjektiven Sicherheitsempfindens zu leisten.

Innerhalb des Handlungsfeldes „Wohnen und Wohnumfeld“ wird auch die **Optimierung der Straßengestaltung [IV.16]** als Ziel genannt. Da Straßenräume nicht nur Verkehrsräume für den motorisierten Straßenverkehr darstellen, sondern auch einen Teil des öffentlichen Raumes bilden, trägt deren Gestaltung auch zur Qualität in den Quartieren bei. Eine Gestaltung mit Straßenbäumen kann beispielsweise Fußgänger zum Verweilen einladen, den Verkehrsfluss entschleunigen und Bereiche für den ruhenden Verkehr strukturieren, was jeweils auch dem Wohlbefinden und der Steigerung des Wohnwertes im Quartier dient. Durch bewusste gestalterische Maßnahmen lassen sich auch Quartierszusammenhänge unterstreichen. Eine Betonung von Ein- und Ausgängen zu den Quartieren kann beispielsweise durch Belagswechsel oder Baumpflanzungen erfolgen.

4.4. Maßnahmen

Im Zuge der Beschreibung der Handlungsfelder wurden bereits einige Maßnahmenschwerpunkte zur Erläuterung der beschriebenen Ziele angerissen. Im nachfolgenden Kapitel werden alle im Zuge der Projektbearbeitung erarbeiteten Maßnahmen gelistet, beschrieben und hinsichtlich der Umsetzung in einen Zeithorizont hinsichtlich kurz-, mittel- und langfristiger Umsetzbarkeit eingeordnet. Bezogen auf den Gesamtprojektzeitraum von rund zwölf Jahren sind mit einer kurzfristigen Umsetzbarkeit Projekte gemeint, die aus planerischer Sicht nur einen geringen Vorlauf benötigen und in einem Zeitraum von beispielsweise ein bis drei Jahren umsetzbar sind. Eine mittelfristige Umsetzbarkeit kann durch die Schaffung von Eigentumsverhältnissen, die Einholung von Genehmigungen oder die reine Dauer der planerischen und baulichen Projekterarbeitung begründet sein und wird hier mit einem Zeitraum von ca. vier bis acht Jahren verstanden. Als langfristige Umsetzbarkeit wird eine Dauer von neun Jahren und mehr angenommen. Sie trifft auf Projekte mit langem Vorlauf oder solche, die auf der Realisierung vorangehender Projekte aufbauen, zu.

Eine Unterteilung der Maßnahmen erfolgt zu Zwecken der Übersichtlichkeit durch deren räumliche Verortung oder bei strategisch steuernden Maßnahmenkomplexen als eigener Gliederungspunkt. Alle Maßnahmen sind durch ein Kürzel identifiziert. Im nachfolgenden Kapitel 4.5. werden im städtebaulichen Rahmenplan mit Maßnahmen alle zu verortenden Maßnahmen in einer Plandarstellung zusammen mit den städtebaulichen Zielen abgebildet und räumlich verortet.

Ob der Umbau der Bahnquerung Neuhauser Tunnel als Maßnahme im Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms geführt werden kann [NT] oder als flankierende Maßnahme geführt werden wird, ist in Abhängigkeit zum Finanzrahmen mit dem Projektfortschritt zu entscheiden. Um den Veränderungsbedarf in Hinblick auf die Projektziele zu unterstreichen wird der Umbau derzeit im Konzept als Maßnahme vorgesehen. Der Neuhauser Tunnel / Eisenbahnüberführung Gaustraße ist Eigentum der Deutschen Bahn. Dieses Tunnel- bzw. Brückenbauwerk soll durch die Deutsche Bahn umgebaut werden. Die Stadt Worms steht diesbezüglich in Abstimmung mit der Deutschen Bahn und vertritt die Belange, die mit den im IEK beschriebenen Zielen einhergehen. Durch den geplanten Umbau mit verkürzter Tunnelgesamtlänge und Verbreiterung des Gesamtquerschnitts sind jedoch wichtige Synergieeffekte für das Erreichen der Projektziele der Optimierung der Verbindungen zwischen den Bereichen östlich und westlich der Bahnschienen zu erwarten. Die Belange aus dem Beteiligungsprozess hinsichtlich Querschnittsgestaltung, Beleuchtung und Anbindungen für den Fuß- und Radverkehr sind in die Planung einzubeziehen und werden als nicht ursprünglich bahnbetriebsnotwendige Anpassungen auch durch die Stadt mitfinanziert. Auch im Bereich der anschließenden Knotenpunkte soll eine Verbesserung erreicht werden.



Abbildung 23: beispielhafte Visualisierung, neues Brückenbauwerk mit seitlichen Aufgängen auf die Grüne Schiene und mögliche Aufwertung der Gaustraße

4.4.1. Maßnahmen in Zusammenhang mit den freiwerdenden Bahnflächen

Alle Maßnahmen auf den freiwerdenden Bahnflächen können erst nach Erwerb der Flächen durch die Stadt erfolgen. Verkaufsverhandlungen mit der Deutschen Bahn stehen noch aus. Bislang wird davon ausgegangen, dass die Flächen vor dem Erwerb durch die Bahn von überflüssigen Gebäuden und Betriebsanlagen geräumt werden. Allen Maßnahmen auf den freiwerdenden Bahnflächen wird pauschal ein mittelfristiger Zeithorizont zugeordnet. Es sind die als freiwerdend signalisierten Grundstücke zu erwerben. Ebenso ist der Erwerb weiterer Flächen im Bereich des nordwestlichen Stumpfgleises vorzusehen, um die angestrebte Durchgängigkeit des Verbindungskonzepts zu erreichen (vgl. Kapitel 3.2.4). Für Teilflächen sind neben den Kosten für den Grundstückserwerb auch Kosten für die Sanierung bestehender Bodenverunreinigungen zu erwarten (vgl. Kapitel 3.2.5).

Die Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen ist ein zentraler Maßnahmenkomplex im Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms. Die Flächen sollen den Zielen entsprechend sowohl für intensive Freiraumnutzungen wie Aufenthalt, Spiel und Sport [B4, B5, B6], als auch zu extensiv zu nutzenden Freiflächen [B8] entwickelt werden. Der Städtebauliche Rahmenplan

weist Zonen aus, die auf Grund ihrer Lage, der Flächenverfügbarkeit, der Topographie und Erschließungssituation für intensive Nutzungen geeignet sind. Die dargestellten Flächen sind als Potentiale zu verstehen. Der tatsächliche Anteil der intensiv zu entwickelnden Flächen wird sich in planerisch zu vertiefenden Entwürfen konkretisieren und ist auf ein notwendiges Maß zu reduzieren. Gemäß dem angestrebten Ziel „Aufbau von Verbindungsstrukturen in die Innenstadt und die



Abbildung 24: beispielhafte Visualisierung, Umgestaltung mindergenutzter Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen

angrenzenden Stadtteile“ sind je eine durchgängige Wegeverbindung westlich [B1w] wie östlich [B1o] der Bahn integrativer Bestandteil der zu entwickelnden öffentlichen Grünflächen. In der nachfolgenden Maßnahmenübersicht werden Wegebaumaßnahmen daher nicht separat aufgeführt. Neben den Wegeflächen auf der Grünen Schiene sind damit auch Maßnahmen zur Erschließung der Grünen Schiene selbst gemeint. Diese Wegeanbindungen aus und in angrenzenden Frei- und Straßenräumen, sind an einigen Punkten zur Überwindung von Höhenunterschieden als Rampen- bzw.

Treppenanlagen auszuformen und im städtebaulichen Rahmenplan entsprechend gesondert markiert. Zugangsbereiche zur Grünen Schiene, die durch einfache Wegeanbindungen erschlossen werden können, werden für die westlichen Teilflächen aus strategischer Sicht im Bereich der Würdtweinstraße, entlang der bestehenden Pflege- / Betriebszufahrt der Bahn nördlich des Neuhauser Tunnels (in gedanklicher Verlängerung der Güterhallenstraße), sowie in Verlängerung der Talstraße und für die östlichen Teilflächen im Bereich der Bensheimer Straße und in Verlängerung der Kiesstraße vorgeschlagen. Rampen- bzw. treppenartig zu erschließende Verbindungen „auf“ die Grüne Schiene werden im Übergang zwischen dem westlichen Bahnhofsvorplatz und dem Auftaktplatz zur Grünen Schiene [B11], am westlichen Tunnelausgang des Neuhauser Tunnels (im Zusammenhang mit dem neuen Brückenbauwerk am Neuhauser Tunnel [B2]), an dem zu nutzenden bestehenden Brückenbauwerken über die Pfrimm [B3] und am östlichen Tunnelausgang des Neuhauser Tunnels als Kurzschluss zwischen Bensheimer Straße und Grüner Schiene vorgeschlagen.



*Foto: Berlin, Park am Gleisdreieck
Aufgang zum höher gelegenen Park*

Im Bereich des Brückenbauwerks über die Pfrimm [B3] kann der vorhandene Weg zur Erschließung der Kleingartenanlage mit verhältnismäßig kleinem baulichem Aufwand bis zur Grünen Schiene hin verlängert werden. Mittels dieser vorhandenen Wegerampe ist der Höhenunterschied zwischen Grüner Schiene und dem Weg an der Pfrimm zu überwinden. Diese Anbindung wird strategisch als sehr wichtig eingeschätzt, um einen Kurzschluss zwischen den beiden Freiraumachsen entlang Pfrimm und Grüner Schiene im Sinne der Freiraumvernetzung auszubilden.

Die westliche Wegetrasse [B1w] kann auf den freiwerdenden Bahnflächen umgesetzt werden. Sie bindet im Süden an den Bahnhof an und soll im Norden an den vorhandenen Radweg entlang des ehemaligen Bahndamms anschließen. Auf das Risiko der Verfügbarkeit einiger Schlüsselgrundstücke im Norden des Projektgebietes wurde in der Beschreibung der Bahnflächen (Kapitel 3.2.4) und in den Risiken im Zuge der SWOT-Analyse (3.4) hingewiesen. Die im städtebaulichen Rahmenplan dargestellte östliche Wegetrasse [B1o] nutzt ebenfalls die freiwerdenden Bahnflächen, verläuft aber auch teilweise in bestehenden Straßen- und Freiräumen. So ist im Süden die nachfolgend als [O1] beschriebene Fläche des Parkplatzes am Kreisel Gaustraße ein wichtiger Trittstein im Verbindungskonzept hinsichtlich des Übergangs zum Albert-Schulte Park. In Abhängigkeit zum Ausbau des Neuhauser Tunnels wird nach Norden folgend dann ein Schwenk weg von der vielbefahrenen Bensheimer Straße auf die freiwerdenden Flächen der Grünen Schiene empfohlen. Die vorhandenen Flächen der Grünen Schiene werden in der Folge durchquert und im Bereich der Großen Weide wieder verlassen. Ab der Großen Weide wird die Trasse entlang der Kleinen Weide geführt, da hier im Gegensatz zum Ahornweg durch die vorhandene Flächenverfügbarkeit ein größerer Gestaltungsspielraum zur Entwicklung eines attraktiven Wegeraumes gegeben ist. Außerdem ist eine Wechselwirkung zur Belebung der neuen Quartiersmitte im Bereich der kleinen Weide [O4a] zu erwarten. Im Norden knüpft die östliche Wegeverbindung an das vorhandene Freiraumsystem der Pfrimm an.

Um die westliche Wegeverbindung durchgängig „auf“ der Grünen Schiene, d.h. auf dem Höhenniveau der ehemaligen Bahngleise führen zu können sind folgende Maßnahmen, die nicht als integrierte Aufgabenfelder in der Maßnahmenumsetzung begriffen werden, sondern als eigenständige Aufgabenschwerpunkte zu verstehen sind, gesondert umzusetzen:

[B2] Brückenbauwerk am neuen Neuhauser Tunnel (Umsetzbarkeit einer Wegeverbindung auf der Grünen Schiene derzeit nicht gewährleistet, daher momentan nicht erforderlich, vgl. Kapitel 6)
Zeithorizont: mittelfristig

Der Neuhauser Tunnel wird durch die Deutsche Bahn umgebaut. Das neue Brückenbauwerk wird durch die Bahn nur für die weiterhin aktiven Gleisanlagen konzipiert und erneuert. Eine Mitnutzung auf dem Brückenbauwerk für öffentliche Zwecke ist nicht vorgesehen. Um die Durchgängigkeit der Grünen Schiene zu gewährleisten ist ein eigenständiges Brückenbauwerk zur Querung der Gaustraße zu erstellen. Die Spannweite wird dem vorliegenden geplanten Querschnitt der Gaustraße entsprechend mit 15,50m angenommen. Ein Wechsel zwischen dem um 5,50m höher gelegenen Niveau der Grünen Schiene und der Gaustraße soll ermöglicht werden. Die dazu nötige Wegeföhrung mit integrierten Treppen- bzw. Rampenanlagen ist zu konzipieren und umzusetzen.

[B3] Nutzung bestehender Bahnbrücken (Umsetzbarkeit einer Wegeverbindung auf der Grünen Schiene derzeit nicht gewährleistet, daher momentan nicht erforderlich, vgl. Kapitel 6)
Zeithorizont: mittelfristig

Für die konzeptionell angestrebte Durchgängigkeit der Wegeverbindungen auf den westlichen freiwerdenden Bahnflächen ist die Einbeziehung zweier bestehender Brückenbauwerke (zur Querung der Pfrimm und zur Querung des Übergangs zum Holzhof) nötig. Die beiden Brückenbauwerke sind den sicherheitstechnischen Anforderungen für die Aufnahme eines Fuß- und Radweges entsprechend zu prüfen und ggf. baulich zu ertüchtigen.

Die neu zu gestaltenden öffentlichen Grünflächen sind gemäß der Beteiligungsergebnisse nutzungsabhängig auszudifferenzieren. Ein Gestaltungskonzept für die Flächen ist zu entwickeln. Der Maßnahmenkomplex Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen wird in folgende Bausteine / Maßnahmen untergliedert:

[B4] Aufenthaltsbereiche / Treffpunkte
Zeithorizont: mittelfristig

Innerhalb der parkartig zu entwickelnden Bereiche sind an geeigneten Stellen Aufenthaltsbereiche durch räumliche Gestaltung zu definieren. Übergeordnete Treffpunkte sind vor allem im Bereich Güterhallenstraße als Jugendangebot im Zusammenhang mit dem Jugendzentrum aber auch als Treffpunkt für die benachbarten Bewohner aus Neuhausen und im Bereich Bensheimer Straße / Ahornweg vorzusehen. Kleinteiligere Verweilangebote sind nutzungsabhängig eingestreut an verschiedenen Stellen denkbar.

[B5] Spielangebote

Zeithorizont: mittelfristig

Spielangebote sollen dezentral zur allgemeinen Attraktivierung der Grünen Schiene aber insbesondere im westlichen Bereich der freiwerdenden Bahnflächen angeboten werden. In Zusammenhang mit dem Aufenthaltsbereich / Treffpunkt kann so ein generationsübergreifend nutzbarer Freiraum entstehen.

[B6] Sportangebote

Zeithorizont: mittelfristig

Für ältere Jugendliche und Erwachsene sind Sportangebote zu entwickeln. Eine Konzentration von anlagegebundenen Freizeitangeboten ist insbesondere in dem Bereich der Güterhallenstraße und/oder am Standort Bensheimer Straße Ahornweg denkbar. Mögliche Nutzungen sind Angebote für Trendsportarten wie Skate- oder Parcoursanlagen oder auch Streetsoccer-, Basketball-, Hockey- oder auch Beachvolleyballfelder.



*Foto: Berlin, Park am Gleisdreieck
Sportangebot*



*Foto: Frankfurt, Hafepark
Sportfeld und Fitness- Sportangebote*

[B7] Interkulturelle Gärten und Kleingärten (Umsetzbarkeit derzeit nicht gewährleistet, vgl. Kapitel 6)

Zeithorizont: mittelfristig

Interkulturelle Gärten, wie sie beispielsweise im Bereich Ludwigshafen, Göttingen oder der LGS Landau erprobt wurden, bieten die Möglichkeit private Gartennutzung durch einen Integrationsaspekt zu erweitern. Ein Standort kann in der rückseitigen Ergänzung der Kleingartenanlage in der Radgrube, im Bereich Ahornweg/ Bensheimer Straße oder langfristig im Bereich am Holzhof vorgesehen werden.

Da die Kleingartenanlage in der Radgrube sich zukünftig in direkter Nachbarschaft zu der neu zu gestaltenden Wegeverbindung befindet, können die Rückseiten entsprechend der dann gesteigerten Öffentlichkeit z.B. durch Angliederung weiterer Parzellen arrondiert werden. Insbesondere vor Freigabe der Flächen für gartenbauliche Nutzung sind Bodenuntersuchungen durchzuführen, um etwaige Bodenbelastungen auszuschließen.

[B8] Extensiv gestaltete Bereiche

Zeithorizont: mittelfristig

Neben den Standorten anlagegebundener bzw. intensiver Freiraumnutzung sind weitläufige Bereiche der Bahnflächen extensiv zu gestalten. Funktional beherbergen diese die integrierten



*Foto: Berlin, Park am Gleisdreieck
Weg entlang extensiv gestalteter Parkfläche,
Gleisschotter als Gestaltungselement*



*Foto: Berlin, Park am Gleisdreieck
im Vordergrund Liegewiese, im Hintergrund
extensive Wiese*

Wegeverbindungen und dienen ansonsten dem allgemeinen Landschafts- und Naturerlebnis. Damit sollen die vorhandenen finanziellen Ressourcen für die Flächengestaltung geschont sowie zukünftige Pflege- und Betreuungsleistungen minimiert werden. Die extensive Gestaltung zielt auch auf den Erhalt vorhandener Habitate für die Tier- und Pflanzenwelt ab. Der vorhandene Charakter der Bahnflächen kann als Identitätsmerkmal in die zukünftige Gestaltung transportiert werden.

Neben der Gestaltung von öffentlichen Grünflächen ist auch die punktueller bauliche Entwicklung ein Ziel im Planungsprozess. Einen von zwei räumlichen Schwerpunkten bildet in Zusammenhang der freiwerdenden Bahnflächen der Bereich der Güterhallenstraße. Hier werden folgende Maßnahmen verortet und unterschieden:

[B9] Bauliche Nachverdichtung entlang der Güterhallenstraße
Zeithorizont: mittelfristig

Entlang der Güterhallenstraße ist eine bauliche Nachverdichtung angestrebt. Es soll schwerpunktmäßig eine Nutzung durch Dienstleistungsgewerbe erfolgen. Vorstellbar sind sowohl Büronutzungen als nicht störendes Gewerbe, aber auch belebende Angebote, die eine höhere Besucherfrequenz nach sich ziehen. So kann insbesondere die Erdgeschosszone mit Flächen z.B. für Läden, Ateliers oder Gastronomiebetriebe ausgewiesen werden, um der südlichen Auftaktfunktion der Grünen Schiene entsprechend, einen Übergang zum nahegelegenen Stadtzentrum zu bilden. Durch die Erweiterung der Versorgungsangebote und eine attraktive Freiraumgestaltung wird diese Belebung auch als eine Verbesserung des Wohnumfeldes für die benachbarten Wohnstandorte verstanden.



*Abbildung 25: Skizze möglicher
baulicher Nachverdichtung entlang
Güterhallenstraße*

Das geplante Jugendzentrum ist in diesem Bereich verortet. Für die Umsetzung der Maßnahme ist ein Nutzungskonzept, eine Erschließungsplanung und die zugehörige Bauleitplanung zu entwickeln. Nach Erwerb der Flächen ist etwaig störende Bausubstanz abzureißen und nutzungsabhängig eine Altlastensanierung insbesondere für den Bereich des ehemaligen Schrottplatzes durchzuführen.

[B10] Jugendzentrum

Zeithorizont: mittelfristig

Ein Jugendzentrum soll im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes errichtet werden, mit einem Einzugsbereich über das Projektgebiet hinaus. Das Haus der Jugend soll in den neuen Standort integriert werden. Es ist ein Raumprogramm und die weitere Hochbauplanung zu entwickeln. Die Verortung wird grundsätzlich wegen der Verkehrsgunst in Nähe des Auftaktplatzes zwischen Grüner Schiene und Bahnhofsvorplatz vorgeschlagen.

[B11] Auftaktplatz zwischen Grüner Schiene und Bahnhofsvorplatz

Zeithorizont: mittelfristig

Der Übergang zwischen Grüner Schiene und Bahnhofsvorplatz soll als urbaner Startpunkt ausgestaltet werden. Die Freifläche erstreckt sich entlang der Güterhallenstraße und erschließt das Jugendzentrum. Die Freiraumgestaltung ist in Zusammenhang der baulichen Entwicklung und deren Nutzungen zu planen. Der Platz schließt nördlich des westlichen Bahnhofsvorplatzes an und soll auch den topographischen Übergang zwischen Bahnhofsvorplatz und Grüner Schiene lösen.



westlicher Bahnhofsvorplatz, dahinter zu gestaltender Auftaktplatz und Bereich baulicher Nachverdichtung (Quelle: Bewerbung zur Aufnahme ins Förderprogramm SST)

[B12] Denk- bzw. Mahnmahl zur Deportation

Zeithorizont: mittelfristig

Im Bereich des ehemaligen Güterbahnhofes soll unter Einbeziehung vorhandener historischer Spuren ein Freiraumbereich als Denk- bzw. Mahnmahl für die Opfer von Deportationen in der Zeit des Naziregimes errichtet werden.

Im städtebaulichen Rahmenplan ist die Signatur für diese Maßnahme im Bereich des Auftaktplatzes zwischen Grüner Schiene und Bahnhofsvorplatz verortet worden, da eine gemeinsame Gestaltung grundsätzlich vorstellbar ist. Das urbane, belebte Umfeld bietet nach planerischer Einschätzung einen geeigneten Rahmen. Der Standort ist jedoch als Vorschlag zu verstehen, der insbesondere auch unter Beachtung der historischen Zusammenhänge in der Ausgestaltung der Entwurfsplanung zu hinterfragen sein wird.



Foto: Berlin, Park am Gleisdreieck Alter Prellbock unter Bäumen

Einen weiteren räumlichen Schwerpunkt baulicher Entwicklung bildet der Bereich um den alten Lokschuppen zwischen Bensheimer Straße und Ahornweg. Hier werden folgende Maßnahmen verortet und unterschieden:

[B13] Bauliche Nachverdichtung entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges

Zeithorizont: mittelfristig (in Teilen derzeit nicht umsetzbar, siehe Kapitel 6)

Entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges ist eine bauliche Entwicklung angestrebt. Ziel ist es hier nicht störendes Gewerbe und Dienstleistungen zu verorten. Der bestehende Standort der Moschee ist städtebaulich geeignet und allgemein hin akzeptiert. Die städtebauliche Entwicklung soll einen Fortbestand ermöglichen.

Für die Entwicklung des Bereiches sind verschiedene Szenarien denkbar. Wunsch der IGMG Gemeinde ist ein direkter Erwerb der Flächen. Um aus städtischer Sicht die Steuerungsfunktionen in der Gebietsentwicklung zu bewahren, ist zunächst der Erwerb aller Flächen durch die Stadt vorzusehen. Die weitere Umsetzung der Maßnahme ist durch ein Nutzungskonzept, eine Erschließungsplanung und die zugehörige Bauleitplanung zu entwickeln. Nach Erwerb der Flächen ist etwaig störende Bausubstanz abzureißen und nutzungsabhängig sind Altlastensanierungen durchzuführen.

In Zusammenhang zu den freiwerdenden Bahnflächen sind auch die vorhandenen und verbesserungswürdigen Querungsmöglichkeiten, bei denen etwaige Anpassungen mit der DB Netz AG abzustimmen sind, zu sehen:

[B14] Verbesserung Bahnunterführungen zwischen dem Bereich am Holzhof und Neuhausen bzw. dem Nordend

Zeithorizont: mittelfristig

Die Brückenunterquerungen sollen aus sicherheitstechnischen Aspekten (insbesondere Hochwasserfreiheit und Beleuchtung) verbessert werden. Eine Verbesserung der Beleuchtungssituation kann ggf. im Vorgriff auf die eigentliche bauliche Umgestaltung als Starterprojekt umgesetzt werden. Für die Brückenunterquerung an der Kleinen Weide (Eisenbahnüberquerung an der kleinen Weide) wurden zwischen der DB Netz AG und der Stadt Worms diesbezüglich bereits Abstimmungen herbeigeführt. Die Umsetzung erfolgt durch die Stadt Worms.

[B15] Verbesserung Bahnunterführung sowie Wegeverbindung entlang der Pfrimm

Zeithorizont: mittelfristig

Die Brückenunterquerung soll mitsamt dem zugehörigen Wegeabschnitt zwischen Wolframstraße und dem Knotenpunkt zwischen Kleiner Weide und dem Bereich Am Holzhof aus sicherheitstechnischen Aspekten (insbesondere Wegebeschaffenheit, Beleuchtung Unterführung und soweit möglich Hochwasserfreiheit) verbessert werden. Die Wegeverbindung entlang der Pfrimm senkt sich hinter der Bebauung an der Wolframstraße zum Gewässer hin ab und ist dadurch häufig von Hochwasser beeinträchtigt. Die Maßnahme liegt im Überschwemmungsgebiet der Pfrimm und ist daher besonders strengen planungsrechtlichen Regelungen unterworfen. Eingriffe in die Erdoberfläche sind hier zur Wahrung eines schadlosen Hochwasserabflusses grundsätzlich verboten. Über Ausnahmegenehmigungen entscheidet die Obere Wasserbehörde.

4.4.2. Maßnahmen östlich der Bahnflächen

[O1] Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gaustr. / Pfortenring

Zeithorizont: langfristig

Im Zuge der Umgestaltung des östlichen Ausgangs des Neuhauser Tunnels ist die Umgestaltung des Parkplatzes durchzuführen. Dieser Bereich soll eine Verbindungsfunktion zwischen der Grünen Schiene und dem Albert-Schulte-Park übernehmen. Die Funktion als Parkplatz kann erhalten bleiben, eine adäquate Gestaltung ist vorzusehen.

[O3] Ausbau Ahornweg

Zeithorizont: mittelfristig

Der Straßenraum wird im Zuge der baulichen Entwicklung auf der Grünen Schiene an Bedeutung gewinnen und ist der zukünftigen Nutzung entsprechend neu zu konzipieren. Neben der Erschließungsfunktion für den motorisierten Verkehr soll der Straßenraum insgesamt auch im Sinne einer attraktiven und sicheren Wegeverbindung für Fußgänger- und Radfahrer entwickelt werden. Die Querschnittsgestaltung ist zu konzipieren und ein Gestaltungskonzept ist zu entwickeln. Dabei ist der nördlich der Großen Weide gelegene Teil des Ahornweges gesondert zu betrachten.

[O4] Private Sanierungsmaßnahmen östlich (Aufwertung im Zuge Gebäudesanierung und Wohnumfeldverbesserung)

Zeithorizont: Dauerthema

Private Sanierungsmaßnahmen können förderfähig sein, wenn diese mit einer städtebaulichen Verbesserung verbunden sind. Die privaten Investitionen können durch Bezuschussung unterstützt werden.

Innerhalb der Bestände der Wohnungsbau GmbH sind sowohl energetische Sanierungen als auch Sanierungen im Sinne der Barrierefreiheit notwendig, um insgesamt zeitgemäße Wohnangebote im Projektgebiet zu befördern. Als städtebauliche Aufwertung kann auch die angestrebte Wohnumfeldverbesserung in den gemeinschaftlich genutzten aber privaten Grundstücksfreiflächen verstanden werden. Die Förderfähigkeit der zu sanierenden Bestände in der Kiesstraße, entlang der kleinen Weide, im Bereich zwischen Birkenweg und Mainzer Straße; entlang der Lukasstraße und im Bereich der Küchlerstraße ist auf Grundlage einer zu erstellenden Modernisierungsrichtlinie zu prüfen.

Die nachfolgend beschriebene Entwicklung im Bereich Nordend soll als nachhaltige, bauliche Veränderung zur Stärkung der Sozialstruktur dienen. Die Umsetzung des Maßnahmenkomplexes erfolgt phasenweise mit prozessbegleitender Belegungssteuerung und sensibler Kommunikationsstrategie. Insgesamt soll neuer Wohnraum geschaffen werden.

[O5a] Nachverdichtung mit Quartierszentrum an der kleinen Weide

Zeithorizont: kurz-mittelfristig, erste Phase der Entwicklung im Nordend

Das Baufeld an der kleinen Weide soll punktuell mit Wohnbebauung nachverdichtet werden. Ein Quartierszentrum soll innerhalb der neu zu errichtenden Gebäude im Bereich der kleinen Weide verortet werden. Räumlichkeiten zur Integration der derzeit am Holzhof verorteten Spiel- und Lernstube sind in das Raumkonzept des Quartierszentrums einzubeziehen. Evtl. sind auch weitere Angebote wie z.B. die vorhandene Seniorenbegegnungsstätte und ein Quartierscafé zu integrieren.

Im Zuge der Neubaumaßnahmen kann eine platzartige Quartiersmitte entwickelt werden. Als zweiter Schritt ist der Spielplatz am südlichen Ende der kleinen Weide in den Bereich der neuen Quartiersmitte zu verlagern und neu zu gestalten, bevor auch in diesem Bereich eine Nachverdichtung mit Wohnbebauung stattfinden kann. Zur Vorbereitung der Maßnahmenumsetzung ist ein städtebaulicher Entwurf ggf. über ein Wettbewerbsverfahren sowie die Bauleitplanung zu erstellen.

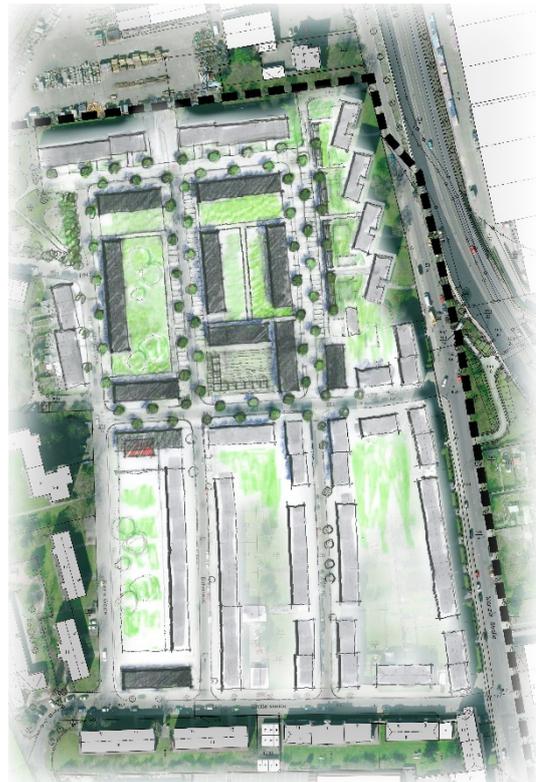


Abbildung 26: Skizze mögliche bauliche Nachverdichtung Nordend

[O5b] Neuordnung zwischen Radgrubenweg und Nordendstraße (Einfachhäuser) (Umsetzung nicht vorgesehen, vgl. Kapitel 6)

Zeithorizont: mittelfristig, zweite Phase der Entwicklung im Nordend

Bestehende Qualitäten (wie das Angebot an privatem Freiraum) sind beim Neubau und für die Umgestaltung des Wohnumfeldes insgesamt aufzugreifen. Zur Umsetzung der Maßnahme bedarf es eines städtebaulichen Entwurfes, ggfs. über ein Wettbewerbsverfahren (s.o.) und der zugehörigen Bauleitplanung. Neben Abrisskosten und Kosten für die Freimachung des Baufeldes ist ein Umzugs- und Belegungsmanagement zu installieren, dass eine sozialverträgliche Entmietung und Belegungssteuerung gewährleistet.

[O5c] Neuordnung am Holzhof (Umsetzung nicht vorgesehen, vgl. Kapitel 6)

Zeithorizont: langfristig, dritte Phase der Entwicklung im Nordend

Der städtebaulich nicht erschlossene und nicht integrierte Wohnstandort soll langfristig aufgegeben werden. Für die Umsetzung der Maßnahme ist ein Nutzungskonzept zu entwickeln und über die Bauleitplanung planungsrechtlich zu sichern. Es sind Abrisskosten und Kosten für die Freimachung des Baufeldes zu erwarten. Mögliche Nachnutzungen sind beispielsweise Kleingärten oder Grünflächen.

[O6] Ausbau Birkenweg und [O7] Ausbau Erlenstraße

Zeithorizont: mittelfristig

Der Birkenweg und die Erlenstraße sind zwischen Radgrubenweg und Großer Weide auszubauen. In diesem Abschnitt gliedern die beiden Straßen den städtebaulich als quartiersprägend und erhaltenswert bewerteten Baubestand der 1920er und -30er Jahre. Die Fahrbahnbeschaffenheit ist z.T. sanierungsbedürftig und Parkflächen wirken z.T. ungeordnet. Im Zusammenhang mit anstehenden Sanierungsmaßnahmen am Baubestand wird einer Aufwertung des Straßenraums ein hohes Potential beigemessen, um eine Verbesserung des Ortsbildes herbeizuführen. Eine Gliederung von Fahrbahn, Parkflächen, Gehwegen und die Ergänzung des vorhandenen Baumbestandes können zu einer Aufwertung des Straßenraums als Bestandteil des direkten Wohnumfeldes beitragen.

4.4.3. Maßnahmen westlich der Bahnflächen

[W1] Ausbau und Gestaltung Konrad-Meit-Platz

Zeithorizont: mittelfristig

Der Konrad-Meit-Platz soll ausgebaut werden. Neben der Aufrechterhaltung der Verkehrsfunktion der Erschließungsstraße mit vorhandenem Parkplatz soll der Platz auch als nachbarschaftliche Mitte hinsichtlich seiner Aufenthaltsqualität verbessert werden. Dazu sollen aufenthaltsbezogene Angebote ergänzt werden. Im Zusammenhang mit den geplanten Sanierungsmaßnahmen an der umgebenden Bebauung soll so das Wohnumfeld zusätzlich verbessert werden.

[W2] Ausbau Gaustraße

Zeithorizont: mittelfristig

Der Straßenraum ist in Folge des Tunnelumbaus neu zu ordnen. Die neue Querschnittsgestaltung und die zugehörigen Verbindungen für den Fuß- und Radwegeverkehr – auch zur Grünen Schiene - sind einzubeziehen.

[W3] Ausbau Güterhallenstraße (ggf. im Zuge Bauliche Nachverdichtung entlang der Güterhallenstraße)

Zeithorizont: kurz-mittelfristig

Der Straßenraum ist hinsichtlich Parkierungskonzept und Querschnittsgestaltung zu überplanen. Auf die geplanten Übergänge auf die Grüne Schiene im Bereich der nördlichen Güterhallenstraße und im Bereich der Mündung der Würdtweinstraße ist zu reagieren. Ebenso ist die bauliche Entwicklung entlang der südlichen Güterhallenstraße zu berücksichtigen.

[W4] Ausbau Bebelstraße

Zeithorizont: kurzfristig

Der Straßenraum ist hinsichtlich Querschnittsgestaltung, Parkierungskonzept und Baumpflanzungen neu zu entwickeln. Der Stadt Worms liegen dazu bereits Ausbauplanungen vor.

[W5] Ausbau Würdtweinstraße

Zeithorizont: kurz-mittelfristig

Der Straßenraum ist hinsichtlich Querschnittsgestaltung, Parkierungskonzept und Baumpflanzungen neu zu entwickeln. Der Stadt Worms liegen dazu bereits Ausbauplanungen vor.

[W6] Private Sanierungsmaßnahmen westlich (Aufwertung im Zuge Gebäudesanierung und Wohnumfeldverbesserung)

Zeithorizont: Dauerthema

Analog der in 4.3.2 beschriebenen Maßnahme ist die Förderfähigkeit der zu sanierenden Bestände östlich der Bahnflächen im Bereich Konrad-Meit-Platz; nördlich der Bebelstraße und in der Güterhallenstraße auf Grundlage einer zur erstellenden Modernisierungsrichtlinie zu prüfen.

Die Pfrimm ist als öffentlicher Freiraum für das westliche Teilgebiet und als gesamtstädtische Grünverbindung zu stärken. Maßnahmenbezogen wird die Aufwertung der Verbindungssachse Pfrimm in mehrere Teilmaßnahmen untergliedert, die sich durch eine räumliche und inhaltliche Abgrenzung des Maßnahmenumfangs unterscheiden:

[W7] Umgestaltung Auftaktplatz zur Pfrimmanlage

Zeithorizont: kurzfristig

Der Platz an der Ecke Thomasstraße Pfrimmanlage ist der Auftakt- bzw. Endpunkt der Pfrimmanlage. In südwestlicher Richtung führt die Pfrimmanlage in einem guten Pflege- und Erhaltungszustand in das anschließende Stadtgebiet. In nördlicher Richtung führen Verbindungen entlang von Straßen und Wegen der Pfrimm folgend entlang des Planungsgebietes in Richtung Rhein. Der Auftaktplatz bildet zusammen mit dem vorhandenen, ungestalteten Parkplatz einen enormen Bruch in der Gestaltung und hinsichtlich der vorherrschenden Sauberkeit. Der Bereich rund um den Auftaktplatz ist im räumlichen und funktionalen Gesamtzusammenhang einschließlich Parkplatz neu zu gestalten. Zudem ist die Zuwegung in einem sehr schlechten Zustand und muss erneuert werden. Der Platz soll als Treffpunkt und Verteiler für die Richtungen stromauf sowie -abwärts der Pfrimm qualifiziert werden. Geeignete Sitzgelegenheiten und Verweilangebote sind einzubeziehen. Ein gestalterischer Bezug zur Pfrimm ist zu entwickeln. Der Uferbereich kann beispielweise durch Sitzstufen- oder Treppenanlagen zugänglich gemacht und mit Aufenthaltsfunktion direkt am Wasser versehen werden.

[W8] Aufwertung der Pfrimmanlage

Zeithorizont: kurzfristig

Nach Norden reicht ein Teilstück der Pfrimmanlage in das Planungsgebiet hinein. Dieses ist hinsichtlich der Wegequalität und der Erlebbarkeit der Pfrimm qualitativ aufzuwerten.

[W9] Straßenraumgestaltung Lohstraße und westliche Talstraße

Zeithorizont: kurzfristig

Die Verbindung entlang der Pfrimm führt auch entlang Loh- und westlicher Talstraße. Um die Qualität des Straßenraumes auch in Zusammenhang der Erlebbarkeit der Pfrimm zu verbessern sind kaputte bzw. desolate Absturzsicherungen auszutauschen und unnötige Einbauten zu entfernen. Die Beleuchtungssituation ist zu überprüfen und ggf. anzupassen. Eine mögliche Auslichtung des vorhandenen Baumbestandes ist zu prüfen.

[W10] Wegeverbindung entlang der Pfrimm zwischen Gaustraße und Wolframstraße

Zeithorizont: kurzfristig

Die Wegeverbindung entlang der Pfrimm führt zwischen Gaustraße und Wolframstraße entlang eines unbefestigten Pfades. Der Weg ist hinsichtlich sicherheitstechnischer und gestalterischer Qualität aufzuwerten. Zur Verbesserung der Erlebbarkeit der Pfrimm und des Sicherheitsempfindens sind eine mögliche Auslichtung des vorhandenen Baumbestandes und Möglichkeiten zur Entwicklung von Zugängen ans Wasser und zur Errichtung von Sitzplätzen zu prüfen.

Der nächste Verbindungsabschnitt entlang der Pfrimm verläuft zwischen Wolframstraße und dem Knotenpunkt am Holzhof. Die Maßnahme wurde im Kapitel 4.3.1 Maßnahmen im Zusammenhang der freiwerdenden Bahnflächen als „Bahnunterführung sowie Wegeverbindung entlang der Pfrimm“ beschrieben.

[W11] Ausbau Thomasstraße (neue Maßnahme nach Priorisierung auf die Gebietsentwicklung, vgl. Kapitel 6.1. und 6.2.)

Zeithorizont: kurzfristig

Der Abschnitt der Thomasstraße zwischen den Maßnahmen W7 Umgestaltung Auftaktplatz zur Pfrimmanlage und W4 Ausbau der Bebelstraße soll ausgebaut werden. Die Fahrbahn weist verschiedene Netzrisse und alte Aufgrabungen auf und ist insgesamt in einem schlechten, sanierungswürdigen Zustand. Funktional ist der Bereich stark mit den beiden Maßnahmen W7 und W4 verflochten (z.B. Fahrbahnanschlüsse und Straßenentwässerung), was einen Gesamtausbau sinnvoll macht.

Gestalterisch ist der Bereich der Thomasstraße in engen Zusammenhang mit dem Auftaktplatzes zur Pfrimmanlage zu verstehen. Der Gesamtbereich dient als Eingang in das Projektgebiet und leitet gleichzeitig zur Grün- und Wegeverbindung entlang der Pfrimm über.

Renaturierung nördlicher Teilabschnitt der Pfrimm

Zeithorizont: langfristig

Die Pfrimm könnte an geeigneten Stellen zur Verbesserung der Gewässerstrukturgüte renaturiert werden. Durch die geplante Nutzungsaufgabe Am Holzhof werden Flächen frei, die dem Gewässer zugeschlagen werden könnten. Zu Zwecken der Renaturierung und der besseren Erlebbarkeit kann dort eine durch entsprechende Fachplanungen zu begleitende Aufweitung des Gewässers erfolgen. Die Renaturierung wird als flankierende Maßnahme im Sinne der Aufwertung der Freiraumqualität und der Erholungsfunktion an der Pfrimm verstanden, deren Umsetzung ggf. im Rahmen der Aktion blau plus verfolgt werden kann.

4.4.5. Quartiersmanagement

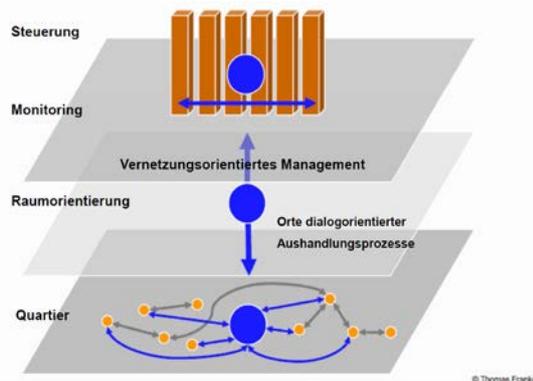


Im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchung und der Erarbeitung des Integrierten Entwicklungskonzepts wurde eine Umsetzungsstrategie für das Quartiersmanagement entwickelt. Dabei flossen die Ergebnisse sowohl von Schlüsselpersonengesprächen als auch der Zukunftswerkstatt (eine Arbeitsgruppe hatte sich ausschließlich diesem Thema gewidmet) mit ein, die

Bewertung der sozialen Infrastruktur und der damit vorhandenen personellen Ressourcen, gebietsbezogene Unterschiede (Nordend und Neuhausen), programmatische und inhaltliche Vorgaben „Soziale Stadt“ (Bundesbauministerium, Innenministerium Rheinland-Pfalz und Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion), der Statusbericht „Soziale Stadt“ des Deutschen Instituts für Urbanistik aus dem Jahr 2014 sowie Umsetzungsstrategien aus anderen Städten (Bad Kreuznach, Heidelberg, Konz, Ludwigshafen, Mainz, Speyer).

„Es ist allgemeiner Konsens, dass die Umsetzung des Programms „Soziale Stadt“ in benachteiligten Stadtteilen wesentlich von der Motor-Funktion eines lokalen Quartiersmanagements abhängt“ (vgl. Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (Hrsg.): Statusbericht Soziale Stadt 2014, S. 30).

Aufgaben des Quartiersmanagements



Das Quartiersmanagement in Worms soll dafür sorgen, dass die zu realisierenden baulichen Maßnahmen gemeinsam mit den Schlüsselpersonen und den Bürger/innen geplant und umgesetzt werden. Ferner soll es ein integriertes Handeln der Verwaltung im Sinne des Programms fördern und verschiedene Sichtweisen einbringen. Es hat weiterhin die Aufgabe, das Projekt in den Stadtteil zu kommunizieren und als eine Art

„Transmissionsriemen“ zwischen der Bevölkerung, der Politik und der Verwaltung zu fungieren (vertikale Funktion zwischen Quartier und Verwaltung). Dabei sollen die Potenziale des Stadtteils und die Selbsthilfekräfte der Menschen mit Hilfe professioneller Unterstützung der Partner/innen vor Ort weiter nutzbar gemacht werden (vor allem angesichts der hohen Inklusionsleistungen in den nächsten Jahren). Ein zentraler Akteur ist dabei die Wohnungswirtschaft – hier müssen gemeinsame „Kooperationsziele“ definiert und festgelegt werden.

Kurzer Statusbericht aus den Quartieren

Wie schon beschrieben, gibt es im Nordend ausgeprägte Vor-Ort-Strukturen der Sozialen Arbeit, das heißt ein Stadtteilbüro, einen Gesundheitsladen, Spiel- und Lernstuben und zusätzlich noch seit Anfang 2015 aufsuchende Jugendsozialarbeit und Case-Management über das Projekt „Stärken vor Ort“. In Neuhausen sind solch tief verwurzelte Strukturen und vielfältige Angebote in dem Maße im Fördergebiet nicht vorzufinden. Neben dem Haus der Jugend und einigen quartiersbezogenen Angeboten sind hier die Vor-Ort-Strukturen weitaus weniger ausgeprägt.

Aufgabenschwerpunkte und Rahmenbedingungen des Quartiersmanagements

Steuerungsunterstützung

- Mitarbeit in der Lenkungsgruppe/Vorbereitung
- Verbindungsglied zwischen den einzelnen Bereichen
- inhaltliche Begleitung baulicher Projekte
- Einbettung des Projekts in gesamtstädtische Strategien (bereichsübergreifend)
- weitere Fördermittelakquise (hier vor allem BIWAQ im Jahr 2018)
- Verzahnung Projekt „Jugend stärken im Quartier“ (Mikroprojekte initiieren und Mitarbeit) und ggf. weiterer Förderprojekte
- Verfügungsfonds koordinieren/Projekte initiieren
- enge Zusammenarbeit mit der Wohnungsbau Worms
- Begleitung und Mitarbeit bei Monitoring und Evaluation
- Unterstützung bei den Jahresberichten für den Fördermittelgeber
- Organisation von Zwischenbilanzkonferenzen

Konzeptionelle Arbeit

- Konzepte für soziale Infrastruktur erarbeiten (Nutzungs- und Betreiberkonzepte)
- Thema Präventions- und Bildungsketten bearbeiten
- Einbindung in konzeptionelle Arbeit zur Entwicklung der freiwerdenden Bahnflächen

Vor-Ort-Präsenz

- Vor-Ort-Büro unterhalten
- Ansprechpartner für die Akteure vor Ort
- Teilnahme bei Netzwerktreffen (u.a. AK Nordend), Ansprechpartner/in Ortsbeirat
- Kontakt halten zu allen „gebietsbezogenen“ Institutionen
- Beteiligung bei Festen (Infostände, eigene Aktionen, Stadtteilmodell)
- Bürgerbeteiligungsprozesse für bauliche Maßnahmen organisieren
- Unterstützung Mieterkommunikation Wohnungsbau Worms
- Abstimmung „Jugend stärken im Quartier“ (aufsuchende Jugendsozialarbeit und Case-Management)

Bürgerbeteiligung

- Kommunikation ins Quartier
- Beteiligung bei Festen (Infostände, eigene Aktionen, Stadtteilmodell)
- Bürgerbeteiligungsprozesse für bauliche Maßnahmen organisieren
- Unterstützung Mieterkommunikation Wohnungsbau Worms

Öffentlichkeitsarbeit

- Internetauftritt pflegen
- Pressearbeit in Abstimmung mit den Bereichen der Verwaltung
- Zeitung „Soziale Stadt“ auflegen (zweimal pro Jahr)
- Veranstaltungen organisieren (Bewohner- / Akteurseinbindung)

Übergreifende Aufgabenstellungen

- Mitarbeit Landesnetzwerk Soziale Stadtentwicklung
- Treffen der Quartiersmanager in Rheinland-Pfalz

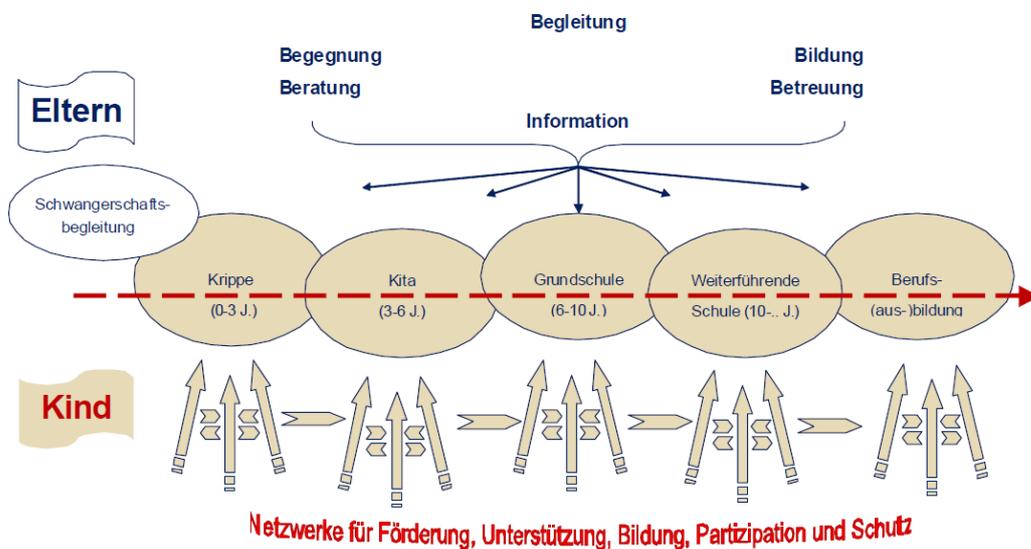
Modell Quartiersmanagement Grüne Schiene

1. Die zwei Personalstellen für das Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms, die im Antrag „Soziale Stadt“ (Grobkonzept Grüne Schiene) definiert wurden, erscheinen vor dem Hintergrund der vielfältigen und komplexen Aufgabenstellung und des hohen Koordinationsaufwands (zwei Bereiche im Fördergebiet) für die Projektlaufzeit gerechtfertigt zu sein.
2. Eine gesamtstädtische Einbindung der Quartiersmanager/innen und damit eine Trägerschaft bei der Stadt Worms werden als wesentliches Erfolgsmodell für das Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms gesehen. Gerade der Aufbau der sozialen Infrastruktur, die Entwicklungen bei der Grünen Schiene und die Lobby-Arbeit für die „Soziale Stadt“ in den einzelnen Bereichen der Verwaltung erfordert auch eine Steuerung aus der Verwaltung heraus. Vorhandene Strukturen sind bei der Ausgestaltung zu berücksichtigen und es dürfen keine Parallelstrukturen aufgebaut werden.
3. Eine gesamtstädtische Einbindung des Quartiersmanagements erfolgt auch über die Etablierung einer gut funktionierenden Projektsteuerung. Diese ermöglicht, die Prozesse in der Projektarbeit so zu führen, dass die Projektziele erreicht werden können. Dazu bedarf es einer internen, fachbereichsübergreifenden Kernarbeitsgruppe, die sich aus Vertretern des Quartiersmanagements, des Bereichs 5: Soziales, Jugend und Wohnen und des Bereich 6: Planen und Bauen zusammensetzt. Zudem sollte weiterhin ein externes Planungsbüro beauftragt werden, das ein kontinuierliches Projektmanagement gewährleistet und die finanztechnische Abwicklung (Finanzmanagement) sicherstellt und damit die Projektsteuerung unterstützt.
4. Im Laufe der Umsetzung muss ein gutes Maß gefunden werden – zwischen steuerungsunterstützenden Elementen und einer Vor-Ort-Präsenz. Letztere ist ungemein wichtig und muss gesichert werden (im ersten Schritt optional eine Anlaufstelle im Quartier in Neuhausen), um das Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms zum Erfolg zu führen. Im Nordend soll im ersten Schritt das Quartiersmanagement der „Sozialen Stadt“ räumlich nicht verortet werden (Büro). Mit dem Aufbau der sozialen Infrastruktur (zukünftiges Quartierszentrum) kann dies dann umgesetzt werden.
5. Im Idealfall soll ein gemischtgeschlechtliches Quartiersmanagement-Team arbeiten. Um Zugänge zu den Moscheegemeinden und den zahlreichen Migrant/innen zu finden, wäre auch eine Person mit türkischem Migrationshintergrund durchaus prozessfördernd (interkulturelle Kompetenz). Sozialwissenschaftliche, planerische und pädagogische Kompetenzen sollten im Quartiersmanagement-Team zudem abgedeckt werden.

4.4.6. Präventions- und Bildungsketten

Im Fördergebiet leben überdurchschnittlich viele Kinder und Jugendliche. Gleichzeitig liegt der prozentuale Anteil von Kindern und Jugendlichen im SGB II-Bezug deutlich über dem Durchschnitt von Worms. Zudem ist auch die Interventionsdichte bei den Hilfen zur Erziehung im Vergleich zur Gesamtstadt deutlich erhöht. Allgemein sind Bildungschancen im Programmgebiet deutlich schlechter als in der Gesamtstadt (vgl. Kapitel 3.1.2 und 3.1.3). Im Fördergebiet gibt es zudem allgemeine Angebotsdefizite in Bezug auf Familien, Kleinkinder und Jugendliche sowie in Bezug auf die Kooperation der vorhandenen Angebote im Sinne einer Präventions- und Bildungskette.

Aus diesen Gründen ist eine Präventions- und Bildungskette als kommunaler quartierbezogener Ansatz, insbesondere bis zum Übergang Schule/Beruf (bis zu diesem Zeitpunkt soll man sich bei der Umsetzung des Projekts „Grüne Schiene“ konzentrieren) unverzichtbar, um die Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen im Sozialraum Nordend und Neuhausen zu verbessern. Die Abbildung (vgl. *Gerda Holz, Institut für Sozialarbeit und Sozialpädagogik e. V., Ansätze kommunaler Armutsprävention*) zeigt, dass verschiedene Institutionen vor Ort und damit das Handeln der dort tätigen Erwachsenen (Fachkräfte) in einen systematischen Zusammenhang mit gemeinsamen Zielsetzungen und vernetztem Handeln zu bringen sind.



© ISS-Frankfurt a.M.

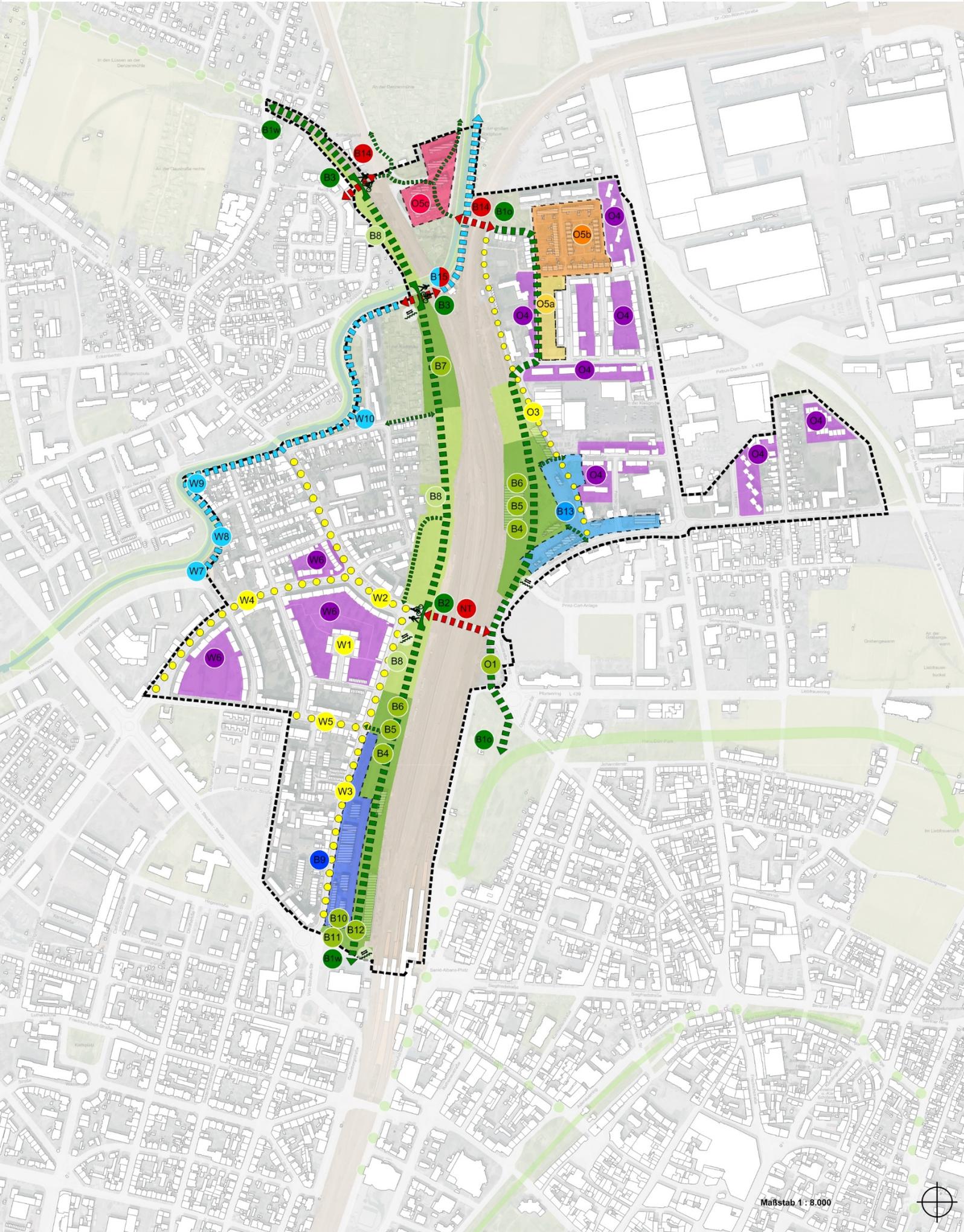
Junge Eltern mit einem Neugeborenen haben andere Fragen und Alltagsorgen als Eltern mit einem Schulkind oder Jugendliche bei ihrer Lebensplanung. Die Anforderungen und Bedürfnisse, die sich in den spezifischen Alters- und Lebensphasen stellen, erfordern die Entwicklung zielgerichteter Handlungsprogramme mit passgenauen Unterstützungsformen und –angeboten, die miteinander verzahnt sind. Ziel muss immer die bedarfsorientierte Unterstützung von Kindern und Jugendlichen und deren Familien sein. Neben der Bündelung vorhandener Kräfte, ist der Aufbau notwendiger Bausteine zur Schließung der bestehenden Angebotslücken wesentlich.

Die Öffnung und Verknüpfung von formalen Bildungsorten mit anderen Aktivitäten im Stadtteil ist ein Schlüsselement zur erfolgreichen Bildungsarbeit: Kommunen und Wohnungsunternehmen erweisen sich hier als gute Partner, insbesondere das Quartiersmanagement kann bei der Verbesserung der Übergänge zwischen Kindergarten, Hort, Grundschule, weiterführenden Schulen und Beruf anknüpfen:

- Stärken-Schwächen-Analyse des bisherigen Angebots - Identifizierung von Bildungslücken – Wie können Brücken gebaut werden? Wie können Informations- und strukturelle Lücken geschlossen werden?
- Entwicklung eines gemeinsamen Leitbildes: durchgängige Präventions- und Bildungsketten
- Einbindung weiterer Partner wie z.B. Freizeiteinrichtungen, Vereine, Unternehmen
- Berücksichtigung der stadträumlichen Komponente des Bildungsumfeldes (bauliche und räumliche Übergänge zw. den Bildungseinrichtungen, Orte der Identifikation, Einbettung ins Wohnquartier)
- Einbeziehung laufender familienbezogener Projekte wie beispielsweise das aktuell laufende Projekt des Landes Rheinland-Pfalz „Kita plus“.
- Einbeziehen laufender ESF-Projekte wie „Jugend stärken im Quartier“
- Erkenntnisse aus dem Bundesprogramm „Bildungsketten“ des Bundesministeriums für Bildung und Forschung nutzen. Hier war es das Ziel, jedem ausbildungsreifen und ausbildungswilligen jungen Menschen eine Berufsausbildung zu ermöglichen. Frühzeitiger, individueller und systematisierter Berufsorientierungsprozess und eine intensive Begleitung der Jugendlichen standen hier auf der Agenda.
- Wichtig ist auch eine gemeinsame Koordination der einzelnen Maßnahmen insbesondere auch eine Kooperation zwischen Kitas, Schulen, Arbeitsagenturen, Jobcentern und Trägern der Jugendhilfe (Netzwerkaufbau).

Das Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms kann mit den baulichen Maßnahmen auch helfen, die strukturellen Mängel zu überwinden – nämlich mit der Anpassung der sozialen Infrastruktur. Maßnahmen wie das Quartierszentrum im Nordend und das Jugendzentrum in Neuhausen sollen helfen notwendige Unterstützungs- und Begegnungsorte zu schaffen.

4.5. Städtebaulicher Rahmenplan mit Maßnahmen



Entwicklungsziele und Maßnahmen gemäß IEK

Bauliche Entwicklungen

-  O5a Nachverdichtung und Quartierszentrum an der Kleinen Weide (1. Phase Entwicklung Nordend)
-  O5b Neuordnung zwischen Radgrubenweg und Nordendstraße (Einfachhäuser) (2.Phase Entwicklung Nordend)
-  O5c Neuordnung am Holzhof (3.Phase Entwicklung Nordend)
-  B9 Bauliche Nachverdichtung entlang der Güterhallenstraße
-  B13 Bauliche Nachverdichtung entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges
-  Bestandsbebauung in Entwicklungsbereichen

Private Sanierungsmaßnahmen und Wohnumfeldverbesserung

-  O4 Private Sanierungsmaßnahmen östlich (Aufwertung im Zuge Gebäudesanierung und Wohnumfeldverbesserung)
-  W6 Private Sanierungsmaßnahmen westlich (Aufwertung im Zuge Gebäudesanierung und Wohnumfeldverbesserung)

Freiraumentwicklungen und Maßnahmen auf der Grünen Schiene

-  Grüne Schiene: Potentielle Standorte für intensiv genutzte Freiflächen und anlagegebundene Freizeitangebote z.B.:
-  B4 Schaffung von Aufenthaltsbereichen / Treffpunkten
-  B5 Schaffung von Spielangeboten (dezentral)
-  B6 Schaffung von Sportangeboten
-  B7 Initiierung von Interkulturellen Gärten und Kleingärten
-  B10 Bau Jugendzentrum
-  B11 Gestaltung des Auftaktplatzes zwischen Grüner Schiene und Bahnhofsvorplatz
-  B12 Errichtung eines Denk- bzw. Mahnmals zur Deportation
-  O1 Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gaustr. / Pfortenring
-  B8 Schaffung / Bewahrung extensiv gestalteter Bereiche

 Vorhandene Verbindungselemente des städtischen Grünsystems

Ausbau von Straßenräumen

-  Straßenräume zum Ausbau und zur Straßen- und Parkraumgestaltung
-  O3 Ausbau Ahornweg
-  W1 Ausbau und Gestaltung Konrad-Meit-Platz
-  W2 Ausbau Gaustraße
-  W3 Ausbau Güterhallenstraße
-  W4 Ausbau Bebelstraße
-  W5 Ausbau Würdtweinstraße

Verbesserung von Vernetzungsstrukturen

-  Vorhandene und aufzuwertende Querungen / Bahnunterführungen
-  NT Umbau Neuhauser Tunnel
-  B14 Verbesserung Bahnunterführungen zwischen dem Bereich am Holzhof und Neuhausen bzw. dem Nordend
-  B15 Verbesserung Bahnunterführung sowie Wegeverbindung entlang der Pfrimm
-  Aufwertung der Verbindungsachse Pfrimm (Maßnahmenkomplex)
-  W7 Umgestaltung Auftaktplatz zur Pfrimmanlage
-  W8 Aufwertung der Pfrimmanlage
-  W9 Straßenraumgestaltung Lohstraße und westliche Talstraße
-  W10 Wegeverbindung entlang der Pfrimm zwischen Gaustraße und Wolframstraße
-  Angestrebte Wegeverbindungen
-  B17 Schaffung Wegeverbindung westlich der Bahn
-  B16 Schaffung Wegeverbindung östlich der Bahn
-  Zu überwindender Höhenunterschied zwischen Grüner Schiene und angrenzenden Wegeflächen macht eine Treppen- bzw. Rampenschließung notwendig
-  Untergeordnete Wegeverbindungen zur Erschließung der Grünen Schiene
-  Neubau bzw. Umnutzung bestehender Brückenbauwerke für die Verbindungsfunktion der Grünen Schiene
-  B2 Bau Brückenbauwerk am neuen Neuhauser Tunnel
-  B3 Nutzung bestehender Bahnbrücken

4.6. Integrierter Ziel-, Indikatoren- und Maßnahmenkatalog

| Handlungsfeld I: Umnutzung Bahnflächen | | | | |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| Ziele | Ziel I.1: Aufbau von Verbindungsstrukturen in die Innenstadt und ins umliegende Stadtgebiet | | Ziel I.2: Optimierung der Verbindungen zwischen den Bereichen östlich und westlich der Bahnschienen | |
| Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> ➤ B1w und B1o Schaffung Wegeverbindungen westlich wie östlich der Bahn (Maßnahmenkomplex integriert in Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen) <ul style="list-style-type: none"> ○ B2 Bau Brückenbauwerk für Fuß- und Radwegeverbindung am neuen Neuhauser Tunnel ○ B3 Nutzung bestehender Bahnbrücken ➤ Aufwertung der Verbindungsachse Pfrimm (Maßnahmenkomplex W7, W8, W9, W10) ➤ O1 Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gaustr. / Pfortenring ➤ O3 Ausbau Ahornweg ➤ O6 Ausbau Birkenweg ➤ O7 Ausbau Erlenstraße ➤ W2 Ausbau Gaustraße ➤ W3 Ausbau Güterhallenstraße ➤ W11 Ausbau Thomasstraße | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ B14 Verbesserung Bahnunterführungen zwischen dem Bereich am Holzhof und Neuhausen bzw. dem Nordend ➤ B15 Verbesserung Bahnunterführung sowie Wegeverbindung entlang der Pfrimm ➤ NT (Neuhauser Tunnel = Begleitprojekt) | |
| Indikatoren und Methoden | Bewertung der neu entstandenen Verbindungswege | Quartiersbegehung (Schlüsselpersonen) Beobachtung Bürgerbefragung | Bewertung der neu entstandenen Wege/Querungen | Quartiersbegehung (Schlüsselpersonen) Bürgerbefragung |
| | Tatsächlich neu entstandene Fuß- und Radwege | Quantitativ neu entstandene Wege (Länge) | | |
| | Bewertung der Veränderung durch Umgestaltung | Bürgerbefragung | Bewertung der Veränderung durch Umgestaltung | Bürgerbefragung |

| Handlungsfeld I: Umnutzung Bahnflächen | | | | |
|-----------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Ziele | Ziel I.3: Schaffung von öffentlichen Grünflächen, Spiel, Sport und Aufenthaltsräumen | | Ziel I.4: Punktuelle bauliche Entwicklung für nicht störendes Gewerbe und Dienstleistung bzw. öffentliche Einrichtungen | |
| Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex) <ul style="list-style-type: none"> ○ B4 Schaffung von Aufenthaltsbereichen / Treffpunkten ○ B5 Schaffung von Spielangeboten ○ B6 Schaffung von Sportangeboten ○ B7 Initiierung von interkulturellen Gärten und Kleingärten ○ B8 Schaffung / Bewahrung extensiv gestalteter Bereiche ➤ B10 Bau Jugendzentrum ➤ B12 Errichtung eines Denk- bzw. Mahnmal zur Deportation | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ B13 Bauliche Nachverdichtung entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges ➤ B9 Bauliche Nachverdichtung entlang der Güterhallenstraße ➤ B10 Bau Jugendzentrum | |
| Indikatoren und Methoden | Anzahl / Fläche der neu geschaffenen Spiel, Sport und Aufenthaltsmöglichkeiten | Sozialraumbeschreibung (quantitativ) | Veräußerung freiwerdender Bahnflächen an private Investoren (qm Grundstücksfläche / qm Bruttogeschossfläche) | Sozialraumbeschreibung (quantitativ), Daten Gewerbeanmeldung /Ummeldung |
| | Nutzung und Bewertung der Spiel-, Sport- und Bewegungsmöglichkeiten | Schlüsselpersonengespräche, Bürgerbefragung, Begehung, Beobachtung | Anzahl der Dienstleistungsanbieter hat sich erhöht Bewertung der baulichen Entwicklung und Beschreibung des Mehrwerts für das Quartier | Schlüsselpersonengespräche, Quartiersbegehung Bürgerbefragung |

| Handlungsfeld II: Soziale Infrastruktur | | | | |
|------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Ziele | Ziel II.5: Verbesserung des interkulturellen und sozialen Zusammenlebens | | Ziel II.6: Schaffung von Teilhabe und Mitwirkungsmöglichkeiten im Quartier | |
| Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> ➤ B10 Bau Jugendzentrum ➤ B7 Initiierung von interkulturellen Gärten und Kleingärten ➤ Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex: B4, B5, B6 Treffpunkte, Spiel- und Sportangebote) ➤ O4 und W6 Wohnumfeldverbesserung (durch private Sanierungsmaßnahmen) ➤ O5a Quartierszentrum an der Kleinen Weide | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ B7 Initiierung von interkulturellen Gärten und Kleingärten ➤ S3 Verfügungsfonds → Mikroprojekte (Jugend stärken) ➤ S2 Präventions- und Bildungsketten (Einbindung der Kinder- und Jugendlichen bei Entwicklung neuer Angebote) ➤ S1 Quartiersmanagement/ Quartiersbüro als zentrale Anlaufstelle | |
| Indikatoren und Methoden | Nutzung des neuen Jugendzentrums und Anzahl der Angebote | Quantitative Erfassung (Anzahl der Nutzer und Angebotsvielfalt) Schlüsselpersonenbefragung | Bewertung der Mikroprojekte in Bezug auf Umsetzung | Schlüsselpersonengespräche, Dokumentenanalyse |
| | Wahrnehmung und Bewertung der neuen Angebote im Quartier | Bürgerbefragung | Bewertung der Teilhabe- und Mitwirkungsmöglichkeiten an baulichen Projekten | Bürgerbefragung, Schlüsselpersonengespräche, Dokumentenanalyse |
| | Bewertung der Spielplätze, Spiel- und Sportmöglichkeiten | Bürgerbefragung; Beobachtung | Entstehung und Etablierung des Quartiersbüros | Schlüsselpersonengespräche, Dokumentenanalyse |
| | Nutzung der Spielplätze, Spiel- und Sportmöglichkeiten | Beobachtung, Quantitative Analyse | Bekanntheit des Quartiersbüros seitens der Bürger | Bürgerbefragung, Schlüsselpersonenbefragung |

| Handlungsfeld II: Soziale Infrastruktur | | | | |
|------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| Ziele | Ziel II.7: Bündelung bestehender und Ergänzung fehlender Angebote | | Ziel II.8: Förderung der Kommunikation zwischen Quartier/Akteuren vor Ort und Verwaltung | |
| Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> ➤ S4 Kooperationsvereinbarung Jugendhilfe +Schule ➤ S5 Netzwerk Jugend stärken im Quartier ➤ S1 Quartiersmanagement ➤ Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex B5, B6, B7: Treffpunkte, Spiel- und Sportangebote) ➤ B10 Bau Jugendzentrum ➤ O5a Quartierszentrum an der Kleinen Weide | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ O5a Quartierszentrum an der kleinen Weide ➤ S1 Quartiersmanagement (als Schnittstelle zwischen Quartier und Verwaltung) | |
| Indikatoren und Methoden | Bewertung der Angebote im Quartier | Schlüsselpersonengespräche | Bewertung der Kommunikationsstrukturen vor Ort | Schlüsselpersonengespräche, Bürgerbefragung |
| | | | Bewertung Zusammenarbeit Quartiersmanagement u. Stadt Worms | Schlüsselpersonengespräche |
| | Neue Angebote entstehen | Quantitative Erfassung (Anzahl der Nutzer und Angebotsvielfalt) | | |
| | Bewertung des Informationsflusses zwischen den Akteuren im Quartier und Bündelung der Netzwerkarbeit | Schlüsselpersonengespräche, Dokumentenanalyse | Zentrale Anlaufstellen für Bürger/innen und Akteure im Quartier wurden geschaffen | Schlüsselpersonengespräche, Bürgerbefragung, Dokumentenanalyse |

| Handlungsfeld III: Bildung und Beschäftigung | | | | |
|-----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Ziele | Ziel III.9: Verbesserung der Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen | | Ziel III.10: passgenaue Hilfen für junge Menschen im Übergang Schule und Beruf | |
| Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> ➤ S2 Präventions- und Bildungsketten <ul style="list-style-type: none"> ○ Bildungsangebote ○ Ausreichende Betreuungsmöglichkeiten ○ Aufenthaltsräume für Kinder und Jugendliche | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ S2 Präventions- und Bildungsketten <ul style="list-style-type: none"> ○ Ausbildungsnetzwerk ○ Aufsuchende Jugendsozialarbeit ○ Casemanagement ○ Beratung ➤ S5 Netzwerk Jugend stärken im Quartier | |
| Indikatoren und Methoden | Bewertung der Angebote für Kinder und Jugendliche vor Ort | Bürgerbefragung Schlüsselpersonengespräche Dokumentenanalyse | Erreichung der Zielwerte des Projekts Jugend stärken „Grüne Schiene für Jugendliche“: 120 junge Menschen werden erreicht. 66 haben am Ende des Projekts einen Arbeitsplatz bzw. eine schulische/berufliche Bildung. | Zähllisten |
| | Relevante Daten zur Beschreibung der Situation von Kindern und Jugendlichen ändern sich (Positive Tendenz) Bewertung soziale Segregation | HzE-Fälle (Hilfe zur Erziehung) Übergangsquoten Schuleingangsuntersuchung Kinder/Jugendliche im SGB II-Bezug JGH-Fälle (Jugendgerichtshilfe) Anteil ausländischer Familien | Bewertung der Vernetzung der relevanten Akteure im Übergang Schule-Beruf | Schlüsselpersonengespräche |
| | Bewertung der Vernetzung vor Ort im Zusammenhang mit Bildungsübergängen | Schlüsselpersonengespräche | Veränderung der Arbeitslosenzahlen –Junge Menschen (U25) im Programmgebiet (vgl. Programmstart-Programmende) | Arbeitslosenstatistik |
| | Anzahl der Angebote und Aufenthaltsräume für Kinder und Jugendliche | Sozialraumbeschreibung (quantitativ) | Anzahl der Akteure, die aktiv an der Präventions- und Bildungskette beteiligt sind. | Netzwerkanalyse Schlüsselpersonengespräche |

| Handlungsfeld III: Bildung und Beschäftigung | | | | |
|-----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|
| Ziele | Ziel III.11: Stärkere Zusammenarbeit von Akteuren im Quartier | | Ziel III.12: Integration von Langzeitarbeitslosen | |
| Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> ➤ S4 Kooperationsvereinbarung Jugendhilfe + Schule ➤ S5 Netzwerk Jugend stärken im Quartier ➤ S1 Quartiersmanagement | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ S6 BIWAQ (Maßnahmen müssen im Prozess entwickelt werden Bsp.: Job-Café im Quartier, Unternehmensnetzwerk) | |
| Indikatoren und Methoden | Eine gemeinsam getragene Kooperationsvereinbarung Jugendhilfe und Schule liegt vor | Schlüsselpersonengespräche Dokumentenanalyse | Entwicklung der Arbeitslosigkeit bzw. Langzeitarbeitslosigkeit im Programmgebiet (Programmstart und-ende) | ALO SGB II; Langzeitarbeitslose |
| | Bewertung der Kommunikation und Vernetzung im Programmgebiet | Schlüsselpersonengespräche | Bewertung Zusammenarbeit Jobcenter u. Quartiersmanagement u. Stadt Worms | Schlüsselpersonengespräche |
| | Neue Netzwerke entstehen | Analyse (TN, Häufigkeit, Themen, Ergebnisse) der Netzwerktreffen. | Niederschwelliges Beratungsangebot wird angenommen | Nutzeranalyse (quantitativ) |
| | Netzwerkorganisation und Informationsweitergabe findet im Quartier statt | Schlüsselpersonengespräche Dokumentenanalyse | Kooperationen mit Unternehmen entstehen | Anzahl der aufgebauten Kooperationen zu Unternehmen |

| Handlungsfeld IV: Wohnen und Wohnumfeld | | | | |
|------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| Ziele | Ziel IV.13: Verbesserung der Wohnqualität und Nutzungsvielfalt | | Ziel IV.14: Nutzungsverbesserung und Aktivierung vorhandener Freiräume | |
| Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> ➤ B9 Bauliche Nachverdichtung entlang der Güterhallenstraße ➤ B13 Bauliche Nachverdichtung entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges ➤ O5a Nachverdichtung (Wohnnutzung) und Quartierszentrum an der Kleinen Weide ➤ O5b Neuordnung zwischen Radgrubenweg und Nordendstraße | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex B4, B5, B6: Treffpunkte, Spiel- und Sportangebote) ➤ B7 Initiierung von interkulturellen Gärten und Kleingärten ➤ B12 Errichtung eines Denk- bzw. Mahnmals zur Deportation ➤ O1 Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gaustr. / Pfortenring ➤ W1 Ausbau und Gestaltung Konrad-Meit-Platz ➤ W3 Straßenraumgestaltung Güterhallenstraße ➤ W7 Umgestaltung Auftaktplatz zur Pfrimmanlage ➤ W6 und O4 Wohnumfeldverbesserung (durch private Sanierungsmaßnahmen) ➤ O5a Nachverdichtung (Wohnnutzung) und Quartierszentrum an der Kleinen Weide ➤ O5b, O5c Umgestaltung Nordend insgesamt ➤ O5a Spielplatzneugestaltung im Zuge der Nachverdichtung mit Quartierszentrum an der kleinen Weide ➤ Renaturierung nördlicher Teilabschnitt der Pfrimm (flankierende Maßnahme) | |
| Indikatoren und Methoden | Verbesserung Wohnqualität | Bürgerbefragung | Zufriedenheit mit der Umgestaltung | Schlüsselpersonengespräche |
| | | | Bewertung Wohnumfeld Bewertung Freizeitmöglichkeiten | Bürgerbefragung |
| | Die Nutzungsvielfalt von Bevölkerungsgruppen ist gegeben | Sozialraum- und Nutzergruppenbeschreibung | Verbesserung Aufenthaltsqualität | Bürgerbefragung, Beobachtung |
| | Bewertung Zusammenleben verschiedener Nationen und Bevölkerungsgruppen | Bürgerbefragung | Bewertung Lebensqualität im Quartier | Bürgerbefragung |

| Handlungsfeld IV: Wohnen und Wohnumfeld | | | | |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Ziele | Ziel IV.15: Gestaltung von zentralen Plätzen und Orten | | Ziel IV.16: Optimierung der Straßengestaltung | |
| Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> ➤ B4, B5, B6 Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex) ➤ B11 Auftaktplatz zwischen Grüner Schiene und Bahnhofsvorplatz (am Jugend-/ Kulturzentrum) ➤ B12 Denk-bzw. Mahnmal zur Deportation ➤ O5a Quartierszentrum an der kleinen Weide (samt Außenbereich als Treffpunkt und mit verlagertem und neugestaltetem Spielplatz) ➤ W1 Ausbau und Gestaltung Konrad-Meit-Platz ➤ W7, W8, W9, W10, Aufwertung der Verbindungsachse Pfrimm (Maßnahmenkomplex) | | <ul style="list-style-type: none"> ➤ O1 Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gaustr. / Pfortenring ➤ O3 Ausbau Ahornweg ➤ O6 Ausbau Birkenweg ➤ O7 Ausbau Erlenstraße ➤ W1 Ausbau und Gestaltung Konrad-Meit-Platz ➤ W2 Ausbau Gaustraße ➤ W3 Ausbau Güterhallenstraße ➤ W4 Ausbau Bebelstraße ➤ W5 Ausbau Würdtweinstraße ➤ W9 Straßenraumgestaltung Lohstraße und westliche Talstraße ➤ W11 Ausbau Thomasstraße ➤ NT (Neuhauser Tunnel = Begleitprojekt) | |
| Indikatoren und Methoden | Zufriedenheit mit der Umgestaltung | Schlüsselpersonengespräche, Bürgerbefragung | Neue Straßengestaltung wird positiv wahrgenommen | Bürgerbefragung, Schlüsselpersonengespräche |
| | Erhöhung des Sauberkeitsempfindens | Schlüsselpersonengespräche, Bürgerbefragung | Neue Parkmöglichkeiten entstehen / vorhandene neu geordnet | Quantitative Quartiersanalyse |
| | Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens | Schlüsselpersonengespräche, Bürgerbefragung | Verkehrssituation entspannt sich | Bürgerbefragung |
| | | | Erhöhung des Sauberkeitsempfindens | Schlüsselpersonengespräche, Bürgerbefragung |
| | | | Erhöhung des subjektiven Sicherheitsempfindens | Schlüsselpersonengespräche, Bürgerbefragung |

4.7. Hinweise für die Umsetzung

4.7.1. Steuerung des Gesamtprozesses

Die Lenkungsgruppe (vgl. 2.1.1) soll auch wie bisher in der Projektumsetzung steuernd tätig sein. Die Verantwortung hierfür liegt beim Bereich 6 (Planen und Bauen). Das Quartiersmanagement (vgl. auch 4.3.4) soll ebenfalls Teil dieser steuernden Gruppe werden. Aus der Lenkungsgruppe heraus sollen je nach Bedarf maßnahmenbezogene Arbeitsgruppen installiert werden. Neben einer/einem Verantwortlichen (im Idealfall auch Mitglied der Lenkungsgruppe) sollen weitere Fachleute aus der Verwaltung eingebunden werden. Diese Gruppe hat dann die Aufgabe, die im Integrierten Entwicklungskonzept definierte Maßnahme fachlich voran zu treiben und auch gemeinsam mit dem Quartiersmanagement die Bürgerbeteiligung und -information zu organisieren (dies gilt vor allem auch gegenüber dem AK Nordend). Bei Verfahrensfortschritt soll die Arbeitsgruppe wiederum in der Lenkungsgruppe über den aktuellen Stand berichten. Die politischen Entscheidungsträger/innen werden über die Entwicklungen der einzelnen Maßnahmen über die Ausschüsse und den Ortsbeirat Neuhausen auf dem Laufenden gehalten und ferner auch zu den Bürgerbeteiligungsaktionen eingeladen. Der Stadtrat beschließt schlussendlich die einzelnen Maßnahmen.

4.7.2. Beteiligungsformate

In der Phase, in der das Programm Soziale Stadt Grüne Schiene Worms in die Umsetzung geht, ergeben sich besondere Herausforderungen und spezifische Chancen für ein Projekt, das sich an der Zielsetzung orientiert, weit reichende bauliche Projekte zu realisieren, bürgerschaftliches Engagement zu fördern und die Beteiligung an der Sozialraumgestaltung weiter zu unterstützen bzw. in Gang zu setzen (informieren, unterstützen, aktivieren, beteiligen). Diese Situation kann von einer gewissen Euphorie des Aufbaus begleitet sein, wird aber auch schwierige Fragen und Konflikte aufwerfen. In dieser Phase soll die Lebenssituation der Bewohner/innen im Fördergebiet immer besondere Berücksichtigung finden. Frühzeitige Beteiligung und Information, niederschwellige Ansprache und das Nutzen bestehender Netzwerkstrukturen sollen Handlungsmaxime sein.

Eine positive Grundhaltung wird, trotz der Belastungen durch bauliche Maßnahmen, das nachbarschaftliche Miteinander eher prägen können, wenn transparente Entscheidungen getroffen, ein stetiger Informationsfluss sowie eine Möglichkeit des Austauschs ermöglicht werden. Diese Prozesse der öffentlichen Meinungsbildung und des Austauschs von Informationen, Befindlichkeiten, Ideen und Aktionsplänen sollen sowohl in formalisierten Gremien und Foren ihren Raum finden (AK Nordend, Ortsbeirat Neuhausen, Zwischenbilanzkonferenzen, maßnahmenbezogene Beteiligungsaktionen, Beirat „Jugend stärken im Quartier“) als auch in informellen, persönlich geprägten Kreisen der Kommunikation und der Begegnung. In diesem Zusammenhang erscheint es wichtig, präsent zu sein bei kleineren und größeren Festlichkeiten im Sozialraum, die für möglichst viele Bewohner/innen in den Wohnquartieren von Bedeutung sind (Spatenstiche / Richtfeste / jahreszeitliche Feste). Mit Hilfe des großen Stadtteilmodells, das in unterschiedlichen Kontexten präsentiert werden kann, werden Planungen verständlich und greifbar. Zudem ist immens wichtig, dass mit der städtischen Wohnungsbaugesellschaft bei der Mieteransprache (weitreichende bauliche

Veränderungsprozesse) sehr eng zusammen gearbeitet wird. Die Vielfalt der Beteiligungsformen miteinander in Beziehung zu setzen, zu ordnen, in einen größeren Gestaltungshorizont einzubringen und öffentlich zu Gehör zu bringen, wird die besondere Aufgabe des Quartiersmanagements sein. Hier muss auch in der jetzigen Phase noch ein Gestaltungsspielraum sein.

Mit dem Aufbau der sozialen Infrastruktur, mit passgenauen Angeboten und einem Ansprechpartner im und für die beiden Quartiere (vgl. Quartiersmanagement) soll es gelingen, die Zielgruppen noch stärker einzubinden. Wenn die Inszenierungen zur Förderung eines nachbarschaftlichen Gemeinschaftsbewusstseins eine breite Resonanz finden, erweitert sich die Motivationsbasis bei vielen Menschen dafür, sich in Projekte einzubringen. In den Quartieren westlich und östlich der Schienen wird die Zuversicht etabliert, dass bürgerschaftliches Engagement bei Gestaltungsprozessen im urbanen Umfeld nachhaltig bedeutsame Wirkung haben kann.

4.7.3. Verfügungsfonds Soziale Stadt

Verfügungsfonds Soziale Stadt

- Konzept und Richtlinien der Stadt Worms zur Verwendung und Vergabe -

Der Verfügungsfonds dient der Finanzierung kleinteiliger Projekte. Durch gemeinsame, integrative und öffentlichkeitswirksame Projekte von öffentlicher Hand, Unternehmen, Gewerbetreibenden und der Bürgerschaft soll der funktionale Strukturwandel mit Hilfe des Programms Soziale Stadt Grüne Schiene Worms voran gebracht werden. Diese Aktivitäten sollen als Ausdruck der gemeinsamen Verantwortung und mit dem Instrument des Verfügungsfonds unterstützt werden. Durch den Verfügungsfonds sollen Projekte und Aktionen angestoßen und umgesetzt und somit die Teilnahme engagierter Akteure an der Gebietsentwicklung gestärkt werden. Zugleich eröffnet der Fonds die Möglichkeit, finanzielle Mittel flexibler und lokal angepasst einzusetzen. Damit soll es gelingen, weitere Akteure und Partner für die Gebietsentwicklung zu gewinnen und in die Finanzierung von Projekten einzubinden. Die Zielgruppe der Projekte sollte überwiegend aus dem Fördergebiet kommen oder ihren Lebensmittelpunkt dort haben (Schule etc.).

Aus dem Verfügungsfonds sollen kleinere, in sich abgeschlossene Projekte (ohne Folgekosten) kurzfristig und unbürokratisch finanziert werden.

1. Ziele

Die Projekte sollen sich grundsätzlich an den Zielen und Handlungsansätzen des Integrierten Entwicklungskonzepts orientieren. Dabei sind folgende übergeordnete Ziele maßgeblich:

- Aktivierung privaten Engagements für die Entwicklung und die Aufwertung des Gebiets sowie die Herbeiführung und Stärkung von Kooperationen unterschiedlicher Akteure
- Stärkung der Selbstorganisation der privaten Kooperationspartner. Insbesondere sollen die Bewohnerinnen und Bewohner eines Quartiers in ihrem Engagement finanziell unterstützt werden und es sollen private Vereine, Initiativen und Organisationen dadurch in die Lage versetzt werden, Projekte zu initiieren und Verantwortung zu übernehmen.
- flexible Umsetzung „eigener“ und öffentlichkeitswirksamer Projekte
- Verstetigung der baulichen Projekte
- Verstetigung der Beteiligungsprozesse
- Förderung der Zusammenarbeit und Aufbau sozialer Netze
- Förderung von ehrenamtlichem Engagement
- Förderung der sozialen und kulturellen Stadtteilentwicklung
- Entwicklung von Bürgerbewusstsein und Identifikation mit dem Quartier
- Verbesserung der öffentlichen Infrastruktur
- Aufwertung des Wohnumfeldes
- Förderung von Umwelt- und Naturschutz
- Förderung der Integration aller sozialen Gruppen, Generationen und Kulturen im Quartier

2. Förderkriterien

Förderfähig sind Projekte, die sich an den Zielen unter Punkt 1. orientieren und im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung sind. Sie leisten einen zusätzlichen und wesentlichen Beitrag im Gebiet Soziale Stadt Grüne Schiene Worms, wirken sozial-integrativ und öffentlichkeitswirksam und aktivieren oder stärken die Eigenbeteiligung der Akteure. Es besteht kein Rechtsanspruch auf Förderung. Ausgaben können nur an den im Bewilligungsbescheid angegebenen Bewilligungsempfänger erstattet werden. Eine Mischfinanzierung durch eigene oder Drittmittel ist gewünscht.

Es werden nur Projekte gefördert, die

- keine Pflichtaufgaben der Stadt Worms sind.
- inhaltlich und finanziell abgrenzbar und keine institutionelle Förderung bekommen.
- das wirtschaftlichste Angebot nutzen. Der Fördergegenstand muss möglichst günstig sein, dies sollte z.B. durch Vorlage von Vergleichsangeboten nachgewiesen werden.
- nicht in anderweitiger Weise gefördert werden (Verbot der Doppelförderung).
- in Abstimmung mit den zuständigen Fachämtern entwickelt worden sind.
- einen eindeutigen Bezug zum Fördergebiet haben.
- sich am Bedarf des Quartiers orientieren. Der Bedarf muss dem Entscheidungsgremium deutlich gemacht werden.
- ein zeitnahes und sichtbares/erlebbares Ergebnis zur Folge haben.
- im Sinne einer Anschubwirkung oder im Hinblick auf sein Entwicklungspotential nachhaltig wirken müssen.
- im öffentlichen Interesse liegen.

Nicht förderfähig sind:

- Projekte, mit deren Durchführung bereits vor der Bewilligung begonnen wurde.
- laufende Betriebs- und Sachkosten des Antragstellers.
- Personalkosten des Antragstellers, die nicht dem Projekt zugeordnet werden können.
- jegliche Kosten, die nicht in direktem Zusammenhang mit den Projekten stehen:
 - Bußgelder
 - Abschreibungen
 - Finanzierungs- und Gerichtskosten
 - Gebühren, Abgaben, Versicherung, Beiträge
 - Personal- und Sachaufwendungen der Gemeindeverwaltung
 - Die Auflistung ist nicht abschließend, weiteres kann aus dem § 44 LHO, aus der VV zu § 44 LHO und der VV-StBauE (I. Abschnitt A Nr. 5.3 ff.) entnommen werden.
 - Wahrnehmung eigentumsseitiger Pflichten
 - Projekte Bestandssicherung

3. Höhe und Verwaltung des Verfügungsfonds

Der Verfügungsfond stellt ein jährliches Budget in Abhängigkeit der Fördermittel bereit. Verwalter des Verfügungsfonds ist der Bereich 6 - Planen und Bauen. Eine Förderung durch den Verfügungsfonds erfolgt nur im Rahmen der bewilligten Fördermittel und der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel.

Die Projektförderung aus Mitteln des Verfügungsfonds wird als Zuschuss gewährt. Der Zuschuss soll im Regelfall einen Betrag von 5.000 € (brutto) pro Projekt und Jahr nicht übersteigen. Im Einzelfall kann unter Angabe besonderer Gründe der Betrag von 5.000 € (brutto) überschritten werden.

4. Antragsstellung

Antragsberechtigt sind alle natürlichen oder juristischen Personen. Anträge können ganzjährig gestellt werden. Die Anträge werden in der Reihenfolge ihres Eingangs bearbeitet. Die Anträge sind in schriftlicher Form an die Stadt Worms (Anschrift: Stadt Worms, Bereich 6 - Planen und Bauen, „Soziale Stadt Grüne Schiene“, Marktplatz 2, 67457 Worms) über das dafür vorgesehene Antragsformular (erhältlich beim Quartiersmanagement) zu stellen und müssen folgende Angaben enthalten:

- Titel des Projekts
- Kontaktdaten des Antragstellers und Kontaktperson
- Bankverbindung
- Beschreibung der geplanten Projekte sowie des Nutzens und der zu erwartenden Effekte für das Gebiet „Soziale Stadt Grüne Schiene“
- Zuordnung des Projekts zu den Zielen des Integrierten Entwicklungskonzepts
- Zeitpunkt der Umsetzung
- Zuschussbedarf und Darstellung weiterer Mittel für die Projekte
- Versicherung, dass keine anderen Mittel zur vollständigen Finanzierung vorhanden sind; detaillierte Kostenkalkulation
- bei Beantragung von Honorar: Qualifikationsnachweis für das eingesetzte Personal
- Nachweis der Wirtschaftlichkeit, z.B. durch drei Vergleichsangebote

Anträge müssen im Regelfall mindestens zwei Monate vor dem geplanten Maßnahmenbeginn eingegangen sein, diese werden durch das Stadtteilgremium beraten und über die Mittelvergabe entscheidet letztlich die Steuerungsgruppe. Die Entscheidungen über die Anträge sollen langfristig in einem vierteljährlichen Rhythmus getroffen werden. Anträge, die in die verbindliche, jährliche Projektplanung aufgenommen werden, müssen im Regelfall spätestens drei Monate vor Beginn des Kalenderjahres eingegangen sein.

5. Rechtsgrundlagen

- Landeshaushaltsordnung (LHO)
- Allgemeine Nebenbestimmungen für Zuwendungen zur Projektförderung (ANBest-P)
- Richtlinien für die Verwendung der Mittel des Verfügungsfonds
- Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)
- Verwaltungsvorschrift zur Förderung der städtebaulichen Erneuerung (VV-StBauE)

6. Bewilligung

Als Entscheidungsgremium wird die Lenkungsgruppe des Projekts Soziale Stadt Grüne Schiene Worms bestimmt. Diese legitimiert die Mittelfreigabe aus dem Verfügungsfonds. Das Gremium berücksichtigt bei seinen Entscheidungen die grundsätzlichen Ziele und Projekte (Integriertes Entwicklungskonzept) des Projekts Soziale Stadt Grüne Schiene Worms. Die eingegangenen Projektanträge werden insbesondere in diesem Zusammenhang durch das Quartiersmanagement vorab analysiert und bewertet und verbunden mit einer kurzen Stellungnahme an das Entscheidungsgremium weitergereicht. Hierzu erfolgt vor Ort eine Abstimmung mit dem AK Nordend und einem noch zu schaffenden Netzwerk. Durch diese intensive Vorbereitung der Anträge und die Teilnahme des Quartiersmanagements in der Lenkungsgruppe ist gewährleistet, dass die Bedarfe vor Ort/ im Quartier gesehen werden.

Das Entscheidungsgremium berät abschließend über die Förderung von Projekten in nichtöffentlicher Sitzung. Stimmrecht über die Förderung der Projekte haben nur die Mitglieder des Entscheidungsgremiums. Zur Entscheidung genügt die einfache Mehrheit (Enthaltungen werden nicht mitgezählt). Die Lenkungsgruppe ist nur beschlussfähig, wenn mindestens 50% der stimmberechtigten Mitglieder bei der Sitzung anwesend sind.

7. Stimmberechtigte Bereiche/Abteilungen/Institutionen (je eine Stimme)

Bereich 3 - Öffentliche Sicherheit und Ordnung

Bereich 4 - Kultur, Bildung und Sport

Bereich 5 - Soziales, Jugend und Wohnen

Abteilung 5.00 - Jugendhilfeplanung und Sozialplanung

Bereich 6 - Planen und Bauen

Abteilung 6.1 - Stadtplanung und Bauaufsicht

Abteilung 7.04 Gleichstellungsstelle

Integrationsbeauftragte der Stadt Worms

Polizeiinspektion Worms

Quartiersmanagement

Wohnungsbau GmbH Worms

- Die eingegangenen Anträge werden durch die Projektsteuerung/-partner und die Fachämter der Stadtverwaltung Worms auf die Erfüllung der Ziele und Förderkriterien hin überprüft.
- Die förderrechtlich gültigen Anträge werden im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ in der Lenkungsgruppe diskutiert und in eine Rangfolge gebracht.
- Die letztgültige Zusage zur Bezuschussung erfolgt in schriftlicher Form durch die Stadt Worms an den Antragsteller.

8. Förderungsart/ Finanzierung/ Förderobergrenze

- Bei dem Verfügungsfonds handelt es sich um eine Projektförderung.
- Die Bewilligung erfolgt als Fehlbedarfsfinanzierung.
- Die Förderobergrenze wird angemessen und nach Einzelfall festgelegt.

9. Vergabe, Mittelgewährung und Abrechnung

- Die Auszahlung des Zuschusses erfolgt in der Regel nach Durchführung des Projekts, dem Erhalt und Prüfung einer Abschlussrechnung und der entsprechenden Belege (inhaltliche Dokumentation des Projekts max. 5 Seiten mit Fotos, eine vollständige Kosten- und Finanzierungsübersicht /Einnahmen/Ausgaben mit Originalrechnungen). Ist ein vom Entscheidungsgremium ausgewähltes Projekt ohne Vorfinanzierung nicht durchführbar, kann im Ausnahmefall auch eine Vorfinanzierung aus dem Verfügungsfonds erfolgen.
- Die Abrechnung muss innerhalb eines Zeitraums von zwei Monaten nach Abschluss des Projekts vorgenommen werden.

10. Zweckbindungsdauer

- Aus Zuwendungsmitteln angeschaffte Gegenstände sind für den Verwendungszweck gemäß der Afa-Tabelle zu erhalten.
- Die entsprechende Zweckbindungsdauer wird dem Zuwendungsempfänger nach der Abrechnung des Verwendungsnachweises per Schreiben mitgeteilt.
- Die Zweckbindungsdauer beginnt mit dem im Verwendungsnachweis angegebenen Datum der tatsächlichen Fertigstellung/Inbetriebnahme des geförderten Projekts.
- Sollten die beschafften Gegenstände vor Ende der Zweckbindungsfrist unbrauchbar sein, ist die Bewilligungsbehörde zu informieren.
- Wird ein aus Zuwendungsmitteln beschaffter Gegenstand vor Ablauf der Frist veräußert, kann die Bewilligungsbehörde die Zuwendung anteilig zurückfordern.

11. Auszahlung

- Die Auszahlung des Zuschusses erfolgt grundsätzlich nach Umsetzung des Projekts, dem Erhalt einer Abschlussrechnung und der entsprechenden Belege. Es wird in Form eines Verwendungsnachweises abgerechnet. Auftragsvergaben und Anschaffungen, die vor der Bewilligung des Projekts durch die Stadtverwaltung Worms erfolgen, können generell nicht berücksichtigt werden.
- Eine Erhöhung der Gesamtkosten führt nicht zu einer Zuschusserhöhung. Eine Verringerung der Gesamtkosten unter die Höhe des bewilligten Zuschusses hat eine entsprechende Reduzierung des Zuschusses zur Folge.

12. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt mit Beschluss am ... durch den Stadtrat der Stadt Worms, am ... in Kraft.

4.7.4. Evaluation und Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept

Fortschreibung Integriertes Entwicklungskonzept und formative/summative Evaluation

Das **Integrierte Entwicklungskonzept** ist dynamisch – manche Maßnahmen können innerhalb von 10 Jahren wie geplant realisiert werden, andere nicht. Auch gesamtgesellschaftliche Veränderungsprozesse wirken in die Themenfelder der Sozialen Stadt. Aus diesen Gründen legt der Fördermittelgeber in jüngster Vergangenheit Wert darauf, dass Integrierte Entwicklungskonzepte fortgeschrieben werden. Hinzu kommt im konkreten Fall auch die Tatsache, dass man nicht weiß, wie sich die Verhandlungen mit der Bahn über den Flächenerwerb entwickeln und wie schnell man es im Projekt schafft, die soziale Infrastruktur den Bedürfnissen anzupassen.

... insgesamt sollen die Länder stärker darauf achten, dass Integrierte Entwicklungsberichte fortgeschrieben werden, um sie an die aktuellen Bedingungen anzupassen und inhaltliche Lücken zu schließen... (vgl. Statusbericht Soziale Stadt 2014, S. 44)

... auf kommunaler Ebene sollte Evaluierungen trotz des höheren Finanzierungseinsatzes ein höherer Stellwert beigemessen werden ... (vgl. Statusbericht Soziale Stadt 2014, S. 44)

Eine **prozessbegleitende Evaluation** liefert wichtige Informationen zu Stärken und Schwächen der Umsetzung (steuerungsoptimierende Hinweise). Die prozessbegleitende Evaluation stützt sich überwiegend auf qualitative Befunde. Der hier im Integrierten Entwicklungskonzept erarbeitete Ziel- und Indikatorenkatalog soll im Laufe des Prozesses weiterentwickelt werden. Je nach Verlauf der Projektumsetzung und einer Verschiebung der Prioritäten, sind neue Handlungsfelder zu bestimmen und wieder entsprechenden Maßnahmen zuzuordnen. **Auf Basis der Evaluationsergebnisse kann eine Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzepts erfolgen.**

Eine transparente Darstellung des Ziel- und Indikatorenkatalogs ist erforderlich, um ihn damit ins „öffentliche Bewusstsein“ zu rücken und um die Zieldiskussion im Laufe des Prozesses aufrecht zu erhalten. Das hier vorgeschlagene partizipatorisch und methodenpluralistisch angelegte Evaluationsdesign soll sowohl auf die Analyse von Dokumenten und Daten (Antrag, Zwischenberichte, weiteres Zahlenmaterial, Dokumentenanalysen etc.) als auch auf Befragungen von administrativen Akteuren sowie Schlüsselpersonen und Bürger/innen vor Ort zurückgreifen.

Die **Wirkungsevaluation**, die sich verstärkt auch quantitativen Aspekten widmet, erlaubt am Ende der Projektlaufzeit eine Gesamtbewertung der Ergebnisse (Erfolgskontrolle). Ein „Nachhaltigkeitsworkshop“, bei dem die Ergebnisse der Evaluation präsentiert und Nachhaltigkeitsperspektiven, Lösungsmöglichkeiten und Transfermöglichkeiten auf andere Projekte erarbeitet und diskutiert werden sollen, runden das Design ab.

**Prozessbegleitende Evaluation (in den Jahren 2019 und 2022) sowie
im Bedarfsfall eine Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzepts**

- ✓ **Befragung von 15 Schlüsselpersonen** (vgl. oben), die mittelbar oder unmittelbar in Zusammenhang mit dem Projekt stehen und **Interview mit fünf Projektpartnern (Projektleitung etc.)**
- ✓ **Wiederholung der Bürgerbefragung**
- ✓ **Dokumentenanalyse** und Dokumentation von Veranstaltungen
- ➡ Auswertung von Zeitungsbeiträgen ➡ Auswertung von bisherigen Zwischenberichten, Zähllisten
- ✓ **Zwischenbilanzworkshop und Fortschreibung des Integrierten Entwicklungskonzepts**

Abschlussevaluation (Jahr 2025/2026)

- ✓ **Befragung von 15 Schlüsselpersonen** (vgl. oben), die mittelbar oder unmittelbar in Zusammenhang mit dem Projekt stehen und **Interview mit fünf Projektpartnern (Projektleitung etc.)**
- ✓ abschließende **Bürgerbefragung**
- ✓ **Dokumentenanalyse (Protokolle etc.)**
- ➡ Auswertung von Zeitungsbeiträgen ➡ Auswertung von bisherigen Zwischenberichten
- ✓ **Nachhaltigkeitsworkshop und Nachhaltigkeitskonzept**

5. Ausblick

Mit dem Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms hat die Stadt Worms eine „Mammutaufgabe“ zu bewältigen oder wie es Oberbürgermeister Michael Kissel bei der Veranstaltung „Perspektiven für die Grüne Schiene“ formuliert hat, die „größte stadtentwicklungspolitische Herausforderung der vergangenen Jahrzehnte“ zu bestehen. Mit dem hier vorliegenden Integrierten Entwicklungskonzept und mit der Definition von konkreten Zielen und passgenauen Maßnahmen ist die Basis für eine nachhaltige Aufwertung des Fördergebiets gelegt worden. Auch konnte mit einer methodisch breit angelegten Bürgerbeteiligung eine Aufbruchstimmung erzeugt werden, die es im weiteren Projekt unbedingt zu nutzen gilt.

Ferner ist bei der Entwicklung der frei werdenden Bahnflächen, kombiniert mit der Quartiersentwicklung westlich und östlich der Schienen, eine flexible lösungs- und maßnahmenorientierte Umsetzungsstrategie notwendig – zumal die Verhandlungen mit der Deutschen Bahn über den Ankauf der Bahnflächen noch nicht abgeschlossen sind. Weiterhin werden auch gesamtgesellschaftliche Aspekte wie beispielsweise die Unterbringung von Flüchtlingen in die Ausgestaltung der Projektinhalte hinein wirken und müssen Beachtung finden.

Die ämterübergreifende Lenkungsgruppe hat gemeinsam mit dem Quartiersmanagement die Aufgabe, diesen Prozess zu steuern und die Maßnahmen gemeinsam mit der Bürgerschaft und mit enger Einbindung der politischen Vertreter/innen umzusetzen. Wenn es gelingt, auch die finanziellen Ressourcen bereit zu stellen, wird das Projekt Soziale Stadt Grüne Schiene Worms die gewünschten positiven Effekte für die Stadt Worms bringen.

6. Konzentration auf die Entwicklung in den Quartieren

6.1. Erläuterungen

Vorgaben/ Sachstand

Im Verlauf der Vorbereitenden Untersuchungen und bei der Erarbeitung des Integrierten Entwicklungskonzepts wurde deutlich, dass nicht alle in den Handlungsfeldern definierten Ziele weiterverfolgt und auch nicht alle vorgeschlagenen Maßnahmen über das Programm „Soziale Stadt“ realisiert werden können. Folgende Rahmenbedingungen sind eingetreten:

- Der Förderrahmen von 16 Millionen Euro (100%) ist als Vorgabe des Landes Rheinland-Pfalz zwingend einzuhalten.
- Es ist unklar, ob die von der DB Immobilien ursprünglich als entbehrlich angesehenen Flächen tatsächlich nicht doch für Bahnzwecke gebraucht werden und derzeit auch nicht verbindlich vorhersehbar, wann diese Entscheidung getroffen wird. Dies betrifft vor allem die Bahnflächen im nordwestlichen und nordöstlichen Teil (entlang der Bensheimer Straße) der vorgeschlagenen Gebietskulisse. Hingegen besteht im südwestlichen Teil der Bahnflächen (südlich des Neuhauser Tunnels) weiterhin die Möglichkeit einer Entwicklung innerhalb der Förderlaufzeit.
- Die derzeitige Nachfrage nach Wohnraum ist so groß, dass der Abriss von mehrgeschossigen Wohnbauten (Holzhof) in zum Teil noch gutem Zustand im Projektzeitraum nicht vertretbar erscheint.
- Aufgrund der aktuellen Wohnraumsituation wird von einer kurzfristigen Neuordnung des Gebiets nördlich des Radgrubenwegs abgesehen.

Konzentration auf die Entwicklung in den Quartieren

Das Städtebauförderprojekt wird sich daher konsequent auf die Entwicklung der beiden Quartiere Neuhausen und Nordend konzentrieren – ohne jedoch die verbindenden Elemente der Grünen Schiene aus den Augen zu verlieren. Die Handlungsfelder „Soziale Infrastruktur“, „Bildung und Beschäftigung“ sowie „Wohnen und Wohnumfeld“ spielen im Vergleich zum Handlungsfeld „Umnutzung der Bahnflächen“ eine größere Rolle. Mit dem hier vorliegenden Gesamtkonzept wird es möglich sein, die definierten Ziele aufrecht zu erhalten. Ganz im Sinne der inhaltlichen Ausrichtung der „Sozialen Stadt“ wird es damit möglich sein, den städtebaulichen und sozialen Problemlagen in den nächsten Jahren sehr gut zu begegnen. Dass in der Förderkulisse dringender Handlungsbedarf besteht, wurde nachgewiesen – das ausgewählte Gebiet ist aufgrund der Zusammensetzung und der wirtschaftlichen Situation der darin lebenden Menschen erheblich benachteiligt. Die den Handlungsfeldern zugeordneten Maßnahmen tragen dazu bei, das Wohnumfeld zu verbessern, die kinder- und familiengerechte Infrastruktur anzupassen, die Integration benachteiligter Menschen mit Migrationshintergrund zu verbessern und die Beteiligung der Bürger/innen vor Ort zu fördern.

Grau hinterlegt sind die Maßnahmen, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt werden können und daher auch nicht in der Kosten- und Finanzierungsübersicht abgebildet werden.

Aus der vorangehend beschriebenen Priorisierung heraus hat sich ergeben, dass die Maßnahmen O5b Neuordnung zwischen Radgrubenweg und Nordendstraße (Einfachhäuser) und O5c Neuordnung am Holzhof (vgl. Kapitel 4.4.2.) im Rahmen des Zeithorizonts des Förderprogramms Soziale Stadt Grüne Schiene Worms nicht weiter verfolgt werden.

Des Weiteren ist die Umsetzbarkeit für einige Maßnahmen mangels Flächenverfügbarkeit derzeit nicht absehbar, bzw. wegen der damit fehlenden Durchgängigkeit der angestrebten Wegeverbindungen nicht mehr angezeigt. Dies sind die Maßnahmen B7 Initiierung von Interkulturellen Gärten und Kleingärten und B2 Bau Brückenbauwerk am neuen Neuhauser Tunnel sowie B3 Nutzung bestehender Bahnbrücken (vgl. Kapitel 4.4.1).

Ebenso gibt es Maßnahmen, die weiterhin verfolgt werden, deren Umfang sich jedoch reduziert bzw. die sich bei vormals mehreren Standorten auf die nun verfügbaren Flächen beschränken. Dies sind die Maßnahmen B1w Schaffung Wegeverbindung westlich der Bahn, B1o Schaffung Wegeverbindung östlich der Bahn, B4 Schaffung von Aufenthaltsbereichen / Treffpunkten, B5 Schaffung von Spielangeboten (dezentral), B6 Schaffung von Sportangeboten, B8 Schaffung / Bewahrung extensiv gestalteter Bereiche und B13 Bauliche Nachverdichtung entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges. (Die in Umfang und Standortwahl angepassten Maßnahmen wurden im beschreibenden Maßnahmenkapitel 4.4.1. nicht gesondert hervorgehoben. Die betreffenden Maßnahmen sind im Städtebaulichen Rahmenplan nach Priorisierung, vgl. Kapitel 6.2., ersichtlich.)

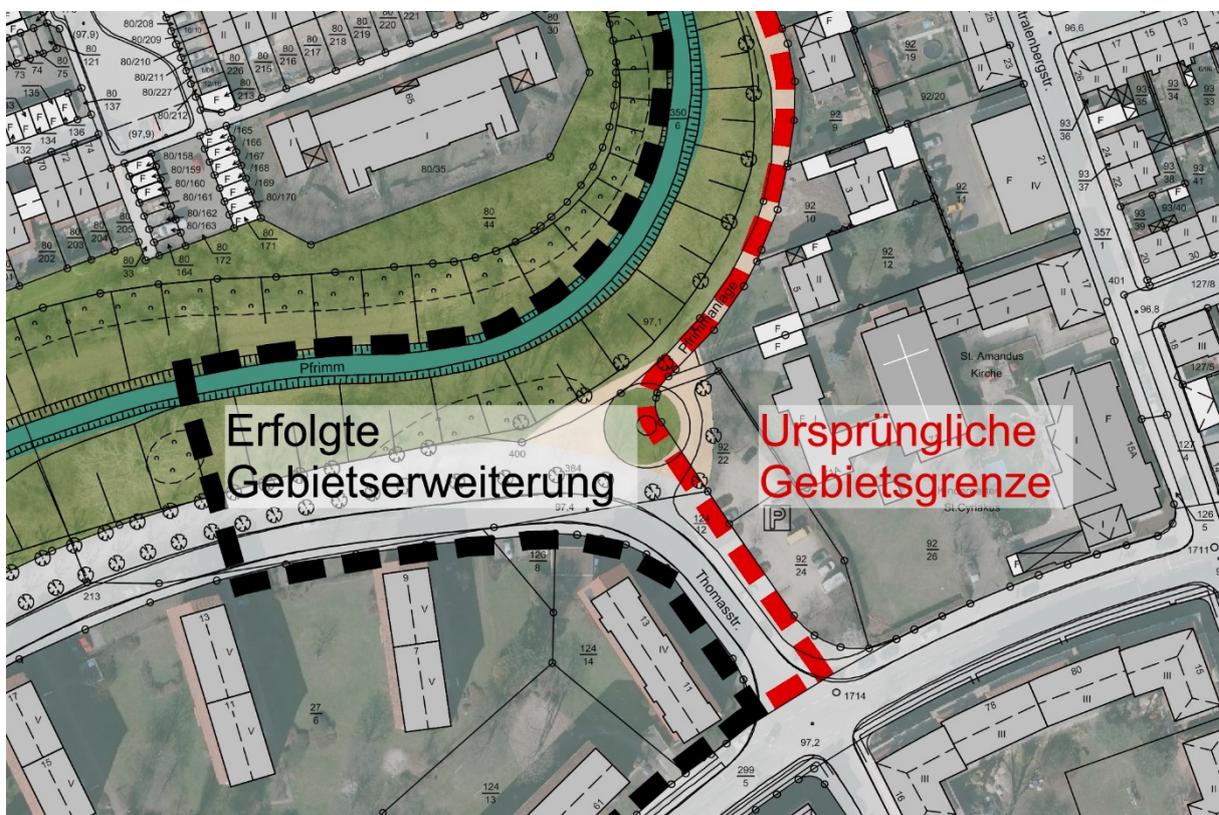


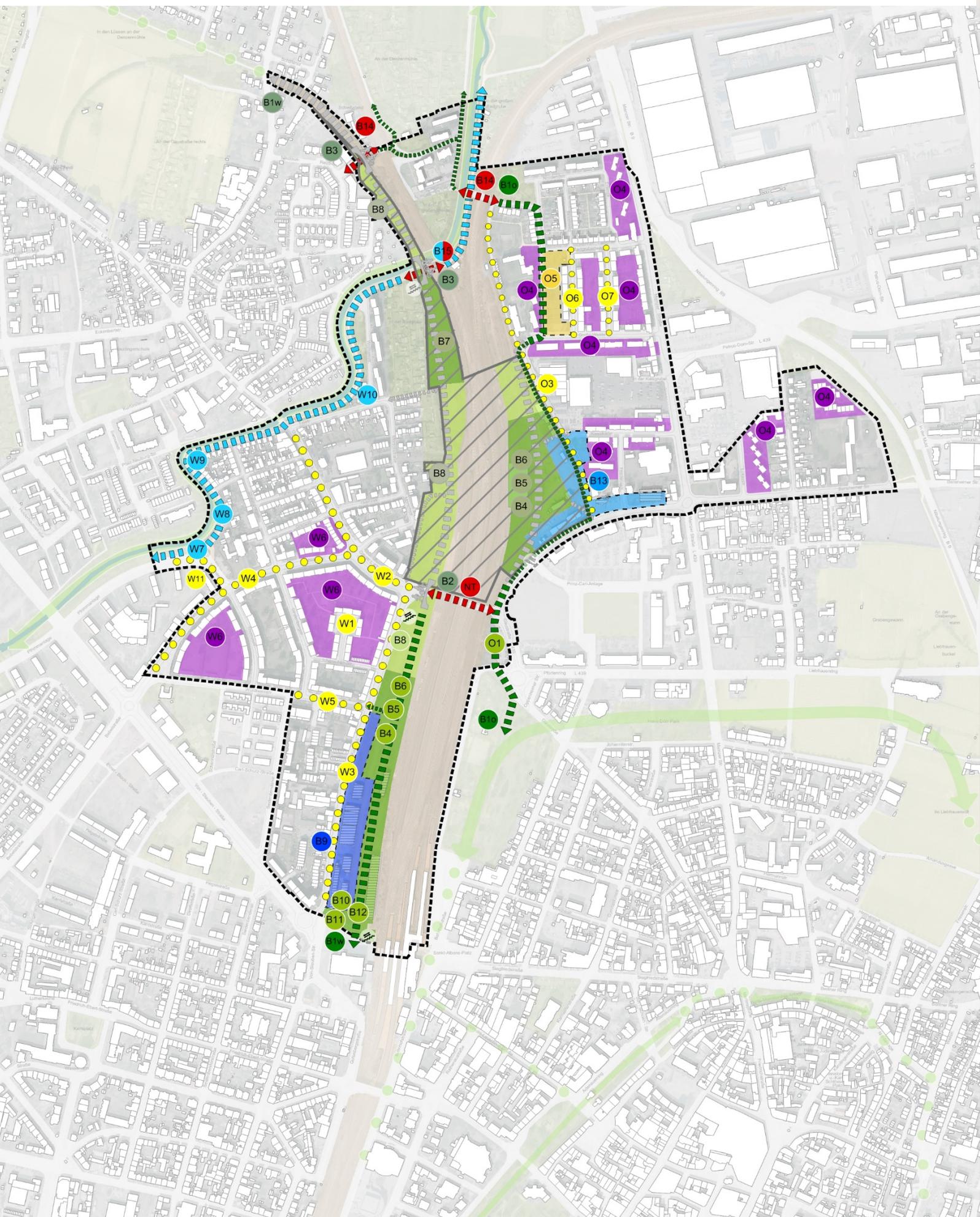
Abbildung 28: Erfolgte Gebietserweiterung

Östlich der Bahnlinie wurde das Maßnahmenpaket um die Maßnahmen O6 Ausbau Birkenweg und O7 Ausbau Erlenstraße erweitert. Mit den beiden Umgestaltungen des Straßenraums soll in Zusammenhang mit den anstehenden Gebäudesanierungen das direkte Wohnumfeld gestärkt werden, um zu einer Aufwertung des Wohnstandortes beizutragen (vgl. Kapitel 4.4.2). Westlich der Bahnlinie wurde das Maßnahmenpaket um die Maßnahme W11 Ausbau Thomasstraße (Abschnitt) ergänzt. Die Maßnahme wirkt räumlich und funktional als Schnittstelle zwischen den weiter verfolgten Maßnahmen W2 Ausbau Gaustraße und W7 Umgestaltung Auftaktplatz zur Pfrimmanlage. Die Umsetzung ist für einen zusammenhängenden Ausbau erforderlich (vgl. Kapitel 4.4.3). Durch die Aufnahme der Maßnahme W11 und die planerische Vorbereitung der Maßnahme W7 wurde eine geringfügige Anpassung der Gebietsgrenze erforderlich (vgl. Kapitel 1.2.4.).

Quartiersmanagement – inhaltliche Anpassung

Die inhaltliche Ausrichtung und der Umfang des Quartiersmanagements (vgl. Kapitel 4.4.5.) wurden auf Basis der Realisierung aller im Integrierten Entwicklungskonzept beschriebenen Maßnahmen veranschlagt. Da jetzt nicht alle Maßnahmen wie ursprünglich vorgesehen realisiert werden können (vgl. oben), fallen Arbeitspakete im Quartiersmanagement weg. Dies betrifft sowohl zahlreiche Bürgerbeteiligungsaktionen zur Entwicklung der freiwerdenden Bahnflächen als auch eine Reihe von Abstimmungsgesprächen mit den Fachplanern und der Verwaltung. Vor diesem Hintergrund wird trotz der weiter umfangreichen Aufgaben nun eine Besetzung mit einem Stellenanteil von 1,5 Vollzeitstellen empfohlen. Von fachlicher Seite sollte ein stadt- /raumplanerischer/geografischer und ein sozialwissenschaftlicher/sozialpädagogischer Hintergrund im Quartiersmanagement abgebildet werden. Näheres wird in der Stellenbeschreibung erläutert.

6.2. Städtebaulicher Rahmenplan mit Maßnahmen nach Konzentration auf die Entwicklung in den Quartieren





Flächen mit Maßnahmen, deren Umsetzbarkeit nicht gegeben ist
Maßnahmen, deren Umsetzbarkeit nicht oder in Teilen nicht gewährleistet ist, sind grau markiert

Entwicklungsziele und Maßnahmen gemäß IEK

Bauliche Entwicklungen



Nachverdichtung und Quartierszentrum an der Kleinen Weide (1. Phase Entwicklung Nordend)



Bauliche Nachverdichtung entlang der Güterhallenstraße



Bauliche Nachverdichtung entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges



Bestandsbebauung in Entwicklungsbereichen

Private Sanierungsmaßnahmen und Wohnumfeldverbesserung



Private Sanierungsmaßnahmen östlich (Aufwertung im Zuge Gebäudesanierung und Wohnumfeldverbesserung)



Private Sanierungsmaßnahmen westlich (Aufwertung im Zuge Gebäudesanierung und Wohnumfeldverbesserung)

Freiraumentwicklungen und Maßnahmen auf der Grünen Schiene



Grüne Schiene: Potentielle Standorte für intensiv genutzte Freiflächen und anlagegebundene Freizeitangebote z.B.:



Schaffung von Aufenthaltsbereichen / Treffpunkten



Schaffung von Spielangeboten (dezentral)



Schaffung von Sportangeboten



Initiierung von Interkulturellen Gärten und Kleingärten



Bau Jugendzentrum



Gestaltung des Auftaktplatzes zwischen Grüner Schiene und Bahnhofsvorplatz



Errichtung eines Denk- bzw. Mahnmals zur Deportation



Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gaustr. / Pfortenring



Schaffung / Bewahrung extensiv gestalteter Bereiche



Vorhandene Verbindungselemente des städtischen Grünsystems

Ausbau von Straßenräumen



Straßenräume zum Ausbau und zur Straßen- und Parkraumgestaltung



Ausbau Ahornweg



Ausbau Birkenweg



Ausbau Erlenstraße



Ausbau und Gestaltung Konrad-Meit-Platz



Ausbau Gaustraße



Ausbau Güterhallenstraße



Ausbau Bebelstraße



Ausbau Würdtweinstraße



Ausbau Thomasstraße (Abschnitt)

Verbesserung von Vernetzungsstrukturen



Vorhandene und aufzuwertende Querungen / Bahnunterführungen



Umbau Neuhauser Tunnel



Verbesserung Bahnunterführungen zwischen dem Bereich am Holzhof und Neuhausen bzw. dem Nordend



Verbesserung Bahnunterführung sowie Wegeverbindung entlang der Pfrimm



Aufwertung der Verbindungsachse Pfrimm (Maßnahmenkomplex)



Umgestaltung Auftaktplatz zur Pfrimmanlage



Aufwertung der Pfrimmanlage



Straßenraumgestaltung Lohstraße und westliche Talstraße



Wegeverbindung entlang der Pfrimm zwischen Gaustraße und Wolframstraße



Angestrebte Wegeverbindungen



Schaffung Wegeverbindung westlich der Bahn



Schaffung Wegeverbindung östlich der Bahn



Zu überwindender Höhenunterschied zwischen Grüner Schiene und angrenzenden Wegefächern macht eine Treppen- bzw. Rampenerschließung notwendig



Untergeordnete Wegeverbindungen zur Erschließung der Grünen Schiene



Neubau bzw. Umnutzung bestehender Brückenbauwerke für die Verbindungsfunktion der Grünen Schiene



Bau Brückenbauwerk am neuen Neuhauser Tunnel



Nutzung bestehender Bahnbrücken

Impressum

Stadt Worms

Soziale Stadt Grüne Schiene Worms

Vorbereitende Untersuchungen

Integriertes Entwicklungskonzept

Stand: März 2017

Auftraggeber

Stadtverwaltung Worms
vertreten durch den
Bereich 6 Planen und Bauen
Marktplatz 2, 67547 Worms

Auftragnehmer

Büro Stadtberatung Dr. Sven Fries
Standort Rheinland-Pfalz
Landauer Straße 58, 67346 Speyer

Bearbeitung
Dr. Sven Fries
Joanna Stöcker, M.A.

Büro BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten
Untere Zahlbacher Straße 21
55131 Mainz

Bearbeitung
Klaus-Dieter-Aichele, Landschaftsarchitekt bdla/dwb
Fabian Adler, M.Eng.