ROTENBURG
WÜMME

Rotenburg Wümme

Rahmenplan Innenstadt und Niederungen

Impressum

Im Auftrag

Stadt Rotenburg Wümme
Große Str. 1
27356 Rotenburg (Wümme)
04261 710
www.stadt@rotenburg-wuemme.de
www.rotenburg-wuemme.de

Ansprechpartnerinnen und Bearbeitung

Team Städtebauförderung
stadtplanung@rotenburg-wümme.de
04261/71-0

Auftragnehmer

plan-werkStadt - Reesas/Wohltmann GbR
Am Wall 142
28195 Bremen
0421 506248
team@plan-werkstadt.de
www.plan-werkstadt.de
Kontakt:
Gerd Reesas

AC Planergruppe GmbH
Burg 7a
25524 Itzehoe
04821 68280
post@ac-planergruppe.de
www.ac-planergruppe.de
Kontakt:
Stefan Escosura

Stand der Beschlussfassung

Inhalt

1 Einleitung

1.1 Anlass für die Rahmenplanung 9

1.2 Aufgabe des Rahmenplans 10

2 Äußere Bedingungen für die Rahmenplanung

2.1 Geltungsbereich des Rahmenplans 12

2.2.1 Flächennutzungsplan 13

2.2.2 Bebauungspläne 14

2.3 Eigentumsverhältnisse 16

2.4 Aktuelle Entwicklungen 17

3 Sanierungsziele und Entwicklungsstrategie für die Rotenburger Innenstadt

3.1 Allgemeine Sanierungsziele 19

3.2 Entwicklungsstrategie 19

3.2.1 Multifunktionale Attraktivitätssteigerung der Innenstadt 20

3.2.2 Entwicklung von Potenzialflächen 20

3.2.3 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung 28

3.2.4 Die Innenstadt als identitätsstiftender Faktor 28

3.2.5 Mobilität effizient und verträglich gestalten 29

4 Allgemeine Maßnahmen im Sanierungsgebiet

4.1 Sanierung und Modernisierung von Gebäuden 31

4.2 Baukulturelle Qualität sichern 32

4.3 Mobilitätskonzept für die Innenstadt 33

4.4 Gebietsmanagement und Verfügungsfonds 34

4.5 Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt 35

5 Räumlich-funktionale Maßnahmen

1 Nachnutzungskonzept Sparkassengebäude und Gestaltungskonzept Pferdemarkt 36

2 Modernisierung des Freizeitbades „Ronolulu“ als Magnet für den Besuch der Rotenburger Innenstadt 39

3 Randbebauung zur Aalter Allee/Glockengießerstr. 42

4 Städtebaulich-gestalterische Betonung der Innenstadteingänge 45

5 Funktionale Integration der Alten Anstalt in die Innenstadt 47

6 Erhöhung des Grünflächenanteils durch Entsiegelung und standortgerechte Bepflanzung 49

7 Qualifizierung der Grünflächen mit verbesserter Aufenthaltsqualität und thematischer Verknüpfung (z.B. am Heimathaus) und in den Niederungen mit verbesserter Erlebbarkeit der Naturqualitäten (z.B. Teich / Rodau-Wiedau-Niederung) 51

8 Prüfung der die Fußgängerzone durchschneidenden Durchfahrung und der Parkticketzonen auf verkehrliche Neuorganisation 55

9 Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der gesamten Großen Straße inkl. der beiden Stadtplätze 57

10 Erneuerung und Qualifizierung der Spielplätze 59

11 Stärkere Integration des Stadtstreek in das Stadtbild und Etablieren eines gastronomischen Schwerpunkts 61

13 Entwicklung des Neuen Marktes 66

14 Gestalterische und verkehrliche Qualifizierung des Kirchhofs 69

15 Identifikation und Abbau von Angsträumen 72

16 Verbesserung der fußläufigen Anbindung des Wohngebiets Auf dem Loh 74

17 Schaffung und Verbesserung der fußläufigen Anbindung der Alten Anstalt 76

18 Umbau des Straßenzugs Mühlenstraße-Goethestraße-Bergstraße zu einer fahrradfreundlichen und barrierefreien Straße 78

19 Komfortable und barrierefreie Querungshilfen 80

20 Barrierefreie und attraktive Fußwege 82

21 Bessere Fahrradabstellmöglichkeiten 84

22 Mobilstation am Bahnhof sowie ggf. weitere Standorte im Stadtgebiet: intermodale Verknüpfungspunkte 86

23 Bau eines Veranstaltungszentrums 88

24 Bau von Quartiersgaragen 90

25 Ausweitung des Carsharingangebots 92

26 Stadtverträgliche City-Logistik und Lieferverkehre. Micro-Hubs 93

27 Neubau bzw. Sanierung von Brücken 94

28 Ausbau der Steinbeißergasse 96

1 Einleitung

1.1 Anlass für die Rahmenplanung

Die Stadt Rotenburg (Wümme) hat in den Jahren 2018/19 ein fördergebietsbezogenes ISEK (Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept) und Vorbereitende Untersuchungen (VU) für zwei Gebiete erarbeiten lassen:

- Innenstadt und Niederungen
- Wohngebiet „Auf dem Loh“

Auslöser für die VU war die Tatsache, dass die Innenstadt – wie viele Innenstädte vergleichbarer Städte in Niedersachsen auch – zunehmend strukturelle Probleme aufwies, denen mit den Instrumenten der Städtebauförderung entgegengewirkt werden sollte. Die Umgrenzung des Untersuchungsgebiets sollte nicht nur die eigentliche Innenstadt umfassen, sondern auch die im Westen umliegenden Niederungen von Wümme, Wiedau und Rodau. Auf diese Weise wurde der einzigartigen Einbettung der Innenstadt in die Landschaft Rechnung getragen.

Das zweite Untersuchungsgebiet „Auf dem Loh“ grenzt östlich an die Innenstadt an und ist mit dieser auf vielfältige Weise verwoben. Beide Gebiete wurden im November 2022 in die Städtebauförderung aufgenommen: „Innenstadt und Niederungen“ im Teilprogramm „lebendige Zentren“, das Wohngebiet „Auf dem Loh“ im Teilprogramm „Sozialer Zusammenhalt“.

In der VU wurden städtebauliche und funktionale Missstände identifiziert, für die im Rahmenplan Maßnahmen zur Behebung entwickelt werden. Damit die Sanierungsmaßnahmen für die Innenstadt die gewünschten Erfolge erzielen, ist eine Gesamtstrategie erforderlich, für die das Sanierungsverfahren den Rahmen bildet. Diese Strategie zielt vor allem auf eine Diversifizierung der Nutzungen in der Innenstadt ab, indem der bisherige Hauptzweck für den Besuch der Innenstadt – das Einkaufen – auf mehrere Standbeine verteilt werden soll: Gastronomie, Kultur, Freizeit, Bildung und Wohnen sollen zukünftig vermehrt in der Rotenburger Innenstadt stattfinden und dadurch ihre Attraktivität erhöhen.

1.2 Aufgabe des Rahmenplans

Ein städtebaulicher Rahmenplan wirkt als informelles Planungsinstrument, das primär Entwicklungspotenziale und Anpassungserfordernisse für eine bestimmte Gebietskulisse aufzeigt. Während die Vorbereitenden Untersuchungen die Darstellung der Notwendigkeit der Sanierung zur Beseitigung städtebaulicher Missstände sowie die Festsetzung des Sanierungsgebietes zum Ziel hatten, ist die Rahmenplanung eine städtebauliche Planung zur Vorbereitung der Sanierung (§ 140 Nr. 4 BauGB). Das heißt: der Rahmenplan ist das inhaltlich notwendige Instrumentarium zur Bestandsanalyse sowie zur inhaltlichen und räumlichen Konkretisierung von vorformulierten Zielen der VU und des ISEKs. Diese existierenden Zielvorschläge stellten die Referenz dar, die im weiteren Planungsverlauf kritisch hinterfragt und um weitere Aussagen ergänzt wurde.
Anders als ein fachlich eng eingegrenztes Gutachten dient der Rahmenplan der Entwicklung einer ganzheitlich integrierenden Sichtweise und berücksichtigt somit unterschiedliche Belange. Die zentrale Frage des Planungsverfahrens lautete deshalb: Welche Maßnahmen sollten in der Innenstadt und den angrenzenden Niederungen umgesetzt werden, um einen möglichst positiven Effekt auf die Funktionssicherung der Rotenburger Innenstadt ausüben zu können? Hierbei spielen die Überlegungen zur Entwicklung des Innovationsquartiers der Rotenburger Werke eine besondere Rolle, da hier ein wichtiger zusätzlicher „Player“ involviert ist.
Als informelles Planungsinstrument kann der Rahmenplan sein Gewicht nur durch öffentliche Diskussion entfalten. Ziel dieser intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit sowie wichtiger, relevanter Akteure aus verschiedenen Bereichen wie Politik, Verwaltung, Wohnungswirtschaft, Gewerbe, Einzelhandel, Bildung und Kultur war es, eine möglichst breite Akzeptanz zur Gebietsentwicklung zu erreichen und damit die Basis für eine hohe Umsetzungsbereitschaft zu schaffen. Weiterhin ist es gelungen, durch das Einspeisen von Insider- und Betroffenenwissen in den Entwurfsprozess eine Qualitätsverbesserung zu erreichen. Der Rahmenplan ist damit ein Steuerungsinstrument in einer Gemengelage unterschiedlicher Interessen.

Der Rahmenplan besteht aus drei Teilen:

- Textteil mit Beschreibung der Rahmenbedingungen, der Sanierungsziele und der Entwicklungsstrategie sowie umfänglich die dafür vorgeschlagenen Maßnahmen,
- Gestaltungsplan mit räumlicher Darstellung der vorgeschlagenen Maßnahmen,
- Maßnahmenplan mit einer übersichtsartigen Lokalisierung der vorgeschlagnen Maßnahmen.

Alle drei Planteile dienen der vereinfachten Darstellung von zukünftigen städtebaulichen Planungsmöglichkeiten. Erst auf Grundlage des Rahmenplanes können konkrete Einzelplanungen (z. B. Umgestaltung von Straßen und Plätzen, verkehrsberuhigende Maßnahmen, ...) so erfolgen, dass sie sich in das Gesamtkonzept der städtebaulichen Entwicklung einfügen.
Die Rahmenplanung ist daher substanzielle und unabdingbare Voraussetzung zur Beurteilung, Umsetzung und Förderung von Einzelvorhaben.
Der Rahmenplan unterliegt keinen gesetzlichen Bestimmungen mit einhergehenden bindenden Wirkungen für die Bürger. Die grundsätzliche Aussagekraft und Detaildarstellung der Themenbereiche stellt eine Zwischenstufe zwischen den Aussagen des Flächennutzungsplanes und den Festsetzungen eines Bebauungsplanes dar. Der Rahmenplan ist daher nicht statisch sondern dynamisch. Anhand verschiedener Alternativen und Varianten werden deswegen schon im Erarbeitungsprozess möglichst unterschiedliche Entwicklungen diskutiert. Ergeben sich im späteren Verlauf der Umsetzung der Sanierungsziele dennoch neue Rahmenbedingungen, so ist die Planung den jeweiligen Veränderungen entsprechend fortschreibbar.

2 Äußere Bedingungen für die Rahmenplanung

2.1 Geltungsbereich des Rahmenplans

Das Sanierungsgebiet „Innenstadt und Niederungen Rotenburg (Wümme)“ umfasst mehrere unterschiedlich strukturierte Gebiete, die zusammen den zentralen Bereich Rotenburgs bilden:

- Die Rotenburger Innenstadt mit ihren zentralen Geschäftsstraßen und den innerstädtischen Wohnquartieren,
- das Gebiet der innenstadtnahen Standorte der Rotenburger Werke sowie
- die direkt an die Innenstadt angrenzenden Niederungsbereiche von Wümme, Wiedau und Rodau.

Dieser Gebietszuschnitt resultiert aus einem umfassenden Begriff von „Innenstadt“, der im Rotenburger Fall die unterschiedlichen räumlichen Bereiche zueinander in Beziehung setzt und ihren jeweils spezifischen Beitrag zum Funktionieren der gesamten Innenstadt würdigt. Neben dem zentralen Bereich mit seinen klassischen Angeboten für Einkauf, Einkehr, Kommunikation und Wohnen, wie es dem landläufigen Verständnis einer typischen Innenstadt entspricht, wird deshalb hier auch eine wichtige historische Keimzelle mit betrachtet: Die Rotenburger Werke bzw. ihre Vorgängerinstitutionen stellten einen gewichtigen Wirtschaftsfaktor dar. Auch heute noch sind die Rotenburger Werke räumlich, sozial und wirtschaftlich ein wichtiger Bestandteil der Innenstadt und die gegenseitigen Wechselwirkungen sind vielfältig.

Rotenburg/Wümme weist eine geografische Besonderheit auf: Im Norden, Westen und Süden wird der Innenstadtbereich von Wasserläufen umflossen, deren Niederungsbereiche einerseits räumliche Entwicklungsbarrieren darstellen, andererseits aber äußerst wertvolle Gebiete für Naherholung und Natur darstellen und auf diese Weise der Innenstadtlage einen Zusatznutzen erbringen.

Der Geltungsbereich des Rahmenplans deckt das festgesetzte Sanierungsgebiet ab und entspricht damit der in der VU der „Gebietsabgrenzung Sanierungsgebiet“. Das Gebiet ist ca. 80,2 ha groß.

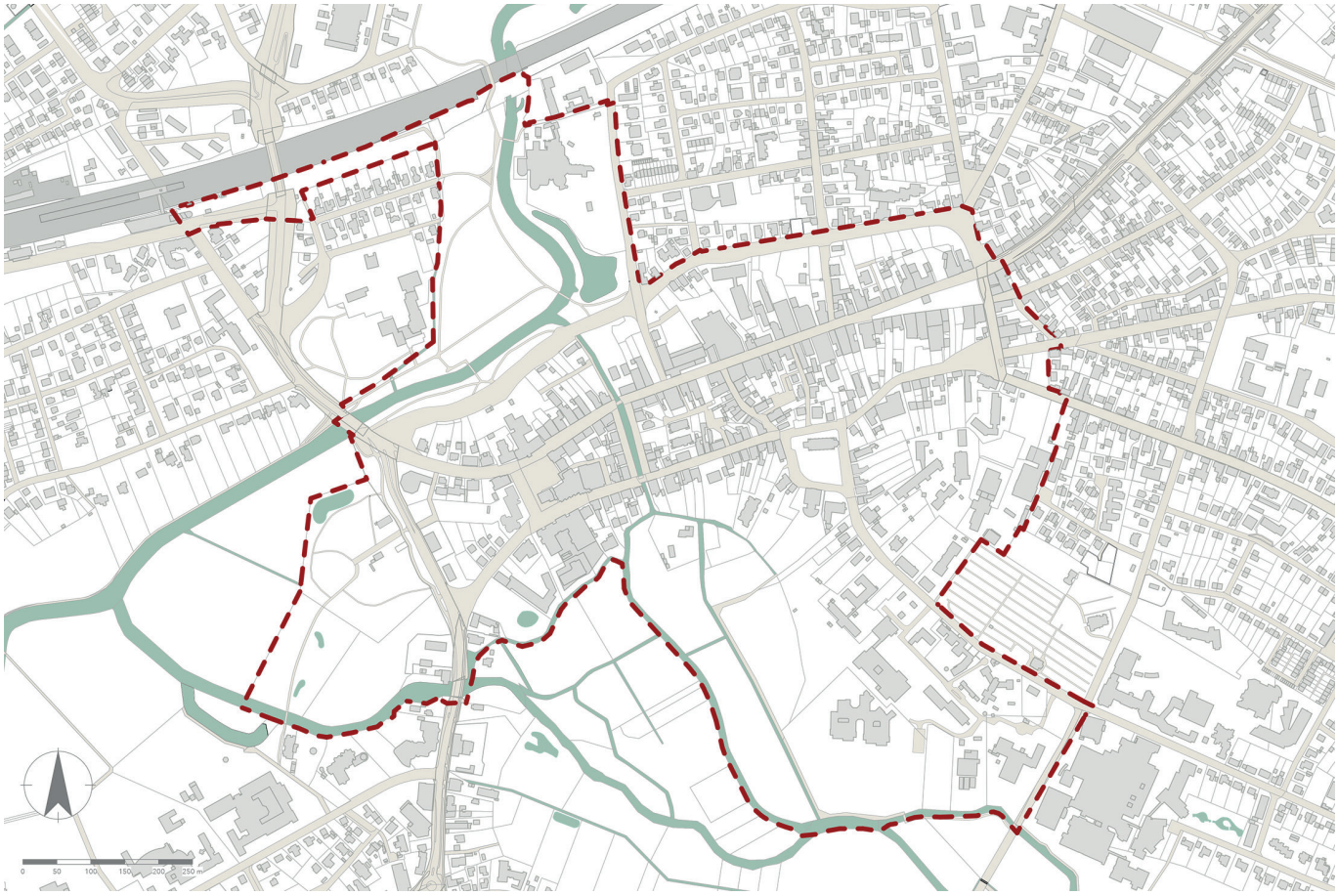


Abb. 01: Geltungsbereich des Rahmenplans (Quelle: AC Planergruppe)

2.2 Planerische Rahmenbedingungen

2.2.1 Flächennutzungsplan

Der seit Anfang Januar 1999 rechtsverbindliche Flächennutzungsplan setzt für die Innenstadt überwiegend gemischte Bauflächen fest. Das Gelände der Rotenburger Werke ist (ebenso wie das knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets gelegene Klinikum) als Sondergebiet festgesetzt. Die einzigen Wohnbauflächen des Gebiets befinden sich beiderseits der Lindenstraße südlich und östlich des Kantor-Helmke-Hauses. Amtsgericht, Rathaus, Stadtkirche und Gemeindehaus sowie das Ronolulu werden als Gemeinbedarfsflächen dargestellt. Die restlichen Flächen sind als Grünflächen mit unterschiedlicher Zweckbestimmung festgesetzt: Die Nödenwiesen und der Bereich rund um das Heimathaus sind als Grünanlagen dargestellt, die restlichen Bereiche der Niederungen als Flächen für die Landwirtschaft mit einzelnen eingestreuten Waldflächen.

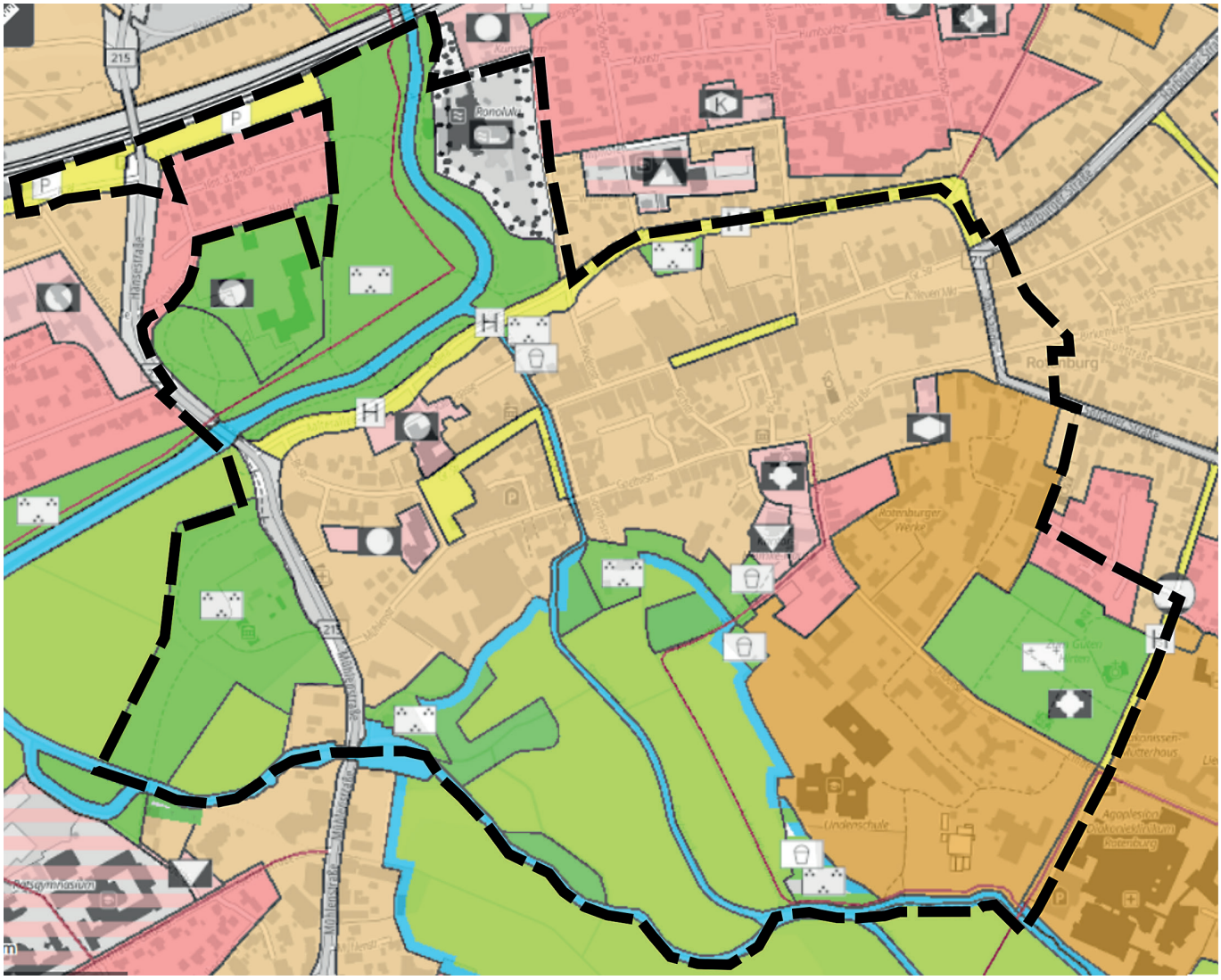


Abb. 02: Festsetzungen des Flächennutzungsplans (Quelle: Geoportal des Landkreises Rotenburg, Visualisierung: plan-werkStadt)

2.2.2 Bebauungspläne

Die Rotenburger Innenstadt ist fast vollständig mit Bebauungsplänen abgedeckt. Nur für das Areal der Kreisverwaltung, Teile der Alten Anstalt, die Grundstücke Bergstr. 6 bis 26, Goethestr. 14a, Goethestr. 20 bis 24 sowie Mühlenstr. 16 bis 18 und 17 liegen keine Festsetzungen eines Bebauungsplans vor.
Die meisten Bebauungspläne stammen aus den 1970er und 1980er Jahren. Nach 2010 wurden sechs Bebauungspläne neu aufgestellt und einer geändert.

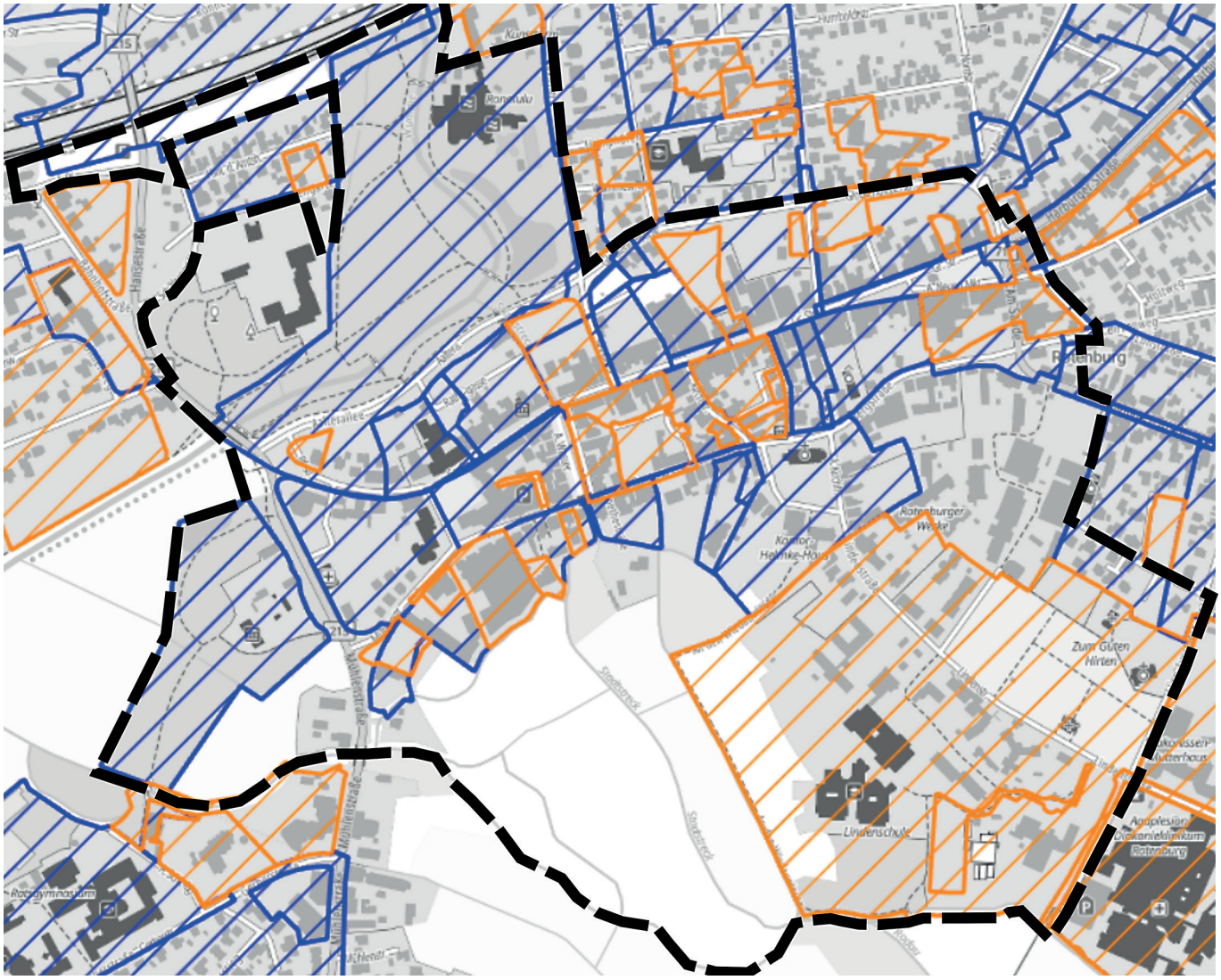


Abb. 03: Bebauungspläne im Sanierungsgebiet (Quelle: Geoportal des Landkreises Rotenburg, Visualisierung: plan-werkStadt)

- 001_03 (Beiderseits der Lindenstraße -3. Änderung, 15.07.1979)
- 002a (Rönnebrocksweg, 21.12.1970)
- 009 (Schloßpark/ Bischofshöhe, 15.03.1997)
- 016a (Gebiet zwischen Stadtstreek und Nödenstraße, 15.04.1987)
- 018 (Gebiet südlich der Goethestraße beiderseits des Stadtstreeks, 31.07.1989) mit Änderungen 018_01 (1. Änderung, 31.05.1993) und 018_02 (2. Änderung, 15.01.2012)
- 019a (Am Pferdemarkt, 31.10.1981) mit Änderung 019a_01 (1. Änderung, 30.05.1984)
- 019b (Gebiet zwischen Pferdemarkt und Burgstraße, 21.09.2011)
- 019c_01 (Südlich des Pferdemarktes -1. Änderung, 30.12.1982)
- 020 (Große Straße zwischen Rathaus und Stadtstreek, 30.11.1989)

- 028 (Gebiet zwischen Kirchstraße und Turmstraße, 31.08.1986) mit Änderungen 028_01 (1. Änderung, 15.02.1987) und 028_02 (2. Änderung, 15.12.1987)
- 031 (Zwischen Stadtstreek und Kirchstraße, 15.11.1989)
- 031_01 (Zwischen Goethestraße und Steinbeißergasse, 31.03.2016)
- 051 (Südöstlich des neuen Markts und Am Sande, 15.04.1988)
- 051_01 (Südöstlich des neuen Markts und Am Sande, 2010)055a (Glockengießerstraße -West, 30.06.1981)
- 055bl Glockengießerstraße – Ost, 15.09.1982)
- 055bl_01 (Glockengießerstraße – Ost – 1. Änderung, 30.11.1985)
- 055bI_05 (Glockengießerstraße – Ost – 5. Änderung, 31.12.2016)
- 055bII (Glockengießerstraße – Ost, 30.06.1983)
- 059 (Auf dem neuen Markt, 31.08.1987)
- 069a (Südlich der Mühlenstraße zwischen Mühlenstreek und Pferdemarkt, 31.10.1989)
- 072 (Goethestraße/ Kirchhof, 31.01.1995)
- 096 (Große Straße 35-43 und östlich Turmstraße, 15.06.2010)
- 099 (Große Straße 46-48 und Am Kirchhof 4, 31.07.2013)
- 101 (Zwischen Große Straße und Glockengießerstraße östlich Nödenstraße, 15.12.2013)

2.3 Eigentumsverhältnisse

In öffentlichem Eigentum befinden sich die Gebäude der Kreisverwaltung (am Hauptsitz und mittlerweile auch am Pferdemarkt) sowie der Stadt Rotenburg (Heimathausgelände, Rathaus, Rudolf-Schäfer-Haus, Kantor-Helmke-Haus, Jugendzentrum, tw. Kiosk auf dem Neuen Markt). Das Amtsgericht befindet sich im Eigentum des Landes Niedersachsen. Die Wohnungsbau-Genossenschaft Rotenburg eG besitzt sechs Wohngebäude. Alle anderen Gebäude befinden sich in privatem Eigentum.

2.4 Aktuelle Entwicklungen

Maßnahmen aus dem Förderprogramm „Perspektive Innenstadt“

Die Stadt Rotenburg (Wümme) konnte erfolgreich einen Förderantrag im Corona-Sofortprogramm „Perspektive Innenstadt“ platzieren, mit dem eine Fördersumme von 320.000 Euro verbunden waren. Neben der Entwicklung einer touristischen Zeitreise-App „Rotenburg AR“ (Augmented Reality) wurden Mittel für die Umgestaltung des Geländes hinter dem Stadtspeicher bereitgestellt. An dieser Stelle wurde die Einfassungsmauer des Stadtstreek entfernt und durch eine Treppenanlage zum Wasserlauf hin geöffnet. Dadurch ist die Erlebbarkeit von Wasser in der Innenstadt gesteigert und zudem die Aufenthaltsqualität gesteigert worden. Diese Maßnahme fügt sich ein in die Bestrebungen, auch entlang der Straße „Am Wasser“ mehr Aufenthaltsqualität zu schaffen.

Abb. 04: Treppenstufen am Stadtstreek (Quelle: plan-werkStadt)

Gestaltungsfragen

In Rotenburg besteht sowohl in der Bewohnerschaft als auch innerhalb der Kommunalpolitik und der Stadtverwaltung ein hohes Interesse an einer baukulturellen Aufwertung der Innenstadt. Ausdruck hiervon war ein interfraktioneller Antrag auf Erlass einer Gestaltungssatzung.

Gestaltungsfragen lassen sich auf unterschiedliche Weise behandeln:

- Gestaltungssatzung
  In einer Gestaltungssatzung wird ein Kriterienkatalog vorgegeben, mit dem die gestalterische Qualität eines Bauvorhabens innerhalb der Bauverwaltung beurteilt werden kann.
- Gestaltungsbeirat
  Ein Gestaltungsbeirat ist ein Kreis ausgewiesener, häufig auswärtiger Experten, der nach Bedarf zusammenkommt, um einzelne Bauvorhaben auf ihre gestalterische Qualität zu begutachten und Empfehlungen für ihre Genehmigungsfähigkeit auszusprechen.
- Gestaltungsfibel
  Eine Gestaltungsfibel ist eine Zusammenstellung Guter Beispiele, die den Investoren Anregungen für gute bauliche Gestaltung geben sollen.

Während Gestaltungssaatzung und Gestaltungsbeirat relativ rigide Instrumente zur Durchsetzung von baukultureller Qualität sind, hat eine Gestaltungsfibel lediglich empfehlenden Charakter. Investoren können, müssen sich aber nicht daran halten. Momentan tendiert die politische Diskussion jedoch mehrheitlich zu einer Gestaltungsfibel.

3 Sanierungsziele und Entwick lungsstrategie für die Rotenburger Innenstadt

3.1 Allgemeine Sanierungsziele

Die Vorbereitenden Untersuchungen hatten bereits übergeordnete Entwicklungsziele benannt, die auch die Grundlage für das Sanierungsverfahren bilden sollen. Anlass für eine Änderung einzelner Sanierungsziele gab es nicht, sie sollen weiterhin Gültigkeit behalten.

Ziel 1 **Stärkung des Innenstadtbereichs als funktionale, aktive und vernetzte Ortsmitte für Stadt und Landkreis Rotenburg**

Ziel 2 **Herstellung eines ausgewogenen Verhältnisses von Schutz und Erlebnis stadtnaher Natur**

Ziel 3 **Anpassung des zentralen Versorgungsbereichs Große Straße und der Nebenlagen an aktuelle Anforderungen und baulich-funktionale Weiterentwicklung**

Ziel 4 **Stärkung und Ausbau sozialer Infrastrukturen**

Ziel 5 **Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung und Wohnen**

Ziel 6 **Ortsbildpflege und baukulturelle Aufwertung**

Ziel 7 **Räumliche Vernetzung von Innenstadt und Niederungen mit den umliegenden Quartieren und Abbau von Barrieren**

Ziel 8 **Optimierung von Verkehrsflächen und –strukturen**

3.2 Entwicklungsstrategie

Die Rotenburger Innenstadt benötigt eine auf den Sanierungszielen basierende Entwicklungsstrategie, die rahmengebend für die geplanten Maßnahmen und Projekte wirkt. Hieraus lassen sich dann entsprechende Maßnahmen ableiten, die passgenau zur Zielerreichung beitragen.

3.2.1 Multifunktionale Attraktivitätssteigerung der Innenstadt

Das wesentlichste Element zur Stärkung der Innenstadt ist es, die Vielfältigkeit der Rotenburger Innenstadt zu steigern, um neben dem bisherigen Hauptgrund für den Besuch der Innenstadt – den Einkauf – weitere Motivationen zu schaffen. Das Einkaufserlebnis wird natürlich maßgeblich vom Warenangebot beeinflusst. Aber dieser Faktor kann auch dadurch unterstützt werden, dass weitere Anlässe für einen Aufenthalt in der Innenstadt geschaffen werden. Die Ansiedlung eines Teils der Kreisverwaltung trägt dazu bei, aber auch die Ausweitung des gastronomischen Angebots oder kultureller Veranstaltungen.
Auch die Stärkung der Wohnnutzung in den Nebenlagen und den Obergeschossen kann zur Belebung der Innenstadt beitragen. Allerdings sollte das Wohnen nicht durch Umwandlung von Erdgeschosszonen in der Großen Straße gefördert werden. Die damit verbundene Lücke im „Lauf“ wirkt kontraproduktiv.
Eine besondere Funktion wird das innenstadtnahe Innovationsquartier der Rotenburger Werke übernehmen, das zu einem großen Teil auch Wohnnutzung aufnehmen wird.
Die Qualifizierung der öffentlichen Grün- und Freiräume trägt ebenfalls zu einer Diversifizierung der Innenstadt bei. Die damit verbundene Verbesserung der Aufenthaltsqualität erhält dadurch eine neue Bedeutung. Nach Möglichkeit sollte dies multicodiert erfolgen, d.h. für mehr als eine Nutzungsform optimiert.

3.2.2 Entwicklung von Potenzialflächen

Für die Rotenburger Innenstadt wurden eine Reihe von Entwicklungsbedarfen festgestellt, für die jedoch keine freien (im Sinne von „bislang ungenutzten“) Grundstücke zur Verfügung stehen. Um diese baulichen Bedarfe befriedigen zu können, müssen also Bestandsgrundstücke umgenutzt bzw. nutzungsintensiviert werden. Beispiele für derartige Entwicklungsbedarfe in Rotenburg sind:

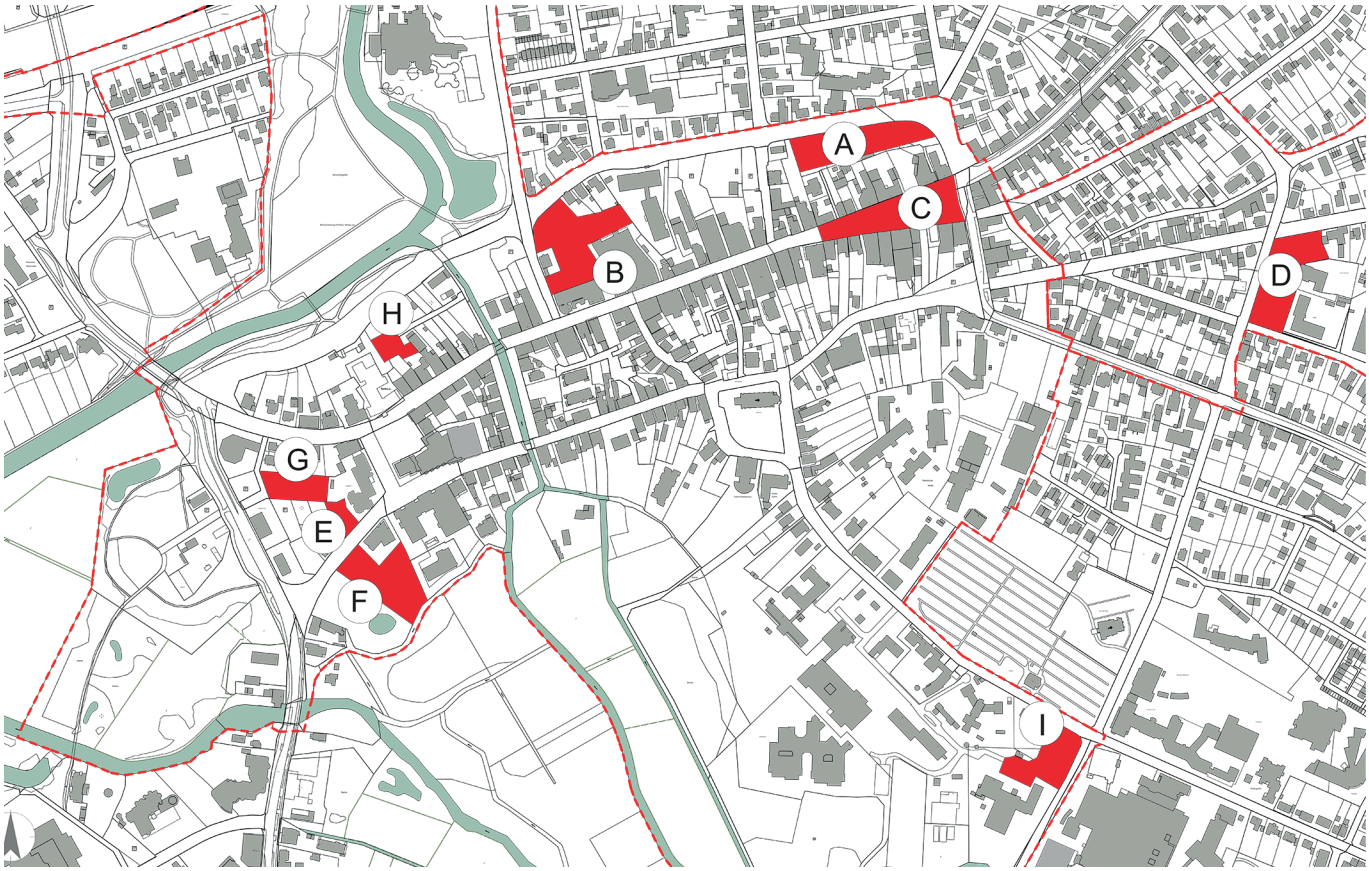
- **Veranstaltungszentrum:**
  Seit geraumer Zeit besteht in Rotenburg Bedarf an Veranstaltungsräumlichkeiten, mit denen die eingeschränkte Nutzung des Lucia-Schäfer-Saals in der IGS kompensiert werden kann. Alternative Veranstaltungsorte wie Gemeindehäuser oder der Veranstaltungssaal der Kreismusikschule kommen aus unterschiedlichen Gründen (u.a. Verfügbarkeit, Barrierefreiheit, Kapazität, Erreichbarkeit) nicht in Frage.
- **Quartiersgaragen:**
  Die Vielzahl kleiner, in der gesamten Innenstadt verteilter privater und öffentlicher Parkplätze stellt eine Unterausnutzung von Innenstadtflächen dar, die zudem zu vermeidbarem Parksuchverkehr führt. Eine Konzentration von Parkplätzen in mehrgeschossigen Quartiersgaragen erhöht die Flächeneffizienz und ermöglicht zusätzliche Nutzungen.
- **Dienstleistungen und Büronutzungen:**
  Es gibt in der Rotenburger Innenstadt trotz Veränderungen im Dienstleistungssektor weiteren Bedarf an Büro- und Dienstleistungsflächen, z.B. für die öffentliche Verwaltung oder Coworking, für die eine Umnutzung von Ladenlokalen nur bedingt geeignet wäre.
- **Verschiedene Wohnangebote und Wohnfolgeeinrichtungen:**
  Auf dem Wohnungsmarkt besteht zunehmend Nachfrage nach zielgruppenspezifischen Wohnformen (Geschosswohnungsbau zur Miete und im Eigentum, Neues Wohnen, Wohngruppen z.B. der Rotenburger Werke, Kitas etc.)

Als Potenzialflächen kommen insbesondere solche infrage, die eine flächenmäßige Unterausnutzung darstellen. Aber auch Standorte mit absehbarem Umstrukturierungsbedarf können für eine Neuentwicklung geeignet sein. Unter diesem städtebaulichen Blickwinkel wurde das Sanierungsgebiet Innenstadt, aber auch das benachbarte Sanierungsgebiet Auf dem Loh sowie direkt angrenzende Standorte auf das Vorhandensein von Potenzialflächen untersucht. Das Ergebnis ist eine erste Auflistung, die im weiteren Sanierungsverfahren unter Einbeziehung zusätzlicher Kriterien (z.B. Größe, Verfügbarkeit, Lage, öffentliche Wahrnehmbarkeit, verkehrliche Aspekte, Grundstücksaufbereitung, angestrebte Nutzung/en etc.) fortgeschrieben werden muss.

Allen hier betrachteten Potenzialflächen gemein ist es, dass sie einen hohen Wert für die Innenstadtentwicklung haben und nach Möglichkeit einen besonderen Mehrwert für möglichst viele Rotenburgerinnen und Rotenburger generieren sollten. Dies schließt z.B. eingeschossige bauliche Nutzungen aus.
Bis auf die Potenzialflächen C (Neuer Markt), D (Lohmarkt) und H (Rathausparkplatz) befinden sich alle anderen in privatem Eigentum. Die Klassifizierung als Potenzialfläche hat keine enteignungsrechtliche Wirkung. Sie bedeutet lediglich, dass diese Standorte dann, wenn sich ein entsprechender Bedarf abzeichnet, von der Verwaltung in den Fokus genommen und einer Prüfung auf Eignung unterzogen werden. Danach hat der Eigentümer folgende Optionen:

- Belassen des jetzigen Zustands und Verzicht auf eine bauliche Entwicklung (Bestandsschutz)
- Aufnahme der kommunalen Entwicklungsvorstellungen und Eigenentwicklung und finanzierung
- Verkauf an einen Investor, der die kommunalen Entwicklungsvorstellungen umsetzt

Abb. 05: Potenzialflächen in der Rotenburger Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)



A - Glockengießerstr.
B – Fläche hinter Sparkasse und Rewe
C – Neuer Markt
D – Lohmarkt (San.gebiet Auf dem Loh)
E – Mühlenstr. 4
F – Mühlenstr. 5-7
G – Parkplatz Amtsgericht
H – Parkplatz Rathaus
I – Parkplatz Rotenburger Werke

Für einige der Potenzialflächen gibt es bereits Umnutzungsvorstellungen, bei anderen noch nicht. Diese stellen damit einen „Flächenvorrat“ dar auf den zurückgegriffen werden kann, wenn sich Bedarf von Seiten der Stadtverwaltung konkretisiert und solange diese noch nicht anderweitig von ihren Eigentümern entwickelt worden sind.

A – Glockengießerstr.

- Ziel: Bauliche Kante zur Fassung des Straßenraums
- Dreigeschossige Bauweise. Nutzungen: Gewerbe-/Büronutzung, in den OGs Wohnen
- Quartiersgarage mit 3 x 35 = 105 Stellplätzen
- Tiefgarage mit mind. 20 Stellplätzen
- Schaffung von Durchgängen
- Straßenraumgestaltung an der Glockengießerstr.

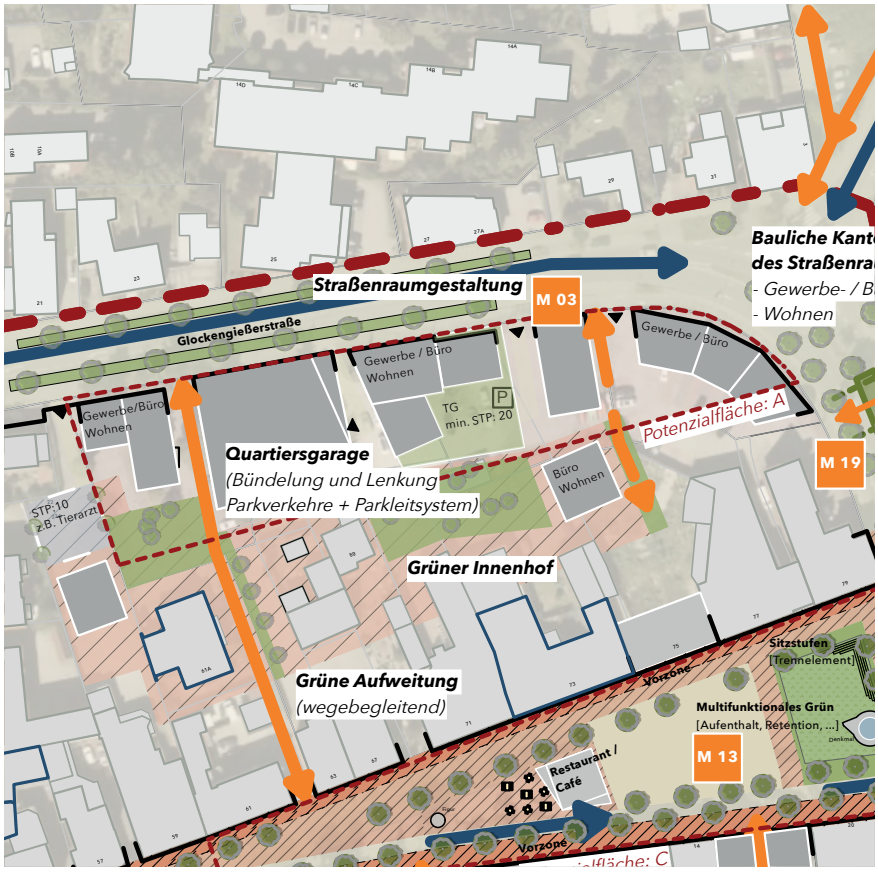


Abb. 06: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

B – Fläche hinter Sparkasse und Rewe

- Dreigeschossige Bauweise.
- Nutzungen: Multifunktionales Gebäude
  EG: Öffentliche Einrichtung (z.B. Veranstaltungszentrum). OGs 1 bis 2 (ggf.4): Quartiers¬garage/ öffent¬liches Parken
- Rewe-Parkplatz kann integriert werden, muss aber nicht
- Öffentliche Grünfläche direkt hinter der Sparkasse

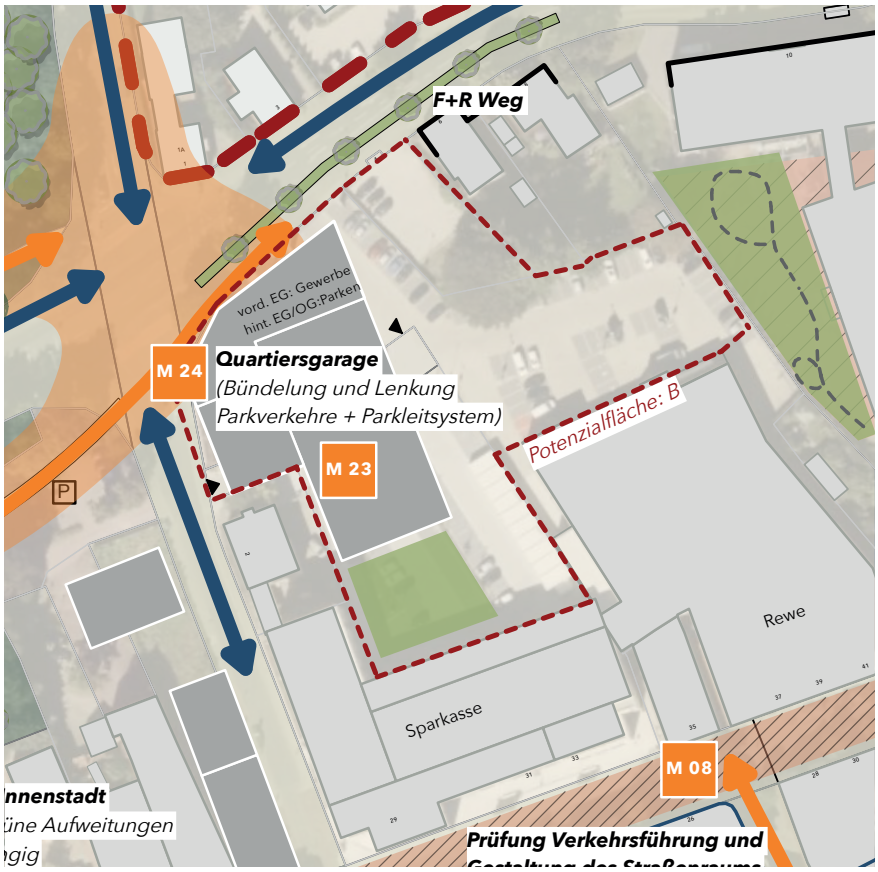


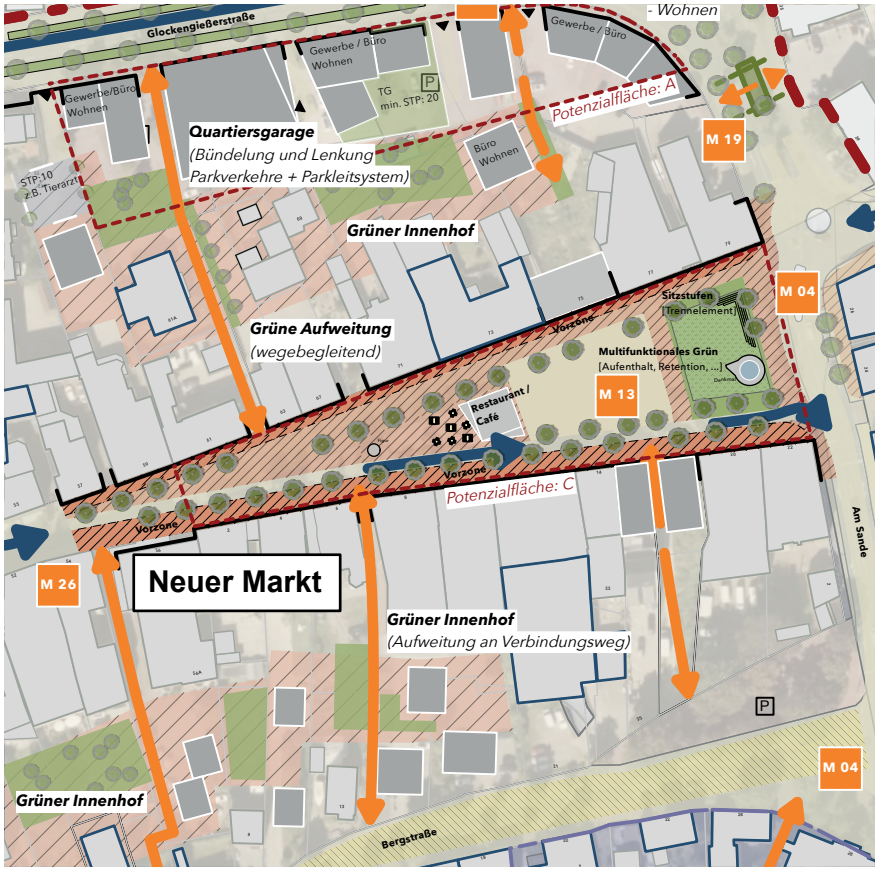
Abb. 07: siehe Abb. 06

C – Neuer Markt

Kleinteilige Differenzierung:

- Randlich zur B71/Am Sande: Öffentliche multicodierte Grünfläche, nordöstlich mit Stufenelementen. Neuer Standort des Goertz-Brunnens.
- Mittig: Multifunktional nutzbare Platzfläche. Restaurant mit Außengastronomie.
- Entlang der Gebäudefronten: ca. 3 bis 5 m tiefe Vorzone Ladengeschäfte/Gastronomie
- Fußgängerzone (temporär befahrbar)
- Einbahnstraße am südlichen Rand in Richtung Am Sande

Abb. 08: siehe Abb. 06



D – Lohmarkt (San.gebiet Auf dem Loh)

- Südlicher Teil: Mobilitätshub
- Nördlicher Teil: Öffentliche Grünfläche mit Aufenthaltsbereichen
- Anbindung mit Wegesystem

Abb. 09: Ausschnitt Gestaltungsplan Auf dem Loh (Quelle: AC Planergruppe)

E – Mühlenstr. 4

- Mehrere Nachnutzungsoptionen möglich: Büros/Dienstleistungen, Wohnen, Quartiersgarage (dann alternativ zur Potenzialfläche F)

G – Parkplatz Amtsgericht

- Mehrere Nachnutzungsoptionen möglich: Büros/Dienstleistungen, Wohnen, Quartiersgarage (dann alternativ zur Potenzialfläche F)

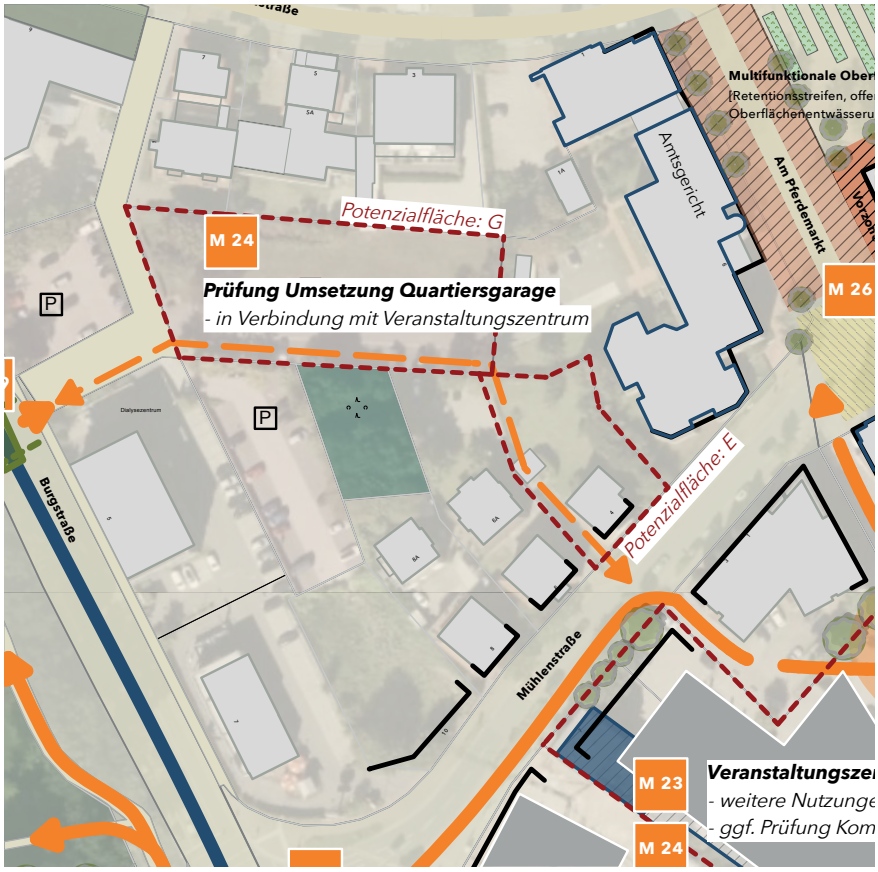


Abb. 10: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

F – Mühlenstr. 5-7

- Straßenseitig: Dreigeschossige Bauweise. Nutzungen: Gewerbe-/Büronutzung, in den OGs Wohnen
- Rückwärtiger Bereich: Multifunktionales Gebäude. EG: Öffentliche Einrichtung (z.B. Veranstaltungszentrum). OGs 1 bis 2 (ggf. 3): Quartiersgarage/öffentliches Parken (alternativ zu Potenzialflächen E und G), Büros/Dienstleistungen, Wohnen

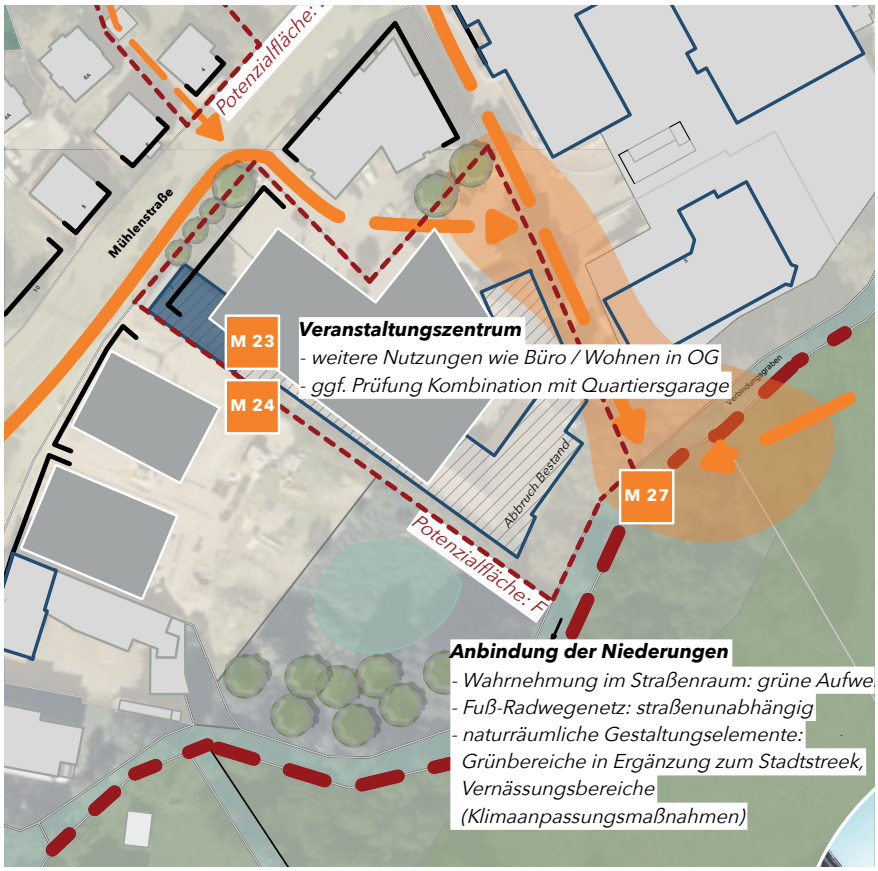


Abb. 11: siehe Abb. 10

H – Parkplatz Rathaus

- Noch keine Nachnutzung angedacht
- Weiterhin öffentlicher Parkplatz

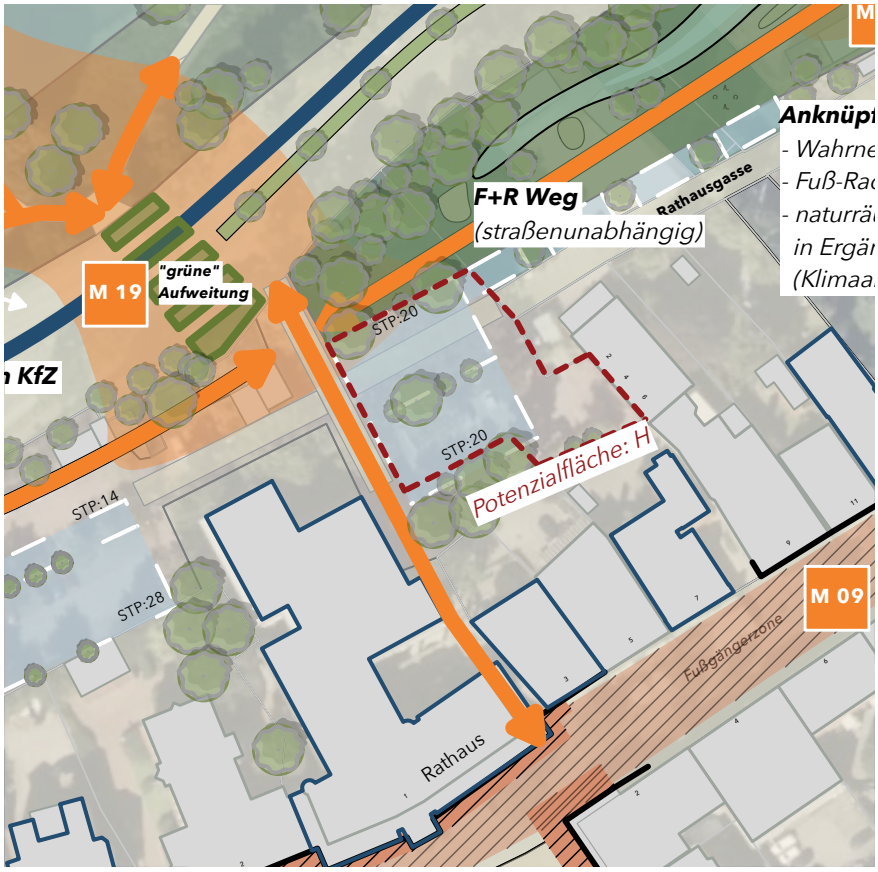


Abb. 12: siehe Abb. 10

I – Parkplatz Rotenburger Werke

- Noch keine Nachnutzung angedacht
- Weiterhin Mitarbeiter- und Besucherparkplatz

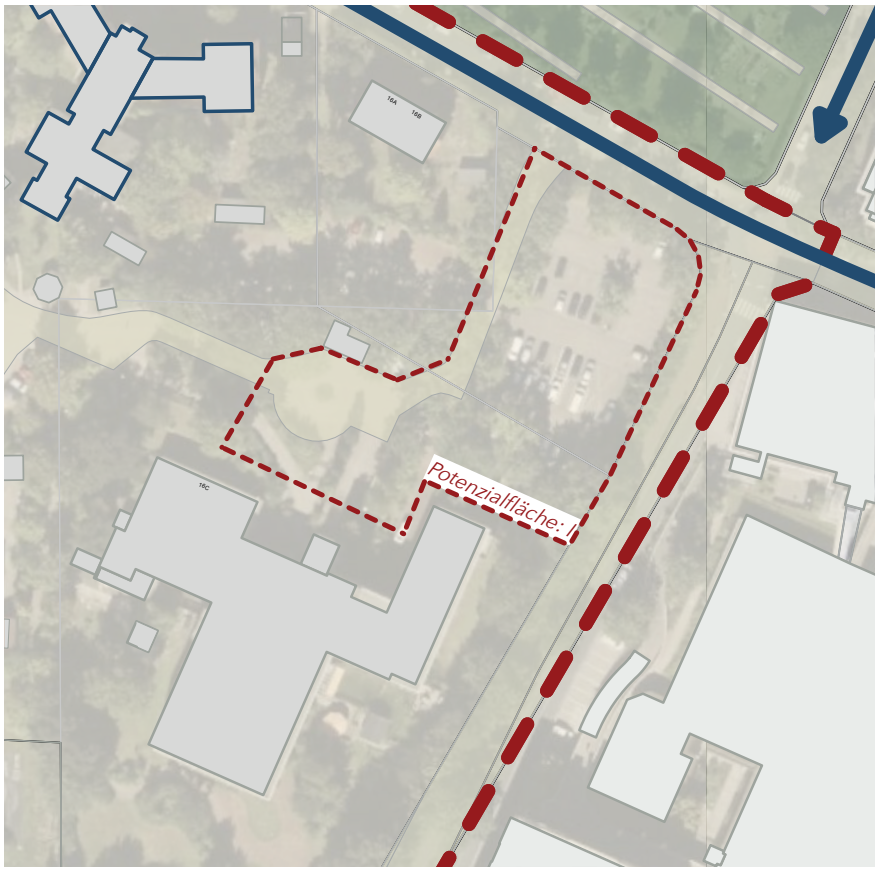


Abb. 13: siehe Abb. 10

3.2.3 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Klimaschutz und Klimafolgenpassung sind Regelaufgaben jeder städtebaulichen Entwicklung. Nicht erst seitdem diese Aspekte bei Städteförderungsmaßnahmen zur Pflichtaufgabe wurden, werden sie in Rotenburg besonders gewichtet. So ist die Rotenburger Innenstadt durch die Lage an mehreren Gewässern besonders von Starkregenereignissen betroffen. Die Niederungen und speziell die Nödenwiesen haben als Überflutungsraum in der Vergangenheit schwere Überschwemmungsschäden im Innenstadtgebiet verhindert. Allerdings ist in der Zukunft mit einer Steigerung derartiger Ereignisse zu rechnen, so dass die bestehenden Überflutungsräume entlastet werden müssen. Die Regenrückhaltung im besiedelten Bereich muss deshalb ausgeweitet werden, was durch Entsiegelung und Anlage weiterer Retentionsräume im Innenstadtbereich erfolgen soll. Weitere Maßnahmen wie Entlastung von Hitzestress z.B. durch Anpflanzung von Bäumen und Büschen werden folgen. Kommunal zu stützende Klimaschutzmaßnahmen werden sich im Innenstadtbereich vor allem auf Maßnahmen der Verkehrs- und Antriebswende konzentrieren, indem Fuß- und Radverkehr für kurze und mittlere Distanzen bessere Bedingungen vorfinden. Für den Pkw-Verkehr soll die weitgehende Vermeidung von Parksuchverkehren zu einer Reduktion des CO2-Ausstoßes führen.

3.2.4 Die Innenstadt als identitätsstiftender Faktor

Die Innenstadt stellt im Regelfall die historische Keimzelle jeder Kommune dar, die sich an dieser Stelle aufgrund einer geografisch oder strategisch günstigen Lage gebildet hat. Im Falle Rotenburgs war es die „Rodeborg“, die um das Jahr 1195 herum vom Verdener Bischof im Bereich des heutigen Heimathauses errichtet wurde. Von hier aus entwickelte sich dann die Siedlung weiter Richtung Osten. Auch wenn von der Burg bis auf wenige unterirdische Fundamentreste keine Bauwerke mehr verblieben sind, so kann Rotenburg doch auf eine über 800-jährige Geschichte zurückblicken. Zwar finden sich für diese lange Zeit nur noch vereinzelt Hinweise im Stadtbild

wieder (das älteste der erhaltenen Ackerbürgerhäuser stammt von 1675). Umso wichtiger ist es, die baukulturelle Basis Rotenburgs zu stärken, etwa indem die bauliche und gestalterische Funktion des Stadtzentrums betont und ausgebaut wird, z.B. durch Sicherung ortsbildprägender Gebäude. Damit bildet die Rotenburger Innenstadt einen wichtigen Faktor für das Selbstverständnis der Bevölkerung.
Der Fokus auf die baukulturelle Entwicklung sollte allerdings nicht nur der Vergangenheit verhaftet bleiben, sondern die Anforderungen einer sich wandelnden Gesellschaft aufnehmen und behutsam vor dem Rotenburger Hintergrund interpretieren.
Neben der baulichen Struktur besteht die Einzigartigkeit der Innenstadt in ihrer Lage an den Fließgewässern und ihren Niederungen. Dies sind Qualitäten, die nicht viele Städte aufweisen, weshalb die räumliche Nachbarschaft dieser sog. „grün-blaue Infrastruktur“ zur Innenstadt in ihrer Bedeutung und Funktion als Natur- und Erholungsraum weiter entwickelt werden sollte.

3.2.5 Mobilität effizient und verträglich gestalten

Rotenburg liegt am Kreuzungspunkt zweier Bundesstraßen und ist mit dem Pkw gut zu erreichen. Außerdem verfügt die Stadt über einen Bahnhof an der Haupstrecke Bremen-Hamburg mit einem Halbstundentakt. Damit weist Rotenburg Vorteile bei der Erreichbarkeit auf. Es stellt sich jedoch die Herausforderung, die Nebenwirkungen der (für den ländlichen Raum typischen) Pkw-Orientierung im innerstädtischen Bereich zu managen, etwa die Belastungen durch den Parksuchverkehr im Innenstadtbereich zu minimieren. Hierzu bedarf es einer Neuordnung der dispersen kleinteiligen Parkmöglichkeiten mit einer räumlichen Konzentration an geeigneten Orten und einer begleitenden kapazitätsgesteuerten Wegweisung.
Denn der Pkw wird angesichts eines nicht wirtschaftlich zu betreibenden besseren ÖPNV-Angebots weiterhin seine Bedeutung behalten, auch wenn Elemente der Verkehrswende stärker eingesetzt werden müssen. Hierzu gehört eine deutliche Fokussierung auf den Fuß- und Radverkehr, um den Verzicht auf die Pkw-Nutzungen auf kürzeren Strecken erleichtern, indem der Umstieg durch attraktive und barrierefreie bzw -arme Infra-

struktur im Bestand und durch Erweiterung erleichtert wird. Die wichtigen Wegerelationen müssen zukünftig gegenüber der Pkw-Nutzung erkennbare Vorteile auf dem Weg und auch am Ziel (z.B. durch geeignete Fahrradabstellmöglichkeiten) bieten. Der Bahnhof als wichtiger Verkehrsknotenpunkt sollte in seiner Funktion als Mobility hub mit örtlicher und funktionaler Verknüpfung unterschiedlicher Mobilitätsformen und Ergänzungsangeboten entwickelt werden, z.B. mit Shared-mobility-Angeboten (Car-, Bike-, Scooter-Sharing, Paketstation.)

4 Allgemeine Maßnahmen im Sanierungsgebiet

4.1 Sanierung und Modernisierung von Gebäuden

Der Gebäudebestand in der Rotenburger Innenstadt ist relativ jung, weshalb sich auch nicht der Begriff „Altstadt“ eingebürgert hat. Dies liegt u.a. daran, dass die ursprüngliche Bebauung mit Ackerbürgerhäusern sich mit dem Funktionswandelwandel der Innenstadt hin zu Einzelhandel und Dienstleistung als dysfunktional erwies und ab Anfang des 20. Jahrhunderts über viele Jahrzehnte durch funktional geeignetere Gebäude ersetzt wurde. Dennoch sind auch diese Gebäudebestände mittlerweile in die Jahre gekommen und benötigen vielfach eine mehr oder wenige umfassende Modernisierung oder Sanierung. Gerade für die energetische Sanierung oder den altersgerechten Umbau von Wohnraum gibt es in einem Sanierungsgebiet relativ günstige Voraussetzungen.

Ein Sanierungsverfahren nach BauGB ermöglicht unabhängig von der Bereitstellung von Fördermitteln für Private steuerliche Vorteile durch verbesserte Abschreibungsmöglichkeiten für Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen an privaten Gebäuden. Dies ist in aller Regel eine starke Motivation, um in den eigenen Gebäudebestand zu investieren und es hat sich in der Anfangsphase bereits in Beratungsgesprächen beim Sanierungsträger gezeigt, dass dies auch von den Rotenburger Immobilieneigentümern angenommen wird. Erfahrungsgemäß wird in Sanierungsgebieten ein viel höherer Anteil von privaten Eigentümern investiert als öffentliche Fördermittel in das Gebiet fließen.

Darüber hinaus wird für Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen (Modernisierung von Fassaden, barrierefreier Umbau von Erdgeschossbereichen Grundstücke) ein gesonderter Etat bereitgestellt, der auf Grundlage einer Modernisierungsrichtlinie an Antragsteller ausgeteilt werden kann. Dem beauftragten Sanierungsträger kommt dabei eine besondere Rolle zu. Er erstellt die – später vom Stadtrat zu verabschiedende - Richtlinie und betreut modernisierungswillige Eigentümer. Im Rahmen der Betreuung kann auch darauf hingewirkt werden, dass die Maßnahmen einen gestalterischen Anspruch verfolgen. Als hilfreich hat sich die Durchführung eines „Pilotprojektes“ erwiesen, das als Gutes Beispiel sichtbar macht, was möglich ist und wie eine gute Modernisierung umgesetzt werden kann.

4.2 Baukulturelle Qualität sichern

Die bauhistorische Vergangenheit als Ackerbürgerstadt ist inzwischen am Gebäudebestand kaum noch erkennbar – das Rudolf-Schäfer-Haus ist eines der letzten verbliebenen Ackerbürgerhäuser. Die Vorbereitenden Untersuchungen haben festgestellt, dass dieser Gebäudetyp dennoch die nachfolgenden Bebauungsformen häufig (z.B. in Kubatur und Geschossigkeit) beeinflusst, so dass sich durchaus eine Rotenburger Ortsbildtypik aus dieser Bautradition ableiten lässt. Sie wurde in den letzten Jahrzehnten vielfach modern interpretiert, die Grundzüge sind aber noch erkennbar. Der bautypologische Charakter kann verkürzt als „kleinstädtisch“ beschrieben werden (auch wenn Rotenburgs Einwohnerzahl knapp die Mindestgröße einer Mittelstadt übertrifft).

Als ortsbildtypisch werden also Bauwerke angesehen, deren Gestaltung sich aus dieser Tradition herleitet. Wesentliche Merkmale sind z.B.:

- Fachwerk, offen oder unter einer Verkleidung
- (Rot-)Klinker, Riemchen-Verblender
- Sattel-, Walm- oder Krüppelwalmdach
- Maßstäblichkeit (max. 3 Geschosse)
- Nutzungsmischung (Wohnen und Gewerbe) an den Hauptstraßen
- Generell: Kleinstädtischer Charakter

Der Umgang mit dieser Typik muss jedoch in Zeiten zunehmender Flächenknappheit neu interpretiert werden. Die planerisch sinnvolle Forderung nach einer Bevorzugung von Innen- gegenüber der Außenentwicklung wird deshalb zu einer Erhöhung der baulichen Dichte führen müssen – nicht nur aus wirtschaftlichen Gründen sondern vor allem durch die Verpflichtung zum sparsamem Umgang mit dem nicht vermehrbaren Gut „Bauland“.

Neben der quantitativen Entwicklung ist aber besonders auch die qualitative Dimension bedeutungsvoll. Der Trend zu vorsichtiger Verdichtung darf nicht als Rechtfertigung dafür dienen, gestalterische Kriterien zu vernachlässigen und Bauwerke rein funktional und gesichtslos zu erstellen. Das Sanierungsrecht bietet die Möglichkeit, den Kaufvertrag oder einen Bauantrag zu versagen, wenn das beabsichtigte Vorhaben den

Sanierungszielen zuwiderläuft. Übergeordnetes Ziel ist die Aufwertung der Innenstadt. Als Instrument zur Beurteilung von Bauvorhaben eignet sich die Verabschiedung einer Gestaltungssatzung, die Einrichtung eines Gestaltungsbeirats oder die Herausgabe einer Gestaltungsfibel. Während Satzung und Beirat ein relativ hohes Verbindlichkeitsniveau haben, hat eine Gestaltungsfibel lediglich Empfehlungschrakter und soll durch Gute Beispiele bei den Investoren Mitwirkungsbereitschaft für eine anspruchsvolle bauliche Gestaltung hervorrufen. Die Option einer Gestaltungsfibel wird momentan in der Rotenburger Kommunalpolitik favorisiert. Sollte dieses Instrument kommen, so sollte auf geeignete Weise sichergestellt werden, dass es auch Anwendung findet und nicht ignoriert wird.

4.3 Mobilitätskonzept für die Innenstadt

Viele der im Rahmenplan zu entwickelnden Maßnahmen beziehen sich auf den öffentlichen Straßenraum bzw. das Parkraumangebot. Damit sie ihre Wirksamkeit entfalten können, ist in vielen Fällen ein Eingriff in die aktuellen verkehrsrechtlichen Festsetzungen erforderlich.
So ist ein Umbau der Goethestr./Bergstr., die die Gefährdung von Radfahrern verringern würde, ein komplexes Vorhaben, dessen Voraussetzungen und Konsequenzen aus einem übergeordneten Blickwinkel betrachtet werden müssen.
Ein besonders weit reichender Eingriff in die innerstädtische Struktur ist der Vorschlag, die dispers verteilten ebenerdigen Parkplätze in Quartiersgaragen zusammenzufassen und dadurch Fläche für weitere Nutzungen zu generieren. Hierfür ist ein Parkraumkonzept erforderlich, das Anzahl und Umfang der erforderlichen Quartiersgaragen ermittelt.
Außerdem muss die jetzige Verkehrsführung überprüft werden. Dies betrifft zum einen die Frage, ob durch das Abfangen der Parkverkehre durch randlich gelegene Quartiersgaragen überhaupt noch das Zentrum durchfahren werden muss oder ob der heute noch befahrbare Teil der Großen Str. nicht auch in die Fußgängerzone integriert werden könnte. Zum anderen würde eine solche Regelung auch die Nutzung des Straßenraums Am Wasser für gastronomische Angebote mit Außengastronomie ermöglichen.

Die angerissenen Aufgaben können nicht nur aus stadtplanerischer Sicht im Rahmenplan bearbeitet werden. Hierfür ist ein eigens zu beauftragendes Mobilitätskonzept erforderlich, das die genannten und weitere damit im Zusammenhang stehende Verkehrsaspekte bearbeitet.

4.4 Gebietsmanagement und Verfügungsfonds

Die BIG Städtebau GmbH ist als Sanierungsträger mit der treuhänderischen und organisatorischen Begleitung des Sanierungsverfahrens beauftragt. Auf ein zusätzliches Gebietsmanagement, das etwa in besonderem Maße zur Vernetzung der lokalen Akteure beiträgt, kann deshalb verzichtet werden. Diese Funktion wird vom Sanierungsträger übernommen.
Der Sanierungsträger sorgt für die Koordinierung und die Umsetzung des im Rahmenplan definierten Entwicklungskonzepts. Dies beinhaltet auch die Betreuung der Akteure (insbesondere der Immobilieneigentümer), indem diese Gruppe durch Öffentlichkeitsarbeit und individuelle Beratung dazu qualifiziert werden, sich zu engagieren und ihre Immobilie im Sinne der Sanierungsziele weiterzuentwickeln.
Im Sanierungsverfahren könnte ein Verfügungsfonds eingerichtet, der zu mindestens 50 Prozent aus privaten Mitteln und bis zu 50 Prozent aus Städtebaufördermitteln gespeist wird. Über die Mittelvergabe entscheidet ein Gremium, das aus örtlichen Akteuren bzw. deren Zusammenschlüssen besteht. Der Sanierungsträger bildet die Geschäftsstelle des Entscheidungsgremiums und moderiert die Auswahlprozesse der mit dem Verfügungsfonds zu finanzierenden Projekte und Maßnahmen. Die geförderten Maßnahmen müssen mit den Sanierungszielen konform gehen. Es können investive, investitionsvorbereitende oder –begleitende Maßnahmen aus dem Verfügungsfonds finanziert werden. Nicht-investive Maßnahmen können nur aus dem privaten Anteil gefördert werden.

4.5 Stärkung der Wohnfunktion in der Innenstadt

Im Gegensatz zu vielen Innenstädten - insbesondere in größeren Städten – wird in Rotenburg (Wümme) noch spürbar gewohnt. Das Phänomen, dass Treppenhäuser stillgelegt werden um die durch gewonnene zusätzliche Fläche auch noch als Verkaufsfläche nutzen zu können, tritt hier nicht merklich auf. Dadurch bleiben die Obergeschosse erreichbar und können für Wohnen genutzt werden.

Neben der Bestandssicherung der Wohnnutzung in der Innenstadt trägt darüber hinaus zusätzlicher Neubau von Wohnungen auch zur weiteren Belebung der Innenstadt bei. Durch Landesverordnung vom 20.12.2024 wurde die Stadt Rotenburg als „Gebiet mit angespanntem Wohnungsmarkt“ definiert. Diese Klassifizierung gilt dann, wenn die Bevölkerung nicht in hinreichendem Maße mit Mietwohnraum zu angemessenen Bedingungen versorgt werden kann. Dies ist lt. BauGB insbesondere dann der Fall, wenn der Mietanstieg, die Mietbelastung oder die Wohnungsnachfrage überproportional hoch ist oder geringer Leerstand bei hoher Nachfrage vorliegt. In diesem Fall greifen (reglementierende, aber auch fördernde) Mechanismen, die insgesamt zu einer Entspannung des Wohnungsmarktes beitragen sollen. Die Festlegung der Stadt Rotenburg (Wümme) als ein solches Gebiet ist ein deutliches Indiz dafür, dass der Neubau von Wohnraum insgesamt gesteigert werden muss. Für dieses Ziel muss auch die Innenstadt ihren Beitrag leisten.

Hierfür wird die gesamte Innenstadt darauf überprüft, inwieweit es auch Optionen für den Neubau von Wohnungen – entweder als reine Wohngebäude oder als gemischt genutzte Gebäude – gibt. Hierfür kommen insbesondere einige der identifizierten Potenzialflächen (s. Kap. 3.2.2) für Ergänzungsbauten mit Mischnutzung in Frage, aber auch Flächen in Innenbereichen für eine kleinteilige Nachverdichtung.

5 Räumlich-funktionale Maßnahmen

Neben den übergeordneten, überwiegend organisatorischen Maßnahmen gibt es weitere Maßnahmenvorschläge, die sich auf konkrete Örtlichkeiten beziehen und damit auch kartografisch verorten lassen. Auch diese Maßnahmen wurden konsequent aus der VU abgeleitet und aktualisiert.

1 Nachnutzungskonzept Sparkassengebäude und Gestaltungskonzept Pferdemarkt

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Wümme)
- Landkreis Rotenburg

Kostenschätzung

- 3.000.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Abstimmung mit der Kreisverwaltung zu möglichen Synergieeffekten mit der Innenstadtentwicklung
- Klärung der Perspektive des Parkhauses

Sanierungsziele

Ziel 1: Stärkung des Innenstadtbereichs als funktionale, aktive und vernetzte Ortsmitte für Stadt und Landkreis

Kofi

Kofi 3.2 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Bestand

Das ehemalige Sparkassengebäude am Pferdemarkt wurde vor mehreren Jahren von der Sparkasse aufgegeben und stand seitdem überwiegend leer. Mittlerweile hat der Landkreis Rotenburg die Immobilie gekauft.

Hintergrund für die Maßnahme

Der Landkreis Rotenburg hat Raumbedarf und beabsichtigt, einzelne Abteilungen hierhin auszulagern. Ob dies publikumsintensive oder -extensive Abteilungen sein werden ist momentan noch ungeklärt. Absehbar ist jedoch, dass es Wegebeziehungen zwischen der Hauptstelle am Hopfengarten geben wird (und sei es auch nur mittags zur Kantine im Hauptgebäude). Außerdem bildet der Mitarbeiterstamm der Nebenstelle am Pferdemarkt ein Kundenpotenzial für die Innenstadt. Ob die Kreisverwaltung an diesem Standort auch Besucherverkehr generiert und damit dieses Kundenpotenzial aufgestockt werden kann, ist momentan noch offen.

Aus der Ansiedlung der Landkreisverwaltung ergeben sich Anforderungen an die Aufenthaltsqualität auf dem Pferdemarkt, die Verbesserung der Wegebeziehungen zum alten Kreishaus am Hopfengarten sowie an die Bereitstellung von Mobilitätsmöglichkeiten für die Beschäftigten sowie ggf. die Besucher.

Zielbild und Konzept

Die Nachnutzung des Sparkassengebäudes stellt eine Chance zur Belebung der westlichen Innenstadt dar. Dafür müssen Anlässe geschaffen werden, die Anwesenheit in der Kreisverwaltung mit einem Abstecher in die Innenstadt zu verknüpfen. Hierfür ist zum einen die Qualität des Geschäftsbesatzes im Umfeld ausschlaggebend, zum anderen aber auch die Attraktivität des öffentlichen Raums.

Um das Belebungspotenzial der Beschäftigten für die Innenstadt nutzen zu können, müssen vor allem Anlässe geschaffen werden, das Gebäude zu verlassen und in die Stadt zu gehen, zumindest aber den Pferdemarkt für den kurzzeitigen Aufenthalt zu nutzen.

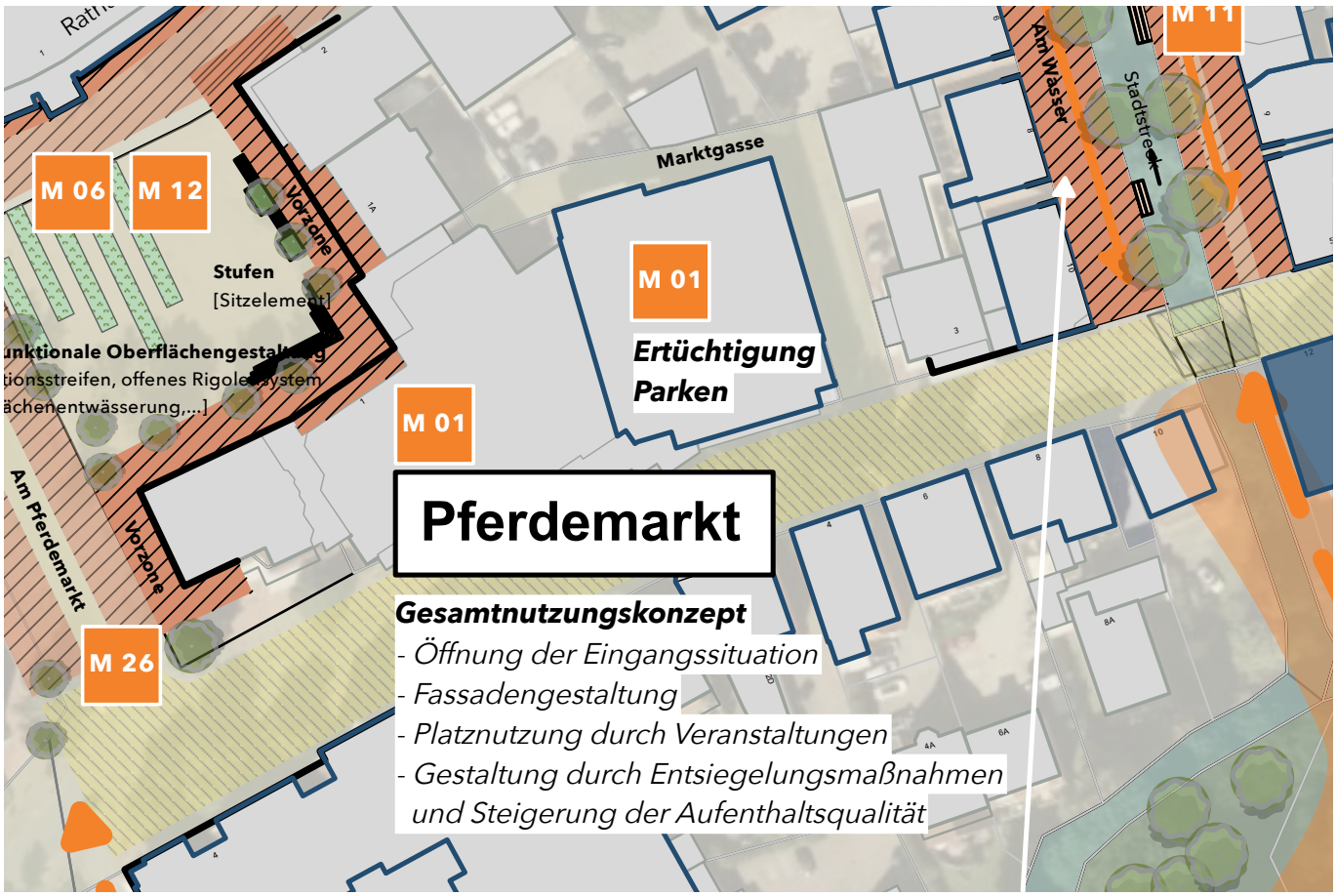
Da das Gebäude lediglich zu verlagernde Organisationseinheiten aufnehmen soll, entsteht im Prinzip kein zusätzlicher Verkehr und die durch den Landkreis am Hauptstandort bereitgestellten Mitarbeiterparkplätze könnten auch weiterhin genutzt werden. Allerdings eröffnet ein jeder Umzug ein Gelegenheitsfenster, das auch für Verhaltensänderungen genutzt werden kann. So kann der Umzug Anlass dafür sein, dass eigene automobile Verhalten zu hinterfragen und auch alternative Mobilitätsformen zu nutzen. Dies muss mit einem Ausbau entsprechender Angebote einher gehen.

Sofern mit der Kreisverwaltung publikumswirksame Nutzungen in das Sparkassengebäude einziehen sollten, so ist der dadurch entstehende Stellplatzbedarf neu zu bewerten.

Die Ansiedlung einer Außenstelle der Kreisverwaltung wird die Ausrichtung als Verwaltungsschwerpunkt (neben Landkreis auch Rathaus und Amtsgericht) rund um den Pferdemarkt noch verstärken. Damit erhöht sich die Notwendigkeit für Barrierefreiheit, auch beim Parkplatzangebot für Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen. Die nächsten Behindertenparkplätze befinden sich hinter dem Rathaus und im Sparkassen-Parkhaus. Es wird deshalb dringend empfohlen, auch im Bereich des Pferdemarktes einige Stellplätze (ausschließlich!) für behinderte Menschen einzurichten. Diese sollten auch mit Lademöglichkeiten versehen werden. Hierfür gibt es mittlerweile Ladegeräte, die im Bordstein versenkt werden können. Es ist allerdings noch zu prüfen, ob diese Bauart für Behindertenparkplätze geeignet ist, da man sich zum Koppeln des Ladekabels auf Boden-

niveau hinunterbücken muss.
Das ursprünglich für Kunden und Mitarbeitende der Sparkasse konzipierte Parkhaus ist aufgrund beengter Verhältnisse nicht mehr funktional und wird auch nur sehr ungern angenommen. Damit stellt das Parkhaus einerseits einen städtebaulichen Mangel und andererseits ein Potenzial dar, das im Zusammenhang mit der Nachnutzung des Sparkassengebäudes gedacht werden sollte.

Abb. 14: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)



2 Modernisierung des Freizeitbades „Ronolulu“ als Magnet für den Besuch der Rotenburger Innenstadt

Wichtige Akteure

- Stadtwerke Rotenburg GmbH
- Stadt Rotenburg: Gebäudewirtschaft, Tourismus, Stadtplanung
- Landkreis: Naturschutzbehörde
- TouROW
- Anwohner

Kostenschätzung

- 50.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- stärkere funktionale Vernetzung von Freizeitbad und Innenstadt herstellen, z.B. durch Aufwertung der Nödenstr.
- Mobilitätskonzept für regionale Besucher.
- Parkraum- und Freiflächenkonzept

Sanierungsziele

Ziel 4: Stärkung und Ausbau sozialer Infrastrukturen
Ziel 5: Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung, Freizeit und Wohnen

Kofi

Kofi 3.1 Modernisierungs-/Instandsetzungsmaßnahmen

Bestand

Das von den Rotenburger Stadtwerken betriebene Freizeitbad Ronolulu liegt nördlich der Rotenburger Innenstadt zwischen der Wümme und einem durch Wohnnutzung geprägten Quartier. Es besteht aus einem Innenbereich mit Erlebnisbad und Restaurant, einem Außenbereich mit Freibad und einem Saunabereich. Das Bad ist über mehrere Jahrzehnte abschnittsweise gewachsen. Dies hatte zur Folge, dass unterschiedliche Baustandards in einem Gebäudekomplex nebeneinander existieren. Die dadurch bedingten Energie- und Funktionsverluste erforderten eine grundlegende Sanierung. Zu diesem Zweck wurden die Bäderbereiche komplett saniert.
Außerdem befindet sich noch ein Parkplatz für die Badbesucher auf dem Grundstück. Am Rande des Parkplatzes befindet sich der ehemalige Schlauchturm der Feuerwehr, der unter der Bezeichnung „Kunstturm“ Sitz des Kunstvereins Rotenburg e.V. ist und als Galerie für Ausstellungen dient.

Hintergrund für die Maßnahme

Für Kinder und Jugendliche sowie Erwachsene aller Altersstufen ist das Ronolulu ein wichtiger sozialer Treffpunkt, der aufgrund seiner zentralen Lage in Nachbarschaft zur Kernstadt, der guten Anbindung an das Radwegenetz sowie das ÖPNV-System optimal erreichbar ist. Das Ronolulu stellt mit seinen vielen Becken und Attraktionen einen wichtigen Ort für gesundheitsfördernde Maßnahmen dar. Außerdem ist es eine wichtige Sporteinrichtung, in der Kinder und Jugendliche die Schwimmfähigkeit

erlernen. Darüber hinaus bieten die Nichtschwimmerbecken für die vielen Menschen mit Handicap, die in Rotenburg aufgrund der dort beheimateten Institutionen Lebenshilfe und Rotenburger Werke leben, einen wichtigen Anlaufpunkt, da sie hier ein sicheres Baderlebnis vorfinden.
Die Auslastung des Bades ist sehr hoch, da das Bad einen großen Einzugsbereich besitzt. Alternative Freizeitbäder befinden sich erst wieder in Bispingen, Verden, Soltau, Osterholz-Scharmbeck und Bremen. In normalen Jahren verzeichnet das Ronolulu jährlich mehr als 250.000 Besucher. Zu 70 Prozent wird das Bad durch allgemeine Badegäste genutzt und zu 30 Prozent durch Vereine und Schulen wie den TUS Rotenburg und die Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft (DLRG).
Für die allgemeinen Badegäste aller Altersgruppen weist das Bad eine hohe Bedeutung auf. In seiner Funktion als sozialer Treffpunkt hat das Ronolulu damit auch eine wichtige integrative Funktion für junge Menschen unterschiedlicher Herkunft, die sich nach dem Schulbesuch im Bad treffen und dort Anschluss an die Gemeinschaft aus ihrem Quartier oder an ihre sozialen Gruppen erhalten.
Neben der sportlichen und erlebnisorientierten Funktion erfüllt das Ronolulu auch eine wichtige Magnetfunktion für die Rotenburger Innenstadt. Badaufenthalte werden häufig auch mit Besuchen der Rotenburger Innenstadt verknüpft, insbesondere von Besuchern aus der Region. Das Ronolulu ist damit Werbeträger für die Stadt Rotenburg und trägt zur regionalen Kaufkraftbindung bei. Mit der durchgeführten Sanierung sind auch weiterhin positive Ausstrahlungseffekte auf die Innenstadt zu erwarten.
Mittelfristig könnte durch die Verlagerung des nördlich vom Ronolulu gelegenen Bauhofs ein zusätzliches Flächenpotenzial ergeben, das z.B. für benötigte Kapazitätserweiterungen bei den Stellplätzen genutzt werden könnte.

Zielbild und Konzept
Ziel war die Wiederherstellung einer hohen Attraktivität des Bades bei gleichzeitig günstigem Kosten-Nutzen-Effekt. Hierzu wurden umfangreiche Sanierungsmaßnahmen durchgeführt, welche die Sanierung von Sprung-, Sport- und Kinderbecken, die Erneuerung der Energiezentrale, der Fassade und des Hal-

lendachs sowie der Lüftung beinhalteten. Sie wurden im Herbst 2024 abgeschlossen und eigenfinanziert.
Zu den wichtigsten Attraktionen des Ronolulus gehört die große Rutsche, die eine rund halbminütige Fahrt durch eine geschlossene Röhre ermöglicht. Eine vergleichbare Einrichtung ist in Bädern in der näheren Umgebung nicht zu finden.
Zukünftig wird der Radweg „Fidi-Boon-Wech“ über den Parkplatz des Ronolulu führen (müssen). Dies wird eine Neuordnung der Stellplätze (ggf. auch in Form einer Quartiersgarage) erfordern, wofür ein entsprechendes Parkraum- und Freiflächenkonzept erforderlich sein wird.

Abb. 15: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

3 Randbebauung zur Aalter Allee/Glockengießerstr.

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg: Stadtplanung
- Straßenbaulastträger
- private Grundstückseigentümer als Investoren bzw. Verkäufer
- Anwohner

Kostenschätzung

- 0 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Mit städtebaulichen Entwurf muss bei den Eigentümern dafür geworben werden, die betreffenden Grundstücke zu entwickeln bzw. zu verkaufen. Dies ist vorrangig Aufgabe des Sanierungsträgers.
- Prüfung auf Anpassungsbedarf der bestehenden B-Pläne, vermutlich Neuaufstellung erforderlich (MU, 2-3-geschossig, ...)
- Prüfung auf Wahrnehmung des Vorkaufsrechts

Sanierungsziele

Ziel 1: Stärkung des Innenstadtbereichs als funktionale, aktive und vernetzte Ortsmitte für Stadt und Landkreis Rotenburg
Ziel 5: Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung, Freizeit und Wohnen
Ziel 6: Ortsbildpflege und baukulturelle Aufwertung

Kofi:

Kofi 3.1 Modernisierungs-/Instandsetzungsmaßnahmen

Bestand

Der nördliche Innenstadtrand stellt die Außenansicht der Rotenburger Innenstadt dar. Im Bereich der Aalter Allee grenzt sie an die Wümmeniederung und damit die offene Landschaft, was Seltenheitswert besitzt. An der Glockengießerstraße ist dagegen die nördliche Straßenseite (außerhalb des Plangebiets) bebaut.
Die überwiegende Zahl der südlich gelegenen Grundstücke weist keine Bebauung auf oder wird als (öffentlicher oder privater) Parkplatz genutzt. Nur bei sehr wenigen Grundstücken existiert eine Bebauung mit städtebaulichem Bezug zur Aalter Allee/Glockengießerstr.
Dadurch existiert in diesem Bereich – anders als an der früheren innerörtlichen Hauptverkehrsachse Große Straße - keine Raumkante. Die Außenansicht, die sich von außen bietet, wird überwiegend durch Parkplätze, Buschwerk und Gebäuderückseiten geprägt.
Diese Situation ist sowohl städtebaulich-gestalterisch als auch flächenökonomisch unbefriedigend, da hier ein großes Potenzial innerstädtischer Flächen suboptimal genutzt wird.

Hintergrund für die Maßnahme

Um die Große Straße mit ihrer zentralen Einkaufsfunktion zu entlasten, wurde in den 1980er Jahren am nördlichen Innenstadtrand der Straßenzug Glockengießerstr./Aalter Allee als Umfahrung ausgebaut. Auf diese Weise wurde die ehemalige

Rückseite der Innenstadtgrundstücke zur neuen Vorderseite für den passierenden Verkehr.
Diesem Bedeutungswandel wird die straßenbegleitende Bebauung – sofern es sie überhaupt gibt – nicht gerecht, es entsteht eine ungünstige Außenwirkung der Rotenburger Innenstadt durch ungeordnete Strukturen und „Gesichtslosigkeit“. Lediglich nördlich der Glockengießerstraße bilden die straßenbegleitenden Gebäude einen städtebaulichen Rahmen, auf der südlichen Seite fehlt er völlig. Im weiteren Verlauf der Aalter Allee bestimmen die Wümmeniederung auf der nördlichen und verschiedene als Parkplätze genutzte und teilweise diffus mit Bäumen bewachsene Flächen auf der südlichen Straßenseite das Bild. Eine gestalterische Fassung – etwa durch Alleebäume oder straßenbegleitende Bebauung, die den Verkehrsraum auch als städtischen Raum definieren, fehlt hier. Die Rotenburger Innenstadt hat also keine städtebauliche Außenwirkung. Da dieser Straßenzug aber die zentrale Verbindung zwischen den die Stadt durchquerenden Bundesstraßen bildet, wird hier das Bild Rotenburgs nach außen bestimmt. Durch die nicht existente städtebauliche Fassung des Innenstadtrands wird also das Image der Innenstadt als „ungestaltet“ vermittelt.
Die geltenden Bebauungspläne setzen in vielen Bereichen entlang der Aalter Alle und der Glockengießerstraße bereits Kerngebiete mit einer zwei- bis dreigeschossigen Bebauung und eine straßenbegleitende Randbebauung fest. Eine ausschließliche Nutzung für ebenerdiges Parken stellt also eine völlige Unterausnutzung dar.
Da das bestehende Baurecht kaum in Anspruch genommen wird, besteht offenbar ein Motivationsdefizit der Eigentümer für eine höhere Ausnutzung ihrer Grundstücke.
Da die Stadt Rotenburg (Wümme) nur beim Rathaus-Grundstück Eigentümerin ist, betrifft dies alle anderen betreffenden Grundstücke.
Motivationshemmnisse können viele Ursachen haben, z.B. emotionale, organisatorische oder finanzielle Gründe. Um hier die Motivationshürde zu verringern, müssen methodisch andere Wege gegangen werden.
Es braucht Verständnis für die individuelle Bauzurückhaltung, um geeignete Methoden für ein erfolgreiches Nudging zu entwickeln.

Zielbild und Konzept

Es wird eine zweigeteilte Strategie angestrebt:

- Fassung durch Grünstrukturen entlang der Aalter Allee, z.B. durch grünen Mittelstreifen, konsequente Alleebaumpflanzungen (etwa auf Parkstreifen)
- Bauliche Fassung entlang der Glockengießerstr. bis zur Nödenstr.: Zwei- bis dreigeschossige Bebauung im vorderen Bereich. Parken im Tiefgeschoss oder ebenerdig mit Überbauung. Definition eines Versickerungsflächenanteils.

Um das bisherige Motivationsdefizit der Eigentümer zu überwinden, muss eine direkte Ansprache erfolgen (z.B. durch den beauftragten Sanierungsträger), bei der individuell die Hemmnisse ermittelt und Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt werden. Beratungsangeboten zu den direkten und indirekten Fördermöglichkeiten kommt hierbei besondere Bedeutung zu.

Ein weiteres Element der Motivierungsstrategie stellen Visualisierungen möglicher baulicher Zukünfte dar, mit denen das Vorstellungsvermögen der Eigentümer unterstützt werden kann. Der Rahmenplan konzentriert sich auf den städtebaulichen Entwurf möglicher Baukörper entlang des nördlichen Rotenburger Innenstadtrands.

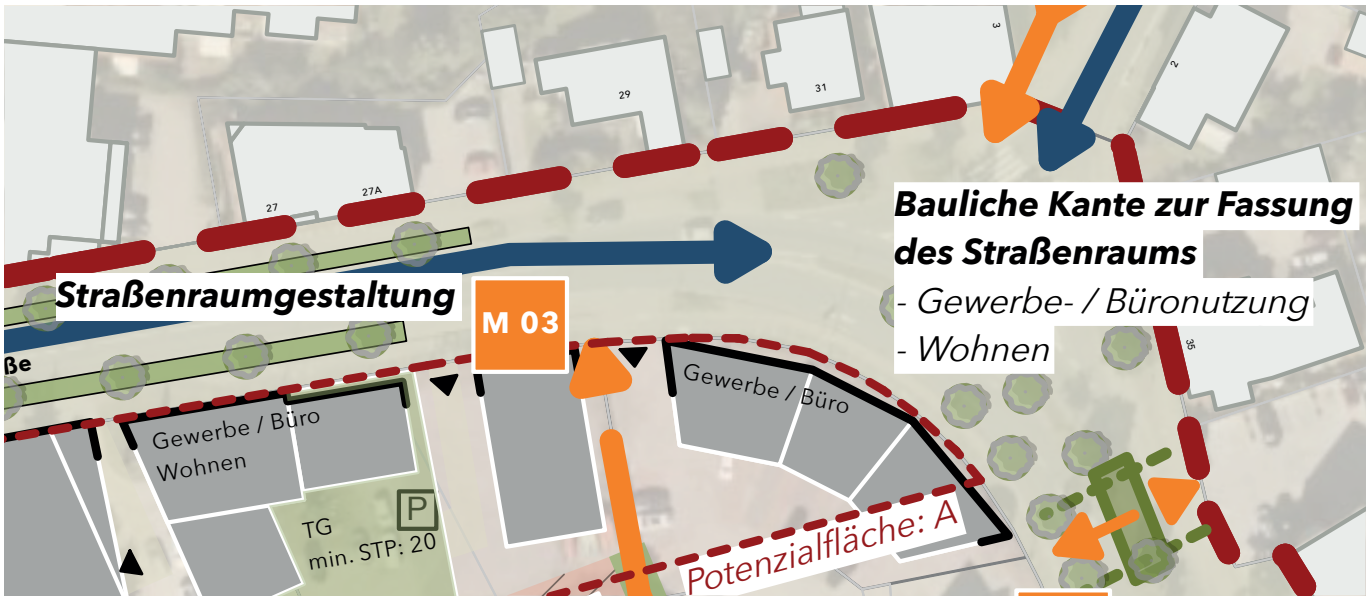


Abb. 16: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

4 Städtebaulich-gestalterische Betonung der Innenstadteingänge

Wichtige Akteure

- Stadt ROW
- Straßenbaulastträger
- Sonstige betroffene Grundstückseigentümer
- Wettbewerbsteilnehmer

Kostenschätzung

- 40.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Klärung verkehrsplanerischer Rahmenbedingungen für die in Frage kommenden Knotenpunkte/Einmündungen
- Ggf. Grundstückserwerb
- Durchführung eines Ideenwettbewerbs

Sanierungsziele

Ziel 1: Stärkung der Innenstadt als funktionale, aktiv e und vernetzte Ortsmitte für Stadt und Landkreis Rotenburg
Ziel 5: Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung, Freizeit und Wohnen

Kofi

Kofi 1.2 Gutachten, städtebauliche Planung, etc.

Bestand

Bis auf das Goldene Tor an der Bahnhofsstr. sind die Innenstadteingänge als solche nicht erkennbar: Mühlenstr, Soltauer Str./Bergstr., Harburger Str./Große Str, ggf. Nödenstr.

Hintergrund für die Maßnahme

Angesichts einer fehlenden Innenstadt-Morphologie (z.B. kein sichtbarer Kirchturm) und kaum von den Umfahrungsstraßen erkennbaren Zentrumsstrukturen ist von außen nur zu erahnen, wo sich die Rotenburger Innenstadt befindet. Es werden von außen keine sichtbaren Anlässe für Besucher der Region geschaffen, die Rotenburger Innenstadt zu entdecken.
Gestalterisch definierte Innenstadteingänge können hier ein Hilfskonstrukt darstellen, mit dem Neugierde auf das dahinterliegende geweckt wird. Ergänzend sind auch Ausschilderungen mit Alleinstellungsmerkmal (z.B. witzige Symbole/Slogans) denkbar.

Zielbild und Konzept

Es soll ein visueller Anreiz geschaffen werden, die jeweilige Einmündung als etwas Besonderes wahrzunehmen und Neugierde geweckt werden, das dahinterliegende zu entdecken. Dies könnte in einem Wettbewerb organisiert werden (Zeitungsleser, Schüler, Studierende, Freiraumplaner o.ä.). Folgende Eingangsbereiche zur Innenstadt eignen sich zur Prüfung:

- Mühlenstr.
- Bergstr.

- Nödenstraße. Sie ist bislang kein traditioneller Innenstadtzugang, würde allerdings einer werden, wenn die Zufahrt zur Quartiersgarage hierüber organisiert würde.
- Am Neuen Markt: Hier ist der Umbau der Kreuzung Harburger Str./Glockengießerwall sowie die Neugestaltung des Neuen Marktes zu berücksichtigen.

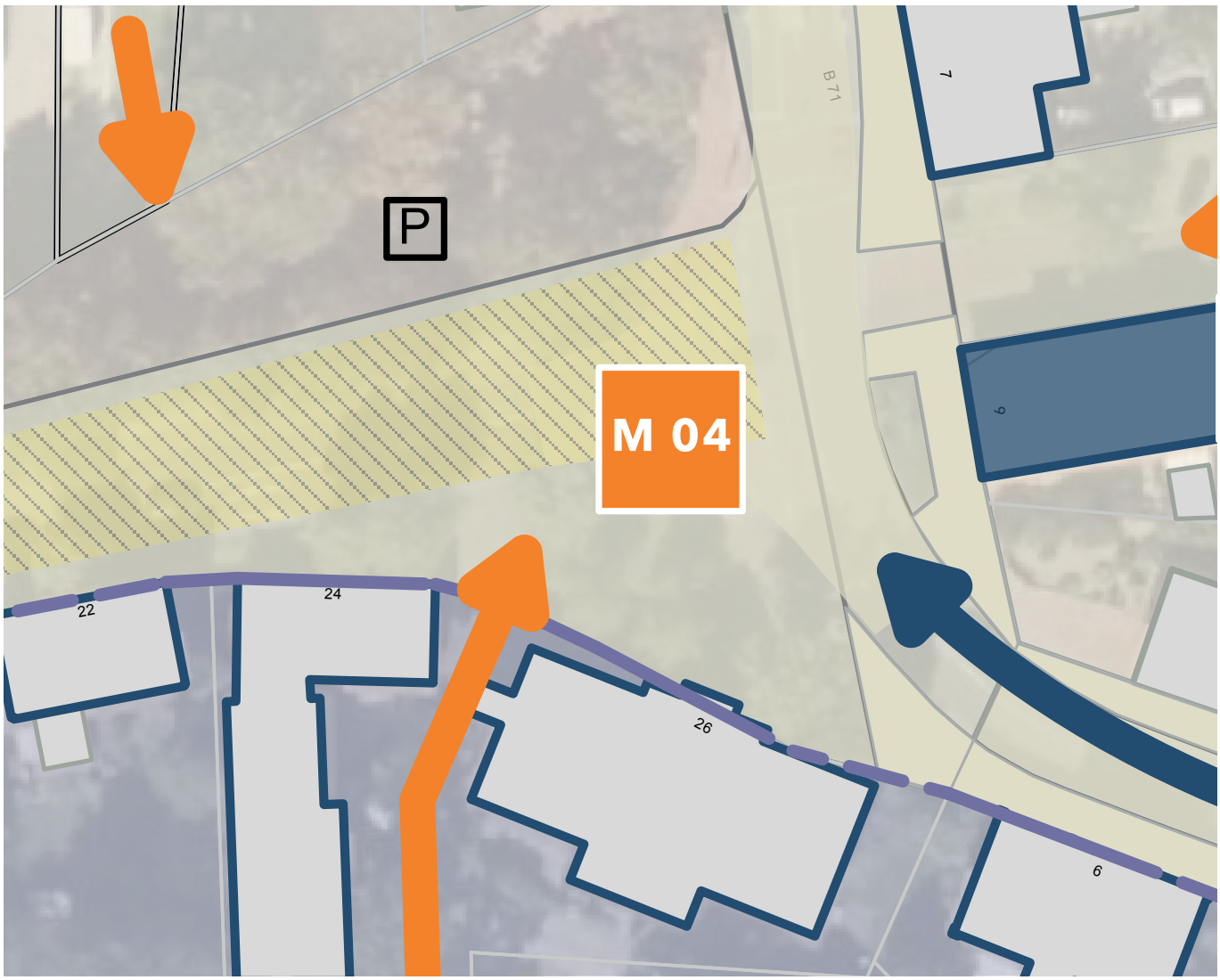


Abb. 17: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

5 Funktionale Integration der Alten Anstalt in die Innenstadt

Wichtige Akteure

- Rotenburger Werke als Grundstückeigentümer
- Stadt Rotenburg, Bauamt
- Plan Zwei für das Wettbewerbsmanagement

Kostenschätzung

- 50.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Durchführung des Wettbewerbs
- Einbringen der Wettbewerbsergebnisse in das Sanierungsverfahren

Sanierungsziele

Ziel 1: Stärkung des Innenstadtbereichs als funktionale, aktive und vernetzte Ortsmitte für Stadt und Landkreis Rotenburg

Kofi

Kofi 1.2 Gutachten, städtebauliche Planung, etc.

Bestand

Die Rotenburger Werke sind eine über hundertjährige diakonische Einrichtung für Menschen mit Assistenzbedarf. Das Areal grenzt südöstlich an die Innenstadt an und umfasst Gebäude aller Altersklassen, die über das Gebiet verteilt sind. Die Rotenburger Werke stellten lange Zeit eine Stadt in der Stadt dar, die sich baulich und ideell von der restlichen Stadt abgegrenzt hat. Diese Trennung wird seit geraumer Zeit abgebaut und ermöglicht sowohl eine partielle Um- und Nachnutzung eines Teils der „Alten Anstalt“ als auch das baulich-funktionale Zusammenwachsen mit der Innenstadt.
Es liegt eine detaillierte Übersicht der Gebäude mit ihrer jeweiligen Nutzungsperspektive vor (von „heutige Nutzung bleibt bestehen“ bis „Gebäudestruktur nicht als erhaltenswert ein geschätzt“.

Hintergrund für die Maßnahme

Die Rotenburger Werke betreuen seit über hundert Jahren Menschen mit unterschiedlichen Behinderungen. Der sehr frühe Gebäudebestand wurde mit dem Ziel des „Wegsperrens“ errichtet. Ausdruck dieser Strategie war u.a. die fehlende Freizügigkeit für die Insassen, was sich z.B. in einer Umfassung mit nur wenigen Durchgängen ausdrückte.
Durch das Bundesteilhabegesetz wurde ein Wandel vom damaligen Fürsorge- zu einem Teilhabesystem geschaffen, der u.a. die Integration von Wohneinrichtungen in übliche Wohnstrukturen und Nachbarschaften ermöglichen soll. Viele der Bestandsgebäude auf dem Kerngelände (der sog. „Alten Anstalt“ zwischen Soltauer Straße und Lindenstraße) können diesen Anforderungen nicht mehr gerecht werden. Mehrere Gebäude

auf dem Gelände stehen deshalb sukzessive für Umnutzungen zur Verfügung oder können rückgebaut werden.

Zielbild und Konzept

Das ca. 5,5 ha große Quartier zwischen Soltauer Straße und Lindenstraße soll zu einem Ort für alle umgebaut werden und mit der Stadt zusammenwachsen. Hierfür wird ein städtebaulich-freiraumplanerisches Gutachterverfahren durchgeführt werden. Ein Auslobungstext benennt Rahmenbedingungen, Anforderungen und Aufgabenstellung. Es werden mehrere Fachbüros zur Einreichung von Wettbewerbsbeiträgen aufgefordert.
Leitbild soll die Vision eines inklusiven, kooperativen Stadtquartiers sein. Ziel dieses Gutachterverfahrens ist die Erarbeitung eines städtebaulichen Masterplans. Die Planungsziele sollen im Masterplan räumlich umgesetzt werden. Unter Berücksichtigung des z.T. historisch gewachsenen Umfeldes ist eine städtebauliche Grundstruktur zu entwickeln, die dem spezifischen städtebaulichen Umfeld gerecht wird und die den Standort in seiner Attraktivität weiter steigert und somit eine Aufwertung der Rotenburger Innenstadt wirkungsvoll fördert.
Es werden kreative Konzepte gesucht, die städtebauliche, funktionale, ökologische und wirtschaftliche Anforderungen an die Entwicklung des Geländes in einer überzeugenden Weise zusammenbringen. Das Gutachterverfahren soll bis Frühjahr 2025 abgeschlossen sein.

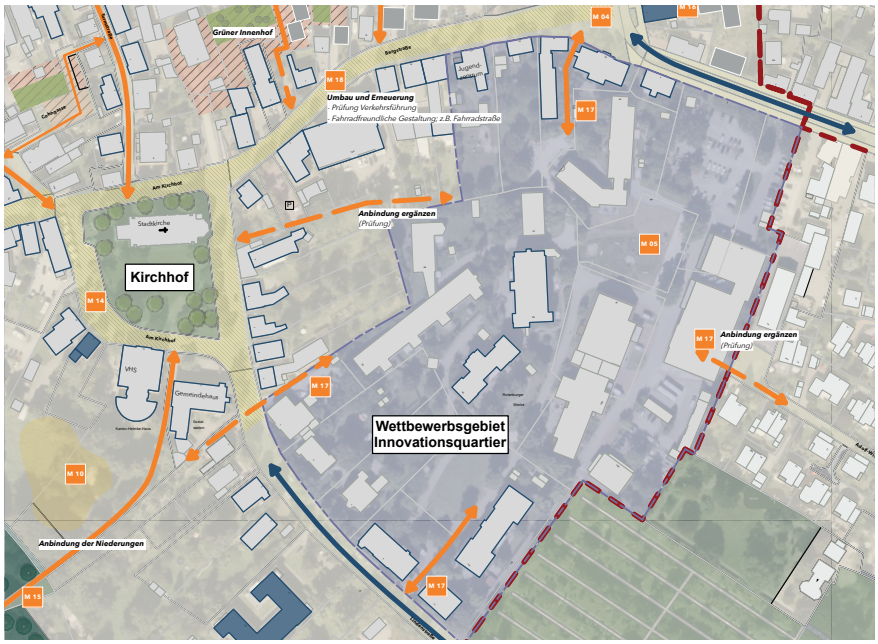


Abb. 18: Innovationsquartier - Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

6 Erhöhung des Grünflächenanteils durch Entsiegelung und standortgerechte Bepflanzung

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg, Tiefbau
- Stadt Rotenburg, Stadtgrün
- Innenstadthändler

Kostenschätzung

- 200.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Erstellung eines Leistungsverzeichnisses für ein Entsiegelungskonzept
- Ausschreibung für die Erarbeitung des Entsiegelungskonzepts
- Schrittweise Umsetzung der priorisierten Ergebnisse aus dem Konzept

Sanierungsziele

Ziel 2: Herstellung eines ausgewogenen Verhältnisses von Schutz und Erlebnis stadtnaher Natur

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Die Rotenburger Innenstadt weist sowohl auf öffentlichen wie auch privaten Flächen einen relativ hohen Versiegelungsgrad auf. Neben den Gebäuden betrifft dies vor allem die Verkehrsflächen, die wiederum die Befahrbarkeit bis auf die privaten Grundstücke sicherstellen. Viele Verkehrsflächen sind gepflastert, weisen also eine gewisse (wenn auch geringe) Versickerungsfähigkeit auf. Dies wird zukünftig allerdings bei zunehmenden Starkregenereignissen und Hitzeperioden nicht ausreichen.

Hintergrund für die Maßnahme

Als häufig von Hochwasserereignissen betroffene Kommune liegt es im eigenen Interesse Rotenburgs, die Versickerungsfähigkeit des Bodens zu erhöhen, um den wachsenden Anforderungen durch zunehmende Starkregenereignisse zu genügen.
Die Innenstadt weist den höchsten Verdichtungs- und Versiegelungsgrad im Stadtgebiet auf. Dies hat sich in den letzten Jahren bereits durch zunehmende Hitzebelastungen und die Folgen von Starkregenereignissen bemerkbar gemacht. Um hier entgegenzuwirken, muss ein intelligentes Konzept zur Reduktion der Versiegelung erstellt und umgesetzt werden. Neben dem Versickerungseffekt sollten die entsiegelten Flächen auch für eine klimagerechte Bepflanzung genutzt werden, mit der weitere Kühlungseffekte (bspw. durch Verschattung und Verdunstung) erreicht werden können.

Abb. 19: Begrünung und Fahrradständer (Quelle: plan-werkStadt)

Abb. 20: Begrünung und Fahrradständer (Quelle: plan-werkStadt)

Zielbild und Konzept

Die Stadt Rotenburg muss – wie viele andere Kommunen in der Region auch - die vorhandenen Potenziale zur Klimafolgenanpassung nutzen, um eine zunehmende Überflutungsgefährdung zu reduzieren. Die erforderlichen Entsiegelungsmaßnahmen werden durch geeignete Bepflanzung außerdem Kühleffekte an Hitzetagen zur Folge haben.

In einem ersten Schritt sollte ein Konzept erarbeitet werden, dass systematisch ein breites Spektrum an potenziell zu entsiegelnden und ggf. zu bepflanzenden Flächen und Standorten im öffentlichen Raum darstellt. Bei der Bepflanzbarkeit bestehen gewisse Restriktionen durch die häufig unter Verkehrsflächen verlegten Versorgungsinfrastrukturen. Hierauf muss das Entsiegelungskonzept eingehen.

In einem zweiten Schritt kann die Entsiegelungsstrategie ggf. auch auf geeignete private Flächen ausgedehnt werden, wofür aber ein entsprechendes Förderangebot erforderlich ist, mit dem die Motivation von Privateigentümern erhöht werden kann.

7 Qualifizierung der Grünflächen mit verbesserter Aufenthaltsqualität und thematischer Verknüpfung (z.B. am Heimathaus) und in den Niederungen mit verbesserter Erlebbarkeit der Naturqualitäten (z.B. Teich / Rodau-Wiedau-Niederung)

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg, Bereich Naturschutz
- Naturschutzamt des Landkreises
- Waldbehörde
- Naturschutzverbände
- Anglerverband Niedersachsen
- Umweltbildungszentrum Wümme
- Heimatbund Rotenburg

Kostenschätzung

- 2.000.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Weitere Gespräche mit dem Amt für Naturschutz
- Abstimmungsgespräche mit den übrigen Akteuren
- Konzeption für Teichsanierung mit Uferbepflanzung, Bodenrelief und Retentionsflächen sowie Planung von Aufenthalts- und Informationsangeboten
- Planung der Sanierungs- und Entwicklungsarbeiten am Heimathaus

Sanierungsziele

Ziel 2: Herstellung eines ausgewogenen Verhältnisses von Schutz und Erlebnis stadtnaher Natur

Ziel 5: Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung, Freizeit und Wohnen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Die in große Grünflächen eingebetteten Fließgewässer Wümme, Wiedau und Rodau umschließen den westlichen Teil der Innenstadt an drei Seiten. Weite Teile dieser Niederungen unterliegen dem Naturschutz. Sie stehen damit faktisch nicht für eine weitere Entwicklung zur Verfügung und werden lediglich zum Durchqueren auf den bestehenden Wegen und Brücken genutzt.

<u>Teich in den Nödenwiesen</u>

Der Teich in den Nödenwiesen liegt im Naturschutzgebiet, entzieht sich also weitgehend einer Nutzung. Allerdings erfordert ein zu hoher Nährstoffeintrag durch organisches Material in das Stillgewässer eine Sanierung. Die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen sollen mit einer gestalterischen Aufwertung der Gewässerrandbereiche verknüpft werden, mit denen der Erlebniswert für die Bevölkerung gesteigert werden kann.

<u>Waldflächen</u>

Für einen kleinen Teil der Waldflächen zwischen dem Kreishaus und dem Naturschutzgebiet ist der Landschaftsschutzstatus mittlerweile aufgehoben wor¬den. Damit ergeben sich neue Handlungsoptionen, insbesondere auch durch die Erreichbar-

keit des Wümmeufers, das ansonsten wegen des Betretungsverbots der NSG-Flächen nicht zugänglich und durch die Begleitvegetation häufig nur von den Brücken sichtbar ist.

Heimathausgelände

Das Heimathausgelände liegt nicht im Naturschutzgebiet. Es ist als ehemaliger Standort der Burg ein historisch bedeutsamer Standort, auch wenn von Wall- und baulichen Anlagen nur noch die Bischofshöhe sowie das Bodendenkmal vorhanden sind. Seit seiner Entstehung hatte der Burgberg Freiraum- und Erholungsfunktion, die allerdings seit mindestens zehn Jahren eingeschränkt ist, weil sich das Areal teilweise zum Angstraum entwickelt. Der Erhaltungszustand des Geländes ist seit geraumer Zeit nicht mehr angemessen, wozu auch das ungünstige Wegekonzept beiträgt, das durch Begehen und Befahren (BMX / Fahrrad) zu weiterer Hangerosion geführt hat.

Hintergrund für die Maßnahme

Teich in den Nödenwiesen

Das Sanierungsgebiet umfasst als wesentlichen Teil auch die Niederungen, in denen der Naturschutz bauliche Gestaltungsmaßnahmen weitgehend unterbindet. Umso wichtiger ist es diejenigen Gestaltungsmöglichkeiten zu nutzen, die unter diesen restriktiven Bedingungen noch möglich sind. Denn die Niederungen (insb. die Nödenwiesen) werden in der Bevölkerung teilweise nicht mit ihrem naturräumlichen Wert gesehen, sondern vor allem als Transitfläche wahrgenommen. Es gibt demnach einen großen Bedarf an Information und Sensibilisierung, damit der Schutzstatus dieser Flächen besser im öffentlichen Bewusstsein verankert ist. Hierfür gilt es, geeignete Maßnahmen und Formate zu finden.

Waldflächen

Durch die Aufhebung des LSG-Schutzstatus ergibt sich die Gelegenheit, im Übergangsbereich von restlichem LSG und NSG Maßnahmen zur verträglichen Nutzung dieses Grünbereichs zu etablieren. Ziel ist es, durch direkte Erlebbarkeit des innenstadtnahen Naturraums

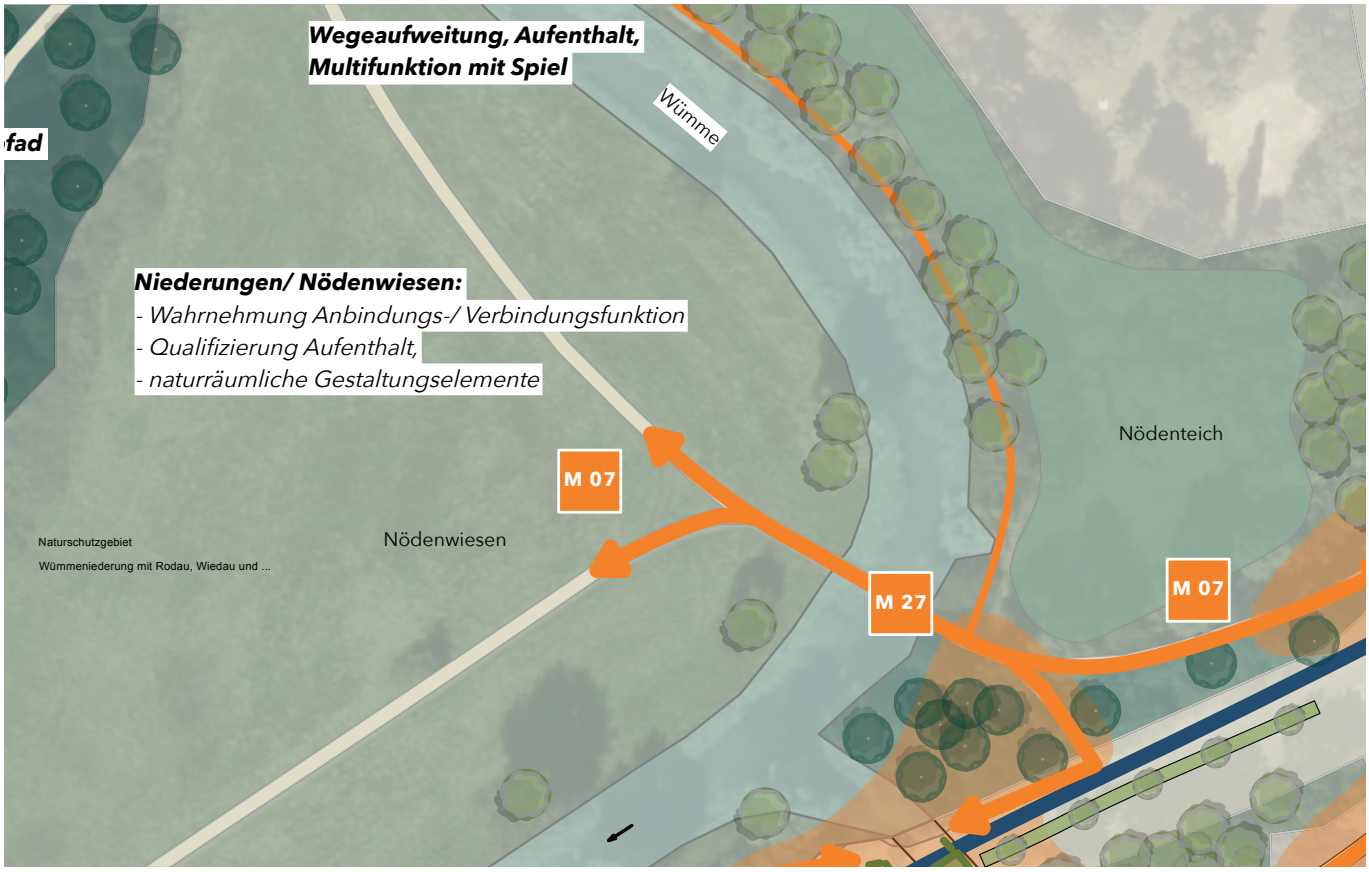


Abb. 21: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

Heimathausgelände

Mittlerweile ist durch den Baum- und Pflanzenwuchs die Einsehbarkeit des Geländes nicht mehr gewährleistet, sind Sichtachsen zur Wümme und zum Heimathaus versperrt und das Sicherheitsgefühl für viele Personengruppen ist potenziell eingeschränkt. Deshalb soll der Erlebniswert für die gesamte Bevölkerung wieder erhöht werden.

Zielbild und Konzept

Nödenwiesen

Neupflanzungen entlang des Teichufers erfolgen unter Berücksichtigung ihrer Potentiale zur gestalterischen Aufwertung der Gewässerrandbereiche. Mittelfristig soll das Freistellen der Uferbereiche, die Erhöhung des Sonneneinfalls und eine Verbesserung der Wasserdurchmischung auf Umsetzbarkeit geprüft werden.

Außerdem soll in den Nödenwiesen, wo möglich, durch Erhöhung der Reliefvielfalt und der damit einhergehenden Biodiversität das Landschaftsbild aufgewertet werden (spannendere

Blickpunkte), weiterer Retentionsraum und Zugangsoptionen zum Wasser geschaffen werden. Durch den begleitenden Weg bietet sich die Chance, die Nödenwiesen in die städtische Freiraumstruktur einzubinden (Heimathausgelände - Parkanlage Kreishaus – Nödenwiesen – Wümmeaue – Weichelsee).

Heimathausgelände

Der Burgberg soll wieder stärker seiner Freiraumnutzung für die gesamte Bevölkerung zugeführt werden. Erforderlich dafür sind die Anpassung der Vegetation (Auflichtung, Überprüfung des Baumbestandes, Etablieren hangsichernder, attraktiver Vegetation), die Überarbeitung des Wegekonzeptes, Sanierung der Wege und des Aufenthaltsbereiches. Zusätzlich soll an dieser Keimzelle der Stadt mit geeigneten Elementen stärker auf die Stadthistorie eingegangen werden, um die Geschichte Rotenburgs vor Ort wieder erlebbar zu machen.
Die sonstigen Bereiche des Heimathausgeländes sollen für Freizeitnutzung und Kulturveranstaltungen entwickelt werden. Zusätzlich zur bestehenden Disc-Golf-Anlage soll Veranstaltungsinfrastruktur (z.B. in Form einer Freilichtbühne, einer Konzert- oder Veranstaltungsmuschel) entstehen und Kulturveranstaltungen ermöglicht werden.

Waldflächen

Hier können nun auch aktive Nutzungen ermöglicht werden, die im NSG nicht möglich sind (Betreten, Verweilen, Spielen, Kommunikation etc.). Hierfür werden Teile der Vegetation entfernt, die Zugänglichkeit verbessert und potentiell auch Mobiliar aufgestellt. Die Gestaltung erfolgt dergestalt, dass von ihrer Nutzung keine starken Störungen auf das benachbarte Naturschutzgebiet ausgehen.

8 Prüfung der die Fußgängerzone durchschneidenden Durchfahrung und der Parkticketzonen auf verkehrliche Neuorganisation

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg, Bauamt
- Innenstadt-Kaufleute
- Verkehrsgutachter

Kostenschätzung

- 20.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Prüfung der verkehrlichen Voraussetzungen und Konsequenzen einer Neuordnung der Fußgängerzonen im Leistungsverzeichnis des Mobilitätskonzepts aufnehmen
- Einbindung der Innenstadtkaufleute

Sanierungsziele

Ziel 3: Anpassung des zentralen Versorgungsbereichs Große Straße und der Nebenlagen an aktuelle Anforderungen und baulich-funktionale Weiterentwicklung

Kofi

Kofi 1.2 Gutachten, städtebauliche Planung, etc.

Bestand

Rotenburg verfügt faktisch über zwei Fußgängerzonen, die durch einen 150 m langen mit Autos befahrbaren Straßenabschnitt getrennt sind. Dieser Abschnitt ist Teil einer als Einbahnstraße geführten innerstädtischen Blockumfahrung.

Hintergrund für die Maßnahme

Die Diskussion über die „zerstückelte“ Rotenburger Fußgängerzone wird seit Jahren immer wieder neu geführt. Die Neuorganisation des Verkehrs in der Rotenburger Innenstadt – hier insbesondere die Einrichtung einer Fahrradstraße auf dem Straßenzug Goethestr./Bergstr. – kann als Anlass diesen, diese Idee erneut zu prüfen.

Diese Prüfung soll nicht primär verkehrlich erfolgen. Vielmehr steht sie im Zusammenhang mit anderen Maßnahmen und Entwicklungen (z.B. Entwicklung eines Gastronomieschwerpunkts am Stadtstreek, Umbrüche im innerstädtischen Einzelhandel, Erreichbarkeit).

Zielbild und Konzept

Es wird seit geraumer Zeit darüber diskutiert, diesen Abschnitt verkehrlich neu zur ordnen. Alternativen sind z.B.:

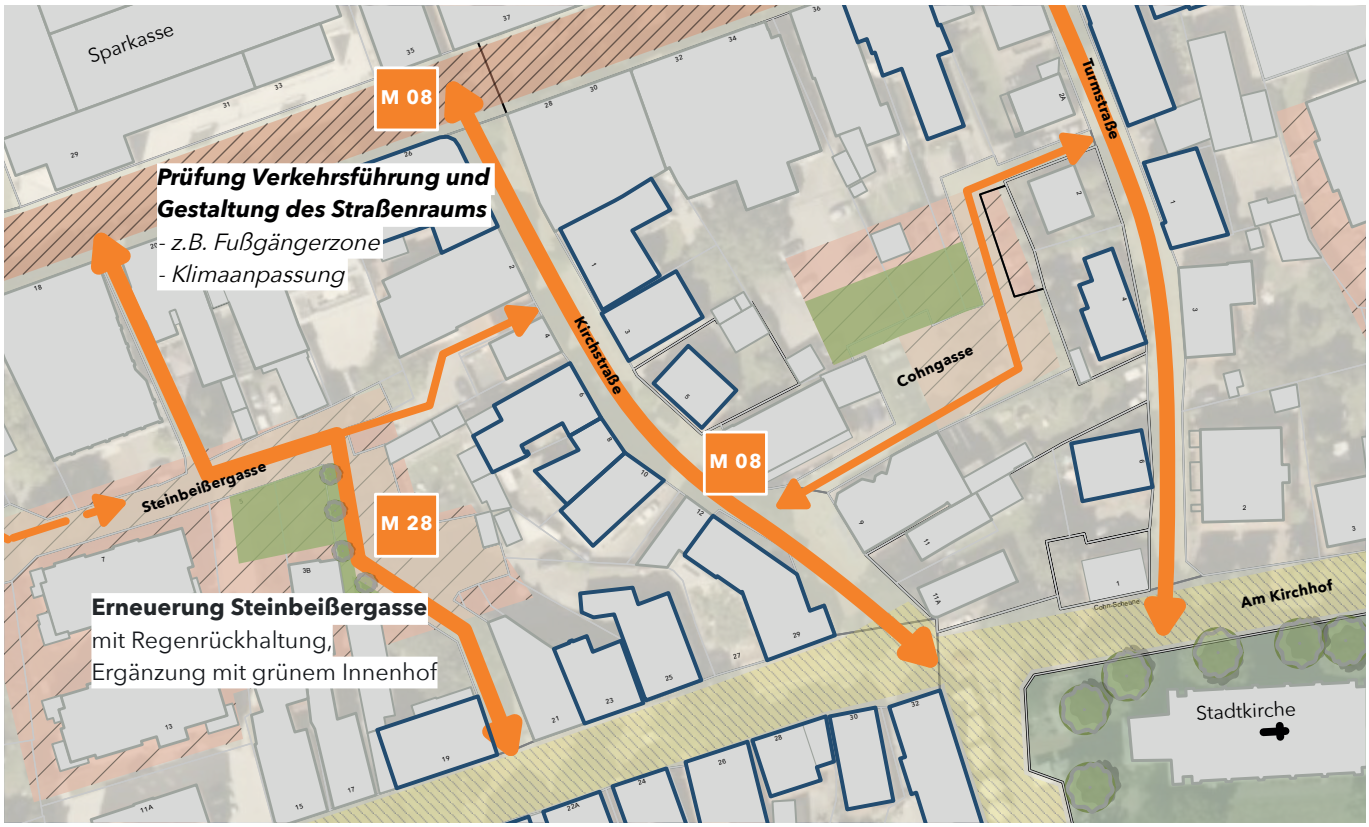
- Aufhebung der Durchfahrbarkeit und Zusammenführung der beiden Fußgängerzonen zu einer einzigen
- Neuordnung der Blockumfahrung Große Str./Am Wasser (Ostseite)/Goethestr./Kirchstr.
- Teillösungen davon

Überlegungen zur verkehrlichen Neuordnung des Innenstadtrings (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich) dürfen jedoch nicht ausschließlich unter verkehrlichen Gesichtspunkten angestellt werden. Die zentrale Frage lautet: Wie viel Fußgängerzone benötigt Rotenburg?

Hier ist u.a. auch die stadträumliche und funktionale Tragfähigkeit in Zeiten der Krise des stationären innerstädtischen Einzelhandels zu betrachten. So finden z.B. in manchen Kommunen mit strukturellen Leerständen Konzentrationsprozesse von den Rändern der Fußgängerzone hin zu ihrer Mitte statt, in deren Folge die Enden der Fußgängerzone ihre Einkaufsfunktion verlieren könnten. In Rotenburg liegt dagegen eine „Knochenstruktur“ vor, bei der die beiden Plätze Pferdemarkt und Neuer Markt die Enden markieren.

Die Stadt Rotenburg beabsichtigt, ein Mobilitätskonzept zu beauftragen. In diesem Gutachten soll (auch) geprüft werden, welche Voraussetzungen und Konsequenzen eine Neuordnung der Fußgängerzonen hätte.

Abb. 22: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)



9 Erhöhung der Aufenthaltsqualität in der gesamten Großen Straße inkl. der beiden Stadtplätze

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg, Bauamt
- Einzelhändler
- Anwohner

Kostenschätzung

- 4.500.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Kontaktaufnahme zur Händlerschaft
- Kontaktaufnahme zu entsprechenden Studiengängen
- Erstellung eines Leistungsverzeichnisses

Sanierungsziele

Ziel 3: Anpassung des zentralen Versorgungsbereichs Große Straße und der Nebenlagen an aktuelle Anforderungen und baulich-funktionale Weiterentwicklung

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Die Haupteinkaufsstraße „Große Straße“ wurde das letzte Mal bei der Innenstadtsanierung zwischen 1985 und 1995 umgestaltet. Bei der Straßenraumgestaltung standen die Begehbarkeit als Fußgängerzone und Befahrbarkeit der für den Verkehr freigegebenen Flächen im Vordergrund, nicht aber Klimafolgenanpassung. Entsprechend sind diese Bereiche heute fast vollständig gepflastert und versiegelt.

Hintergrund für die Maßnahme

Mittlerweile erfordert der zunehmende Klimawandel im Zusammenhang mit Veränderungen des Einkaufsverhaltens eine andere Innenstadtgestaltung: Die zunehmend an Bedeutung gewinnende innerstädtische Hitzeproblematik zwingt dazu, Kühlungsmaßnahmen vorzunehmen, um den Aufenthalt im Freien in heißen Sommern erträglich zu gestalten. Dies kann am besten durch Verschattung und Verdunstung geschehen. Hierfür braucht es innerstädtische Standorte, um geeignete Bäume pflanzen und verdunstungsfähige Flächen anlegen zu können. Beides kann auch ohne heißes Wetter zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität beitragen.

Zielbild und Konzept

Die Herausforderungen für die zentrale Einkaufsmeile sind mehrdimensional:

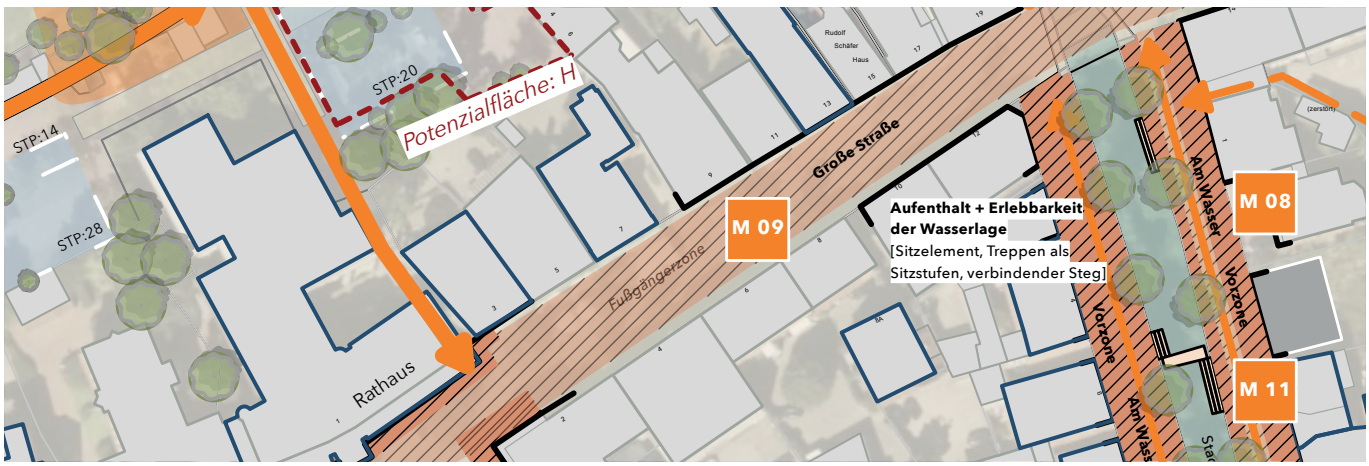
- Neue Gestaltungselemente wie Bäume, bepflanzte Flächen oder Wasserflächen benötigen Platz, der bislang von anderen

Nutzungen belegt war. Dieser Nutzungswandel muss koordiniert werden.

- Der Besuch der Innenstadt wird zukünftig multikausal motiviert sein müssen. Das Einkaufen wird nicht mehr den einzigen oder überwiegenden Zweck darstellen, um in die Innenstadt zu kommen. Freizeit, Kultur, Kommunikation und Treffpunkte werden an Bedeutung gewinnen. Diesem Motivationsgeflecht muss auch die Straßenraumgestaltung Rechnung tragen, indem mehr Aufenthaltsmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum und funktional ergänzende Nutzungen im Gebäudebestand geschaffen werden.
- Die Fußgängerzonen der Großen Straße müssen vom regelwidrigen Befahren mit Fahrrädern und E-Scootern freigehalten werden. Hierfür braucht es eine geeignete Alternative, mit der die Innenstadt sicher und attraktiv von einem zum anderen Ende durchquert werden kann.
- Inwieweit auch die Pkw-Befahrbarkeit der Großen Straße im Rahmen der Parkscheinzone aufgehoben werden sollte, wäre im Rahmen eines Verkehrsgutachtens zu klären.

In diesen Rahmen müssen sich die Maßnahmen zur Entsiegelung und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität einfügen. Es bietet sich an, eine systematische Erhebung unterschiedlicher Entsiegelungspotenziale im Innenstadtbereich zu beauftragen oder z.B. im Rahmen eines studentischen Projekts anzuregen. Im Rahmenplan wird für einige Standorte bzw. Flächen beispielhaft eine Entsiegelung und Neunutzung visualisiert.

Abb. 23: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)



10 Erneuerung und Qualifizierung der Spielplätze

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg, Bauamt
- Anwohner
- Elterninitiativen
- Kita-Träger

Kostenschätzung

- 450.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Vorbereitung der Ausschreibung für ein Spielplatzkonzept

Abb. 24: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

Sanierungsziele

Ziel 4: Stärkung und Ausbau sozialer Infrastrukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung von Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Es gibt momentan drei Spielplätze im Sanierungsgebiet Diese bzw. die installierten Spielgeräte befinden sich teilweise in einem schlechten Zustand und das zugrunde liegende Spielplatzkonzept entspricht nicht mehr den aktuellen Anforderungen kindlicher Entwicklung.

Hintergrund für die Maßnahme

Viele Spielgeräte auf den innenstadtnahen Spielplätzen müssen turnusmäßig ersetzt werden, da ihre Nutzungsdauer begrenzt ist und gerade Ausstattungselemente aus Holz mit der Zeit ihre Benutzungssicherheit verlieren. Die Erneuerung von Spielgeräten kann zum Anlasse für eine integrierte Erneuerungsstrategie genommen werden, mit der neuere Erkenntnisse der Spielplatzpädagogik sowie veränderte Nachfragestrukturen berücksichtigt werden können.
Innenstadtnahe Spielplätze können zudem die Attraktivität der Innenstadt für Eltern mit kleinen Kindern sowohl als Wohnstandort als auch als Einkaufsort steigern, indem sie einen Aufenthaltsmehrwert bieten.

Zielbild und Konzept

Im Zuge der Erneuerung von Spielgeräten sollte auch das zugrundeliegende pädagogische Konzept fortentwickelt werden. Es könnte z.B. sinnvoll sein, einzelne Spielplätze stärker zielgruppenspezifisch auszurichten und unterschiedliche Teilgruppen bei den Kindern und Jugendlichen mit auf sie zugeschnittenen Spiel- und Aufenthaltsmöglichkeiten anzusprechen.
Kinderspiel im Freien ist ein elementares Grundbedürfnis, das angesichts einer zunehmenden Medienorientierung auch bei Kindern und Jugendlichen neue Angebotsstrukturen braucht.

Spielangebote für Kinder sind ein Mosaikstein beim Ausbau der Familienfreundlichkeit.
Für die Neuausrichtung der Rotenburger Spielplatzlandschaft ist die Erarbeitung eines Spielflächenkonzepts vorgesehen, das die vorhandenen Spielplätze aber auch darüber hinaus gehende Spiel- und Aufenthaltsflächen für Kinder und Jugendliche systematisch analysiert und Empfehlungen zur Weiterentwicklung ausspricht.

Abb. 25: Spielplatz Wiedau (Quelle: plan-werkStadt)

11 Stärkere Integration des Stadtstreek in das Stadtbild und Etablieren eines gastronomischen Schwerpunkts

Wichtige Akteure

- Immobilieneigentümer
- Bewohnerschaft
- Gastronomie
- Stadt Rotenburg: Stadtplanung, Ordnungsamt

Kostenschätzung

- 2.000.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Machbarkeitsprüfung (Wirtschaftlichkeit von Gastronomie, Baurecht, Lärm, Verkehr etc.)
- Ansprache und Aktivierung der Eigentümer

Sanierungsziele

Ziel 5: Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung, Freizeit und Wohnen

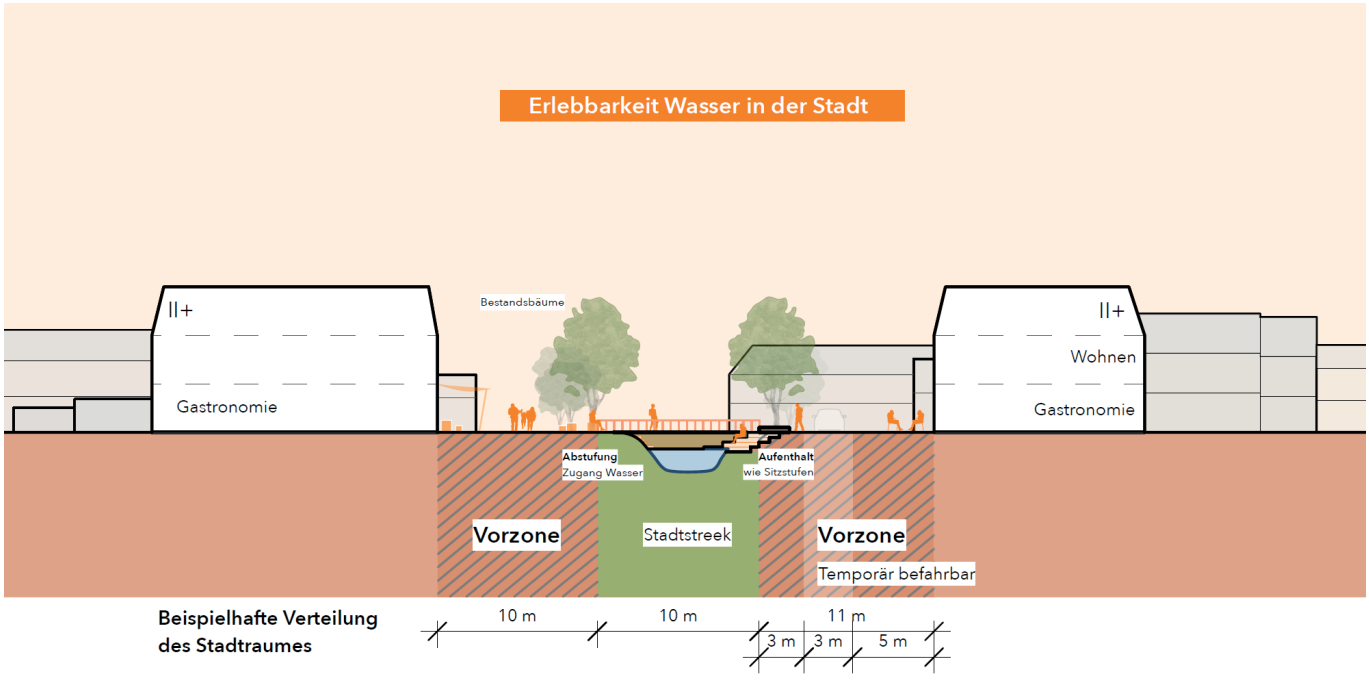
Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Obwohl die westliche Rotenburger Innenstadt von drei Wasserläufen umflossen wird, ist das Wasser innerhalb des Stadtbildes relativ wenig sichtbar und erlebbar. Am deutlichsten ist dies noch am Stadtstreek der Fall, der einen Entlastungswasserlauf von der Wiedau zur Wümme darstellt.
Hier gibt es mehrere durch Treppen erreichbare Sitzmöglichkeiten direkt am Gewässer. Aus Verkehrssicherungsgründen wird der Zugang zu den Sitzecken jedoch durch einen Zaun gesichert. Die Zaunanlage hat einen historischen Hintergrund und ist denkmalgeschützt.

Abb. 26: Systemschnitt Am Wasser (Quelle: AC Planergruppe)



Die Tore im Zaun sind zwar nicht abgeschlossen, so dass der Zugang prinzipiell möglich ist. Allerdings entfaltet der Zaun eine abweisende Wirkung, so dass sich nie jemand in den Sitzecken niederlässt.
Der Stadtstreek wird auf beiden Seiten von der Straße Am Wasser gesäumt. Westlich des Stadtstreek ist die Straße Fußgängerbereich, östlich dagegen ein Teil der Innenstadtumfahrung mit Einbahnstraßenführung zur Goethestraße. Hier existiert entlang des Gewässers ein Parkstreifen, auf dem die geparkten Pkws tw. den Zugang zu den Sitzecken blockieren.

Abb. 27: Gastronomie Am Wasser
(Quelle: plan-werkStadt)

Hintergrund für die Maßnahme

Häufig sind innerstädtische Wasserlagen sehr begehrte Wohn- und Freizeitstandorte. In Rotenburg wird allerdings diese „Sahnelage“ ihrem Potenzial nicht gerecht. Außerdem gibt es in Rotenburg ein Defizit an attraktiver Gastronomie. Um die Innenstadt multifunktional weiterzuentwickeln und ihre Einzelhandelsabhängigkeit zu reduzieren, kann dieser Standort durch eine gastronomische Schwerpunktsetzung die Attraktivität des Stadtzentrums erhöhen.

Zielbild und Konzept

Diese Lage bietet sich für einen verstärkten Aufenthalt im Freien an. Hierfür kann sowohl für die Uferlinie des Stadtstreek als auch der öffentliche Straßenraum in die Nutzungsüberlegungen einbezogen werden. Besonders geeignet ist die östliche Seite, da hier im Sommerhalbjahr Abendsonne vorherrscht, was Außengastronomie begünstigt.

Es wird vorgeschlagen, an dieser Stelle die Rahmenbedingungen für gastronomische Nutzungen derart zu verbessern, dass sich hier ein kleiner Schwerpunkt entwickelt. Die wirtschaftliche Tragfähigkeit dieses Ansatzes ist vorab mit potenziellen Betreibern aus der Gastrobranche zu prüfen.

Voraussetzung ist eine wesentliche Reduktion des Pkw-Verkehrs sowie die Herausnahme der Parkplätze entlang des Stadtstreek, um Flächen für die Außengastronomie zu schaffen. Nach Möglichkeit sollte auch der Wasserlauf einbezogen werden, um z.B. mit aufgeständerten Terrassenbauwerken Sitzmöglichkeiten direkt am oder über dem Wasser zu schaffen.

Potenzielle Nachbarschaftskonflikte müssen im Blick behalten werden.

Der B-Plan 031 aus dem Jahr 1969 setzt an dieser Stelle ein Kerngebiet mit einer GRZ von 0,6 und einer GFZ von 1,1 bei zweigeschossiger Bauweise fest. Es ist zu prüfen, inwieweit eine Überarbeitung des B-Plans erforderlich ist.

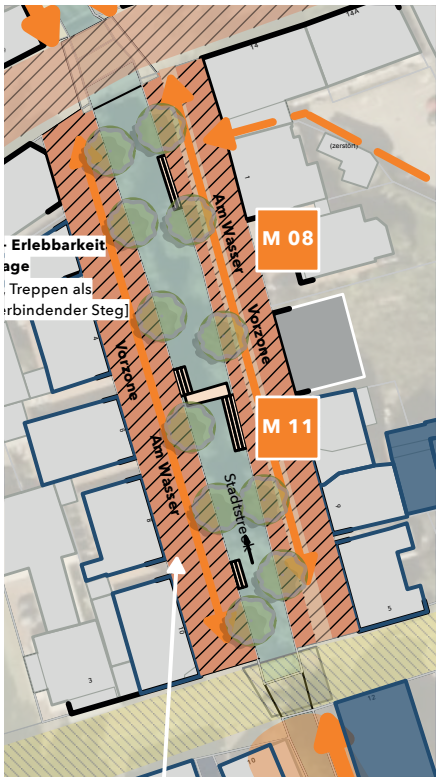


Abb. 28: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

12 Gestalterische Qualifizierung des Pferdemarktes

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg, Bauamt
- Landkreisverwaltung
- Behindertenbeauftragte(r) der Stadt Rotenburg
- Marktbeschicker (Wochenmarkt, Jahrmarkt)

Kostenschätzung

- 1.200.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Prüfung auf Machbarkeit einer Rampe anstelle der Treppe auf der Südseite des Platzes
- Gespräche mit den Akteuren
- Möblierungs- und Beleuchtungskonzept (im Zusammenhang mit der Maßnahme 09 – Erhöhung der Aufenthaltsqualität)

Sanierungsziele

Ziel 5: Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung, Freizeit und Wohnen
Ziel 6: Ortsbildpflege und baukulturelle Aufwertung

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Der Pferdemarkt stellt den westlichen Abschluss der Fußgängerzone bis zur Geranienbrücke dar. Er wurde beim vorhergehenden Sanierungsverfahren vor über dreißig Jahren in seiner jetzigen Form gestaltet.
Die Platzfläche greift die vorhandene Topografie auf, indem an drei Seiten ein Treppensystem zur inneren Platzfläche hinunterführen. Die Treppen werden sowohl als Transitfläche als auch – zumindest in der warmen Jahreszeit – als Sitzplätze zum Aufenthalt genutzt.
Die dem Rathaus zugewandte Seite mit dem ebenerdigen Zugang kann als Zufahrt für Fahrzeuge dienen. Oberhalb der Treppen stehen Bäume.
Der Pferdemarkt wird gerne für innerstädtische Veranstaltungen und zweimal pro Woche für den Wochenmarkt genutzt. Sollte der Lohmarkt als Standort für den Jahrmarkt ausfallen, so könnte der Pferdemarkt in Zusammenhang mit der Fußgängerzone auch für den Jahrmarkt genutzt werden.

Hintergrund für die Maßnahme

Der Pferdemarkt ist als städtischer Platz weitgehend funktionsfähig, die Aufenthaltsqualität ist hoch. Dennoch gibt es partiellen Handlungsbedarf. So erfüllt der Platz bei Oberflächengestaltung und Treppenführung die aktuellen Anforderungen an Barrierefreiheit nicht. Außerdem muss das Möblierungs- und Beleuchtungskonzept überarbeitet werden: Die Möblierungselemente sind mittlerweile in die Jahre gekommen, müssen aus-

getauscht werden und sollten mit ihren Standorten optimiert werden. Die Beleuchtung sollte auf energiesparende und klimafreundliche LED-Technologie umgestellt werden.

Zielbild und Konzept

Die Ansiedlung publikumsintensiver Fachdienste der Landkreisverwaltung im ehemaligen Sparkassengebäude wird zu verstärktem Kundenverkehr führen. Mobilitätseingeschränkte müssen den Pferdemarkt an seinen Rändern passieren, ein Queren ist manchen von ihnen wegen der dreiseitig umlaufenden Treppenstufen nicht möglich. Es wird deshalb angeregt, an der dem ehemaligen Sparkassengebäude zugewandten Seite anstelle der Stufen eine rollstuhlgerechte Rampe parallel dazu einzurichten und die Zuwegung dorthin barrierefrei zu gestalten. Die Wegeführung muss so erfolgen, dass sie bei Veranstaltungen auf ganzer Länge freigehalten werden kann.

Abb. 29: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

Der Pferdemarkt ist einer der tiefsten Punkte der Fußgängerzone. Umso wichtiger ist es, dass hier auch Versickerungs- und/oder Retentionsmöglichkeiten geschaffen werden, ohne die Nutzbarkeit der Platzfläche zu beeinträchtigen (z.B. mit Retentionsstreifen oder einem Rigolensystem).
Sofern der Landkreis im ehemaligen Sparkassengebäude auch publikumsintensive Einrichtungen unterbringt, sollte auf eine öffentliche Toiltettennutzung hingearbeitet werden. Ergänzend (z.B. wegen fehlender Nutzbarkeit außerhalb der Dienstzeiten) ist auch ein öffentliches Toilettenhäuschen an geeigneter Stelle im Umfeld des Pferdemarktes denkbar.

13 Entwicklung des Neuen Marktes

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg, Bauamt
- Anlieger
- Gewerbetreibende
- hochschule 21
- Gestaltungsbeirat

Kostenschätzung

- 50.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Bewertung der Ergebnisse des studentischen Wettbewerbs und Prüfung auf Eignung
- Vorbereitungen für einen Wettbewerb bzw. eine Ausschreibung

Sanierungsziele

Ziel 5: Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung, Freizeit und Wohnen

Kofi

Kofi 1.2 Gutachten, städtebauliche Planung, etc.

Bestand

Der Neue Markt bildet das östliche Ende des Innenstadtbereichs. Hier sind die Straßen nicht als Fußgängerzonen ausgewiesen, sondern sind noch Teil des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit den dort geltenden Vorschriften (Tempo 20, kostenfreies aber zeitlich begrenztes Parken).
Der Platz hat die ungewöhnliche Form eines spitzen Dreiecks, das sich zur vorbeiführenden Bundesstraße hin öffnet. Das Innere des rundum mit Kraftfahrzeugen befahrbaren Platzes weist mehrere unterschiedlich nutzbare Flächen auf (kleinere Fußgängerfläche mit Sitzbänken, Imbiss-Pavillon in der Mitte des Platzes, der expressive Goertz-Brunnen, ca. 10 bis 12 Kfz-Stellplätze mit Zufahrt, eine etwas größere Fußgängerfläche).

Abb. 30: Kletterpyramide Neuer Markt (Quelle: plan-werkStadt)

Hintergrund für die Maßnahme

Der Platz stellt ein Sammelsurium miteinander nicht in Beziehung stehender Nutzungen mit einer unklaren Raumaufteilung dar. Hierzu trägt auch die fehlende räumliche Fassung nach Osten bei. Hier grenzt der Platz unvermittelt – nur durch eine Baumreihe abgeteilt – an die stark befahrene und verlärmte Bundesstraße. Ein Platzcharakter wird dadurch verhindert und die Situation wirkt wie ein überdimensionierter Mündungstrichter der Großen Straße. Der Neue Markt ist als einziger Platz in der Innenstadt an allen Seiten vom Kfz-Verkehr umfahrbar. Um in die Mitte des Platzes zu gelangen, muss also immer eine Fahrbahn gekreuzt werden. Der Neue Markt wird durch einen an dieser Stelle fast die gesamte Breite des Platzes einnehmenden Imbiss-Pavillon geteilt. Die Platzfläche ist damit sowohl aus der Außen- als auch der Innensicht „zerstückelt", eine einheitliche Wahrnehmung als „Stadtplatz" stellt sich nicht ein.
Der Neue Markt kann damit seine Funktion als östliches Eintrittstor in die Innenstadt und als Endpunkt der innerstädtischen Versorgungsfunktionen nur sehr bedingt wahrnehmen. Die Rahmenbedingungen für den Neuen Markt werden sich mittelfristig durch den Umbau der Einmündung der Harburger Straße zu einem Kreisel grundlegend ändern (z.B. Neuordnung der Zufahrt). Diese gilt es zu berücksichtigen.

Zielbild und Konzept

Im Wintersemester 2024/25 wurde ein studentisches Projekt des Studiengangs Architektur der hochschule 21 in Buxtehude durchgeführt, in dem die Studierenden städtebauliche Entwürfe für eine Neugestaltung des Neuen Marktes geschaffen haben. Es bietet sich an, diese Entwürfe als Anregungen für eine zukünftige Gestaltung aufzunehmen. Aus diesem Grund werden die hier entwickelten Planungsprinzipien bewusst offengehalten, um zu einem späteren Zeitpunkt noch Anregungen aus dem studentischen Projekt aufnehmen zu können.
Folgende Gestaltungsprinzipien sollten bei der zukünftigen Gestaltung des Neuen Marktes berücksichtigt werden:

- Es ist zu prüfen, inwieweit ein physischer Abschluss zur Bundesstraße geschaffen werden sollte. Ob dieser Abschluss durch ein Gebäude, eine Grünfläche, eine Skulptur oder anderes erfolgen soll, ist abzuwägen.

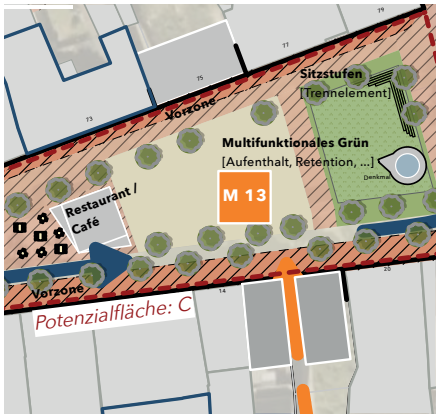


Abb. 31: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

- Ebenfalls gilt es zu prüfen, ob der Imbiss an dieser Stelle fortbestehen soll oder ob sein Abbruch für eine grundsätzliche Neugestaltung des Platzes erforderlich ist.
- Die Platzfläche sollte einen hohen Anteil an entsiegelter Fläche aufweisen. Die Nutzung dieser innerstädtischen Grünfläche(en) ist multifunktional zu entwickeln und zu gestalten.
- Es ist zu prüfen, ob sich der Neue Markt auch als Retentionsfläche für Starkregen eignet, indem Rigolen und Senken angelegt werden.
- Die Parkplätze im öffentlichen Straßenraum sind gemäß der Parkstrategie der Stadt Rotenburg (Konzentration des Parkangebots an wenigen Stellen) bis auf Parkplätze für Behinderte und kurzzeitige Liefervorgänge aufzugeben.
- Die Verkehrsführung ist unter Berücksichtigung des Kreiselumbaus neu zu ordnen.
- Der Verbleib bzw. eine Standortverlagerung des Brunnenpaars Paar-oh-die ist zu prüfen.

14 Gestalterische und verkehrliche Qualifizierung des Kirchhofs

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Bauamt)
- Ev. Kirchengemeinde
- Lokale Gastronomie

Kostenschätzung

- 800.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Prüfung auf Machbarkeit eines Verkehrsberuhigten Bereichs
- Kontaktaufnahme zu den Anliegern Am Kirchhof
- Erarbeitung eines Gestaltungs- und Möblierungskonzepts

Sanierungsziele

Ziel 6: Ortsbildpflege und baukulturelle Aufwertung
Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und –strukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Der Kirchhof umgibt als Grünfläche die Rotenburger Stadtkirche. Der gesamte Bereich ist von befahrbaren Straßen („Am Kirchhof“) umgeben. Es gilt Tempo 20.
An der nordwestlichen Ecke hat das Restaurant einige Tische und Sonnenschirme zur Erweiterung seiner Außengastronomie aufgebaut. Darüber hinaus gibt es ein Kriegerdenkmal und eine steinerne Skulptur sowie einen Boule-Platz.
Um den Kirchhof liegen einige architektonisch bzw. stadtgeschichtlich bedeutsame Gebäude:

- Cohn-Scheune, Am Kirchhof 1 (Jüdisches Museum)
- Pastorenhaus, Am Kirchhof 6
- Gemeindehaus, Am Kirchhof 9
- Kantor-Helmke-Haus, Am Kirchhof 10 (VHS-Hauptstelle und Stadtbibliothek)

Zwischen Gemeindehaus und VHS zweigt der Fuß- und Radweg „An den Wiedauwiesen“ ab, der durch die Wiedauniederung zum Klinikum führt.

Hintergrund für die Maßnahme

Üblicherweise steht die Kirche an zentraler Stelle in der Stadt und bildet das geistige und häufig auch geografische Zentrum. In Rotenburg befindet sich die Stadtkirche dagegen am Innenstadtrand. Damit hat der Kirchhof einen weniger öffentlichen Charakter als wenn er in der Innenstadt läge.
Neben der Kirche befinden sich weitere Einrichtungen mit Besucherfrequenz am Kirchhof:

- An der Ecke Am Kirchhof/Goethestr. existiert ein italienisches Restaurant, das auch über Außengastronomie verfügt.

- Die VHS und die Stadtbibliothek haben im Kantor-Helmke-Haus ihren Hauptsitz.
- Das ehemalige Gemeindehaus der Stadtkirchengemeinde wird von der evangelischen Kirche nach dem Umbau als Begegnungs- und Beratungszentrum genutzt werden.
- Die Rotenburger Werke haben zwei Gebäude am Kirchhof erworben.
- Außerdem zweigt am Kantor-Helmke-Haus der Fuß- und Radweg in die Wiedauwiesen ab.

Zusätzlich wird die Entwicklung des benachbarten Innovations-Quartiers der Rotenburger Werke die Nutzungsfrequenz des Platzes noch weiter erhöhen, da hier fußläufige Anbindungen zwischen dem Quartier und der Innenstadt verlaufen werden.

Zielbild und Konzept

Der Kirchhof wird zukünftig als ein Scharnier zwischen dem neu zu entwickelnden Innovationsquartier der Rotenburger Werke und der Innenstadt fungieren. Zusammen mit den publikumswirksamen Einrichtungen gibt es also eine relativ hohe Besu-

Abb. 32: Am Kirchhof (Quelle: planwerkStadt)

cherfrequenz.
Daraus folgt, dass der Kirchhof sowohl in seiner Transit- als auch seiner Aufenthaltsfunktion entwickelt werden sollte. Es wird deshalb empfohlen, die bisherige Tempo-20-Regelung, die immer noch den Pkw-Verkehr bevorrechtigt, im Straßenraum westlich und südlich der Stadtkirche als „Verkehrsberuhigten Bereich“ zu ersetzen (Verkehrszeichen 325.1 und 325.2). Damit gilt: Fahrzeuge dürfen maximal Schrittgeschwindigkeit fahren (d.h. ca. 7 bis 10 km/h), Fußgänger dürfen die gesamte Straßenbreite nutzen, Parken ist nur speziell ausgewiesenen Flächen erlaubt.
Durch die weitere Reduktion des Kfz-Verkehrs wird die Aufenthaltsqualität des Platzes steigen. Dies sollte durch die weitere Verbesserung von Straßenraumgestaltung und -möblierung unterstützt werden. In diesem 140m langen Bereich sollten keine Parkplätze im öffentlichen Straßenraum ausgewiesen werden. Es sollte geprüft werden, ob die Außengastronomie erweitert oder ein weiterer Gastronomiebetrieb angesiedelt werden könnte. Der Straßenraum und die Grünfläche an der Stadtkirche sollten mit weiteren Straßenraummöblierungen aufgewertet werden.
Auf der östlichen Seite des Kirchhofs in Richtung Lindenstraße kann die Tempo-20-Regelung bestehen bleiben.

Abb. 33: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

15 Identifikation und Abbau von Angsträumen

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Bauamt)
- Stadtwerke Rotenburg

Kostenschätzung

- 40.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Installation von Beleuchtungsanlagen entlang der Wege und an besonders neuralgischen Punkten
- Aufstellen von Verkehrsspiegel in Kurvenbereichen
- Organisation von Pflege- und Kontrollmaßnahmen

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und –strukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

An verschiedenen Stellen der Innenstadt führen Wegeverbindungen durch Grünräume, die bei Dunkelheit Angst- und Unsicherheitsgefühle auslösen können. Hierzu zählen vorrangig:

- Weg am Stadtstreek
- Bahnunterführung
- Weg am Heimathaus (Unterführung Wümmebrücke)
- Weg „An den Wiedauwiesen“

Dies liegt zum einen an schlechter Einsehbarkeit und zum anderen an nicht ausreichender Beleuchtung.

Hintergrund für die Maßnahme

Rotenburg profitiert von seinem Wegenetz durch die Grünräume, indem die Innenstadt aus allen Richtungen zu Fuß und mit dem Rad auf Wegen abseits des Autoverkehrs gut erreichbar ist.

Abb. 34: Rabetunnel Nienburg (Quelle: plan-werkStadt)

Dies gilt allerdings nur bei ausreichend Helligkeit – bei Dunkelheit schwindet die Attraktivität dieser Wege gerade für Frauen und ältere Menschen rapide. Dafür reicht bereits ein subjektives Empfinden aus. Die Folgen können sein: Umstieg auf den Pkw, Verzicht auf den Innenstadtbesuch, Wegewahl entlang unattraktiver Hauptverkehrsstraßen o.ä.. Damit schaden die Folgen entweder der Innenstadt oder der Verkehrswende.

Zielbild und Konzept

Um das Wegenetz in den Niederungen und den Grünräumen der Stadt auch bei Dunkelheit attraktiv zu gestalten, müssen die Angst verursachenden Faktoren beseitigt werden. Dazu gehört ein regelmäßiger Schnitt von die Sicht behindernden Büschen, das Aufstellen von Spiegeln in Kurvenbereichen und gute Beleuchtung. Da die Installationen durch Vandalismus gefährdet sind, sollten auch regelmäßige Kontrollen und schnelle Reparaturen erfolgen.

Abb. 35: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

16 Verbesserung der fußläufigen Anbindung des Wohngebiets Auf dem Loh

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Bauamt)
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Kostenschätzung

- 150.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Abstimmung mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
- Klärung der Fußgängerfreundlichkeit des zukünftigen Kreisels Harburger Str.
- Anlage weiterer ampelgesteuerter Fußgängerüberwege (Große Gartenstr, Birkenweg)
- Rechtliche und fachliche Klärung des Einsatzes von Zebrastreifen

Sanierungsziele

Ziel 7: Räumliche Vernetzung von Innenstadt und Niederungen mit den umliegenden Quartieren und Abbau von Barrieren

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Das Wohngebiet Auf dem Loh wird von Bundesstraße 71 umschlossen, die es als kurzer Straßenzug „Am Sande“ von der Innenstadt abgrenzt. Auf 140 Metern folgen hier drei Ampeln aufeinander (Harburger Str./beidseitig, Große Gartenstraße/einseitig, Birkenweg/einseitig).
Im Bereich „Einmündung Mittelweg“ wird es im Kurvenbereich der Glockengießerstr. im Zuge des Ausbaus der Harburger Str. (Neuanlage eines Kreisverkehrs) eine gesicherte Querungsmöglichkeit geben, wobei der damit angebundene Mittelweg nach Norden und nicht ins östlich gelegene Wohngebiet Auf dem Loh führt.

Hintergrund für die Maßnahme

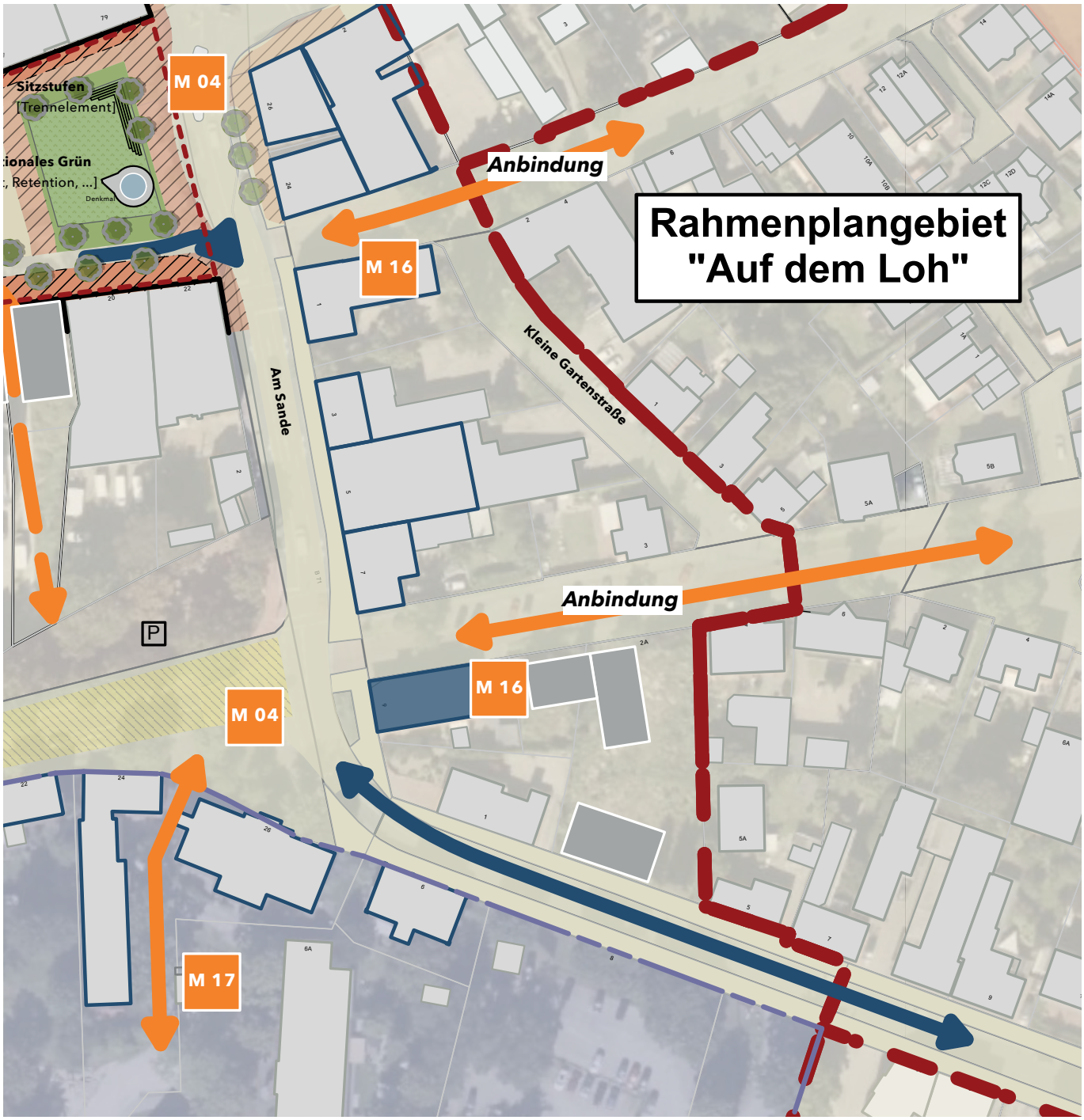
Die Innenstadt ist zu den umliegenden Wohngebieten überwiegend durch stark befahrene Straßen abgetrennt. Dies trifft besonders auf das benachbarte Sanierungsgebiet „Auf dem Loh“ zu, das sozusagen an drei Seiten von der B71 „umzingelt“ wird (Harburger Str., Am Sande, Soltauer Str.). Um Synergieeffekte zwischen den beiden Gebieten besser nutzen zu können, sind verkehrlich-funktionale Verknüpfungen – besonders für den Fußgängerverkehr – besonders wichtig.
Die vorgesehene Umgestaltung der Kreuzung Harburger Str./Am Sande muss auch unter Fußverkehrsaspekten betrachtet werden.

Zielbild und Konzept

Die Fußgängerüberwege Große Gartenstr. und Birkenweg sollten zweiseitig geführt werden, damit vor der Überquerung der Bundesstraße nicht auch noch eine Nebenstraße zu überqueren ist.

Inwieweit die ampelgesteuerten Fußgängerüberwege durch Zebrastreifen ersetzt werden könnten, wäre verkehrsrechtlich und -planerisch zu klären.
Die Ampelphasen für den querenden Fußgängerverkehr sollten außerdem ausgedehnt werden.

Abb. 37: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)



17 Schaffung und Verbesserung der fußläufigen Anbindung der Alten Anstalt

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg: Bauamt
- Rotenburger Werke

Kostenschätzung

- 900.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Durchführung des wettbewerblichen Verfahrens zum Innovationsquartier
- Realisierung der in den Siegerentwürfen prämierten guten Ansätze zur fußläufigen Verknüpfung

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Es gibt aktuell neben dem offiziellen Zugang mit dem Torbogen an der Lindenstr. noch drei weitere Öffnungen zur Stadt:

- Zufahrt über den Parkplatz an der Soltauer Str.
- Schmaler Fußweg zwischen den Gebäuden Bergstr. 24 und Soltauer Str. 8
- Schmaler Fußweg zwischen den Gebäuden Lindenstr. 1 und Lindenstr. 8 (Bildnerische Werkstatt)

Alle diese Zuwegungen haben Attraktivitätsdefizite und bedürfen der Aufwertung. Dies betrifft sowohl die Wegeführung, die Pflasterung, die Beleuchtung und die Möblierung.

Hintergrund für die Maßnahme

Die Alte Anstalt war historisch mehr auf Abschottung als auf Verknüpfung ausgelegt. Allerdings gibt es heute sowohl für die Betreuungseinrichtungen als auch für die Entwicklung des Innovationsquartiers mit seinen unterschiedlichen Nutzungen höhere Anforderungen an die funktionale Verknüpfung mit der Innenstadt.

Zielbild und Konzept

Eine bessere Verknüpfung der Alten Anstalt mit den umliegenden Quartieren und der Innenstadt ist Gegenstand des wettbewerblichen Verfahrens, das die Rotenburger Werke angestoßen haben. Im Rahmenplan soll deshalb nicht den dort vorgeschlagenen Erschließungsvorschlägen vorgegriffen werden.

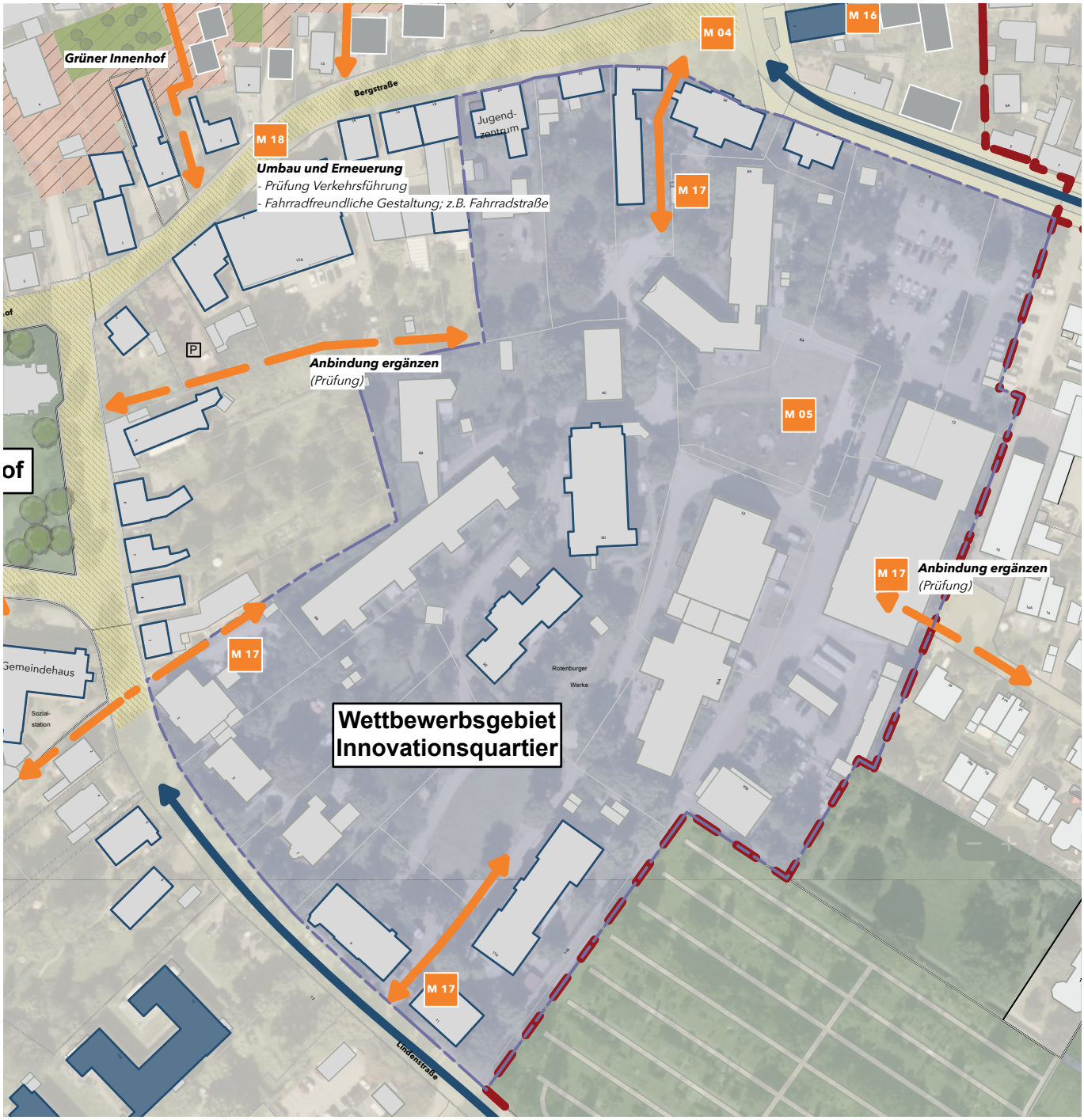


Abb. 38: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

18 Umbau des Straßenzugs Mühlenstraße-Goethestraße-Bergstraße zu einer fahrradfreundlichen und barrierefreien Straße

Wichtige Akteure

- Fachbüro: Verkehrsgutachten
- Fachbüro: Umsetzungsplanung
- Stadt Rotenburg: Stadtplanung

Kostenschätzung

- 2.500.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Fertigstellung der Verkehrsuntersuchung und Auswertung der Empfehlungen
- Beauftragung eines Fachbüros mit der Umsetzungsplanung für die Umbaumaßnahme

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Der Straßenquerschnitt ist historisch bedingt und teilweise als baumbestandene Allee gestaltet. Beiderseits der Fahrbahn wird für den Fahrradverkehr ein rot gepflasterter Schutzstreifen geführt. Zwischen dem Schutzstreifen und dem Gehweg sind zwischen einzelnen Baumstandorten Parkstände angeordnet, was zu Gefährdungen des Radverkehrs durch Rangier- und Dooringvorgänge führt. Der Straßenzug weist eine für den Begegnungsverkehr zu geringe Breite auf, so dass die Schutzstreifen beiderseitig überfahren werden müssen.

Hintergrund für die Maßnahme

Der Straßenzug Mühlenstraße – Goethestraße – Bergstraße stellt eine von drei innerstädtischen Ost-West-Verbindungen dar. Während die Große Straße überwiegend dem Fußverkehr und die Aalter Allee/Glockengießerstraße dem überörtlichen Verkehr und der Anbindung der nördlichen Innenstadt dient, nimmt dieser Straßenzug eine Erschließungsfunktion für die südliche Innenstadt wahr. Von Ortskundigen wird sie auch als Umfahrung von Staus auf der Aalter Allee genutzt.
Diese Verbindung wird vom örtlichen Radverkehr trotz ihrer Zweckbestimmung nicht akzeptiert. Stattdessen wird überwiegend die Fahrt mit dem Fahrrad durch die (eigentlich als Fußgängerzone dienende) Große Straße favorisiert, was wiederum zu Konflikten mit dem dortigen Fußverkehr führt.
Um eine attraktive Route für den Radverkehr zu schaffen, soll das Potenzial dieses Straßenzugs besser genutzt werden, indem er zu einer Fahrradstraße umgebaut wird. Mit einer Fahrradstraße würden gleich mehrere verkehrliche und städtebauliche

Probleme gelöst werden können: Heraushalten des Radverkehrs aus der Fußgängerzone, Verbesserung der Erreichbarkeit von Innenstadt und Rotenburger Werken/Innovationsquartier mit dem Rad, Verringerung der Unfallgefahr, Aufwertung als Wohn- und Geschäftsstandort. Darüber hinaus bietet sich die Gelegenheit, den Straßenumbau klimagerecht zu gestalten (Bepflanzung, Beleuchtung, Entwässerungsmanagement).

Zielbild und Konzept

Ein grober Rahmen für eine Fahrradstraße wurde bereits im Verkehrsentwicklungsplan formuliert. Allerdings sind damit viele weitere Einzelaspekte verbunden, die näher untersucht und gegenüber alternativen Lösungen einer fahrradfreundlichen Verkehrsführung abgewogen werden müssen. Diese Untersuchung wurde bereits beauftragt.

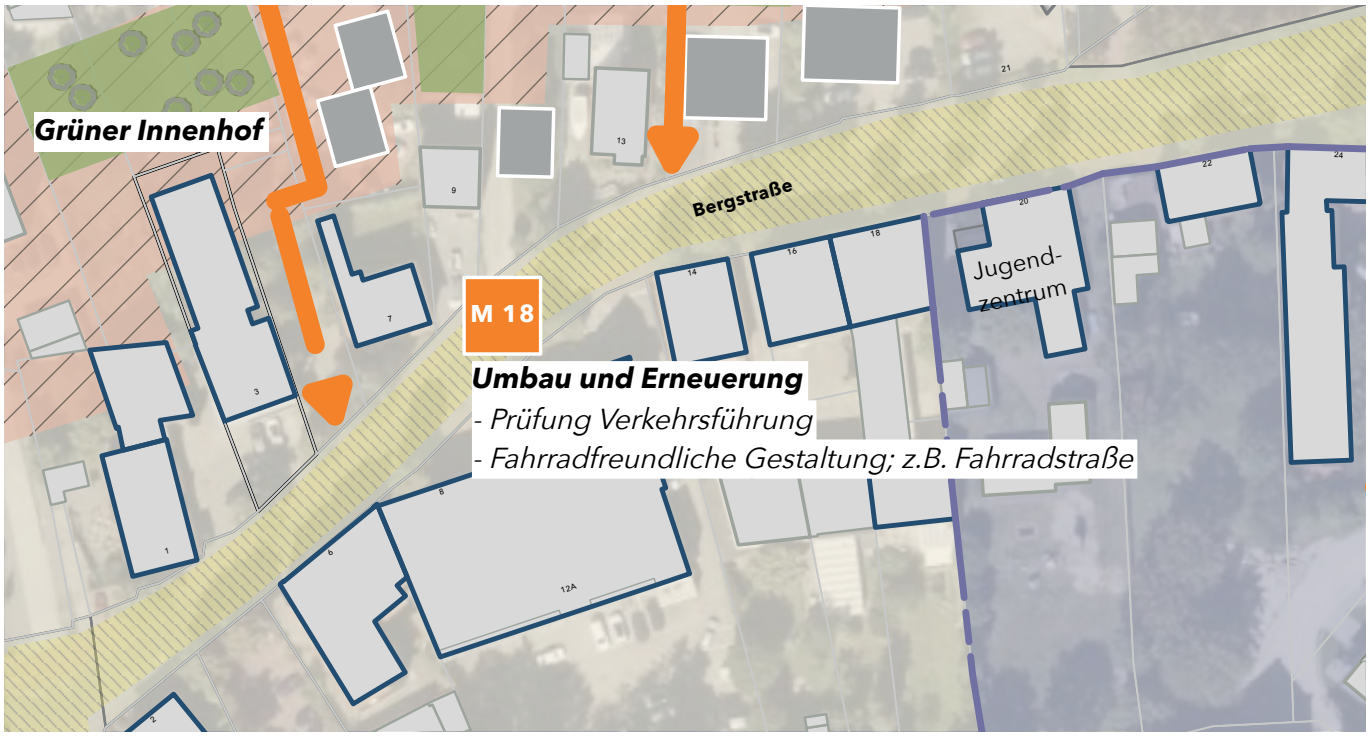


Abb. 39: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

19 Komfortable und barrierefreie Querungshilfen

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Bauamt)
- Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr

Kostenschätzung

- 950.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Verkehrsrechtliche Klärung der vorgeschlagenen Querungsmöglichkeiten

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Der zunehmende Kfz-Verkehr auf den Hauptverkehrsstraßen erschwert zunehmend die Querung durch den Fuß- und Radverkehr. Dort wo Ampelanlagen alle Verkehrsarten regeln, profitieren auch sie von den Ampelphasen. Allerdings gibt es weitere Stellen mit Querungsbedarf.

Abb. 40: Grüne Zebrastreifen (Quelle: plan-werkStadt)

Abb. 41: Zebrastreifen (Quelle: plan-werkStadt)

Hintergrund für die Maßnahme

Die Möglichkeiten zur Installation weiterer Ampeln sind an den Hauptverkehrsstraßen häufig begrenzt, da dadurch die Leichtigkeit des Verkehrsflusses eingeschränkt würde. Hier gibt es Bedarf an alternativen Querungsmöglichkeiten.

Zielbild und Konzept

An folgenden Stellen sollte geprüft werden, ob sie sich zur Einrichtung einer Querungsmöglichkeit eignen. Dies kann entweder ein Zebrastreifen sein, ein ampelgesteuerter Fußgängerüberweg oder aber ein abmarkierter Überweg mit Mittelinsel. Folgende Stellen sollten untersucht werden:

- Aalter Allee in Höhe Stadtstreek: Zebrastreifen oder Fahrbahnverengung mit Baken
- Bahnhofstr. in Höhe Wümme: Ampelgesteuerter Fußgängerüberweg
- Burgstr. in Höhe Heimathaus: abmarkierter Überweg mit Mittelinsel

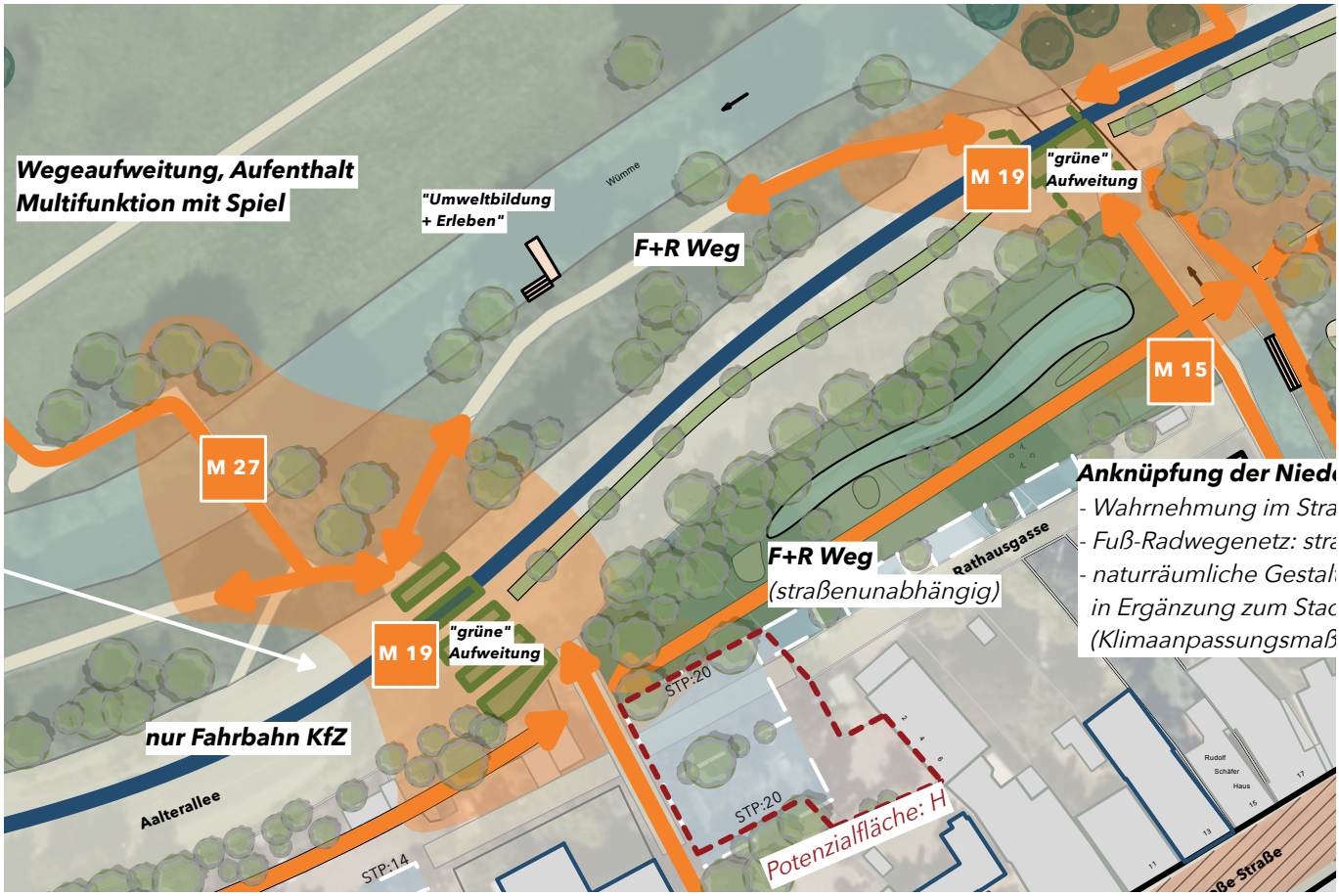


Abb. 42: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

20 Barrierefreie und attraktive Fußwege

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Bauamt)
- Örtliche Sozialverbände (z.B. SoVD; VDK usw)
- Gutachterbüro für Fußverkehr bzw. Barrierefreiheit
- Seniorenbeirat
- Rotenburger Werke
- Vertreter für blinde Menschen

Kostenschätzung

- 500.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Erarbeitung eines Barrierefreiheitskonzepts

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Es sind (fast) überall in der Rotenburger Innenstadt Fußgängerflächen vorhanden-Allerdings ist ihr Zustand teilweise sanierungsbedürftig. Ganz große Mängel existieren in Bezug auf Barrierefreiheit von Oberflächen, Bordsteinen und Stufen.

Hintergrund für die Maßnahme

Die Notwendigkeit, Fußgängerflächen barrierefrei zu gestalten, nimmt angesichts des Demographischen Wandels weiter zu. Auch die Integrationsstrategie, Menschen mit Behinderungen stärker in das alltägliche Leben und die Quartiere zu integrieren, führt zu einer stärkeren Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch gehandicapte Menschen.
In Rotenburg wurde in der Vergangenheit bei Pflasterungsarbeiten großer Wert auf Gestaltungsfragen und historische Materialien (etwa Kopfsteinpflaster) gelegt. Barrierefreiheitsaspekte spielten dabei keine oder nur eine untergeordnete Rolle. Grobmaßstäbiges Pflaster, unterschiedliche Pflasterungen und unzureichende Absenkungen erschweren Menschen mit Mobilitätseinschränkugen das Zufußgehen.

Zielbild und Konzept

Die Bundesregierung hat im Februar 2025 ihre Fußverkehrsstrategie veröffentlicht, „die den Fußverkehr erstmalig auf Bundesebene als gleichwertigen Bestandteil einer modernen und umweltfreundlichen Mobilität stärken soll“ (Pressemitteilung des BMDV vom 12.2.2025). Dadurch wird deutlich, dass diese Mobilitätsform in Zukunft weiter gestärkt werden soll. Die Kommunen sollen dies als Signal verstehen, selber aktiv zu werden.
In Rotenburg ist ein Gesamtkonzept zur Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur mit einem ausgeprägten Schwerpunkt

bei der Barrierefreiheit erforderlich. Hier muss sehr kleinteilig erhoben und analysiert werden, wie die Fußgängerflächen benutzungsfreundlicher gestaltet werden können, ohne sämtliche Pflasterflächen zu erneuern. Häufig können mit lokal begrenztem Nachbessern bereits gute Erfolge bei der Barrierefreiheit erzielt werden (z.B. geebnete Laufspuren in groben Pflasterflächen).

Zusätzlich wird die Durchführung von (ggf. geförderten) Fußverkehrs-Checks empfohlen.

Neben Städtebaufördermitteln können weitere Förderprogramme zur Finanzierung eingesetzt werden (z.B. Förderinitiative „Zukunft Fußverkehr“, Sonderprogramm „Stadt und Land“ in Verbindung mit Radverkehrsprojekten).

21 Bessere Fahrradabstellmöglichkeiten

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg, Bauamt
- Immobilieneigentümer
- Geschäftsinhaber
- Feuerwehr
- ADFC

Kostenschätzung

- 100.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

Nächste Arbeitsschritte

- Grundsatzentscheidung fällen: Fahrradabstellanlagen in der Fußgängerzone oder davor?
- Identifikation geeigneter Standorte
- Dimensionierung und Detailplanung

Bauabschnitte

- Priorität 1: Bahnhof und Klinikum mit der Zielgruppe Pendler und Anreiz zum Pkw-Verzicht
- Priorität 2: Große Straße bzw. Zubringerstraßen, Schulen
- Priorität 3: sonstige Einrichtungen und Standorte

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Der Radverkehr hat in Rotenburg bisher schon eine große Bedeutung, weshalb auch bereits Fahrradabstellanlagen im öffentlichen Straßenraum vorhanden sind. Allerdings ist ihr Zustand fast durchgängig verbesserungswürdig und das Netz an Abstellmöglichkeiten sollte wesentlich dichter sein.

Hintergrund für die Maßnahme

Die Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs muss alle Elemente einer Fahrradfahrt umfassen, denn auch die Qualität und Sicherheit der Abstellung fließt in die Entscheidung für oder gegen das Fahrrad als bevorzugtes Verkehrsmittel ein. Gerade die zunehmende Beliebtheit von wertvollen E-Bikes erhöht die Anforderungen an Diebstahl- und Wetterschutz am Abstellort. Neben der Qualität spielen auch Standort und Dimensionierung eine wichtige Rolle. Radfahrende sind besonders umwegempfindlich, da es für Räder kein Parkverbot gibt und die Räder auch auf Fußgängerflächen abgestellt werden dürfen. Das führt im Regelfall dazu, dass die Räder i.d.R. in der Nähe zum Eingangsbereich des Zielgebäudes abgestellt werden. Um diese Bequemlichkeit zu durchbrechen, müssen attraktive Abstellanlagen in zumutbarer Entfernung zu den Zielorten, d.h. in geringen Abständen, errichtet werden. Am besten auch noch überdacht.

Zielbild und Konzept

Es sollte ein dichtes Netz an Fahrradabstellanlagen eingerichtet werden. Als geeignete Abstellanlagen kommen für unregelmäßige Abstellvorgänge vor allem Anlehnbügel in Frage, an denen der Rahmen angeschlossen werden kann. Geeignete Standorte können sowohl in der Fußgängerzone als auch in den auf sie

zuführenden Nebenstraßen liegen. Zielpunkte in der Fußgängerzone verführen allerdings dazu, auch noch die letzten Meter in der Fußgängerzone fahrend zurückzulegen. Andererseits wird durch die Nähe der Abstellanlage zum Ziel die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert. Ob die Fußgängerzone weiter mit Anlehnbügeln ausgestattet werden sollte oder aber die Nebenstraßen, muss politisch entschieden werden.

Für regelmäßige Abstellvorgänge (z.B. beim Arbeitsweg) kommen auch abschließbare Fahrradboxen in Frage, die man mieten kann. Für das Vermietungsmanagement müsste ein geeigneter Träger gefunden werden.

Neue Fahrradabstellanlagen sollten neben der Innenstadt auch an anderen Orten mit aktuell bereits hohem Fahrradaufkommen errichtet werden, um die vorhandene Abstellinfrastruktur auszuweiten oder zu verbessern. Auf diese Weise kann ein Pull-Faktor zur Attraktivitätssteigerung des Radverkehrs geschaffen werden. Geeignete Standorte können am Bahnhof, auf dem Areal großer Arbeitgeber (z.B. Diakonieklinikum, Rotenburger Werke, Kreisverwaltung, Stadtverwaltung) oder an Bildungs- und Freizeiteinrichtungen (VHS, Gastronomie) liegen.

22 Mobilstation am Bahnhof sowie ggf. weitere Standorte im Stadtgebiet: intermodale Verknüpfungspunkte

Wichtige Akteure

- Anbieter von Sharingfahrzeugen (Carsharing / AzweiO, Leihfahrräder, Leih-E-Roller)
- DB
- LNVG
- Große lokale Arbeitgeber
- Stadt Rotenburg, Verkehr

Kostenschätzung

- 200.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Standortfindung am Bahnhof
- Kontaktaufnahme zu Sharing-Anbietern und Prüfung auf wirtschaftliches Interesse
- Klärung des Betreibers

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

Keine Städtebauförderung, Finanzierung über andere Quellen

Bestand

Bisher fungiert nur der Bahnhof als intermodaler Knotenpunkt, wo sich SPNV, ÖPNV, P&R- und Kurzzeitparkplätze, Fahrradab-stellanlagen und Taxistände konzentrieren. Das Angebot ist stark auf Bahnreisende fokussiert und berücksichtigt innerstädtische Verkehre oder solche ohne Bahnnutzung nur unzureichend. So gibt es bis auf zwei Elektro-Leihautos der Rotenburger Stadtwerke keine Sharingangebote in Rotenburg – weder für Pkw noch für Fahrräder oder E-Tretroller.

Hintergrund für die Maßnahme

Rotenburg muss sich den Herausforderungen der Verkehrswende stellen. Dies umfasst nicht nur eine Abkehr von fossilen Antrieben sondern auch die Herstellung von Flächengerechtigkeit, da ein elektrisch angetriebener Pkw genau so viel Fläche beansprucht wie ein Verbrenner. Dafür müssen das Angebot alternativer Mobilitätsmöglichkeiten und die Rahmenbedingungen für diese Verkehrsarten verbessert werden.
Eine wichtige Rolle spielen dabei Orte, an denen eine Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel erfolgt und dadurch Wegeketten intermodal (in Kombination mehrerer Verkehrsmittel) zurückgelegt werden können. Diese „Hubs“ verbinden mindestens zwei oder mehr Verkehrsmittel miteinander, z.B. Fahrradanlehnbügel neben einem Carsharingparkplatz, damit dieser bequem autolos erreicht werden kann.
Die Stadt Rotenburg kann jedoch nicht Mobilitätsanbieter sein. Das übernehmen spezialisierte Anbieter, die unterschiedliche Arten an Sharingfahrzeugen bereitstellen. Bislang wird dieses Konzept vor allem in größeren Städten angewandt, da für einen profitablen Betrieb eine gewisse Bevölkerungsdichte erforder-

lich ist, die in Rotenburg evtl. nicht vorliegen dürfte. Allerdings führt der Kampf um Marktanteile mittlerweile dazu, dass auch in kleineren Städten Sharinganbieter auftreten.
Eine zu starke Konzentration auf eine Relation (z.B. Bahnhof – Klinikum) führt zu einer von Arbeitszeiten abhängigen ungleichmäßigen Auslastung, die durch die Überlappung von Arbeitsschichten auch nicht wellenförmig verlaufen kann. Unproblematischer ist dagegen die Einrichtung von Carsharing-Stellplätzen.

Zielbild und Konzept

Grundlegende Voraussetzung ist die Prüfung auf Marktfähigkeit der Rotenburger Verhältnisse für die Sharinganbieter. Im Rahmen der Städtebauförderung kann lediglich die bauliche Herrichtung der erforderlichen Infrastruktur finanziert werden, der Sharingbetrieb selber muss für die Anbieter auskömmlich sein. Wünschenswert wären Verknüpfungspunkte/Hubs z.B. am Klinikum, am/im Innovations-Quartier und im Wohngebiet auf dem Loh. Ob und wenn ja welche weiteren Sharingangebote an welchen Standorten in Rotenburg tragfähig wären, muss in Kooperation mit den Anbietern eruiert werden. Diese werden eine Marktabschätzung vornehmen und bei zu geringer Nachfrage nur bei Zahlung eines Zuschusses für den Anfang ein kleineres Angebot etablieren. Sollte dieses hinreichend angenommen werden oder die Marktlage sich verändern, ist ein Ausbau oder eine Neuverhandlung des Zuschusses möglich.
Der öffentlich finanzierte Ausbau von Mobilitätsstationen bzw. Hubs sollte in kleinen Schritten und nach Sondierungsgesprächen mit verschiedenen Sharinganbietern erfolgen.
Mobilitätsstationen können auch aus anderen Finanzquellen als der Städtebauförderung gefördert werden. Diese sind prioritär zu beantragen, da die Städtebauförderung nur subsidiär fördert.

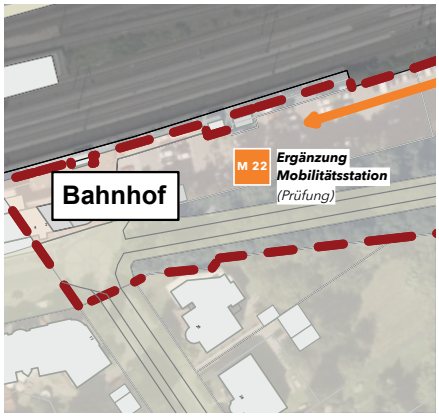


Abb. 43: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

23 Bau eines Veranstaltungszentrums

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Wümme)
- Private Eigentümer

Kostenschätzung

- 3.030.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Ermittlung der Stellplatzzahl durch Parkraumkonzept
- Veranstaltungs- und Betriebskonzept

Sanierungsziele

Ziel 4: Stärkung und Ausbau sozialer Infrastrukturen
Ziel 5: Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung und Wohnen

Kofi

Kofi 1.2 Gutachten, städtebauliche Planung, etc.
Kofi 3.2 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Bestand

In Rotenburg gibt es nur ein eingeschränktes Angebot an Räumlichkeiten für kulturelle Veranstaltungen.

Hintergrund für die Maßnahme

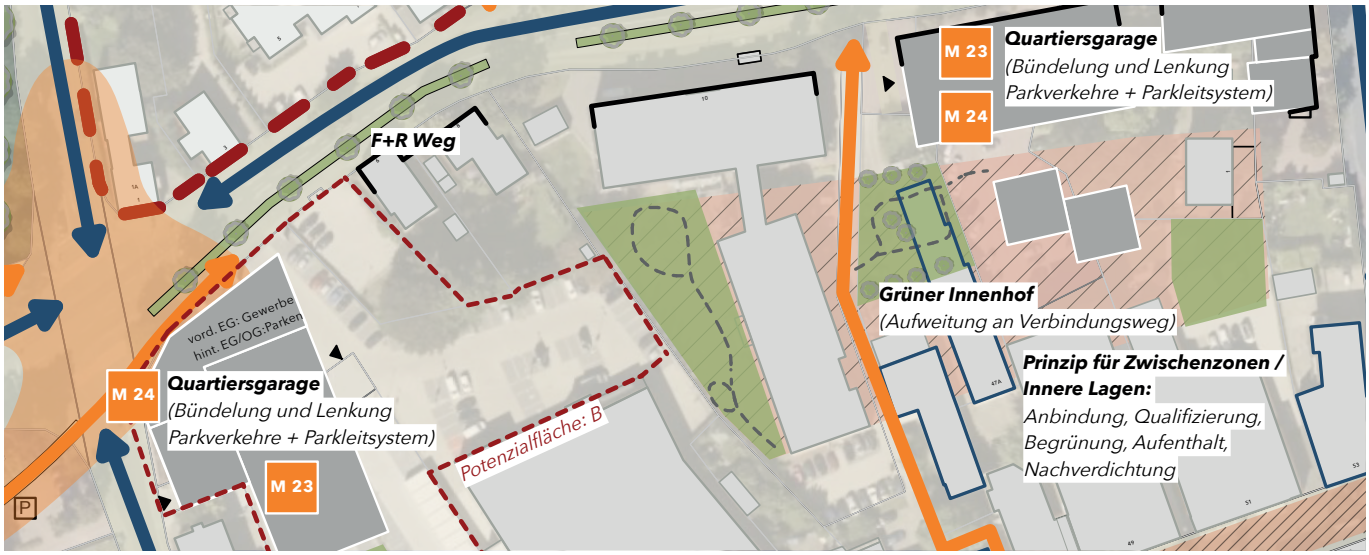
In der Vergangenheit konnte die Aula der IGS – der Lucia-Schäfer-Saal – mit einer Sitzkapazität für 350 Menschen für Konzerte und Vorträge usw. genutzt werden. Dies ist inzwischen aus baulichen und brandschutztechnischen Gründen nur noch eingeschränkt möglich. Alternativen sind rar. Der Vortragssaal der Kreismusikschule hat eine wesentlich geringere Kapazität und wird von der Musikschule selber beansprucht.

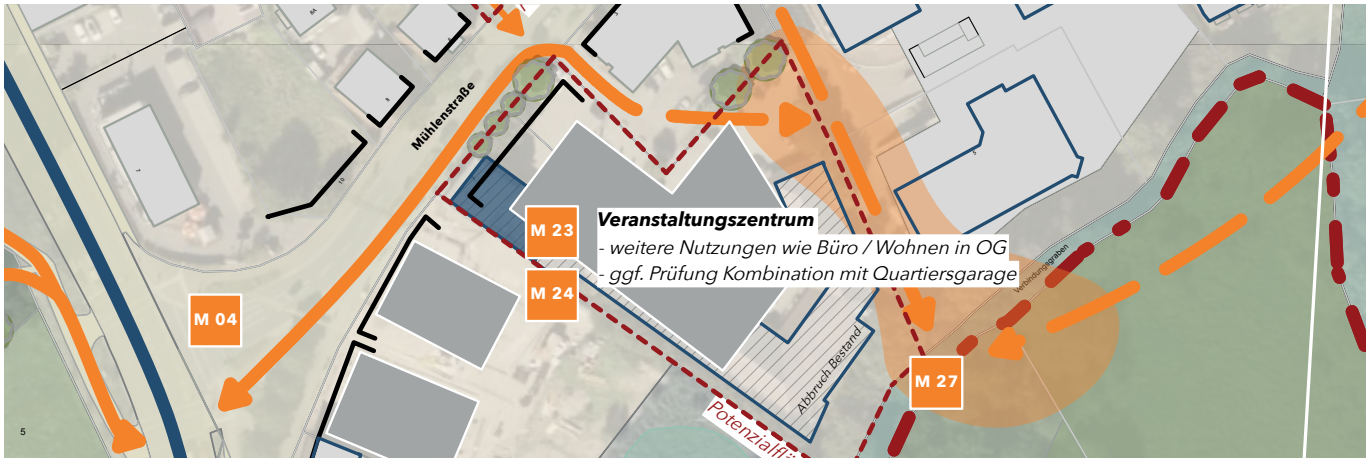
Zielbild und Konzept

Es wird empfohlen, ein multifunktionales Veranstaltungszentrum im Rotenburger Innenstadtbereich zu schaffen. Günstig wäre eine Bestuhlungskapazität für ca. 350 Besucher, um an die Möglichkeiten des alten Lucia-Schäfer-Saals anzuknüpfen. Außer einem großen Veranstaltungssaal (der ggf. auch in einige kleinere unterteilt werden sollte) sind auch Funktionsräume (Magazin, Garderobe, Technik etc.) erforderlich. Idealerweise sollte das Veranstaltungszentrum mit einer Quartiersgarage verknüpft werden, um die Stellplatzkapazitäten, die tagsüber dem Innenstadtbesuch dienen, auch abends nutzen zu können. Der Standort sollte verkehrlich sowohl durch den ÖPNV (Bahnhofsnähe) als auch durch den MIV (Hauptverkehrsstraße am Innenstadtrand) gut angebunden sein. Bei der Standortsuche im östlichen Innenstadtbereich scheint besonders die Potenzialfläche F (Müh-

lenstr. 5-7) geeignet zu sein. Hier befindet sich ein ehemaliger Aldi-Markt, dessen Standort als unterausgenutzt und besonders entwicklungswürdig eingestuft wird (s. Kap. 3.2.2). Das Veranstaltungszentrum muss im Erdgeschoss untergebracht werden. Der Eingangsbereich des Veranstaltungszentrums sollte sich nach außen öffnen und zum Aufenthalt vor und nach Veranstaltungen sowie für Pausen geeignet sein. Das Veranstaltungszentrum sollte möglichst weit in die Rotenburger Bevölkerung ausstrahlen, weshalb die Veranstaltungen breit gefächert sein sollten. Hierfür ist die Einbindung vieler kulturell interessierter Menschen und Initiativen in das Veranstaltungs- und Betreiberkonzept sinnvoll. Die Parkgeschosse müssen in den Obergeschossen untergebracht werden. Die Parkplatzkapazität ist durch ein Parkraumkonzept zu ermitteln. Die Zufahrt sollte so angeordnet sein, dass Beeinträchtigungen von Nachbarnutzungen minimiert werden.

Abb. 44, 45: Ausschnitte Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)





24 Bau von Quartiersgaragen

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Wümme)
- Private Eigentümer

Kostenschätzung

- 1.700.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Vorbereitungen für ein Parkraumkonzept

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

In der Rotenburger Innenstadt wird bislang überwiegend ebenerdig geparkt, nur das ehemalige Sparkassen-Parkhaus in der Marktgasse und der Gebäudekomplex Am Pferdemarkt 3-5 verfügen über mehrere Parkebenen. Ebenerdige Parkplatzanlagen konzentrieren sich vor allem entlang des Straßenzugs Aalter Allee/Glockengießerstr. Es kommen sowohl öffentliche Parkplätze als auch private Parkplätze, die an der Rückseite einzelner Geschäftshäuser dem Kundenparken dienen, vor.
Neben der Innenstadt gibt es für den Pendlerverkehr am Bahnhof und für die Beschäftigten des Klinikums und der Rotenburger Werke größere Parkeinrichtungen bzw. Parkplätze. Das Klinikum nutzt sogar den ca. 700 m entfernten Lohmarkt als Beschäftigtenparkplatz.

Hintergrund für die Maßnahme

Angesichts von Flächenknappheit und Bodenpreisniveau stellt ebenerdiges Parken in Innenstädten - auch in Städten der Größenordnung von Rotenburg - eine dysfunktionale Unterausnutzung einer hochwertigen Lage dar. Vorbehalte gegenüber mehrstöckigem Parken im ländlichen Raum sind nicht mehr zeitgemäß und überkommene Sichtweisen können bei sich verändernden Rahmenbedingungen nicht einfach fortgeschrieben werden.
Deshalb wird dringend empfohlen, das ebenerdige Parken zu hinterfragen und es an dafür geeigneten Standorten mehrgeschossig zu organisieren. Dies schafft neue, im Innenstadtbereich sonst faktisch nicht mehr vorhandene neue Flächenressourcen, die für neue Grünflächen oder Gebäude genutzt werden können.

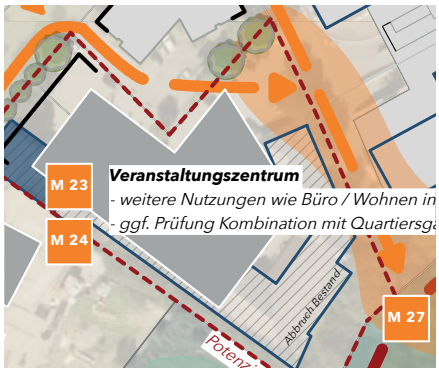


Abb. 46, 47, 48: Ausschnitte Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

Zielbild und Konzept

Zielführend wären mehrstöckige Quartiersgaragen an den Standorten

- Bahnhof
- Aalterallee/Glockengießerstr.
- Rotenburger Werke
- Mühlenstr.
- Diakonieklinikum, auch am Lohmarkt

Die genaue Verortung und die Kapazitätsplanung sollten durch ein Parkraumkonzept ermittelt werden. Auch die Frage einer möglichen Parkraumbewirtschaftung sollte geprüft werden. Die Quartiersgaragen sollten nicht nur monofunktional als Parkgaragen konzipiert werden, sondern auch mit anderen Funktionen kombiniert werden. Dies könnten an dafür geeigneten Standorten Mobility hubs mit Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen sein (Bahnhof, Innenstadt), eine Waren- und Paketverteilstation (Innenstadt) oder sonstige Dienstleistungen (Klinikum, Rotenburger Werke).

25 Ausweitung des Carsharingangebots

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Bauamt)
- Lokale Betreiber (z.B. Rotenburger Stadtwerke, AzweiO)
- Klassische Carsharing-Anbieter (z.B. Cambio)

Kostenschätzung

- 60.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Kontaktaufnahme zu Klassischen Carsharing-Anbietern und lokalen Initiativen und Verbänden
- Entwurf eines Betreiberkonzepts
- Standortsuche

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

???

Bestand

Bislang wird Carsharing nur von den Rotenburger Stadtwerken mit Elektrofahrzeugen an den Standorten Rathausparkplatz und Beswucherparkplatz der Stadtwerke angeboten. Weitere Carsharing-Anbieter sind bislang nicht in Rotenburg aktiv.

Hintergrund für die Maßnahme

Die Verfügbarkeit von Carsharing kann dazu führen, dass ein privater Pkw gar nicht erst angeschafft oder aber wieder abgeschafft wird. Dies reduziert den Pkw-Bestand und verringert den Parkdruck. Allerdings ist Carsharing vor allem ein großstädtisches Phänomen, wo allein die Parkplatzsuche den Pkw-Besitz anstrengend macht. Erfahrungen in Bremen besagen, dass ein Carsharing-Fahrzeug bis zu 16 private Pkw ersetzen kann. Diese Quote wird im ländlichen Raum allerdings nicht zu erreichen sein.

Zielbild und Konzept

Wenn bislang noch kein klassischer Carsharing-Anbieter in Rotenburg aktiv geworden ist, kann dies als Indiz für eine geringe Wirtschaftlichkeit gewertet werden.
Es wird empfohlen, bei leistungsfähigen Carsharing-Anbietern eine Prüfung auf Wirtschaftlichkeit anzuregen. Hierfür kommem primär die Rotenburger Stadtwerke inn Frage, aber auch kommerzielle Anbieter wie Cambio. Sollte diese Wirtschaftlichkeitsprüfung positiv ausfallen, so könnten eine oder mehrere Stationen im Innenstadtbereich eingerichtet werden (z.B. am Bahnhof, in einer Quartiersgarage, im Innovationsquartier o.ä.). Ggf. könnte auch ein als gemeinnütziger Verein organisierter Betreiber in Frage kommen. Hierfür sollte die Carsharing-Idee in Form eines Runden Tischs zur Diskussion gestellt werden. Sollte sich eine Betreiber-initiative gründen, so könnte die Stadt Rotnburg Hilfestellung leisten..

26 Stadtverträgliche City-Logistik und Lieferverkehre. Micro-Hubs

Wichtige Akteure

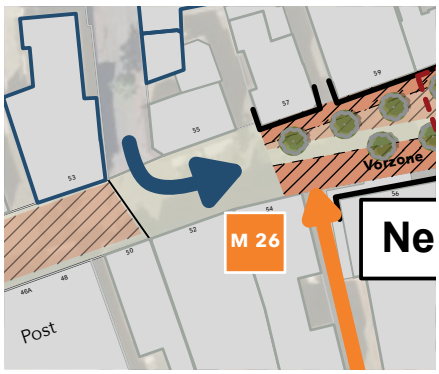
- Stadt Rotenburg (Bauamt)
- Paketdienstleister
- Jobcenter
- Rotenburger Werke

Kostenschätzung

- 75.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Kontaktaufnahme mit möglichen Betreibern
- Entwicklung eines Betriebskonzepts



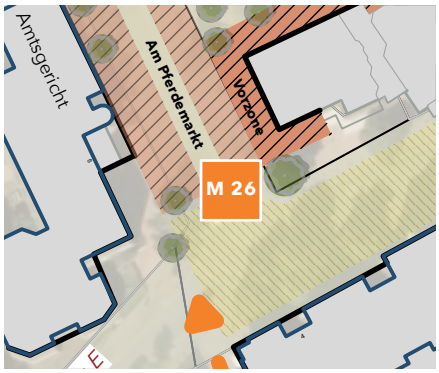


Abb. 49, 50: Ausschnitte Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

???

Bestand

Bislang gibt es im Innenstadtbereich Rotenburgs keine Packstationen. DHL betreibt drei Stationen außerhalb der Innenstadt (Brauerstr., Auf dem Rusch, Harburger Str.).

Hintergrund für die Maßnahme

Die Innenstadt erzeugt durch ihre Konzentration an Geschäften den stärksten Lieferverkehr, weshalb sich hier Strategien zur Verkehrsvermeidung besonders anbieten würde. Die Konzentration von Lieferverkehren auf wenige Zielpunkte vermeidet Verkehr, erfordert aber die Selbstabholung von Lieferungen. Hierfür ist ein funktionierendes Informationssystem (z.B. über Email-Benachrichtigungen) erforderlich.

Zielbild und Konzept

Möglich wäre es, DHL auch zur Einrichtung einer Packstation im Innenstadtbereich (z.B. an einer Quartiersgarage oder bei Rewe) zu motivieren. Dies ist allerdings nur eine Notlösung, denn eine Unternehmenseigene Packstation schließt Mitbewerber-Paketdienste aus, die dann doch wieder Auslieferungsfahrten durchführen müssten. Es wird deshalb empfohlen, eine Unternehmensübergreifende Packstation einzurichten, die auch mit Personal besetzt ist. Vorbild könnte die Packstation auf dem Gelände des Ellener Hofs in Bremen sein, die von einem Beschäftigungs- und Qualifizierungsträger betrieben wird (stadtleben-ellenerhof.de/angebote/waren-und-paketverteilstation). Evtl. könnten auch die Rotenburger Werke eingebunden werden, die bereits Erfahrung mit sozialen Beschäftigungsverhältnissen mit Kundenkontakt haben (z.B. beim Betrieb eines Cafés). Geeignete Standorte könnten z.B. im Bereich Wallbergstraße/Große Straße oder Bahnhofstraße/Große Straße liegen.

27 Neubau bzw. Sanierung von Brücken

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Bauamt)
- Landkreis Rotenburg

Kostenschätzung

- 900.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Erfassung und Beobachtung des Brückenzustands
- Sanierungskonzept für Ersatzneubauten
- Klärung der naturschutzrechtlichen Optionen für den Wege- und Brückenbau in der Wiedauniederung

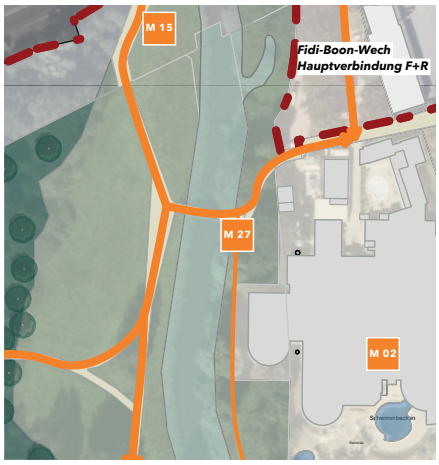


Abb. 51: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Als „Stadt am Wasser“ verfügt Rotenburg über eine ganze Reihe an Brücken, mit denen Wege und Straßen über die Gewässer geführt werden. Sie nehmen eine wichtige verkehrliche Funktion wahr, da die Gewässer sonst noch mehr als räumliche Barriere wirken würden.

Hintergrund für die Maßnahme

Als bauliche Infrastruktur unterliegen die Brücken Verschleiß- und Alterungsprozessen, die gerade im feuchten Klima von Gewässerniederungen besonders stark wirken. Bei allen Straßen und Wegebrücken im Sanierungsgebiet gibt es entsprechende Erneuerungsbedarfe.

Zielbild und Konzept

Besonders sanierungsbedürftig sind die aus Holz gefertigten Brücken in der Rodau– bzw. Wiedau–Niederung sowie den Nödenwiesen. Die Straßenbrücken an den Gemeindestraßen (Goethebrücke, Geranienbrücke, Aalteralleebrücke) sind teilweise ebenfalls sanierungsbedürftig. Die Amtsbrücke und die Mühlenbrücke fallen dagegen im Verlauf von Bundesstraßen in die Zuständigkeit des Bundes.

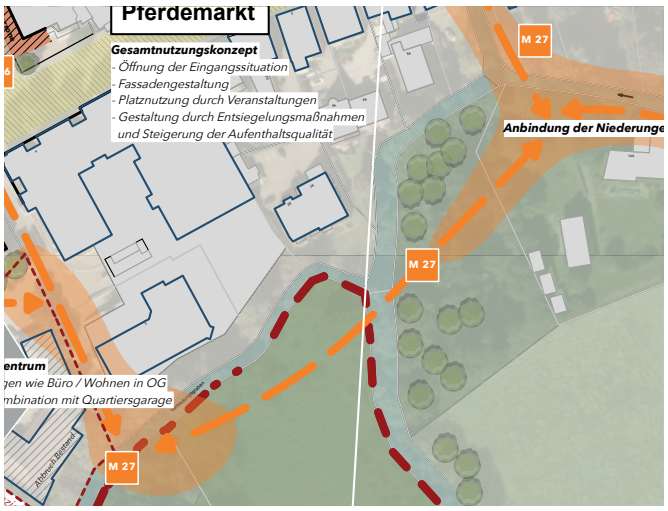
Die Sanierungsnotwendigkeit bei den hölzernen Wegebrücken ist besonders hoch. Hier wird ein langlebiger Ersatzneubau empfohlen, damit die wichtigen Wegeverbindungen möglichst lange ohne sanierungsbedingte Sperrungen zur Verfügung stehen.

Bei den Straßenbrücken sollte die Entwicklung des baulichen Zustands und der Sanierungsnotwendigkeit im Blick behalten werden.

Das Wegekonzept sieht zudem neue Wegeverbindungen im

Bereich der Wiedauniederung südlich der Alten Apotheke vor. Hierfür müsste vorher die Zustimmung der Unteren Naturschutzbehörde eingeholt werden. Für diese neuen Wegeverbindungen müssten ebenfalls neue Brücken errichtet werden.

Abb. 52, 53: Ausschnitte Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)



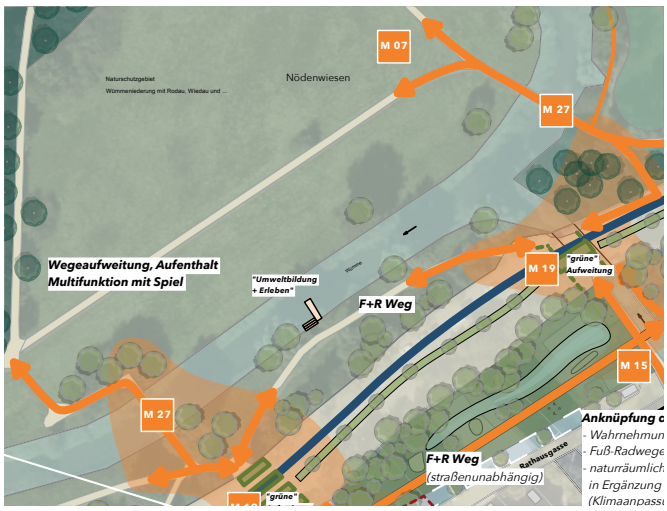


Abb. 54: Bachbrücke (Quelle: planwerkStadt)

28 Ausbau der Steinbeißergasse

Wichtige Akteure

- Stadt Rotenburg (Bauamt)
- Anlieger

Kostenschätzung

- 1.000.000 €

Nächste Arbeitsschritte und Bauabschnitte

- Ausschreibung, Maßnahme ist bereits durchgeplant

Sanierungsziele

Ziel 8: Optimierung von Verkehrsflächen und -strukturen
Ziel 2: Herstellung eines ausgewogenen Verhältnisses von Schutz und Erlebnis stadtnaher Natur

Kofi

Kofi 2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung v. Straßen, Wegen, Plätzen)

Bestand

Durch Nachverdichtung und Umbau der anliegenden Bebauung entsprechen die Erschließungsanlagen der Gasse nicht mehr den baulichen Anforderungen an Erschließung und Entwässerung. Daher ist ein Umbau der Verkehrsflächen sowie der Entwässerungssysteme geplant.
Die mit Betonpflasterstein gepflasterte Steinbeißergasse liegt tiefer als die angrenzenden Verkehrswege in der Goethestraße und der Großen Straße. Die Verkehrsflächen werden über in der Fahrbahn eingebaute Hofabläufe entwässert. Ein Überlauf des Systems an den Regenwasserkanal in der Goethestraße besteht für einen von drei Sickerschächten.
Der teilweise alte und kranke Baumbestand in der Gasse leidet unter Anfahrschäden und Lastbewegungen auf den Baumwurzeln.

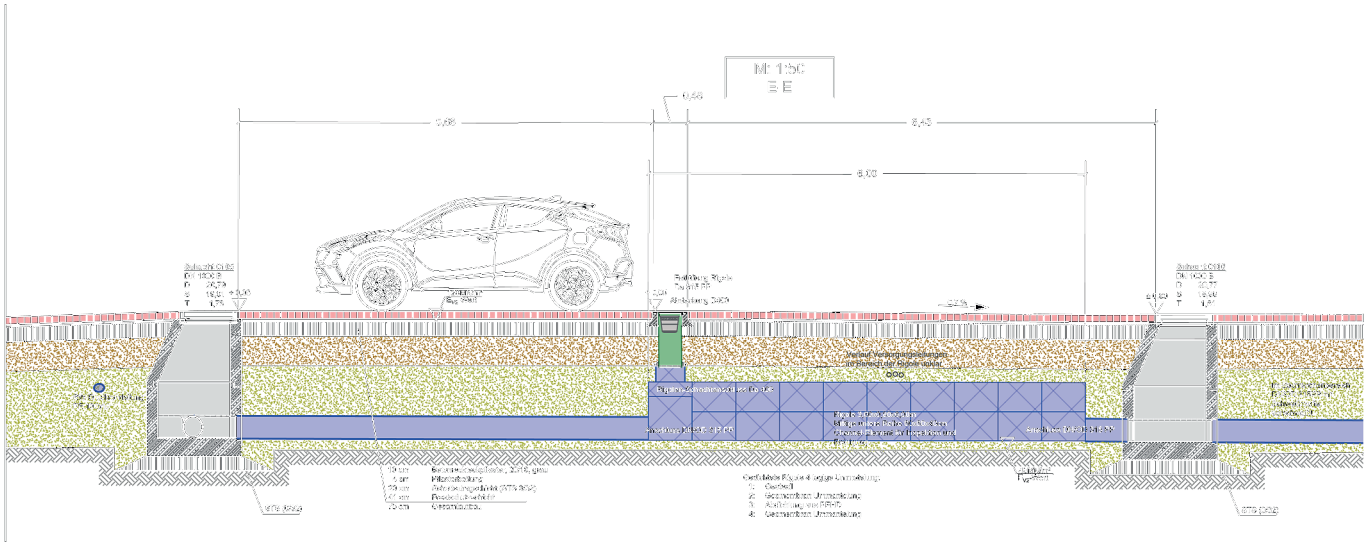


Abb. 55: Schnitt Steinbeißergasse mit Rigole (Quelle: Stadt Rotenburg)

Hintergrund für die Maßnahme

Das Entwässerungssystem für Niederschlagswasser in der Steinbeißergasse weist keine ausreichende Leitungsfähigkeit für die angeschlossenen Flächen auf, hierdurch kommt es bereits bei normalen Regenereignissen zur Überflutung der Verkehrsflächen. Besonders betroffen ist hierbei der Bereich vor der Einfahrt in eine Tiefgarage eines Wohnparks, hierbei handelt es sich um den tiefsten Punkt innerhalb der Gasse. Staut sich das Niederschlagswasser an dieser Stelle an, so wird die südlich liegende Tiefgarage durch das Niederschlagswasser geflutet.

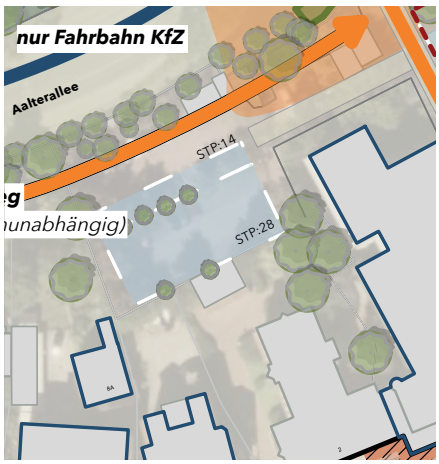


Abb. 56: Ausschnitt Gestaltungsplan Innenstadt (Quelle: AC Planergruppe)

Zielbild und Konzept

Aufgrund der vorhandenen Platz- und Gefälleverhältnisse sowie des Grundwasserflurabstands kann nicht die gesamte Steinbeißergasse über Versickerungsanlagen entwässert werden. Daher soll ein Kanalnetz für Niederschlagswasser hergestellt werden. Das Niederschlagswasser wird zudem über abgedichtete Rigolenfüllkörper aufgestaut, um anschließend über ein Drosselbauwerk mit einem Drosselabfluss von 2 l/s in ein Regenwasserpumpwerk eingeleitet zu werden.

Durch die Nutzung eines Regenwasserpumpwerks kann das Niederschlagswasser zukünftig auch gezielt gespeichert werden, um eine Nutzung als Brauchwasser in den Sommermonaten zu ermöglichen. Da zukünftig zusätzlich die Entwässerungskanäle der Goethestraße an das Drosselbauwerk angeschlossen werden sollen, ergibt sich eine noch höhere Menge an Brauchwasser. Die Parkflächen sollten mit Rasenfugensteinen hergestellt werden, um die abflussrelevanten Flächen zu reduzieren. Im Gehwegbereich zur Großen Straße soll zudem ein spezieller „Klimastein“ eingebaut werden, welcher neben der Regenwasserversickerung auch die Speicherung von Niederschlagswasser ermöglicht. Dieses gespeicherte Wasser kann bei hohen Umgebungstemperaturen verdampfen und soll einen kühlenden Effekt auf die umliegenden Flächen haben.

Im Zuge der Tiefbaumaßnahmen sollen die vorhandenen Schmutzwasseranschlussleitungen in der Gasse ebenfalls erneuert werden, da diese im Bereich der Niederschlagswasserkanaltrasse liegen.

ROTENBURG
WÜMME

Stadt Rotenburg Wümme
Große Str. 1
27356 Rotenburg (Wümme)
Telefon: 04261 710
E-Mail: stadt@rotenburg-wuemme.de