



# Soziale Stadt

## Grüne Schiene Worms

Integriertes Entwicklungskonzept mit Vorbereitenden Untersuchungen

KURZFASSUNG



Gefördert von:



## 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

**BIERBAUM.AICHELE.landschaftsarchitekten**

#### Bearbeitung

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

## Inhaltsverzeichnis

### Bestandsaufnahme und Analyse

Anlass/Bewerbung	6
Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	6
Städtebauliche Ausgangssituation	8
Soziale Ausgangssituation	13

### Bürgerbeteiligung und Bewertung des Gebietes

Beteiligungsprozess	16
Zentrale Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und Bürgerbefragung	20
Zusammenfassende Bewertung des Gebietes	22

### Ziel- und Umsetzungskonzept

Ziele und Handlungsfelder für die Gebietsentwicklung	25
Konzentration auf die Entwicklung in den Quartieren	27
Maßnahmen/Handlungsfelder	29
Städtebaulicher Rahmenplan	33
Hinweise für die Umsetzung	35

Anlagen – Pläne	37
-----------------	----



## Anlass/Bewerbung

Erste Planungsbestrebungen der Stadt Worms erfolgten aufgrund der durch die Deutsche Bahn signalisierten Verkaufsabsicht von un- oder mindergenutzten Flächen innerhalb des Stadtgefüges. Im Umgang mit den Konversionsflächen wurde zunächst die Durchführung einer Landesgartenschau angestrebt. Es be-

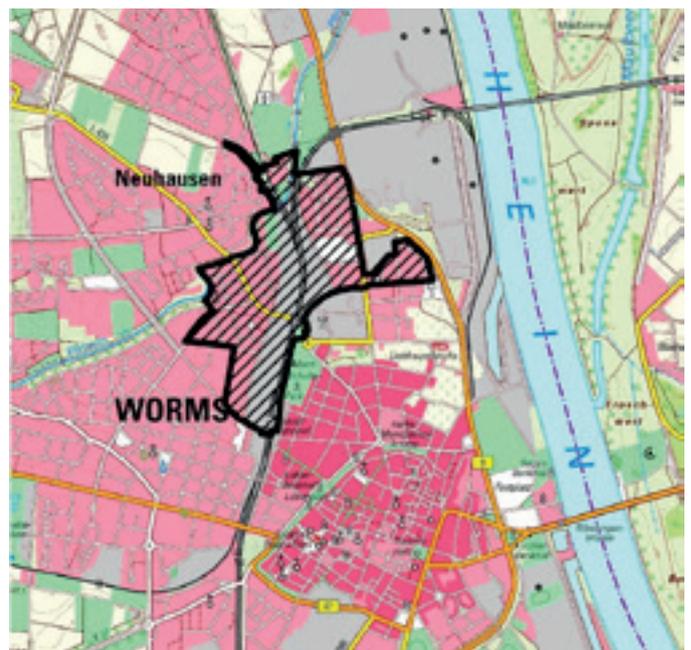
stehen auffällige Sozialindikatoren/Probleme, dies wurde auch durch die Sozialraumanalyse bestätigt. Die Vielschichtigkeit der nun festgehaltenen städtebaulichen und sozialplanerischen Aufgabenstellung begründete die Bewerbung für das Programm „Soziale Stadt“.

## Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Durch eine intensive Analyse der Sozialstruktur vor Ort sowie weiterer städtebaulicher Bestandsaufnahmen erfolgte zunächst eine Abgrenzung des Untersuchungsgebietes. Das Programmgebiet der „Sozialen Stadt Grüne Schiene Worms“ liegt in der rheinland-pfälzischen kreisfreien Stadt Worms 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.

Demgegenüber weist das ca. 70 ha umfassende Fördergebiet einen völlig abweichenden Charakter 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 bei, in der sich das Fördergebiet trotz der zentrumsnahen Lage befindet. In der Bewerbung zur Aufnahme der freiwerdenden Bahnflächen und



*Lage des Untersuchungsgebietes im Stadtgefüge*

der angrenzenden 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.

Zur näheren Abgrenzung des Fördergebiets lässt sich anmerken, dass der Wormser Bahnhof die südliche Gebietsgrenze markiert. Die Gebietsteile westlich der Bahnflächen gehören zum Stadtteil 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.



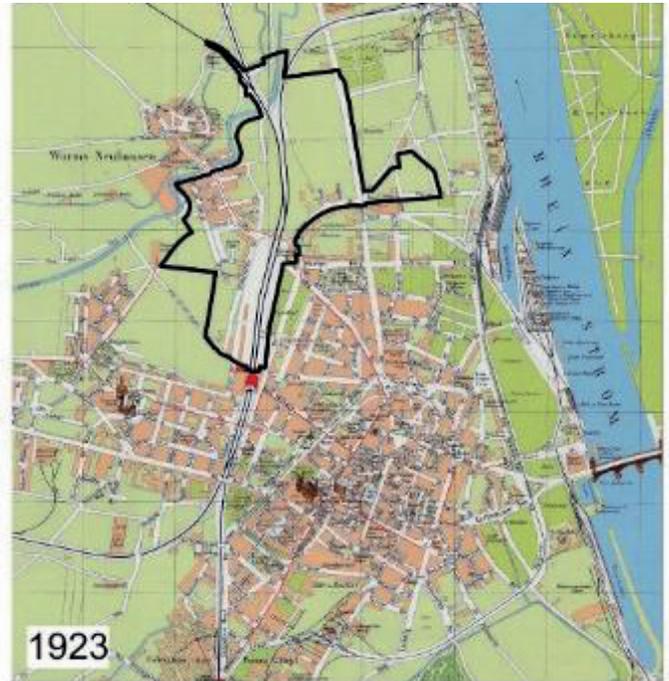
Luftbild mit Abgrenzung des Fördergebiets

## Städtebauliche Ausgangssituation

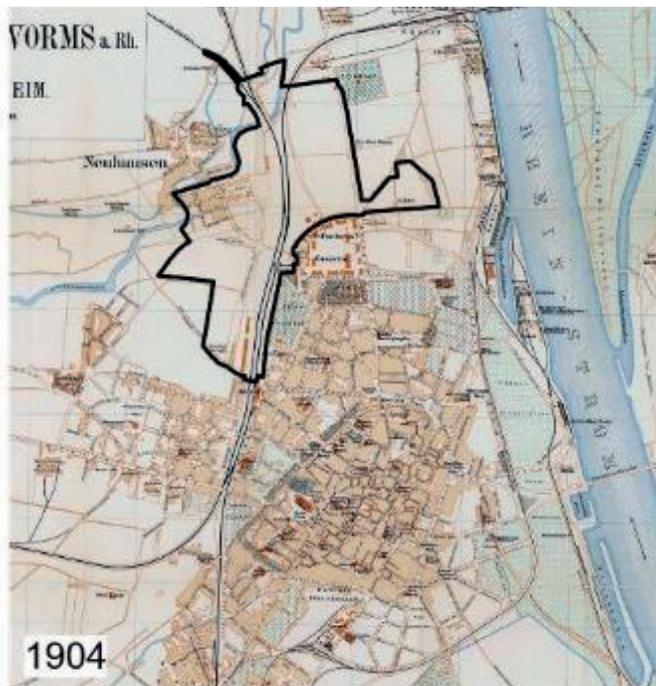
Im Hinblick auf die historische Entwicklung des Programmgebiets ist festzuhalten, dass dieses erst im Verlaufe der letzten hundert Jahre seine jetzige Gestalt angenommen hat. Das Gebiet wurde durch viele Einzeleingriffe und ohne planerisches Gesamtziel entwickelt.

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 findet sich eine Vielzahl unterschiedlicher städtebaulicher Ansätze im Gebietsgrundriss wieder.

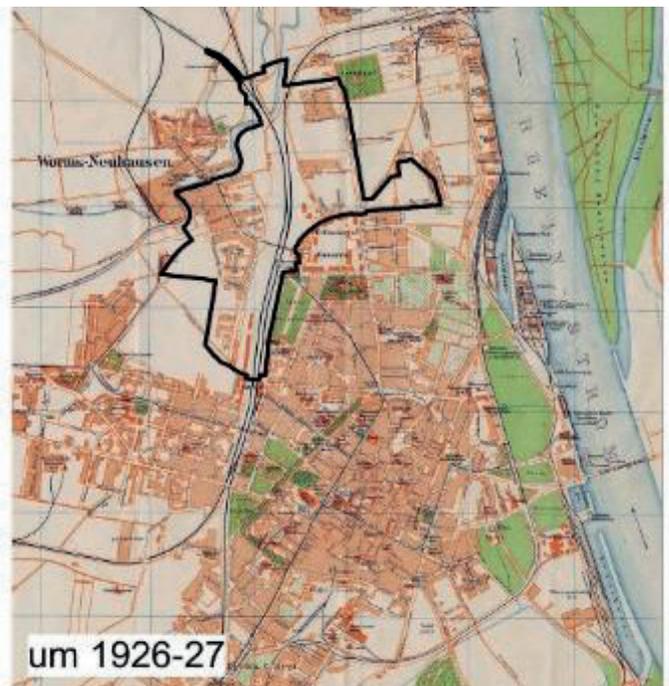
Charakteristisch für das Programmgebiet ist die vorhandene Bahntrasse. Historisch betrachtet stellt diese Nord-Süd-Achse den ältesten vorhandenen Baustein der Gebietsentwicklung dar und markiert in der historischen Kartenschiene ab 1860 auch den ersten Plan eintrag zum Gebiet.



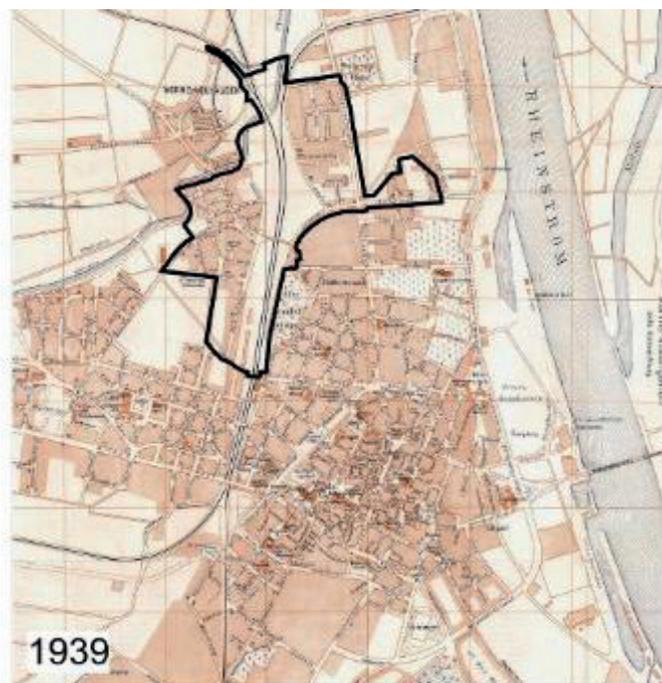
Stadt Worms mit eingezeichnetem Fördergebiet: 1923



Stadt Worms mit eingezeichnetem Fördergebiet: 1904



Stadt Worms mit eingezeichnetem Fördergebiet: 1926/1927



Stadt Worms mit eingezeichnetem Fördergebiet: 1939

## Nutzungsstruktur

Die bebauten Teile des Planungsgebietes sind vor allem durch Wohnnutzung geprägt. Für diese Gebiete herrscht das Image als Wohnstandort für sozial schwach gestellte Menschen vor (hier vor allem das östliche Quartier). 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 (siehe auch „Soziale Ausgangssituation“).

Einzelhandel, welcher 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 hervorgegangen 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

Als Antwort auf die bereits erwähnte vorherrschende Wohnungsnot errichtete man um 1920 flächig kommunale Wohnbauten, welche um 1926/1927 erstmalig auf Karten des Gebiets an drei Stellen zu sehen sind. Große Teilgebiete sind noch heute im Besitz der städtischen Wohnungsbau GmbH. Weiterhin erfolgte eine Bereitstellung von Notunterkünften bzw. Neubauten als Wohnstandort im östlichen Gebietsteil. Diese historische Ausgangslage prägt die Entwicklung dieses Gebietes, seine Sozialstruktur und sein Image bis heute. Darüber hinaus trugen die in den Folgejahrzehnten nach Ende des 2. Weltkrieges errichteten Geschosswohnungsbauten der 1950er-, 1960er- und 1970er-Jahre sowie die Entwicklung der Gewerbestandorte zur weiteren Gebietsveränderung bei.



Nutzungsschwerpunkte im Programmgebiet und der unmittelbaren Umgebung

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 gegenüber dem Stadtzentrum. Durch die Konversion zu einem Mischgebiet mit hohem Gewerbeanteil und grüner Mitte 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

westlich 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. freierwerdende Flächen geprägt. Die aktiven Betriebsanlagen umfassen Gleiskörper, Stellwerke und ähnliche Einrichtungen und werden im Folgenden nicht dezidiert beschrieben. Die freierwerdenden Bahnflächen sind unterschiedlich ausgeprägt. Sie beinhalten vielfach ehemalige Gleiskörper, zum Teil befestigte Flächen und stellenweise Gebäude.

## Bautypologien und -substanzen

Im Rahmen mehrerer Ortsbegehungen wurden die vorhandenen Bautypologien und -substanzen erfasst und bewertet. Dabei ist zu erkennen, dass das Programmgebiet hinsichtlich anzutreffender Bauweisen insgesamt sehr heterogen durchmischt ist. Wie auch im angrenzenden Stadtzentrum dominiert im Planungsgebiet die Blockrandbebauung. Die Gebäude folgen als Raumkanten den vorhandenen Straßennetzen und bilden einen gut ablesbaren Stadtgrundriss. Dabei stammen die Baubestände überwiegend aus den 1920er- und 1930er-Jahren und werden großteils von Mehrfamilienhäusern gebildet. Im Zuge der Begehungen wurden zudem Eindrücke zum allgemeinen Erhaltungszustand in den bei-

den bebauten Gebietsteilen westlich und östlich der Bahn gewonnen. Wie sich gezeigt hat, fallen die Sanierungsrückstände den Betrachtern sofort auf und beeinflussen damit auch maßgeblich das Image der Gebietsteile. Sanierungsrückstände treten in diesen städtebaulich sehr homogen bebauten Gebieten grundsätzlich 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.

## Baulücken

Aus städtebaulicher Sicht werden die Baubestände der 1920er- und 1930er-Jahre im Planungsgebiet jedoch als städtebaulich besonders wertvoll erachtet, da sie den Charakter der Gebiete besonders prägen und identitätsstiftend wirken können. Hierbei existieren im Fördergebiet allerdings auch Brachflächen und Baulücken. Diese 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. Dies hat sich auch die Stadt Worms explizit als zentrales Ziel gesetzt. Im Zuge des Programms Soziale Stadt Grüne Schiene Worms sind daher in allererster Linie die von der Bahn als freierwerdend signalisierten Flächen zu

untersuchen. Bezüglich dieser Flächen steht die Stadt Worms in Verkaufsverhandlungen mit der Deutschen Bahn. Diese freierwerdenden 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 und sollen von der Bahn geräumt übergeben werden. Abseits dieser erwähnten Flächen sind im Programmgebiet kaum Leerstände zu verzeichnen. Insbesondere bei wohngenutzten Gebäuden sind Leerstände nicht in Augenschein getreten. Eine besondere Leerstandsproblematik besteht demnach nicht. Die Vollbelegung auch in den sanierungswürdigen Gebäuden deutet auf eine starke Nachfrage nach preisgünstigem Wohnraum hin.

## Klimatische und Lebensraumfunktionen, Bodenbelastungen

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 zunehmenden Zahl und Dauer von Hitzewellen zu rechnen.

Innerhalb des Umsetzungsprozesses ist jedoch darauf zu achten, dass in Abhängigkeit zu den Betriebsvorgängen allgemein mit Altlasten zu rechnen ist. In den Kartendarstellungen der Stadt sind die Bahnparzellen flächig als Altlastenverdachtsflächen ausgewiesen. Für Teile der Verdachtsflächen hat sich anhand von Ergebnissen aus historischen Erkundungen/ Untersuchungen 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.

## Umliegende Erholungsgebiete und Grünflächen

Das Planungsgebiet und seine Teilbereiche sind hinsichtlich Freiraum- und Spielplatzangebot sehr unterschiedlich ausgestattet. Großräumige Erholungsgebiete im umliegenden Stadtgebiet sind aus allen Teilbereichen in Entfernungen von 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 also z.B. zu Zwecken der Wochenenderholung 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.

Hinsichtlich vorhandener Grünflächen herrscht in beiden bebauten Teilbereichen 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 pflegeleichte Gestaltung schöpft das vorhandene Standortpotential jedoch nicht voll aus. Öffentliche Freiräume als Orte der Begegnung und der Kommunikation mit niederschweligen Ange-



*Streesoccerfeld im Bereich Stralenberg-, Bebel-, Gau- und Güterhallenstraße*

boten 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 der Entwicklung neuer Nutzungs- und daraus resultierend auch Pflegekonzepte. (vgl. Plangrundlage Seite 38)

## Verkehr

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. Dennoch ist hinsichtlich vorhandener Radwege ein städtisches

Wegenetz vorhanden. Die Bürgerbeteiligung hat ergeben, dass die Lage und Anzahl der fußläufigen Querungen der Bahnstrecke als ausreichend empfunden werden. 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 so genannter Hotspot bewertet, für den weitere Lärmschutzmaßnahmen anzustreben sind.

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.

## 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 (für die Steuerung des Gesamtprozesses verantwortlich) sowie weiteren Multiplikatoren im Planungsprozess ins Bewusstsein zu rufen, wurde eigens eine Sicherheitsbegehung durchgeführt. Als unsicher erlebte Orte wurden aufgesucht sowie durch Verschmutzung in Mitleidenschaft gezogene Flächen begutachtet.

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

Beleuchtung vorhanden, was das Sicherheitsempfinden zusätzlich herabsetzt. Eine gute Anbindung ist hinsichtlich des Sicherheitsempfindens damit nicht gewährleistet.

## Gewerbe

Das Planungsgebiet umfasst schwerpunktmäßig drei Gewerbestandorte. 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.

## Soziale Ausgangssituation

Für die sozialplanerische Bestandsanalyse wird das gesamte Gebiet bezüglich der vorhandenen Sozialstruktur erfasst und beschrieben. 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. Aus diesen Analysen geht hervor, dass die Bereiche im Untersuchungsgebiet eine besonders unausgewogene Sozialstruktur vorweisen. Diese Ausführungen sollen durch das folgende Beispiel unterstrichen werden:

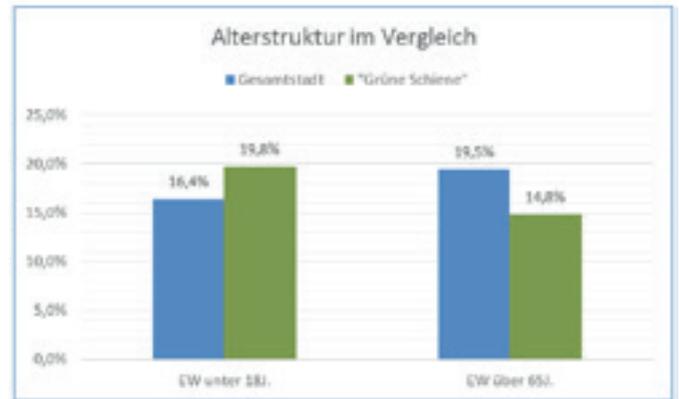
- Der Anteil der Kinder und Jugendlichen im SGB II Bezug ist im Gebiet deutlich höher wie in Worms insgesamt (Worms gesamt: 20,2%, Planungsgebiet: 37,4%).

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 sowohl hinsichtlich der strukturell problematischen Lage an den Bahnflächen als auch in ihren sozialen Strukturen Ähnlichkeiten auf. Dies gilt vor allem mit Blick auf Familien, Familienstrukturen, Kinder und Jugendliche und den Migrantanteil sowie in der Folge für die Entwicklungs-, Bildungs- und Integrationschancen dieser Zielgruppen.

Betrachtet man zunächst die 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, was deutlich über dem Durchschnitt liegt. Zusätzlich wurde in den letzten Jahren ein weiterer Zuwachs verzeichnet. Der Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner über 65 Jahren unterscheidet sich im Vergleich zur Stadt Worms um minus 4,7 Prozentpunkte.

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%).

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 Bewohnerinnen und 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 Einwohnerinnen und 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.



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

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%).

Nachfolgend werden die Haushalte der ausländischen Bevölkerung betrachtet. 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.

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%
<b>Grüne Schiene</b>	<b>2.362</b>	<b>5.789</b>	<b>40,8%</b>
Worms	24.750	82.299	30,1%

Einwohner mit Hauptwohnsitz und Migrationshintergrund zum 31.12.12 nach Bezirken; Quelle: Analyse des MGH in Worms durch Demographie Kommunal

Diese aktuellen Haushaltsdaten zeigen darüber hinaus, 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. Familien mit 3 und mehr Kindern machen im Durchschnitt in Worms einen Anteil von 11,9 Prozent der Familienhaushalte aus, während im Programmgebiet 17 Prozent der Familienhaushalte 3 und mehr Kinder haben. Bezüglich der Familienhaushalte lässt sich auch ein hoher Anteil von Alleinerziehenden ablesen. 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. 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 Prozent (19,6 Prozent).

Betrachtet man die Anzahl arbeitsloser SGB II- und SGB III-Empfänger, so lässt sich anhand der unten dargestellten Tabelle erkennen, dass der Anteil der Arbeitslosen im Gebiet „Grüne Schiene“ deutlich überdurchschnittlich ist. In Worms sind 6,3 Prozent der Bevölkerungsgruppe 15 bis 65 Jahre arbeitslos,



Anteil der Einwohnerinnen und Einwohner mit Migrationshintergrund U27 - EWO U27 gesamt, Stand 31.12.2012

während im Gebiet mit einem Anteil von 12,7 Prozent deutlich mehr SGB II- und SGB III-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.

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.

	Einwohner 15 bis 65 Jahre	Arbeitslose (SGB II u III)	ALO in Prozent
2107/2108	1.722	275	16,0%
4306/4307	2.419	250	10,3%
<b>Grüne Schiene</b>	<b>4.141</b>	<b>525</b>	<b>12,7%</b>
Worms	56.193	3.535	6,3%

Arbeitslose (SGB II- und SGB III-Empfänger) im Vergleich

## Soziale Infrastruktur

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 Interessensvertreterinnen und -vertreter.

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. 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 und durch die als unsicher empfundenen Unterführungen eine eingeschränkte Erreichbarkeit. In Nachbarschaft zum Gebiet befinden sich außerdem die LiebfraueNGemeinde 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-Moterpools-Geländes genutzt. (vgl. Plan Seite 37)



Moschee der islamischen Gemeinschaft Milli Görüş

## Beteiligungsprozess

### Schlüsselpersonengespräche

Rund um die komplexe Planungsaufgabe des Programms „Soziale Stadt“ kamen zahlreiche unterschiedliche Bürgerbeteiligungsmethoden zur Anwendung. Hierbei wurden beispielsweise mit 10 Schlüsselpersonen aus der Verwaltung leitfadengestützte Interviews durchgeführt. Des Weiteren fanden weitere Interviews mit 15 institutionellen Akteuren vor Ort statt und mit Bewohnerinnen und Bewohner, die als „Expertinnen und Experten des Fördergebiets“ über gute Kenntnisse verfügen. Dabei handelt es sich beispielsweise um Per-

sonen, die schon viele Jahrzehnte dort wohnen und/oder arbeiten und die die Entwicklung mit allen Veränderungen zum Guten oder Schlechten selbst miterlebt haben. Die Expertinnen und Experten 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).

### 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 Bürgerinnen und Bürger teil). Im Anschluss daran wurde gebietsbezogen die Veranstaltung westlich der Schienen vor dem Haus der Jugend durchgeführt (hier nahmen rund 80 Bürgerinnen und Bürger teil). 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. Unter Anleitung des Hauses der Jugend wurde gemeinsam mit Kindern und Jugendlichen ein „Stadtteilmodell“ gebaut. Dieses wurde bei allen öffentlichen

Veranstaltungen präsentiert – in verschiedenen Entwicklungsschritten. Am Anfang des Prozesses (Auftaktveranstaltung) kam nur die Grundplatte mit Plänen zum Einsatz, bei der Zukunftswerkstatt war das Modell dann schon zum Teil bebaut und bei der Abschlussveranstaltung wurde das fertige Modell präsentiert. Die Bürgerinnen und Bürger konnten anhand des maßstabsgetreuen Modells gezielter 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 im Fördergebiet wohnenden Kinder und Jugendlichen sich aktiv beim kreativen Entwickeln beteiligen konnten, somit in das Gesamtprogramm mit eingebunden werden konnten und damit nicht zuletzt von Betroffenen zu Beteiligten wurden.



## Zukunftswerkstatt

Am **14. November 2014** wurde im Wormser Kultur- und Tagungszentrum eine Zukunftswerkstatt veranstaltet. Rund 60 Teilnehmerinnen und Teilnehmer verschiedener Institutionen im Gebiet sowie 15 Bürgerinnen und Bürger entwickelten konkrete Ideen für das Planungsgebiet. Die Zielsetzung war, mit so genannten Schlüsselpersonen und Zielgruppenvertreterinnen und -vertreter die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung zu reflektieren, fachliche Vorschläge seitens der Planer zu diskutieren und weitere Maßnahmen zu definieren.

In vier Werkstätten wurden unterstützt von 8 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



*Angeregte Diskussionen in der Zukunftswerkstatt*

## Bürgerbefragung



*Urnenstandort im Programmgebiet*

Der Befragungszeitraum erstreckte sich vom **17. bis 30. November 2014**. Jeder Haushalt erhielt zwei Fragebögen, alle Bewohnerinnen und Bewohner 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:

- Im Ergebnis 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 sowie Ideen für die „Grüne Schiene“

## Sicherheitsbegehung

Am **30. März 2015** fand eine zweistündige Sicherheitsbegehung im Fördergebiet statt. Teilgenommen haben rund 20 Akteure, bestehend aus Mitgliedern der Lenkungsgruppe sowie des Kriminalpräventiven Rats der Stadt Worms, Vertreterinnen und Vertreter von (Sozial-)Verbänden, stadtteilbezogenen Institutionen und des Ortsbeirats. Dabei wurden im Fördergebiet die Bereiche in Augenschein genommen, die von den Bewohnerinnen und Bewohnern als so genannte „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.



Sicherheitsbegehung im Fördergebiet

## 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.

Am bundesweiten so genannten „Tag der Städtebauförderung“ nutzten rund 150 Schlüsselpersonen wie Vertreterinnen und Vertreter aus Institutionen und Vereinen, aber auch die Bürgerinnen und Bürger 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 die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch 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.

# Soziale Stadt Grüne Schiene

**9.30–11.00 Uhr**  
auf dem Gelände der Grünen Schiene  
vor der Moschee, Bauschmer Straße

**Der Ablauf der Veranstaltung**

- 09:15 Kinderprogramm
- 09:30 Musikalische Beiträge
- 09:40 Eröffnung durch OB Michael Kissel
- 09:55 Präsentation: Was haben wir in den letzten Monaten erreicht?
- 10:10 Video: Das Projekt bisher
- 10:15 Präsentation: Ziele und Maßnahmen
- 10:30 Zeit für Ihre Fragen
- 11:00 Ausblick und Aktion am großen Stadtteilmodell

**Einladung zur Info-Veranstaltung**

## PERSPEKTIVEN für die Grüne Schiene

# Sa. 9.5.2015

Gefördert durch:

Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reifeberhaltung

Rheinland-Pfalz  
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Infrastruktur

nibelungenstadt  
worms

Einladungsplakat zur Informationsveranstaltung

## Zentrale Ergebnisse der Bürgerbeteiligung und Bürgerbefragung

Die unten abgebildete Tabelle zeigt Ergebnisse der Bürgerbefragung im Untersuchungsgebiet. Die Bürger sollten verschiedene Infrastrukturaspekte auf einer Skala von 0 bis 4 (völlig unzufrieden=0 bis 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

*Bewertung verschiedener Infrastrukturaspekte auf einer Skala von 0 bis 4 (völlig unzufrieden=0 bis sehr zufrieden=4)*

Die Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsprozesses zeigen, dass der ausgeprägte Wunsch besteht, das Freizeitangebot und die Unterstützungsmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche auszubauen. Zudem wurde sowohl in der Auftaktveranstaltung als auch in der Bürgerbefragung deutlich, dass nach Meinung der Befragten frei werdende Bahnflächen und Gebäude für Spiel-, Sport- und Freizeitmöglichkeiten sowie für Grünanlagen genutzt werden sollten.

Darüber hinaus zeigte sich, dass der Wunsch nach mehr Sicherheit besteht. Die nachfolgende Tabelle als ein weiteres Ergebnis der Bürgerbefragung veranschaulicht das Sicherheitsgefühl nach verschiedenen

Aspekten auf einer Skala von 0 bis 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). 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 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

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

Darüber hinaus sind die Befragten mit der **Verkehrssituation** im Gebiet eher unzufrieden. Zu den am häufigsten genannten Verbesserungswünschen in Bezug auf das Thema Verkehr gehören die Neuregelung der Parksituation sowie die Verkehrsberuhigung. In diesem Zusammenhang hat sich durch die Bürgerbeteiligungsprozesse ergeben, dass es aus Sicht der Teilnehmerinnen und Teilnehmer 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 der 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 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 sowohl 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). Solche Begegnungsorte sind wichtig, auch um eine Aktivierung der Bevölkerung sicherzustellen. Im Rahmen der Bürgerbefragung wurde ersichtlich, dass die Bürger sich mehr öffentliche Mitsprachemöglichkeiten wünschen: Auf die Frage, wie sich die befragten Bürgerinnen und Bürger in Zukunft (mehr) beteiligen würden, nannten die meisten (über 50 Prozent) „Öffentliche Bürgerforen“ (56 Prozent aller Befragten) als gewünschte Beteiligungsform.

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

Gesamtbenotung des jeweiligen Stadtteils in Schulnoten

## Zusammenfassende Bewertung des Gebietes

### 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 privaten 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 Bewohnerinnen und mit ihrem Quartier. Auch die Nachbarschaftsbeziehungen werden als positiv bewertet. (vgl. Plan Seite 39)



Innenhof Blockrandbebauung zwischen Johann-Hirt und Würdtweinstraße

## 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 Gebietseindruck 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.



Neuhauser Tunnel (Ansicht von Westen)

- 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 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 punktuelle 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 Bewohnerinnen und Bewohner für den weiteren Planungsprozess können die allgemeine Akzeptanz und durch deren 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.



*Aktivierung der Bewohnerinnen und Bewohner*



*Potentiale im Bereich der Güterhallenstraße*

## Ziele und Handlungsfelder für die Gebietsentwicklung

### Querschnittsziele

- Integration
- Gender Mainstreaming
- Sicherheit und Kriminalprävention

### Handlungsfeld I – Umnutzung Bahnflächen

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. 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.

Einen weiteren Schwerpunkt in der Zieldefinition bildet die **Optimierung der Verbindungen** zwischen den Bereichen **östlich und westlich der Bahnschienen [I.2.]**. Der Austausch zwischen den Gebietsteilen ist bisher deutlich unterentwickelt. Um zudem die freiwerdenden Bahnflächen adäquat im Sinne der angestrebten Freiraumentwicklung zu nutzen und in der Wahrnehmung der Bevölkerung zu verankern, ist die **Schaffung von öffentlichen Grünflächen, Spiel-, Sport- und Aufenthaltsräumen [I.3]** nachhaltig zu verfolgen. Zur weiteren Belebung der Bahnflächen und zur Schaffung von Angeboten für die umliegenden Quartiere ist auch die **punktueller bauliche Entwicklung für Gewerbe und Dienstleistungen bzw. öffentliche Einrichtungen [I.4]** Ziel im Zuge der Umnutzung der Bahnflächen.

### Handlungsfeld II – Soziale Infrastruktur

Im Zuge der sozialplanerischen Bestandsaufnahme wurde dargelegt, dass es sich im Bereich des Programmgebietes um einen im Vergleich zum umliegenden Stadtgebiet stark durch Migrantinnen und Migranten geprägten Sozialraum handelt. Als strategisches Unterziel wird eine **Verbesserung des interkulturellen und sozialen Zusammenlebens [II.5]** angestrebt. 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. Zur Entwicklung nutzerspezifischer und bedarfsge rechter Angebote und Entwicklungsschwerpunkte

zählt die **Schaffung von Teilhabe und Mitwirkungsmöglichkeiten im Quartier [II.6]** zu einem weiteren strategischen 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.

Die **Förderung der Kommunikation zwischen Quartier/Akteuren vor Ort und der 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.

## Handlungsfeld III – Bildung und Beschäftigung

Ein weiteres Ziel im Programmgebiet muss bezugnehmend auf die sozialplanerische Bestandsaufnahme die **Verbesserung der Bildungschancen von Kindern und Jugendlichen sein [III.9]**. Dazu soll im Stadtgebiet eine Präventions- und Bildungskette entstehen, die den Nachwuchs bereits kurz nach der Geburt bis hin zum Übergang in die Arbeitswelt begleitet und unterstützt. Hierbei werden vor allem die Bildungsübergänge im Fokus sein. Die vorhandene Sozialstruktur zeigt hierbei, dass eine **stärkere Zusammenarbeit von Akteuren im Quartier [III.10]** erforderlich ist. Dies ist ein weiteres wesentliches Ziel zur Bewältigung der gemeinsamen Aufgaben, zum Beispiel zwischen Jugendhilfe und Schule.

Durch aufsuchende Jugendsozialarbeit, niedrigschwellige Beratungsangebote und bei Bedarf inten-

sives Case-Management sollen **passgenaue Hilfen für junge Menschen im Übergang Schule und Beruf [III.11]** entwickelt werden. Zur Erreichung des Ziels soll durch das bereits laufende Projekt „Jugend Stärken im Quartier“ eine bessere Orientierung und unkomplizierte Zugangsmöglichkeit in Ausbildung und Beschäftigung junger Menschen ermöglicht werden. Neben den Bemühungen, 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.

## Handlungsfeld IV – Wohnen und Wohnumfeld

Unter diesem Handlungsfeld ist eine Aufwertung der vorhandenen Wohnfunktion zu verstehen. Allgemein wird also 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, wie in der Bestandsanalyse dargelegt, da große Anteile der Baubestände im Besitz der Wohnungsbau GmbH 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.

Ein weiteres Ziel besteht mit der **Nutzungsverbesserung und Aktivierung vorhandener Freiräume [IV.14]** im Programmgebiet. Insbesondere in die gemeinschaftlich geprägten Freiräume sind für verschiedene Nutzergruppen differenzierte Angebote zu integrieren, so dass die Anwohnerinnen und Anwohner sich diese Freibereiche besser aneignen können. Gleichmaßen ist viel Wert auf die **Gestaltung von zentralen Plätzen und Orten [IV.15]** als Kernelemente des öffentlichen Lebens zu legen. Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger hat ergeben, dass Plätze zum Verweilen und als Treffpunkte weitgehend fehlen. Innerhalb dieses Handlungsfeldes wird ebenso die **Optimierung der Straßengestaltung [IV.16]** als Ziel definiert. 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.

## Konzentration auf die Entwicklung in den Quartieren

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 Neuhausener 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.

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 Bürgerinnen und Bürger vor Ort zu fördern.

Die Maßnahmen, die zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt werden können und daher auch nicht in der Kosten- und Finanzierungsübersicht abgebildet werden, sind in grauer Schrift dargestellt. Sozial-integrative Maßnahmen sind in grüner Schrift dargestellt (vgl. ab Seite 29).





## Maßnahmen/Handlungsfelder

### 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
<b>Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ B1w und B1o Schaffung Wegeverbindungen westlich wie östlich der Bahn (Maßnahmen komplex integriert in Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen)</li> <li>■ B2 Bau Brückenbauwerk für Fuß- und Radwegeverbindung am neuen Neuhauser Tunnel</li> <li>■ B3 Nutzung bestehender Bahnbrücken</li> <li>■ Aufwertung der Verbindungsachse Pfrimm (Maßnahmenkomplex W7, W8, W9, W10)</li> <li>■ O1 Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gaustr. / Pfortenring</li> <li>■ O3 Ausbau Ahornweg</li> <li>■ O6 Ausbau Birkenweg</li> <li>■ O7 Ausbau Erlenstraße</li> <li>■ W2 Ausbau Gaustraße</li> <li>■ W3 Ausbau Güterhallenstraße</li> <li>■ W11 Ausbau Thomasstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ B14 Verbesserung Bahnunterführungen zwischen dem Bereich am Holzhof und Neuhausen bzw. dem Nordend</li> <li>■ B15 Verbesserung Bahnunterführung sowie Wegeverbindung entlang der Pfrimm</li> <li>■ NT (Neuhauser Tunnel = Begleitprojekt)</li> </ul>

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
<b>Maßnahmen</b>	<p><b>Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex):</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ B4 Schaffung von Aufenthaltsbereichen / Treffpunkten</li> <li>■ B5 Schaffung von Spielangeboten</li> <li>■ B6 Schaffung von Sportangeboten</li> <li>■ B7 Initiierung von interkulturellen Gärten und Kleingärten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ B13 Bauliche Nachverdichtung entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges</li> <li>■ B9 Bauliche Nachverdichtung entlang der Güterhallenstraße</li> <li>■ B10 Bau Jugendzentrum</li> </ul>

- Maßnahmen**
- B8 Schaffung / Bewahrung extensiv gestalteter Bereiche
  - B10 Bau Jugendzentrum
  - B12 Errichtung eines Denk- bzw. Mahnmals zur Deportation

## Handlungsfeld II: Soziale Infrastruktur

Ziele	Ziel II.5: Verbesserung des interkulturellen und sozialen Zusammenlebens	Ziel II.6: Schaffung von Teilhabe und Mitwirkungsmöglichkeiten im Quartier
<b>Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ B10 Bau Jugendzentrum</li> <li>■ B7 Initiierung von interkulturellen Gärten und Kleingärten</li> <li>■ Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex: B4, B5, B6 Treffpunkte, Spiel- und Sportangebote)</li> <li>■ O4 und W6 Wohnumfeldverbesserung (durch private Sanierungsmaßnahmen)</li> <li>■ O5a Quartierszentrum an der Kleinen Weide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ B7 Initiierung von interkulturellen Gärten und Kleingärten</li> <li>■ S3 Verfügungsfonds</li> <li>■ Mikroprojekte („Jugend stärken“)</li> <li>■ S2 Präventions- und Bildungsketten (Einbindung der Kinder und Jugendlichen bei Entwicklung neuer Angebote)</li> <li>■ S1 Quartiersmanagement/Quartiersbüro als zentrale Anlaufstelle</li> </ul>

Ziele	Ziel II.7: Bündelung bestehender und Ergänzung fehlender Angebote	Ziel II.8: Förderung der Kommunikation zwischen Quartier/Akteuren vor Ort und Verwaltung
<b>Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ S4 Kooperationsvereinbarung Jugendhilfe und Schule</li> <li>■ S5 Netzwerk „Jugend stärken im Quartier“</li> <li>■ S1 Quartiersmanagement</li> <li>■ Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex B5, B6, B7: Treffpunkte, Spiel- und Sportangebote)</li> <li>■ B10 Bau Jugendzentrum</li> <li>■ O5a Quartierszentrum an der Kleinen Weide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ O5a Quartierszentrum an der Kleinen Weide</li> <li>■ S1 Quartiersmanagement (als Schnittstelle zwischen Quartier und Verwaltung)</li> </ul>

## 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	<b>S2</b> Präventions- und Bildungsketten <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bildungsangebote</li> <li>■ ausreichende Betreuungsmöglichkeiten</li> <li>■ Aufenthaltsräume für Kinder und Jugendliche</li> </ul>	„JUGEND STÄRKEN im Quartier“ <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausbildungsnetzwerk</li> <li>■ aufsuchende Jugendsozialarbeit</li> <li>■ Case-Management</li> <li>■ Beratung</li> </ul>

Ziele	Ziel III.11: Stärkere Zusammenarbeit von Akteuren im Quartier	Ziel III.12: Integration von Langzeitarbeitslosen
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>S4</b> Kooperationsvereinbarung Jugendhilfe und Schule</li> <li>■ <b>S5</b> Netzwerk „JUGEND STÄRKEN im Quartier“</li> <li>■ <b>S1</b> Quartiersmanagement</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ <b>S6</b> BIWAQ (Maßnahmen müssen im Prozess entwickelt werden Bsp.: Job-Café im Quartier, Unternehmensnetzwerk)</li> </ul>

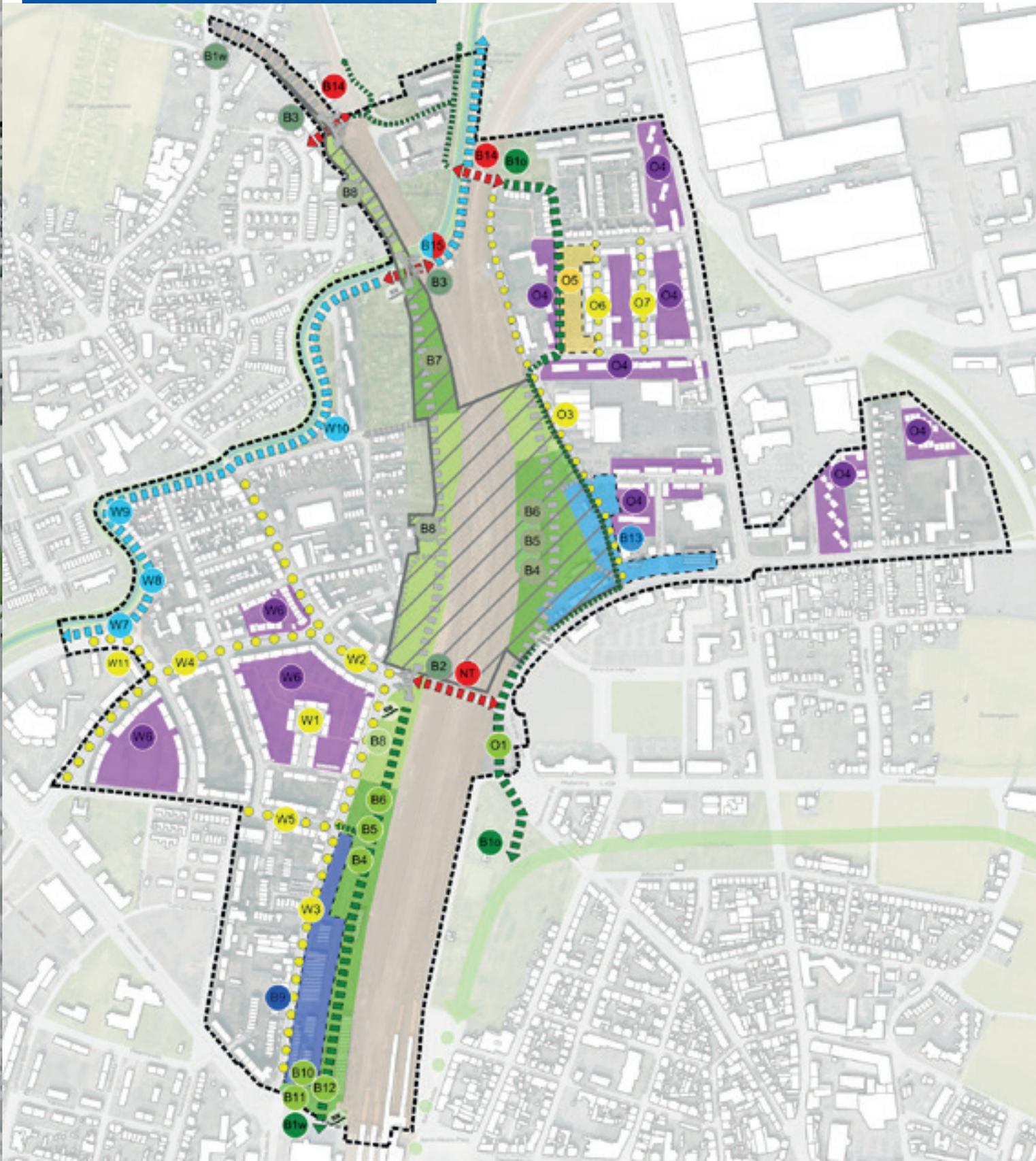
## Handlungsfeld IV: Wohnen und Wohnumfeld

Ziele	Ziel IV.13: Verbesserung der Wohnqualität und Nutzungsvielfalt	Ziel IV.14: Nutzungsverbesserung und Aktivierung vorhandener Freiräume
Maßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ B9 bauliche Nachverdichtung entlang der Güterhallenstraße</li> <li>■ B13 bauliche Nachverdichtung entlang der Bensheimer Straße und des Ahornweges</li> <li>■ O5a Nachverdichtung (Wohnnutzung) und Quartierszentrum an der Kleinen Weide</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex B4, B5, B6: Treffpunkte, Spiel- und Sportangebote)</li> <li>■ B7 Initiierung von interkulturellen Gärten und Kleingärten</li> <li>■ B12 Errichtung eines Denk- bzw. Mahnmals zur Deportation</li> <li>■ O1 Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gaustraße/ Pfortenring</li> <li>■ W1 Ausbau und Gestaltung Konrad-Meit-Platz</li> <li>■ W3 Straßenraumgestaltung Güterhallenstraße</li> </ul>

Ziele	Ziel IV.13: Verbesserung der Wohnqualität und Nutzungsvielfalt	Ziel IV.14: Nutzungsverbesserung und Aktivierung vorhandener Freiräume
<b>Maßnahmen</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>■ W7 Umgestaltung Auftaktplatz zur Pfrimmanlage</li> <li>■ W6 und O4 Wohnumfeldverbesserung (durch private Sanierungsmaßnahmen)</li> <li>■ O5a Umgestaltung Nordend</li> <li>■ O5a Spielplatzneugestaltung im Zuge der Nachverdichtung mit Quartierszentrum an der Kleinen Weide</li> <li>■ Renaturierung nördlicher Teilabschnitt der Pfrimm (flankierende Maßnahme)</li> </ul>

Ziele	Ziel IV.15: Gestaltung von zentralen Plätzen und Orten	Ziel IV.16: Optimierung der Straßengestaltung
<b>Maßnahmen</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ B4, B5, B6 Umgestaltung ehemaliger Bahnflächen zu öffentlichen Grünflächen (Maßnahmenkomplex)</li> <li>■ B11 Auftaktplatz zwischen Grüner Schiene und Bahnhofsvorplatz (am Jugend-/Kulturzentrum)</li> <li>■ B12 Denk- bzw. Mahnmal zu Deportation</li> <li>■ O5a Quartierszentrum an der Kleinen Weide (samt Außenbereich als Treffpunkt und mit verlagertem und neugestaltetem Spielplatz)</li> <li>■ W1 Ausbau und Gestaltung Konrad-Meit-Platz</li> <li>■ W7, W8, W9, W10, Aufwertung der Verbindungsachse Pfrimm (Maßnahmenkomplex)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ O1 Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gaustraße/Pfortenring</li> <li>■ O3 Ausbau Ahornweg</li> <li>■ O 6 Ausbau Birkenweg</li> <li>■ O 7 Ausbau Erlenstraße</li> <li>■ W1 Ausbau und Gestaltung Konrad-Meit-Platz</li> <li>■ W2 Ausbau Gaustraße</li> <li>■ W3 Ausbau Güterhallenstraße</li> <li>■ W4 Ausbau Bebelstraße</li> <li>■ W5 Ausbau Würdtweinstraße</li> <li>■ W9 Straßenraumgestaltung Lohstraße und westliche Talstraße</li> <li>■ W11 Ausbau Thomasstraße</li> <li>■ NT (Neuhauser Tunnel = Begleitprojekt)</li> </ul>

## Städtebaulicher Rahmenplan





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 anlagengebundene 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



Erichtung eines Denk- bzw. Mahnmals zur Deportation



Umgestaltung des Parkplatzes am Kreisel Gausstr. / Pflanzring



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-Meiß-Platz



Ausbau Gaustraße



Ausbau Güterhallenstraße



Ausbau Bebelstraße



Ausbau Würdeinstraße



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 Pfirrm



Aufwertung der Verbindungsachse Pfirrm (Maßnahmenkomplex)



Umgestaltung Auftaktplatz zur Pfirrmanlage



Aufwertung der Pfirrmanlage



Straßenraumgestaltung Lohstraße und westliche Talstraße



Wegeverbindung entlang der Pfirrm zwischen Gaustraße und Wolframstraße



Angestrebte Wegeverbindungen



Schaffung Wegeverbindung westlich der Bahn



Schaffung Wegeverbindung östlich der Bahn



Zu überwindender Höhenunterschied zwischen Grüner Schiene und angrenzenden Wegflächen macht eine Treppen- bzw. Rampenschließung 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

## Hinweise für die Umsetzung

### Steuerung des Gesamtprozesses (Projektmanagement)

Die Lenkungsgruppe soll auch wie bisher in der Projektumsetzung steuernd tätig sein. Das Projektmanagement soll ebenfalls Teil dieser steuernden Gruppe werden. Letztere hat dann die Aufgabe, die im Integrierten Entwicklungskonzept definierten Maßnahmen fachlich voran zu treiben und auch gemeinsam mit dem Quartiersmanagement die Bürgerbeteiligung

und -information zu organisieren. Die politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger 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.

### Quartiersmanagement

Das Quartiersmanagement in Worms soll dafür sorgen, dass die zu realisierenden baulichen Maßnahmen gemeinsam mit den Schlüsselpersonen und den Bürgerinnen und Bürgern 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, Projekte in den Stadtteil zu kommunizieren und als eine Art „Transmissionsriemen“ zwischen der Bevölkerung, der Politik und der Verwal-

tung zu fungieren (vertikale Funktion zwischen Quartier und Verwaltung). Dabei sollen die Potenziale des Stadtteils und die Selbsthilfekräfte der Menschen mit Hilfe professioneller Unterstützung der Partnerinnen und Partner 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.



Aufgaben von Quartiersmanagement (Quelle: eigene Darstellung)

## Wahl des Sanierungsverfahrens

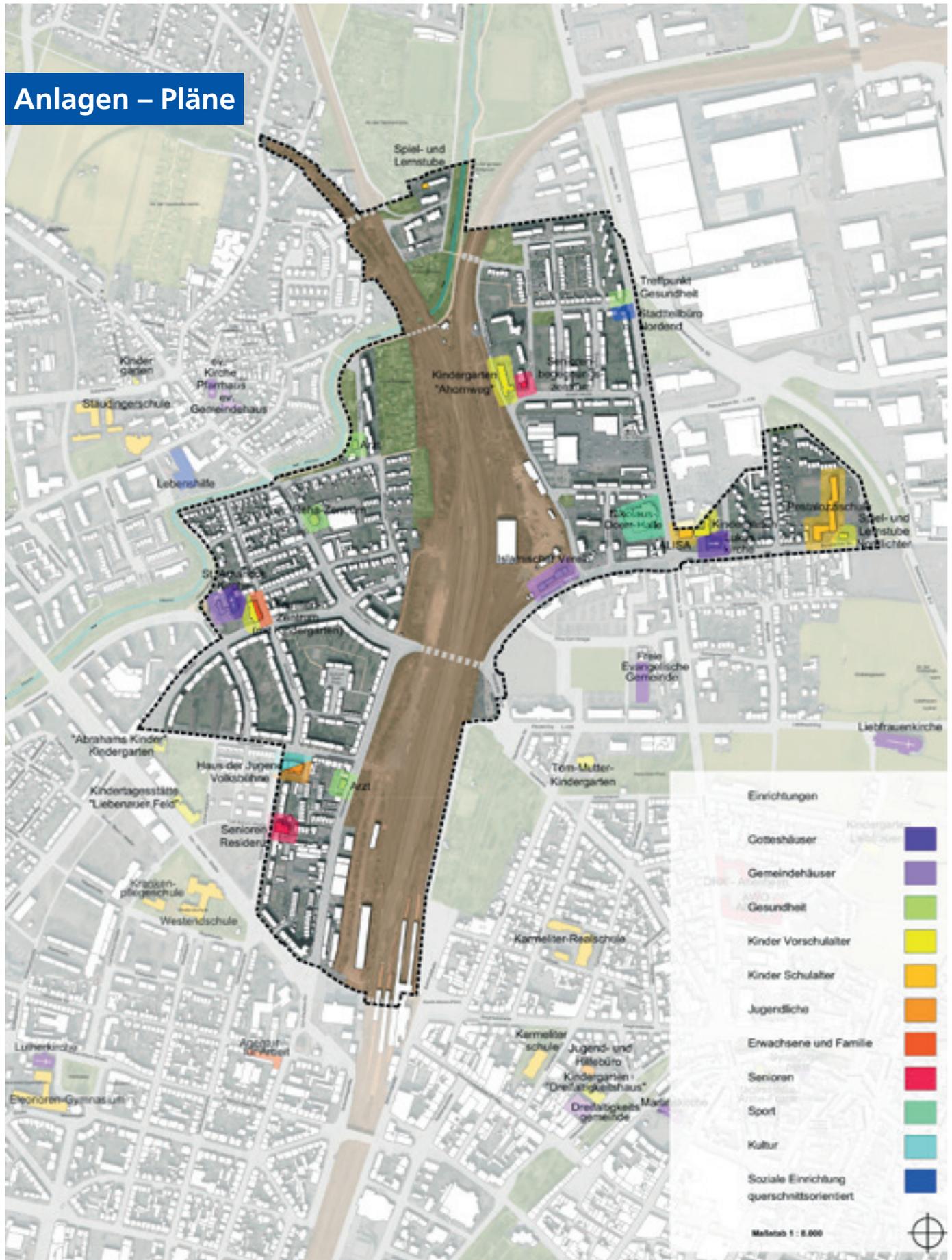
Das Integrierte Entwicklungskonzept ist eine strategische Planung, die für sich alleine genommen keine Rechtsfolgen für die angestrebte Realisierung des Projektes auslöst. Verbindliches Baurecht wird, bei allen angestrebten baulichen Veränderungen oder Nutzungsänderungen, durch Anwendung der Regelungen des Baugesetzbuches, insbesondere den Regeln des allgemeinen Städtebaurechts, geschaffen.

Die in den Vorbereitenden Untersuchungen dargelegten sozialen, strukturellen und städtebaulichen Missstände stehen in einem gegenseitigen Wirkungsgefüge und machen eine umfassende Bearbeitungsweise erforderlich, durch die gebietsbetreffend Verbesserungen und Umgestaltungen erfolgen sollen. Für derart komplexe Aufgaben sind im besonderen Städtebaurecht nachfolgende Verfahren genannt, die je nach Erfordernis zur Umsetzung herangezogen werden können: Städtebauliche Sanierungsmaßnahmen, städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, der Stadtbau und die „Soziale Stadt“. Hinsichtlich der Beurteilung des Erfordernisses spielen mögliche Erschwernisse in der Umsetzbarkeit eine Rolle. Darunter können die Besitzverhältnisse und die Mitwirkungsbereitschaft Betroffener fallen. Im Sinne der Verhältnismäßigkeit ist das jeweils mildeste Mittel zu wählen. Maßnahmen der „Sozialen Stadt“ können auch anstelle oder in Kombination mit anderen Maßnahmen des besonderen Städtebaurechts durchgeführt werden.

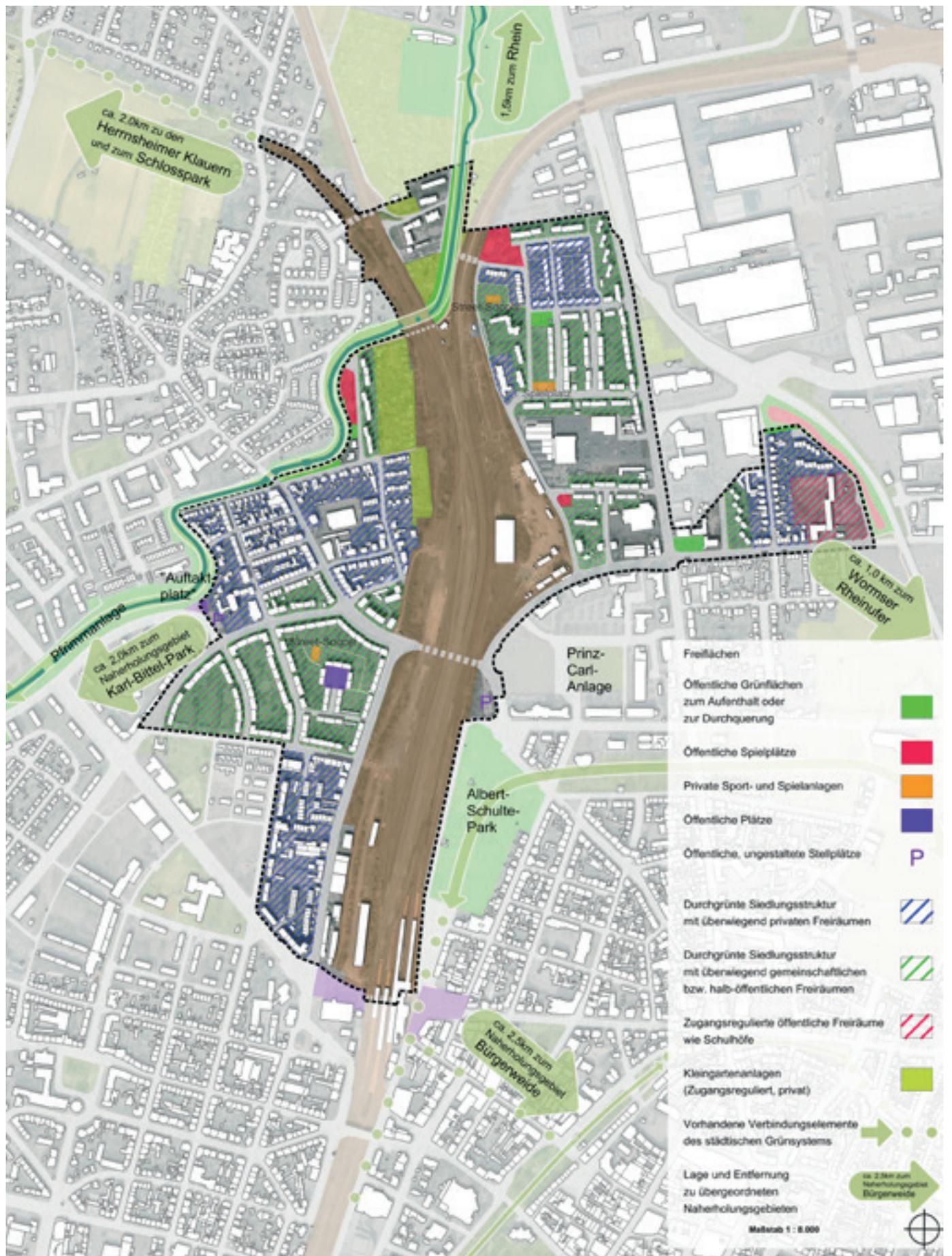
Zur Umsetzung des Gesamtprojektes Soziale Stadt Grüne Schiene Worms wird die Durchführung einer Maßnahme der „Sozialen Stadt“ empfohlen, da hierin die notwendigen Handlungsspielräume perspektivisch gegeben sind. Erschwernisse, die eine strengeres Verfahren rechtfertigen, sind insbesondere in Hinblick auf die Mitwirkungsbereitschaft betroffener Grundstückseigentümer derzeit nicht erkennbar: In den Quartieren, wo die Maßnahmen vor allem Grundstücke der Stadt und der Wohnungsbau GmbH Worms betreffen, ist diese gegeben. Für den südwestlichen Teil der „Grünen Schiene“ wird gemäß Verhandlungsstand die Mitwirkungsbereitschaft der Deutschen Bahn angenommen. Die Mitwirkungsbereitschaft einiger privater Eigentümer in diesem Bereich konnte allerdings noch nicht abschließend geklärt werden. Falls entgegen bisheriger Annahmen Erschwernisse hinsichtlich der Mitwirkungsbereitschaft auftreten sollten, könnten sich diese auch auf die Wahl des geeigneten Verfahrens auswirken. Mittels einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahme, mit der Bereiche „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“, würden bei Erfordernis eine Vielzahl an Rechtswirkungen ausgelöst werden, die zur Umsetzung beitragen würden. 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.

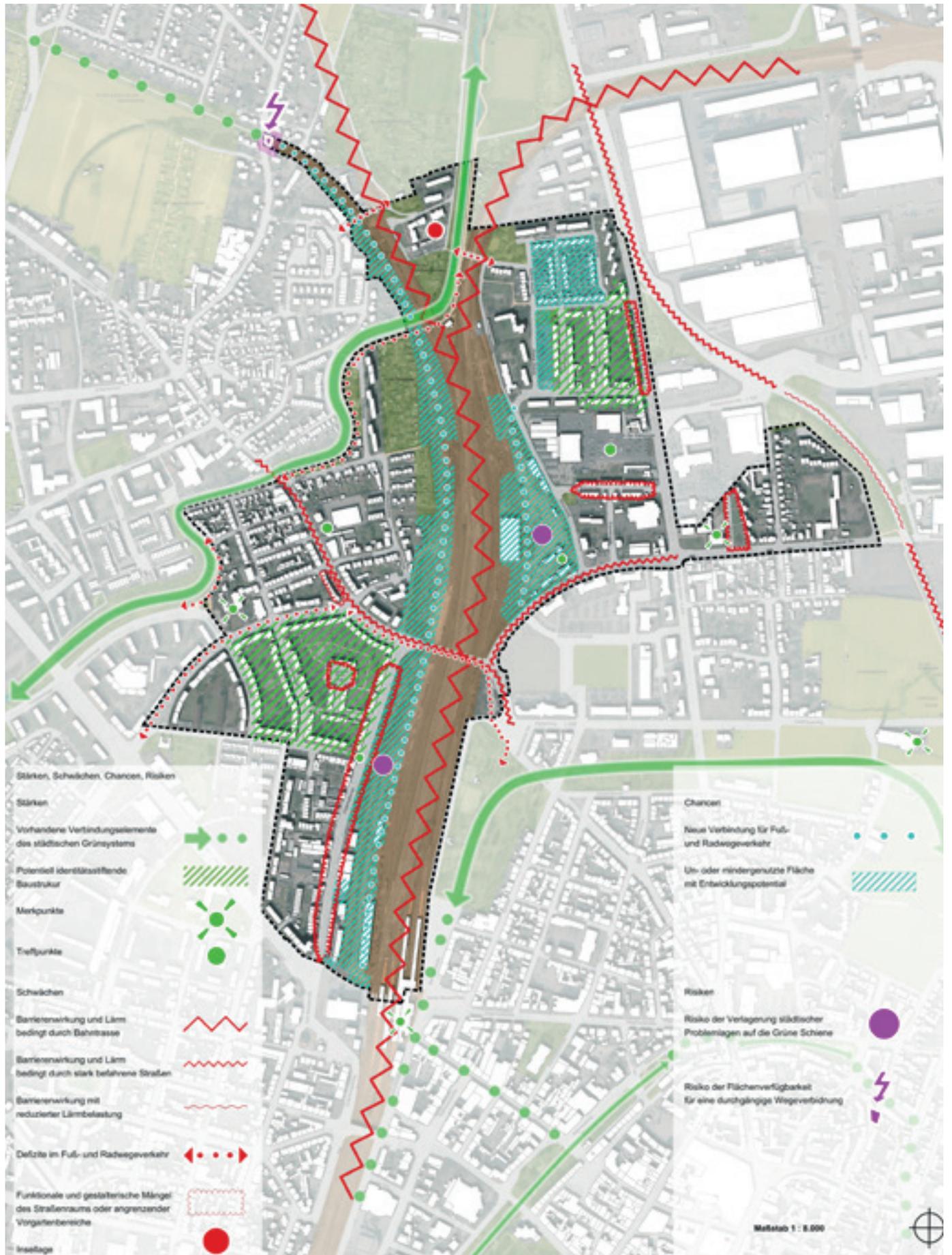
Die nachfolgenden Karten enthalten die ursprünglich angedachte Gebietsabgrenzung. Die überarbeitete endgültige Abgrenzung ist nur in der Abbildung auf S. 7 (Luftbild mit Abgrenzung des Fördergebietes) und S. 33 (Städtebaulicher Rahmenplan) dargestellt.

Anlagen – Pläne



ANALYSEPLAN SOZIALE, SCHULISCHE UND KULTURELLE INFRASTRUKTUR





**SWOT ANALYSE**



