



Stadt Jever Innenstadtkonzept 2023

Stand: Februar 2023

Aus Gründen der Lesbarkeit wird darauf verzichtet, geschlechtsspezifische Formulierungen zu verwenden. Soweit personenbezogene Bezeichnungen nur in männlicher Form angeführt sind, beziehen sie sich auf alle Geschlechter in gleicher Weise.

Inhaltsverzeichnis

Vorwort	05
1. Einführung.....	07
1.1 Anlass und Zielsetzung.....	09
1.2 Planungsinstrument: Innenstadtkonzept.....	09
1.3 Planungs- und Beteiligungsprozess.....	11
2. Rahmenbedingungen.....	15
2.1 Untersuchungsraum	17
2.2 Stadtgebiet und Bevölkerungsentwicklung.....	17
2.3 Lage im Raum	19
2.4 Historische Entwicklung	21
2.5 Fachplanungen.....	25
3. Städtebauliche Analyse.....	33
3.1 Nutzungen	35
3.2 Stadtbild.....	37
3.3 Mikroquartiere.....	47
4. Innenstadtkonzept.....	49
4.1 Programmatiches Leitbild.....	51
4.2 Maßnahmen für die gesamte Innenstadt.....	55
4.3 St.-Annen-Quartier.....	59
4.4 Quartier „Burgstraße / Prinzenallee“.....	65
4.5 Quartier „Am Kirchplatz“.....	69
4.6 Quartier „Alter Markt / Kaakstraße / Neue Straße / Schlachtstraße“.....	75
4.7 Quartier „Am Wall“.....	79
4.8 Quartier „Fräulein-Marien-Straße“.....	83
4.9 Quartier „Wallanlagen / Schloss“.....	87
4.10 Quartier „Schlachte / Grüner Garten / Kostverloren“	91
4.11 Quartier „Mühlenstraße“.....	95
4.12 Maßnahmenübersicht.....	99
5. Umsetzungsstrategie.....	103
5.1 Zeitplan.....	105
5.2 Öffentlichkeitsarbeit.....	109
5.3 Evaluierung.....	109
6. Schlussbemerkung.....	111
7. Quellen I Impressum.....	113



Abb. 01 | Nördlicher Kirchplatz



Abb. 03 | Wangerstraße



Abb. 02 | Alter Markt



Abb. 04 | Schlachtstraße

Vorwort

Jever – die Stadt der kurzen Wege. Vom Zentrum aus ist fast alles, was die Stadt ausmacht, in wenigen Minuten zu erreichen – ganz gleich, ob zu Fuß oder mit dem Rad. Insgesamt zeichnet sich die Innenstadt Jever durch ihre hohe Aufenthaltsqualität und ihr vielseitiges sowie kleinteiliges Angebot aus.

Um die Qualitäten sowie mögliche Schwachstellen der Innenstadt detailliert herauszuarbeiten, wurde ein Innenstadtkonzept in Auftrag gegeben. Dabei war besonders entscheidend, die Innenstadt als Ganzes in den Blick zu nehmen, um eine koordinierte und ganzheitliche Entwicklung zu schaffen. Im Rahmen der Konzepterstellung wurden insbesondere folgende Themenschwerpunkte behandelt: Nutzungen und Stadtbild (Handel im Wandel, innenstadtnahes Wohnen, gestaltete Freiräume), Mobilität sowie Klimaanpassung und Fließweganalyse. Im Hinblick auf diese Schwerpunkte sind Zielsetzungen und entsprechende Maßnahmen erarbeitet worden, die nun anhand einer Prioritätenliste umgesetzt werden sollen. So könnte beispielsweise der Innenstadtbereich autoärmer gestaltet, die Außendarstellung des Einzelhandels verbessert, die Parkplatzbeschilderung ergänzt bzw. angepasst, der Grünanteil gesteigert und die Quartiersidentität geschärft werden.

Ich danke der Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den Planungsbüros „WoltersPartner Stadtplaner GmbH“, „Ambrosius Blanke Verkehrsplanung“ und „Weber Ingenieure“, für



die Erarbeitung des Innenstadtkonzepts sowie für das gelungene und umfassende Bürgerbeteiligungsverfahren, welches im Rahmen dessen umgesetzt wurde. Es freut mich, dass sich so viele Mitbürger*innen mit ihren Ideen und Anregungen an den (Online-) Angeboten beteiligt haben.

Mit der Umsetzung der erarbeiteten Maßnahmen soll ein gemeinsames Ziel verfolgt werden: Die Weiterentwicklung der Stadt Jever. Es geht nicht nur um einzelne Maßnahmen, sondern darum, ein gemeinsames Verständnis dafür zu schaffen, wie sich die Stadt künftig entwickeln soll.

Jan Edo Albers
Bürgermeister

1. EINFÜHRUNG



Abb. 05 | Geltungsbereich Innenstadtkonzept

1.1 Anlass und Zielsetzung

Die Innenstadt Jevern unterliegt einem stetigen Wandel hinsichtlich der ansässigen Nutzungen, der Stadtgestaltung, den Mobilitätsangeboten, dem Klimaschutz sowie den Bedürfnissen und Ansprüchen der Bewohner und Besucher. Diese Entwicklung ist jedoch nicht neu, so dass die Stadt Jever bereits seit 50 Jahren städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen durchführt. So haben insbesondere die Maßnahmen im Rahmen der Sanierungsgebiete zu einer Verbesserung des Stadtbildes und zur nachhaltigen Stärkung der Stadt Jever beigetragen.

Der oben angesprochene Wandel wurde in den letzten 3 Jahren durch die Covid-19-Pandemie nochmals verschärft. Insbesondere vor dem Hintergrund leerstehender Ladenlokale und dem Bedeutungsgewinn des Online-Handels kommt vermehrt die Frage nach der Nutzungsausrichtung der Erdgeschosszonen auf. Darüber hinaus hängt eine attraktive und funktionsfähige Innenstadt, von der Erreichbarkeit und den vorhandenen Mobilitätsangeboten ab. Ein weiterer Aspekt, der die Attraktivität maßgeblich beeinflusst, ist die Gestaltung der öffentlichen Räume. Die Thematik Bepflanzung ist auch vor dem Hintergrund des zunehmenden Klimawandels von großer Bedeutung. Eine Innenstadt kann nur langfristig funktionsfähig sein, wenn vorsorgliche Maßnahmen zum Erhalt der Infrastrukturen ergriffen werden. Insbesondere die zunehmenden Starkregen- und Niederschlagsereignisse stellen heutzutage viele Städte vor große Herausforderungen.

Es ist daher von besonderer Bedeutung, die Innenstadt Jevern gesamtheitlich zu betrachten und mithilfe des Innenstadtkonzeptes, das unter umfangreicher Bürgerbeteiligung erarbeitet wurde, Ziele und Leitlinien für künftige Entwicklungen in unterschiedlichen Themenbereichen (Nutzungen, Verkehr, Freiraum, Stadtbild) zu definieren.

1.2 Planungsinstrument: Innenstadtkonzept

Das Innenstadtkonzept definiert den Rahmen der Entwicklung der Innenstadt Jevern für die kommenden Jahre. Es beinhaltet Ziele und Strategien und ist somit richtungsweisend, bleibt aber offen gegenüber künftigen Einflüssen. Neben den strategischen Leitlinien beinhaltet das Konzept eine ganze Reihe konkreter Maßnahmen. Dies sind sowohl Vorhaben der Stadtverwaltung als auch solche, die auf privaten Initiativen beruhen. Das Innenstadtkonzept ist eine informelle Planung und beinhaltet keine rechtlichen Bindungen.

Die Einbindung der Bürgerschaft bildet einen wesentlichen Baustein für die erfolgreiche Erarbeitung eines Innenstadtkonzeptes, denn nur durch einen transparenten Prozess kann ein Mittragen und eine Akzeptanz der Leitlinien und Maßnahmen erreicht werden. Im Wesentlichen dient das Innenstadtkonzept als Entscheidungspapier für Politik und Verwaltung bei künftigen Projekten.

Die Erarbeitung des Konzeptes wird im Rahmen des Sofortprogramms „Perspektive Innenstadt!“ des Landes Niedersachsen gefördert.

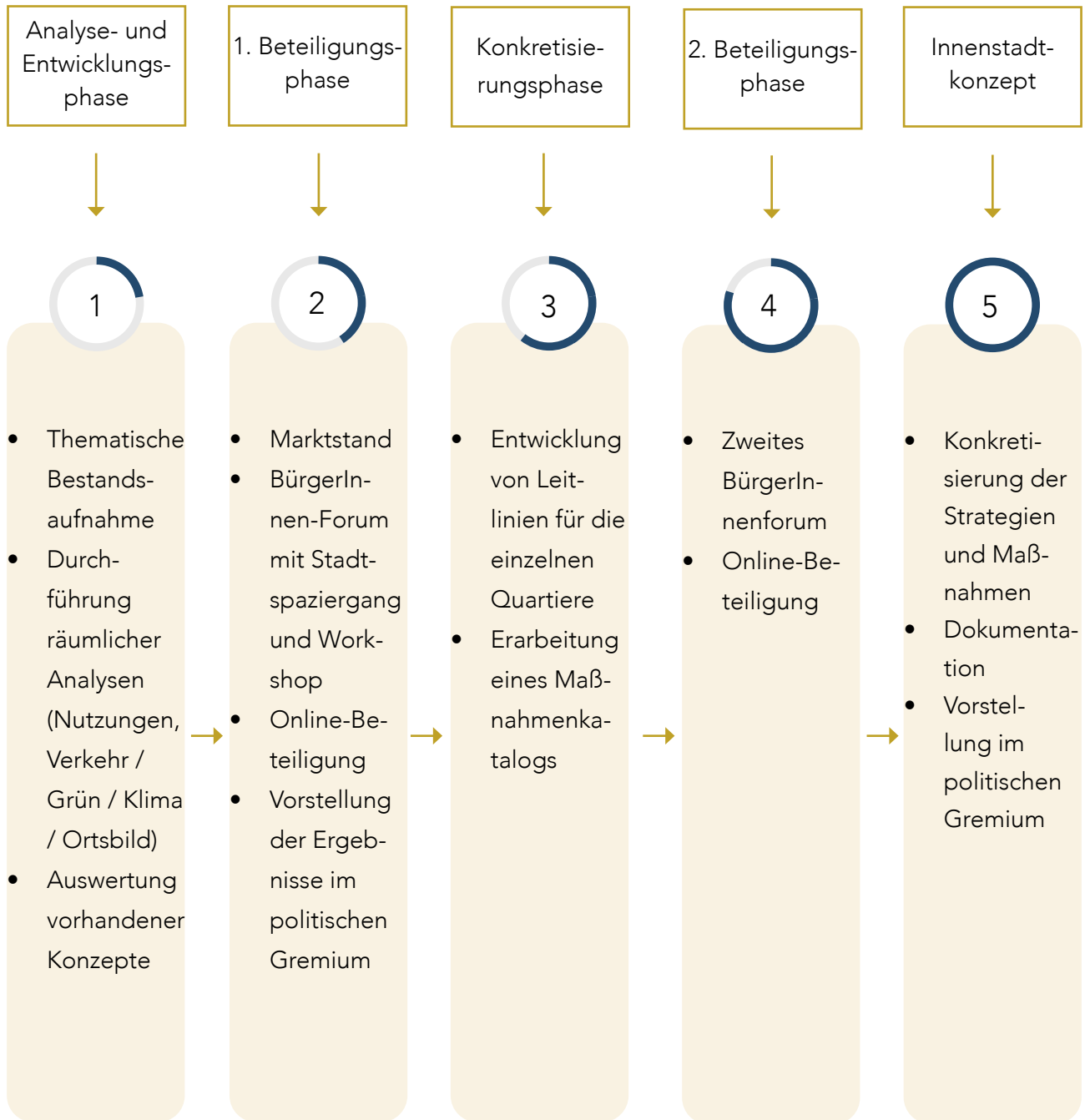


Abb. 06 | Zeitlicher Ablauf

1.3 Planungs- und Beteiligungsprozess

• Auftakt und Analyse

Als Reaktion auf den stetigen Wandel und die damit einhergehenden Herausforderungen für die Stadtstruktur Jever wurde im Jahr 2022 beschlossen, für die Innenstadt ein „Innenstadtkonzept“ zu erarbeiten. Aufgrund der umfassenden Thematik wurde für die Erarbeitung des Konzeptes eine Arbeitsgemeinschaft aus den Bereichen Stadtplanung WoltersPartner Stadtplaner GmbH, Verkehrsplanung blanke ambrosius und Regenwassermanagement Weber Ingenieure gebildet.

Zu Beginn erfolgten umfangreiche Ortsbegehungen und Bestandsaufnahmen durch die jeweiligen Fachbüros hinsichtlich der einzelnen Schwerpunktthemen, die als Grundlage für die themenbezogene Analyse dienten. Darüber hinaus wurden bestehende Fachplanungen und -beiträge (siehe Kapitel 2.6), Gutachten sowie demografische Statistiken und historische Berichte und Zeugnisse ausgewertet.

Die Analysen haben deutlich gemacht, dass sich einzelne Bereiche der Innenstadt durch ihre vorhandenen Nutzungen, Bebauungsstruktur etc. stark unterscheiden. Daher wurde die Innenstadt Jever auf Grundlage der gewonnenen Ergebnisse in neun sogenannten „Mikroquartiere“ unterteilt. Für jedes einzelne Quartier wurde ein „Steckbrief“ mit dem geltenden Planungsrecht, den vorwiegenden Nutzungen sowie der vorhandenen baulichen Struktur erarbeitet. Im Rahmen der ersten Bürgerbeteiligung wurden die ersten Erkenntnisse zur Diskussion gestellt.

• BürgerInnenbeteiligung - Phase I

Den Auftakt in die Phase I der Bürgerbeteiligung bildete am 23.09.2022 ein Marktstand auf dem jeverschen Wochenmarkt. Mithilfe von gezielten Fragestellungen wurden die Bürger ermutigt ihre Meinung zur Innenstadt abzugeben.

Als weiterer Baustein fand am 29.09.2022 das 1. Bürgerforum statt. Zu Beginn wurde ein Stadtspaziergang angeboten, wo vor Ort über Probleme und Handlungserfordernisse diskutiert werden konnte. Im Anschluss wurden im Theater Am Dannhalm in einem Informationsvortrag die Analyseergebnisse sowie die Einteilung der Mikroquartiere samt Quartierssteckbrief vorgestellt. Anschließend konnten eigene Ideen, Anregungen und Kritiken an Stellwänden mit Plänen der Innenstadt mit den Fachplanern diskutiert und schriftlich festgehalten werden. Parallel fand die erste Online-Beteiligung über eine Beteiligungsplattform statt, in der auf einer Karte der Innenstadt die erste Maßnahmenideen, aber auch Anregungen und Kritik seitens der Bürgerschaft eingetragen werden konnten.

Am 12.10.2022 wurden die Ergebnisse der 1. Bürgerbeteiligung dem Ausschuss für Bauen, Stadtentwicklung, Straßen, Umwelt, Landwirtschaft und Landschaft vorgestellt und die weitere Vorgehensweise erörtert.

• Konzeption

Auf Grundlage der Beteiligungsergebnisse wurden Leitlinien für die künftige Entwicklung und Ausrichtung sowie konkrete vorbereiten-



Abb. 07 | Wochenmarktstand am 23.09.2022



Abb. 10 | 2. BürgerInnen-Forum am 10.01.2023



Abb. 08 | Stadtpaziergang am 29.09.2022



Abb. 11 | 2. BürgerInnen-Forum am 10.01.2023



Abb. 09 | 1. BürgerInnen-Forum am 29.09.2022



Abb. 12 | „Runder Tisch“ am 17.01.2023

de und bauliche Maßnahmen für die einzelnen Mikroquartiere erarbeitet.

- **BürgerInnenbeteiligung - Phase II**

Am 10.01.2023 fand das zweite Bürgerforum im ehemaligen Schuhhaus Pekol statt. Der vorangegangenen Diskussion um die Stadtentwicklung in den lokalen Zeitungen sorgte für eine zahlreiche Beteiligung der Bürgerschaft. Parallel erfolgte über einen Zeitraum von 10 Tagen wiederum eine Online-Beteiligung. In dieser Beteiligung hatten die Bürger die Möglichkeit, den einzelnen Leitlinien und Maßnahmen konkret zuzustimmen oder diese abzulehnen, so dass sich ein deutliches Meinungsbild ablesen ließ.

- **Runder Tisch**

Am 17.01.2023 fand darüber hinaus eine zusätzliche Bürgerveranstaltung statt, die sich in erster Linie an die Gewerbetreibenden und Eigentümer richtete. Diese Veranstaltung diente als vertiefende Diskussion zum vorausgegangenen Bürgerforum.

- **Dokumentation und Abschluss**

Auf Grundlage der zweiten Beteiligungsphase wurden die Leitlinien und Maßnahmen des Innenstadtkonzeptes modifiziert und ergänzt. Anschließend wurde das Innenstadtkonzept durch die Fachplanungen dokumentiert. Das Konzept wurde am 01.03.2023 im Ausschuss vorgestellt und am 16.03.2023 im Rat beschlossen.

2. RAHMENBEDINGUNGEN

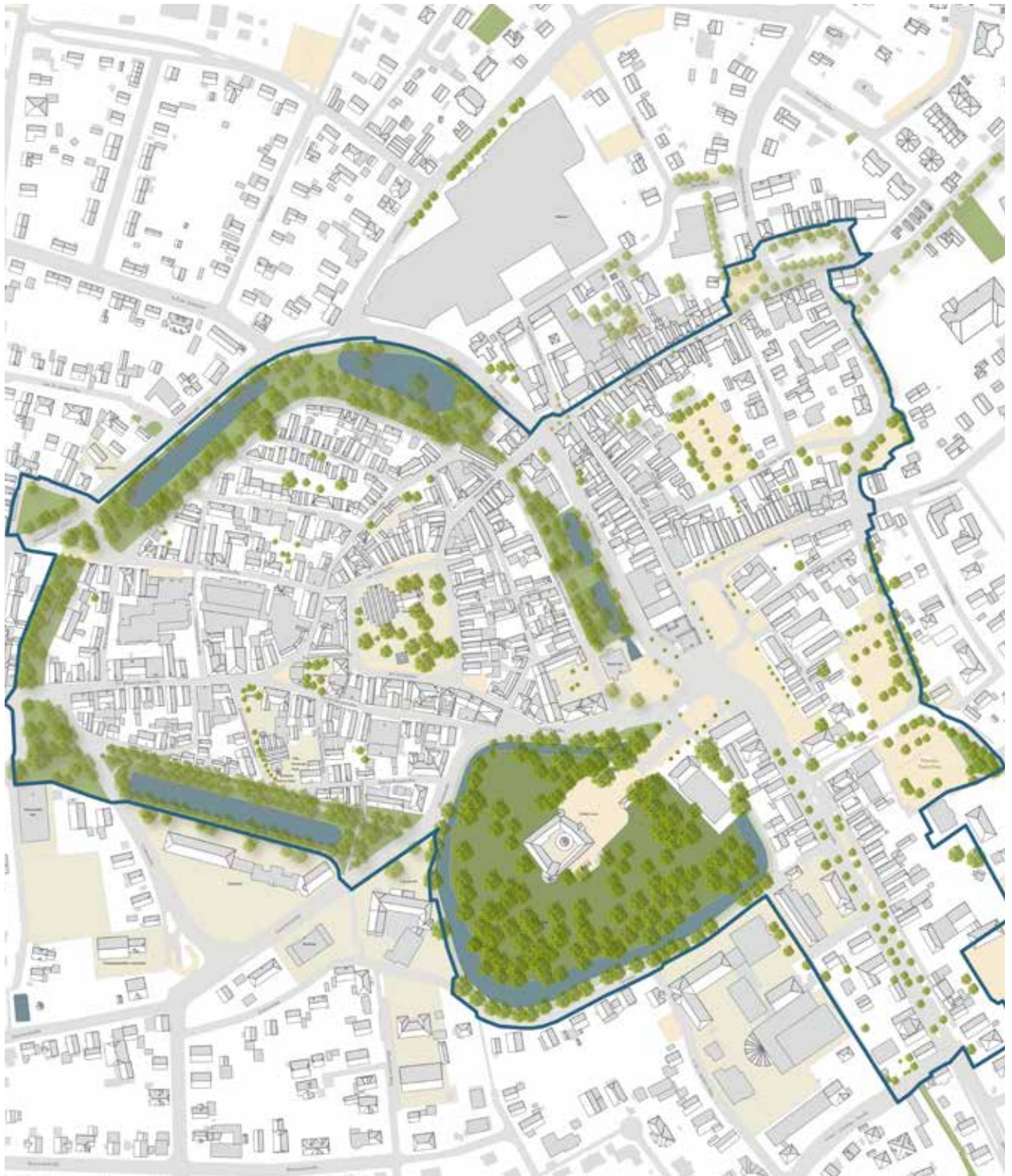


Abb. 13 | Untersuchungsraum

2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum setzt sich aus dem Bereich der historischen Altstadt innerhalb der Wallanlagen, den Wallanlagen selbst, dem Areal des Schloss Jever einschließlich des Schlossparks sowie der Neustadt samt Alter Markt, den Fußgängerzonen Schlachstraße und Neue Straße, dem Bereich des ehemaligen Hafenbeckens (Schlachte), den Flächen rund um die Straße „Kostverloren“ und nördlichen Teilen der Mühlenstraße zusammen. Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches für das Innenstadtkonzept ist der Abbildung 11 zu entnehmen.

Insgesamt beträgt die Größe des Untersuchungsraumes 28,91 ha.

2.2 Stadtgebiet und Bevölkerungsentwicklung

Die Stadt Jever besteht aus der Kernstadt bzw. dem Stadtteil Jever sowie den Ortsteilen Moorwarfen, Rahrdum und Cleverns / Sandel. Insgesamt erstreckt sich das Stadtgebiet über eine Fläche von etwa 42 km². Den größten Flächenanteil nimmt dabei der Ortsteil Cleverns / Sandel mit ca. 18,70 km² ein. Zweitgrößter Ortsteil ist die Kernstadt bzw. der Ortsteil Jever mit ca. 14,3 km².

In den vergangenen Jahren weist Jever ein geringes, aber kontinuierlich steigendes Bevölkerungswachstum auf. 2020 zählt die Stadt 14.723 Einwohner, verteilt auf alle Ortsteile. Dadurch ergab sich eine Bevölkerungsdichte von etwa 350 Einwohner je km².

Mehr als 70 % (10.750) der Einwohner leben dabei im Ortsteil Jever selbst. 2010 lag die Einwohnerzahl bei 14.189, so dass ein Anstieg der Bevölkerung von etwa 0,4 % zu verzeichnen ist. Verglichen zu den Jahren 2000 (13.782) ca. 0,7 %, 1990 (12.848) ca. 1,5 % und 1980 (12.628) ca. 1,7 % wird der langsame, aber wachsende Anstieg der Bevölkerungszahlen deutlich (Quelle Stadt Jever).

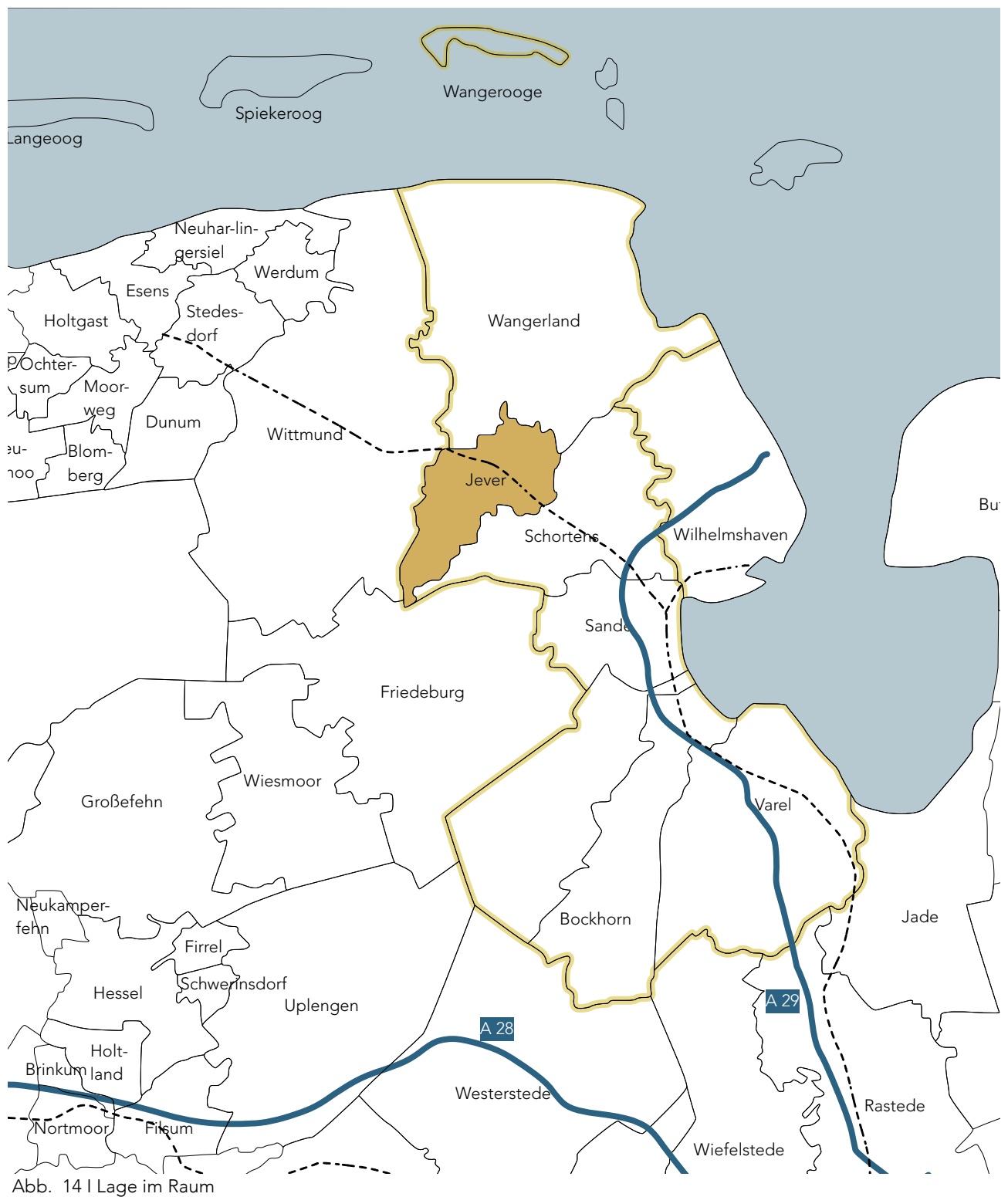


Abb. 14 | Lage im Raum

2.3 Lage im Raum

Die Kreisstadt Jever liegt im Nordwesten des Bundeslandes Niedersachsen und bildet den Verwaltungssitz des Landkreises Friesland. Mit der Kommunalreform im Jahr 1972 besteht Jever aus der Kernstadt bzw. dem Stadtteil selbst sowie drei weiteren Ortsteilen (Moorwarfen, Rahrdom und Cleverns / Sandel). Geografisch liegt die Stadt Jever im sogenannten Jeverland und damit im Nordosten der ostfriesischen Halbinsel. Im Norden grenzt das Stadtgebiet an die Gemeinde Wangerland, im Südosten an die Stadt Schortens, im Süden an die Gemeinde Friedeburg und im Westen an die Stadt Wittmund. Die Stadt Jever liegt in unmittelbarer Entfernung zur niedersächsischen Nordseeküste (ca. 15 km). Neben der Stadt Jever als Mittelzentrum, ist auch die westlich gelegene Stadt Wittmund in einer Entfernung von 10 km als Mittelzentrum einzustufen. Das nächstgelegene Oberzentrum ist die Stadt Wilhelmshaven in einer Entfernung von 18 km in östlicher Richtung.

Mit etwa 14.300 Einwohnern ist Jever die drittgrößte Stadt des Landkreises hinter der Stadt Varel (ca. 24.800 Einwohner) in einer Entfernung von 33 km in südöstlicher Richtung und der Stadt Schortens (ca. 20.800 Einwohner) in einer Entfernung von 11 km ebenfalls in südöstlicher Richtung.

Die Stadt Jever verfügt über eine gute Anbindung an die Verkehrsnetze über die Bundesstraße 210, die nördlich entlang des Stadtgebietes verläuft. Im weiteren Verlauf in Richtung Südosten stellt die B 210 durch den

Kreuzungspunkt mit der Autobahn 29 die überregionale Anbindung in Richtung Wilhelmshaven und Oldenburg sicher. In westlicher Richtung gewährleistet die Bundesstraße 210 die regionale Anbindung an die Städte Wittmund, Aurich und Emden. Durch die Kreuzung der B 210 mit der B 461 wird zudem der Hafen Harlesiel und damit die friesländische Insel Wangerooge erschlossen.

Darüber hinaus verfügt Jever über einen Bahnhofsteilpunkt, der die Stadt in Richtung Westen mit den Städten Wittmund und Esens und Richtung Südosten mit der Stadt Schortens, der Gemeinde Sande, der Stadt Varel und weiter mit der Stadt Oldenburg verbindet.

Der nächstgelegene internationale Flughafen ist der ca. 70 Autominuten entfernte Flughafen Bremen.

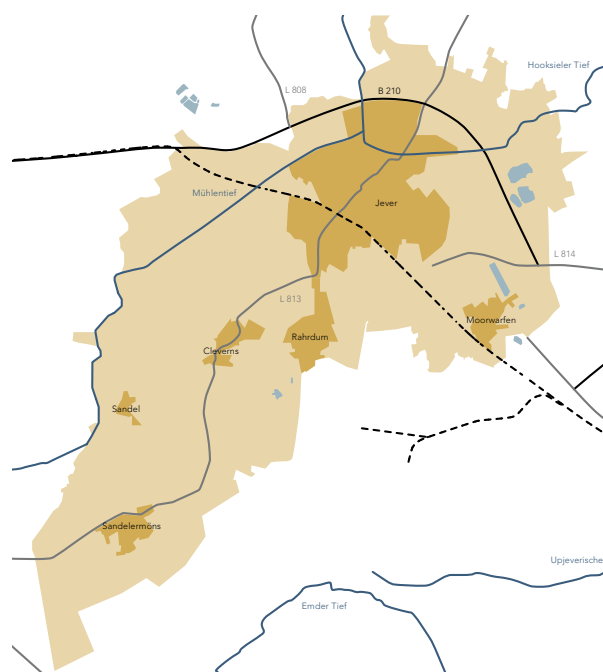
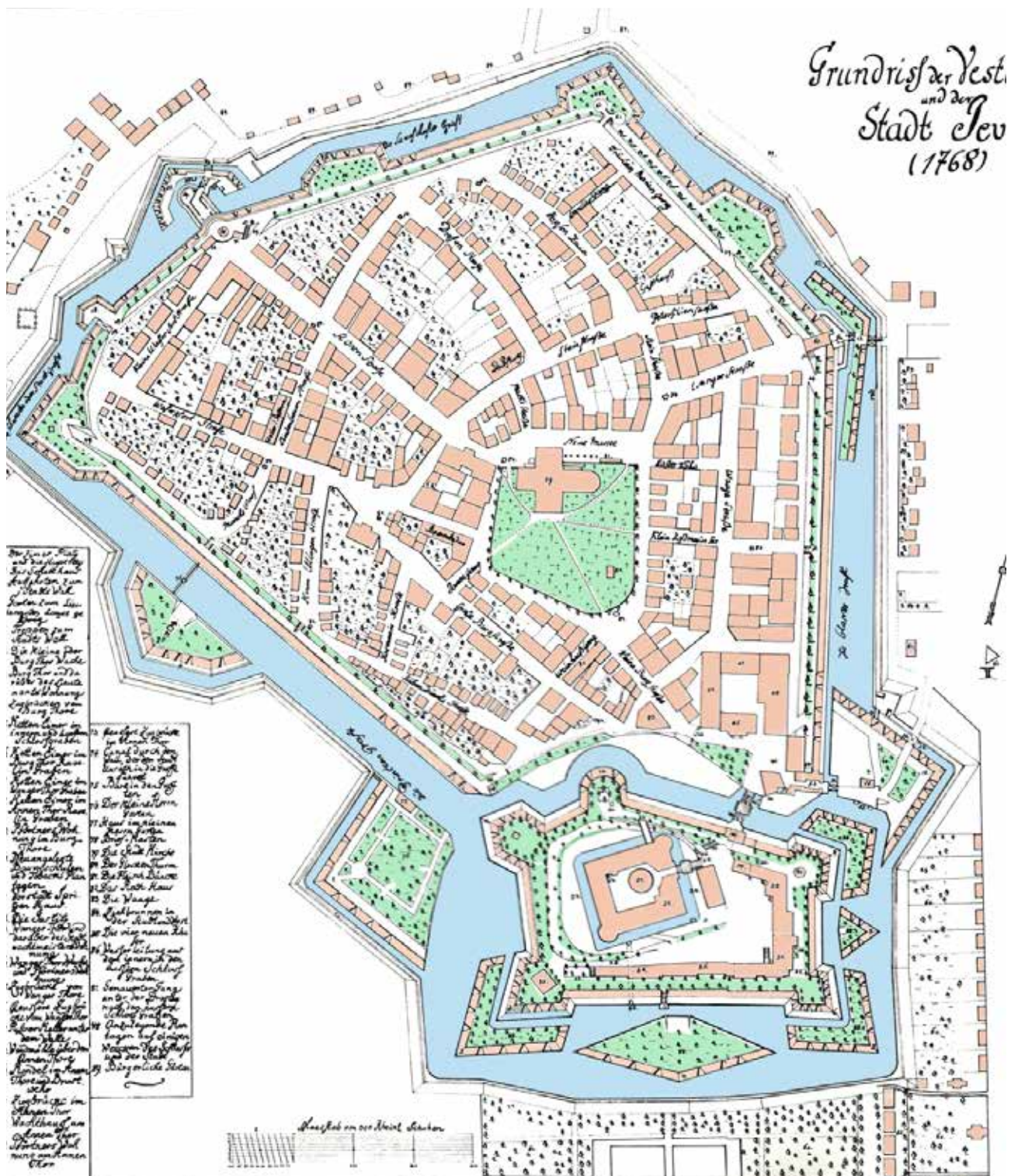


Abb. 15 | Stadtgebiet Jever



2.4 Historische Entwicklung

Archäologische Funde belegen eine frühe Besiedlung der Gegend rund um Jever bereits in der frühen Steinzeit und den nachfolgenden Epochen. Aufgrund der Nähe zur Nordseeküste und des Seehafens war Jever bereits im 10. und 11. Jahrhundert ein wichtiger Handelsort. In den nachfolgenden Jahrhunderten sorgten Versandungen und Eindeichungen dafür, dass die einstige Hafenstadt immer tiefer in das Binnenland zurückgedrängt wurde und die Seezugänge sich verschlossen. Diese Entwicklung ließ allerdings die Bedeutung Jevers als Handelsort, nicht zuletzt wegen des 1561 angelegten Hafens („Schlachte“ (Umschlagplatz), schmälern. Über das fortbestehende sogenannte „Hooksieler Tief“, ein ca. 12 km langes Fließgewässer, das als Binnengewässer in die Nordsee fließt und in den Seehafen Hooksiel mündet, konnte weiterhin die im Osten der Stadt gelegene „Schlachte“ von kleineren Schiffen erreicht werden. Das Tief und der Bereich rund um die Schlachte bildeten daher jahrhundertlang ein bedeutsames Handelszentrum und wurden erst durch den Ausbau der Straßenverkehrsnetze abgelöst. Mit der Zeit wurde das Tief zunehmend verfüllt und gegenwärtig erinnern nur noch ein Schiffsspielplatz in einer Vertiefung und der erhaltene Name „Schlachte“ an den einstigen Hafen.

Einen Meilenstein der Stadtgeschichte bildet das Fräulein Maria, die Tochter des letzten Häuptlings des Jeverlandes, Edo Wiemken der Jüngere, der im Jahr 1505 die Bautätigkeiten am Schloss Jever beendete. Nicht nur, dass Fräulein Maria die Unabhängigkeit

Jevers gegenüber des ostfriesischen Grafen Edzard des Großen wiederherstellte, sondern Jever erhielt auch in ihrer Regentschaft die offiziellen Stadtrechte im Jahr 1536. Noch heute ist der Begriff „Marienstadt“ für Jever geläufig.

In den darauffolgenden Jahrzehnten stand die Stadt und das umgebende Jeverland unter der russischen Herrschaft von Familienmitgliedern des Fürstentums Anhalt-Zerbst, bis Jever 1807 durch französische Truppen besetzt und an das Königreich Holland angegliedert wurde. Nur drei Jahre später wurde das Königreich Holland samt Jever zum Kaiserreich Frankreich erklärt und stand damit unter napoleonischer Herrschaft. Mit dem Sturz Napoleons kehrte Jever zur russischen Herrschaft zurück, die die Stadt 1818 an das Großherzogtum Oldenburg übergab. Im Jahr 1844 erhielt Jever daraufhin ein neues Stadtrecht und im Jahr 1856 ein Stadtrecht der 1. Klasse. Diese Auszeichnung kommt einer gegenwärtig als kreisfreien Stadt eingestuft Stadt gleich. Mit der oldenburgischen Verwaltungsreform 1933 wurde das Amt Jever und das Amt Varel zum Amt Friesland vereinigt und seit Ende der 30er Jahre wird das Gebiet als „Landkreis Friesland“ bezeichnet.

Zur Sicherung der neu ernannten Stadt wurden im Jahr 1536 durch die Jeveraner bis zu 8,0 m hohe Erdwälle und vorgelagerte Festungsgräben errichtet. Die ringförmige Grafenanlage konnte zur damaligen Zeit nur mithilfe von drei Brücken und den dahinter liegenden Stadttoren, dem St. Annen-Tor im



Abb. 17 | Alter Markt 1900
© Stadt Jever



Abb. 19 | Am Kirchplatz vor 1902
© Schripnest



Abb. 18 | Neue Straße 1902
© Schripnest



Abb. 20 | Nördlicher Kirchplatz 1920
© Stadt Jever

Nordwesten, dem Wangertor im Osten und dem Schlosstor im Südosten, überquert werden.

Anfang des 19. Jahrhunderts wurde die einseitige Wehranlage aufgrund der Entwicklung von Distanz-Waffen und dem Bedarf an Handelsflächen schrittweise zurückgebaut. Die Erdwälle wurden abgetragen und der Graftenring im Bereich der Stadttore mit Erde aufgefüllt. Im Ergebnis blieben fünf voneinander getrennte Graften übrig. Gemäß der heutigen Namensbezeichnung handelt es sich dabei um die Schlossgraft, die als fast ringförmige Graftenanlage das Schloss Jever umgibt, die Blankgraft am von-Thünen-Ufer, die Pferdegraft und Duhmsgraft am Elisabethufer und die Prinzengraft.

In den nachfolgenden Jahrzehnten wurde die ehemalige Festungsanlage Schritt für Schritt gestalterisch verändert. So wurde beispielsweise die Aasgraft zwischen der St. Annen-Straße und der Große Wasserpfortstraße vollständig verfüllt und die Fläche als Parkallee gestaltet (heutige Karl-Jaspers-Anlage). Darüber hinaus wurden die Flächen der ehemaligen Erdwälle für den Bau von Wohngebäuden in Anspruch genommen. Auch die Fläche des einstigen Wangertores (heute Übergangsbereich zum Kiebitzplatz) musste der Bebauung weichen.

In den darauffolgenden Jahren wurden die Wallanlagen zu parkähnlichen Grünräumen umgestaltet. Ende des 19. Jahrhunderts wurden diesbezüglich verschiedene Gestaltungen geplant. U. a. war in diesem Zusammen-

hang der englische Landschaftsgarten (siehe Abb. 14) von Bedeutung, deren Planung jedoch nicht vollständig umgesetzt wurde.

Jever blickt auf sehr bewegte Jahre nach dem 1. Weltkrieg und die Zeit der Machtübernahme der NSDAP zurück. Insbesondere die Zeit kurz vor der Kapitulation bleibt bis heute aufgrund eines Denkmals an der Schlossmauer in Erinnerung. So sollte Jever auf Befehl der Kreisleitung, trotz der heranrückenden Alliierten, verteidigt werden. Daraufhin protestierten am 03. Mai 1945 zahlreiche Bürger gegen das Unterfangen und hissten eine weiße Fahne des Friedens auf dem jeverschen Schloss.

Verschiedene Kreisreformen und die Rücknahme dieser in den 70er Jahren haben dazu geführt, dass Jever weiterhin die Funktion als Kreisstadt beibehält.

Die über 1.000 Jahr alte Stadtgeschichte zeigt sich heute in vielen denkmalgeschützten und historischen Bauwerken, Straßenzügen und Platzflächen. Die Erhaltung und die Wahrung dieses Bestandes sind seit Jahrzehnten die Aufgabe der Stadt Jever. So wurde in Jever, als eine der ersten Städte Niedersachsens, von 1969 bis 1985 eine sensible Altstadtssanierung vorgenommen. In den letzten Jahrzehnten wurden zudem verschiedene Förderprogramme durchgeführt. Des Weiteren gab es 2008 Bestrebungen zur Entwicklung eines neuen Altstadtquartiers, das sogenannte St.-Annen-Quartier. Ziel war es, den historischen Stadtkern zu beleben, seniorengerechte Wohnformen sowie Parkraum zu schaffen.

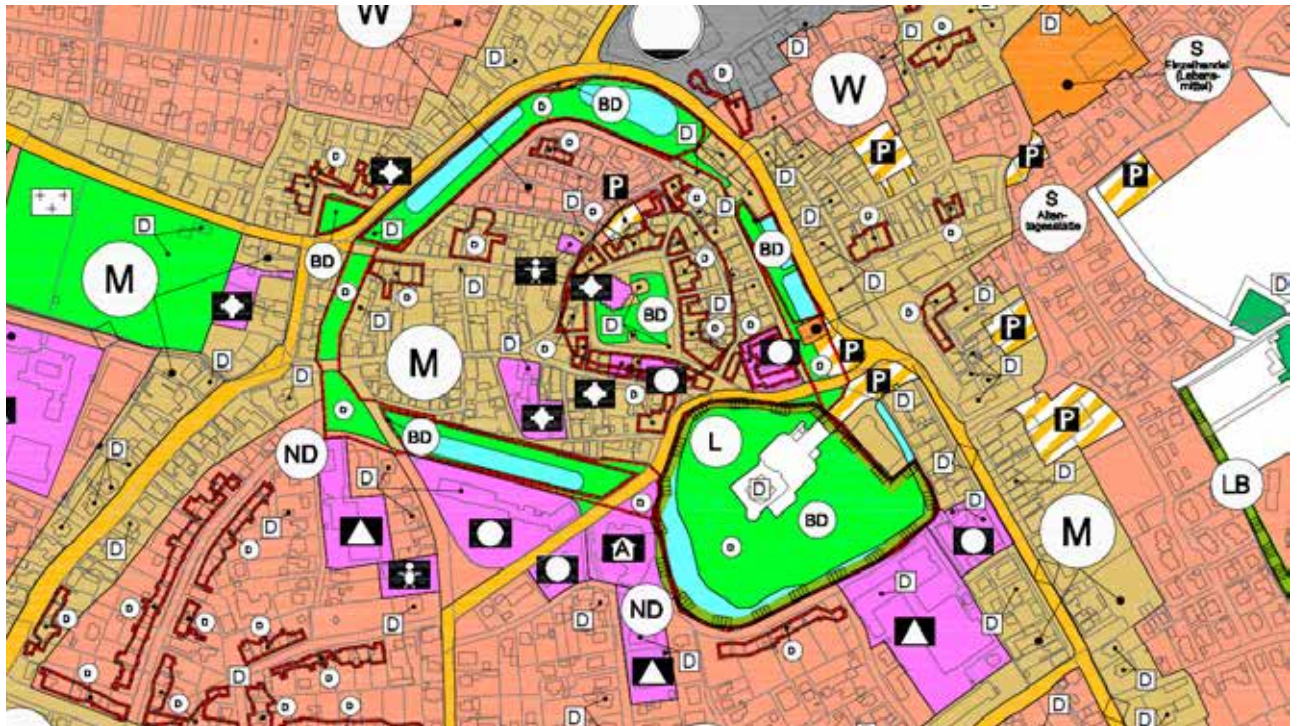


Abb. 21 | Flächennutzungsplan



Abb. 22 | Planumringe Bebauungspläne

2.5 Fachplanungen

• Flächennutzungsplan

Der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Jever aus dem Jahr 2009 stellt den Altstadtbereich zum Großteil als gemischte Baufläche dar. Lediglich der Bereich im Norden der Altstadt, begrenzt durch die Drostestraße, Steinstraße und der Straße „Am Wall“, wird als Wohnbaufläche dargestellt. Darüber hinaus befinden sich innerhalb der Wallanlage Flächen für den Gemeinbedarf wie z. B. öffentliche Verwaltung, Kirchen und kirchlichen Zwecken dienenden Gebäude und Einrichtungen und Kindergarten. Die Wallanlagen selbst werden als Öffentliche Grünfläche bzw. Wasserfläche dargestellt. Der Großteil der Neustadt (Alter Markt, Neue Straße, Schlachtstraße, Schlachte und Mühlenstraße) wird ebenfalls als gemischte Baufläche dargestellt. Ausnahmen bilden in diesem Areal unter anderem die Stellplatzflächen, die als Straßenverkehrsfläche mit der Zweckbestimmung „Parkplatz“ dargestellt werden. Wie die Abbildung 19 zeigt, werden die Flächen des Schlossparks als Landschaftsschutzgebiet gekennzeichnet. Entlang der Mühlenstraße stellt der wirksame Flächennutzungsplan Bereiche als Flächen für den Gemeinbedarf mit den der vorhandenen Nutzung entsprechenden Zweckbestimmungen (z. B. öffentliche Verwaltung) dar.

Innerhalb des gesamten Innenstadtbereiches werden überlagernd zahlreiche Denkmäler und Bodendenkmälern dargestellt.

• Bebauungspläne

Für den Großteil des Geltungsbereiches des Innenstadtkonzeptes wurden im Laufe der Zeit Bebauungspläne aufgestellt.

Die Bebauungspläne für den westlichen und südlichen Bereich der Altstadt (Nr. 22, 55, 91 und 98) setzten die Siedlungsbereiche vorwiegend als Kern- und Mischgebiete fest. Das Areal im Norden der Altstadt (Bebauungsplan Nr. 24) wird hingegen als „Allgemeines Wohngebiet“ festgesetzt. Die Wallanlagen werden von mehreren Bebauungsplänen erfasst, die allesamt den Grüngürtel als öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung „Parkanlage“ festsetzen.

Für den Bereich der Schlachtstraße / Schlachte gilt der rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 27 „Schlachte“. Dieser trifft für die Flächen entlang der Schlachtstraße und rund um die Schlachte die Festsetzung als Kern- oder Mischgebiet.

Der Bebauungsplan Nr. 26 „Stadtmitte/Alter Markt“ setzt die Flächen entlang der Neuen Straße, der Kaakstraße sowie rund um den Alten Markt als Kerngebiet fest. Die Flächen im Bereich der Straße „Kostverloren“ und entlang des Grashausweges werden vorwiegend als „Allgemeines Wohngebiet“ festgesetzt.

Der Bebauungsplan Nr. 28 II setzt den Bereich östlich der Mühlenstraße als Mischgebiet fest. Für den Bereich westlich der Mühlenstraße wurde kein Bebauungsplan aufgestellt.



Abb. 23 | Rahmenplan „Wallanlagen und Verbindung Schlachte“



Abb. 24 | Fließwegeakkumulation
© Weber Ingenieure GmbH



Abb. 25 | Inhalte Innenstadtkonzept

- **Rahmenplan „Wallanlagen und Verbindung Schlachte“**

Im Jahr 2022 wurde für den Bereich der Wallanlagen sowie die Verbindung zur Schlachte ein städtebaulicher und freiraumplanerischer Rahmenplan erarbeitet (s. Abb. 21). Anlass des Rahmenplans war die weitere Qualifizierung des vorab erarbeiteten integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK). Der Rahmenplan soll künftig als Grundlage für die weiteren vertiefenden Objektplanungen und die spätere Umsetzung dienen.

Ausgangspunkt des Rahmenplans war eine umfassenden städtebaulichen und freiraumplanerischen Analyse. Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die vorhandenen Strukturen und die bedeutsame Geschichte der Stadtbereiche ein starkes Rückgrat für künftige Entwicklungen bilden, dennoch Funktionsverluste zu erkennen sind. In Kombination mit einer breiten Bürgerbeteiligung wurde daraufhin

ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zur Aufwertung und Stärkung der Wallanlagen, des Übergangsbereiches zwischen Altstadt und Neustadt, der Schlachtstraße und der Schlachte erarbeitet. Ergänzend dazu wurde ein Zeit-, Kosten- und Finanzierungsplan erstellt, der die schrittweise Umsetzung der Maßnahmen begleitet.

Mit dem Rahmenplan und seinem Maßnahmenkonzept ist ein umfassendes Programm auf den Weg gebracht worden, welches integrierte Lösungsansätze für die Stadt Jever aufzeigt.

- **Fachbeitrag zum Innenstadtkonzept 2023: Fließwegeanalyse**

Die Fließwegeanalyse stellt einen wichtigen Fachbeitrag dar, der im Rahmen des Innenstadtkonzeptes für die Stadt Jever 2023 durch das Ingenieurbüro Weber Ingenieure erarbeitet wurde. Der Schwerpunkt des Fachbeitrags liegt auf dem Thema Klimaanpassung mit Blick auf die Nutzung von Niederschlagswasser für die vorhandenen Gärten. Anlass des Fachbeitrags ist der vorhandene Klimawandel mit seinen zunehmenden Extremwetterereignissen in Form von Starkregen und Trockenperioden.

Aufgrund dessen wurde durch eine Fließwegeakkumulation und Senkenberechnung für den Bereich der Innenstadt durchgeführt. Im Ergebnis wurden die vorhandenen Fließwege des Niederschlagswassers und deren Einzugsbereich sowie bestehende Senken im Innenstadtbereich ermittelt.



Abb. 26 | Verkehrsführung Altstadt

© Zacharias Verkehrsplanungen

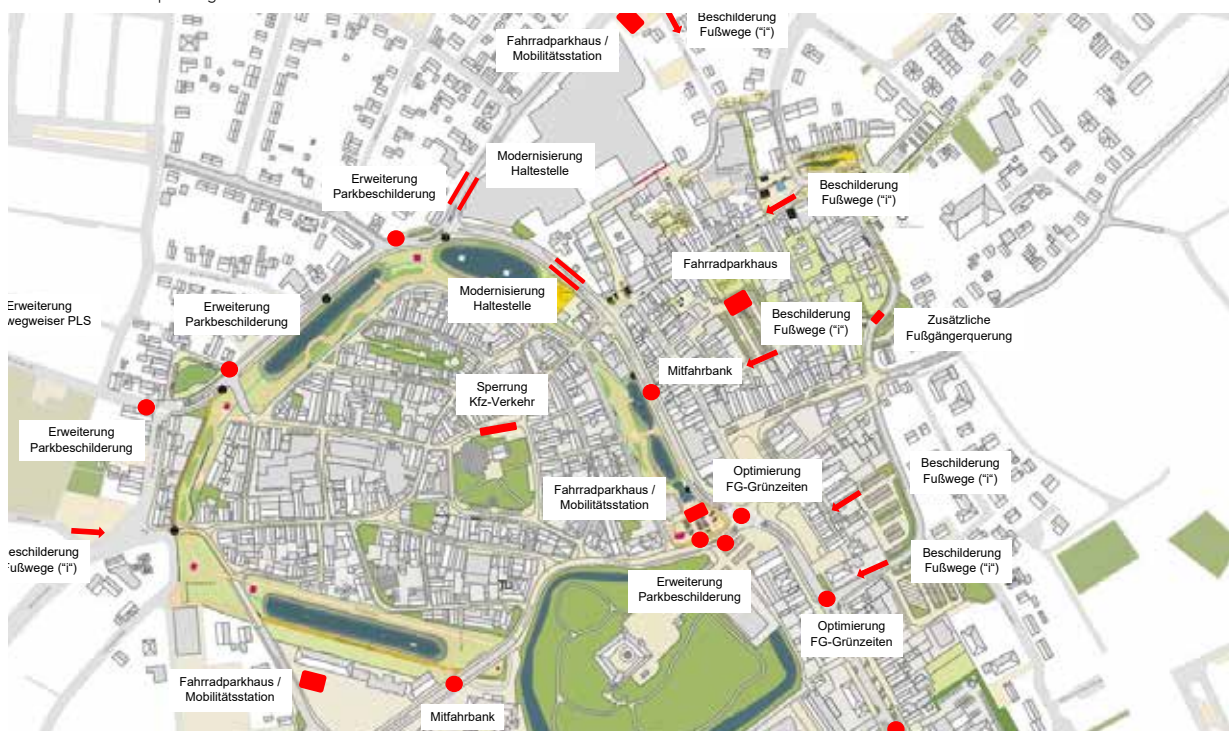


Abb. 27 | Handlungsempfehlung Baustein Verkehr und Mobilität

© abvi

Durch die Analyse und Berechnungen konnten verschiedene Bereiche ermittelt werden, die sich besonders dafür eignen, das Niederschlagswasser aus dem Straßenraum in die Graften einzuleiten. Darüber hinaus wurden Dachflächen ermittelt, die sich für den Anschluss an die Graften eignen, so dass in diesen Bereichen das Niederschlagswasser direkt in die Graft geleitet werden kann.

- **Verkehrsentwicklungsplan 2016**

Im Jahr 2016 wurde für die Stadt Jever durch das Büro Zacharias Verkehrsplanungen ein Verkehrsentwicklungsplan erarbeitet. Ziel des Planes war es, die aktuellen Bedürfnisse und Anforderungen an die Verkehrsinfrastruktur zu identifizieren und den IST-Zustand des Systems zu analysieren.

Auf Grundlage der Analyse hat das Büro Zacharias ein Handlungskonzept, den sogenannten „Verkehrsentwicklungsplan“, erarbeitet, der darauf abzielt, Schwächen zu minimieren und Stärken zu kräftigen. Zudem dient der Plan als Grundlage für künftige Verkehrsplanungen.

Im Rahmen der Analyse wurden verschiedene Verkehrszählungen (s. Abb. 21) durchgeführt sowie Knotenpunkte und Beschilderungen betrachtet. Anschließend wurden die gewonnenen Ergebnisse ausgewertet.

Der Plan kommt zu dem Ergebnis, dass durch den Bau der Umgehungsstraße die innerörtlichen Verkehrsbelastungen deutlich reduziert werden konnten. Jedoch besteht in Teilbereichen nach wie vor ein Handlungsbedarf. So

wird z. B. die Umgestaltung der Knotenpunkte Wangerländische Straße / Schillerstraße und Schillerstraße / Elisabethufer, sowie die Steigerung der Durchlässigkeit und Oberflächengestaltung von Straßenzügen für Radfahrer empfohlen.

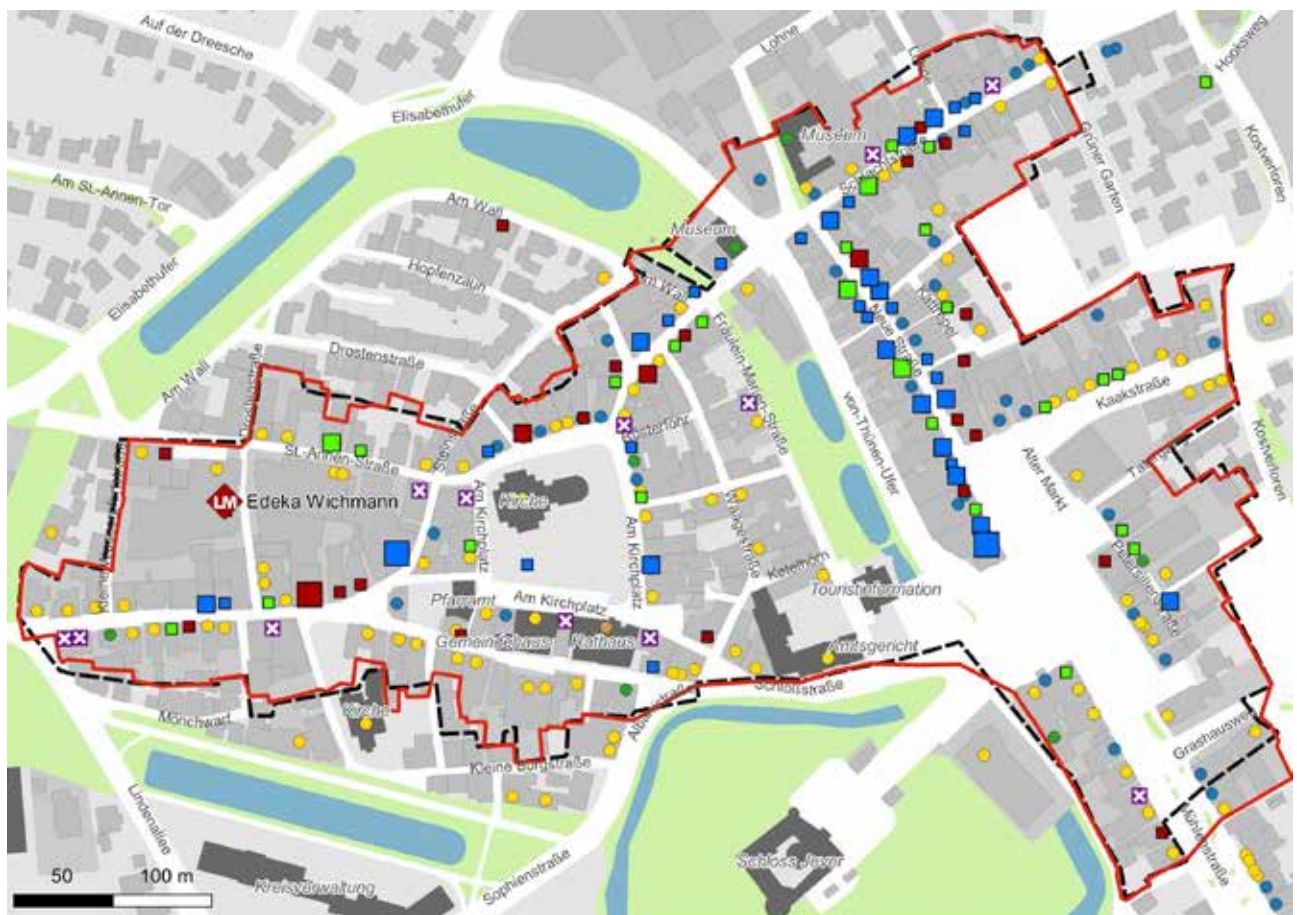
- **Fachbeitrag zum Innenstadtkonzept 2023: Verkehr und Mobilität**

Der Baustein „Verkehr und Mobilität“ stellen einen weiteren wichtigen Fachbeitrag, der im Rahmen des Innenstadtkonzeptes von dem Ingenieurbüro ambrosius blanke verkehr.infrastruktur erarbeitet wurde, dar.

Dafür wurde aufbauend auf dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2016 eine Parkraumerhebung durchgeführt und ausgewertet. Darüber hinaus wurde das vorhandene Parkleitsystem analysiert.

Zusammenfassend wurden die Ergebnisse des Verkehrsentwicklungsplanes bestätigt. Die Innenstadt Jever verfügt über ein ausreichendes Stellplatzangebot, wenn gleich die Verfügbarkeit nicht immer gegeben ist. Darüber hinaus wurde ein Handlungsbedarf bei der Beschilderung der Parkplätze identifiziert, da einzelne Stellplatzanlagen unzureichend beschildert sind.

Ergänzend schlägt das Ingenieurbüro weitere punktuelle Maßnahmen zur Stärkung neuer Mobilitätsformen, wie beispielsweise die Errichtung einer Mobilitätsstation und / oder eines Fahrradparkhauses vor. Gebündelt werden diese Einzelmaßnahmen und Handlungsempfehlungen in der Abbildung 24 dargestellt.



- Großflächiger Einzelhandel (> 800 m² VKF)**
- Nahrungs- und Genussmittel
- sonstiger Einzelhandel (bis 800 m² VKF)**
- kurzfristige Bedarfsstufe
 - mittelfristige Bedarfsstufe
 - langfristige Bedarfsstufe
- Größenklassen**
- < 100 m² Gesamtverkaufsfläche
 - 100 - 399 m² Gesamtverkaufsfläche
 - 400 - 800 m² Gesamtverkaufsfläche
- Sonstige Nutzungen**
- Dienstleistung & Handwerk
 - Gastgewerbe
 - KFZ-Handel
 - Kunst, Kultur, Bildung
- Abgrenzungen**
- Zentraler Versorgungsbereich 2022
 - Zentraler Versorgungsbereich 2016
- Öffentliche Einrichtung**
- Öffentliche Einrichtung
 - Sonstiges
- Leerstand**
- Leerstand

Abb. 28 | Einzelhandelserhebung 2022
© Junker + Kruse

• Fortschr. Einzelhandelskonzept 2022

2022 wurde das Einzelhandelskonzept der Stadt Jever von 2016 mit dem Ziel fortgeschrieben, für die Weiterentwicklung der Zentren- und Einzelhandelsstruktur, eine tragfähige, städtebaulich-funktionale und rechtssichere Grundlage zu erarbeiten. Dafür erfolgte seitens des Büros Junker+Kruse eine Angebots- und Nachfrageanalyse sowie die Untersuchung der Kundenherkunft und des Einzugsbereichs. Das Konzept kommt zu dem Ergebnis, dass die Innenstadt sich mit ihrer kompakten städtebaulichen Struktur und der Nutzungsmischung grundsätzlich als funktionsfähiger, quantitativ gut ausgestatteter Standort präsentiert. Die Kunden kommen zu 50% aus der Stadt, je 25 % stammen aus dem Umland bzw. sind Touristen. Folgende Entwicklungsziele werden festgehalten:

- Erhalt, Ausbau und nachhaltige Sicherung einer attraktiven Versorgungsstruktur
- Erhalt von Vielfalt / Kleinteiligkeit des EZH
- Attraktivitätssteigerung und qualitative Weiterentwicklung
- Profilierung und Positionierung durch Ergänzung des Angebotsspektrums
- Keine weitere räumliche Ausdehnung, stattdessen Entwicklung von innen heraus
- Sicherung und Ausbau der attraktiven und multifunktionalen Angebotsmischung
- Sicherung der Grundversorgung
- Aktives Leerstandsmanagement
- Digitalisierung als Chance begreifen
- Verbesserung der Außendarstellung

• Tourismuskonzept 2019

Die Stadt Jever verzeichnete in den letzten Jahren stagnierende und zum Teil sinkende Gästezahlen, während sich die Zahlen der Umlandgemeinden positiv entwickeln. Aufgrund dessen wurde im Jahr 2019 ein Tourismuskonzept in Auftrag gegeben und von dem Büro ift erstellt. Ziel des Konzeptes ist die Stärkung der jeverschen Tourismuswirtschaft durch die Sicherstellung der Qualität der Angebote und gleichzeitiger Betrachtung von zukunftsweisenden Ansätzen. Das Konzept kommt zu dem Ergebnis, dass die Stadt Jever grundsätzlich über ein hohes Potenzial als touristischer Standort verfügt, welches sich nicht zuletzt auf die Fülle an Attraktionen wie das jeversche Schloss, die Wallanlage, die historische Altstadt und die Brauerei zurückzuführen lässt. Das Zusammenspiel aus historischen und denkmalgeschützten Gebäuden, üppigen Grün- und Wasserflächen und der Brauerei macht Jever als Urlaubs- oder Ausflugsort attraktiv. Weiterer Vorteil sind die kurzen Wege in Jever, wenn gleich die fehlende bzw. uneinheitliche Beschilderung negativ bewertet werden. Darüber hinaus wird als Schwäche die fehlende Inszenierung von Besonderheiten z. B. die ehem. Hafenstadt gesehen. Das Konzept nennt im Ergebnis verschiedene Maßnahmen zur Stärkung des Tourismusstandortes wie

- Stärkung Verbindung Altstadt / Neustadt
- Etablierung Beschilderungskonzept
- Erlebbarkeit der Tourist-Info

3. STÄDTEBAULICHE ANALYSE

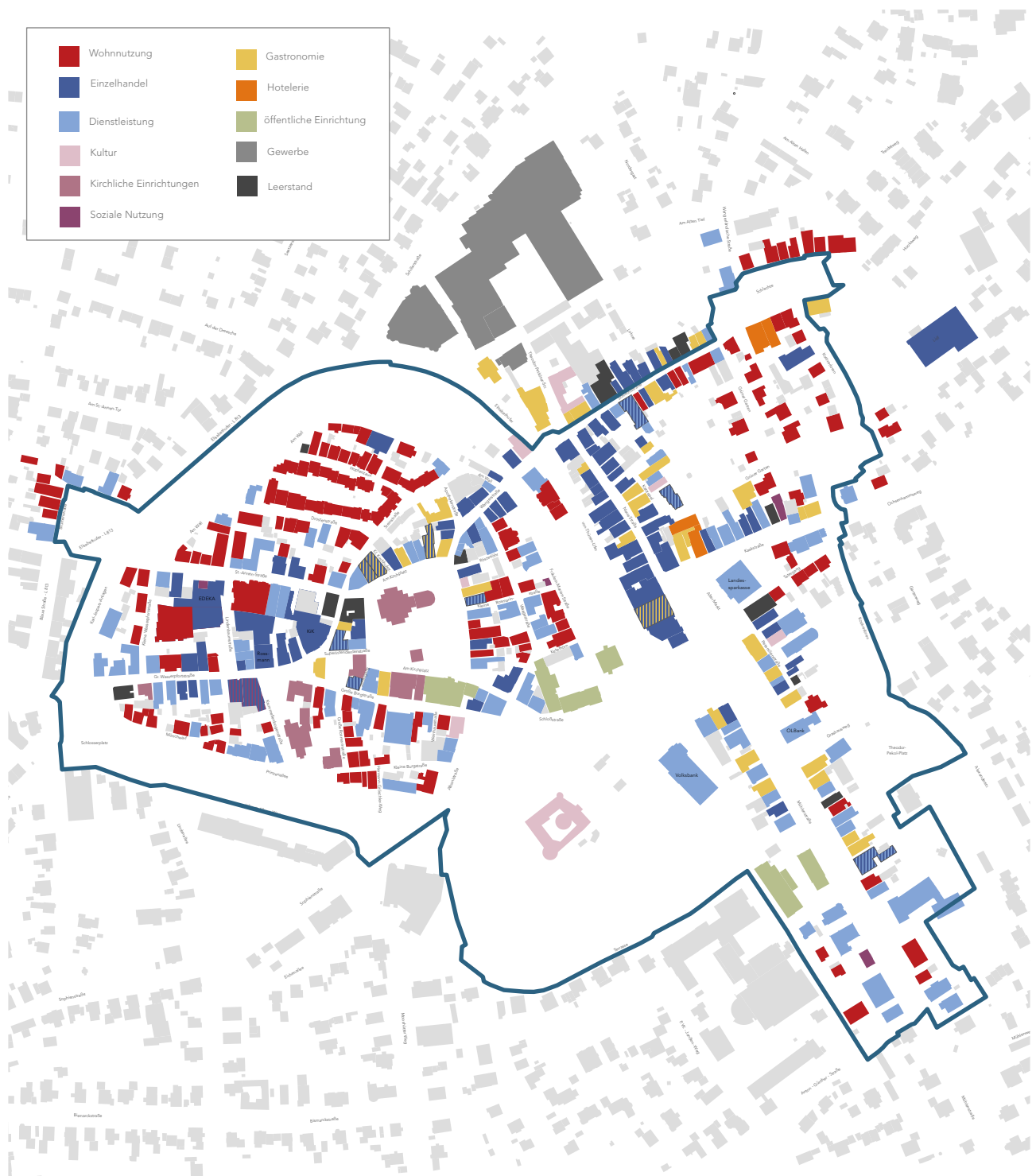


Abb. 29 | Analyse Nutzungsstruktur

3.1 Nutzungen

• Einzelhandel und Dienstleistungen

Die Nutzungsstruktur der Stadt Jever basiert grundlegend auf dem historischen Stadtgrundriss. Bei dem Bereich innerhalb der Wallanlagen handelt es sich um die Altstadt Jevers. Die Flächen östlich davon werden als Neustadt bezeichnet. Die Schlachtstraße und Wangerstraße waren einst wichtige Handelsstraßen zwischen dem ehemaligen Hafenbecken (Schlachte) in der Neustadt und dem Kirchplatz, der zentral in der Altstadt gelegen ist. Noch heute ist in diesem Bereich ein hoher Einzelhandelsbesatz zu verzeichnen. Gleiches gilt für die Neue Straße, die die Schlachtstraße mit dem Alten Markt verbindet. Auch hier sind vorwiegend Einzelhandelsnutzungen vorhanden. Innerhalb der Altstadt besteht im Bereich der Großen Wasserfortstraße, eine ehemalige Einfallstraße, eine weitere Handelsagglomeration. Bei den Einzelhandelsnutzungen handelt es sich in der Regel um kleinere, inhabergeführte Geschäfte. Wie die Bestandskartierung der Nutzungen verdeutlicht, ist im übrigen Altstadtbereich hauptsächlich eine kleinteilige Nutzungsmischung aus Dienstleistung und Handel in Kombination mit Gastronomie, Kultur und Wohnen vorzufinden.

• Gastronomie

Gastronomische Angebote mit Außensitzbereichen sind vorwiegend im Bereich von Plätzen wie z. B. im Norden des Kirchplatzes, am Kiebitzbrunnen und am Alten Markt vorhanden. Darüber hinaus sind kleinteiligere Gastronomienutzungen innerhalb der Fuß-

gängerzonen der Schlachtstraße und der Neuen Straße vorhanden. Weitere gastronomische Nutzungen befinden sich im Bereich der Steinstraße und der Mühlenstraße im Süden des Geltungsbereiches des Innenstadtkonzeptes. Das Spektrum der Einrichtungen ist dabei sehr vielseitig.

• Wohnen

Wohnnutzungen sind im gesamten Bereich der Innenstadt vorhanden, wobei sie in den Fußgängerzonen, am Alten Markt und am Kirchplatz in der Regel in den Obergeschossen vorhanden sind. In den anderen Bereichen der Innenstadt sind sie Teil der vorhandenen Nutzungsmischung. Eine Besonderheit stellt der nördliche Bereich der Altstadt dar, in dem das Wohnen die vorwiegende Nutzung einnimmt. Mit dem Wohnprojekt „St.-Annen-Quartier“ verfügt die Altstadt über ein größeres Angebot an barrierefreien Service-Wohnungen. Darüber hinaus dominiert die Wohnnutzung auch im Osten der Innenstadt im Bereich des „Grünen Gartens“.

• Leerstände

Innerhalb der Innenstadt sind nur wenige Leerstände vorhanden, bei denen es sich um leerstehende Ladenlokale handelt. Hier besteht jedoch ein dringender Handlungsbedarf, da sie aufgrund ihrer Größe und Lage eine besondere Präsenz einnehmen. Besonders markant sind die Leerstände „Mode Reese“ am Kirchplatz und direkt angrenzend „Elektro Wille“, sowie das ehem. „Schuhhaus Pekol“ und „Kückens“ in der Schlachtstraße.



Abb. 30 | Stadtbild positiv

3.2 Stadtbild

- **Stadtbild positiv**

- Gebäudebestand

Jevers Stadtbild wird durch den noch heute gut lesbaren historischen Stadtgrundriss, mit einem Netz aus schmalen Straßen und den zum Straßenraum orientierten kleinteiligen Gebäuden, maßgeblich geprägt. Viele der Gebäude weisen nur ein bis zwei Vollgeschosse auf und richten sich in der Regel giebelständig zum öffentlichen Raum. Zahlreiche der Gebäude stehen unter Denkmalschutz (s. Abb. 28) und wurden in den letzten Jahre umfangreich und ansprechend saniert.

Bedeutsames Element des Stadtbildes ist das denkmalgeschützte Schloss Jever aus dem 14. Jahrhundert, welches südlich der Altstadt liegt und ausgesprochen gut erhalten ist. Darüber hinaus wird das Stadtbild durch die zentral in der Altstadt gelegenen Stadtkirche mit Kirchplatz geprägt. Das Zusammenspiel aus den kleinteiligen Gebäuden, den denkmalgeschützten Gebäudekomplexen, den historisch geprägten Straßenzüge bildet ein qualitativvolles und identitätsstiftendes Stadtbild, welches eine besondere Anziehungskraft für Touristen schafft - Der Ausspruch „Jever ist schön!“ wurde am Marktstand oft erwähnt.

- Öffentlicher Raum

Bedeutsam für das Stadtbild ist, wie bereits angeklungen, das Netz aus schmalen Straßen und Gassen sowie den größeren und kleineren Plätzen. Die Oberflächen der Straßen sind weitgehend einheitlich mit Klinkerpflaster und

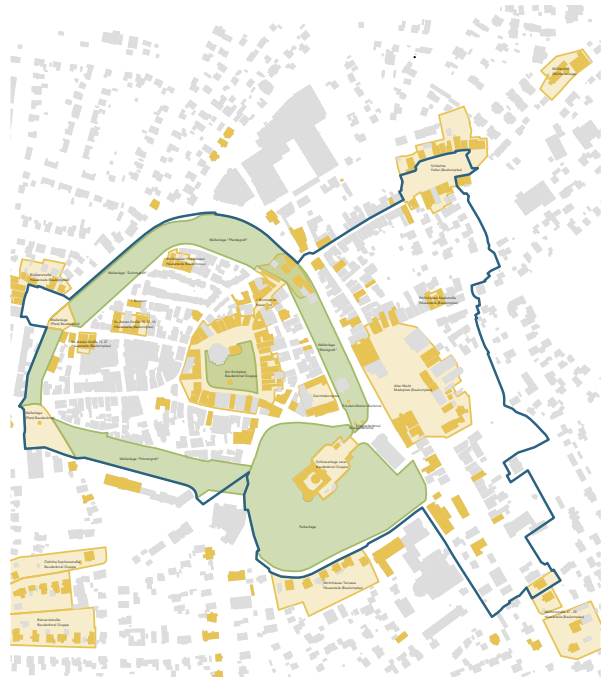


Abb. 31 | denkmalgeschützte Gebäude und Flächen

Steinbändern aus Findlingspflaster gestaltet. Die Gestaltung der Straßenräume erzeugt für Jever einen Wiedererkennungswert.

Die Aufeinanderfolge von schmalen Straßen, Gassen und innerstädtischen Plätzen stellt eine Besonderheit der Stadtstruktur. Innerhalb der Quartiere befinden sich zahlreiche zum Teil versteckte Platzflächen. Viele davon beherbergen die sogenannten Pütten, einstige Trinkwasserbrunnen, die den angrenzenden Stadtbezirk mit Wasser versorgten.

Darüber hinaus gibt es mehrere größere Platzflächen innerhalb des Innenstadtgefüges, die zum Teil als Denkmalensemble unter Denkmalschutz stehen. Dies trifft beispielsweise für den Kirchplatz zu, der die Stadtkirche umgibt. Der Kirchplatz wird durch die umgebenden Gebäude gefasst und die Fahrbahnbereiche sind



Abb. 32 | Die Küsterspütt an der Großen Wasserfortstraße



Abb. 33 | Rathaus am Kirchplatz

mit Klinkerpflaster gestaltet. Darüber hinaus zeichnet sich der Platz durch üppige Vegetationsbestände in der Platzmitte aus. Im Norden des Kirchplatzes befinden sich Cafés mit Sitzbereichen, die zum Verweilen einladen. Zwei Mal pro Woche findet der Wochenmarkt hier statt.

Die Platzfläche des Alten Marktes wurde schon vor mehr als 500 Jahren als Handels- und Marktplatz genutzt und dient als Veranstaltungsort. Heute befinden sich auch hier verschiedene Gastronomiebetriebe und ein Hotel, welche den Platz durch Bestuhlung im Randbereich beleben.

Ein weiterer denkmalgeschützter und historisch bedeutsamer Platz ist die Schlachte, das ehemalige Hafenbecken der Stadt. Gegenwärtig erinnert ein Schiffspielfeld sowie die im Osten der Stadt gelegene Schlachtmühle an die vormalige Nutzung.

Weitere Platzflächen, die das Stadtbild von Jever prägen sind u.a. der Kiebitzplatz im Westen der Schlachtstraße. Dieser wird gestalterisch durch den dort vorhandene Kiebitzbrunnen geprägt. Darüber hinaus befinden sich verschiedene gastronomische Angebote in diesem Bereich, die alle samt über ansprechend gestaltete Sitzbereiche verfügen.

- Grünraum

Besonders prägend für das Stadtbild Jevers sind die grünen Wallanlagen, die sich im Bereich der historischen Festungsanlage einmal um den Altstadtbereich ziehen. Die großzügig

angelegten Grünflächen dienen als „grüne Lunge“ für die Innenstadt und verfügen über einen hohen Baumbestand. Insbesondere die Bepflanzungen und Wasserflächen tragen wesentlich zur Klimaregulierung bei. Gleiches gilt für den ansprechend gestalteten Schlosspark des Schloss Jever, der nach englischen Landschaftsbild angelegt wurde.

- **Zusammenfassung Stadtbild positiv**

- hoher Anteil an Baudenkmalern und historischen Gebäuden
- teilweise ansprechend sanierte Gebäude
- Fassung des Straßenraumes durch Raumkanten und Giebelständigkeit
- schmale, gestaltete Straßenräume
- für Jever typische Wiederkennungsmerkmale: Pütten und Steinbänder im Straßenraum
- große und kleinere Platzflächen
- großzügige Grünräume (Wallanlagen und Schloss)



Abb. 34 | Schloss Jever



Abb. 35 | Sagenbrunnen am Alten Markt



Abb. 36 | Schlachte



Abb. 37 | Wallanlagen

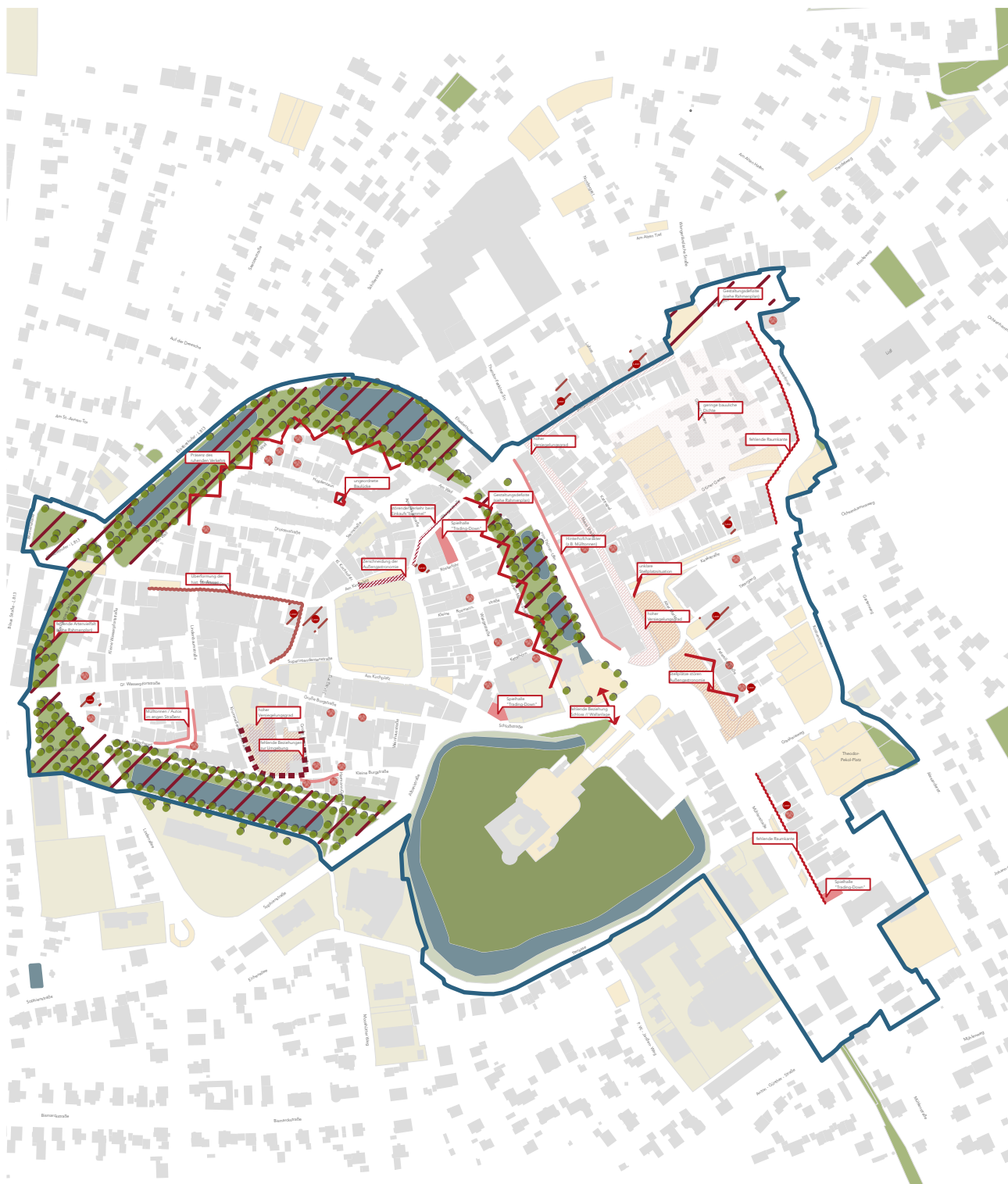


Abb. 38 | Stadtbild positiv

- **Stadtbild negativ**

- Gebäudebestand

Der hohe Besatz an denkmalgeschützten und historischen Baukörpern erfordert eine andauernde Pflege des Gebäudebestandes. Wie die Analysekarte zeigt, sind einige Gebäude teilweise in die Jahre gekommen und sanierungsbedürftig. Im Rahmen von Sanierungen und Bautätigkeiten ist jedoch darauf zu achten, dass die historische Baustruktur gewahrt bleibt und nicht überformt wird, wie es im Bereich der St.-Annen-Straße der Fall ist. Durch zwei größere Gebäudekomplexe ist die historische Stadtstruktur nur noch teilweise erkennbar. Eine Ausweitung dieser Bauformen kann zu einem Identitätsverlust führen.

Wesentliches Merkmal für ein attraktives Stadt- bild sind qualitativ gestaltetete Schaufenster. Insbesondere Nutzungen wie Spielotheken können aufgrund ihrer introvertierten Gestaltung den Straßenraum negativ prägen. Die Agglomeration solcher Nutzungen in einem Bereich könnte langfristig zu dem sogenannten „Trading-Down-Effekt“ führen. Der Effekt beschreibt die zunehmenden Funktionsverluste und die Verödung von einst pulsierenden Innenstädten.

Gleiches gilt für die Nutzung der Erdgeschoss- zonen für den ruhenden Verkehr. Stellplätze o. Ä. führen zu einem Funktionsverlust bei und wirken sich negativ auf das Erscheinungsbild des Straßenraumes aus.

Der wesentlichste Faktor hinsichtlich Funktionsverlusten ist jedoch der Faktor der Leer-

stände. Zu nennen sind hier insbesondere die zwei prägenden Leerstände am westlichen Kirchplatz bzw. im Bereich St.-Annen-Straße / Steinstraße. Die leerstehenden Gebäude sind zunehmend sanierungsbedürftig und haben aufgrund ihres Standortes eine hohe Präsenz im öffentlichen Raum. Die Leerstände in der Schlachtstraße weisen noch keine auffallenden Vernachlässigungen auf, bilden aber dennoch „Lücken“ in der Flanierzone.

- Öffentlicher Raum

Einerseits ist die Gestaltung der Straßen und Plätze mit Klinkerpflaster und Steinbändern identitätsstiftend und ansprechend. Andererseits ist dadurch in vielen Bereichen der Innenstadt keine oder geringe Barrierefreiheit gegeben. Insbesondere der Bereich rund um die Schlachte lässt sich derzeit schlecht passieren. Auch am Altern Markt sind große Teile für einzelne Personengruppen nicht begehbar. Unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes sind diesbezüglich Verbesserungsmaßnahmen zu ergreifen. Ein weiterer Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der vorhandenen Stadtmö- blierung. Das vorhandene Angebot besteht derzeit zum Großteil aus Sitzbänken mit einem Drahtgittergeflecht. Teilweise sind aber auch Holzbänke und neuerdings Sitzkombinationen mit Pflanzkübeln im öffentlichen Raum vorhanden. Die uneinheitliche Gestaltung der Stadtmö- bel wirkt wenig harmonisch. Darüber hinaus fehlt es in vielen Bereichen an Sitzgelegen- heiten, Tischen, Infostelen, Mülleimern etc.



Abb. 39 | Sanierungsbedarf an der Straße „Am Wall“



Abb. 41 | Präsenz des ruhenden Verkehrs im Bereich der Außengastronomie



Abb. 40 | Leerstand / Sanierungsbedarf an der St.-Annen-Straße



Abb. 42 | Hoher Versiegelungsgrad am Alten Markt



Abb. 43 | Leerstand Kirchplatz in prominenter Lage



Abb. 44 | Präsenz der Abfallbehälter im Straßenraum

Wie bereits erläutert, sind die historischen Straßenräume im Bereich der Altstadt vorwiegend schmal. Die vorhandene Bebauungsstruktur ermöglicht es mitunter nicht Abfallbehälter o. Ä. im rückwärtigen Bereich anzuordnen, so dass diese teilweise im öffentlichen Straßenraum präsent sind. Gleiches Problem besteht im Bereich der Straße von-Thünen-Ufer. Hier orientieren sich die rückwärtigen Bereiche zum öffentlichen Straßenraum. Die Sichtbarkeit von Abfallbehälter beeinträchtigt das Stadtbild in diesen Bereichen erheblich.

- Stadt + Klima

Ein weiterer Handlungsbedarf besteht hinsichtlich des hohen Versiegelungsgrades in der Innenstadt. Insbesondere die Platzflächen, aber auch die Straßenräume weisen derzeit größtenteils eine Oberflächengestaltung mit wasserundurchlässigen Materialien auf. Zudem fehlt es an Vegetationsstrukturen in den städtischen Bereichen (Einkaufsstraßen, Plätze, Straßenräume). Dies führt zu einer Überhitzung dieser Bereiche in den Sommermonaten. Zudem wird dadurch das Niederschlagswasser nicht zur Versickerung gebracht, sondern in das vorhandene Entwässerungsnetz eingeleitet. Abhilfe kann hier die Ausweitung der Grünstrukturen schaffen. Dies verbessert nicht nur das Stadtbild, sondern auch die Klimabilanz.

- Grünraum

Als negativ wird u.a. die fehlende Artenvielfalt und die Präsenz des ruhenden Verkehrs in den

Wallanlagen angesehen. Darüber hinaus besteht bei den Wasserflächen die Gefahr der Eutrophierung, aufgrund einer zu geringen Frischwasser- und Sauerstoffzufuhr. Die dadurch entstehende Verfärbung (Zunahme von Algen) des Wassers ist nicht nur bedrohlich für die Tier- und Pflanzenwelt, sondern führt auch zu einer Beeinträchtigung des Stadtbildes. Die benannten Aspekte wurden bereits im Zuge des „Rahmenplans Wallanlagen und Verbindung Schlachte“ identifiziert und entsprechende Maßnahmen zur Aufwertung erarbeitet.

- **Zusammenfassung Stadtbild negativ**

- teilweise Sanierungserfordernis der Gebäude
- Identitätsverlust durch Überformung
- teilweise unansprechende Gestaltung der Schaufenster und Werbeanlagen
- Leerstand in prominenter Lage
- fehlende Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- Uneinheitliche Stadtmöblierung
- teilweise hoher Versiegelungsgrad
- fehlende Begrünung im öffentlichen Raum
- fehlende Arten- und Pflanzenvielfalt
- Eutrophierung der Wasserflächen

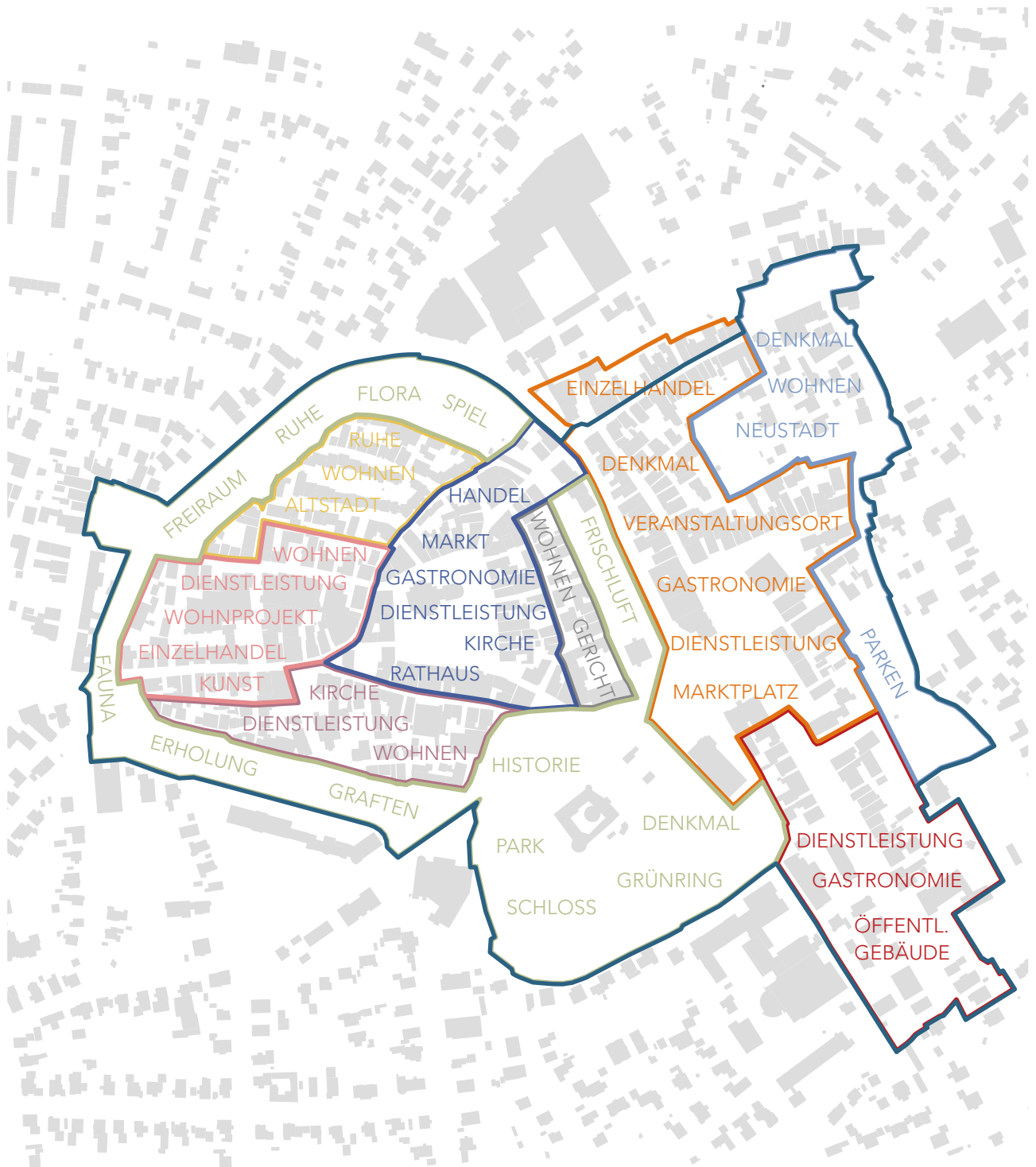


Abb. 45 | Eigenschaften der Mikroquartiere

3.3 Mikroquartiere

Als Ergebnis der Bestandsaufnahme und räumlichen Analyse konnte festgehalten werden, dass sich die einzelnen Teilbereiche der Innenstadt Jevers in ihrer Nutzungs- und Bebauungsstruktur deutlich unterscheiden.

So dienen die unter Denkmalschutz stehenden Wallanlagen und der Schlosspark als Ort der Erholung, des Spielens und der Ruhe.

Die Flächen im Norden der Altstadt rund um die Straßen „Am Wall“, „Hopfenzaun“ und Drostestraße bilden ruhige Wohnquartiere in kleinteiliger Bebauung der Altstadtstruktur.

Entlang der St.-Annen-Straße und Großen Wasserpfortstraße ist eine große Nutzungsvielfalt vorzufinden. Besonderheit in diesem Bereich ist das Wohnprojekt „St.-Annen-Quartier“. Der Bereich zwischen der Großen Burgstraße und Prinzenallee wird durch kirchliche Nutzung sowie Wohn- und Dienstleistungen geprägt.

Rund um den Kirchplatz, der auch als Standort des Wochenmarktes dient, gruppieren sich das Rathaus und die evangelische Gemeinde sowie gemischt genutzte Strukturen.

Die Bereiche der Fußgängerzonen und der Alte Markt dienen vorwiegend dem Einzelhandel. Darüber hinaus beherbergt der Alte Markt verschiedene Gastronomieangebote und ist ein beliebter Veranstaltungsort.

Zwischen Schlachte und Alter Markt lockert sich die Stadt zugunsten von Wohnen auf. Zu finden sind hier ebenfalls größere Stellplatzanlagen, die im Rücken der Fußgängerzonen und des Alten Marktes liegen.

Entlang der Mühlenstraße dominieren Dienstleistungs- und Gastronomienutzungen.

Die beschriebene Struktur wird in der Abbildung 40 mithilfe von Schlagworten zusammenfasst. Im Ergebnis wurden neun verschiedene Mikroquartiere identifiziert:

1. St.-Annen-Quartier
2. Quartier „Burgstraße / Prinzenallee“
3. Quartier „Am Kirchplatz“
4. Quartier „Alter Markt | Kaakstr. | Neue Str. | Schlachtstr.“
5. Quartier „Am Wall“
6. Quartier „Fräulein-Marien-Straße“
7. Quartier „Wallanlagen | Schloss“
8. Quartier „Schlachte | Grüner Garten | Kostverloren“
9. Quartier „Mühlenstraße“



Abb. 46 | Abgrenzung Mikroquartiere

4. INNENSTADTKONZEPT

Handel im Wandel



- Bestehende Handelsstrukturen stärken
- Funktionsmischung innerhalb der Gebäude und / oder Einkaufsstrassen
- Leerstände als Chance nutzen
- Eigenart der einzelnen Mikroquartiere fokussieren und damit die jeweiligen Qualitäten stärken sowie die quartiersbezogene Vielfalt sichern

Innenstadtnahes Wohnen



- Barrierefreie und altersgerechte Wohnangebote stärken
- Stadtbild und ortstypische Bebauungsstruktur wahren
- Berücksichtigung des Denkmalschutzes
- Funktionsmischung im Sinne einer Stadt der kurzen Wege

Mobilitätswende



- Zukunftsfähige Mobilitätsdienstleistungen etablieren
- Verbesserung des Parksuchverkehrs
- Erreichbarkeit der Innenstadt gewährleisten
- Quartierslösungen für den ruhenden Verkehr
- Stärkung des nicht-motorisierten Individualverkehrs und dessen Infrastruktur

4.1 Programmatrisches Leitbild

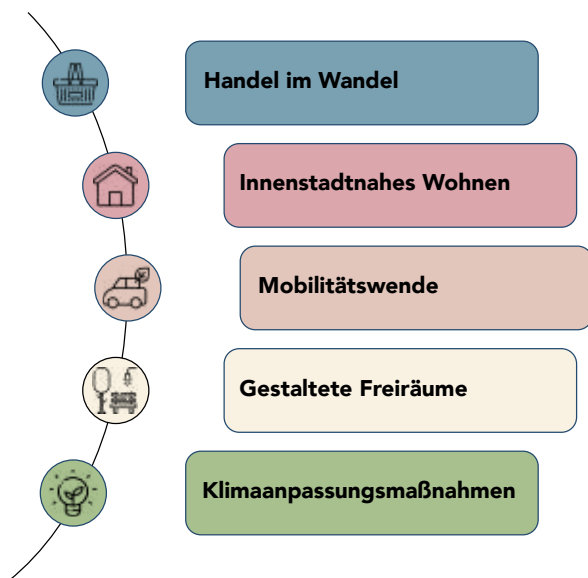


Abb. 47 | Programmatrisches Leitbild

Gemäß den in der Analyse ermittelten Handlungsbedarfe für die Innenstadt Jever wurden fünf zentrale Leitthemen identifiziert, die die wesentlichen „Stellschrauben“ für die künftige Entwicklung der Innenstadt darstellen und die Zielrichtung vorgeben.

• Handel im Wandel

Seit Jahren vollzieht der Einzelhandel in Deutschland einen Wandel, der nicht zuletzt durch die Pandemie verschärft wurde. Durch die temporären „Lock Downs“ hat sich jedoch auch das Bewusstsein für die Innenstädte als Orte des gesellschaftlichen Lebens geschärft. In Umfragen wurde deutlich, dass nach der Pandemie die Wertschätzung der Innenstädte gestiegen ist. Rund 90% der Befragten sind die Innenstädte wichtig. Jever ist ein für die Umgebung und insbesondere für den Tourismus bedeutender Einzelhan-

delstandort, dessen bestehende Strukturen erhalten und gestärkt werden müssen. Um langfristig leistungsfähig und attraktiv zu sein, wird eine ansprechende Funktionsmischung innerhalb der Stadtstruktur. Bestehende Leerstände sollen als Chance verstanden werden. Sie bieten die Möglichkeit, neue Angebote zu schaffen. Die bereits vorhandenen abwechslungsreichen Quartiere sollten weiter fokussiert werden, da diese die Innenstadt abwechslungsreich gestalten. Daher sieht das Leitbild vor, die Eigenart der jeweiligen Quartiere zu stärken und die vorhandenen Qualitäten zu schärfen.

• Innenstadtnahes Wohnen

Der demografische Wandel ist auch in Jever allgegenwärtig. Entsprechend gewinnen barrierefreie und altengerechte Wohnnutzungen immer mehr an Bedeutung. Insbesondere in der Innenstadt werden diese Angebote zunehmend nachgefragt, da zentral gelegene Wohnnutzungen auch im Alter eine Teilhabe an der Gemeinschaft ermöglichen. Gleichzeitig besteht der Anspruch, die historische Bebauungsstruktur und damit das Ortsbild Jever zu wahren, wodurch die Attraktivität der Stadt als ansprechender Wohn- und Ausflugsort gestärkt wird. Ergänzt wird diese Attraktivität durch die Schaffung und Stärkung der Funktionsmischung. Im Ergebnis ergibt sich eine attraktive Stadt der kurzen Wege.

• Mobilitätswende

Die langfristige Entwicklung einer Stadt geht immer auch mit dem Aspekt der Mobilität

Gestaltete Freiräume



- Aufwertung der Platzbereiche
- Attraktivierung der Wallanlagen
- Attraktivierung der außergastronomischen Flächen
- Stärkung der Wegebeziehung, insbesondere der Fußwege, zwischen den einzelnen Quartieren

Klimaanpassungsmaßnahmen



- Entsiegelung von steinernen Flächen
- Begrünung der öffentlichen Räume und Platzflächen
- Einleitung des Niederschlagswasser in die Gärten
- Verwendung von erneuerbaren Energien und Materialien bei Neubauten

einher. Die Schaffung von zukunftsfähigen Mobilitätsdienstleistungen ist daher grundlegend. Darüber hinaus muss die einfache und schnelle Erreichbarkeit Jeverers sichergestellt sein. In dem Zuge muss die Leitung des Parksuchverkehrs verbessert werden. Die historische Stadtstruktur führt zu Problemen bei der Unterbringung des ruhenden Verkehrs. Folglich sollten gebündelte Quartierslösungen mit Organisationsstrukturen für Anwohner und Beschäftigte angestrebt werden. Ein wesentlicher weiterer Faktor ist die Stärkung des nicht-motorisierten Individualverkehrs. Der Ausbau und die Verbesserung von Fuß- und Radwegen sowie die Schaffung von (überdachten) Fahrradstellplätzen stärkt das multimodale Verkehrsverhalten und steigert die Attraktivität der Stadt hinsichtlich des Radtourismus.

• **Gestaltete Freiräume**

Eine weitere wichtige Stellschraube bei der Entwicklung einer nachhaltigen attraktiven Stadt, stellt der öffentliche Raum und dessen Gestaltung dar. Insbesondere die Aufwertung von zentralen Platzflächen trägt maßgeblich zur Verbesserung des Stadtbildes bei.

Zudem nimmt die Attraktivierung der denkmalgeschützten Wallanlagen eine wesentliche Rolle bei der Gestaltung des Freiraums ein. Die bereits angesprochene Stadt der kurzen Wege lebt von direkten Wegebeziehungen zwischen den einzelnen Quartieren. Diese Wege, speziell die Fußwege, sollten gestärkt und verdeutlicht werden.

• **Klimaanpassungsmaßnahmen**

Die Stärkung einer langfristig funktionsreichen und attraktiven Stadt, bedeutet auch eine resiliente Stadtgestaltung, die den fortschreitenden Folgen des Klimawandels entgegenwirkt. Entsprechend wird angeregt, steinerne Platzflächen zu entsiegeln und öffentliche Straßenräume vermehrt zu begrünen. Darüber hinaus sollten Maßnahmen ergriffen werden, die dafür Rechnung tragen, dass das Niederschlagswasser zielgerichtet in die vorhandenen Gärten geleitet wird und damit der Wasserhaushalt bei anhaltenden Trockenperioden verbessert wird. Gleichzeitig dient eine gezielte Einleitung dem Überflutungsschutz bei Starkregenereignissen. Grundsätzlich sind bei künftigen Bautätigkeiten die Nutzung von erneuerbaren Energien und Materialien anzustreben.

Die Leitlinien geben die Richtung der künftigen Entwicklung vor und sichern gleichzeitig die Qualitäten der Innenstadt Jeverers. Aus dem zentralen Leitbild wurden wiederum Leitlinien für die einzelnen Quartiere hinsichtlich der fünf Themenbereiche abgeleitet. Die Umsetzung der Leitlinien für die jeweiligen Quartiere erfolgt in Form von vorbereitenden und baulichen Maßnahmen, die für die neun Quartiere erarbeitet worden sind und im Folgenden detailliert erläutert werden.



Abb. 48 | Innenstadt Gesamt

4.2 Maßnahmen für die gesamte Innenstadt

1. Flächen- und Leerstandsmanagement

Die Maßnahme des Flächen- und Leerstandsmanagements sieht die Erhebung bestehender Leerstände, Baulücken, Brachflächen und weiteren Potenzialflächen durch ein Fachbüro vor. Ziel dieser Maßnahme ist, die Attraktivitätssteigerung der Innenstadt Jever, in dem Leerstände reduziert und das Angebot erweitert wird. Alle ermittelten Flächen samt Gebäude- und Flächendaten werden in ein Kataster überführt, welches Online einsehbar ist. Über das Management werden entsprechend der Geschäftsidee / dem Investment passende Flächen vorgeschlagen und der Kontakt zwischen den Nachfragern und Anbietern hergestellt. Darüber hinaus bietet das Management die Möglichkeit, zu baurechtlichen und gestalterischen Fragen zu beraten. Des Weiteren können Flächen für explizite Nutzungen, z. B. Vergnügungsstätten, ausgewiesen werden.

2. Gestaltungssatzung

Die Stadt Jever verfügt über zahlreiche denkmalgeschützte und historische Baukörper und Bodendenkmäler. Noch heute ist der historische Standgrundriss samt Wallanlage ablesbar. Insgesamt bietet das Gefüge aus schmalen Straßenräumen und Platzflächen eine hohe städtebauliche Qualität. Um diese Potenziale zu erhalten und gestalterisch weiterzuentwickeln, ist es erforderlich, das Bewusstsein aller Innenstadtakteure für die stadträumlichen und architektonischen Qualitäten zu schärfen und Wege zur Beseitigung offenkundiger gestalterischer Mängel zu finden. Folglich wird die Erarbeitung einer Gestaltungssatzung für

die gesamte Innenstadt mit Regeln für Neu- und Umbauten vorgeschlagen.

3. Werbeanlagensatzung

Die Maßnahme sieht die verstärkte Berücksichtigung der bestehenden Satzung der Stadt Jever zur Regelung der Außenwerbung vor. Ziel dieser Satzung ist es, genaue Regeln zu definieren, wie die Werbung im öffentlichen Raum gestaltet werden soll. Damit wird gewährleistet, dass ein ansprechendes und einheitliches Erscheinungsbild im Stadtraum entsteht und historische Baukörper nicht überfrachtet werden. Die Satzung wird bereits in einigen Straßenzügen (z.B. Wangerstraße) sehr gut umgesetzt. Um dieses sich daraus ergebene Bild innerhalb der Innenstadt fortzuführen, wird die Maßnahme zur verstärkten Berücksichtigung vorgeschlagen.

4. Gestaltungsbeirat

In der Regel stoßen Investoren neue Bauprojekte an, die unter Umständen in ihrer Dimension und Bedeutung das vorhandene Stadtbild massiv prägen können. Dies stellt die Stadt Jever vor die Herausforderung, eine qualitätsvolle Architektur, insbesondere vor dem vorhandenen historischen Bestand, sicherzustellen. An dieser Stelle kann ein Gestaltungsbeirat, als unabhängiger Sachverständigenrat, der Politik und Verwaltung hinsichtlich der Architektur und des Städtebaus beratend zur Seite stehen.

5. Fonds für Unterflur-Müllsysteme

Insbesondere der Bereich der Altstadt ist geprägt von schmalen Straßenräumen und einer dichten Bebauungsstruktur. In diesen Be-

- 1 Errichtung eines Flächen- und Leerstandsmanagement inkl. Strategien für Vergnügungsstätten**
 - Führung eines Katasters mit Leerständen u. Potenzialflächen (Baulücken, optimierbare Flächen z.B. 1-geschossig bebaut); Aufnahme von Gebäude-/Flächendaten, z.B. auch Zustand; Kontaktstelle für Eigentümer, Gewerbetreibende und Investoren; aktive Bewerbung der Flächen im Sinne der angestrebten Nutzung (z.B. gemeinsame Internetplattform)
 - Beratung zu Gestaltung, Baurecht etc. (Schaufenster und Werbung im Sinne der Satzung, Nutzungsänderung)
 - Erarbeitung von Strategien zur Verlagerung von Spielhallen aus den Geschäftsstraßen (Trading-down-Effekt, „tote“ Schaufensterzone)
- 2 Aufstellung einer Gestaltungssatzung**
 - Erarbeitung einer Gestaltungssatzung zum Erhalt und zur Wahrung des historischen Bestands und Stadtbildes; Vorschriften zur äußeren Gestaltung von allen Neubauten und von baulichen Eingriffen
- 3 Verstärkte Berücksichtigung der Werbeanlagensatzung**
 - Verstärkte Berücksichtigung der bestehenden Werbeanlagensatzung bei bestehenden und neuen Betrieben
- 4 Einrichtung eines Gestaltungsbeirats**
 - Einrichtung eines Gestaltungsbeirates bestehend aus Fachleuten (Architekten, Stadtplaner, Landschaftsplaner etc.), die zur Wahrung des historischen Stadtbilds Bauvorhaben beratend beurteilen
- 5 Einrichtung eines Fonds für Unterflur-Müllsysteme**
 - Einrichtung von unterirdischen Müllsystemen im Altstadtbereich zur Aufwertung der Straßenräume (siehe vorhandenes System am Kirchplatz)
 - Anreizfinanzierung durch einen städtischen Fonds zur Förderung der Unterflursysteme
- 6 Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung**
 - Steigerung des Grünanteils als Klimaanpassungsmaßnahmen für Hitzeperioden und Starkregen, zur Verbesserung des Mikroklimas, zur Aufwertung des Stadtbildes unter Wahrung der Historie (sensibler Umgang mit dem Bestand)
 - Anreizfinanzierung durch einen städtischen Fonds zur Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung
- 7 Erarbeitung eines Stadtmöblierungskonzeptes inkl. Orientierung für Fußgänger**
 - Erarbeitung eines einheitlichen Stadtmöblierungskonzeptes für Sitzbänke, Tische, Leitsysteme (Wegweiser, Schilder) etc.) unter Beteiligung der Öffentlichkeit
- 8 Etablierung von Quartiersgaragen / Organisation von Anwohner- und Beschäftigtenparkens**
 - Analyse von Flächen- oder Nachnutzungspotenzialen bestehender Gebäude für die Errichtung zentraler Nachbarschaftsgaragen, in denen der ruhende Verkehr gebündelt werden kann
 - Erarbeitung einer Organisationsstruktur für Anwohner- und Beschäftigtenparken
- 9 Ergänzung und Verbesserung des vorhandenen Parkleitsystem**
 - Erweiterung des vorhandenen Parkleitsystems gemäß der Empfehlungen des Fachbeitrags Mobilität

reichen ist die Unterbringung von Abfallbehältern teilweise schwierig, so dass diese an mancher Stelle präsent im Straßenraum sind. Gleiches gilt für das von-Thünen-Ufer. Um diesem Gestaltungsdefizit entgegenzuwirken, wird vorgeschlagen, einen städtischen Fonds für die Förderung von Unterflur-Müllsystemen einzurichten.

6. Dach- und Fassadenbegrünung

Bereits heute weisen einige Gebäude innerhalb der Innenstadt eine ansprechende Fassadenbegrünung auf. Um diese Gestaltung auszuweiten und gleichzeitig die Dachbegrünung einzuführen, wird mit der Maßnahme die Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung vorgeschlagen. Die Maßnahme zählt zu den Klimaanpassungsmaßnahmen, da eine Begrünung von Baukörpern nicht nur das Gebäude selber vor Sonneneinstrahlung und damit vor Überhitzung schützt, sondern die resultierenden Verdunstungsprozesse zur Abkühlung des Stadtraumes beitragen. Darüber hinaus können dadurch zum Teil unansehnliche Fassaden oder rückwärtige Flachdächer aufgewertet werden.

7. Stadtmöblierungskonzept

Innerhalb der jeverschen Innenstadt gibt es derzeit verschiedene Sitzmöbel, Mülleimer, Straßenlaternen und Spielanlagen. Im Rahmen der Analyse und Bürgerbeteiligung wurde der Wunsch zur Ausweitung der Möblierung z. B. durch Tische, Mülleimer etc. geäußert. Auch eine einheitliche Orientierungsstele wäre für ein qualitätsvolles Stadtbild förderlich. Zur Steigerung der Attraktivität der Innenstadt und der Gestaltung der öffentlichen Räume

wird daher vorgeschlagen, unter Beteiligung der Bürger, ein Stadtmöblierungskonzept zu erarbeiten. Ziel ist die Entwicklung einer Möbelfamilie, von der bei Bedarf die entsprechenden Stadtmöbel abgerufen werden können. Dadurch soll eine einheitliche, ansprechende und für Jever typische Ausstattung geschaffen werden.

8. Quartiersgaragen

Insbesondere im Bereich der Altstadt fehlt es an Flächen zur Anordnung des ruhenden Verkehrs. Als Antwort darauf wird die Errichtung von Quartiersgaragen im Bereich von Baulücken oder stark sanierungsbedürftigen Gebäuden vorgesehen. Des Weiteren könnte bei Neubauvorhaben Tiefgaragen auch als Quartiersgarage gedacht werden. Durch die Bündelung der Verkehre kann der öffentliche Raum attraktiver werden. Als weiterer Aspekt wurde in der Bürgerbeteiligung eine Organisation des Anwohner- und Beschäftigten-Parkens angeregt. Hierfür sollte eine Vorgehensweise sowie eine Organisationsstruktur erarbeitet werden.

9. Parkleitsystem

Das vorhandene Parkleitsystem ist ein guter Ansatz, um Parksuchverkehre innerhalb der Stadt Jever zu leiten. Die Analyse des Fachbüros abvi hat ergeben, dass die Beschilderung in Teilen unzureichend und die Namensgebung der Stellplätze für Auswärtige nicht nachvollziehbar ist. Entsprechend wird eine Umbenennung der Stellplatzanlagen entsprechend ihrer Lage (z. B. Innenstadt Ost) und eine Ausweitung des Beschilderungssystems vorgeschlagen.

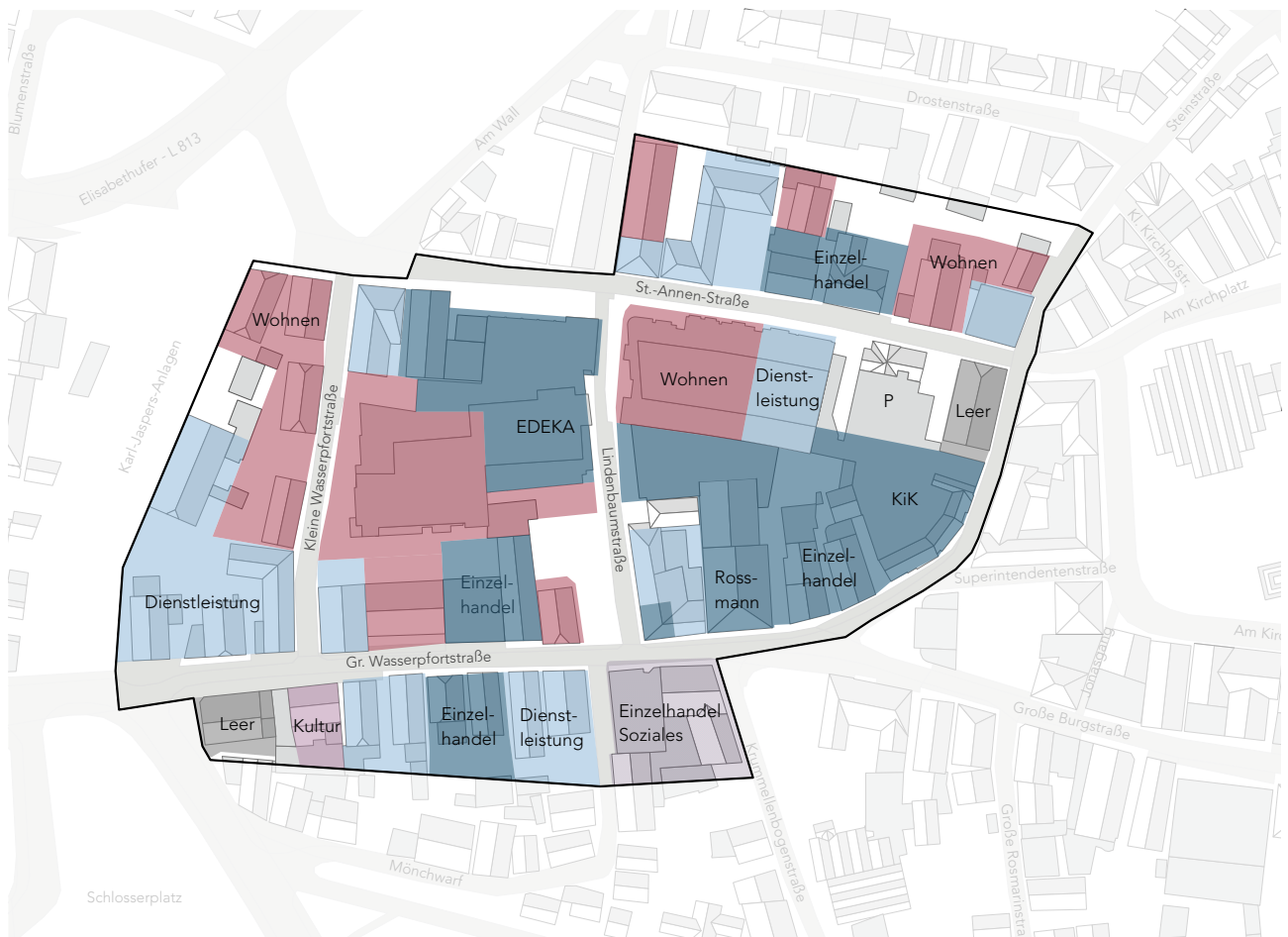


Abb. 49 | Nutzungen St.-Annen-Quartier

Leitlinien für künftige Entwicklungen



Handel & Co.



Wohnen

- Stärkung der innerstädtischen Nutzungsmischung (Stadt der kurzen Wege)
- Stärkung von „lebendigen“ Erdgeschosszonen



Mobilität

- Beibehaltung der autofreien Räume zur Steigerung des Erlebniswertes



Freiraum



Klimaanpassung

- Schärfung der Quartiersidentität
- Steigerung des Grünanteils im Bereich des Gebäudebestands

4.3 St.-Annen-Quartier

Bestandsbeschreibung

- Nutzungen

Eine hohe Nutzungsmischung aus inhabergeführten Läden und Dienstleistungen sowie einem größeren Lebensmittelmarkt und einer Drogerie sichern die Versorgungsfunktion. An der Steinstraße sind mit einem Café und einer Kneipe zwei Gastronomiebetriebe ansässig. Das Wohnprojekt St. Annen-Quartier bildet mit barrierefreien Service-Wohnungen ein wichtiges Angebot in der Innenstadt.

- Stadtbild

Das Stadtbild zeigt sich heterogen mit einer Mischung aus kleinteiligeren Wohngebäuden und größeren Gebäudekomplexen aus. Autofreie öffentliche Räume wie die Große Wasserpfortstraße und Steinstraße bieten attraktive Fuß- und Radwegeverbindungen.

- Stärken

Das Quartier besitzt bereits heute eine hohe Identität durch eine lebendige Straßengemeinschaft, eine interessante Nutzungsmischung und besondere Wohnangebote. Der autofreie öffentliche Raum bietet hohe Aufenthaltsqualitäten. Einige Projekte befinden sich in der Umsetzung (Nordseefreundliche Produkte), an anderen Stellen (Leerstände) bietet sich Potenzial für weitere impulsgebende Entwicklungen.

- Schwächen

Die Überformung der historischen Stadtstruktur durch großformatige Baukörper und die daraus resultierende heterogene Baustruktur wird kritisch gesehen. Darüber hinaus wirkt

sich der Leerstand sowie die dazugehörigen sanierungsbedürftigen Gebäude und das Parkdeck an der St.-Annen-Straße Ecke Steinstraße negativ auf das Stadtbild aus.

Leitlinien

- Handel & Co. | Wohnen

Das Prinzip der „Stadt der kurzen Wege“ mit seiner hohen Nutzungsvielfalt macht das Quartier als Arbeits- und Wohnviertel interessant. Um die Attraktivität weiter zu steigern, sollen entlang der Große Wasserpfortstraße lebendige Erdgeschosszonen z. B. offen gestaltete Schaufenster gestärkt werden. Stellplätze im Erdgeschoss und sehr introvertierten Nutzungen wie z.B. Spielotheken, Wettbüros etc. sind nicht wünschenswert. Eine Schärfung der Quartiersidentität und Unterstützung der vorhandenen Initiativen bildet die Basis für bürgerschaftliches Engagement.

- Mobilität

Die Große Wasserpfortstraße als Fußgängerzone steigert erheblich den Aufenthaltswert im Viertel, eine Qualität, die langfristig erhalten werden sollte. In der St.-Annen-Straße sind Gespräche mit Eigentümern der Stellplatzanlagen zu führen, um gemeinsam eine Lösung für das Anwohnerparken zu finden. Um Parksuchverkehr zu vermeiden, könnte angedacht werden, Besucher und Beschäftigte verstärkt auf den Parkplatz Blaue Straße zu leiten.

- Freiraum | Klimaanpassung

Im hochverdichteten und versiegelten Viertel ist der Grünanteil deutlich zu erhöhen.



Abb. 50 | Maßnahmen St.-Annen-Quartier

Vorbereitende Maßnahmen

- ① Differenzierte Änderung der Bebauungspläne Nr. 55 und Nr. 91 von „Kerngebiet“ und „Mischgebiet“ in „Urbanes Gebiet“
- ② Unterstützung der Quartiersinitiative für Maßnahmen der Identitätsfindung
- ③ Konzept für die Einrichtung eines Quartiersparkhauses
 - Prüfung der vorhandenen Kapazitäten
 - Aufstellung von Organisationsstrukturen
 - Prüfung von Carsharing

Bauliche Maßnahmen

- ① Impulsprojekt: St.-Annen-Straße Nr. 1 - 3
- ② Einrichtung eines Quartiersparkhauses
- ③ Nutzung der rückwärtigen Flachdächer und Fassaden für Dachbegrünung
- ④ Pflanzung von Straßenbäumen zur Klimaanpassung und zur Gestaltung des öffentlichen Raumes

Vorbereitende Maßnahmen

1. Änderung der Bebauungspläne

Zur Steuerung der zulässigen Nutzungen in den Erdgeschosszonen wird eine differenzierte Änderung der geltenden Bebauungspläne Nr. 55 „Drost und Wilms“ und Nr. 91 „Altstadt-Quartier St.-Annen-Straße / Große Wasserpfortstraße“ von „Kerngebiet“ und „Mischgebiet“ in „Urbanes Gebiet“ vorgenommen (s. S. 62/63).

2. Unterstützung der Quartiersinitiative

Die Straßengemeinschaft der ansässigen Gewerbetreibenden führt bereits heute verschiedene Aufwertungsmaßnahmen und Veranstaltungen mit dem Ziel, die „Lange Meile“ zu attraktivieren, durch. Diese Bestrebungen sollten künftig gestärkt werden, in dem die Initiative seitens der Stadt Jever unterstützt wird. Ideen zu Stadtrundgängen mit Wiedererkennungsmerkmalen u.a. sind durch professionelle Unterstützung, auch gemeinsam mit dem Tourismusmarketing weiter zu entwickeln.

3. Organisation zur Einrichtung eines Quartiersparkhauses

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs ist eine der zentralen Handlungsfelder innerhalb der Altstadt. Entsprechend wird ein Konzept vorgeschlagen, welches bestehende Kapazitäten in Tiefgaragen, Parkdecks und Stellplatzflächen prüft und ggf. eine Neustrukturierung des vorhandenen Angebotes vornimmt. Ergänzt werden könnte das vorhandene Angebot durch zukunftsfähige Mobilitätsdienstleistungen wie dem Car-Sharing.

Bauliche Maßnahmen

1. St.-Annen-Straße Nr. 1 - 3

Es wird eine gemeinsame Entwicklung der leerstehenden Gebäude am Kirchplatz und St.-Annen-Str. 1 sowie die sanierungsbedürftigen Parkdecks vorgeschlagen. Ein Neubau als impulsgebendes Projekt mit hoher gestalterischer Qualität soll die Lage deutlich aufwertet.. Durch die größere Grundfläche kann eine Tiefgarage untergebracht werden. Hierfür sind Gespräche mit den Eigentümer und möglichen Investoren zu führen.

2. Einrichtung eines Quartiersparkhauses

Umsetzung der Vorbereitenden Maßnahme Nr. 3. Alternativ könnten Stellplatzangebote insbesondere für Beschäftigte im Bereich „Blaue Straße“ geschaffen werden, so dass mehr Raum für Anwohnerparken in den vorhandenen Anlagen entsteht.

3. Dach- und Fassadenbegrünung

Im Sinne der Klimaanpassung sollen die Begrünung der vorhandenen Flachdächer in den rückwärtigen Bereichen und Fassadenbegrünung gefördert werden. Ob hierfür ein städtischer Fonds eingerichtet werden kann oder ob weitere Fördermöglichkeiten bestehen, ist zu prüfen.

4. Pflanzung von Straßenbäumen

Pflanzung von Straßenbäumen im Bereich der St.-Annen-Straße. Hierdurch wird eine ansprechende Gestaltung des Straßenraumes und eine Verbesserung der Klimaanpassung erreicht.

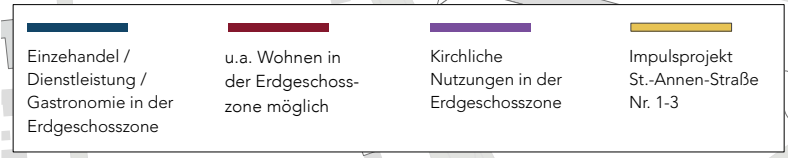


Abb. 51 | Mögliche Schwerpunktsetzung | Impulsprojekt St.-Annen-Quartier

EXKURS

Nutzungen Erdgeschosszone

Die Frage nach der langfristige Entwicklung der „Langen Meile“ (Großen Wasserpfortstraße und Große Burgstraße) wurde im Rahmen des Innenstadtkonzeptes vielfach diskutiert. Auf Grundlage der Bestandssituation wurde unter städtebaulichen Gesichtspunkten ein Vorschlag für die perspektivischen Nutzungsmöglichkeiten der Erdgeschosszonen erarbeitet.

Die vorhandene Funktionsmischung aus Handel, Dienstleistung und Gastronomie sollte insbesondere im Übergang zwischen Steinstraße und Große Wasserpfortstraße erhalten und gestärkt werden (blaue Raumkante). Die Platzfläche rund um die „Küsterspütt“ bleibt dadurch lebendig. In den Eingangsbereichen der Langen Meile sind sowohl im Westen als auch im Osten Wohnnutzungen in den Erdgeschosszonen vorstellbar (rote Raumkante). Der Nahversorger an der St.-Annen-Straße nimmt eine wichtige Funktion ein und sollte beibehalten bleiben. Für die sonstigen Erdgeschosszonen ist es durchaus vorstellbar, dass sich die in Teilen bereits vorhandene Wohnnutzung fortführt.

Das vorgeschlagene Konzept zur Nutzung der Erdgeschosszonen dient als Grundlage für eine mögliche Änderung der bestehenden Bebauungspläne. Hierdurch kann für Eigentümer und Investoren eine langfristige Planungssicherheit dargestellt werden.

Impulsprojekt St.-Annen-Straße /Kirchplatz

Die Gebäude St.-Annen-Straße 1 - 3 sowie Am Kirchplatz 18 stehen seit einigen Jahren leer bzw. beherbergt ein Parkdeck und eine Tiefgarage. Die Baukörper weisen eine zunehmende Vernachlässigung auf und beeinträchtigten maßgeblich das Stadtbild.

Um diesem Problem entgegen zu wirken, wird vorgeschlagen, den räumlichen Bezug der Gebäude für eine gemeinsam Entwicklung zu nutzen. Hierfür sind Gespräche zwischen der Stadt Jever und den Eigentümern zu führen. Es wird angeregt, die sanierungsbedürftigen Gebäude (s. Abb. links) zugunsten eines Neubaus abzureißen. Es ergibt sich ein Potenzial von rund 2.000 qm Grundfläche. Die Verbindung zum Gebäude Kirchplatz 18 könnte durch eine Brücke in den Obergeschossen über der Steingasse hergestellt werden.

Um die Einfügung der Gebäude in die umgebende Struktur sicherzustellen und das jevertypisch Stadtbild zu stärken, ist es von besonderer Bedeutung, das folgende Kriterien berücksichtigt werden: 2-Geschossigkeit zzgl. Satteldach, kleinteilige Fassadengliederung. Die Erdgeschosszonen sollten für kundenfrequentierte Nutzungen, wie Einzelhandel, Gastronomie und Dienstleistung in Anspruch genommen werden. Denkbar sind aber auch Gemeinschaftsräume der Bewohner der Obergeschosse und qualitätsvolle Eingangsbereiche mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, E-Mobile etc. Der Nachweis der erforderlichen Stellplätze sollte in einer Tiefgarage erfolgen, die als Quartiersgarage angelegt sein sollte.

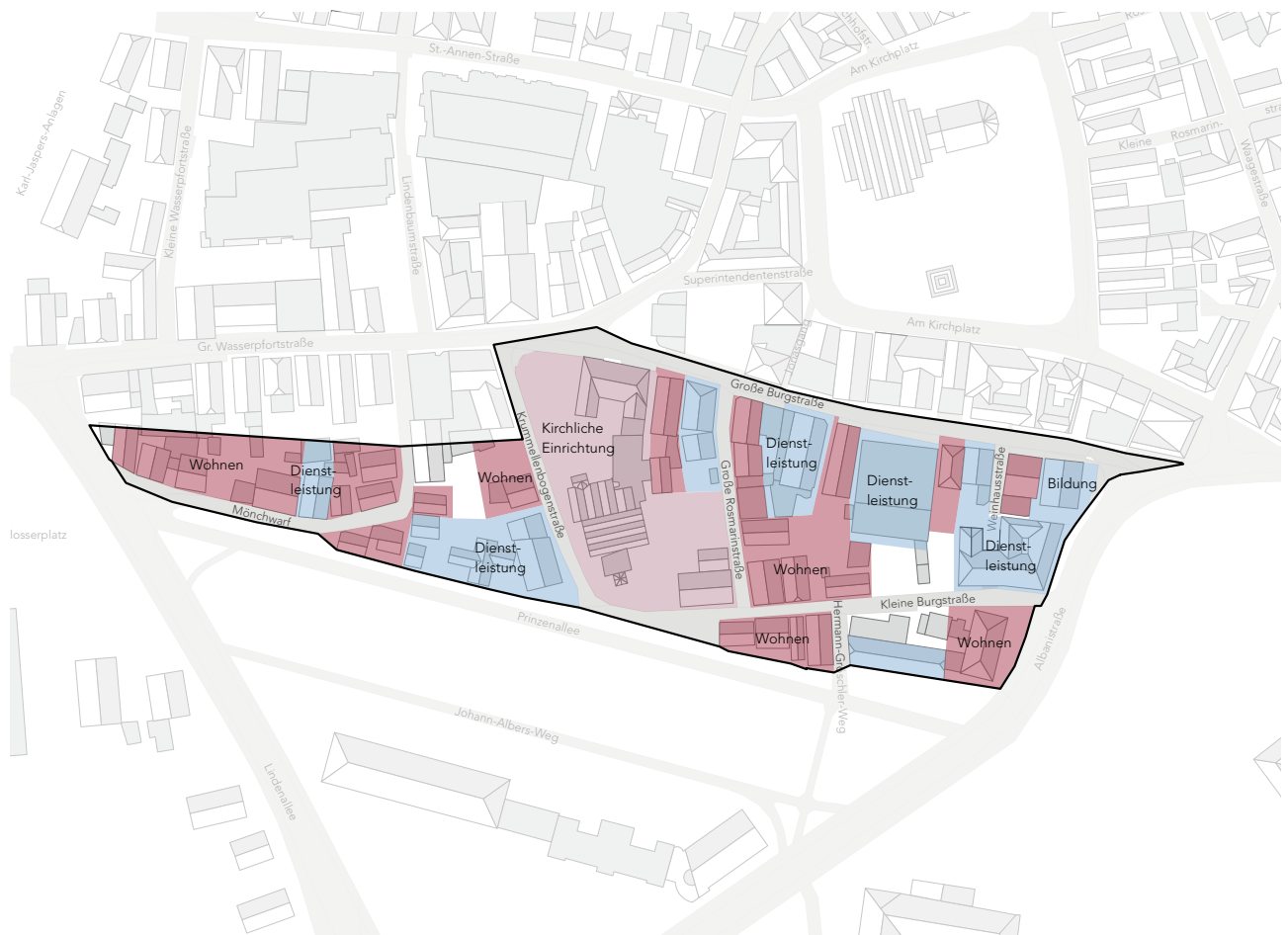


Abb. 52 | Nutzungen Quartier „Burgstraße | Prinzenallee“

Leitlinien für künftige Entwicklungen



Handel & Co.



Wohnen

- Stärkung des ruhigen Wohncharakters mit hoher Lagegünst zwischen Wallanlagen und Fußgängerzone



Mobilität

- Ordnung des ruhenden Verkehrs in den rückwärtigen Hofflächen auf gemeinschaftlichen Flächen



Freiraum



Klimaanpassung

- Stärkung der Wegebeziehung zum Alten Markt / Schloss
- Erhöhung des Grünanteils auf Platzflächen

4.4 Quartier „Burgstraße I Prinzenallee“

Bestandsbeschreibung

- Nutzungen

Zentral im Quartier befindet sich die kath. St. Benedikt Pfarrgemeinde. Im Westen sind vorwiegend Wohnnutzungen, im Osten eine gemischte Struktur aus Wohnen und Dienstleistung (vorwiegend medizinischer Bereich) vorzufinden. Auf der nördlichen Seite der Großen Burgstraße befinden sich die Rückseite des Rathauses und des Gemeindehauses der evangelischen Kirchengemeinde.

- Stadtbild

Geprägt wird das Quartier durch die kath. Kirche sowie die weitgehend kleinteilige, meist eingeschossigen Gebäudestruktur im Bereich der engen Gassen. Entlang der Großen Burgstraße besteht eine Mischung aus historischen und neueren Gebäuden.

- Stärken

Das Viertel besitzt hohe Qualitäten als ruhiges Wohnviertel mit Lagegunst zu den Wallanlagen im Süden. Die Kleinteiligkeit, engen Gassen und Autofreiheit in der Große Burgstraße vermitteln Gemütlichkeit. Die Kirchhöflächen bieten im dicht bebauten Viertel Potenzial für nachbarschaftliches Leben, dienen aber auch als Stellplatzflächen für Anwohner und Beschäftigte bzw. Patienten (Ärztehaus).

- Schwächen

Zum Teil sind sanierungsbedürftige Gebäude und Fassaden vorhanden. Das Areal der Kirche weist einen hohen Versiegelungsgrad auf. In den dicht bebauten Gassen stören die im öffentlichen Raum platzierten Mülltonnen.

Leitlinien

- Handel & Co. I Wohnen

Die hohe Lagegunst soll genutzt werden, um den Charakter des ruhigen Wohnviertels zu stärken. Im Falle von Nachverdichtungen und Umnutzungen sollte der Fokus auf Wohnnutzungen gelegt werden. Dies kann einhergehen mit Dienstleistungen und Handelsnutzungen im Bereich der Großen Burgstraße.

- Mobilität

Bereits heute wird der ruhende Verkehr häufig auf rückwärtigen Hofflächen und / oder gemeinschaftlichen Stellplatzanlagen organisiert. Dieses System wird als gut bewertet und sollte auch künftig fortgeführt werden. Es wird dafür plädiert, insbesondere für die Bereiche mit schmalen Straßenräumen und einer dichten Bebauungsstruktur gemeinschaftliche Stellplatzanlagen zu schaffen und damit den öffentlichen Raum autoarm und attraktiver zu gestalten.

- Freiraum I Klimaanpassung

Die Wegebeziehung zwischen Wallanlagen und Stadt sind zu stärken. Darüber hinaus verbessert eine Gestaltung der Straßenräume und des Kirchhofs durch Begrünung Aufenthaltsqualität und Klimaresilienz.



Abb. 53 | Maßnahmen Quartier „Burgstraße | Prinzenallee“

Vorbereitende Maßnahmen

- ① Differenzierte Änderung des Bebauungsplans Nr. 98: Zulässigkeit von Wohnen auch im Erdgeschoss in der Großen Burgstraße

Bauliche Maßnahmen

- ① Sanierung der in die Jahre gekommenen Häuserfassade
- ② Entsiegelung und Begrünung des Kirchhofes sowie der Straßenräume

Vorbereitende Maßnahmen

1. Änderung des Bebauungsplanes

Zur Steuerung der zulässigen Nutzungen in den Erdgeschosszonen wird eine differenzierte Änderung des geltenden Bebauungsplanes Nr. 98 „Quartier Große Burgstraße“ von „Kerngebiet“ und „Mischgebiet“ in „Urbanes Gebiet“ vorgenommen. Die Festsetzung als „Urbanes Gebiet“ ermöglicht die Schaffung einer gemischten Nutzungsstruktur innerhalb der Baukörper. Zudem wird im urbanen Gebiet auf ein gesetzlich geregeltes Nutzverhältnis zwischen Wohnen und Gewerbe, wie es im Mischgebiet der Fall ist, verzichtet.

Bauliche Maßnahmen

1. Sanierung der Gebäudefassaden

Die Pflege des Gebäudebestandes ist eine Daueraufgabe insbesondere in Altstadtbereichen. Die touristische Anziehungskraft und die Qualität des Wohnumfeldes sind maßgeblich abhängig von einer hohen Qualität des Stadtbildes, welches aus dem Zusammenspiel der einzelnen Fassaden besteht. Um private Eigentümer Anreize zur Sanierung der Fassaden zu geben, ist zu prüfen inwieweit städtische Unterstützung geleistet werden kann. Im Rahmen von Sanierungsgebieten können Fassadenaufwertungen über das Fassadenprogramm des Landes gefördert werden. Für die Bereiche außerhalb des Sanierungsgebietes kann eine Unterstützung über einen städtischen Fond finanzielle Anreize bieten.

2. Entsiegelung und Begrünung

Im Bereich des Kirchhofes besteht ein hohes Potenzial für eine stärkere Begrünung und Entsiegelung im dicht bebauten Viertel.

Vorgeschlagen wird die Neuordnung der Stellplätze und Einhausung oder Versenkung der Müllbehälter, um Raum für Bäume und Verweilqualität zu schaffen. Eine Öffnung des Areals zu den Wallanlagen könnte die fußläufige Durchwegung für die Bewohner stärken.

Des Weiteren sollten Baumpflanzungen im Straßenbereich in Abhängigkeit der vorhandenen Flächenverfügbarkeit geprüft werden. Die Maßnahme dient damit nicht nur der Klimaanpassung, sondern auch der Gestaltung der öffentlichen Räume hinsichtlich der angesprochenen Stärkung der Wegebeziehungen.



Abb. 54 | Nutzungen Quartier „Am Kirchplatz“

Leitlinien für künftige Entwicklungen



Handel & Co.



Wohnen

- Stärkung der innerstädtischen Nutzungsmischung
- Sensible bauliche Entwicklungen bei Nachnutzungen



Mobilität

- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Erhöhung der Verkehrssicherheit



Freiraum



Klimaanpassung

- Schutz des denkmalgeschützten Ensembles
- Erhalt und Förderung des „grünen Charakters“
- Verbesserung der Wegebeziehungen zu den umliegenden Quartieren

4.5 Quartier „Am Kirchplatz“

Bestandsbeschreibung

- Nutzungen

Im Bereich der Wangerstraße sind kleinteilige Läden, Dienstleistungen und Kulturangebote vorhanden. Rund um den Kirchplatz gruppiert sich eine vielfältige Nutzungsmischung. Im Norden sind insbesondere gastronomische Nutzungen und im Süden öffentliche Einrichtungen (z. B. Rathaus) vorhanden.

- Stadtbild

Ein hoher Anteil denkmalgeschützter, kleinteiliger, meist giebelständiger Gebäude sowie die weitgehend einheitliche Gestaltung der Werbeanlagen (insbesondere Wangerstraße) beinhalten eine hohe Qualität. Der Kirchplatz selber bildet einen einprägsamen Ort in der Stadt durch die grüne Insel mit der evangelischen Kirche und dem solitär stehenden Turm.

- Stärken

Wesentliche Stärke ist das denkmalgeschützte Ensemble des Kirchplatzes im Zentrum der Altstadt mit seiner hohen städtebaulichen Qualität. Die vorhandene Nutzungsvielfalt sowie die Flächen der Außengastronomie beleben den Raum. Eine attraktive Verbindung zu den Einkaufsstraßen in der Vorstadt bildet die Wangerstraße.

- Schwächen

Der Leerstand im Westen beeinträchtigt mit den bereits eingetretenen Vernachlässigungserscheinungen die Situation massiv. Die Aufenthaltsqualität insbesondere im Bereich der Außengastronomie wird durch die Verkehrsströme teilweise vermindert. Die vorhandenen Spielotheken bilden durch geschlossene Schaufenster „Lücken“ im Schaufensterbummel.

Leitlinien

- Handel & Co. | Wohnen

Durch das kleinteilige Angebot an Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung, Wohnen und Kultur in Kombination mit der hohen städtebaulichen Qualität entsteht ein attraktiver Stadtraum, der Besucher und Bewohner anzieht. Um dies zu wahren, sollten bauliche Entwicklung in Form von Sanierung, Nachverdichtung und Neubau mit einem Maximum an Sensibilität durchgeführt werden. Die Pflege des Stadtbildes im Sinne des Denkmalschutzes hat vorrangige Bedeutung.

- Mobilität

Die Zerschneidung der Aufenthaltsbereiche im nördlichen Bereich schafft nicht nur Unsicherheit im Straßenraum, sondern trägt dazu bei, dass der Kirchplatz nicht als Verweilort wahrgenommen wird. Ziel sollte es daher sein, langfristig die Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit in diesem Bereich zu erhöhen.

- Freiraum | Klimaanpassung

Die vorhandene Vegetation ist zu erhalten und zu pflegen. Als „grüne Mitte“ sind die Verweilqualitäten weiter zu stärken. Zurückhaltende, qualitätsvolle Möblierung und Spielanlässe sind zu ergänzen.

Die Wegebeziehungen durch die Gassen zu den Wallanlagen sind zu stärken und ggf. durch Orientierungshinweise herauszuarbeiten. Dabei ist sicherzustellen, dass der Platz nicht „zugestellt“ wird.



Abb. 55 | Maßnahmen Quartier „Am Kirchplatz“

Vorbereitende Maßnahmen

- ① Erarbeitung eines Vergnügungsstättenkonzeptes zur Verlagerung der Spielotheken

Bauliche Maßnahmen

- ① Sanierung oder sensible Einfügung eines Neubaus im Bereich des Leerstandes, wünschenswerte Nutzung zur Stärkung des Kirchplatzensembles
EG: Gastronomie, Handel
OG: Wohnen
Gestaltung / Nutzung des Ladenlokals als Zwischennutzung
- ② Sperrung des nördlichen Kirchplatzes für den motorisierten Verkehr; Neuordnung des Einbahnstraßenprinzips
- ③ Ergänzung des Stadtmobiliars zur Aufwertung des Kirchplatzes als Verweilstandort

Vorbereitende Maßnahmen

1. Vergnügungsstättenkonzept

Innerhalb der historischen Altstadt, aber auch im weiteren Innenstadtgebiet befinden sich Vergnügungsstätten in Form von Spielotheken. Die Ansiedlung dieser Nutzungen kann aufgrund ihrer Auswirkung und Schaufenstergestaltung zu einem schleichenden Abwärtstrend innerhalb des Quartiers führen. Darüber hinaus können Nutzungskonflikte mit sozialen, kulturellen und kirchlichen Nutzungen auftreten. Es bedarf also einer Steuerung der Vergnügungsstätten im Stadtraum, die mithilfe eines Vergnügungsstättenkonzeptes vollzogen werden kann, welches Empfehlungen zu Ansiedlung der Nutzungen sowie Hinweise zur rechtlichen Regelung gibt.

Ein solches Konzept könnte auch in das bereits vorgeschlagene Flächen- und Leerstandsmanagement eingebunden werden.

Bauliche Maßnahmen

1. Reaktivierung des Leerstandes

Das leerstehende Objekt bietet großes Entwicklungspotenzial zur Ergänzung der bestehenden Nutzungsvielfalt und zur Betonung und Überleitung der Eingangssituation zum St.-Annen-Quartier. Aufgrund des Standortes wird für die Erdgeschosszone eine besucherfrequentierte Nutzung wie Gastronomie, Handel oder eine kulturelle Nutzung vorgeschlagen. Das Gebäude befindet sich der-

zeit im Privateigentum. Zur Umsetzung dieser Maßnahme sind Gespräche zwischen der Stadt Jever und dem Eigentümer zu führen. Die bereits erläuterte gemeinsame Entwicklung der Fläche mit den Gebäuden St.-Annen-Straße 1-3 (S. 63) bietet wirtschaftliche Vorteile, aber auch Möglichkeiten zur barrierefreien Erschließung (z.B. Brücke in den Obergeschossen). Das Gebäude entspricht in seiner Maßstäblichkeit dem denkmalgeschützten Ensemble, so dass eine Sanierung wünschenswert wäre. Ein Neubau wäre dem Bestandsgebäude in Kubatur und Gestaltung anzupassen.

2. Verkehrsführung / Verkehrsversuch

Zur Attraktivierung des Kirchplatzes als Aufenthalts- und Verweilort, insbesondere im Bereich der Gastronomienutzungen wird eine temporäre Sperrung des nördlichen Kirchplatzes in den Sommermonaten vorgeschlagen. Zur Prüfung der Realisierbarkeit und der möglichen Folgen dieser Sperrung wird die Durchführung eines entsprechenden Verkehrsversuches empfohlen. Die Änderung der Verkehrsführung im System der Einbahnstraßen ist im Vorfeld eingehend zu prüfen.

3. Stadtmöblierung

Bedarfsgerechte Ausweitung und Ergänzung der vorhandenen Stadtmöbel zur Attraktivierung der Platzfläche. Dabei sollte die Maßnahme zum Stadtmöblierungskonzept (s. S. 57) zwingend berücksichtigt werden.



Abb. 56 | Variante 1 einer möglichen Verkehrsführung

Variante 1

Änderungen der Verkehrsführung zur heutigen Situation:

- Drehung der Fahrtrichtung östliche Platzseite
- Flamenstraat als Einbahnstraße

Vorteile:

- Wenige Änderungen im Vergleich zur heutigen Situation
- Verkehrsberuhigung auf dem Kirchplatz (keine Überführung von Ost nach West möglich)

Nachteile:

- Keine Zufahrt über Flamenstraat möglich
- Abführung hauptsächlich über die Flamenstraat (potenziell höher Belastung)



Abb. 57 | Variante 2 einer möglichen Verkehrsführung

Variante 2

Änderungen der Verkehrsführung zur heutigen Situation:

- Drehung der gesamten Fahrtrichtung

Vorteile:

- Zu- und Abfahrten bleiben unverändert

Nachteile:

- Änderung des Aufstellwinkels an der südlichen Platzseite erforderlich

Fazit:

Variante 1 beinhaltet ein höheres Potenzial einer Verkehrsberuhigung für den gesamten Kirchplatz.

Die in Variante 2 vielfältigen Zu- und Abfahrtsmöglichkeiten werden im Hinblick auf eine erhöhte Flexibilität der Verkehrsführung im Vergleich zu Variante 1 als vorteilhafter beurteilt.

EXKURS: Verkehrsführung Kirchplatz

Für die Erhöhung der Aufenthaltsqualität im nördlichen Bereich des Kirchplatzes wird - wie in Maßnahme 2 beschrieben - die Sperrung für den motorisierten Verkehr vorgeschlagen. Der Vorschlag wurde in der Bürgerbeteiligung kontrovers diskutiert. Folgende Vorteile und Nachteile wurden seitens der Bürgerschaft angemerkt:

Dafür:

Deutlich höhere Wohlfühlatmosphäre

- Höhere Qualität des Sitzens im Bereich der Caféterrassen
- Höhere Verkehrssicherheit - vor allem auch für Kinder hinsichtlich der neuen Spielstationen, aber auch für Fußgänger und Radfahrer
- Es wird keine Beeinträchtigungen der Erreichbarkeit gesehen, da die Erreichbarkeit des Kirchplatzes insgesamt bestehen bleibt

Dagegen:

- Einbußen für die Händlerschaft / Dienstleistungen / Gefährdung der Poststelle durch Nicht-Erreichbarkeit
- Befahrbarkeit des nördlichen Bereichs wird als nicht störend beurteilt, da bereits Schrittgeschwindigkeit vorherrscht

Im Rahmen der Bürgerbeteiligung (Veranstaltungen und Online) zeigte sich im Meinungsbild der interessierten Bürgerschaft eine „Dafür“-Tendenz, so dass im Innenstadtkonzept die Maßnahme als „Verkehrsversuch“ aufgenommen wird.

Ein Verkehrsversuch ist ein zeitlich befristetes Instrument zur Untersuchung und Erprobung von Maßnahmen im Straßenraum. Dieser Ansatz ist in der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO StVO § 45) rechtlich verankert und kann von Straßenverkehrsbehörden veranlasst werden. Verkehrsversuche bieten die Möglichkeit, Maßnahmen vor ihrer dauerhaften Umsetzung lokal zu erproben und zu evaluieren. Der Versuchszeitraum sollte ausreichend (mehrere Monate) bemessen werden, um die Wirkungen einer Maßnahme entsprechend prüfen zu können. Die Form der Öffentlichkeitsarbeit spielt dabei eine wichtige Rolle. Gespräche im Vorfeld, Informationen und Pressearbeit zu Beginn und eine Beteiligung der betroffenen Akteure (Anwohner, Gewerbetreibende) sowie der Bürgerschaft im Rahmen der Auswertung (z.B. durch Befragung) ist von hoher Bedeutung.

Für den Verkehrsversuch „Autofreier nördlicher Kirchplatz“ wird ein Zeitraum von z.B. Mai bis Ende September vorgeschlagen. Während des Versuchs ist das Verkehrsverhalten und -aufkommen in den umgebenden Straßen zu untersuchen, um festzustellen, wie und wo sich Änderungen und ggf. Konfliktpotenziale ergeben. Durch Befragungen von Kunden, Gewerbetreibenden und Anwohnern ist im Nachgang zu ermitteln, inwieweit sich Vor- oder Nachteile ergeben haben.

Für die Verkehrsführung im Versuchszeitraum werden zwei Varianten zur Diskussion gestellt (siehe Darstellung S. 72).



Abb. 58 | Nutzungen Quartier „Alter Markt | Kaakstr. | Neue Str. | Schlachtstr.“

Leitlinien für künftige Entwicklungen



Handel & Co.



Wohnen

- Erhalt und Stärkung der vorhandenen Nutzungsmischung aus Handel und Gastronomie
- Stärkung der Wohnnutzung in den Obergeschossen



Mobilität

- Neuordnung und Optimierung des ruhenden Verkehrs zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität
- Förderung von alternativer Mobilität



Freiraum



Klimaanpassung

- Stärkung des Alten Marktes als bedeutsamer städtischer Platz im Gefüge der historischen Stadt
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Außengastronomie sowie im öffentlichen Raum
- Ausweitung von Klimaanpassungsmaßnahmen

4.6 Quartier „Alter Markt | Kaakstr. | Neue Str. | Schlachtstr.“

Bestandsbeschreibung

- Nutzungen

Die Neue Straße gilt als Haupteinkaufsstraße der Innenstadt. Entlang der Schlachtstraße ist eine Mischnutzung und aktuell zwei größere Leerstände vorzufinden. Im Norden und Osten des Alten Marktes sind insbesondere gastronomische Angebote mit Außensitzbereichen vorhanden. Insgesamt bietet das Quartier ein abwechslungsreiches Angebot. Vorhandene Leerstände werden zum Teil temporär bespielt.

- Stadtbild

Kleinteilige Gebäude, aber auch vereinzelt größere Gebäudekomplexe prägen die geschlossenen Raumkanten. Die Platzfläche des Alten Marktes wird durch die zum Teil historischen Gebäude gefasst. Das Stadtbild zeigt, dass eine Vielzahl an Gebäuden und Fassaden in den letzten Jahren umfangreich saniert worden sind. Schmale Gassen öffnen sich auf weite Platzflächen oder kleine Winkel.

- Stärken

Die Schlachtstraße und die Neue Straße stellen sich als belebte Fußgängerzonen mit einem hohen Einzelhandelsbesatz dar. Die Straßenräume in großen Teilen ansprechend gestaltet. Der Alte Markt dient als multifunktionale Platzfläche für Veranstaltungen. Insgesamt gibt es eine Vielzahl an denkmalgeschützten und sanierten Gebäuden im Viertel.

- Schwächen

Negativ ist der hohe Versiegelungsgrad, feh-

lende Barrierefreiheit, in die Jahre gekommenen Pflanztröge, Baumscheiben und z.T. Mobiliar zu nennen. Darüber hinaus sind die Gebäude und / oder die Werbeanlagen teilweise uneinheitlich gestaltet. Der Alte Markt wirkt in Teilen unstrukturiert (z.B. Stellplätze).

Leitlinien

- Handel & Co. | Wohnen

Die vorhandene Nutzungsmischung trägt zu einem interessanten und abwechslungsreichen Stadtraum bei und soll gestärkt werden. Augenmerk sollte dabei auf eine Ergänzung des Einzelhandelsangebotes in Hinblick auf Vielfalt und Qualität gelegt werden. Gleichzeitig gewinnt innenstadtnahes Wohnen immer mehr an Bedeutung, wofür verstärkt die Obergeschosse in den Fokus gerückt werden sollen.

- Mobilität

Die vorhandenen Stellplatzflächen sollten im Hinblick auf eine verbesserte Orientierung neu geordnet werden. Alternative Mobilität ist zu stärken.

- Freiraum | Klimaanpassung

Es bedarf einer nachhaltigen und ansprechenden Gestaltung des Alten Marktes, die dem historischen und denkmalgeschützten Platz und zeitgleich den Anforderungen an den Klimaanpassung gerecht wird. Die Inhalte des in Arbeit befindlichen denkmalpflegerischen Rahmenplans sind zu beachten.



Abb. 59 | Maßnahmen Quartier „Alter Markt | Kaakstr. | Neue Str. | Schlachtstr.“

Vorbereitende Maßnahmen

- 1 Umsetzung der Ergebnisse des sich in Arbeit befindlichen denkmalpflegerischen Rahmenplans
- 2 Umsetzung der Ergebnisse des Rahmenplans „Sanierungsgebiet IV: Wallanlagen und Schlachte/ Lohne“

Bauliche Maßnahmen

- 1 Förderung alternativer Mobilitätsangebote; Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten
- 2 Neuordnung der Stellplätze
- 3 Neuordnung des Stadtmobiliars zur Aufwertung des Alten Markts als Verweilstandort
- 4 Schaffung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
- 5 Klimaanpassung im öffentlichen Raum

Vorbereitende Maßnahmen

1. Denkmalpflegerischer Rahmenplan

Derzeit wird für den Bereich des Alten Marktes ein denkmalpflegerischer Rahmenplan erarbeitet. Ziel ist es, die Entwicklung des Marktes unter Berücksichtigung des denkmalgeschützten Bestandes zu lenken. Alle für den Bereich den Alten Marktes vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen des Innenstadtkonzeptes, aber auch Bau- und Sanierungsvorhaben von Privaten sind mit dem denkmalpflegerischen Rahmenplan abzustimmen, um die Wahrung des historischen Bestandes zu gewährleisten.

2. Rahmenplan Sanierungsgebiet IV „Wallanlagen / Schlachte / Lohne“

2021 wurde ein städtebaulich freiraumplanerischer Rahmenplan für das Sanierungsgebiet IV erarbeitet, der eine Reihe für Maßnahmen für das Viertel beinhaltet, welche im Laufe der kommenden Jahre mit Hilfe von Städtebaufördermitteln umgesetzt werden sollen.

Bauliche Maßnahmen

1. Alternative Mobilitätsangebote

Die langfristige Attraktivität und Funktionsfähigkeit geht mit der Schaffung von zukunftsfähigen Mobilitätsangeboten einher. Insbesondere der Radverkehr stellt in Jever ein wichtiges Verkehrsmittel dar. Entsprechend wird angeregt, die vorhandene Infrastruktur durch Abstellanlagen (ggf. überdacht, mit E-Ladestation, Schließfächer etc.) zu erweitern (ein geeigneter Standort ist in Abstimmung mit dem Denkmalschutz zu bestimmen).

2. Verlagerung / Rückbau der Stellplätze

Die zweite Maßnahme sieht die Verlagerung bzw. den Rückbau der Stellplätze am Alten Markt vor. Diese schränken derzeit die Aufenthaltsqualität, insbesondere im Bereich der Außengastronomie, deutlich ein. Lediglich einzelne Stellplätze für Menschen mit Behinderung sollen weiterhin ausgewiesen werden.

3. Stadtmöblierung

Die Maßnahme sieht die bedarfsgerechte Platzierung von Stadtmöbel zur Attraktivierung der Platzfläche vor. Dabei sollte die Maßnahme zum Stadtmöblierungskonzept (s. S. 57) und des denkmalpflegerischen Rahmenplans zwingend berücksichtigt werden.

4. Barrierefreiheit

Das derzeit vorhandene Findlingspflaster verdeutlicht die Historie der Stadträume Jevers. Jedoch wird dadurch die Begehrbarkeit des Alten Marktes deutlich eingeschränkt.

5. Klimaanpassung und Pflanzung

Bäume als Schattenspender mit Kühlungs- und Verdunstungsfunktion sind für versiegelte Stadträume von Bedeutung. Auch Entsiegelungen, z.B. im Kronentraufbereich von Bäumen sind im Sinne der Retention von Regenwasser ein wichtiger Aspekt. Wie der sommerlichen Aufheizung im Bereich Platzes vorgebeugt werden kann, wird im denkmalpflegerischen Rahmenplan untersucht.

Alle Maßnahmen sind vor dem Hintergrund der Ergebnisse des noch nicht vorliegenden denkmalpflegerischen Rahmenplans zu prüfen. Dieser wird als Basis für die weitere Umsetzung bilden.



Abb. 60 | Nutzungen Quartier „Am Wall“

Leitlinien für künftige Entwicklungen



Handel & Co.



Mobilität



Freiraum



Wohnen



Klimaanpassung

- Stärkung der kleinteiligen Wohnnutzungen unter Beibehaltung der städtebaulichen Eigenart
- Ordnung des ruhenden Verkehrs im Bestand
- Wahrung des historischen Stadtbildes
- Erhalt und Stärkung von begrünten Innenhöfen

4.7 Quartier „Am Wall“

Bestandsbeschreibung

- Nutzungen

Das Quartier „Am Wall“ weist überwiegend Wohnnutzungen auf. Vereinzelt befinden sich in dem Quartier Einzelhandels- und Dienstleistungsangebote.

- Stadtbild

Die vorhandene Bebauungsstruktur zeichnet sich durch kleinteilige, zum Teil nur 1-geschossige Wohngebäude aus. Der historische Stadtgrundriss ist in diesem Bereich gut ablesbar. Die Baukörper orientieren sich in der Regel giebelständig zum Straßenraum. Gestaltete schmale Straßenräume mit Findlingspflaster und Steinbändern unterstreichen den Altstadtcharakter.

- Stärken

Die vorhandene einheitliche Bebauungsstruktur (Gebäudekubatur, Höhe der baulichen Anlagen, Dachausrichtung, Dachform) wirkt sich besonders positiv auf das Stadtbild aus. Eine weitere Qualität bietet der begrünte Innenhof zwischen den Straßen Hopfenzaun und Drostestraße, welcher eine Vorbildfunktion für klimagerechtes Wohnen in der Innenstadt einnimmt.

- Schwächen

Innerhalb des Quartiers befinden sich teilweise in die Jahre gekommene und sanierungsbedürftige Gebäude bzw. Fassaden. Durch die dichte Bebauungsstruktur und die schmalen Straßenräume wird die Unterbrin-

gung des ruhenden Verkehrs erschwert. Dies führt zu einer Präsenz der Fahrzeuge im Bereich der Wallanlagen.

Leitlinien

- Handel & Co. | Wohnen

Die Eigenart des Quartiers als Wohnquartier stellt die Besonderheit des Viertel dar. Diese Nutzung sollte auch bei künftigen Entwicklungen bei baulichen Entwicklungen, z. B. Nachverdichtungen, gewahrt und gestärkt werden.

- Mobilität

Die Unterbringung des ruhenden Verkehrs ist ein zentrales Problem im Altstadtbereich. Um das Wohnen in der Altstadt zu attraktivieren und gleichzeitig den öffentlichen Raum von Verkehr freizuhalten, sind langfristige Lösungsansätze wie die Bündelung des Verkehrs in gemeinschaftlichen Quartiersgaragen / Stellplatzanlagen zu entwickeln. Diese können beispielsweise im Bereich von Baulücken oder nach Abriss einzelner Gebäude errichtet werden.

- Freiraum | Klimaanpassung

Die Erlebbarkeit des historischen Stadtgrundriss im öffentlichen Raum ist ein enormes Potenzial, welches langfristig erhalten bleiben muss. Gleiches gilt auch für die begrünten und gestalteten Innenhöfe. Sie dienen nicht nur der Klimaanpassung, sondern sein Ort der Ruhe innerhalb der Siedlungsbereiche.



Abb. 61 | Maßnahmen Quartier „Am Wall“

Vorbereitende Maßnahmen

- ① Analyse von Flächenpotenzialen für die Schaffung von gemeinschaftlichen Stellplatzanlagen

Bauliche Maßnahmen

- ① Sanierung und Aufwertung der in die Jahre gekommenen Fassaden
- ② langfristig: bei Aufgabe eines Betriebes / Wohngebäudes: Errichtung einer Quartiersgarage, zur Freihaltung der Wallanlagen von ruhendem Verkehr

oder

sensible Baulückenschließung im Maßstab des Bestandes

Vorbereitende Maßnahmen

1. Analyse von Flächenpotenzialen

Die Maßnahme ist Teil des bereits vorgeschlagenen Leerstands- und Flächenmanagement für die gesamte Innenstadt. Ziel ist die Identifizierung von Flächenpotenzialen, um diese einer nachfragegerechten Nutzung zuzuführen. Bestehende Baulücken, Brachflächen, aber auch Leerstände oder untergenutzte Grundstücke werden mithilfe einer städtebaulichen Analyse identifiziert und in ein Kataster eingepflegt. Dieses Kataster ist öffentlich einsehbar, so dass Investoren oder die Verwaltung bei konkreten Bauvorhaben ein Überblick über bereits bestehende Flächenpotenziale erhält.

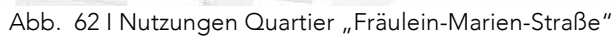
Bauliche Maßnahmen

1. Sanierung der Häuserfassaden

Innerhalb des Quartiers sind einzelne Häuser bzw. Häuserfassaden teilweise sanierungsbedürftig. Die Aufwertung der Fassaden trägt grundlegend zum Erscheinungsbild des Straßenraumes bei. Da es sich in erster Linie um private Gebäude handelt, kann seitens der Stadt Jever Aufklärungsarbeit sowie die Schaffung von Anreizen (Förderprogramme) betrieben werden

2. Einrichtung eines Quartiers- sowie eines Besucherparkhauses

Die zweite Maßnahme beschreibt Bündelung des ruhenden Verkehrs in zentralen Stellplatzanlagen oder Quartiersgaragen innerhalb des Quartiers. Der Umsetzungshorizont dieser Maßnahme ist als langfristig anzusehen, da derzeit keine entsprechenden Flächenverfügbarkeiten bestehen. Möglich wäre beispielsweise nach Aufgabe eines Betriebes und / oder einer Wohnnutzung die Fläche für die Errichtung einer solchen Stellplatzanlage in Anspruch zu nehmen. Alternativ ist aber auch eine behutsame und maßstabsgerechte Baulückenschließung denkbar.



- Stärkung der Wegebeziehung zum Alten Markt / Kirchplatz

4.8 Quartier „Fräulein-Marien-Straße“

Bestandsbeschreibung

- Nutzungen

Das Quartier „Fräulein-Marien-Straße“ dient vorwiegend der Wohnnutzung. Zudem befinden sich vereinzelte Dienstleistungsangebote innerhalb des Quartiers. Im Süden liegt die öffentliche Einrichtung des Amtsgerichtes.

- Stadtbild

Besonderheit des Quartiers ist das denkmalgeschützte und historische Gebäude des Amtsgerichtes an der Schlossstraße. Ansonsten ist der Großteil der Gebäude kleinteilig, maximal 2-geschossig. Entlang der Fräulein-Marien-Straße ist eine einseitige Bebauung vorhanden. Der östliche Teil öffnet sich zu den Wallanlagen. Zu der Waagestraße orientieren sich oftmals die rückwärtigen Gebäudeflächen, da sich die Baukörper zu den angrenzenden Straßenräumen orientieren.

- Stärken

Das Quartier verfügt über eine hohe Lagegunst als Bindeglied zwischen dem Kirchplatz und den Wallanlagen bzw. dem Alten Markt. Es handelt sich um eine ruhige Wohnlage mit hoher Zentralität.

- Schwächen

Im Quartier befinden sich einige sanierungsbedürftige Gebäude bzw. Fassaden. Ebenso sind teilweise ungepflegte Grünstrukturen vorhanden. Die Gestaltung des Straßenraumes führt dazu, dass auf den Gehwegen geparkt wird.

Leitlinien

- Handel & Co. | Wohnen

Die überwiegende Wohnnutzung in dem Quartier soll langfristig erhalten und gestärkt werden. Bestehende Betriebe und Dienstleistungen genießen Bestandsschutz. Sollten einzelne Unternehmen aufgegeben werden, ist eine Umwandlung der vorhandenen Nutzung in Wohnraum denkbar.

- Mobilität

Entsprechend dem vorhandenen Straßenquerschnitt der Fräulein-Marien-Straße und der Waagestraße bedarf es eine Neuordnung des Straßenraumes. Dies bezieht sich insbesondere auf die Unterbringung des ruhenden Verkehrs.

- Freiraum | Klimaanpassung

Das Quartier ist ein wichtiges Bindeglied zwischen den denkmalgeschützten Wallanlagen und dem Ensemble des Kirchplatzes. Die vorhandenen Wege, die diese beiden Bereiche verbinden, sind für Fußgänger und Radfahrer zu stärken und ansprechend zu gestalten.



Abb. 63 | Maßnahmen Quartier „Fräulein-Marien-Straße“

Bauliche Maßnahmen

- ① Sanierung und Aufwertung der Fassaden in die Jahre gekommener Baukörper
- ② Neuordnung der Stellplatzflächen zur Freihaltung der Verkehrsfläche
- ③ bei Nachverdichtung / Abriss und Neubau: Fokus auf Wohnnutzung; aber auch Errichtung einer Quartiersgarage, zur zentralen Bündelung der ruhenden Verkehre in zentrale Lage zur Innenstadt und Altstadt

Bauliche Maßnahmen

1. Sanierung der Häuserfassaden

Innerhalb des Quartiers sind einzelne Häuser bzw. Häuserfassaden teilweise sanierungsbedürftig. Die Aufwertung der Fassaden trägt grundlegend zum Erscheinungsbild des Straßenraumes bei. Da es sich in erster Linie um private Gebäude handelt, kann seitens der Stadt Jever Aufklärungsarbeit sowie die Schaffung von Anreizen (Förderprogramme) betrieben werden

in Anspruch zu nehmen. Alternativ ist aber auch eine behutsame und maßstabsgerechte Baulückenschließung denkbar.

2. Neuordnung der Stellplatzflächen

Derzeit befinden sich die Stellplatzflächen entlang der Fräulein-Marien-Straße auf den Gehwegen und im Übergang zu den Wallanlagen. Beides senkt die Attraktivität und Verkehrssicherheit in diesem Bereich. Folglich bedarf es einer Neuordnung des Straßenraumes hinsichtlich der Anordnung der ruhenden Verkehre.

3. Einrichtung eines Quartiersparkhauses

Bündelung des ruhenden Verkehrs in zentralen Stellplatzanlagen oder Quartiersgaragen innerhalb des Quartiers. Der Umsetzungshorizont dieser Maßnahme ist als langfristig anzusehen, da derzeit keine entsprechenden Flächenverfügbarkeiten bestehen. Möglich wäre beispielsweise nach Aufgabe eines Betriebes und / oder einer Wohnnutzung die Fläche für die Errichtung einer solchen Stellplatzanlage

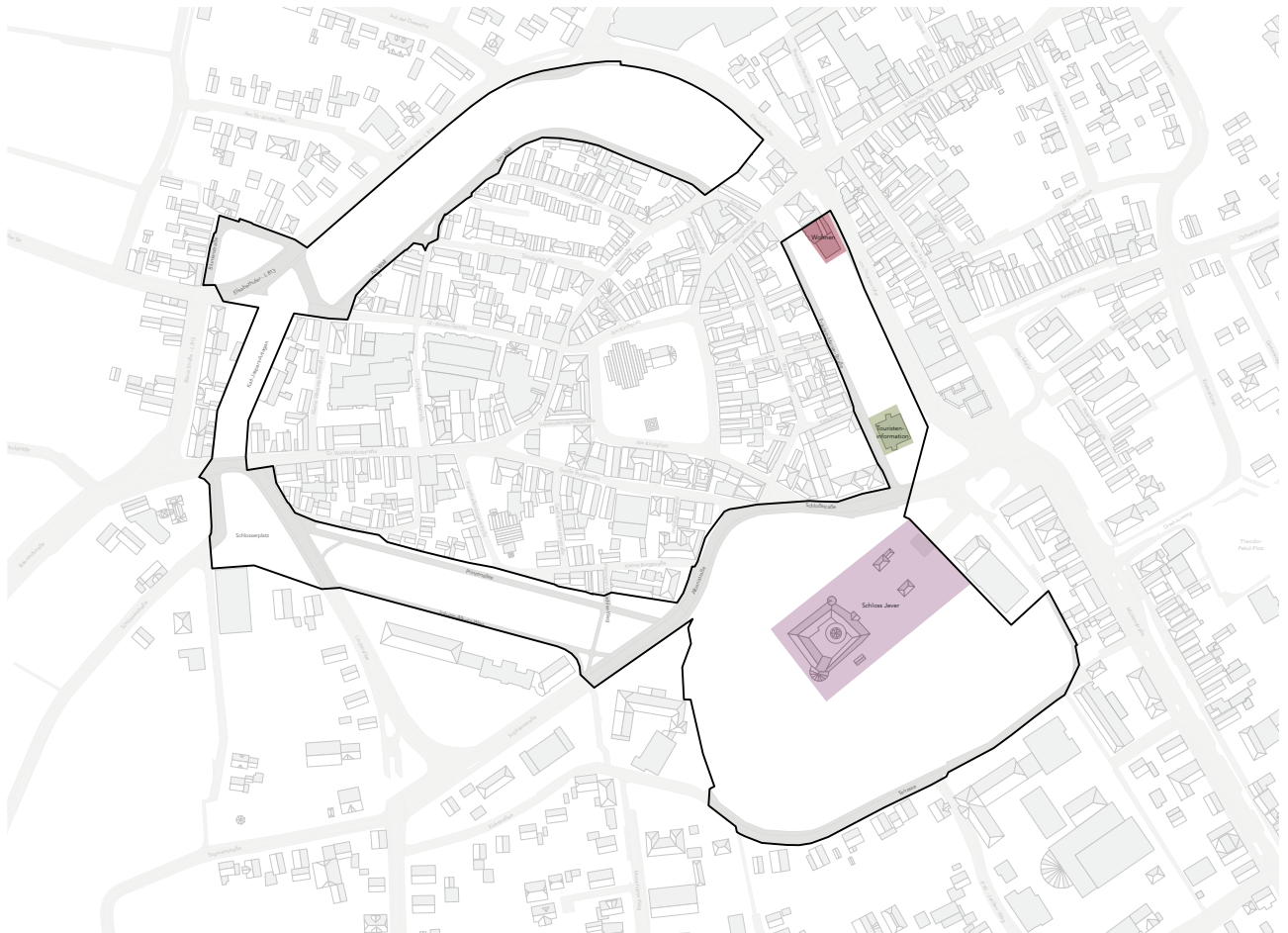


Abb. 64 | Nutzungen Quartier „Wallanlagen | Schloss“

Leitlinien für künftige Entwicklungen



Handel & Co.



Wohnen

- Verbesserung der Einbindung der vorhandenen Nutzungen in die Wallanlagen



Mobilität

- Reduzierung der Dominanz des ruhenden Verkehrs in den Randbereichen



Freiraum



Klimaanpassung

- Stärkung der Arten- und Pflanzenvielfalt insbesondere im Sinne der Klimaanpassung
- Stärkung der Aufenthaltsqualität

4.9 Quartier „Wallanlagen I Schloss“

Bestandsbeschreibung

- Nutzungen

Als ehemalige Wehranlage umgeben die Wallanlagen mit ihren Wasserflächen (Graften) den Bereich der Altstadt. Sie dienen der Erholung und weisen vereinzelt Spielanlässe auf. Der Schlosspark ist Teil der Wallanlagen und dient vorwiegend als Ruhe- und Verweilort.

- Stadtbild

Baumbestände, die Graften und Tiere prägen die einstige Wehranlage. Die Lage rund um die Altstadt lassen den historischen Stadtgrundriss erkennen. Der Schlosspark umgibt das kulturell genutzte, denkmalgeschützte Schloss und wurde nach Vorbild des englischen Landschaftsgartens angelegt. Der Grünring wird insbesondere im Bereich der Wangerstraße und im Übergang zum Schloss durchschnitten. Hier befinden sich eine Wohnnutzung sowie die Touristeninformation. Auch der Schlosserplatz wirkt durch die querenden Straßen „abgehängt“.

- Stärken

Die denkmalgeschützten Wallanlagen sowie das Schloss und der Schlosspark sind von besonderer Bedeutung für die Innenstadt: Hier verbindet sich Stadtgeschichte mit Erholungs- und Klimafunktionen der Stadt.

- Schwächen

Den Wallanlagen sind in die Jahre gekommen. Es fehlt an einer ansprechenden Gestal-

tung sowie einer Arten- und Pflanzenvielfalt. Die Graften sind vereinzelt eutrophiert. Teils fehlen die Bezüge zwischen dem Freiraum und der Stadt bzw. dem Schloss.

Leitlinien

- Handel & Co. I Wohnen

Die Wallanlagen bilden historisch den grünen Ring um die Altstadt und sind von Bebauung freizuhalten.

Die kulturelle Nutzung des Schlosses ist zu fördern.

- Mobilität

In den Randbereichen der Wallanlage ist derzeit eine hohe Dominanz des Verkehrs vorzufinden. Insbesondere auf der Innenseite des Walls schiebt sich der ruhende Verkehr in den Freiraum. Ziel ist die Reduzierung der Stellplätze im Grünraum und Schaffung eines Angebotes - auch an Alternativen wie z.B. Car-Sharing - in den Quartieren.

- Freiraum I Klimaanpassung

Eine langfristige und nachhaltige Gestaltung der Wallanlagen erfordert die Stärkung der Arten- und Pflanzenvielfalt. Speziell im Sinne der Anpassung bedarf es einer resilienten Gestaltung des Freiraums der Wallanlagen inklusive Schlosspark. Darüber hinaus wird innerhalb des Quartiers die Stärkung der Aufenthaltsqualität notwendig, um langfristig attraktive Verweilorte zu etablieren.



Abb. 65 | Maßnahmen Quartier „Wallanlagen I Schloss“

Vorbereitende Maßnahmen

- ① Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans „Wallanlagen / Verbindung Schlachte“

Bauliche Maßnahmen

- ① Aufwertung der Eingangsbereiche zum Schloss und zu den Wallanlagen an der Touristeninfo
- ② Verbesserte Einbindung der Touristeninformation durch langfristige Umnutzung des Stellplatzes
- ③ Sanierung der gesamten Wallanlagen gem. Rahmenplan (z.B. Barrierefreiheit)
- ④ Umsetzung der in der Fließwegeanalyse ermittelten Einleitstellen des Niederschlagswassers in die Graften
- ⑤ Anschluss der Dachflächen von öffentlichen Gebäuden an die Graften

Vorbereitende Maßnahmen

1. Städtebaulicher und freiraumplanerischer Rahmenplan

Der beschlossene städtebauliche und freiraumplanerische Rahmenplan „Wallanlagen und Verbindung Schlachte“ wurde 2022 erarbeitet und ist sukzessive umzusetzen. Ziel ist die Aufwertung der denkmalgeschützten Wallanlagen sowie die Stärkung zwischen der Altstadt und dem ehemaligen Hafenbecken, der sogenannten Schlachte. Vorgeschlagene Maßnahmen sowie konkrete Bau- und Sanierungsmaßnahmen innerhalb des Quartiers sind mit dem Rahmenplan abzustimmen. Wesentliche Prämisse ist die Wahrung des Denkmalschutzes der Wallanlage und des Schlosses bzw. des Schlossparks.

Bauliche Maßnahmen

1. Aufwertung der Eingangsbereiche

Derzeit befinden sich im Eingangsbereich Stellplatzanlagen, die die Zusammengehörigkeit beider Freiräume schwächen. Durch den Rückschnitt von Gehölzen und einer besseren Beschilderung können Sicht- und Wegebeziehungen verbessert werden.

2. Einbindung Touristeninformation

Die Touristeninformation bildet den Auftakt in die Wallanlagen. Der Standort mit vorgelegtem Parkplatz erschwert allerdings ortsfremden oftmals die Orientierung. Folglich wird eine sukzessive Rücknahme der Stellplät-

ze und einer begrünten Platzgestaltung vorgeschlagen, um den Auftakt in die Grünanlagen zu verdeutlichen und zu attraktivieren.

3. Sanierung Wallanlagen

Umsetzung der Maßnahmen des städtebaulichen Rahmenplans Wallanlagen.

4. Umsetzung der Empfehlungen der Fließwegeanalyse

Die im Rahmen des Fachbeitrages erarbeitete Fließwegeanalyse ist grundlegend für eine resiliente und nachhaltige Stadtgestaltung. Die Realisierung der Einleitungsstellen des Niederschlagswassers in die Gärten verbessert den Wasserhaushalt. Dies wirkt sich insbesondere hinsichtlich der aus dem Klimawandel resultierenden zunehmenden Trockenperioden in Sommermonaten aus. Eine vermehrte Wasserzufuhr verringert zudem die Eutrophierung der Gärten. Das gezielte Einleiten des Niederschlagswassers kann bei Extremwetterereignissen die Gefahr von Hochwasser und den damit einhergehenden Schäden vermindern.

4. Anschluss an Dachflächen

Durch den Anschluss von Dachflächen an die Gärten kann vorwiegend unbelastetes Niederschlagswasser direkt in die Gärten eingeleitet und damit die Wasserbilanz verbessert werden. Dies kann durch eine oberflächige Rinnenführung erfolgen.



Abb. 66 | Nutzungen Quartier „Schlachte | Grüner Garten | Kostverloren“

Leitlinien für künftige Entwicklungen



Handel & Co.



Wohnen

- Bauliche innerstädtische Nachverdichtung



Mobilität

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Stärkung alternativer Mobilität



Freiraum



Klimaanpassung

- Aufwertung der Schlachte als ansprechendes Entree
- Etablierung von Klimaanpassungsmaßnahmen

4.10 Quartier „Schlachte I Grüner Garten I Kostverloren“

Bestandsbeschreibung

- Nutzungen

Im nördlichen Bereich „Grüner Garten“ überwiegt die Wohnnutzung. Zudem befindet sich südlich der Schlachte ein Hotel. Im Westen und Süden des Quartiers liegen großflächige Stellplatzanlagen.

- Stadtbild

Im Bereich des ehemaligen Hafenbeckens befinden sich kleinteilige und zum Teil sanierte Gebäude. Der Platz bildet eine stadthistorische Besonderheit, die Gestaltung wird dieser jedoch nicht vollständig gerecht. Die Bebauung entlang der Straße „Kostverloren“ ist heterogen und es fehlt an einer Raumkante. Große Teile des Quartiers stellen sich als begrünte Stellplatzanlagen dar.

- Stärken

Die Stellplatzanlagen liegen zentral im Stadtgefüge und sind durch Fußwege an die Einkaufsstraßen angebunden. Darüber hinaus verfügen manche Stellplätze über eine erweiterte Infrastruktur mit E-Ladestationen, Infotafeln und öffentlichen Toiletten. Die Stellplätze sind zudem Teil eines Parkraumbewirtschaftungssystems.

- Schwächen

Die Schlachte zeigt sich als großer, hoch versiegelter, nicht barrierefreier Platz. Die querende Straße verursacht Lärmbelastungen. Das Quartier nimmt eine eher rückwärtige Lage innerhalb der Innenstadt ein. Insbesondere im Bereich der Straße

„Kostverloren“ ist eine ungeordnete Gebäudestruktur vorzufinden. Mit Blick auf die zentrale Lage ist die vorhandene bauliche Dichte als gering einzustufen.

Leitlinien

- Handel & Co. I Wohnen

Im Sinne der vorrangigen Innenentwicklung und dem sparsamen Umgang mit Flächen in Siedlungsrandbereichen wird langfristig eine städtebauliche Nachverdichtung in diesem Quartier angestrebt. Bestehende Nutzungen sollten in diesem Zusammenhang erhalten und gestärkt werden.

- Mobilität

Die Verkehrsführung rund um die Schlachte ist gegenwärtig nicht eindeutig und bildet Barrieren im Platzbereich. Entsprechend wird eine Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem Bereich erforderlich. Die vorhandenen Infrastrukturen der Stellplatzanlagen sollten im Sinne einer zukunftsfähigen Mobilität durch weitere Infrastrukturen (z.B. Car- und Bike-Sharing) ergänzt werden. Darüber hinaus wird angeregt, das vorhandene Parkleitsystem zu modifizieren und damit die Parksuchverkehre besser zu steuern. Die genannten Ziele erhöhen maßgeblich die Attraktivität des Quartiers.

- Freiraum I Klimaanpassung

Für die Schlachte wird eine Erhöhung der Aufenthaltsqualität angestrebt. Im Sinne der Klimaanpassung sollten hier Entseidelungen und Pflanzungen vorgenommen werden.



Abb. 67 | Maßnahmen Quartier „Schlachte | Grüner Garten | Kostverloren“

Vorbereitende Maßnahmen

- ① Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans „Wallanlagen / Verbindung Schlachte“
- ② Änderung / Neuaufstellung der Bebauungspläne Nr. 26 und Nr. 27 zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nachverdichtung

Bauliche Maßnahmen

- ① langfristig: städtebauliche Nachverdichtung im Bereich „Grüner Garten“
- ② Errichtung eines Fahrradparkhauses (Radabstellanlage, E-Ladesäulen, Schließfächer etc.)
- ③ Entsiegelung und Ausweitung der Begrünung auf den Stellplatzflächen

Vorbereitende Maßnahmen

1. Städtebaulicher und freiraumplanerischer Rahmenplan

Der beschlossene städtebauliche und freiraumplanerische Rahmenplan „Wallanlagen und Verbindung Schlachte“ wurde 2022 erarbeitet und ist sukzessive umzusetzen. Ziel ist die Aufwertung der denkmalgeschützten Wallanlagen sowie die Stärkung zwischen der Altstadt und dem ehemaligen Hafenbecken, der sogenannten Schlachte. Vorgeschlagene Maßnahmen sowie konkrete Bau- und Sanierungsmaßnahmen innerhalb des Quartiers sind mit dem Rahmenplan abzustimmen. Wesentliche Prämisse ist die Wahrung des Denkmalschutzes der Schlachte.

2. Änderung / Neuaufstellung der Bebauungspläne

Zur Steuerung der zulässigen städtebaulichen Dichte, sollte eine differenzierte Änderung bzw. Neuaufstellung der geltenden Bebauungspläne Nr. 26 „Stadtmitte / Alter Markt“-Teilbereich „Kattrepel / Grüner Garten“ und Nr. 27 „Schlachte“ hinsichtlich der zulässigen Grundflächenzahl und der Geschossigkeit vorgenommen werden.

Bauliche Maßnahmen

1. Nachverdichtung

Langfristig soll eine Nachverdichtung innerhalb des Quartiers, insbesondere im Bereich „Grüner Garten“ vorzunehmen. Bei steigen-

der Nachfrage nach Wohnraum sollten vorrangig Flächen im bestehenden Siedlungsbereich in Anspruch genommen werden. Bei einem veränderten Mobilitätsverhalten könnten langfristig auch Stellplatzflächen zugunsten von Wohnraum umgewandelt werden.

2. Einrichtung eines Fahrradparkhauses

Der Radtourismus hat in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung gewonnen. Gleichzeitig ist der Anspruch an die Radabschellanlagen (überdacht, mit Ladestation und weiterer Ausstattung wie bspw. Schließfächer) gestiegen. Viele Touristen kommen von Osten über den Hooksweg in die Stadt, so dass sich das Quartier für die Errichtung eines kleinen Fahrradparkhauses in zentraler Lage besonders eignen würde. Damit wird die Anbindung der Stadt Jever sowie der Fahrradtourismus gestärkt.

3. Teilentsiegelung und Pflanzung

Hinsichtlich der Klimaanpassung wird eine Teilentsiegelung und Pflanzung von Bäumen für den Bereich der Schlachte sowie den Stellplatzanlagen vorgeschlagen. Die Maßnahme schafft eine ansprechende Gestaltung der Platzfläche bzw. der Stellplätze. Zudem dienen die Bäume als natürliche Schattenspenden im öffentlichen Raum.



Abb. 68 | Nutzungen Quartier „Mühlenstraße“

Leitlinien für künftige Entwicklungen



Handel & Co.



Wohnen

- Beibehaltung und Ergänzung der vorhandenen Nutzungsmischung



Mobilität

- Ergänzung der vorhandenen Infrastruktur zur Stärkung des multimodalen Verkehrsverhaltens



Freiraum



Klimaanpassung

- Stärkung des Charakters als „grüne Einfallsstraße“

4.11 Quartier „Mühlenstraße“

Bestandsbeschreibung

- Nutzungen

Die Nutzungsmischung besteht aus öffentlichen Einrichtungen, Gastronomie, Wohnen und hauptsächlich Dienstleistung. Der Anteil der Wohnnutzungen in den Erdgeschosszonen ist relativ gering.

- Stadtbild

Das Quartier bietet eine abwechslungsreiche Mischung aus zum Teil historischen Gebäuden und Neubauten. Insbesondere die Agentur für Arbeit steht als Gebäudekomplex unter Denkmalschutz. Die Baukörper sind zum öffentlichen Straßenraum orientiert und weisen eine heterogene Raumkante in Bezug auf die Gebäudehöhe auf. Die vorhandene Gastronomie verfügt teils über Außen-sitzbereiche. Der Straßenraum ist großzügig angelegt. Im Querschnitt verlaufen neben der Fahrbahn Parkstreifen und Fuß- und Radwege.

- Stärken

Die vorhandene Nutzungsmischung wird als Stärke angesehen. Zudem nimmt der breite und begrünte Straßenraum einen „Boulevard-Charakter“ ein. Die breiten Flächen vor den Gebäuden eignen sich für Sitzbereich der Gastronomie. Das historische Gebäude der Agentur für Arbeit ist ansprechend gestaltet und stiftet Identität.

- Schwächen

Die Raumkante ist in Teilen sehr heterogen, teils lückenhaft.

Leitlinien

- Handel & Co. | Wohnen

Die vorhandene Nutzungsstruktur soll langfristig gestärkt und damit die Einfallstraße in die Innenstadt attraktiviert werden. Insbesondere die Stärkung der Dienstleistungen und Gastronomie ist weiterzuführen. Zur Verbesserung des Stadtbildes wird angeregt, die sanierungsbedürftigen Gebäude instand zu setzen. Zudem sollte bei Abriss und Neubau bzw. Nachverdichtung eine an den Bestand angepasste Höhenentwicklung vollzogen werden, so dass eine einheitliche Raumkante geschaffen wird.

- Mobilität

Die im Bereich der Mühlenstraße vorhandene Bushaltestelle wurde zuletzt durch Radabstellbügel ergänzt. Die Schaffung weiterer Ausstattung in diesem Bereich, wie z .B. Wartebänke oder Bike-Sharing-Angebote kann das multimodale Verkehrsverhalten stärken und das öffentliche Personennahverkehrsangebot attraktivieren.

- Freiraum | Klimaanpassung

Der vorhandene grüne Charakter der Einfallstraße sollte langfristig gewahrt werden. Der Anteil an Grünstrukturen stellt einen wesentlichen Beitrag im Rahmen der Klimaanpassung dar. Entsprechend sind die Bestände sind zu wahren und der Ausfall durch Neupflanzungen zu ersetzen.



Abb. 69 | Maßnahmen Quartier „Mühlenstraße“

Vorbereitende Maßnahmen

- ① Änderung des Bebauungsplanes Nr. 28 II zur Anpassung der Geschossigkeit und damit zur Erhöhung der städtebaulichen Dichte

Bauliche Maßnahmen

- ① Ergänzung der Bushaltestellen um Stadtmobiliar (Wartebereich, Sitzbank)
- ② Ergänzung der Baumpflanzungen zur Stärkung des grünen Boulevard-Charakters

Vorbereitende Maßnahmen

1. Änderung des Bebauungsplanes

Zur Steuerung der zulässigen städtebaulichen Dichte wird eine differenzierte Änderung des geltenden Bebauungsplanes Nr. 28 Teilbereich II „Mühlenstraße / Grashausweg / Herrenbleiche“ hinsichtlich der zulässigen Grundflächenzahl und der Geschossigkeit vorgenommen. Darüber hinaus wird die bereits angesprochene Gestaltungssatzung (s. Maßnahme 2 für die gesamte Innenstadt) im Rahmen der Bauleitplanung zu berücksichtigen und somit ein aufeinander abgestimmtes städtebauliches Bild zu erzeugen.

Bauliche Maßnahmen

1. Stadtmöblierung

Die Maßnahme sieht die bedarfsgerechte Ausweitung und Ergänzung der vorhandenen Stadtmöbel im Bereich der Bushaltestellen vor. Insbesondere Sitzbänke und Infotafeln können das vorhandene Angebot ansprechend ergänzen. Dabei sollte die Maßnahme zum Stadtmöblierungskonzept für die gesamte Innenstadt (s. S. 57) zwingend berücksichtigt werden.

2. Pflanzung von Straßenbäumen

Gemäß dem Leitbild zur Gestaltung des Freiraums und der Klimaanpassung wird für den Straßenraum der Mühlenstraße, der Erhalt und die Pflanzung von Straßenbäumen vorgeschlagen. Die Maßnahme stärkt die bereits vorhandene ansprechende Gestaltung des Straßenraumes und trägt zu einer Betonung der Eingangssituation in die Innenstadt bei.

4.12 Maßnahmenübersicht

Maßnahmen für die gesamte Innenstadt	
Nr.	Maßnahmen
1	Errichtung eines Flächen- und Leerstandsmanagement inkl. Strategien für Vergnügungsstätten
2	Aufstellung einer Gestaltungssatzung
3	Verstärkte Berücksichtigung der Werbeanlagensatzung
4	Einrichtung eines Gestaltungsbeirats
5	Einrichtung eines Fonds für Unterflur-Müllsysteme
6	Förderung von Dach- und Fassadenbegrünung
7	Erarbeitung eines Stadtmöblierungskonzeptes inkl. Orientierung für Fußgänger
8	Etablierung von Quartiersgaragen / Organisation von Anwohner- und Beschäftigtenparkens
9	Ergänzung und Verbesserung des vorhandenen Parkleitsystem

Maßnahmen für die einzelnen Quartiere

St.-Annen-Quartier

Nr.	Vorbereitende Maßnahmen
1	Differenzierte Änderung der Bebauungspläne Nr. 55 und Nr. 91 von „Kerngebiet“ und „Mischgebiet“ in „Urbanes Gebiet“
2	Unterstützung der Quartiersinitiative für Maßnahmen der Identitätsfindung
3	Konzept für die Einrichtung eines Quartiersparkhauses • Prüfung der vorhandenen Kapazitäten • Aufstellung von Organisationsstrukturen • Prüfung von Carsharing
Nr.	Bauliche Maßnahmen
1	Impulsprojekt: St.-Annen-Straße Nr. 1 - 3
2	Einrichtung eines Quartiersparkhauses
3	Nutzung der rückwärtigen Flachdächer und Fassaden für Dachbegrünung
4	Pflanzung von Straßenbäumen zur Klimaanpassung und zur Gestaltung des öffentlichen Raumes

Quartier „Burgstraße I Prinzenallee“

Nr.	Vorbereitende Maßnahmen
1	Differenzierte Änderung des Bebauungsplans Nr. 98 für die Möglichkeit der Stärkung des Wohnens
Nr.	Bauliche Maßnahmen
1	Sanierung der in die Jahre gekommenen Häuserfassade
2	Entsiegelung und Begrünung des Kirchhofes sowie der Straßenräume

Quartier „Am Kirchplatz“

Nr.	Vorbereitende Maßnahmen
1	Erarbeitung eines Vergnügungsstättenkonzeptes zur Verlagerung der Spielotheken
Nr.	Bauliche Maßnahmen
1	Sanierung oder sensible Einfügung eines Neubaus im Bereich des Leerstandes, wünschenswerte Nutzung zur Stärkung des Kirchplatzensembles (EG: Gastronomie, Handel / OG: Wohnen); Gestaltung / Nutzung des Ladenlokals als Zwischennutzung

2	Sperrung des nördlichen Kirchplatzes für den motorisierten Verkehr; Neuordnung des Einbahnstraßenprinzips (Verkehrsversuch)
3	Ergänzung des Stadtmobiliars zur Aufwertung des Kirchplatzes als Verweilstandort
Quartier „Alter Markt Kaakstr. Neue Str. Schlachtstr.“	
Nr.	Vorbereitende Maßnahmen
1	Umsetzung der Ergebnisse des sich in Arbeit befindlichen denkmalpflegerischen Rahmenplans
2	Umsetzung der Ergebnisse des Rahmenplans „Sanierungsgebiet IV: Wallanlagen und Schlachte/ Lohne“
Nr.	Bauliche Maßnahmen
1	Förderung alternativer Mobilitätsangebote; Ausweitung der Radabstellmöglichkeiten
2	Neuordnung der Stellplätze
3	Neuordnung des Stadtmobiliars zur Aufwertung des Alten Markts als Verweilstandort
4	Schaffung von Barrierefreiheit im öffentlichen Raum
5	Klimaanpassung im öffentlichen Raum
Quartier „Am Wall“	
Nr.	Vorbereitende Maßnahmen
1	Analyse von Flächenpotenzialen für die Schaffung von gemeinschaftlichen Stellplatzanlagen
Nr.	Bauliche Maßnahmen
1	Sanierung und Aufwertung der in die Jahre gekommenen Fassaden
2	langfristig: bei Aufgabe eines Betriebes / Wohngebäudes: Errichtung einer Quartiersgarage, zur Freihaltung der Wallanlagen von ruhendem Verkehr oder sensible Baulückenschließung im Maßstab des Bestandes
Quartier „Fräulein-Marien-Straße“	
Nr.	Bauliche Maßnahmen
1	Sanierung und Aufwertung der Fassaden in die Jahre gekommener Baukörper
2	Neuordnung der Stellplatzflächen zur Freihaltung der Verkehrsfläche
3	bei Nachverdichtung / Abriss und Neubau: Fokus auf Wohnnutzung; aber auch Errichtung einer Quartiersgarage, zur zentralen Bündelung der ruhenden Verkehre in zentrale Lage zur Innenstadt und Altstadt

Quartier „Wallanlagen I Schloss“

Nr.	Vorbereitende Maßnahmen
1	Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans „Wallanlagen / Verbindung Schlachte“
Nr.	Bauliche Maßnahmen
1	Aufwertung der Eingangsbereiche zum Schloss und zu den Wallanlagen an der Touristeninfo
2	Verbesserte Einbindung der Touristeninformation durch langfristige Umnutzung des Stellplatzes
3	Sanierung der gesamten Wallanlagen gem. Rahmenplan (z.B. Barrierefreiheit)
4	Umsetzung der in der Fließwegeanalyse ermittelten Einleitstellen des Niederschlagswassers in die Graften
5	Anschluss der Dachflächen von öffentlichen Gebäuden an die Graften

Quartier „Schlachte I Grüner Garten I Kostverloren“

Nr.	Vorbereitende Maßnahmen
1	Umsetzung des städtebaulichen Rahmenplans „Wallanlagen / Verbindung Schlachte“
2	Änderung / Neuauftellung des Bebauungsplanes Nr. 26 zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Nachverdichtung
Nr.	Bauliche Maßnahmen
1	langfristig: städtebauliche Nachverdichtung im Bereich „Grüner Garten“
2	Errichtung eines Fahrradparkhauses (Radabstellanlage, E-Ladesäulen, Schließfächer etc.)
3	Entsiegelung und Ausweitung der Begrünung auf den Stellplatzflächen

Quartier „Mühlenstraße“

Nr.	Vorbereitende Maßnahmen
1	Änderung des Bebauungsplanes Nr. 28 II zur Anpassung der Geschossigkeit und damit zur Erhöhung der städtebaulichen Dichte
Nr.	Bauliche Maßnahmen
1	Ergänzung der Bushaltestellen um Stadtmobiliar (Wartebereich, Sitzbank)
2	Ergänzung der Baumpflanzungen zur Stärkung des grünen Boulevard-Charakters

5. UMSETZUNGSSTRATEGIE



Abb. 70 | Öffentlichkeitsarbeit in der Planung

5.1 Priorisierung und Zeitplan

Die im Rahmen des Innenstadtkonzeptes erarbeiteten Leitlinien, geben die langfristige Zielrichtung der einzelnen Quartiere und bilden generell den Orientierungsrahmen bei konkreten Baugesuchen und Projekten.

Priorität 1: Übergeordnete Maßnahmen und planerische Grundlagen

Zeitlich gesehen, bilden einige übergeordneten Maßnahmen den Anfang der Umsetzung, da sie für die weitere Steuerung der Entwicklung von grundlegender Bedeutung sind.

- Flächen-und Leerstandsmanagement

Insbesondere Maßnahmen wie das Flächen- und Leerstandsmanagement, welches aufgestellt, gepflegt und aktiv gemanagt werden muss, bildet das zentrale Instrument zur Aktivierung von Potenzialflächen in der Innenstadt (z.B. St. Annen-Straße/Kirchplatz). Zudem birgt sie die Möglichkeit eine gebündelte Kommunikationsschnittstelle zwischen Eigentümern und Investoren bzw. Gewerbetreibenden zu sein. Weitere Aufgabe ist die Verknüpfung und Abstimmung innerhalb der Verwaltung.

- Anpassung Bauleitplanung

Um dem Flächenmanagement und damit auch den potenziellen Investitionen die nötige rechtssichere Grundlage zu geben, ist eine Anpassung der in den Kapiteln genannten Bebauungspläne zu empfehlen. Insbesondere dort, wo eine Neuorientierung oder Konzentration der Nutzungsmischung sowie städtebauliche Nachverdichtungen angestrebt werden, sind frühzeitig klare Aussagen in den

Bebauungsplänen zu treffen. Insbesondere sind hierfür die Bebauungspläne in den Bereichen Lange Meile, Lohne und Kostverloren zu nennen.

- Organisation des Anwohner- und Beschäftigtenparkens: Quartiersgaragen

Das Instrument des gezielten Flächenmanagement bildet auch die Schnittstelle zu der Schaffung von Quartiersgaragen, um den Bedarf an Anwohnerstellplätzen entgegenzukommen und gleichzeitig den öffentlichen Raum vom ruhenden Verkehr zu entlasten.

Bestandteil der Maßnahme ist neben der Suche nach geeigneten Flächen auch die Entwicklung einer Systematik und Organisation der Anwohner- und Beschäftigtenstellplätze. Der Fachbeitrag Mobilität hat ergeben, dass die Stellplatzanlagen in der Innenstadt nicht vollständig ausgelastet sind. An dieser Stelle ist weiterzuarbeiten, inwieweit dieses Potenzial für ein geregeltes Anwohner- und Beschäftigtenparken genutzt werden kann (Stichwort Anwohner-/Beschäftigtenparkausweise).

Bestandteil der Quartiersgaragen ist aber auch die Schaffung eines alternativen Mobilitätsangebotes, wie z.B. die Einführung eines Car-Sharing-Angebotes um eine adäquate Alternative zum privaten Pkw anzubieten. Die Attraktivität des Angebots ist dabei maßgeblich abhängig von der Nähe zum Wohnort und von der Qualität der „Umsteigemöglichkeiten“ z.B. Fahrrad - Car-Sharing. Dezentralität, Fahrradinfrastruktur, Schließfächer sowie ggf. weitere Infrastruktur wie Paketstation und eine qualitätsvolle, kriminalpräventive

Gestaltung ist daher von entscheidender Bedeutung.

- Optimierung des Parkleitsystems

Neben der Strukturierung des Anwohner- und Beschäftigtenparkens bildet die Optimierung des Parkleitsystems einen wichtigen Baustein der besseren Ausnutzung der öffentlichen Parkplätze. Das Parkleitsystem dient vor allem den auswärtigen und ortsunkundigen Besuchern, die einem solchen Leitsystem intuitiv folgen, sofern es leicht verständlich und schlüssig ist. Hier gilt es die Empfehlungen des Fachbeitrags Mobilität umzusetzen

Das Maßnahmenbündel rund um den ruhenden Verkehr, aber auch der Schaffung von Alternativen und Verbesserung der Fahrradinfrastruktur, ist Grundlage für verschiedene Entwicklungsperspektiven im Hinblick auf eine Stärkung des Tourismus, der Wirtschaft aber auch für eine höhere Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie auf dem Weg zu mehr Klimaschutz.

- Gestaltungssatzung

Für die Pflege des identitätsstiftenden und baugeschichtlich bedeutsamen Stadtbildes, welches für den wirtschaftlichen Erfolg der Innenstadt von grundlegender Bedeutung ist, sind mehrere übergeordnete Maßnahmen umzusetzen. Priorität sollte hier die Aufstellung einer Gestaltungssatzung für den gesamten Bereich der Innenstadt haben, um ein übersichtliches Instrument für die gestalterische Bewertung und Bewilligung von Bau-

gesuchen rund um Sanierungen und Neubauvorhaben zu erlangen.

- Gestaltungsbeirat

Entwickeln sich Investitionsinteressen in Bereichen, in denen noch keine rechtssicheren Vorgaben vorliegen, sind die Vorhaben vor dem Hintergrund der Ziele und Leitlinien des Innenstadtkonzeptes zu bewerten. Hierbei bilden insbesondere die Aussagen der Mikroquartiere eine Bewertungsgrundlage: Passt das Konzept zur Charakteristik des Viertel? Sind Erdgeschosszonen lebendig gestaltet? Ist die Kubatur und Gestaltung jevertypisch und damit unverwechselbar? Sind die Fragen des ruhenden Verkehrs gelöst bzw. werden Angebote für alternative Mobilität gemacht, um die Innenstadt von zusätzlicher Belastung zu schützen?

Diese und viele weitere Fragen sind komplex. In diesem Kontext bildet ein Gestaltungsbeirat ein hilfreiches Instrument. Der Beirat kann mit externem Fachverstand stadtbildprägende Vorhaben bewerten und Empfehlungen aussprechen, die Verwaltung und Politik bei der Entscheidungsfindung und Bewilligung, aber auch im Dialog mit den Investoren helfen. Erfahrungen zeigen, dass Projekte zielgerichteter geplant und umgesetzt werden, so dass am Ende eine Bereicherung des Stadtbildes erreicht werden kann. Ein externer Gestaltungsbeirat besteht aus ca. 5 Fachleuten aus den Bereichen Architektur, Stadtplanung und Landschaftsarchitektur. ergänzt wird er

durch Sachverstand aus der Verwaltung. Er tagt üblicherweise nach Bedarf und wird von der Verwaltung einberufen.

- Stadtmöblierungskonzept

An vielen Stellen im Innenstadtbereich wird geplant und künftig auch gebaut. Bereits (planerisch) angestoßenen Umgestaltungsmaßnahmen wie im Bereich Wallanlagen, Alter Markt, Kiebitzplatz und Schlachte sowie die vielen kleinen Plätze, Gassen und Winkel sind ausgestattet mit verschiedenen Stadtmöbeln, Bänken, Abfalleimern sowie auch Schildern und Tafeln zur Stadtgeschichte, Hinweise zu Geschäften und touristischen Zielen, die in den kommenden Jahren ggf. ausgetauscht und ergänzt werden müssen. Um effektiver vorzugehen, ist es empfehlenswert ein Konzept unter Beteiligung der Bürgerschaft zu erarbeiten, welches zentrale Vorgaben für Ausstattungselemente enthält, so dass auch das Stadtmobiliar langfristig zu einem unverwechselbaren und qualitätsvollen Bestandteil des Stadtbildes wird.

Priorität 2: Anreizfinanzierung

Um einige wichtige kleinere Maßnahmen (Unterflur-Müllbehälter, Dach- und Fassadenbegrünung, Fassadensanierung), die jedoch in Summe einen wesentlichen Beitrag zur Aufwertung des Stadtbildes und zur Verbesserung der Klimaanpassung bilden, ist es empfehlenswert, eine Anreizfinanzierung für private Eigentümer anzubieten. Es ist zu prüfen, inwieweit unterschiedliche Fonds für

einen bestimmten Zeitraum und zu welchen Bedingungen eingerichtet werden können, um kleinere Maßnahmen zu einem gewissen Prozentsatz oder pauschal städtischer Seits zu fördern.

Städtebauförderung

Vor dem Hintergrund eines Sanierungsgebietes oder einer städtebaulichen Entwicklungsmaßnahmen sind Fassadenprogramme und Verfügungsfonds auch mit Mitteln der Städtebauförderung im Rahmen des Programms „Lebendige Zentren“ förderbar. Des Weiteren existieren weitere Förderprogramme, die zum Teil jährlich ausgeschrieben werden. Hilfreich ist hierfür die Übersicht der NBank zu allen aktuellen Förderprogrammen und deren Richtlinien.

Quartiersgemeinschaften Niedersachsen

Das Niedersächsische Quartiersgesetz (NQG) ist am 08. Mai 2021 in Kraft getreten. Mit dem Gesetz werden Regelungen zur Stärkung der Innenstädte, Orts- und Stadtteilzentren und anderer Quartiere durch private Initiativen und insbesondere für deren Finanzierung getroffen. Grundstückseigentümer, Einzelhandel, Angehörige freier Berufe und andere Geschäftsleute können sich auf freiwilliger Basis zusammenschließen, um gemeinsam Aufwertungsmaßnahmen für das Quartier durchzuführen.

Um die Umsetzung des NQG zu unterstützen, gewährt das Land Niedersachsen eine Anschubfinanzierung. Die zur Förderung

notwendigen Rahmenbedingungen werden durch die Richtlinie „Niedersächsische Quartiersinitiativen“ festgelegt. Das Programm wäre eine mögliche Unterstützung der Straßengemeinschaften für Projekte der Profilschärfung und des gemeinsamen Marketings.

Kurz-, mittel- und langfristig: Vorbereitende und bauliche Einzelmaßnahmen der Mikroquartiere

Die vorbereitenden und baulichen Maßnahmen für die einzelnen Mikroquartiere unterscheiden sich stark in ihrem möglichen Umsetzungshorizont. Einzelne Maßnahmen wie die Ausweitung der Bepflanzung lassen sich beispielsweise zeitnah umsetzen, dagegen wird die Schaffung von Quartiersgaragen langfristiger Natur sein. Grundlegend für die Umsetzung der Maßnahmen ist immer die Flächenverfügbarkeit sowie die Mitwirkungsbereitschaft in privaten Eigentümern.

Starter-Projekte

- Verkehrsversuch

Es empfiehlt sich, sogenannte „Starter-Projekte“ zu benennen, deren Umsetzung impulsgebend für die Bewohner, die Politik und Verwaltung angesehen werden, so dass Maßnahmen konkret und zügig umgesetzt werden können.

Ein solches Starter-Projekt ist beispielsweise der Verkehrsversuch am nördlichen Kirchplatz, durch den Innenstadtentwicklung öffentlichkeitswirksam erprobt werden.

- Sanierungsgebiet Wallanlagen / Schlachte / Lohne

Weitere Starter-Projekte beinhaltet der aktuell erarbeitete Rahmenplan „Sanierungsgebiet Wallanlagen / Schlachte“. Der Rahmenplan ist bereits beschlossen, Maßnahmen zeitlich eingeordnet und eine Unterstützung durch Mittel der Städtebauförderung bewilligt. So können z.B. die Verbindung Altstadt - Neustadt am Kiebitzplatz oder der Bereich Bunkerplatz zeitnah umgesetzt werden.

Letztendlich ist eine strukturierte und gezielte Vorgehensweise in der Umsetzung der einzelnen Maßnahmen von besonderer Bedeutung.

5.2 Öffentlichkeitsbeteiligung

Im Rahmen Innenstadtkonzeptes hat eine umfassende Beteiligung der Bürger sowohl mit Vor-Ort-Veranstaltung als auch über eine Online-Plattform stattgefunden. Der Beteiligungsprozess hat gezeigt, dass die Bürger interessiert an der Entwicklung ihrer Stadt sind. Eigentümer, Anwohner und Gewerbetreibende sind im Rahmen von Planungsprozessen einzubinden und Vorgänge transparent darzustellen, so dass eine Akzeptanz für Veränderungen erreicht werden kann.

Die Begleitung von Konzepterarbeitungen durch die Bürgerschaft bildet hierbei den ersten Baustein. So kann z. B. das Stadtmöblierungskonzept mithilfe einer Bürgerbeteiligung ggf. einer Projektgruppe, erarbeitet werden. Gemeinsam sollten Anforderungskriterien an die Elemente aufgestellt werden. Im Folgenden könnten verschiedene Stadtmöbelelemente als „Best Practice“ Beispiele vorgestellt und ggf. im Rahmen einer Exkursion besichtigt werden. Am Ende sollte ein Konsens erreicht werden, der in einer Möblierungsrichtlinie für die Innenstadt festgehalten wird.

Die am „Runden Tisch“ begonnene Einbeziehung der Straßengemeinschaften und Gewerbetreibenden hat sich als Plattform für einen konstruktiven Austausch erwiesen. Informationsvermittlung und Dialog sind wesentliche Eckpfeiler für die Mitwirkungsbereitschaft. Eine Verstetigung des Runden Tisches wäre daher wünschenswert.

5.3 Evaluierung

Während der Umsetzungsphase des Innenstadtkonzeptes ist in regelmäßigen Abständen (ca. 2 bis 3 Jahre) eine Evaluierung der bereits erfolgten Maßnahmen, aber auch der angestrebten Leitlinien vorzunehmen.

Es gehört auch dazu, die Bedeutung und Relevanz der einzelnen noch ausstehenden Maßnahmen kritisch zu hinterfragen, um ggf. die übergeordneten Leitlinien anpassen zu können. In die Bewertung der Ergebnisse der Evaluierung sind die politischen Gremien der Stadt mit einzubeziehen. Falls erforderlich, ist das Innenstadtkonzept an die veränderten Rahmenbedingungen oder Zielvorstellungen anzupassen.



Abb. 71 | Steinstraße mit baulichem Entwicklungspotential

6. Schlussbemerkung

Mit der Erarbeitung des Innenstadtkonzeptes 2023 für die Stadt Jever wurden wesentliche Leitlinien und Themenschwerpunkte für die gesamte Innenstadt, aber auch für die einzelnen neun Mikroquartiere erarbeitet. Sie dienen als Leitpapier für künftige Entwicklung und sichern die Attraktivität und Funktionalität der Innenstadt. Die zu Beginn aufgestellten Fragen wurden vor dem gesamtheitlich betrachtet, hinterleuchtet und kontrovers diskutiert. Hierdurch wurde das Bewusstsein für die vorhandenen Strukturen, ihren Stärken und Schwächen deutlich gestärkt.

Das bedeutsame historische Erbe der Stadt mit ihren schmalen Straßen und Gassen, der Abfolge von Plätzen und der kleinteiligen Bebauung bildet das wesentliche Rückgrat für die künftigen Entwicklungen. Die einzelnen Quartiere weisen dabei charakteristische Besonderheiten in dem Grundriss und der Bebauung, aber auch in der vorhandenen Nutzungsstruktur auf. Dadurch übt Jever eine hohe Anziehungskraft insbesondere für den Tourismus aus.

Für die künftige Entwicklung ist es wichtig, die bestehenden Qualitäten zu erhalten und langfristig zu stärken. Die analysierten Defizite sind Zeichen von punktuellen Funktionsverlusten und beeinflussen vor allem das Stadtbild. Folgeerscheinung, wie ein zunehmender Leerstand, Imageverlusten, die Herausforderungen des Klimawandels etc. muss frühzeitig entgegengewirkt werden.

Entsprechend wichtig ist es, kurzfristig erste Impulsprojekte wie beispielsweise der Verkehrsversuch am nördlichen Kirchplatz öffentlichwirksam anzustoßen und umzusetzen.

Der erarbeiteten Leitlinien und Maßnahmen für die gesamte Innenstadt, aber auch für die einzelnen Mikroquartiere, zeigen integrierte Lösungsansätze auf. Insbesondere durch die Erarbeitung der Fachbeiträge (Baustein Mobilität und Verkehr sowie der Fließwegeanalyse) konnten interdisziplinäre Ansätze gewählt werden.

Die Leitlinien sind bei künftigen Entwicklungen zu berücksichtigen und anhaltend zu evaluieren. Die Maßnahmen können schrittweise umgesetzt werden und sind jeweils vor dem möglichen finanziellen Hintergrund sowie den sich ändernden Rahmenbedingungen zu prüfen.

Februar 2023

WoltersPartner Stadtplaner GmbH

7. QUELLEN I IMPRESSUM

Abbildungsverzeichnis

Bei den nicht aufgeführten Abbildungen handelt es sich um eigene Fotos und Darstellungen.

Abb. 16 | Historische Karte der Altstadt (1768). Schripnest „Der Wasserstand in den Graften zu wehrhaften Zeiten“

Abb. 17 | Alter Markt (1900). Stadt Jever „Informationstafeln zur Stadthistorie“

Abb. 18 | Neue Straße (1902). Schripnest „Warum „Neue“ Straße?“

Abb. 19 | Am Kirchplatz (1901). Schripnest „Vom Glockenhaus zum Glockenturm für die Stadtkirche Jever“

Abb. 20 | Nördlicher Kirchplatz (1920). Stadt Jever „Informationstafeln zur Stadthistorie“

Abb. 21 | Flächennutzungsplan. Stadt Jever.

Abb. 22 | Planumringe Bebauungspläne. Stadt Jever.

Abb. 24 | Fließwegeakkumulation. Fachbeitrag Fließwegeanalyse 2023, Weber Ingenieure GmbH

Abb. 26 | Verkehrsführung Altstadt. Verkehrsentwicklungsplan 2016, Zacharias Verkehrsplanungen.

Abb. 27 | Handlungsempfehlungen. Fachbeitrag Baustein Verkehr und Mobilität 2023, abvi

Abb. 28 | Einzelhandelserhebung. Fortschreibung Einzelhandelskonzept 2022, Junker + Kruse.

Impressum

Auftraggeber

Stadt Jever

Der Bürgermeister

Dietmar Rüstmann

Uwe Hagedstedt

Am Kirchplatz 11

26441 Jever

Telefon: 04461 939 - 0

info@stadt-jever.de

www.stadt-jever.de

Bearbeitung

Baustein Mobilität und Verkehr

abvi

ambrosius blanke

verkehr.infrastruktur

Harald Blanke

Westring 25

44787 Bochum

Telefon 0234 9130 - 0

info@ambrosiusblanke.de

http://www.ambrosiusblanke.de

Bearbeitung

Stadtplanung

WoltersPartner Stadtplaner GmbH

Sonja Pack-Hast

Jasmine Lütke Harmann

Daruper Straße 15

48653 Coesfeld

Telefon 02541 9408 - 0

stadtplaner@wolterspartner.de

www.wolterspartner.de

Bearbeitung

Fließwegeanalyse

Weber-Ingeniure GmbH

Martin Schwefringhaus

Barbara Werth

Dahler Straße 65

42389 Wuppertal

Telefon 0202 256238-0

info@weber-ing.de

https://weber-ing.de

Coesfeld, im Februar 2023