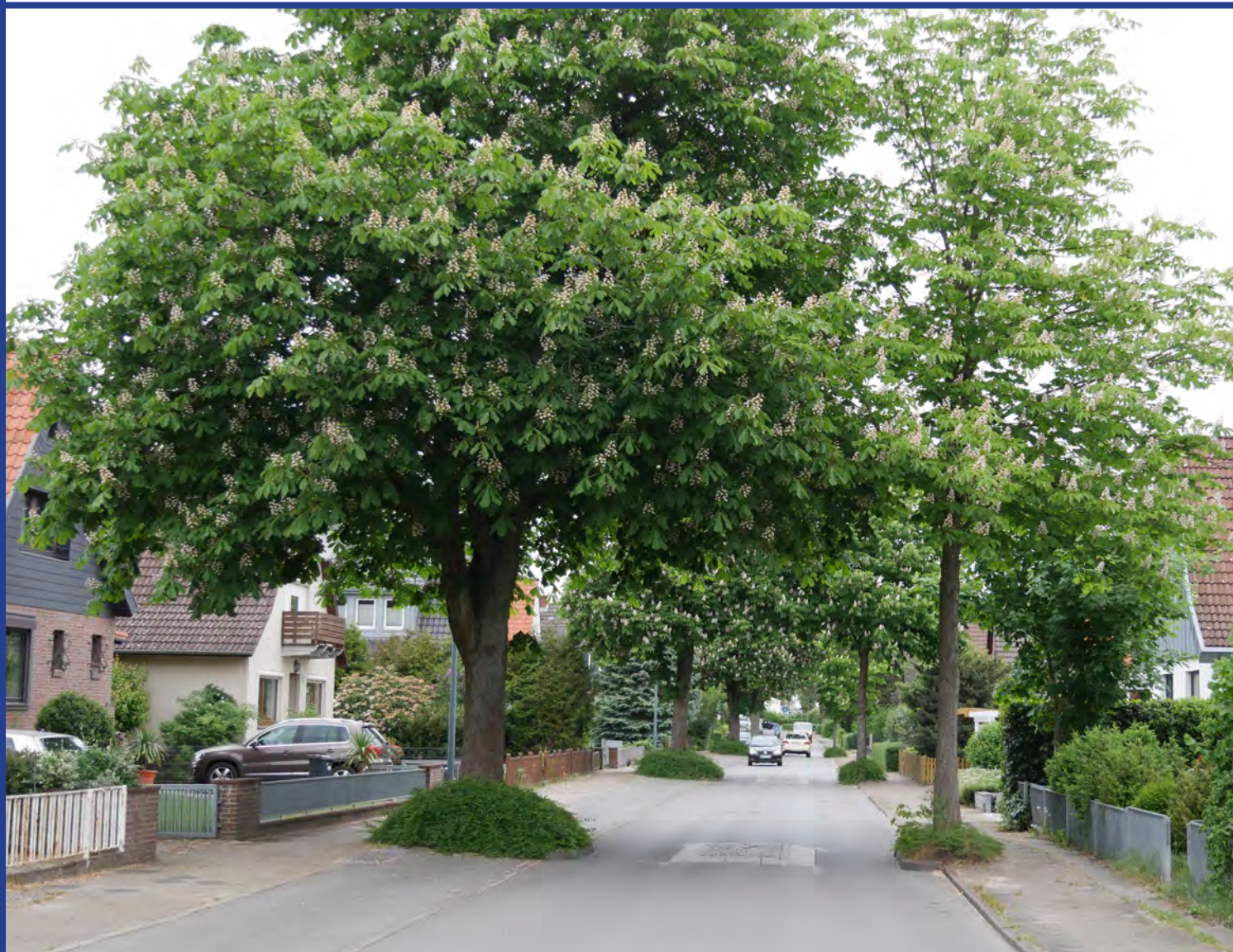


Stadt Rotenburg (Wümme)

Vorbereitende Untersuchungen

Wohngebiet Auf dem Loh

2020



Vorbereitende Untersuchungen (VU)

Wohngebiet Auf dem Loh



Stadt Rotenburg (Wümme)

September 2020

Auftraggeber

Stadt Rotenburg (Wümme)

Der Bürgermeister
Amt für Planung, Entwicklung und Bauen
Herr Clemens Bumann

Grosse Straße 1
27356 Rotenburg (Wümme)
Tel.: +49 4261 71-0

Auftragnehmer

plan-werkStadt - büro für stadtplanung und beratung

Schlachte 1 / Erste Schlachtpforte
28195 Bremen
Tel.: +49 421 506248

Bearbeitung: Heike Wohltmann
Dr. Gerd Reesas
Mitarbeit: Eva Hoßfeld
Lisa Marie Vierke
Lotta Schröder

in Zusammenarbeit mit

FORUM Karsten Hesse Matthes Partnerschaft

Schlachte 1 / Erste Schlachtpforte
28195 Bremen
Tel.: +49 421 696777-16

Bearbeitung: Klaus-Martin Hesse

GRUPPE FREIRAUMPLANUNG Ostermeyer + Partner mbB

Landschaftsarchitekten

Unter den Eichen 4
30855 Langenhagen
Tel.: +49 511 - 92882-40

Bearbeitung: Jessica Schütte
Fabian Benndorf

Alle Fotos (wenn nicht gesondert gekennzeichnet): plan-werkStadt / FORUM / Gruppe
Freiraumplanung / Stadt Rotenburg (Wümme)

Inhalt

1	Vorbemerkungen und rechtliche Grundlagen	1
2	Methodisches Vorgehen	3
3	Das Wohngebiet Auf dem Loh	5
3.1	Historische Entwicklung	5
3.2	Heutige Herausforderungen	7
4	Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	8
5	Planerische Rahmenbedingungen	10
5.1	Raumordnerische, landesplanerische und zentralörtliche Einordnung	10
5.2	Bauleitplanung	10
5.2.1	Flächennutzungsplan für das Untersuchungsgebiet Wohngebiet Auf dem Loh	10
5.2.2	Bebauungspläne	11
5.3	Informelle Planungen	12
6	Vertiefende Bestandsuntersuchungen	13
6.1	Funktionsanalyse	13
6.1.1	Wohnnutzung	13
6.1.2	Gewerbe, lokale Ökonomie, Einzelhandel und Nahversorgung	19
6.1.3	Soziale Infrastrukturangebote	21
6.2	Städtebauliche Analyse	26
6.3	Stadtgrün, Freiräume, Klima und Umwelt	33
6.3.1	Öffentliche Grünflächen und Freiräume	33
6.3.2	Spiel- und Bolzplätze	35
6.3.3	Private und halböffentliche Grünflächen und Freiräume	39
6.3.4	Klimaschutz und Klimafolgenanpassung	40
6.4	Verkehr	42
6.4.1	Kfz-Verkehr	42
6.4.2	Öffentlicher Personennahverkehr	46
6.4.3	Radverkehr	47
6.4.4	Fußverkehr	50
6.4.5	Sicherheit und Verkehrsunfälle	51
6.5	Soziodemographische Analyse	55
6.5.1	Altersstruktur	55
6.5.2	Internationalität	58
6.5.3	Bevölkerungsbewegung	60
7	Nachweis städtebaulicher Missstände gem. § 136 BauGB	63
7.1	Städtebauliche Missstände	64
7.1.1	Räumliche Barrieren	64
7.1.2	Städtebauliche Gestaltung	64

7.1.3	Grünflächen und Freiräume	65
7.1.4	Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel	66
7.1.5	Straßenraum	66
7.2	Wohnungswirtschaftliche Missstände	67
7.3	Funktionale Mängel	67
7.3.1	Straßenraum	67
7.4	Soziale und soziodemografische Auffälligkeiten	69
7.5	SWOT-Analyse	70
8	Öffentliches Interesse an einer einheitlichen und zügigen Durchführung	73
9	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	74
9.1	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	74
9.2	Bürger- und Akteursbeteiligung	74
9.3	Akteursgespräche	75
9.4	Befragung der Eltern der Kita Kinderarche	75
9.5	Beteiligungskonzept in Zeiten von Corona	76
9.5.1	Online-Beteiligungsmodule	76
9.5.2	Pressearbeit	77
9.5.3	Bürgersprechstunden vor Ort im Rathaus	77
9.5.4	Telefonische Sprechstunden	78
9.5.5	E-Mail	79
9.6	Fazit	79
10	Leitbild, Sanierungsziele und Erneuerungskonzept	80
10.1	Leitbild	80
10.2	Sanierungsziele	80
10.2.1	Stadtstrukturen und räumliche Gestaltung	80
10.2.2	Wohnen	81
10.2.3	Einzelhandel / Gewerbe	81
10.2.4	Soziale Infrastrukturen	81
10.2.5	Straßenraum und Verkehr	81
10.2.6	Stadtgrün und Freiräume, Klima und Umwelt	81
10.2.7	Stärkung des sozialen Miteinanders im Quartier	81
10.3	Erneuerungskonzept	81
10.3.1	Stadtstrukturen und räumliche Gestaltung	82
10.3.2	Wohnen	83
10.3.3	Einzelhandel / Gewerbe	83
10.3.4	Soziale Infrastrukturangebote	83
10.3.5	Straßenraum und Verkehr	84

10.3.6	Stadtgrün und Freiräume, Klima und Umwelt	85
10.3.7	Stärkung des sozialen Miteinanders im Quartier	85
10.4	Umsetzungsstrategie und Imagewandel	86
11	Kosten- und Finanzierungsübersicht	88
12	Vorliegen städtebaulicher Mängel	94
13	Vorschlag zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Sozialer Zusammenhalt“	95
14	Sanierungserfordernis und Sanierungsziele	96
15	Auswahl des Sanierungsverfahrens	97
15.1	Empfehlung zur Anwendung des Besonderen Städtebaurechts	97
15.2	Vorschlag zur Auswahl des Sanierungsverfahrens	97
15.3	Mögliche negative Auswirkungen einer Städtebauförderungsmaßnahme	98
16	Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes	100
17	Umsetzung des Verfahrens und Ausblick	101
18	Monitoring	102
19	Anhang	103
19.1	Abbildungsverzeichnis	103
19.2	Vergrößerte Darstellung der Karten	106
19.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	120

1 Vorbemerkungen und rechtliche Grundlagen

Der gesellschaftliche und ökonomische Wandel differenziert die bundesdeutschen Städte und Gemeinden zunehmend. Zwar prosperiert durchaus eine Vielzahl von Stadtteilen, immer mehr Quartiere verzeichnen jedoch eine zunehmende Konzentration von städtebaulichen, (wohnungs-) wirtschaftlichen, freiraum- und klimaschutzbezogenen sowie demografischen und sozialen Problemen.

So auch in Rotenburg (Wümme): Unter anderem rückte das Wohngebiet Auf dem Loh in den Fokus - ein Innenstadt nahe, in verschiedenen Epochen entstandenes Quartier, das neben Wohnnutzungen kaum andere Nutzungen aufweist. Es ist durch eine heterogene Bebauungsstruktur gekennzeichnet, die mit Ausnahme der ältesten Bestände im Südwesten in der Zeit zwischen 1950 und 1970 entstanden ist. In dem vom Geschosswohnungsbau dominierten Gebiet zeichnen sich seit einiger Zeit Veränderungen und damit einhergehend neue Herausforderungen ab. Dazu gehören u.a.

- Veränderung in der Bevölkerungs- und Sozialstruktur: Hier leben so viele Menschen aus unterschiedlichsten Nationalitäten auf überschaubarem Raum zusammen wie sonst nirgends in der Stadt. Darüber hinaus ist es eines der jüngsten Quartiere in Rotenburg. Auf dem Loh gilt als „Ankommensviertel“, geprägt durch Zuzüge und Zuwanderungen aus dem Ausland und als Quartier für Menschen in prekären Lebensverhältnissen.
- Trotz seiner Innenstadt nahen Lage vermittelt das Wohngebiet den Eindruck eines abgehängten und „verinselten“ Quartiers.
- Weite Teile des Wohnumfeldes zeichnen sich durch Nicht-Gestaltung, (städte)bauliche sowie freiraumplanerische Defizite aus.
- In Teilen lassen sich Substanzdefizite sowohl im Gebäudebestand als auch im öffentlichen Raum feststellen.
- Dem Gebiet fehlt eine eigene Identität, das Image ist nicht das Beste und das gemeinschaftliche Miteinander gilt teilweise als nicht stark ausgeprägt.

Zugleich bietet das zentral und zugleich ruhig gelegene Wohngebiet viele Potenziale, wie die vielen Grün- und Freiräume, die Vielfalt unterschiedlicher Wohnangebote, die gute Erschließung und diverse Angebote der sozialen Infrastruktur.

Die Stadt Rotenburg (Wümme) beabsichtigt - in enger Kooperation mit lokalen Akteuren und BürgerInnen - vorhandene Potenziale zu stärken und Defizite zu reduzieren bzw. abzubauen, um eine nachhaltige Entwicklung in dem Wohngebiet zu initiieren.

Die Stadt hat deshalb die Durchführung vertiefender vorbereitender Untersuchungen (VU) gemäß § 141 BauGB für das „Wohngebiet Auf dem Loh“ beschlossen. Damit sollen Beurteilungsunterlagen „über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen“ gewonnen werden. Zugleich ist dabei zu prüfen, ob städtebauliche Investitionen in das Wohnumfeld, in die Infrastrukturausstattung und die Wohnqualität ggf. dazu beitragen können, das Gebiet nachhaltig zu stabilisieren und aufzuwerten.

Durch die gleichzeitige Erstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzepts (ISEK) ist sichergestellt, dass die vorbereitenden Untersuchungen in die im ISEK erhobenen und analysierten städtebaulichen, funktionalen und sozialen Strukturen der Kernstadt eingebettet sind, sodass ein Nachweis städtebaulicher Missstände im Sinne des § 136 Abs. 3 BauGB erfolgen kann. Das anschließend dokumentierte Erneuerungskonzept wurde aus der Missstands- und Potenzialanalyse entwickelt. Zentrales Ziel des Erneuerungskonzeptes ist es, durch geeignete, aufeinander abgestimmte, städtebauliche und freiraumplanerische Maßnahmen die unterschiedlichen Funktionen und Stärken

in den verschiedenen Teilräumen des Untersuchungsgebiets besser miteinander zu verknüpfen und in Wert zu setzen, um das Wohngebiet in seinen Funktionen zu stabilisieren, die (städte-) baulichen Strukturen zu sichern, den Grün- und Freiraum aufzuwerten, den Klimaschutz zu stärken, die funktionale Vielfalt zu steigern und das soziale Miteinander zu fördern.

Die Durchführung von Erneuerungsmaßnahmen zur Beseitigung städtebaulicher Missstände und funktionaler Mängel ist eine wichtige kommunalpolitische Aufgabe, die in der Regel ohne finanzielle Unterstützung nicht zu bewältigen ist. Daher gewähren Bund und Länder auf Grundlage des Art. 104 b Grundgesetz (GG) [i. V. m. §§ 164 a und 164 b Baugesetzbuch (BauGB)] den Kommunen im Rahmen der Programme der Städtebauförderung Finanzhilfen. Diese müssen nach den Vorgaben des besonderen Städtebaurechts (Kap. 2 bzw. §§ 136 ff. BauGB) eingesetzt werden. Fördergegenstand ist jeweils die städtebauliche Sanierungsmaßnahme als Einheit (Gesamtmaßnahme).

Die Ausführungen im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept sowie die nachfolgend dokumentierten vorbereitenden Untersuchungen zeigen, dass Auf dem Loh verschiedene Themen- und Handlungsstränge miteinander verflochten sind und sich auf unterschiedliche Weise beeinflussen. Zur Bewältigung der städtebaulichen Folgen der Vielfalt und Komplexität der Entwicklungen und Herausforderungen gibt es die Städtebauförderung.

Für das Untersuchungsgebiet Auf dem Loh scheint vor allem das Förderprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ angesichts der Herausforderungen besonders geeignet zu sein. Nachdem der Bund die Programmstruktur der Städtebauförderung zum 1.1.2020 neu geordnet, nimmt das neue Teilprogramm „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ die wesentlichen Elemente des vormaligen Programms „Soziale Stadt“ auf. Zentrale Ziele des Programms sind

- Die Stabilisierung und Aufwertung von Stadt- und Ortsteilen, die aufgrund der Zusammensetzung und der wirtschaftlichen Situation der Bevölkerung erheblich benachteiligt sind
- Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität, Nutzungsvielfalt und Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhaltes aller Bevölkerungsgruppen in den Stadt- und Ortsteilen
- Unterstützung der Integration aller Bevölkerungsgruppen und Stärkung des Zusammenhaltes in der Nachbarschaft. So werden u.a. im neuen Programm das Quartiersmanagement und die Mobilisierung von Teilhabe und ehrenamtlichem Engagement stärker betont.

Zugleich ist das Programm verknüpft mit Elementen des ehemaligen Städtebauförderungsprogramms „Zukunft Stadtgrün“: Neben der räumlichen Abgrenzung des Fördergebietes und dem Vorliegen eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes gehören Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Anpassungen an den Klimawandel sowie zur Stärkung von städtischem Grün als verpflichtende Fördervoraussetzung zur Gewährung von Städtebauförderungsmitteln.

Laut Baugesetzbuch sollen städtebauliche Sanierungsmaßnahmen insbesondere dazu beitragen, dass „ein Gebiet zur Behebung städtebaulicher Missstände wesentlich verbessert oder umgestaltet wird“ (§136 (2) BauGB). Städtebauliche Missstände liegen dann vor, wenn „1. das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht oder 2. das Gebiet in der Erfüllung seiner Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen“ (§136 (2) BauGB).

2 Methodisches Vorgehen

Entsprechend der Aufgabenstellung und der Herausforderungen des Untersuchungsgebietes wurde für die vorbereitenden Untersuchungen ein stark qualitativ ausgerichtetes Vorgehen gewählt, bei dem die vor Ort-Erhebungen sowie die Eindrücke und Kenntnisse der Akteure aus dem Quartier besonders im Fokus standen: Es fanden diverse Ortsbegehungen zu unterschiedlichen Jahres- und Tageszeiten statt, um die vielfältigen Facetten des Wohngebietes besser nachvollziehen zu können. Ergänzt wurden die Erhebungen durch eine Vielzahl an Gesprächen mit BürgerInnen und Akteuren aus dem bzw. mit Verbindungen in das Untersuchungsgebiet. Das heißt, für die Bearbeitung wurde ein stark präsenz- und beteiligungsorientierter Arbeitsansatz gewählt, um die Unterschiedlichkeit des Untersuchungsgebietes kennenlernen und angemessen in der VU berücksichtigen zu können.

Eine Besonderheit bei der Projektbearbeitung: Ab Mitte März 2020 fand angesichts der COVID-19-Pandemie in Deutschland der Lockdown statt, sodass von größeren Veranstaltungen mit physischer Präsenz abgesehen werden musste. Das methodische Vorgehen wurde auf die verschiedenen Ausführungen der Landesverordnung Niedersachsen angepasst - und eröffnete damit die Chance, ein neues, vielfältiges und auf unterschiedliche Zielgruppen ausgerichtetes Beteiligungsverfahren umzusetzen. Dieses wird durch folgende Meilensteine charakterisiert:

- Diverse Vor-Ort-Befahrungen und Erhebungen
- Öffentliche Informations- und Auftaktveranstaltung am 28. Oktober 2019
- Beteiligung der TrägerInnen öffentlicher Belange im Februar / März 2020
- Mehr als 20 leitfadengestützte Gespräche mit ExpertInnen und Akteuren aus dem Quartier – sowohl persönlich vor Ort als auch als Telefoninterviews
- Online-Dialog über www.padlet.com als kontinuierliche Informations- und Diskussionsplattform mit phasenweisen Schwerpunktthemen, um BürgerInnen die Möglichkeit zu geben, konkretisierende Hinweise und Wünsche zu Leitzielen und Maßnahmenüberlegungen abzugeben. Für das Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ wurden - in Abstimmung mit dem ISEK (Kernstadt) und dem Untersuchungsgebiet Innenstadt/Niederungen - folgende vier Themenschwerpunkte vor- und zur Diskussion gestellt:
 - Beteiligung von Jugendlichen zu Lieblingsorte, Abprüfen von Nutzungs- und Gestaltungsvorstellungen für das Wohngebiet Auf dem Loh (u.a. Bolzplatz Harburger Straße, Sandhasenweg und Lohmarkt), zu Mobilitätsfragen sowie zu Ideen „Rotenburg 2030“.
 - Beteiligung zum Thema Verkehr und Mobilität
 - Beteiligung zum Thema Grünflächen und Freiräume
 - Beteiligung zum Thema Wohnen, Wohnumfeld und Aufenthaltsqualität
- Regelmäßige Kontakte mit der lokalen und überörtlichen Presse, die das Vorhaben und den Beteiligungsprozess mit Interesse begleitete, darüber informierte und zur Mitwirkung motivierte.
- Im Juni/Juli 2020 fanden alle 14 Tage persönliche Sprechstunden im Rathaus und alternierend alle 14 Tage telefonische Sprechstunden über eine Telefonnummer im Rathaus der Stadt Rotenburg (Wümme) zu den jeweiligen Themen des Online-Dialogs (s.o.) statt.
- In Absprache mit der Leitung des evangelischen Kindergartens „Kinderarche“ wurde ein schriftlicher Fragebogen zur Lebenssituation im Wohngebiet Auf dem Loh entwickelt, der an die Eltern der Kindergarten-Kinder verteilt wurde. Die ausgefüllten Bögen wurden den GutachterInnen zur Auswertung übergeben.
- Rückmeldungen und Anregungen von BürgerInnen flossen als Schreiben an die Stadtverwaltung in die Projektbearbeitung ein.
- Breite Kommunikation der Kontakt-Mail-Adresse und Telefonnummer des Gutachterbüros.

Der gesamte Arbeitsprozess fand in enger und konstruktiver Abstimmung mit den zuständigen VertreterInnen der Verwaltung statt.

Eine Übersicht über den Verlauf des Vorgehens findet sich in der nachstehenden Grafik (vgl. Abb. 1)



Abb. 1: Methodisches Vorgehen Untersuchungsgebiet Wohngebiet Auf dem Loh

3 Das Wohngebiet Auf dem Loh

Das Innenstadt nahe Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ grenzt nordöstlich an die Innenstadt Rotenburgs und erstreckt sich nördlich der Soltauer Straße entlang der östlichen Straßenseite der Harburger Straße, der Ausfallstraße in Richtung Scheeßel bis zum Berliner Ring. Im Westen grenzt das Untersuchungsgebiet an einen schmalen Siedlungstreifen bevor die freie Landschaft mit Feldern, Wiesen und Wäldern beginnt. Im Osten grenzt der Siedlungsbereich westlich der Großen Gartenstraße an das Untersuchungsgebiet und bildet einen Puffer zur Harburger Straße. Jenseits der Harburger Straße ändert sich der Charakter der Bebauung- ebenso wie nördlich des Berliner Rings: Das Bild wird u.a. geprägt durch großformatige Einkaufs- und Versorgungsangebote, die - ebenso wie das E-Center Harburger Straße/Berliner Ring - für die Quartiersbevölkerung die Nahversorgung gewährleisten.

In dem Untersuchungsgebiet leben auf einer Fläche von 50,4 ha 2.927 Menschen (Stand: 12/2019).

Der Südwesten des Untersuchungsgebietes ist durch eine sehr kleinteilige und niedriggeschossige Bebauung von überwiegend Ein- bis Zweifamilienhäusern mit kleinen Gärten und Nebengebäuden geprägt, die um 1900 errichtet wurden. Dieser älteste Bereich erstreckt sich bis zur Fuhrenstraße. Östlich der Fuhrenstraße weist das Gebiet einen anderen Charakter auf: Hier entstand der weit überwiegende Teil der Wohnbebauung in den 1950er bis 1970er Jahren und weist die für diese Zeit typischen Prägungen auf, darunter Geschosswohnungsbauten und Reihenhaussiedlungen.

In Ost-West Richtung trennte einst die Bahnstrecke Rotenburg – Brockel das Gebiet in einen nördlichen und einen südlichen Bereich. Allerdings sind die Zeiten des Bahnverkehrs längst vorbei und der Sandhasenweg wurde zu einem komfortablen Weg für den Rad- und Fußverkehr abseits großer Verkehrsstraßen entwickelt.

Durch die Heterogenität der Siedlungs- und Bebauungsstruktur und die das Untersuchungsgebiet begrenzenden Straßen wirkt das Quartier abgeschnitten vom umgebenden Stadtraum. Es hat keine Transitfunktion, hier liegen - jenseits der eigenen Wohnadresse - keine wichtigen Ziele - mit Ausnahme z.B. des E-Centers (Harburger Straße) sowie der Bildungs- und Kultureinrichtungen (Freudenthalstraße, Lohmarkt), die am Rande des Wohngebietes liegen. Die Qualitäten und Potenziale des Untersuchungsgebietes erschließen sich nicht auf den ersten Blick - stattdessen überwiegt das Image des „Wohngebietes für kleine Leute“ und des „Ankommensstadtteils“, über die sich das Gebiet identifizieren muss.

3.1 Historische Entwicklung

Bereits zwischen 1877 und 1912 war die grobe Struktur des Wohngebietes Auf dem Loh in den Umrissen des heutigen Untersuchungsgebietes erkennbar - geprägt vor allem durch die Harburger - und die Soltauer Straße sowie den Birkenweg wie historische Karten¹ aus den entsprechenden Jahren zeigen. Sie vermitteln auch den Eindruck einer ersten, dünnen Besiedlung im Bereich zwischen Soltauer Straße/Am Sande bis zur Fuhrenstraße.

Das bis 1912 entstandene Straßennetz ist in weiten Bereichen identisch mit dem heutigen Straßennetz: Im Westen des Untersuchungsgebietes lässt sich die Harburger Straße ebenso gut erkennen wie die Große Gartenstraße, der Holzweg, der Birkenweg, die Lohstraße und die Soltauer Straße. Auch die Fuhrenstraße in ihrem nördlichen Verlauf (zwischen Harburger Straße und Holzweg) war bereits angelegt. Östlich der Fuhrenstraße führte das Wegesystem in die freie Landschaft, geprägt von Wei-

¹ Vgl. <https://www.geobasis.niedersachsen.de/?x=9.4082&y=53.1106&z=13&m=lgInTopo&l=9086282e-e824-493a-88b6-f11c372b5ce9%2C1%2C1%3B2d83d2fa-51ce-4b03-81bd-079ee4140580%2C0.08%2C1&c=33>, letzter Zugriff 4.5.2020

deland und Wiesen, tw. mit kleinen Hügeln - und ohne Bebauung. Die freie Landschaft setzte sich um 1912 noch in einem kleinen Bereich westlich der Fuhrenstraße fort: Zwischen Holzweg und Lohstraße (über den Birkenweg hinweg) ist eine bewaldete Fläche gekennzeichnet.

Die Bebauung in dieser Zeit reiht sich entlang der Straßen und Wege, u.a. stellen die Karten Gebäude an der Soltauer Straße (bis Mündung heutige Fuhrenstraße), Am Sande (außerhalb des U-Gebietes), an der Lohstraße, Harburger und Große Gartenstraße (südliche Straßenseite) dar.

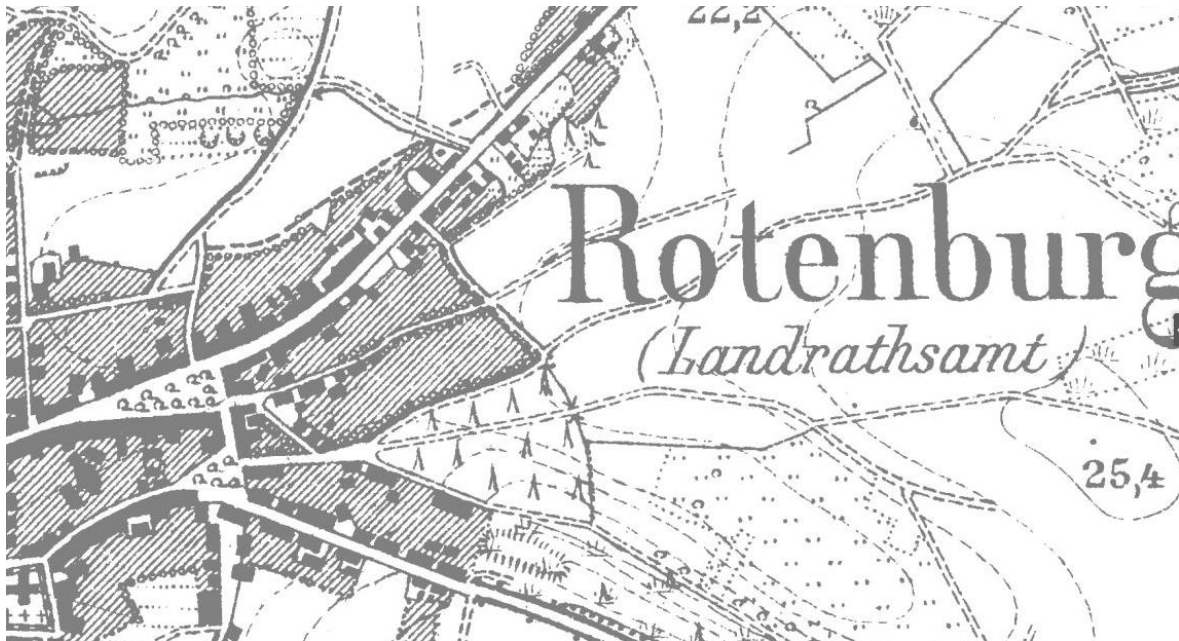


Abb. 2: Historische Karte der Stadtentwicklung Rotenburg (Wümme)

Gemäß der kartografischen Darstellung der „Bauliche Entwicklung der Stadt Rotenburg“ ist der weit-aus größte Bereich des heutigen Untersuchungsgebietes in der Zeit bis 1977 entstanden. Nur zwei kleinere Bereiche (nördliche Straßenseite Soltauer Straße zwischen Verlängerung Kleine Gartenstraße/Fuhrenkamp sowie die Bebauung zwischen Pillauer Straße und Am Galgenberg) haben ihren Ursprung in der Zeit bis 1950. In jüngster Zeit sind lediglich einige wenige Neubauten hinzugekommen (u.a. Angerburger Straße, Holzweg/Fuhrenstraße).

Mitte der sechziger Jahre wurde die Gemarkung „Hinter dem Loh“ als Baugebiet ausgewiesen. Zehn Jahre später, Mitte der 1970er Jahre, erwarb die Auferstehungsgemeinde inmitten der Gemarkung am Berliner Ring Grundstücke für den Bau einer Kirche mit Gemeindehaus, eine Kindertagesstätte und ein Seniorenwohnheim- seinerzeit gab es noch keine Bebauung zwischen Berliner Ring und Sandhasenweg. Die Besiedlung der Fläche folgte umgehend: Die beginnende Bebauung östlich der Fuhrenstraße und südlich des Berliner Rings erfolgte nach Aussagen von Akteuren vorwiegend in Zusammenhang mit der Von-Düring-Kaserne. In den neu entstandenen Gebäuden, überwiegend in Zeilenbauweise wie z.B. Angerburger Straße, waren vor allem junge Familien mit Kindern von Bundeswehrangehörigen untergebracht. Das Wohngebiet wuchs weiter, 1985 wurde u.a. der Bau des „Gemeindezentrum Hinter dem Loh“ begonnen. Insbesondere Mitte der 1980er Jahre war das Gebiet besonders bei NeubürgerInnen beliebt.

Charakteristisch für das Gebiet ist neben der nach und nach entstandenen Wohnbebauung der Sandhasenweg. Er verläuft in Ost-West-Richtung durch das Untersuchungsgebiet und zeichnet die Bahnstrecke Bremervörde – Walsrode nach. Ab Sommer 1906 fuhren über die Strecke Züge bis Rotenburg, ab Herbst 1906 bis Zeven und ab 1908 bis Bremervörde. Ende der 1950er Jahre wurde der Personenverkehr zwischen Rotenburg und Visselhövede auf dieser Strecke eingestellt, die komplette Einstel-

lung des Bahnverkehrs zwischen Rotenburg und Brockel erfolgte 2002 – und machte Platz für den Fuß- und Radweg Sandhasenweg (vgl. Kap. 6.4).

3.2 Heutige Herausforderungen

Die Herausforderungen des Untersuchungsgebietes „Wohngebietes Auf dem Loh“ ergeben sich aus den städtebaulichen Missständen, den funktionalen Mängeln und den soziodemografischen Entwicklungen. Dazu gehören die unzureichenden Ver- und Anbindungen des Quartiers an seine Nachbarschaften – trotz der zentralen Lage, die wenig einladenden, überwiegend ungestalteten und funktionslosen Grünflächen und Freiräume, die erheblichen Verkehrsprobleme – sowohl bedingt durch den rollenden als auch den ruhenden Kfz-Verkehr, die Substanzschwächen in der Bausubstanz und die unzureichenden Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Anpassung an die Klimafolgen und zur Stärkung des städtischen Grüns. Hinzu kommen soziodemografische Herausforderungen, da das Quartier als Ankommensstadtteil in hohem Maße Integrationsarbeit leisten muss, für die Räume und Personal fehlen und für die es nur in geringem Umfang eine Kultur und erprobte Strukturen gibt.

4 Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ umfasst eine Fläche von 50,4 ha und wird folgendermaßen umgrenzt²:

- Im Norden wird das Gebiet durch den Berliner Ring unter Einbeziehung des Flurstücks der Auferstehungskirche an der Einmündung zur Dresdener Straße hin begrenzt und erfasst im weiteren Verlauf einen Teilabschnitt der Leipziger Straße.
- Die östliche Begrenzung erstreckt sich entlang der Schweriner Straße, die mit einem Wendehammer endet. Von dort aus verläuft die Gebietsabgrenzung weiter Richtung Süden einschließlich des Spielplatzes am Sandhasenweg. Anschließend verläuft sie entlang des östlichen Endes des Grünzugs bis zum Fußweg Kolberger Straße und Mauerseeweg. Von dort aus erstreckt sich die Gebietsabgrenzung in Richtung Westen bis zur Kreuzung Mauerseeweg/Steinorter Weg und läuft entlang des Steinorter Wegs bis zur Königsberger Straße. Von hier zieht sich das Untersuchungsgebiet ein kurzes Stück entlang der Königsberger Straße Richtung Osten und biegt vor dem Polizeigebäude in die Schwentener Straße ab.
- Am Ende der Schwentener Straße verläuft die Gebietsabgrenzung im Süden entlang der Freudenthalstraße Richtung Westen bis zur Fuhrenstraße. Danach führt die Grenze ein Stück die Fuhrenstraße entlang und biegt unter Einbeziehung des Mündungsbereichs westlich in die Soltauer Straße (B 71) ab. Kurz vor dem Geschäftsbereich der Innenstadt auf Höhe der Hausnummer 7, ändert sich die Straßenbezugslinie und für den folgenden Abschnitt gilt die innere Straßenbezugslinie als Grenze. Anschließend verläuft die Gebietsabgrenzung entlang der Soltauer Straße (Hausnummer 7 – 5) und führt weiter Richtung Norden bis zum Birkenweg. Vom Birkenweg aus erstreckt sich die Abgrenzung entlang der Kleine Gartenstraße bis zur Große Gartenstraße, wo die Straßenbegrenzungslinie erneut auf die Ausgangsdefinition wechselt.
- Im Westen verläuft die Gebietsabgrenzung von der Große Gartenstraße im nördlichen Verlauf bis zum Sandhasenweg, dann entlang des Sandhasenwegs Richtung Westen bis zur Harburger Straße (B 71). Von hier aus verläuft die Grenze entlang der östlichen Straßenseite der Harburger Straße bis zum Berliner Ring.

Die folgende Karte zeigt die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes auf:

² Bei der Begrenzung durch Straßen gilt jeweils die äußere Straßenbegrenzungslinie als Grenze des Untersuchungsgebietes.

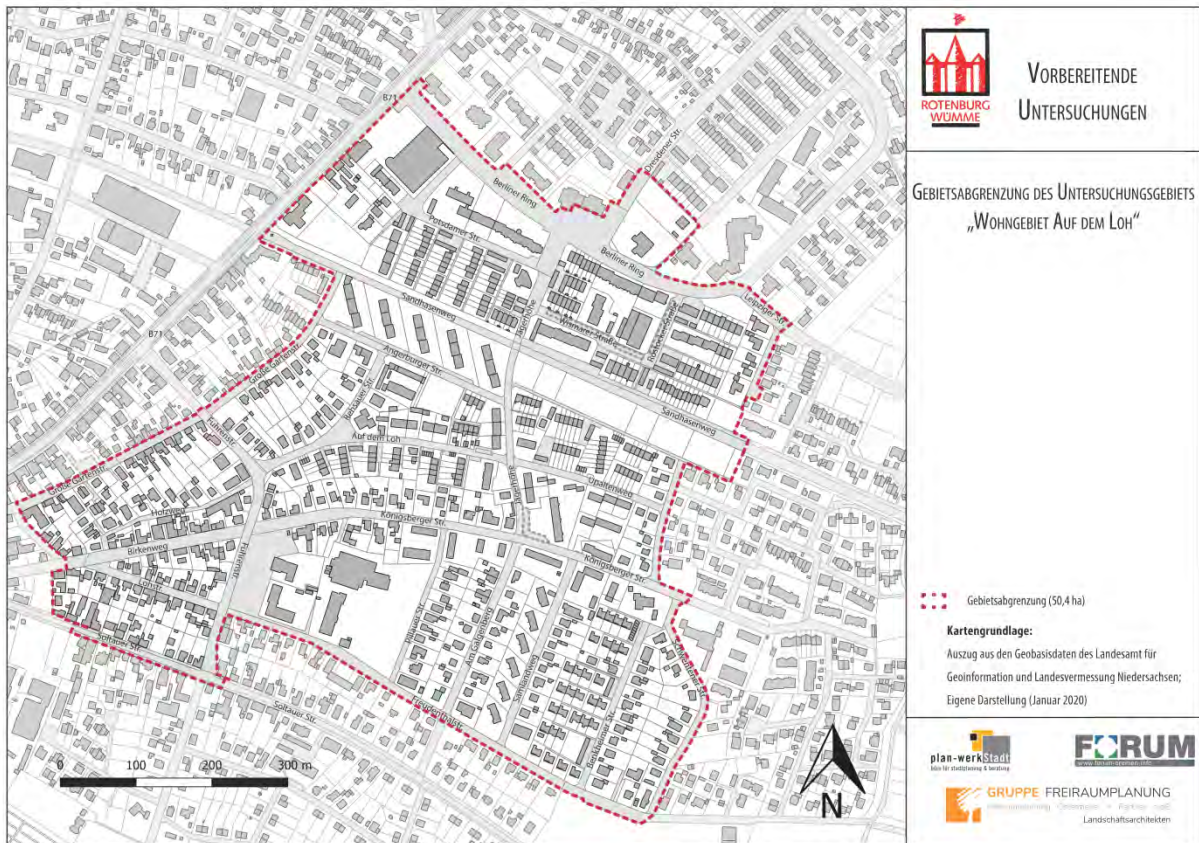


Abb. 3: Gebietsabgrenzung des Untersuchungsgebietes "Wohngebiet Auf dem Loh" (vergrößerte Darstellung im Anhang)

5 Planerische Rahmenbedingungen

5.1 Raumordnerische, landesplanerische und zentralörtliche Einordnung

Ziele einer nachhaltigen Raumentwicklung sind die Herstellung und Sicherung der Anforderungen von Wirtschaft, Gesellschaft und Ökologie sowie die Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen. Die entsprechenden raumordnerischen, landesplanerischen und zentralörtlichen Einordnungen für Rotenburg (Wümme) finden sich im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (vgl. ISEK, Kap. 2). In dem Bericht werden u.a. die Aussagen aus dem Landesraumordnungsprogramm LROP Niedersachsen sowie aus dem Regionalen Raumordnungsprogramm 2020 für den Landkreis Rotenburg (Wümme) - RROP und aus der Regionalen Handlungsstrategie 2014-2020 für das Übergangsgebiet Lüneburg für die Kreisstadt Rotenburg (Wümme) vorgestellt. Zudem finden sich dort die Aussagen aus der Fortschreibung des Landschaftsrahmenplan - LRP aus dem Jahr 2015 für die Gesamtstadt, in der das Untersuchungsgebiet als Siedlungsbereich dargestellt ist.

Planerische Grundlagen für die Niederungen von Wümme, Wiedau und Rodau

Die Niederungen mit ihren naturräumlichen Einheiten sind nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie als FFH-Gebiete festgesetzt und Teil des EU-weiten Netzes an Schutzgebieten Natura 2000. Ziel ist es, ein zusammenhängendes ökologisches Netz von Schutzgebieten zu benennen, das der Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen dient.

National sind die Gebiete seit dem 1. August 2020 als Naturschutzgebiete gesichert. Planungsrechtliche Grundlage für die Ausweisung der Niederungen von Wümme, Wiedau und Rodau stellt die Verordnung des Naturschutzgebietes „Wümmeniederung mit Rodau, Wiedau und Trochelbach“ dar. Weitere Grundlagen bilden das Bundesnaturschutzgesetz, das Niedersächsische Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz und das Niedersächsische Jagdgesetz.

Allgemeiner Schutzzweck für das Naturschutzgebiet ist nach § 2 „(...) die Erhaltung, Pflege, Entwicklung oder Wiederherstellung von Lebensstätten, Biotopen oder Lebensgemeinschaften bestimmter wild lebender, schutzbedürftiger Tier- und Pflanzenarten sowie als Landschaft von besonderer Eigenart, Vielfalt und Schönheit. Als Bestandteil des Biotopverbundes gemäß § 21 BNatSchG dient es zudem der Bewahrung, Wiederherstellung und Entwicklung funktionsfähiger ökologischer Wechselbeziehungen“³.

Das Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ wird von den Planungen und Ausweisungen nicht unmittelbar berührt.

5.2 Bauleitplanung

5.2.1 Flächennutzungsplan für das Untersuchungsgebiet Wohngebiet Auf dem Loh

Der seit Anfang 1999 rechtsverbindliche Flächennutzungsplan setzt für das Wohngebiet Auf dem Loh überwiegend Wohnbauflächen fest. Ausnahmen hiervon stellen lediglich der westliche der Fuhrenstraße gelegene Teil des Untersuchungsgebietes, die östlich der Fuhrenstraße verlaufende Randbebauung sowie die Randbebauung entlang der Harburger Straße dar. Diese Flächen sind als gemischte Bauflächen ausgewiesen.

Entsprechend der Realnutzung ist die (Kleingarten-)Kolonie Friedland als Fläche für Dauerkleingärten entlang des Sandhasenwegs zwischen Jägerhöhe und Kolbergerstraße festgesetzt und die Spielplätze

³ vgl. Verordnung über das Naturschutzgebiet „Wümmeniederung mit Rodau, Wiedau und Trochelbach“ in den Samtgemeinden Fintel, Bothel und Sottrum, der Gemeinde Scheeßel und der Stadt Rotenburg im Landkreis Rotenburg (Wümme), S. 191

im Untersuchungsgebiet sind als „Grünflächen hier: Spielplatz“ ausgewiesen. Ausnahmen dieser Festlegungen stellen dar

- das Eckgrundstück Harburger Straße/Berliner Ring, das als Sondergebiet mit Eintragung der Zweckbestimmung (E-Center) ausgewiesen ist
- der Lohmarkt als Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung
- Flächen für den Gemeinbedarf – Schule (im Bereich Freudenthalstraße/Lohmarkt) sowie Kirche bzw. kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen (Auferstehungsgemeinde – Dresdener Straße/Berliner Ring, Apostolische Kirche (Jägerhöhe) und Neuapostolische Kirche (Angerburger Straße). Die Fläche der Kleinen Ayasofya Moschee e.V. (Fuhrenstraße) ist als gemischte Baufläche und nicht als Fläche für den Gemeinbedarf ausgewiesen.
- die in Ost-West-Richtung durch das Gebiet verlaufende Bahnanlage im Bereich des Sandhasenweges.

Damit bildet der Flächennutzungsplan die im Untersuchungsgebiet angesiedelten Nutzungen ab und stellt deren formale Grundlage dar.

5.2.2 Bebauungspläne

Das Untersuchungsgebiet ist nicht vollständig durch Bebauungspläne überplant: Neun Bebauungspläne liegen gänzlich oder teilweise innerhalb der Gebietsabgrenzung (vgl. Abb. 4). Sie werden im Anhang tabellarisch skizziert. An dieser Stelle folgt lediglich eine kurze Zusammenfassung der wesentlichen inhaltlichen Aussagen der Bebauungspläne, die die Situation vor Ort recht genau widerspiegeln und sich an den Aussagen des Flächennutzungsplans orientieren. Eine Ausnahme bildet lediglich der Bebauungsplan Nr. 120: Die Fläche wird im FNP als gemischte Baufläche dargestellt. Das wird gemäß § 13 a BauGB teilweise berichtigt, in die Fortschreibung des Flächennutzungsplans wird die Darstellung als Wohnbaufläche (Lohstraße) bzw. gemischte Baufläche (Soltauer Straße) übernommen, um eine geordnete städtebauliche Entwicklung zu gewährleisten.

Überwiegend weisen die Bebauungspläne (allgemeine) Wohnbauflächen aus. Mischgebiete/Gemischte Bauflächen sind vor allem im Bereich von (Nah-)Versorgungszentren, wie dem E-Center am Berliner Ring oder entlang der Hauptverkehrsstraßen, wie z.B. der Fuhrenstraße und Soltauer Straße angesiedelt. Im B-Plan Nr. 11 (Hinter dem Loh) am Berliner Ring sind die Standorte der Kirche der Ev-Luth. Auferstehungsgemeinde, des Kindergarten Kinderarche sowie des Seniorenhauses Matthias-Claudius als Gemeinbedarfsflächen ausgewiesen.

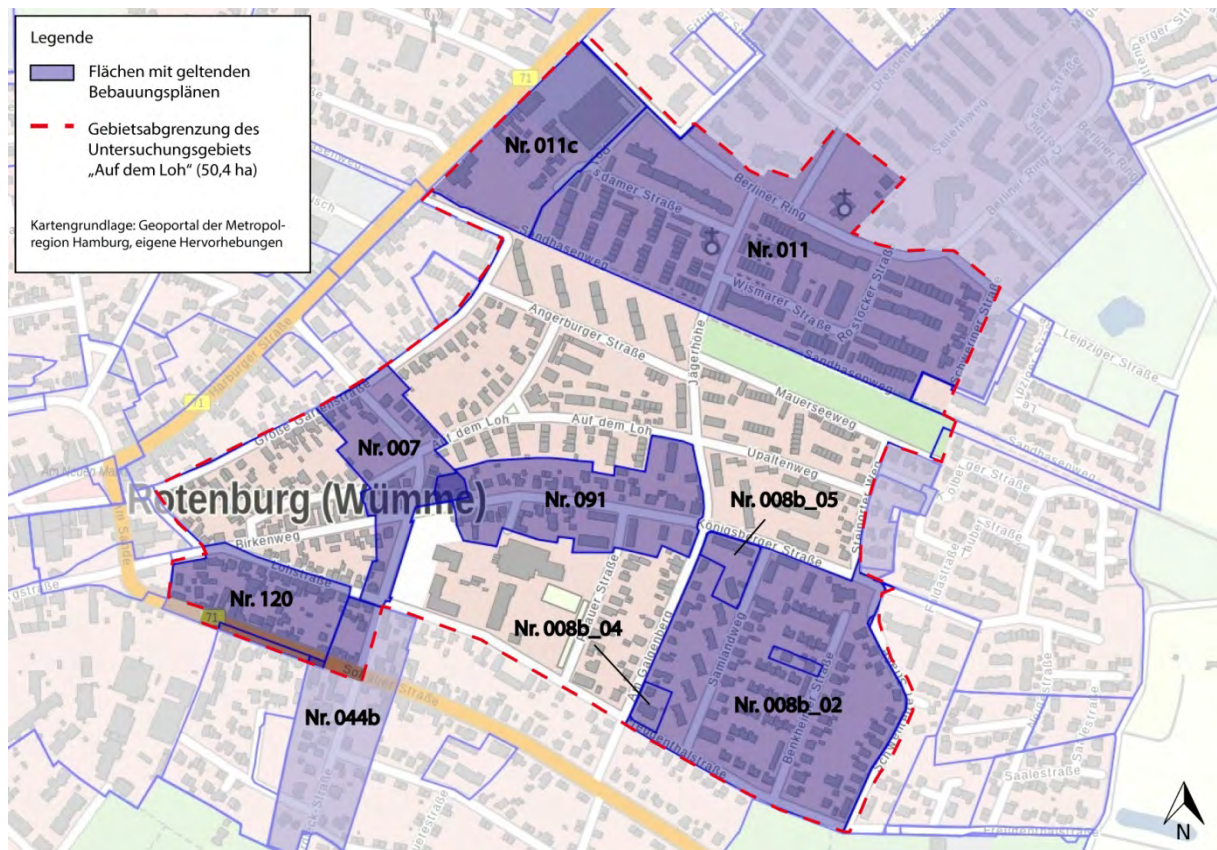


Abb. 4: B-Plan-Übersicht Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“

5.3 Informelle Planungen

Für die Gesamtstadt sowie für die Innenstadt Rotenburgs liegen verschiedene informelle Planungskonzepte vor, wie z.B. ein Einzelhandelskonzept (2009), eine Stadtkonzeption Rotenburg (2002) und das regionale Tourismuskonzept für den Landkreis Rotenburg (2017). Da das Untersuchungsgebiet als Bestands-Wohngebiet geprägt ist, kommt ihm in den informellen Planungskonzepten kaum Bedeutung zu. Lediglich im Einzelhandelskonzept findet das Gebiet ausdrückliche Berücksichtigung: Im Zentrenkonzept kommt dem E-Center am Berliner Ring und – direkt angrenzend an das Untersuchungsgebiet - dem Famila-Standort an der Harburger Straße zentrale Bedeutung zu. Demnach hat das E-Center eine stärkere Ausrichtung auf die bevölkerungsreichen Wohngebiete im Nordosten Rotenburgs und eine eher geringe überregionale Bedeutung. Handlungsbedarf für das E-Center werden in dem Konzept nicht formuliert, da der Markt als langfristig wettbewerbsfähig und marktgerecht bewertet wird – so dass von einer langfristigen Sicherstellung der Nahversorgung der angrenzenden Wohngebiete ausgegangen werden kann.

6 Vertiefende Bestandsuntersuchungen

Im Folgenden werden die Ergebnisse der vertiefenden Bestandsuntersuchungen im Untersuchungsgebiet, gegliedert nach den Themen Funktionsanalyse; Städtebauliche Analyse; Stadtgrün, Freiräume, Klima und Umwelt; Verkehr sowie soziodemografische Analyse vorgestellt. Die Grundlagen dafür stellen die Auswertung vorliegender Materialien, eigene Bestandserhebungen, Datenanalysen und die Ergebnisse von Abstimmungsgesprächen sowie Beteiligungsaktivitäten dar.

6.1 Funktionsanalyse

Zur Funktionsanalyse gehören die Aspekte Wohnnutzung, Gewerbe, lokale Ökonomie, Einzelhandel und Nahversorgung sowie Bildung, Kultur, Freizeit, Soziales und Gesundheit.

6.1.1 Wohnnutzung

Das Wohngebiet Auf dem Loh ist ein Innenstadt nahes, heterogen strukturiertes Wohngebiet. Nahezu alle Gebäude dienen dem Wohnen, weitere Nutzungen, wie Gewerbe, Infrastruktur usw. sind nur in sehr geringem Umfang vertreten (vgl. Abb. 5):

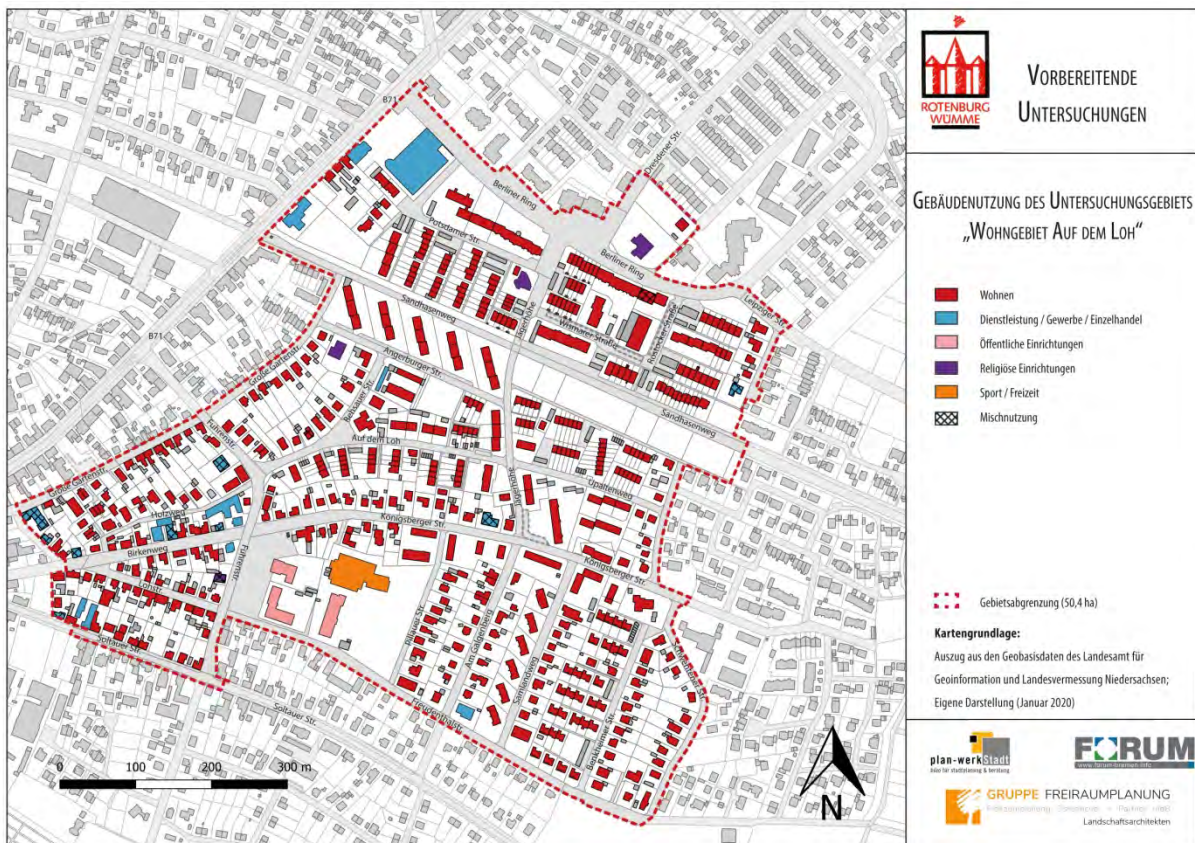


Abb. 5: Gebäudenutzung des Untersuchungsgebiets "Wohngebiet Auf dem Loh" (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Charakteristisch für das Gebiet ist das vielfältige Angebot unterschiedlicher Wohnformen:

- Mehrfamilienhäuser – in der Regel Zeilenbauten - finden sich u.a. an der Angerburger Straße, Upaltenweg, Königsberger- oder Wismarer Straße. Einige Mehrfamilienhäuser bieten aufgrund der Wohnungsgrößen Wohnraum für Familien mit mehreren Kindern (u.a. Angerburger Straße), viele Gebäude zeichnen sich allerdings auch durch ca. 60m² große Wohnungen aus (u.a. Upaltenweg, Königsberger Straße).

Eine weitere Besonderheit: In vielen Mehrfamilienhäusern befinden sich sowohl Miet- als auch Eigentumswohnungen innerhalb eines Gebäudes.

- Reihen- bzw. Kettenhäuser - ansonsten in Rotenburg eher selten zu findende - prägen die Straßen Auf dem Loh, Schweriner-, Benkheimer- und Potsdamer Straße.
- Freistehende Einfamilienhäuser mit Privatgärten finden sich im südöstlichen Bereich (u.a. Steinorter Weg, Benkheimer Straße, Samlandweg, Am Galgenberg, Pillauer Straße) und u.a. entlang der Harburger Straße, der Große- und Kleine Gartenstraße oder der Königsberger Straße.



Abb. 6: Mehrfamilienhaus Angerburger Straße



Abb. 7: Mehrfamilienhäuser Berliner Ring



Abb. 8: Reihenhäuser Potsdamer Straße



Abb. 9: Einfamilienhäuser Benkheimer Straße

Das Wohngebiet Auf dem Loh gilt als Quartier mit günstigem und für viele Haushalte erschwinglichem Wohnraum mit moderaten Mieten, sodass hier viele Haushalte mit geringem Einkommen wohnen. Besonders entlang der Königsberger-, Angerburger- und Pillauer Straße sowie am Samland- und Upaltenweg gelten die Mieten als moderat⁴ - so dass hier nach Einschätzung der Akteure viele Menschen mit „schmalem Geldbeutel“ leben. Da die Nachfrage nach kostengünstigen Wohnungen groß und entsprechende Bestände in Rotenburg rar sind, ist die Fluktuation in diesem Wohnungsmarktsegment gering. Einige Wohnungsmarktakeure berichten gleichzeitig davon, dass diese Straßenzüge für stabilere Haushalte aufgrund von Vermüllung, Vandalismus, Lautstärke, unterschiedlichen Lebensrhythmen und Gepflogenheiten kaum von Interesse sind.

Fast alle Wohnungsmarktakeure formulierten Bedarf an kleinen Wohnungen, ein Bedarf, der aus der zentralörtlichen Funktion der Stadt, der Bedeutung für (berufliche) Bildung und Qualifikation sowie entsprechende Arbeitsplätze resultiert. Im Gebiet gibt es einige kleine Wohnungen – was sich u.a. auch in der Auswertung vorliegender demografischer Daten zeigt – der Bedarf ist aber noch weitaus höher.

Zustand des Wohngebäudebestandes

Teile des Wohngebäudebestandes (u.a. Angerburger Straße, südlich Berliner Ring / Potsdamer Straße, Upaltenweg, Königsberger-, Samlandstraße) sind einfach gebaute Wohnungen mit aus heutiger

⁴ Lt. Auskunft eines Eigentümers kostet u.a. eine 60m² Wohnung am Upaltenweg zwischen 300 und 350 € kalt

Sicht geringem baulichem Standard und augenscheinlichem Sanierungsbedarf (u.a. Fassade, Dach/Regenrinne, Fenster/Türen). Im preisgünstigen Marktsegment fehlt es vielfach an Investitionen zur Instandhaltung, so dass sich einige Gebäude in schlechtem baulichen Zustand befinden. Als Gründe für jahrelang ausgebliebene Sanierungs- bzw. Modernisierungsmaßnahmen führen Wohnungsmarktakeure an, dass

- der Bedarf an Wohnraum in entsprechenden Preissegmenten hoch und die Vermietbarkeit gut ist
- viele EinzeleigentümerInnen aufgrund ihres fortgeschrittenen Alters nicht mehr willig sind, in ihre Bestände zu investieren und
- es sehr problematisch ist, Wohneigentümergeinschaften zum gemeinsamen Handeln zu bewegen.

Es wird jedoch auch beobachtet, dass mit Eigentümerwechseln vielfach neue Dynamiken entstehen und Sanierungs- bzw. Modernisierungsaktivitäten ergriffen werden. Für entsprechende Maßnahmen kann in einigen Wohneigentümergeinschaften auf gute Rücklagen zurückgegriffen werden.

Maßnahmen zur energetischen Sanierung und damit zur Stärkung des Klimaschutzes und zur Klimafolgenanpassung - wie z.B. Fassadendämmungen, Dach-, Fassadenbegrünungen, Solardächer, klimaschonende Baustoffe - lassen sich augenscheinlich nur in geringem Umfang feststellen bzw. sind viele Jahre alt und entsprechen nicht mehr den heutigen Anforderungen.



Abb. 10: Sanierungsbedarf Holzweg



Abb. 11: Sanierungsbedarf Fassade Upaltenweg

Barrierefreiheit

Viele Gebäude im Untersuchungsgebiet sind nicht barrierefrei zu erreichen. Treppen oder hohe Bordsteine erschweren sowohl die Zugänge zu Wohnwegen als auch zu den Gebäuden. Aber auch wenn Hauseingänge barrierefrei erreicht werden können, ist dies nicht gleichbedeutend mit der barrierefreien Erreichbarkeit der Wohnung.



Abb. 12: Barriere Zugang Wohngebäude Wismarer Straße



Abb. 13: Barrieren am Wohnungseingang Samlandstraße

Viele Kellerzugänge sind ebenfalls „nicht demografietauglich“, da sie von innen und außen nur über steile Treppen erreicht werden können. Dies erweist sich als besonders problematisch, wenn - wie überwiegend im Gebiet - keine ebenerdigen Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Mülltonnen usw. vorhanden sind und diese den Kellerabgang hinunter transportiert werden müssen.

Der Bedarf an barrierefreien Wohnungen wird für die Stadt Rotenburg und speziell für das Untersuchungsgebiet seitens einiger Wohnungsmarktakeure als hoch eingestuft. Dass es hier nicht genügend barrierefreie Wohnungen gibt wird u.a. mit dem hohen Aufwand begründet, der erforderlich ist, um barrierefreie Zugänglichkeit im Gebäudebestand zu realisieren - zumal die Wohnungen selbst in der Regel auch nicht barrierefrei sind. Zudem wird argumentiert, dass die Nachfrage nach Barrierefreien Wohnungen nicht so hoch ist, so dass kein Bedarf zur Herstellung von Barrierefreiheit gesehen wird.

Es gibt aber auch andere Beispiele: Neben den Neubauten (z.B. Holzweg/Fuhrenstraße) wurden auch einige wenige Bestände barrierefrei umgebaut - u.a. durch die Einrichtung ebenerdiger Ausgänge und Terrassen bei Erdgeschosswohnungen (u.a. Berliner Ring/Potsdamer Straße) oder durch den Anbau von Fahrstühlen (u.a. Königsberger Straße).

Um den Anteil barrierefreier Wohnungen zukünftig zu erhöhen bedarf es weiterer Anreize und Aktivitäten zur Schaffung entsprechender Umbauten – besonders in den Erdgeschossbereichen.

Gemeinschaftsräume

Im Quartier gibt es keine durch die Wohnungsunternehmen/EigentümerInnen bereit gestellten oder öffentlichen Gemeinschaftsräume in unmittelbarer Nähe der Wohnungen.

Leerstände

Bei dem Wohnungsmarkt in Rotenburg (Wümme) handelt es sich nach Auskunft der Akteure um einen Angebotsmarkt – eine Einschätzung die nach den vor Ort-Erhebungen und Gesprächen unterstrichen werden kann – es finden sich kaum Leerstände im Untersuchungsgebiet.

Eigentümerstrukturen

Ebenso vielfältig wie die Wohnformen stellt sich auch die Eigentümerstruktur „Auf dem Loh“ dar: Sie ist sehr heterogen und reicht von privaten EinzeleigentümerInnen, die ihr eigenes Einfamilienhaus bzw. ihre Eigentumswohnung bewohnen über PrivateigentümerInnen mit umfangreicheren Beständen bis zu Investoren und (Wohnungs-)Unternehmen, mit umfangreicheren Wohnungsbeständen. Viele Wohneinheiten - sowohl einzelne Wohnungen als auch ganze Wohngebäude - werden durch Immobilienunternehmen verwaltet. Eine Besonderheit im Untersuchungsgebiet ist die Vielzahl der Wohngebäude, die Wohneigentümergeinschaften gehören. Die damit verbundene Herausforderung: Viele verschiedene Akteure müssen unter „einem Hut“ versammelt werden, um z.B. bauliche Veränderungen und/oder organisatorische Maßnahmen umzusetzen. Entsprechend des damit verbundenen hohen (Abstimmungs-)Aufwandes unterbleiben vielfach entsprechende Aktivitäten. Wenn EigentümerInnen investieren, dann eher in die Wohnungen als in Gemeinschaftsräume wie das Treppenhaus, Keller, Wohnumfeld oder gemeinsame Gebäudeteile wie Dach und Fassade.

Eine Besonderheit: Die Wohnungsbaugenossenschaft Rotenburg (Wümme) eG (WBG) ist nicht nur mit diversen Wohngebäuden mit insgesamt knapp 150 Wohneinheiten im Gebiet vertreten, sondern hat in der Rehsauer Straße auch ihren Unternehmenssitz.

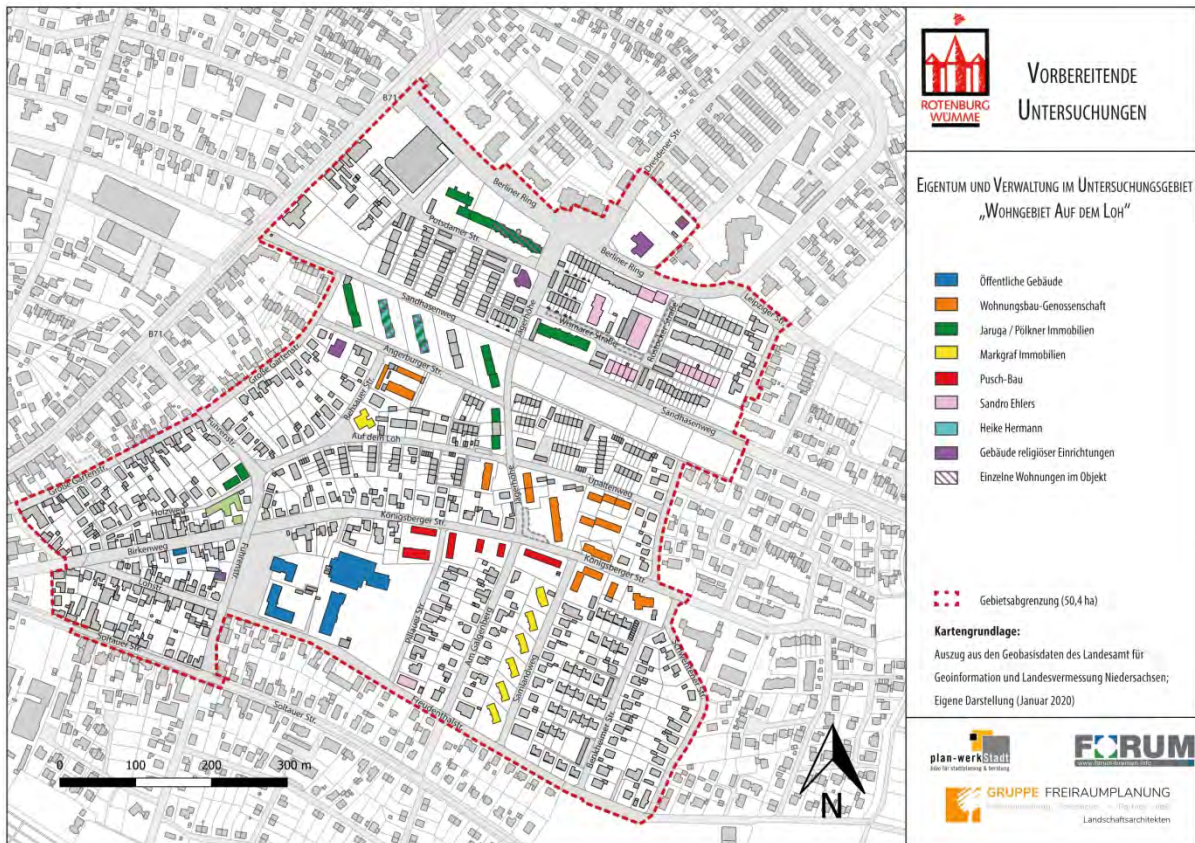


Abb. 14: Eigentümerstruktur des Untersuchungsgebiets "Wohngebiet Auf dem Loh" (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Neu geschaffener Wohnraum

Wohnraumbedarfe werden für die Kernstadt – und im Untersuchungsgebiet Auf dem Loh – vor allem in kleinen⁵, bezahlbaren⁶ und barrierefreien Wohnungen gesehen (vgl. ISEK, Kap.4.2 und 4.3). 2017 wurden mit dem Neubau der WBG in der Angerburger Straße 13 neue Wohnungen errichtet, die sich speziell an besser gestellte, vorrangig ältere MieterInnen richten. Zusammen mit den beiden Anfang 2020 fertig gestellten Wohngebäuden am Holzweg/Fuhrenstraße wurde damit Wohnraum für 22 Haushalte geschaffen: Die Wohnungen im Erdgeschoss sind alten- und behindertengerecht und verfügen über separate Zugänge. Die MieterInnen dieser Wohnungen sind ausnahmslos von außerhalb nach Rotenburg (Wümme) zugezogen. In den Obergeschossen befinden sich ausschließlich Singlewohnungen, die besonders von Bediensteten des Krankenhauses, der Polizei, der Rotenburger Werke, der Bundeswehr, Logistiker usw. nachgefragt werden.



Abb. 15: Neubau WBG Angerburger Straße



Abb. 16: Neubauten Holzweg

⁵ U.a. hat die WBG die Wohnfläche erhöht, die Anzahl der Wohnungen hat sich zeitgleich reduziert.

⁶ Wohnungen müssen den Förderbedingungen des Jobcenters entsprechen.

Brach- und Freiflächen

Im dicht bebauten Untersuchungsgebiet gibt es nur wenige Frei- oder Brachflächen, die ggf. für nachfragegerechten Wohnungsbau genutzt werden könnten. Diese finden sich an der Harburger-, Dresdener- und Große Gartenstraße.



Abb. 17: Brachfläche Harburger Straße



Abb. 18: Freifläche Dresdener Straße

Wohnumfeld (vgl. auch Kapitel Grünflächen und Freiräume)

Das Wohnumfeld im Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch zwei sehr prägende Strukturen aus:

- Viel Abstandsgrün zwischen den Wohngebäuden - ein klassisches Charakteristikum des Wohnungsbaus der 1960er und 1970er Jahre. Im Wohngebiet Auf dem Loh wird das Abstandsgrün seinem Namen gerecht – es schafft den Abstand zu den benachbarten Gebäuden, bietet aber bis auf wenige Ausnahmen keine Anregungen zur Nutzung der ungestalteten meist Rasenflächen („Rasenöden“), die zudem auch keinen ökologischen Wert haben. Die Sorge vor hohen Pflegekosten ist das wesentliche Hemmnis bei den EigentümerInnen bzw. VerwalterInnen gegenüber einer Aufwertung, Gestaltung und Nutzbarmachung der Grünflächen.
- Für den Pkw-Verkehr gibt es eine Vielzahl von Garagen, Carports oder offenen Stell- und Parkplätzen – sowohl auf den Privatgrundstücken der Ein- und Mehrfamilienhäuser als auch der Reihenhäuser sowie im öffentlichen Straßenraum.

Wohnnutzung	
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
Heterogene Wohnformen sowohl im Miet- als auch im Eigentumssegment	Tw. unzureichender baulicher Zustand und erheblicher (energetischer) Sanierungsbedarf
Wenig Leerstände	Geringer Anteil an barrierefreien Wohnungen sowie viele Barrieren im Wohnumfeld
Einige Potenzialflächen für nachfragegerechten Wohnungsneubau	Kaum ebenerdige, gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Rollatoren, Kinderwagen
Viele Grün- und Abstandsflächen mit Gestaltungs- und Nutzungspotenzialen	Ungestaltete, unattraktive Grün-, Abstandsflächen
Verfügbarkeit von günstigem Wohnraum	Einige Bereiche mit Vermüllung, Vandalismus, Lautstärke usw.
	Kaum Begegnungsmöglichkeiten in den Wohngebäuden, keine Gemeinschaftsräume, -treffpunkte
	Vielzahl an EigentümerInnen erschwert gemeinsames, aufeinander abgestimmtes Handeln

6.1.2 Gewerbe, lokale Ökonomie, Einzelhandel und Nahversorgung

Das Untersuchungsgebiet Auf dem Loh ist vorrangig ein Wohngebiet für die Rotenburger Bevölkerung – gewerbliche Unternehmen und Dienstleistungsbetriebe finden sich hier nur wenige. Dazu gehören u.a. zwei Bestattungsunternehmen, ein Hotel, ein Kiosk, einen Pizza-Lieferservice, eine Zahnarztpraxis, die Verwaltung der Wohnungsbaugenossenschaft Rotenburg (Wümme) und die Fahrradwerkstätten sowie Verpackung und Montage der Rotenburger Werke im Birkenweg. Das am Birkenweg ansässige Bauunternehmen ist hier augenscheinlich nur mit dem Büro und der Verwaltung vertreten.

Weitere, großformatigere Gewerbe- oder Dienstleistungsangebote befinden sich darüber hinaus an den das Untersuchungsgebiet begrenzenden Hauptverkehrsstraßen, wie der Harburger Straße u.a. mit einem Edeka-Center und einem Ärztehaus oder eine Tischlerei an der Soltau Straße.

Direkt angrenzend an das Untersuchungsgebiet – Königsberger Straße 46 – hat die Polizei Rotenburg ihren Hauptdienstszitz.

Entsprechend dieses geringen Gewerbebesatzes ist auch das Angebot an Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet zu vernachlässigen.



Abb. 19: Unternehmensstandort der Wohnungsbaugenossenschaft Rotenburg (Wümme)



Abb. 20: Birkenweg: Standort der Fahrradwerkstatt

Gewerbliche Leerstände sind in dem Gebiet augenscheinlich kaum vorhanden.

Angesichts begrenzter gewerblicher Nutzungen und der Art der Nutzungen gehen von den Betrieben im Untersuchungsgebiet kaum Beeinträchtigungen aus bzw. werden diese auch nur in geringem Umfang durch die Wohnnutzung in der Nachbarschaft beeinträchtigt.

Für einige gewerbliche Unternehmen erweist sich die Verkehrssituation in Bezug auf die Erreichbarkeit und die Stellplätze als Herausforderung. So formulieren die Rotenburger Werke explizit den Wunsch nach mehr Barrierefreiheit, sicheren Verkehrswege sowie einer besseren ÖPNV-Anbindung für ihre Beschäftigte im Birkenweg.

Einzelhandel und Versorgung

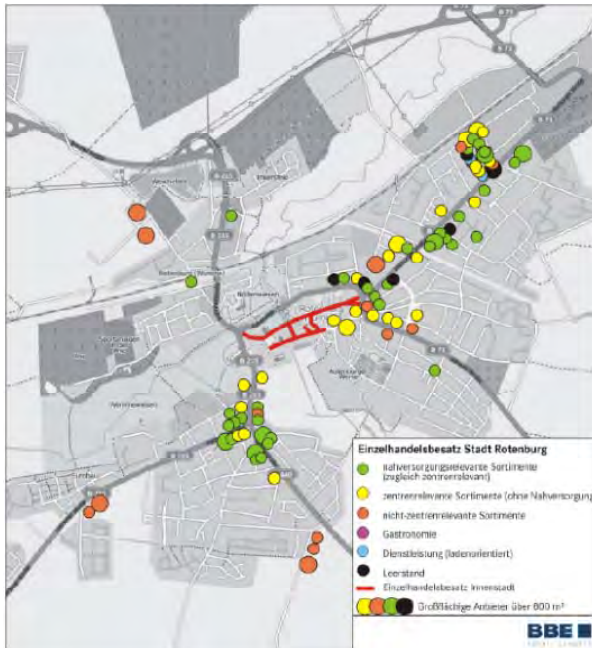


Abb. 21: Einzelhandelsbesatz der Stadt Rotenburg (Wümme) 2009 (Quelle Einzelhandelskonzept für die Stadt Rotenburg (Wümme), S. 12)

Angesichts der Dichte des Einzelhandelsbesatzes mit nahversorgungsrelevantem Angebot entlang der Harburger Straße (vgl. Abb. 21) - tw. im oder direkt angrenzend an das Untersuchungsgebiet – ist die Nahversorgung für weite Teile der Bevölkerung in fußläufiger Entfernung gesichert. Noch im Untersuchungsgebiet (Ecke Harburger Straße/Berliner Ring) befindet sich ein großes E-Center. Der Supermarkt, der aufgrund seiner Ausrichtung auf die bevölkerungsreichen Wohngebiete im Nordosten Rotenburgs auch als Nahversorgungszentrum bezeichnet werden kann, bietet neben täglich frischen Lebensmitteln (auch aus der Region), Bedientheken zu Fleisch, Fisch und Käse, einen Backshop mit einigen Sitzmöglichkeiten sowie eine Bio- und Haushaltswarenabteilung. Direkt angrenzend bzw. im Markt sind ein Getränkemarkt, Schlüsseldienst und ein Fotoservice angesiedelt. Für die BewohnerInnen

der weiter östlich gelegenen Siedlungsbereiche erweist sich dagegen die fußläufige Nahversorgung deutlich schwieriger. Von hier aus werden viele die Wege zum Einkauf mit dem Auto bzw. mit dem Fahrrad (Erreichbarkeit der Nahversorgungsangebote unter 15 Minuten Fahrtzeit) erledigen.



Abb. 22: E-Center an der Harburger Straße



Abb. 23: Ergänzungsangebote zum E-Center auf dessen Gelände an der Harburger Straße



Abb. 24: Kiosk an der Fuhrenstraße



Abb. 25: Soltauer Straße 7

Die Einzelhandelsuntersuchung der BBE 2009 zeigt auf, dass insbesondere die direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzende Innenstadt (vgl. Vorbereitende Untersuchungen Innenstadt/Niederungen) für die Attraktivität des Angebotes in der Stadt verantwortlich ist (vgl. a.a.O., S. 45) – und auch in vielen Bereichen Kaufkraftzuflüsse generiert (a.a.O., S. 49).

Gewerbe, lokale Ökonomie, Einzelhandel und Nahversorgung	
Stärken und Potenziale	Schwächen und Herausforderungen
Nahversorgungsangebote für weite Teile der Quartiersbevölkerung zu Fuß oder mit dem Rad gut zu erreichen	Für die BewohnerInnen der östlichen Straßenzüge weite Wege zur Nahversorgung
Nähe zur Innenstadt mit ihren guten Versorgungsmöglichkeiten und Arbeitsplatzangeboten	Geringer Besatz an Arbeitsplätzen im Quartier
Angesichts des geringen Besatzes an Gewerbebetrieben entfallen Nutzungskonflikte	
Kaum gewerbliche Leerstände	

6.1.3 Soziale Infrastrukturangebote

Bildungs- und Betreuungseinrichtungen

Die Schwerpunkte der Bildungs- und Kinderbetreuungs-Infrastruktur in Rotenburg (Wümme) liegen überwiegend außerhalb des Untersuchungsgebietes (vgl. ISEK Kap. 4.7). Aber auch im Untersuchungsgebiet sind drei Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen als „Cluster“ auf der nördlichen Straßenseite der Freundenthalstraße (zwischen Fuhren-, Königsberger- und Pillauer Straße) angesiedelt.

- Die Stadtschule Rotenburg (Freundenthalstraße 3), eine als offene Ganztagschule geführte Grundschule, die neben verschiedenen Betreuungsangeboten auch Angebote für die Schülerschaft wie eine Streitschlichterausbildung und Verkehrserziehung ermöglicht. Im Bereich Sport besteht eine Kooperation mit der angrenzenden Berufsbildenden Schule. Über den Förderverein der Schule können verschiedene Schulevents und die Teilnahme an Wettbewerben durchgeführt werden. Zudem bemüht sich der Verein um die Gestaltung des Schulgeländes - dieses bleibt nach Unterrichtsschluss für die Schulkinder und deren Familien geöffnet. Ebenso nutzen Jugendliche (ca. 10 - 18jährige) das Schulgelände in den Nachmittags- und Abendstunden als Alternative zum Jugendzentrum. Probleme gibt es mit Vandalismus auf dem Schulgelände. Ein Drittel der SchülerInnen hat einen Migrationshintergrund, was zu ethnischen Konflikten führt. Die Stadtschule

kämpft seit vielen Jahren aufgrund dieser Problematiken gegen ihre schlechte Außenwahrnehmung.

- Die Berufsbildende Schulen (BBS) Rotenburg (Wümme) - Zweigstelle Freudenthalstraße, Freudenthalstraße 1 hat den Schwerpunkt Sozialpädagogik. Der Einzugsbereich der Schule ist kreisweit und die Schülerschaft ist in der Regel volljährig, sodass viele mit dem Pkw (über die Freudenthalstraße) anreisen und im Umfeld der Schule parken – was zu erheblichem Verkehrsaufkommen und Parkdruck nicht nur auf dem angrenzenden Lohmarkt führt. Die Räumlichkeiten der Schule - einige Räume, u.a. ein als Sportraum ausgebauter Kellerraum – werden durch die VHS, die aufsuchende Jugendarbeit und die Lindenschule mit genutzt. Insgesamt sind die Räume gut ausgelastet und es stehen keine freien Raumkapazitäten zur Verfügung.
- Die Kreismusikschule Rotenburg (ebenfalls Freudenthalstraße 1) startete 1972 an dem Standort in dem stadtbildprägenden, stadteigenen Backsteingebäude. Aktuell werden ca. 1.800 SchülerInnen von 38 Lehrkräften an 19 Standorten im Landkreis unterrichtet. Der Standort am Lohmarkt zählt zu den Hauptstandorten. Hier haben Kinder die Möglichkeit verschiedene Instrumente und Gesang zu (er)lernen, in der Bläser- oder Streicherklasse mitzuspielen oder Angebote zur musikalischen Frühförderung zu nutzen. Die Kreismusikschule verfügt über einen Konzertsaal, der nicht nur über eine gute Akustik, sondern auch über bis zu 190 Plätze verfügt. In dem Saal finden regelmäßig Konzerte und Musicals statt. Allerdings ist der Saal häufig auch ungenutzt und es wäre zu prüfen, ob er - mit einer für die Kreismusikschule kompatiblen Nutzungen - in die Stadt geöffnet werden könnte.

Direkt an das Untersuchungsgebiet grenzt der Kindergarten „Kinderarche“ der ev.-luth. Auferstehungsgemeinde an (Berliner Ring 21). Das Einzugsgebiet der Kita deckt sich weitgehend mit dem Untersuchungsgebiet. Die Kinder kommen überwiegend aus dem Bereich südlich des Berliner Rings, sodass die meisten Eltern ihre Kinder zu Fuß oder mit dem Fahrrad in die Kita bringen. Ca. 70 % der Kinder kommen aus Familien mit Migrationshintergrund (vor allem muslimischer und russischer Herkunft), was häufig zu erheblichen Sprach – und Kommunikationsschwierigkeiten zwischen Eltern, ErzieherInnen und Kindern führt. Allerdings ist das ErzieherInnen-Team mehrsprachig besetzt, eine Verständigung ist in den meisten Fällen möglich. Kulturell geprägte Konflikte zwischen Eltern oder Kindern haben keine relevante Bedeutung. Aufgrund des hohen Migrationsanteils hat der Kindergarten nach außen einen schlechten Ruf, während die Arbeit aus der Innenperspektive als sehr gut bewertet und eingeschätzt wird. Die Kinder werden in vier Gruppen (davon eine Krippengruppe) je ca. 20 Kinder betreut, eine davon mit dem Angebot einer Mittagsmahlzeit. Die Nachfrage nach Betreuungsplätzen mit Mittagessen ist sehr hoch, da sie den vielen Kindern in der Einrichtung, die aus sozial schwachen Familien kommen, eine warme Mahlzeit am Tag garantiert. Der Kita fehlen Räumlichkeiten, um entsprechend mehr Essensplätze anbieten zu können. Da auch die Krippenplätze stark nachgefragt sind, wäre eine räumliche (und personelle) Erweiterung der Kita aus Sicht der Leitung wünschenswert, um die Kinder und ihre Eltern aus dem Untersuchungsgebiet besser versorgen zu können. Weiterer Raumbedarf besteht für (Eltern-)Gespräche, Förderangebote usw.

Kultur- und Freizeitangebote

Aufgrund der Nähe zur Innenstadt sind im Untersuchungsgebiet nur wenig Kultur- und Freizeitangebote zu finden.

- Da es in Rotenburg kein professionelles Kino gibt – was besonders in der Jugendbeteiligung immer wieder bemängelt und gefordert wurde, veranstaltet die Kulturinitiative Rotenburg (KIR) in der Aula der Stadtschule mit vielen ehrenamtlichen HelferInnen das sogenannte „Stadtkino“. Hier werden einem breiten Publikum jeweils donnerstags aktuelle Filme gezeigt.

- Ebenfalls in der Aula der Stadtschule wird von KIR das Tanzhaus Rotenburg durchgeführt. Seit 2012 haben hier tanzinteressierte RotenburgerInnen drei bis vier Mal im Jahr Gelegenheit gegen Eintritt an einem Tanzabend mit Livemusik und Tanzanleitung teilzunehmen.
- Zweimal jährlich findet auf der Fläche des Lohmarktes ein Jahrmarkt statt – im Mai der Frühjahrsmarkt und im Oktober der Herbstmarkt. Er bietet BesucherInnen ein buntes Angebot aus Fahrgeschäften und Imbissbuden. In den Augen vieler BewohnerInnen verliert der Markt jedoch seit Jahren zunehmend an Bedeutung. In entsprechenden Diskussionen stellte sich immer wieder die Frage, ob der Jahrmarkt angesichts attraktiverer Jahrmärkte in der Umgebung überhaupt noch durchgeführt oder ob er ggf. (z.B. auf den Pferdemarkt) verlegt werden sollte.

Angrenzend an das Quartier befindet sich nicht nur die Innenstadt mit ihren kulturellen und Freizeitangeboten. 2019/20 engagiert sich der Verein Soziokulturelles Zentrum Rotenburg für die Initiierung eines Soziokulturelles Zentrums im Werner-Haus an der Lindenstraße in der Nähe des Untersuchungsgebietes: Dabei soll eine Kulturgenossenschaft in multifunktionalen Räumen zahlreiche Aktivitäten im Bereich Bildung, Politik, Soziales, Gesundheit und Umweltschutz umsetzen, fördern und vernetzen⁷.

Spiel- und Sport

Im Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ gibt es für die vielen hier lebenden Kinder und Jugendliche fünf Spiel- bzw. Bolzplätze, die sich gut im Gebiet verteilen. Bezüglich des Zustands und der Ausstattung weisen die Plätze neben den Potenzialen auch Handlungsbedarf auf (vgl. Kap. 6.3.2). Allen Spielplätzen fehlt ein anregendes und attraktives Gestaltungs- und Raumkonzept, dass die Plätze für Kinder und ihre Begleitpersonen bzw. für die Jugendlichen (noch) attraktiver und erlebnisreicher werden lässt und Anreize für Entdeckungen und Kreativität bietet. Ergänzend zu den eigentlichen Plätzen sind auch - bis auf wenige Ausnahmen - deren Zuwegungen und Erreichbarkeiten verbesserungsbedürftig. Zudem ist Barrierefreiheit herzustellen.

Im Rahmen der aufsuchenden Jugendarbeit der Stadt Rotenburg finden diverse Angebote im Fitnessraum im Keller der Berufsschule an der Freudenthalstraße statt.

Soziales

Das Angebot sozialer Infrastruktureinrichtungen im Untersuchungsgebiet ist gering. In der Berufsbildenden Schule nutzt die Volkshochschule Räume, der zentrale Standort der VHS befindet sich allerdings - ebenso wie die Stadtbibliothek - unweit des Quartiers im Kantor-Helmke-Haus, fußläufig innerhalb einer Viertelstunde vom Mittelpunkt des Untersuchungsgebiets aus zu erreichen.

Im Birkenweg betreiben die Rotenburger Werke eine Fahrradwerkstatt, in der Menschen mit Behinderung arbeiten. Hier werden Fahrräder zu günstigen Konditionen repariert, gebrauchte Räder für den Verkauf überholt und neue Räder verkauft. Außerdem bietet die Werkstatt einen Rikscha- und Tandem-Verleih an.



Abb. 26: Fahrradwerkstatt der Rotenburger Werke im Birkenweg

Kirchen und Moscheen im Untersuchungsgebiet

⁷ Vgl. <https://www.rotenburger-rundschau.de/lokales/rotenburg-wuemme/netzwerktreffen-fuer-ein-soziokulturelles-zentrum-am-14-maerz-126290.html>

Es gibt vier Kirchen und Moscheen - und damit eine hohe Dichte an Glaubenseinrichtungen im Verhältnis zur sonstigen Infrastruktur - im Untersuchungsgebiet:

- Mitte der 1960er Jahre erwarb die Auferstehungsgemeinde Bauland am Berliner Ring und startete Anfang der 1970er Jahre mit der Errichtung der Kindertagesstätte „Kinderarche“, die anfangs auch als Gemeindezentrum fungierte. Mitte der 1980er Jahre wurde das „Gemeindezentrum hinter dem Loh“ gebaut, eine Kombination aus Gemeindehaus und sakralem Kirchenbau, dass den vielen NeubürgerInnen des Quartiers kirchliche Heimat bieten sollte. 1987 wurde die Kirche zur selbständigen evangelisch-lutherischen Auferstehungs-Kirchengemeinde. Heute öffnet sich das symmetrisch konzipierte rechtwinklige Haus zur Kreuzung Berliner Ring, Dresdener und Potsdamer Straße. Die Innenräume des Gemeindehauses bieten aufgrund der Grundrissgestaltung und der flexiblen Wände Raum für verschiedene Nutzungen und Gruppen unterschiedlicher Größe (10 bis 150 Personen). Die gut sanierten Räume (großer Kirchenraum mit Trennwänden, zwei baugleiche Räume mit Empore, ein weiterer Raum, eine Küche, ein offener Flur mit Aufenthaltsbereichen, Toiletten usw.) werden ca. hälftig für religiöse und weltliche Gruppen und Aktivitäten genutzt, wobei die Raumvergabe auf Vertrauensbasis erfolgt. Die Kirchengemeinde überlegt an einem Konzept für eine dauerhafte Fremdnutzung ausgewählter Räume - ggf. auch mit der Möglichkeit der Öffnung des Gemeindehauses in das Quartier. Das Grundstück des Gemeindehauses bietet große Grünflächen und Freiräume. Direkt angrenzend an das Grundstück verfügt die Kirchengemeinde über ein weiteres Grundstück, einer Grünbrache, die ggf. bei „sinnvoller Nutzung“ für eine Entwicklung zur Verfügung stünde.

Seit 2010 gehört die Gemeinde - gemeinsam mit der Michaels- und der Stadtkirchengemeinde - dem Kirchengemeindeverband Rotenburg an, dessen Augenmerk sich weg von der einzelnen Gemeinde auf das Zusammenwirken in der Stadt verlagert.

- Die Kreuzkirche der Ev.-Freikirchlichen Gemeinde (Baptisten) liegt an der Jägerhöhe Ecke Potsdamer Straße. Gegründet wurde die Gemeinde Ende der 1980er Jahre. Neben dem sonntäglichen Gottesdienst findet parallel ein Kindergottesdienst als Kinderbetreuung statt. Außerdem bietet die Gemeinde u.a. Seelsorge, Bibelstudium, Gebetstreffen sowie Angebote für Frauen, Kinder, Jugendliche und SeniorInnen bis hin zu Hauskreisen an.
- Die Neuapostolische Kirche Rotenburg (Wümme) an der Angerburger Straße gehört zum neuapostolischen Kirchenbezirk Hamburg-Süd. Die Kirche ist barrierefrei zugänglich.
- In der Fuhrenstraße 14a hat die Kleine Ayasofya Moschee e.V. seit über 20 Jahren ihren Standort. 2016 zählte der Verein rund 60, ein Jahr später 85 Mitglieder. Der Verein finanziert sich durch Spenden sowie Mitgliedsbeiträge und steht im engen Kontakt mit dem Regionalverband der Islamischen Gemeinschaft Milli Görüs, die ihren Sitz in Bremen hat. Viele Angebote des Vereins werden durch ehrenamtlich engagierte Mitglieder getragen, wie z.B. der Integrationsunterricht für Kinder und Jugendliche. Außerdem bietet die Moschee Türkisch- und Arabischkurse an. Ein fester jährlicher Termin ist der 3. Oktober, an dem bundesweit die Moscheen unter jährlich wechselnden Mottos ihre Türen für Interessierte BesucherInnen aus den umliegenden Stadtquartieren öffnen.



Abb. 27: Auferstehungsgemeinde



Abb. 28: Kreuzkirche Ecke Potsdamer Straße Jägerhöhe



Abb. 29: Neuapostolische Kirche



Abb. 30: Kleine Ayasofya Moschee e.V.

Gesundheit und seniorenbezogene Angebote

In der Kernstadt Rotenburgs sind 39 ÄrztInnen angesiedelt, die die Stadt und das Umland medizinisch versorgen. Zwei ZahnärztInnen haben ihre Gemeinschaftspraxis im Untersuchungsgebiet. Weitere gesundheitsbezogene Dienstleistungen, wie Apotheken, Sanitätshäuser oder Pflegeheime liegen außerhalb des Wohngebiets im Bereich der Innenstadt und der Kernstadt bzw. mit dem Seniorenhaus Matthias Claudius findet sich eine ehemals zur Auferstehungsgemeinde gehörende Seniorenwohnanlage in unmittelbarer Nachbarschaft zum Untersuchungsgebiet (Berliner Ring 25). Neben seiner Funktion als Wohn- und Pflegeeinrichtung ist das Seniorenhaus auch für ältere Menschen aus der Nachbarschaft ein Treffpunkt, bei dem man sich zum Mittagessen oder zu verschiedenen Aktivitäten und Kulturveranstaltungen trifft. Am Wochenende ist zudem das Kleine Cafe, das vom Verein Senioren in Aktion betrieben wird, geöffnet.

Die verschiedenen Religionsgemeinschaften bieten seniorenbezogene Angebote an, wie zum Beispiel den Seniorentreff der ev.-freikirchlichen Gemeinde oder einen Frauengesprächskreis, gemeinsames Frühstück, Spielecafés und Tagesausflüge der Auferstehungsgemeinde.

Soziale Infrastrukturangebote	
Stärken / Qualitäten	Schwächen / Mängel
Nähe zur Innenstadt, zu Kultur- und Sozialeinrichtungen sowie zum Krankenhaus	Wenig Kultur- und Freizeitangebote, insbesondere für Kinder und Jugendliche, vor allem wird ein Kino - besonders von Jugendlichen - vermisst
Standort verschiedener Bildungs- und Kinderbetreuungsangebote	Vandalismusprobleme auf dem Schulhof der Stadtschule
Diverse Angebote für SeniorInnen	Hohes Verkehrsaufkommen und hoher Parkdruck durch SchülerInnen der BBS und des nahe gelegenen Krankenhauses
Standort verschiedener Glaubenseinrichtungen	Kaum gesundheitsbezogene Dienstleistungen, keine AllgemeinmedizinerInnen im Untersuchungsgebiet
Diverse Spiel- und Bolzplätze	Wenig attraktive Spiel- und Sportflächen
Zu prüfende Raumpotenziale: Saal der Kreismusikschule, Räume in der ev. Auferstehungsgemeinde	Dringender Raumbedarf der Kita der ev. Auferstehungsgemeinde
	Kaum Begegnungs- und Treffmöglichkeiten

6.2 Städtebauliche Analyse

Das Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ ist ein sehr heterogenes Wohngebiet, das direkt an die Rotenburger Innenstadt grenzt und typische Merkmale unterschiedlicher Phasen der Stadterweiterung aufweist.

Ein- und Anbindungen des Untersuchungsgebietes

Trotz der zentralen Lage vermittelt das Untersuchungsgebiet teilweise den Eindruck einer Insel, die von breiten und stark befahrenen Verkehrstrassen der B 71 umgeben ist. Diese verläuft als Harburger Straße im Westen und als Straße Am Sande und Soltau Straße im Süden des Untersuchungsgebietes. Die Straßen stellen Zäsuren und nur schwer überwindbare Hürden dar. Im Norden trennt der Berliner Ring mit seinem breiten Straßenquerschnitt das Untersuchungsgebiet optisch von den angrenzenden Wohngebieten. Lediglich im Osten gehen - mit Ausnahme der Polizeiinspektion an der Königsberger Straße - die Wohngebiete ineinander bzw. in den Freiraum über.

Die Zufahrten in das Untersuchungsgebiet sind wenig einladend gestaltet, wirken nicht als Eingangstore und vermitteln kein Interesse, das dahinterliegende Quartier zu erkunden.

Städtebauliche Strukturen

Straßen- und Wegenetz

Das Untersuchungsgebiet wird im Südwesten bis zur Fuhrenstraße durch das teilweise historische Straßen- und Wegenetz strukturiert, das sich nach und nach entlang vorhandener Straßen und Wege weiterentwickelt hat und die heutige städtebauliche Struktur maßgeblich prägt. Die Fuhrenstraße, die einzige Straße im Quartier, auf der 50km/h⁸ gefahren werden darf, unterscheidet sich in ihrer

⁸ Alle anderen Straßen im Untersuchungsgebiet sind als Tempo 30km/h Straßen ausgewiesen.

Gestaltung deutlich von anderen Wohn- bzw. Anliegerstraßen - z.B. durch fehlende Straßenbäume, wenig Begleitgrün sowie die beiderseitige Anlage von Geh- und Radwegen.

Östlich der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden Fuhrenstraße dominieren lineare Verbindungen in Ost-West-Richtung das Untersuchungsgebiet, wie die Königsberger Straße, die Straße Auf dem Loh/Upaltenweg, die Angerburger Straße oder der Berliner Ring. Eine attraktive Ost-West-Verbindung ausschließlich für den Fuß- und Radverkehr stellt der Sandhasenweg dar, der entlang der ehemaligen Bahntrasse Rotenburg (Wümme) - Brockel verläuft und das Untersuchungsgebiet in einen südlichen und einen nördlichen Bereich gliedert. Vom Kfz-Verkehr kann der Weg nur an der Harburger Straße und an der Jägerhöhe gequert werden, für den Fuß- und Radverkehr gibt es westlich der Jägerhöhe einige informelle Durchlässe sowie einen Übergang in Verlängerung der Große Gartenstraße.

Auch wenn dem Kfz-Verkehr im Untersuchungsgebiet eine dominante Rolle zukommt, bietet das Quartier aufgrund der diversen Wegeverbindungen abseits der Hauptverkehrsstraßen gute Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr.

Bebauungsstrukturen und Gebäudetypologien im Untersuchungsgebiet

Das Straßen- und Wegenetz bildet das „Gerüst“ für die verschiedenen kleinteiligen Bebauungsstrukturen und Gebietstypologien im Untersuchungsgebiet, die sich u.a. durch das Gebäudealter, die Bebauungsdichte, die Gebäudetypologie und -kubatur voneinander unterscheiden und zu dem vielfältigen Eindruck des Wohngebiets beitragen. Zugleich zeichnet sich die Bebauung der vielen Teilbereiche durch eine schlichte Gebäudestruktur und gleichförmige Fassaden aus, die wenig liebevoll gestaltet sind und an denen es wenig zu entdecken gibt. Die Bebauung nördlich des Sandhasenweges entstand als letztes Quartier im Untersuchungsgebiet ab Mitte der 1970er Jahre und trägt die entsprechende städtebauliche und architektonische Handschrift.

In der Regel sind die Bebauungsstrukturen dem Verlauf der Straßen und Wege zugeordnet. Dabei zeichnen sich viele Straßenzüge durch traufständige, d.h. parallel zum Straßenverlauf hin ausgerichtete Gebäude aus (u.a. Upalten- und Birkenweg, Pillauer- und Königsberger Straße, Am Galgenberg). Einige Bebauungsstrukturen grenzen sich allerdings auch vom öffentlichen Straßenraum ab - sei es durch die giebelständige Ausrichtung der Gebäude (u.a. Potsdamer Straße, Auf dem Loh, Angerburger- oder Benkheimer Straße), durch den Gebäuden vorgelagerte Garagenhöfe oder durch Grünstrukturen, die Blickbeziehungen verhindern.



Abb. 31: Potsdamer Straße – keine Beziehung zwischen öffentlichen Straßenraum und Wohnbebauung



Abb. 32: Leipziger Straße – Grün schottet die Wohnbebauung ab

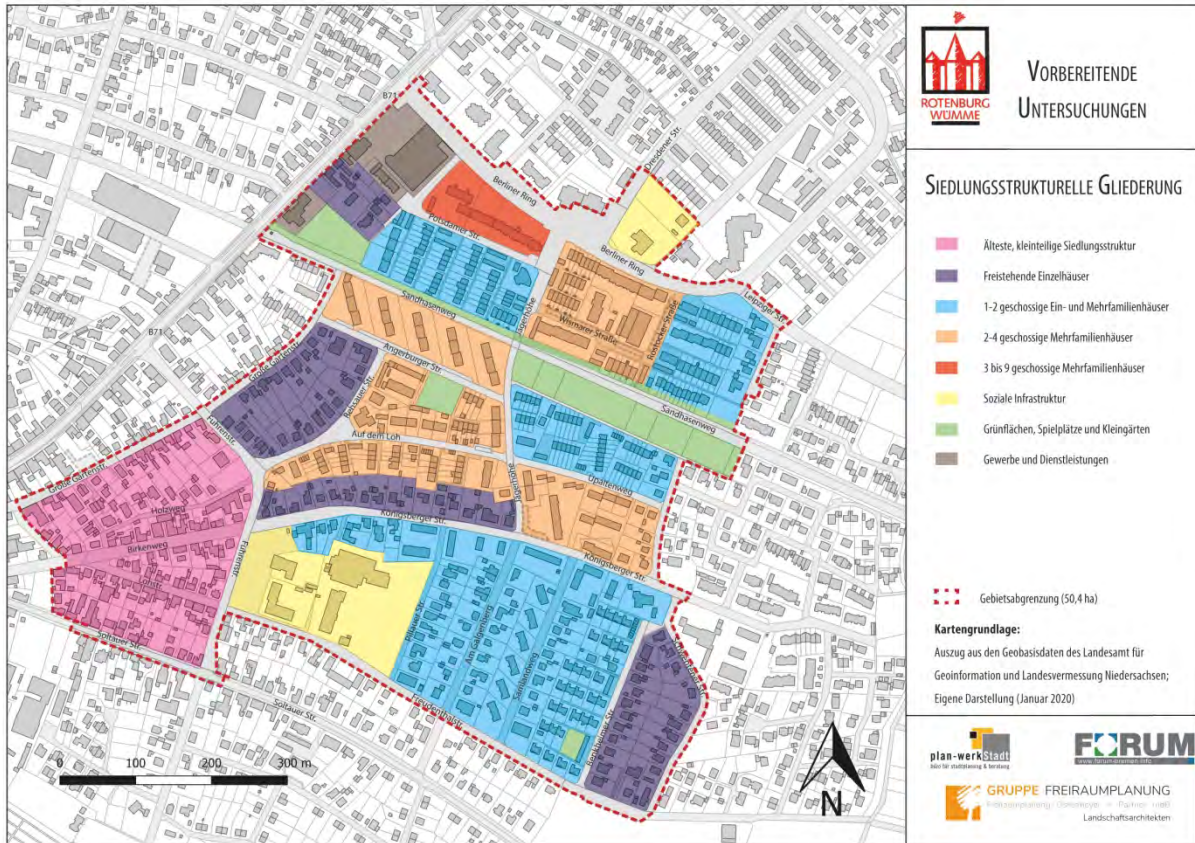


Abb. 33: Siedlungsstrukturelle Gliederung des Untersuchungsgebiets (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Folgende städtebaulichen Strukturen lassen sich im Untersuchungsgebiet charakterisieren:

- Den südlichen Eingangsbereich in das überwiegend kleinteilig strukturierte Wohngebiet prägen großformatige, öffentliche Nutzungen der Bildungsinfrastruktur wie die Stadtschule, die Kreismusikschule und Gebäude der Europaschule, deren städtebauliche Struktur sich deutlich von der weiteren Bebauung des Wohngebietes unterscheidet: Die Gebäude sind großformatig und von großen Freiflächen, wie den Schulhöfen und dem Lohmarkt umgeben.



Abb. 34: Stadtschule an der Freudenthalstraße



Abb. 35: Europaschule - vom Lohmarkt aus gesehen

- Am nördlichen Eingang in das Untersuchungsgebiet (Kreuzung Dresdener Straße/Berliner Ring) findet sich ebenfalls eine soziale Infrastruktureinrichtung: das Gemeindehaus mit integrierter Kirche der Auferstehungsgemeinde sowie der angrenzenden Kindertagesstätte (außerhalb des U-Gebietes) aus den 1970er Jahren. Die eingeschossigen Gebäude sind in große Grünflächen einge-

bettet und vermitteln einen ruhigen und weitläufigen Eindruck. Ursprünglich mit zur Kirche gehörte eine – knapp außerhalb des Untersuchungsgebietes gelegene - fünfgeschossige Seniorenwohnanlage (heute: Seniorenhaus Matthias Claudius) am Berliner Ring.

- Das älteste Siedlungsgebiet liegt westlich Fuhrenstraße bis zur Kleine Garten-/Soltauer Straße und ist durch Kleinteiligkeit und niedriggeschossige Gebäude geprägt - überwiegend freistehende Einzelhäuser mit ein bis zwei Wohnungen, unterschiedlich großen Freiflächen bzw. Hausgärten und diversen Nebengebäuden. Gebäudebestände und -ausrichtungen sowie der Verlauf der Straßen und deren Gestaltung vermitteln den Eindruck eines individuell gewachsenen, älteren Stadterweiterungsgebietes (u.a. Holzweg). Die Bebauungsdichte ist besonders zwischen Holz- und Birkenweg durch diverse Anbauten und Nebengebäude hoch, wohingegen zwischen Große Gartenstraße und Holzweg größere Privatgärten prägend sind.



Abb. 36: Einfamilienhausbebauung Große Gartenstraße



Abb. 37: Individuell gewachsene Besiedlung im Holzweg

- Eine ähnliche Siedlungsstruktur, wenn auch weniger dicht bebaut, weisen die Gebiete östlich der Fuhrenstraße - zwischen Große Gartenstraße, Auf dem Loh / Rehsauer Straße, die nördliche Bebauung entlang der Königsberger Straße zwischen Fuhrenstraße und Jägerhöhe sowie ein kleines verbliebenes Baufeld entlang der Harburger Straße auf: Auch hier dominieren kleinparzellierte Grundstücke mit zumeist (älteren) Ein- und Mehrfamilienhäusern und großen Privatgärten in den rückwärtigen Bereichen.



Abb. 38: Reihenhäuser Auf dem Loh



Abb. 39: Bebauung Königsberger Straße

- Zwei- bis viergeschossige Gebäuderiegel dominieren mehrere Teilbereiche, u.a. entlang der Straßen Auf dem Loh (nördlich und südlich der Straße) sowie zwischen Upaltenweg und Königsberger Straße, beiderseits der Angerburger Straße sowie zwischen Berliner Ring/Jägerhöhe/Rostocker Straße/Sandhasenweg. Diese Gebäude nehmen sowohl Mehrfamilien- als auch Reihenhäuser auf, die trauf- und giebelständig zur Straße hin ausgerichtet sind. Einige der mehrgeschossigen

Gebäude an der Angerburger Straße sind diagonal zur Straße hin angeordnet. Angesichts der drei- bis viergeschossigen Gebäude gilt dieser Bereich, trotz des umgebenden lieblos gestalteten Abstandsgrüns, als einer der am dichtesten besiedelten Straßenzüge, da hier viele Haushalte auf engerem Raum zusammenleben.



Abb. 40: Mehrgeschossige Wohnbebauung Angerburger Straße



Abb. 41: Geschosswohnungsbau Jägerhöhe

- Ebenfalls über mehrere Baufelder im Quartier verteilt (zwischen Königsberger- und Freudenthalstraße, zwischen Upaltenweg und der Kleingartenkolonie Friedland, zwischen Sandhasenweg/Rostocker- und Leipziger Straße, zwischen Sandhasenweg und Potsdamer Straße) findet sich eine aufgelockerte, zweigeschossige Bebauung aus unterschiedlichen Entstehungsjahren, in der Regel ausgeprägt als zweigeschossige Reihenhau- und Zeilenbauten sowie freistehende Mehrfamilienhäuser. Charakteristisch sind, neben der vielfach giebelständigen Ausrichtung der Gebäude, der hohe Grünflächenanteil, vielfach ausgeprägt als Abstandsgrün mit fehlender Gestaltung und Nutzung oder als private Hausgärten. Darüber hinaus prägen viele Garagen- und Stellplätze die Baufelder.



Abb. 42: Abgrenzung zum öffentlichen Straßenraum Wismarer Straße



Abb. 43: Reihenhäuser Potsdamer Straße

- Besonders charakteristisch für die westliche Eingangssituation in das Quartier entlang des Berliner Rings ist ein langer Riegelbau, der aus mehreren unterschiedlichen, bis zu neugeschossigen Gebäuden besteht.



Abb. 44: Gebäuderiegel Berliner Ring



- Entlang der Harburger Straße/B71 zwischen Sandhasenweg und Berliner Ring dominieren neben einigen wenigen älteren, kleinformatischen Einfamilienhäusern (s.o.) gewerbliche Strukturen: Neben einem niedriggeschossigen Neubau mit Arztpraxis und Architekturbüro ist dies vor allem das E-Center mit Nebengebäuden und einem großflächigem, komplett versiegeltem Parkplatz.



Abb. 45: E-Center mit großem Parkplatz an der Harburger Straße



Abb. 46: Kleinteilige Bebauung entlang der Harburger Straße

Grünflächen und Freiräume sowie Flächenreserven

Bei dem Untersuchungsgebiet handelt es sich um ein verdichtetes Wohngebiet. Dennoch prägen einige öffentliche Grünflächen und Freiräume die städtebauliche Struktur: Dazu gehören der Sandhasenweg, das grüne Kleinod der Kleingartenkolonie „Friedland“ mit den schmalen Parzellen, der Lohmarkt und die öffentlichen Spiel- und Bolzplätze. Diesen Räumen kommt hohe Bedeutung für das soziale Miteinander, für Bewegung und Gesundheit, zur Stärkung städtischen Grüns und für den Klimaschutz zu. Doch trotz dieser vielfältigen Funktionen wirken viele dieser Flächen wenig einladend und bieten nur geringe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten oder leisten Beiträge zum Klimaschutz.

Flächenreserven bzw. größere unbebaute Grundstücke sind - typisch für verdichtete Stadterweiterungsgebiete - im Untersuchungsgebiet nur wenige zu finden. Lediglich an der Große Gartenstraße, Harburger- und Fuhrenstraße sind Flächenpotenziale vorhanden, die augenscheinlich entweder durch Abbruch der Vorgängernutzungen entstanden sind oder bislang noch nicht bebaut waren, wie z.B. das kirchliche Grundstück an der Dresdener Straße.

Der nachfolgende Schwarzplan visualisiert die städtebauliche Struktur im Untersuchungsgebiet:



Abb. 47:Schwarzplan (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Städtebauliche Struktur	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Vielfältiges, Innenstadt nahes und trotzdem weitgehend ruhiges Wohngebiet	Wenig einladende Zufahrten in das Quartier
Kleinteiligkeit und Massstäblichkeit der Bebauungsstrukturen	Durch funktionale Gestaltung des Lohmarktes werden in zentraler Lage am Eingangsbereich des Quartiers städtebauliche Potenziale verschenkt
Der Sandhasenweg stellt eine attraktive Verbindung in Ost-West-Richtung abseits des Straßenverkehrs entlang einer Grüntrasse dar	Sehr uneinheitliche städtebauliche Gestaltung in den unterschiedlichen Teilräumen
Orientierung am historischen Straßen- und Wegenetz lassen besonders im südwestlichen Bereich noch alte Strukturen erkennen	Schlichte, wenig liebevolle und anregende Gestaltung der Gebäude
Dichtes Wegenetz - besonders für den Fuß- und Radverkehr	Grün- und Freiräume kaum wahrnehmbar, schwierige Zuwegung und Anbindung, geringe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten
	Barrierewirkung angrenzender Straßen (u.a. Hamburger-, Soltauer Straße, Berliner Ring)
	Dominanz des Kfz-Verkehrs
	Ungeordnete städtebauliche Situation, Grün- und Brachflächen (u.a. Harburger- und Dresdener Straße)

6.3 Stadtgrün, Freiräume, Klima und Umwelt

Die Umgebung Rotenburgs bietet vielfältige Landschafts- und Naturräume, die sowohl durch die Flüsse und ihre Niederungen, aber auch durch Wald, Feld, Acker und Wiesen geprägt sind. Sie bieten BewohnerInnen der Stadt einen einfachen und schnellen Zugang zu Natur und Naherholung - zumal einige Freiräume direkt an das Untersuchungsgebiet grenzen. Nicht nur die Kernstadt, auch das Untersuchungsgebiet vermitteln trotz der Innenstadt Nähe und der dichten Bebauung auf den ersten Blick einen grünen Eindruck. Dieser wird durch unterschiedliche Ausprägungen von Stadtgrün, sowohl öffentlicher als auch privater Art geprägt.

„Stadtgrün umfasst alle Formen grüner Freiräume und begrünter Gebäude. Zu den Grünflächen zählen Parkanlagen, Friedhöfe, Kleingärten, Brachflächen, Spielbereiche und Spielplätze, Sportflächen, Straßengrün und Straßenbäume, Siedlungsräume, Grünflächen an öffentlichen Gebäuden, Naturschutzflächen, Wald und weitere Freiräume, die zur Gliederung und Gestaltung der Stadt entwickelt, erhalten und gepflegt werden müssen. Auch private Gärten und landwirtschaftliche Nutzflächen sind ein wesentlicher Teil des Grüns in den Städten. Auch das Bauwerksgrün mit Fassaden- und Dachgrün, Innenraumbegrünung sowie Pflanzen an und auf Infrastruktureinrichtungen gehören dazu. Alle diese Formen des städtischen Grüns werden auch als „Grüne Infrastruktur“ bezeichnet, da sie – vergleichbar mit der „grauen Infrastruktur“ – zahlreiche wirtschaftliche, soziale und ökologische Leistungen erbringen“ (Grünbuch, Stadtgrün S.7).

Dagegen kommt Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel in Rotenburg (Wümme) bislang nur eine untergeordnete Bedeutung zu. Im Folgenden findet eine Auseinandersetzung mit den öffentlichen und privaten Grünflächen und Freiräumen ebenso wie mit Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung statt.

6.3.1 Öffentliche Grünflächen und Freiräume

Öffentliche Grünflächen und Freiräume - selbst wenn sie keine herausragende Bedeutung für den Aufenthalt und die Nutzung haben, prägen in weiten Teilen das Untersuchungsgebiet. Dazu gehören u.a. folgende Strukturen und Freiräume.

Straßenbegleitgrün

Auffallend viele Straßen werden von großen Bäumen alleearartig gesäumt. Dies dient nicht nur der attraktiven Gestaltung der Straßen, sondern in vielen Fällen auch der Verkehrsberuhigung durch in den Straßenraum hineinragende Baumnasen. Zusätzlich strukturieren die Bäume den Straßenraum - u.a. werden sie als Begrenzungen von Parkflächen genutzt und fungieren in warmen Sommern als wohltuende Schattenspende. Zudem ist der positive Effekt der Bäume auf das Stadtklima zu nennen (s.u.).

Auch viele Verkehrsinseln im Untersuchungsgebiet - u.a. zwischen Auf dem Loh und Rehsauer Straße - sind vielfach durch Baum-, Stauden- und Gräserpflanzungen attraktiv gestaltet und lassen Wildblumen erblühen, die besonders insektenfreundlich sind.

Entlang des Berliner Rings und der Jägerhöhe trennen weitläufige Grünstreifen die Fahrbahn vom Fußweg - ebenfalls mit attraktiven Wildblumen bewachsen, die den öffentlichen Straßenraum deutlich aufwerten.



Abb. 48: Kastanien entlang der Straße Am Galgenberg



Abb. 49: Grün gestaltete Verkehrsinsel zwischen Auf dem Loh und Rehsauer Straße



Abb. 50: Straßenbegleitgrün entlang des Berliner Rings



Abb. 51: Grünzüge entlang der Jägerhöhe

Öffentliche Grünflächen

Öffentlich nutzbare attraktive Grünflächen wie Parkanlagen gibt es im Untersuchungsgebiet nicht. Nur vereinzelt findet sich angelegtes Grün, meistens in Form von Verkehrsinseln oder Straßenbegleitgrün. Grüne Treffpunkte und Kommunikationsorte mit Angeboten für die Freizeitgestaltung für die BewohnerInnen gibt es somit nicht. Direkt angrenzend an das Gebiet in der Freudenthalstraße liegt der Waldfriedhof, der für die Naherholung und als Frisch- und Kaltluftschneise von Bedeutung ist – ebenso wie der geschützte Landschaftsbestandteil, das Feuchtbiotop an der Leipziger Straße.

Sandhasenweg

Eine besondere Bedeutung kommt dem Sandhasenweg zu, der eine wichtige und sehr attraktive Verbindungsfunktion für den Fuß- und Radverkehr in West-Ost-Richtung Rotenburg (Wümme) nach Brockel übernimmt. Zudem bietet der Weg einen wichtigen Zugang ins Grüne und stellt die Verbindung zu den Landschafts- und Naturräumen außerhalb des Untersuchungsgebiets in östlicher Richtung dar.

Der parallel zu einer alten Eisenbahntrasse angelegte Fuß-Radweg wird stark frequentiert (vgl. Kap. 6.4). Die ursprüngliche Gleistrasse ist durch diverse Höhenversprünge charakterisiert und in Teilen als Schotterbett noch erhalten, das mit Bäumen und Sträuchern gesäumt eine Grünschneise durch das Untersuchungsgebiet darstellt. Aufgrund des extensiven Pflegezustandes mit Wildwuchs vermittelt die Trasse teilweise einen ungepflegten und ungestalteten Eindruck und lädt nicht zur Nutzung ein. Zudem bietet der weitgehend eingezäunte Grünstreifen nur wenige Quermöglichkeiten und Verknüpfungen zu den umliegenden Quartieren, sodass das üppige Grün und das Flächenpotenzial kaum erlebbar sind. Als zusammenhängendes grünes Band könnte dem Grünstreifen ggf. ein wichti-

ger Beitrag zu einer Aufwertung des Stadtgrüns sowie zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung zukommen. Auch alternative Gestaltungs- und Nutzungsmöglichkeiten sollten geprüft werden.



Abb. 52: Sandhasenweg mit ehemaliger Gleistrasse



Abb. 53: Blick auf das Schotterbett der ehemaligen Eisenbahntrasse

Lohmarkt

Der größte und das Untersuchungsgebiet prägende Platz ist der Lohmarkt. Die gut 3.000m² große, Fläche ist weitgehend versiegelte bzw. geschotterte und wird derzeit fast ausschließlich als Parkplatz genutzt – sowohl für die NutzerInnen der angrenzenden Schulen (Berufsschule, Volkshochschule, Stadtschule und Kreismusikschule) als auch für die Bediensteten und BesucherInnen u.a. des Krankenhauses und der Rotenburger Werke. Der ungestaltete Platz weist keine Strukturierungselemente und Parkmarkierungen auf, sodass er ungeordnet wirkt. Zudem prägt den in Teilen von Pollern mit Ketten umgrenzten Platz am nördlichen Ende eine „Wertstoffinsel“ – umgeben von viel Müll. Zusätzlich zum Parkplatz zieht dieses Angebot viel Autoverkehr an und beeinträchtigt die Attraktivität des Platzes erheblich. Zweimal jährlich wird der Platz durch einen Jahrmarkt bespielt.

Der zentrale gelegene Lohmarkt am Eingangsbereich des Wohngebiets bietet keine Aufenthaltsqualität, ist wenig attraktiv, teilweise vermüllt und lädt nicht zum Verweilen ein. Es gibt keine Grünstrukturen wie Pflanzungen mit Gehölzen, Stauden oder Gräsern. Die Straßen um den Platz herum (Birkenweg, Fuhren-, Freudenthalstraße) sind teilweise stark durch den Kfz-Verkehr belastet. Dagegen müssen sich FußgängerInnen und RadfahrerInnen entlang der westlichen Seite des Platzes (Fuhrenstraße) den Bordstein teilen, auf dem zusätzlich noch eine Bushaltstelle platziert ist. Der Platz, der das Potenzial bietet, sich zum Zentrum des Wohngebietes zu entwickeln, zeichnet sich gegenwärtig durch seine fehlende Strahlkraft, Gestaltungs- und Nutzungsqualität aus.



Abb. 54: Lohmarkt



Abb. 55: Wertstoffinsel am Lohmarkt

6.3.2 Spiel- und Bolzplätze

Im Untersuchungsgebiet befinden sich fünf öffentliche Spiel- und Bolzplätze.

Spielplatz Angerburger Straße

Die relativ kleine, eingezäunte Fläche liegt in unmittelbarer Nachbarschaft zu den mehrgeschossigen Zeilenbauten der an der Angerburger Straße. Die Spielgeräte sind unterschiedlich alt und attraktiv, dem Platz fehlt ein Gesamtkonzept, er regt wenig zum freien Spiel an und fördert die Kreativität der Kinder kaum. Eine Pumptrackanlage mit mangelhafter Oberfläche durchschneidet den Spielplatz und mindert dessen Nutzbarkeit. Aufenthaltsqualitäten für Begleitpersonen, wie z.B. (schattenspendende) Bänke/Sitzmöglichkeiten sind nicht vorhanden. Der Platz ist von drei Seiten durch dichtes Baum- und Buschwerk eingefasst, lediglich zur westlich gelegenen Wohnbebauung grenzt ihn ein Zaun ab, hier wäre eine grüne Einfriedung aus Lärmschutzgründen ebenfalls wünschenswert. Trotz der eingegrünten Lage vermittelt der Platz eine gute Einsehbarkeit. Die Zuwegung zum Spielplatz ist im Eingangsbereich durch ein Berliner Kissen und Baumnasen in der Fahrbahn verkehrsberuhigt gestaltet, was zur Verkehrssicherheit und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs beiträgt.



Abb. 56: Spielplatz Angerburger Straße



Abb. 57: Teerbahn auf dem Spielplatz

Spielplatz am Sandhasenweg

Bei dem direkt an die Wohnnutzung angrenzenden Spielplatz Sandhasenweg am östlichen Ende des Untersuchungsgebietes handelt es sich um eine offene Sandfläche mit mehreren Standardspielgeräten, die gut in Schuss, allerdings wenig kreativitätsfördernd sind. Auch hier fehlt ein grundlegendes Gestaltungskonzept für den Platz. Zum Aufenthalt für Begleitpersonen steht jenseits des Weges eine Bank zur Verfügung. Der Platz ist mit einzelnen Bäumen und Sträuchern eingefasst und wird durch einen breiten Weg von zwei Seiten aus erschlossen, so dass er gut erreichbar ist.



Abb. 58: Spielplatz am Sandhasenweg



Abb. 59: Sitzmöglichkeit u.a. für Begleitpersonen

Spielplatz Benkheimer Straße

Der Spielplatz liegt inmitten eines ruhigen Wohngebietes. Er ist von der Straße aus kaum zu erkennen, da ein Garagenhof den Spielplatz und die Zugangsmöglichkeiten verdeckt. Die zum Spielplatz gewandte Rückwand der Garagenzeile bildet eine unschöne Eingrenzung mit Rückseitencharakter, die Angst, Abgeschiedenheit und Nicht-Einsehbarkeit vermittelt. Die Begrenzung durch die Garagenzeile stellt eine erhebliche Barriere für den Platz dar. Auch diesem Spielplatz fehlt ein Rahmenkonzept, die in die Jahre gekommenen Geräte laden kaum zum Spielen, Bewegen und Entdecken ein - auch wenn sie nicht defekt sind. Die ergänzenden Aufenthaltsangebote - wie bei den anderen Spielplätzen findet sich auch hier eine in die Jahre gekommene Bank mit einem beschmierten Abfalleimer - laden nicht zur Nutzung ein. Ein attraktives Alleinstellungsmerkmal des Platzes sind dagegen die großen, schattenspendenden Bäume.



Abb. 60: Spielplatz Benkheimer Straße mit Garagenrückwand



Abb. 61: Kaum aufzufinden: Zugang zum Spielplatz

Bolzplatz Sandhasenweg/Harburger Straße

Der Bolzplatz am Sandhasenweg bietet eine wichtige Rasen- und Grünfläche für sportliche Aktivitäten und ist wichtiger Treffpunkt für Kinder – teilweise mit ihren Eltern - und Jugendliche. Es handelt sich um eine große Fläche mit Fußballtoren, Basketballkörben und einem Volleyballnetz. Der Platz wirkt ungepflegt und wenig einladend, die Sport- und Bewegungsangebote sind deutlich sanierungsbedürftig, es fehlt ein modernes und den Anliegen der Zielgruppen entsprechendes Gestaltungs- und Nutzungskonzept. Dennoch bietet der Platz aufgrund seiner Größe und Lage großes Potenzial und den damit verbundenen Möglichkeiten, ihn attraktiver und ansprechender zu gestalten (Sichtschutz durch Vegetation, Ballfangzaun, geringe Konflikte mit der Nachbarschaft).



Abb. 62: Eingang zum Bolzplatz



Abb. 63: Basketballplatz am Bolzplatz

Spiel- und Sportplatz Stadtschule

Ein weiterer Spielplatz befindet sich auf dem Außengelände der zentral gelegenen Stadtschule. Der Schulhof mit Spiel- und Sportplatz wird im Tagesverlauf möglichst lange offengehalten, da viele Fami-

lien das Gelände nachmittags gerne für spielerische und sportliche Aktivitäten nutzen – insbesondere Familien aus der Königsberger- und der Pillauer Straße. Anschließend treffen sich hier gerne Jugendliche (ca. 15 bis 25 Jahre), was allerdings immer wieder zu Problemen wie Vandalismus führt. In Teilen wurde der intensiv genutzte Spiel- und Sportplatz mit seinen weitgehend unversiegelten Flächen vor einiger Zeit saniert, er bietet viel Raum für unterschiedliche Spiel-, Aufenthalts-, Bewegungs- und Begegnungsmöglichkeiten. Verschiedene Spielgeräte und Bewegungsangebote sind ansprechend und anregend gestaltet - sind allerdings angesichts der intensiven Nutzung stark beansprucht und bedürfen einer Erneuerung. Ein besonderer Vorteil ist die Strukturierung des Geländes durch Bäume und Sträucher, so dass die Spiel- und Sportbereiche einen Bezug zur Natur aufweisen. Zudem regt die grüne Einbettung dazu an, die Natur zu erleben und spielerisch-entdeckend mit ihr umzugehen.



Abb. 64: Spielplatz der Grundschule



Abb. 65: Baumbepflanzung an Spielplatz

Für alle Spielplätze im Untersuchungsgebiet gilt, dass sie keine barrierefreien Spielmöglichkeiten bieten.

Zusammenfassend werden in nachfolgender Tabelle wichtige Aspekte der Spielplätze bewertet und einander gegenübergestellt.

	Spielplatz Schweriner Str. / Sandhasenweg	Spielplatz Angerburger Straße	Spielplatz Benkheimer Straße	Bolzplatz Sandhasenweg/Harburger Straße	Spiel- und Sportplatz Stadtschule
Lage	+	+	+	+	+
Erreichbarkeit/Zuwegung	+	+	-	0	0
Einsehbarkeit	0	+	-	+	+
Gestaltungskonzept	-	-	-	-	0
Aufenthaltsqualität	0	-	-	0	0
Attraktivität Sport-/Spielgeräte	0	0	-	0	+
Visueller Eindruck/ Pflegezustand	0	0	-	-	0
Grüngestaltung	0	0	-	-	0
Bodenbeschaffenheit	+	-	-	0	+
Barrierefreie Spielmöglichkeiten	-	-	-	-	-
Potenziale	Flächengröße, große Sandfläche, direkte Nähe Sandhasenweg, Wasserretention	Flächengröße, tlw. neue Spielgeräte	Teilweise beschattet, Baum, ruhige Lage	Grüne Sichtbarrieren, direkte Nähe Sandhasenweg, tlw. beschattet, Vegetationsbestand, Wasserretention	Hohe Nutzungsintensität = hohe Beanspruchung / Abnutzung, tlw. beschattet, Vegetationsbestand, Flächengröße, Wasserretention

Bei der Gesamtbetrachtung ergibt sich besonderer Handlungsbedarf für den Spielplatz Benkheimer Straße, den Bolzplatz Sandhasenweg/Harburger Straße, den Spielplatz Angerburger Straße sowie aufgrund der hohen Nutzungsintensität beim Spiel- und Sportplatz Stadtschule. Geringerer Handlungsbedarf besteht beim Spielplatz Schweriner Straße/Sandhasenweg.

6.3.3 Private und halböffentliche Grünflächen und Freiräume

Dass das Untersuchungsgebiet in weiten Teilen einen durchgrünten Eindruck vermittelt liegt unter anderem an den vielen privaten und halböffentlichen Grünflächen und Freiräumen, die mit der Siedlungs- und Bebauungsstruktur einhergehen (vgl. Kap. 6.2). Dazu gehören u.a.

- teilweise große Gärten der Ein- und Mehrfamilienhäuser. Sie bilden einen wichtigen Ausgleich für fehlende öffentliche Grünflächen, wirken meist gut gepflegt und aus straßenseitiger Sicht attraktiv. Einige Gärten schotten sich hinter hohen Mauern ab, andere zeichnen sich durch einen hohen Versiegelungsanteil aus.



Abb. 66: Große Gartenstraße



Abb. 67: Privatgarten Harburger Straße

- große Abstandsgrünflächen („Rasenbrachen“) zwischen Mehrfamilienhäusern (u.a. Angerburger Straße, Jägerhöhe), die ungestaltet sind, keine Struktur aufweisen, kaum Nutzungsangebote vorhalten und nicht einladend wirken. Die Flächen sind in der Regel einsehbar und bieten keinen Rückzugsraum. Sie werden kaum genutzt (in einigen Fällen sind Wäscheleinen gespannt) und bieten keinen Mehrwert. Lediglich im Bereich zwischen Upaltenweg und Königsberger Straße hat die Gebäudeeigentümerin jüngst einen gut und anregend gestalteten Spielplatz mit attraktiven Spiel- und Aufenthaltsangeboten angelegt. Die wenigen anderen privaten Spielplätze wirken kaum ansprechend.



Abb. 68: Attraktiver Spielplatz Upaltenweg



Abb. 69: Privater Spielplatz Potsdamer Straße

In der Qualifizierung der Abstandsgrünflächen liegt ein großes Potenzial für die Gestaltung, Nutzbarkeit, Klimaschutz und Klimafolgenanpassung – aber auch in der Wertschätzung für die BewohnerInnen. So würden mit einer Nutzbarmachung der Flächen durch Schaffung attraktiver Verweil- oder Spielmöglichkeiten positive Effekte auf das soziale Miteinander generiert werden können. Auch Mietergärten und Gartenprojekte auf diesen Flächen könnten positive Effekte für das soziale Miteinander erzielen.



Abb. 70: „Rasenbrache“ Angerburger Straße



Abb. 71: „Rasenbrache“ Jägerhöhe / Angerburger Straße

- Als Ergänzung zu öffentlichen und privaten Grünanlagen gibt es eine relativ große und individuell gestaltete Kleingartenanlage südlich des Sandhasenweges - die Kolonie Friedland. Sie umfasst mehrere Parzellen zwischen dem Sandhasen- und Mauerseeweg sowie der Jägerhöhe und dem östlichen Ende des Untersuchungsgebietes. Die Kleingärten zeichnen sich durch umfangreiche und vielseitige Vegetationsformen aus, die neben schattenspendenden und kühlenden Funktionen der Gehölze aus insektenfreundliche Staudenpflanzungen bestehen. Der Zutritt ist für Unbefugte nicht erlaubt, die Anlage vermittelt einen abgeschlossenen Eindruck – zumal auch keine Wege hindurchführen. Entsprechend wirkt die Kleingartenkolonie fast wie eine Barriere zwischen dem nördlichen und dem südlich davon gelegenen Wohngebiet, die nur am östlichen Rand zwischen Sandhasen- und Mauerseeweg durch einen schmalen Fußweg sowie durch die Querung Jägerhöhe überwunden werden kann.



Abb. 72: Kolonie Friedland



Abb. 73: Blick in die Kolonie Friedland

6.3.4 Klimaschutz und Klimafolgenanpassung

Bislang gibt es im Untersuchungsgebiet kaum Maßnahmen zur Stärkung des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung: Der Gebäudebestand wurde in weiten Teilen in den 1950er bis 1980er Jahre gebaut – einer Zeit, in der energiesparendes Bauen kaum berücksichtigt wurde. Entsprechend lassen sich an den Gebäuden nur selten - bereits veraltete - Wärmedämmverbundsystem finden, die Nutzung von Solar oder alternativen regenerativen Energien konnte bei den Inaugenscheinnahmen kaum festgestellt werden – ebenso wenig wie Bauwerksbegrünungen oder der Einsatz ökologischer Baustoffe. Zudem ist der Anteil versiegelter Flächen hoch und belastet der motorisierte Verkehr das Untersuchungsgebiet stark. Kalt- und Frischluftschneisen lassen sich kaum ausmachen. Lediglich die lineare Grünstruktur des Sandhasenweges bietet aufgrund des Anschlusses an die Landschafts- und Naturräume im Osten des Stadtgebiets entsprechende Potenziale. Allerdings ist der Querschnitt sehr gering und der Baumanteil für eine Lieferung zu hoch. Der direkt an das Gebiet grenzende Wald-

friedhof wirkt bei der Kalt- und Frischluftlieferung unterstützend – ebenso wie die angrenzende Grünfläche an der Leipziger Straße.

Die Anpassung an die sich zukünftig verändernden Bedingungen mit Starkregen und länger anhaltenden Trockenperioden bilden einen weiteren wichtigen Schwerpunkt bei der Klimafolgenanpassung. Retentionsräume können bei Starkregen hohe Wassermengen aufnehmen und Überflutungen abmildern. Die Nutzung dieser Speicher, um langfristig verfügbares Pflanzenwasser vorzuhalten sowie die Versickerung von Niederschlagswasser vor Ort bilden weitere wichtige Grundlagen für eine vitale Vegetation. Eine Pflanzenverwendung mit klimaangepassten Arten, insbesondere Bäumen, ergänzt dieses Ziel. An schwierigen Standorten, wie z.B. bei Straßenbegleitgrün sind abgängige Gehölze frühzeitig durch angepasste Arten zu ersetzen.

In der Folge besteht großer Handlungsbedarf, um das Untersuchungsgebiet besser auf die Anforderungen des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung vorzubereiten. Potenziale bieten u.a. der hohe Grünanteil in Form privater Gärten, die weiten halböffentlichen Abstandsgrünflächen und der öffentlichen Straßenraum, sei es für das Stadtklima, den Klimaschutz, als Grünfläche für bessere Entwässerung oder als Lebensraum für eine Vielzahl von Insekten und anderen Tieren.

Weitere Handlungsfelder zur Stärkung des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung sind:

- Die Entsiegelung bislang versiegelter Flächen
- Die energetische Gebäudesanierung, u.a. durch Wärmedämmungen, Solar- oder begrünte Dächer
- Stärkung der ökologisch verträglichen Nahmobilität, u.a. des zu Fuß Gehens- und Radfahrens und Reduzierung der Angebote für den motorisierten Verkehr
- Sicherung der Überlebensfähigkeit des vorhandenen Baumbestandes sowie Förderung weiterer Baumpflanzungen.

Grünflächen und Freiräume	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Grüner Gebietscharakter	Keine größeren, zusammenhängenden und attraktiven öffentlichen Grünflächen und Freiräume
Straßenbegleitgrün gliedert den Stadtraum	Sicherung der Überlebensfähigkeit des vorhandenen Baumbestandes
	Einige Straßenräume ohne Grünqualitäten
Sandhasenweg als grüner Rad- und Fußweg abseits der Verkehrsstraßen	Geringe Aufenthaltsqualität entlang des Sandhasenwegs
	Ungestaltete und unzugängliche Gleistrasse neben dem Sandhasenweg erschwert Querungen
Lohmarkt als prägender Platz im Quartier mit großen Flächenpotenzialen	Lohmarkt als ungestalteter, monofunktional genutzter Platz ohne Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität
Kleingartenkolonie Friedland als grüne Oase	Wertstoffinsel am nördlichen Bereich des Platzes fördert Vermüllung und Eindruck der Vernachlässigung
Viel Abstandsgrün zwischen den Mehrfamilienhäusern	Hoher Bedarf an Stellplatzflächen
Viele private Hausgärten	Tl.w. nicht erkenn- und erlebbare Privatgärten, tl.w. Gärten mit hohem Versiegelungsanteil

Verschiedene Spiel- und Bolzplätze ermöglichen Spiel und Bewegung auf kurzen Wegen innerhalb des Quartiers	Tlw. wenig attraktiv und anregend gestaltete Spiel- und Bolzplätze mit geringen Aufenthaltsqualitäten für unterschiedliche Nutzergruppen. Zuwegungen und Erreichbarkeiten tlw. schlecht auffindbar und unfallträchtig
	Keine barrierefrei gestalteten Spielangebote
	Hoher Anteil an versiegelten Flächen
	Abstandsflächen als Rasenbrachen ohne Gestaltungsqualitäten und Nutzungsangebote
	Kaum Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel

6.4 Verkehr

Dem Thema Verkehr und Mobilität kommt im Untersuchungsgebiet hohe Bedeutung zu, da es als Innenstadt nah gelegenes Wohngebiet stark durch den Kfz-Verkehr belastet ist - bei gleichzeitig kurzen Wegen sowohl innerhalb des Gebietes als auch in die Innenstadt, zu Nahversorgungsmöglichkeiten sowie zu den Zielen der Naherholung und Freizeit.

6.4.1 Kfz-Verkehr

Verkehrerschließung

Das nordöstlich der Innenstadt gelegenen Untersuchungsgebietes wird vor allem über die Harburger- bzw. Soltauer (B 71)- und die Fuhrenstraße erschlossen, die das Gebiet tangieren und begrenzen bzw. es in einen westlichen und einen östlichen Teil gliedern. Auf diesen für den Kfz-Verkehr wichtigen Verkehrsachsen sind 50 km/h erlaubt, während alle anderen Straßen als Tempo 30 Straßen ausgewiesen sind. Die Soltauer Straße/B71 begrenzt das Untersuchungsgebiet im Süden und trennt es von der Innenstadt, die westlich verlaufende Harburger Straße - ebenfalls B 71 - verbindet die Innenstadt mit dem nordöstlichen Stadtrand Richtung Scheeßel. Die durch das Gebiet führende Fuhrenstraße verbindet in Nord-Süd-Richtung die beiden Schenkel der B 71 und wird von vielen AutofahrerInnen als Abkürzung genutzt.

Im Norden begrenzt der Berliner Ring das Untersuchungsgebiet. Von hier aus führt die Jägerhöhe - und in Verlängerung die Straße Am Galgenberg - in Nord-Süd-Richtung bis zur Freudenthalstraße, einer Parallele zur Soltauer Straße.

In West-Ost-Richtung wird das Gebiet durch den Birkenweg und in dessen Fortsetzung die Königsberger Straße erschlossen, beides Sammelstraßen, denen hohe Bedeutung für den Kfz- aber auch den Radverkehr zukommt.

Wichtige Ziele für die unterschiedlichen Verkehrsarten ist einerseits das „Bildungscluster“ (Stadtschule, Berufsbildende Schule, VHS sowie Kreismusikschule) am Zusammenschluss von der Fuhren- und der Freudenthalstraße und direkt am Lohmarkt gelegen und andererseits das E-Center am Berliner Ring bzw. an der Harburger Straße im Nordwesten des Untersuchungsgebiets.

In der Regel werden die Fahrbahnen durch Bordsteine rechts und links begrenzt. Ausgewiesene Radverkehrsanlagen finden sich nur wenige im Untersuchungsgebiet (s.u.).

Verkehrsberuhigung

Bis auf die Fuhrenstraße dominieren im Untersuchungsgebiet Wohn- und Erschließungsstraßen, in denen Tempo 30km/h ausgewiesen ist. Zumeist handelt es sich um ruhige Straßen, aber mit durchaus unterschiedlich hoher Frequentierung. In einigen Straßenabschnitten wird die Geschwindigkeitsreduzierung durch bauliche Strukturen wie Baumnasen, Verkehrsinseln, Berliner Kissen, Pflasterwechsel oder Anordnungen wie Fußgängerüberwege zusätzlich unterstrichen.



Abb. 74: Berliner Kissen in der Straße Am Galgenberg



Abb. 75: Fußgängerüberweg und Verkehrsberuhigung Königsberger Straße

In einigen Straßenräumen wurde in der Vergangenheit bereits versucht, den Kfz-Verkehr zu entschleunigen, ihm Flächen zu entziehen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Ein Beispiel für dieses Vorgehen ist z.B. der neu gestaltete Knotenpunkt Rehsauer Straße/Auf dem Loh. Eine ungewöhnliche Form der Verkehrsberuhigung wurde im Birkenweg/Lohstraße umgesetzt: Hier wurde eine L-förmige begrünte Verkehrsinsel gebaut, die allerdings nicht auf den ersten Blick zu verstehen ist, da sie mit einer Bake gekappt wurde. Die Zufahrt zur Lohstraße erfolgt jetzt durch einen geschwungenen Abzweig, die den AutofahrerInnen mehr Aufmerksamkeit und geringere Geschwindigkeiten abverlangt.



Abb. 76: Begrünte Verkehrsinsel Rehsauer Straße/Auf dem Loh



Abb. 77: Mündungsbereich Lohstraße/Birkenweg

Baulicher Zustand der Verkehrswege

Der bauliche Zustand der Verkehrswege im Untersuchungsgebiet ist sehr unterschiedlich. Neben gut ausgebauten und asphaltierten Fahrbahnen gibt es auch ebensolche mit vielen Schlaglöchern und Absenkungen.

Die meisten Fahrbahnen im Untersuchungsgebiet sind asphaltiert und bieten damit auch für den Radverkehr einen gut befahrbaren Belag. Es gibt aber auch Straßen wie u.a. den Birkenweg und die Große Gartenstraße, deren Fahrbahn gestalterisch passend zur Bebauung gepflastert ist. Diese Straßenräume passen gestalterisch zur angrenzenden Bebauung, sind aber für den Radverkehr schlechter

zu befahren, stellen für mobilitätsteingeschränkte Menschen erhebliche Herausforderung dar und führen zu höheren Lärmbelastungen der AnwohnerInnen.

Einige Straßenbereiche weisen zudem eine „Belagvielfalt“ auf, d.h. hier kommen auf engem Raum unterschiedliche Materialien in unterschiedlicher Verarbeitung zum Einsatz, so dass ein wenig attraktiver Flickenteppich entsteht.



Abb. 78: Kopfsteinpflaster in der Große Gartenstraße



Abb. 79: Schlechter Fahrbelag im Upaltenweg

Mit Blick auf die Beschaffenheit der Verkehrsräume stellt der Holzweg eine Besonderheit dar, da er noch nicht endgültig ausgebaut ist. Da es sich um einen kleinen Wohnweg handelt sollte im Weiteren geprüft werden, wie eine nachhaltige Erschließung gewährleistet werden kann.



Abb. 80: Holzweg ohne Bordsteine



Abb. 81: Unbefestigter Straßenabschnitt Holzweg

Ruhender Verkehr

Das Untersuchungsgebiet ist durch eine hohe Dichte öffentlicher Parkmöglichkeiten sowie privater Garagenhöfe, Stellplätze und Carports geprägt.

Ruhender Verkehr im öffentlichen Straßenraum

Im öffentlichen Straßenraum ist angrenzend an die Fahrbahn nahezu jede Straße mit längs- oder querausgerichteten Parkbuchten gesäumt, die vielerorts (u.a. Königsberger- und Angerburger Straße) durch Baumnasen oder Pflanzbeete gegliedert werden. Die hohe Parkplatzdichte führt unweigerlich zu Nutzungskonflikten (u.a. Jägerhöhe), die in der Regel den Fuß- und Radverkehr benachteiligen: Viele Fußwege werden hinter Parkbuchten entlang bzw. um Parkbuchten herumgeleitet, sodass der Fußverkehr unübersichtlich und verschwenkt auf teilweise sehr schmalen Wegen (s.u.) geführt wird und es ergeben sich erhebliche Sichteinschränkungen für den Fuß- und Radverkehr (u.a. Jägerhöhe/Sandhasenweg).



Abb. 82: Parkbuchten entlang der Königsberger Straße



Abb. 83: Verschwenkt geführter Fußweg hinter Parkbuchten

Neben der Unterbringung des ruhenden Verkehrs entlang der Fahrbahnen im öffentlichen Straßenraum steht ihm mit dem Lohmarkt eine zusätzliche große Fläche zur Verfügung. Laut Auskunft unterschiedlicher Akteure und BürgerInnen wird dieser öffentlich zugängliche Parkplatz vor allem von Angestellten und SchülerInnen der nahegelegenen Schulen genutzt, da deren Einzugsgebiet sich zum Teil über das Landkreisgebiet hinaus erstreckt, das nicht gut mit dem ÖPNV an die Stadt angebunden ist. Zudem wird der Lohmarkt vielfach von Beschäftigten und BesucherInnen des südlich des Untersuchungsgebietes gelegenen Krankenhauses genutzt, da die Parkkapazitäten rund um das Krankenhaus herum sehr gering sind. Die Parkmöglichkeiten auf dem Platz sind nicht markiert und gegliedert, so dass der Platz den Eindruck einer „wilden Parkfläche“ vermittelt.

Trotz der vielen Parkmöglichkeiten werden immer wieder der hohe Parkdruck und der intensive Parksuchverkehr als Herausforderung für das Quartier formuliert.

Ruhender Verkehr auf privaten Flächen

Sowohl auf öffentlichen als auch auf privaten Flächen kommt dem ruhenden Verkehr viel Platz zu. Besonders prägend für das Gebiet sind die vielfältigen Formen und Anlagen von Garagen, die aus der Zeit der Entstehung des Untersuchungsgebietes datieren, wie z.B. entlang der Benkheimer -, Potsdamer -, Rostocker Straße und im Upaltenweg. Diese Garagenhöfe/-anlagen sind derzeit, abgesehen von ihrer geringen Gestaltungsqualität, durch Monofunktionalität und hohen Flächenverbrauch gekennzeichnet. Nach Inaugenscheinnahme ist zu vermuten, dass viele Garagen aufgrund ihrer Dimensionierung nicht mehr für das Abstellen von Pkw verwendet, sondern zweckentfremdet genutzt werden. Die Garagenanlagen schotten vielfach die dahinter liegenden Nutzungen vom öffentlichen Straßenraum ab, sodass dieser häufig unbelebt wirkt und soziale Kontrolle fehlt. Zudem ziehen die Anlagen Vandalismus an und werden besonders in der Dunkelheit zu Angsträumen.



Abb. 84: Garagenhof an der Potsdamer Straße



Abb. 85: Garagenzeile entlang der Benkheimer Straße

Weitere Stellplätze finden sich als Carports oder offene Stellplätze auf den Grundstücken von Einfamilien-, Reihen- und Mehrfamilienhäusern. Zudem halten die größeren Infrastruktureinrichtungen - wie z.B. die Auferstehungsgemeinde an der Dresdener Straße - oder der Nahversorger an der Harburger Straße umfänglich Stellplätze vor.

6.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Im bzw. am Rande des Untersuchungsgebietes verkehren mehrere Buslinien (806, 871, 875, 880, 888) sowie die Bürgerbuslinie 802. Was auf den ersten Blick nach einem dichten Netz und guten Anbindung aussieht, stellt sich beim zweiten Blick als eher dünnes Netz mit geringen Taktzeiten heraus. Die Linien 871 (Rotenburg - Fintel mit Halten in Bartelsdorf, Scheeßel und Westervesede) und 875 (Rotenburg - Helvesiek mit Halten in Scheeßel, Lauenbrück und Stemmen) halten am Rand des Untersuchungsgebietes (Haltestelle Nagelschmiedsweg an der Harburger Straße/E-Center). Die Taktung beider Linien ist unregelmäßig und unübersichtlich. Die Linien fahren die Haltestelle nur einmal (875) bzw. dreimal (871) täglich an.

Die Linie 806 ist ein Schulbus, der morgens von Hellwege über Ahausen und Unterstedt nach Rotenburg und mittags die gleiche Linie zu drei Abfahrtszeiten zurückfährt. Im Stadtgebiet Rotenburg werden das Berufsschulzentrum, die Kantor Helmke Schule, die Schule am Grafel und die Stadtschule an der Freudenthalstraße angefahren. Die Linie verkehrt Montag bis Freitag um 6:56 Uhr ab Hellwege und erreicht um 7:50 Uhr die Stadtschule. Mittags fährt der Bus jeweils um 11:30 Uhr, 12:35 Uhr und 13:20 Uhr an der Stadtschule ab.

Die Linien 871, 875 und 806 verkehren nicht an den Wochenenden.

Die Linien 880 und 888 halten im Südwesten des Untersuchungsgebiets (Führen-/Soltauer Straße, Haltestelle Krankenhaus Abzweig). Die Linie 880 startet in Hilligensehl und fährt über Jeddigen, Visselhövede und Bothel nach Rotenburg. An Schultagen verkehrt die Linie Montag bis Freitag sechsmal täglich zwischen 5:37 Uhr und 16:34 Uhr. An schulfreien Tagen verkehrt sie nur zweimal täglich (6:37 Uhr und 12:34 Uhr). Zusätzlich verkehrt ein Kleinbus um 17:41 Uhr ab Visselhövede. Samstags verkehrt die Linie 880 zwischen 8:37 Uhr und 17:37 Uhr im 3-Stunden-Takt.

Die Linie 888 verbindet zweimal täglich Söhlingen, Hemslingen, Brockel, Bothel, Hemsbünde, Worth und Rotenburg mit jeweils leicht variierenden Haltepunkten. Zwischen 5:44 Uhr und 16:44 Uhr besteht lediglich eine Verbindung zwischen Söhlingen und Bothel mit Anschlussmöglichkeit an die Linie 880 nach Rotenburg.

Die Verbindungsübersicht zeigt die hohe Bedeutung Rotenburgs als Kreisstadt, handelt es sich doch in der Regel um Verbindungen von außerhalb in die Stadt – und umgekehrt. Anders dagegen der ehrenamtliche gefahrene Bürgerbus, der u.a. mehrere Haltepunkte im Untersuchungsgebiet ansteuert. Die Linie startet und endet am Rotenburger Bahnhof und verkehrt von Montag bis Freitag zwischen 8:05 Uhr und 17:05 Uhr im Stundentakt (samstags: zwischen 8:05 Uhr und 11:05 Uhr) – Ausnahme: Um 12:05 Uhr und 13:05 Uhr fahren keine Busse. Der Bürgerbus kommt aus Richtung Krankenhaus und fährt über die Soltauer Straße in das Untersuchungsgebiet ein, verschwenkt und durchfährt einige Male das Untersuchungsgebiet. Von der Königsberger Straße aus verkehrt die Linie über die Jägerhöhe und den Berliner Ring und verlässt an der Haltestelle Matthias-Claudius Heim das Gebiet. Auf der Harburger Straße fährt der Bus zurück Richtung Bahnhof und hält dabei u.a. an der Haltestelle Nagelschmiedsweg. Auf seinem Weg liegen vier Haltestellen im Untersuchungsgebiet (Jägerhöhe, Jägerhöhe/Wismarer Str., Berliner Ring und Stadtschule) und weitere vier am Rande (Nagelschmiedsweg, Abzw. Krankenhaus und Freudenthalstraße/Waldfriedhof, Am Galgenberg). Der Bürgerbus ist Ausdruck des starken Engagements der BürgerInnen mit ihrer Stadt und bietet zugleich

ein höheres Maß an Flexibilität und Mobilität besonders für ältere und mobileingeschränkte Menschen.

Die Gestaltung einiger Bushaltestellen ist problematisch, wie u.a. das Beispiel an der Harburger Straße zeigt: Die Nebenanlagen der Fahrbahn sind so gering bemessen, dass zwischen Fahrbahn und privaten Grundstücken kaum noch Flächen für den Fuß- und Radverkehr zur Verfügung stehen. Im Bereich der Haltestelle gibt es für die Fahrgäste keinen Wartebereich, keine Sitzmöglichkeit und keinen Unterstand – ebenso wenig sind die Haltestellen barrierefrei gestaltet. Eine vergleichbare Problematik findet sich an den Haltestellen Fuhrenstraße, die das Bildungscluster bedienen.



Abb. 86: Bushaltestelle Harburger Straße



Abb. 87: Bushaltestelle an der Fuhrenstraße

Bei der Anlage und Gestaltung der Haltestellen besteht dringender Handlungsbedarf, um die Nutzung des Busverkehrs barrierefrei und attraktiver zu machen und den Fahrgästen mehr Komfort und Sicherheit zu bieten.

6.4.3 Radverkehr

Dem Radverkehr kommt nicht die ihm gebührende Bedeutung im Untersuchungsgebiet zu und es bedarf einiger Anstrengungen, um zeitnah diverse Defizite zu beheben und den Radverkehr zu stärken.

Radverkehrsanlagen

So gibt es im Untersuchungsgebiet und entlang seiner Ränder kaum attraktive Radverkehrsanlage. Dieses stellt vor allem entlang der Tempo 50 km/h Straßen eine Herausforderung dar – zumal von diesem Mangel auch der besonders sensible Schülerverkehr betroffen ist.

- Sofern im Untersuchungsgebiet Radverkehrsanlagen vorhanden sind, verlaufen sie zusammen mit den Fußwegen auf dem Bordstein (z.B. Fuhren-, Soltauer Straße), die in der Regel so schmal sind, dass es immer wieder zu Nutzungskonflikten kommt - zumal ein Ausweichen auf die Fahrbahn noch gefährlicher wäre.
- In einigen Fällen, wie z.B. an der Soltauer Straße sind die ohnehin schmalen Fuß-/Radwege durch Lichtmasten, Verkehrsschilder, Baumpflanzungen weiter eingeschränkt und stellen unfallträchtige Hindernisse dar.
- Bei einigen Radverkehrsanlagen lassen sich bauliche Mängel z.B. in Form von unregelmäßiger Pflasterung, Bordsteinkanten an Querungsstellen und Straßenschäden konstatieren.
- Am Beispiel der Zufahrten (u.a. Harburger Straße - E-Center oder zu den Privatgrundstücken an der Fuhrenstraße) wird eine weitere Gefahrenquelle deutlich: Der abbiegende Kfz-Verkehr muss den Fuß-/Radweg queren, was eine hohe Unfallgefahr birgt.
- Der gut ausgebaute Fuß-/Radweg Sandhasenweg endet unvermittelt vor der Querung mit der Harburger Straße, eine gradlinige Weiterfahrt jenseits der Harburger Straße wird u.a. durch eine

Absperrung verhindert. Statt geradeaus Richtung Bahnhof weiterradeln zu können muss der unattraktive Umweg zu einer der beiden Lichtsignalanlagen südlich oder nördlich der Mündung des Sandhasenwegs gewählt und teilweise entgegen der Fahrtrichtung angesteuert werden.

Mit Ausnahme der Fuhrenstraße darf der Radverkehr in den Tempo-30-Straßen die Fahrbahnen mit benutzen - benutzungspflichtige Radwege oder andere Schutzmaßnahmen sind hier gemäß Straßenverkehrsordnung nicht zulässig.



Abb. 88: Gemeinsamer Fuß-Radweg entlang der Soltauer Straße



Abb. 89: Radweg entlang der Fuhrenstraße



Abb. 90: Abgesperrte Mündung Sandhasenweg/Harburger Straße



Abb. 91: Gefährliche Grundstückszufahrt Harburger Straße

Befahrbarkeit des Quartiers für den Radverkehr

Innerhalb des Untersuchungsgebietes kommt u.a. der Jägerhöhe, Am Galgenberg/Pillauer Straße, dem Birkenweg und Teilen der Große Gartenstraße (zwischen Angerburger - und Fuhrenstraße) hohe Verbindungsfunktion für den Rad- und besonders den Schülerverkehr zu. Neben den Zuwegungen zum Bildungscluster und der Kita stellen diese Straßen wichtige Zuwegungen zur Innenstadt, zur Fuß- und Radverkehrsverbindung Sandhasenweg und zu den angrenzenden Nahversorgern dar.

Einige dieser Straßen (u.a. Birkenweg, Große Gartenstraße) sind für den Radverkehr unattraktiv, da sie gepflastert und damit unkomfortabler zu befahren sind, sodass vielfach auf den Bordstein und damit den Fußweg ausgewichen wird.

In einigen schmalen Straßen (z.B. Samlandweg, Königsberger Straße) entstehen Verkehrsrisiken für den Radverkehr u.a. durch sich öffnende Autotüren oder eng überholende AutofahrerInnen.



Abb. 92: Fahrbahn mit Kopfsteinpflaster in der Große Gartenstraße



Abb. 93: Samlandweg mit parkenden Autos

Eine besondere Bedeutung für den Radverkehr kommt dem in Ost-West-Richtung verlaufenden Sandhasenweg zu. Dieser verläuft aus Brockel (südöstlich von Rotenburg gelegen) kommend abseits von Verkehrsstraßen parallel zu einer Bahnlinie und trifft im Osten auf das Untersuchungsgebiet. Parallel zur Kolonie Friedland quert der Weg die Jägerhöhe mit einer für den Fahrradverkehr bevorrechtigten Querungsstelle und verläuft anschließend parallel zur Angerburger Straße, bis der Weg an der B71/Harburger Straße abrupt endet (s.o.). In Ermangelung einer (gesicherten) Quermöglichkeit müssen RadfahrerInnen diverse Verschwenkungen und Umwege in Kauf nehmen, um anschließend auf der gegenüberliegenden Straßenseite die Fahrt auf dem Sandhasenweg fortführen zu können. Der abseits des Straßenverkehrs verlaufende Weg mündet auf die Ringstraße. Von hier aus bis zu den Nödenwiesen und dem Ronululu sind es dann nur noch wenige Meter.

Mit diesem Verlauf bietet der Sandhasenweg eine wichtige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr aus Richtung Bahnhof kommend nach Westen sowie in Richtung Südosten „ins Grüne“. Der Weg folgt in seinem Verlauf einer alten Bahntrasse und ist ein, mit Fördermitteln aus der Nationalen Klimaschutzinitiative umgesetzter, gut ausgebauter Rad-/Fußweg, der stark frequentiert wird und das Untersuchungsgebiet für den Fuß- und Radverkehr besonders attraktiv macht.



Abb. 94: Querungsstelle Sandhasenweg - Jägerhöhe



Abb. 95: Sandhasenweg – ein wichtiger Fuß- Radweg

Radverkehrsinfrastruktur

Neben sicheren, angenehm zu befahrenen Radverkehrsanlagen kommt der Radverkehrsinfrastruktur hohe Bedeutung zur Stärkung des Radverkehrs zu. Zur Radverkehrsinfrastruktur gehören u.a. diebstahlgesicherte, geschützte und beleuchtete Radabstellanlagen an zentralen Orten, Luftpumpenstationen oder - wie auf dem Pferdemarkt - eine Werkzeug-Säule mit den gängigsten Werkzeugen für die selbstständige Fahrradreparatur, eine verständliche Radverkehrswegweisung oder z.B. Stadtführungen mit dem Fahrrad. Entsprechende Angebote finden sich im Untersuchungsgebiet kaum (Aus-

nahmen: Schlauchautomat an der Fahrradwerkstatt am Birkenweg und eines direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Fahrradgeschäftes an der Fuhrenstraße), so dass Nachholbedarf besteht. Auch die zu den Wohngebäuden gehörenden Radabstellanlagen weisen Handlungsbedarf auf. Viele Beispiele weisen ein geringes Angebot bei gleichzeitig hohem Bedarf an gesicherten Radabstellmöglichkeiten nach, so dass es angesichts der Defizite immer wieder zu ungeordneten Situationen kommt und der Anreiz zur Nutzung des Fahrrades gering ist.



Abb. 96: Überfüllte Radabstellanlagen Angerburger Straße



Abb. 97: Unattraktive Felgenkiller am Upaltenweg

6.4.4 Fußverkehr

Das Untersuchungsgebiet, und hier vor allem der nördliche Bereich, zeichnet sich durch viele Wohnwege aus, die zwischen den Häuserblöcken verlaufen. Diese Wege ermöglichen eine hohe Durchlässigkeit, Transparenz und Gradlinigkeit zwischen den Straßen, wie z.B. die Wohnwege an der Angerburger-, Wismarer-, Potsdamer- und Rostocker Straße.



Abb. 98: Verbindungsweg Sandhasenweg und Potsdamer Straße



Abb. 99: Verbindungsweg Wismarer Straße

Zur Sicherheit des Fußverkehrs tragen diverse Fußgängerüberwege (beispielsweise am Berliner Ring), Baumnasen und die Berliner Kissen bei, die neben gesicherten Querungsstellen einen Beitrag zur Entschleunigung des Kfz-Verkehrs leisten und das Queren der Fahrbahnen erleichtern (u.a. an der Königsberger Straße, am Berliner Ring oder an der Rehsauer Straße / Auf dem Loh).

Gleichzeitig gibt es jedoch auch einige Situationen, in denen kein adäquater und durchgängiger Fußweg vorhanden ist, weil die Wege z.B. durch Straßenbegrünung oder parkende Fahrzeuge zu schmal oder stark verschmutzt sind. In anderen Straßenabschnitten, wie z.B. an der Pillauer Straße sind Gehwege nur einseitig ausgebildet – im Holzweg fehlen sie bislang gänzlich.

An vielen Straßenkreuzungen erschweren unebene und „geflickte“ Straßenbeläge ein barrierefreies und sicheres Spazieren – ebenso wie die häufig durch Parkbuchten verschwenkte und beeinträchtigt-

te Wegeführung, die besonders für Menschen mit eingeschränkter Mobilität und Sehfähigkeit erhebliche Hindernisse darstellen.

Viele Straßenräume weisen hohe Bordsteinkanten auf. Viele Bordsteine sind lediglich an Kreuzungsbereichen abgesenkt. Da sich die Absenkungen häufig nicht einander gegenüberliegen, sind Verschwenkungen und unattraktiven Umwegen für mobilitätseingeschränkte Menschen erforderlich.



Abb. 100: Kreuzung Jägerhöhe/Auf dem Loh/Upaltenweg: hohe Bordsteine mit unregelmäßigen Absenkungen sowie sanierungsbedürftiger Straßenbelag



Abb. 101: Schmale Gehwege durch Bepflanzungen Am Galgenberg

Der Sandhasenweg hat für FußgängerInnen hohe Bedeutung, ebenso als direkte und angenehme Verbindung als auch als Spazierweg mit Erholungsfunktion. Allerdings weist der Weg kaum Aufenthaltsqualitäten auf, so fehlen z.B. Aufweitungen mit Sitzgelegenheiten. Ein weiteres nicht genutztes Potenzial bietet das direkt angrenzende ungestaltete Gleisbett. Und der Weg stellt für BewohnerInnen auch eine Barriere dar, die den nördlichen vom südlichen Teil des Untersuchungsgebiets trennt - Querungsmöglichkeiten bieten sich nur an der Jägerhöhe sowie am östlichen und westlichen Rand des Untersuchungsgebietes. Der Bedarf an weiteren Querungsmöglichkeiten ist ablesbar an einigen Trampelpfaden und niedergetretenen Zaunelementen zwischen Gleisbett und Sandhasenweg.



Abb. 102: Gemeinsam genutzter Geh- und Radweg Sandhasenweg



Abb. 103: Selbstgeschaffene Querungsmöglichkeit zum Sandhasenweg

6.4.5 Sicherheit und Verkehrsunfälle

Das Untersuchungsgebiet weist in Bezug auf Verkehrsunfälle eindeutige Schwerpunkte auf, die sich sowohl durch ihre Häufigkeit als auch Schwere unterscheiden lassen. Unfallschwerpunkte verzeichnet die Rotenburger Polizei vor allem an Kreuzungsbereichen und vielbefahrenen Straßen, wie z.B. der Soltauer- und Fuhrenstraße sowie deren jeweilige Mündungs- und Kreuzungsbereichen, aber auch an der Jägerhöhe – besonders im Kreuzungsbereich mit dem Sandhasenweg und der Angerbur-

ger Straße sowie in der Freudenthalstraße, an der die Stadtschule liegt, sodass die Sicherheit der Kinder auf ihren Schulwegen gefährdet ist.

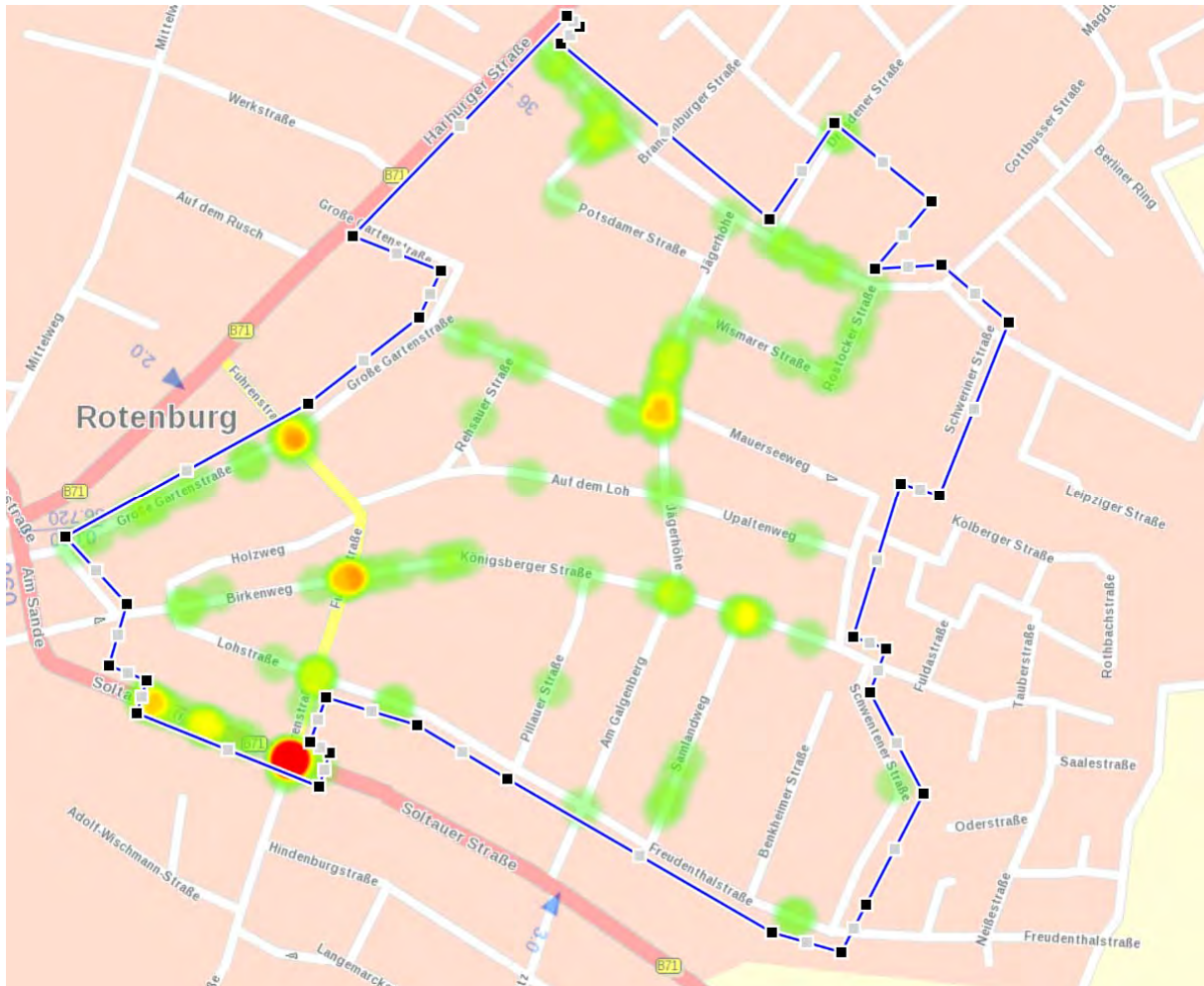


Abb. 104: Heatmap der Verkehrsunfälle im Zeitraum 2017 bis 2019; Quelle: Polizei Rotenburg

Die Art der Verkehrsunfälle bestätigt: Die meisten Unfälle ereigneten sich durch Einbiegen- oder Kreuzungssituationen. Unfälle durch den ruhenden Kfz-Verkehr resultieren u.a. aus sich öffnenden Autotüren, die unzureichende Beleuchtung von Kfz, die damit zu Hindernissen werden oder durch zugeparkte Wege und Einfahrten.

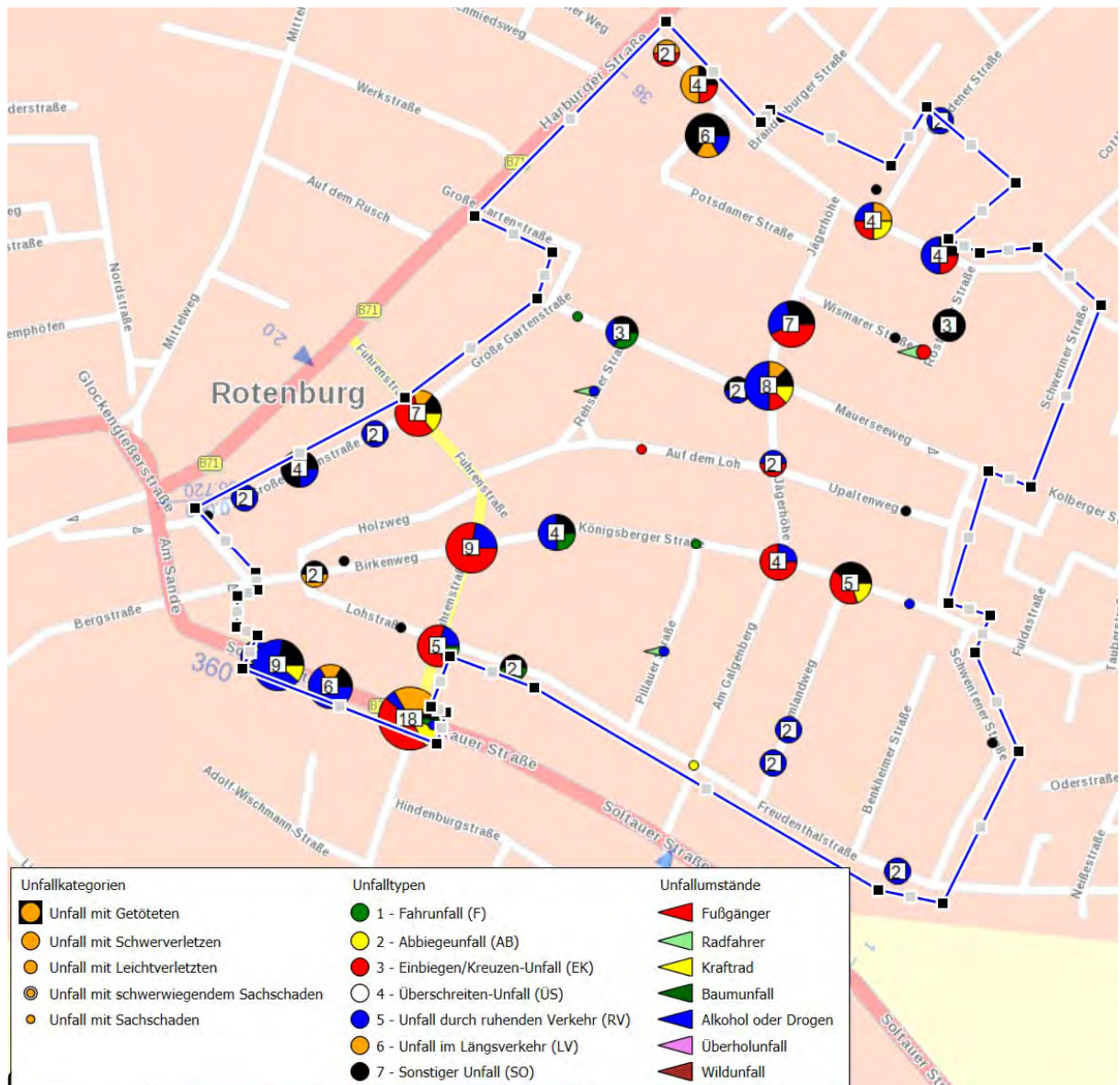


Abb. 105: Unfälle nach Unfalltypen und Unfallumständen im Zeitraum zwischen 2017 und 2019; Quelle: Polizei Rotenburg

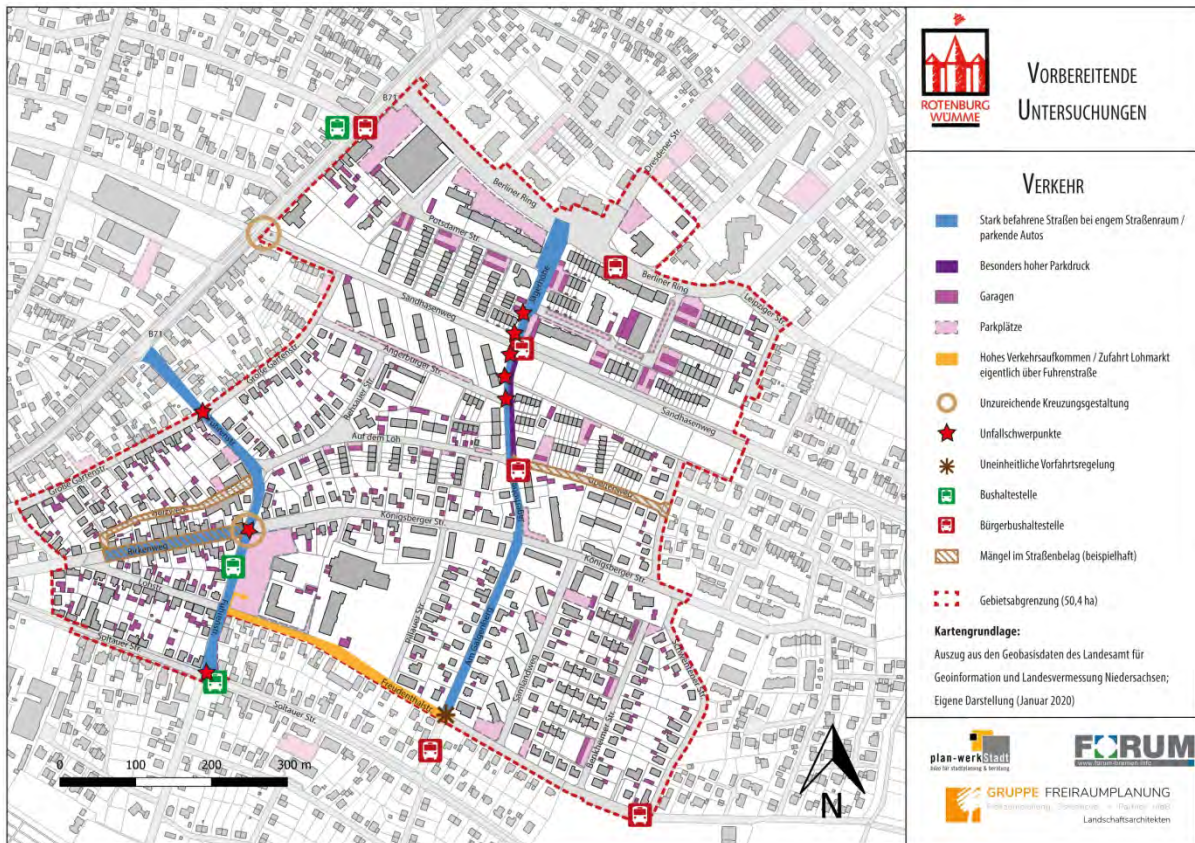


Abb. 106: Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Verkehr	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Viele Wohnwege schaffen Durchlässigkeit und attraktive Bedingungen für das zu Fuß gehen und Radfahren	Starke Dominanz des Kfz-Verkehrs mit hohem Flächenbedarf und schädlichen Umweltfolgen – besonders in engen Straßen (u.a. Jägerhöhe, Am Galgenberg usw.)
Diverse Verkehrsberuhigungsmaßnahmen, u.a. durch die Anlage begrünter Verkehrsinseln	Tw. stark befahrene Straßen mit Trennwirkungen wie z.B. Fuhren-, Soltauer- und Harburger Straße
Begrünte Straßenräume	Unzureichende Schulwegsicherung – besonders im Bereich Freudenthal-, Fuhrenstraße
Gute Verkehrsanbindung an die Innenstadt	Nutzungskonflikte zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen (u.a. Soltauer- und Fuhrenstraße)
Sandhasenweg als attraktiver Fuß- und Radweg in Ost-West-Richtung sowie als attraktive Verbindung für den Fuß- und Radverkehr über das Untersuchungsgebiet hinaus	Diverse Häufigkeitspunkte für Unfälle besonders an Kreuzungsbereichen wie z.B. Soltauer-/Fuhrenstraße, Fuhrenstraße/Birkenweg, Fuhrenstraße/Große Gartenstraße, Jägerhöhe/Angerburger Straße sowie im Verlauf Jägerhöhe (Sandhasenweg bis Wismarer Straße) und Fuhrenstraße
Anbindung des Quartiers an den Busverkehr	Unzureichende Radverkehrsinfrastruktur (u.a. fehlende gesicherte Radabstellanlagen)
	In einigen Straßenabschnitten sanierungsbedürftige Wegebefläge für den Fuß-, Rad- und Autoverkehr (u.a. Harburger Straße, Upaltenweg usw.)
	Holzweg derzeit ohne Straßenraumgestaltung

	Vielfältige Barrieren besonders für den Fuß- und Radverkehr durch schmale Gehwege, fehlende gesicherte Quermöglichkeiten, hohe Bordsteine, unregelmäßige Bordsteinabsenkungen, wechselnde Straßenbeläge und ruhenden Verkehr
	Garagenanlagen entsprechen vielfach nicht den heutigen Anforderungen, haben hohen Flächenbedarf, sind ungepflegt und stellen städtebauliche Barrieren dar. Zudem werden sie vielfach zweckentfremdet genutzt
	Der ungestaltete Lohmarkt ist als Parkplatz städtebaulich fehlgenutzt und wird seiner Bedeutung nicht gerecht
	Tw. schmale und fehlende Fußwege

6.5 Soziodemographische Analyse

Im Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ lebten Ende 2018 2.927 Menschen auf einer Fläche von 50,4 ha. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 5.807 Personen/km² - für das gesamte Stadtgebiet Rotenburgs beträgt die Einwohnerdichte 222 Personen/km². An der Einwohnerdichte lässt sich ablesen, dass es sich bei dem Untersuchungsgebiet im Verhältnis zur Gesamtstadt um ein ausgesprochen dicht besiedeltes Quartier handelt.

Die Stadt Rotenburg (Wümme) hat in den vergangenen Jahren stetig an Bevölkerung gewonnen, in den vergangenen 50 Jahren 18%. Diese Entwicklung kann vor allem auf Wanderungsgewinne zurückgeführt werden (vgl. ISEK Kap. 4.1). Diese resultierten vor allem aus Zuwanderungen deutschstämmiger SpätaussiedlerInnen, aus der Erweiterung der EU-Arbeitnehmerfreizügigkeit sowie aus dem Zustrom von Geflüchteten. Für das Untersuchungsgebiet kommt hinzu, dass Mitte der 1970er Jahre das Wohngebiet nördlich des Berliner Rings entwickelt wurde, das Wohnraum für viele Haushalte schuf und durch die baulich-räumliche Erweiterung zu einem deutlichen Bevölkerungszuwachs führte.

Im Folgenden wird - sofern die vorliegenden Daten und Informationen es zulassen - vertiefend die Bevölkerungsstruktur des Untersuchungsgebietes beleuchtet. Da keine Vergleichsdaten vorliegen, können zu den verschiedenen Themenschwerpunkten keine zeitlichen Verläufe herausgearbeitet werden.

6.5.1 Altersstruktur

Das Wohngebiet Auf dem Loh weist im Vergleich zur Kernstadt und dem Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ eine wesentlich jüngere Bevölkerung auf (vgl. Abb. 107).

Rotenburg, UG Auf dem Loh (12/2019)

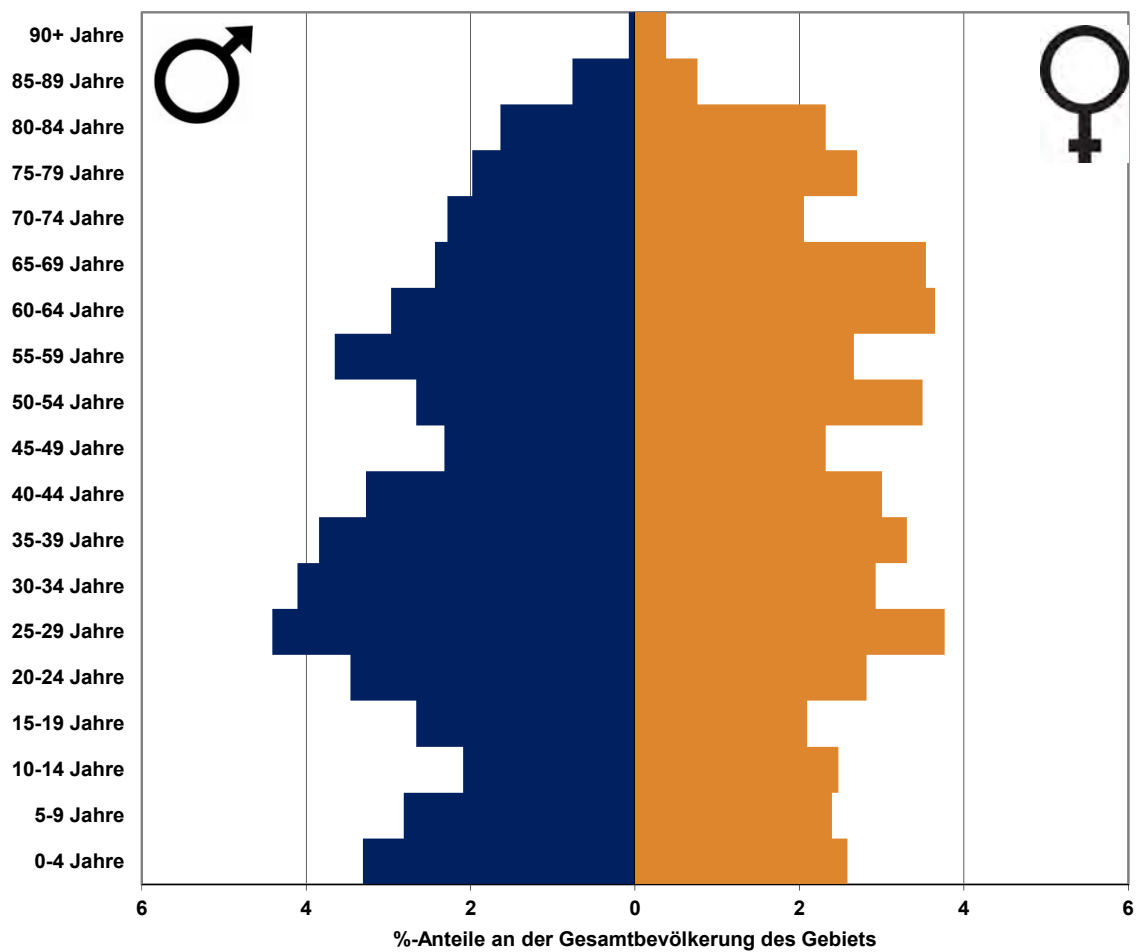


Abb. 107: Auf dem Loh – Altersstruktur

Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt; Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

Rotenburg, UG Innenstadt (12/2019)

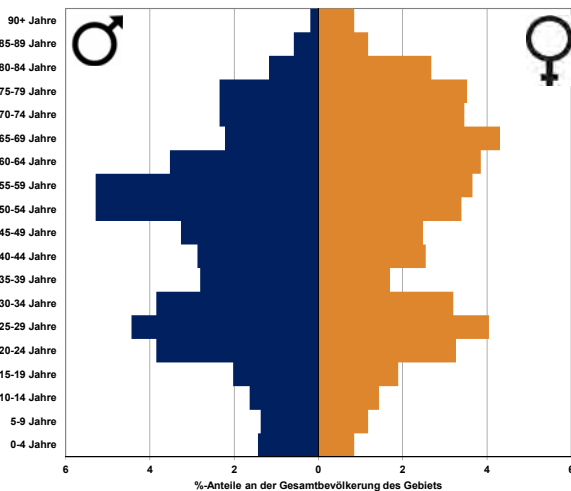


Abb. 108 Innenstadt – Altersstruktur

Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt;
Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

Rotenburg-Kernstadt (12/2019)

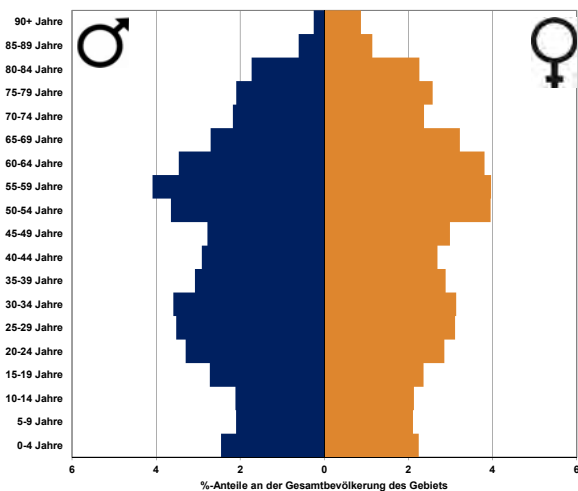


Abb. 109: Kernstadt – Altersstruktur

Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt;
Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

Am 31.12.2019 lag das Durchschnittsalter der Bevölkerung im Untersuchungsgebiet mit 42,3 Jahren zwei Jahre unter dem Durchschnittsalter der Kernstadt, des Landes Niedersachsen sowie des Landkreises Rotenburg (Wümme) und fünf Jahre unter dem Durchschnittsalter der Bevölkerung im Unter-

suchungsgebiet „Innenstadt“. Ursächlich für das relativ junge Durchschnittsalter ist der vergleichsweise hohe Anteil (18,2 %) an Kindern und Jugendlichen im Alter von 0-17 Jahren und dem vergleichsweise niedrigem Anteil (19,1 %) an 50-64-Jährige im Untersuchungsgebiet. Im Vergleich: Der Anteil der Kinder und Jugendlichen in der Kernstadt beträgt 16 % und der der 50-64-Jährigen knapp 23 %.

Bei der kleinteiligeren Betrachtung des Untersuchungsgebiets nach das Gebiet schneidenden Wahlkreisen, zeigt sich, dass das zentrale Gebiet zwischen Fuhren-, Potsdamer- und Königsberger Straße mit 21 % den höchsten Anteil an Kindern und Jugendlichen im Gebiet der Kernstadt aufweist. Da auch der Anteil der jungen Erwachsenen in diesem Wahlkreis sehr hoch und der der über 80-Jährigen zugleich sehr gering ist, ist dieser Bereich des Untersuchungsgebietes insgesamt im Hinblick auf den Aging-Index⁹ sehr jung. Lediglich zwei weitere Wahlkreise im Stadtgebiet weisen ebenfalls einen Aging Index unter 100 auf.

Der Bereich westlich der Fuhrenstraße und südlich der Königsberger Straße lässt sich mit einem Aging-Index von 100-150 ebenfalls als durch eine junge Bevölkerung geprägtes Gebiet bewerten. Lediglich im Norden, nördlich des Sandhasenweges entlang des Berliner Rings, tangiert das Untersuchungsgebiet einen Wahlkreis, der mit einem Aging-Index über 200 durch eine ältere Bevölkerung (u.a. 24 % der Bevölkerung ist zwischen 50 – 64 Jahre alt, 18 % der Bevölkerung ist zwischen 65 und 79 Jahre) geprägt und von seiner Altersstruktur her mit dem Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ vergleichbar ist.

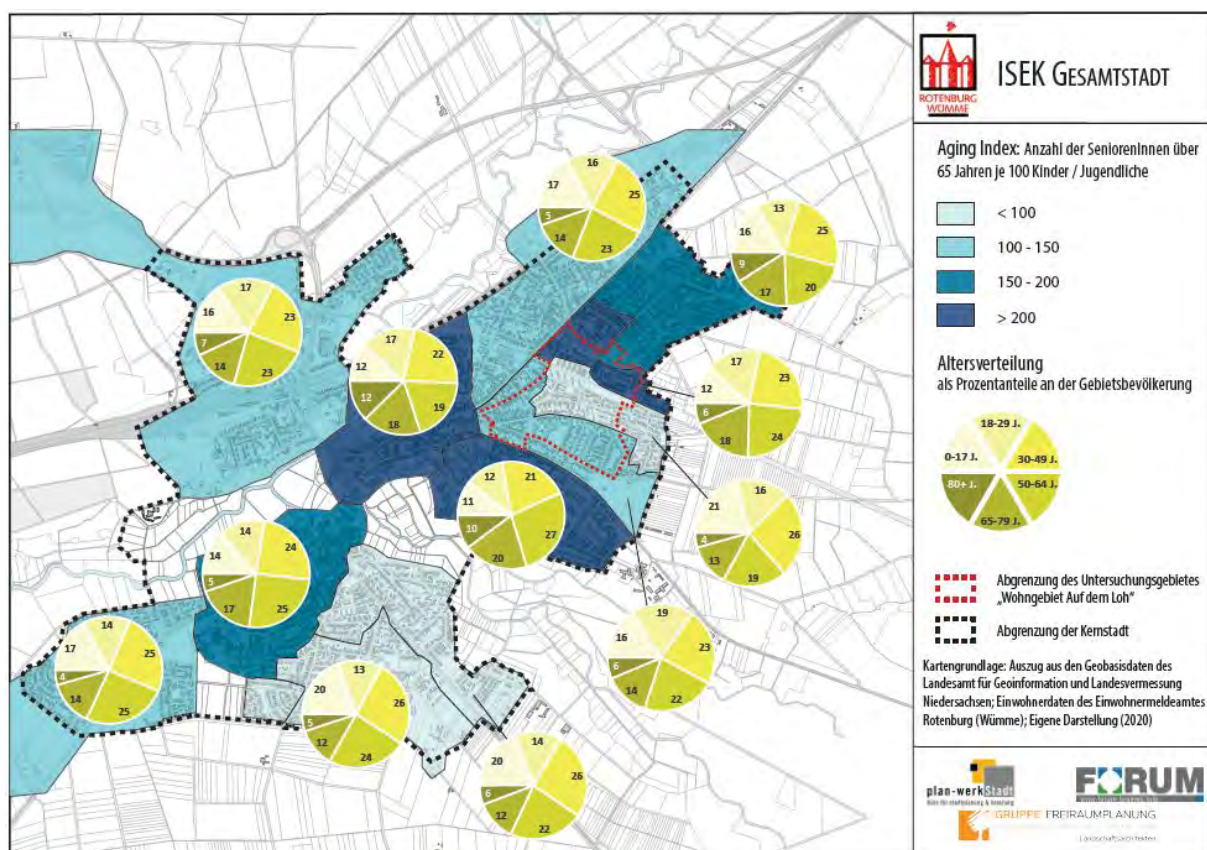


Abb. 110: Aging Index und Altersverteilung der Gesamtstadt (vergrößerte Darstellung im Anhang)
Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt; Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

Das Untersuchungsgebiet weist also eine der jüngsten Bevölkerung auf, die durch einen hohen Anteil an Kindern und Jugendlichen sowie jungen Erwachsene geprägt ist.

⁹ Anzahl der SeniorInnen über 65 Jahre je 100 Kinder/Jugendliche

Eine weitere Auswertung gibt Aufschluss über die Herkunft der jungen Menschen im Untersuchungsgebiet: Im jüngsten Wahlbezirk Rotenburgs (zwischen Fuhren-, Potsdamer- und Königsberger Straße) liegt der Anteil der EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund (Personen mit ausländischer oder doppelter Staatsbürgerschaft) unter 18 Jahren bei 35 % bis 50 % – ebenso wie im südwestlich angrenzenden Wahlbezirk. Der Wahlbezirk nördlich des Sandhasenwegs bzw. der Potsdamer Straße fällt mit Blick auf den Anteil der EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund unter 18 Jahren besonders auf: Ihr Anteil liegt bei über 50 % und ist damit der höchste Anteil in einem Wahlbezirk in der Kernstadt.

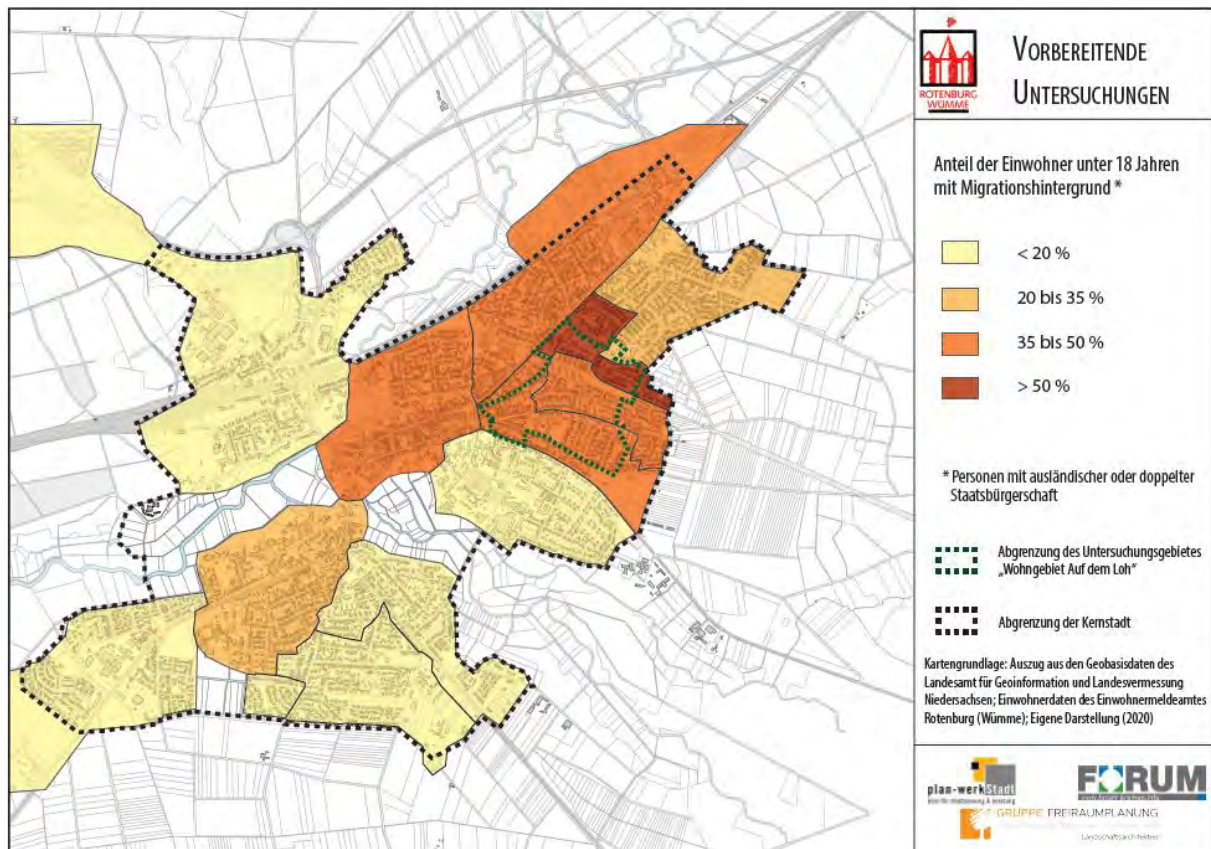


Abb. 111: Anteil der Bewohner unter 18 Jahren mit Migrationshintergrund (vergrößerte Darstellung im Anhang)
Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt; Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

6.5.2 Internationalität

Das Untersuchungsgebiet ist im Vergleich zur Gesamtstadt stark international geprägt. Mit einem Anteil von mindestens 20 % bis in weiten Teilen über 30 % leben hier mehr Menschen mit Migrationshintergrund (Personen mit ausländischer oder doppelter Staatsbürgerschaft) als in der sonstigen Kernstadt und damit auch im Untersuchungsgebiet „Innenstadt“.

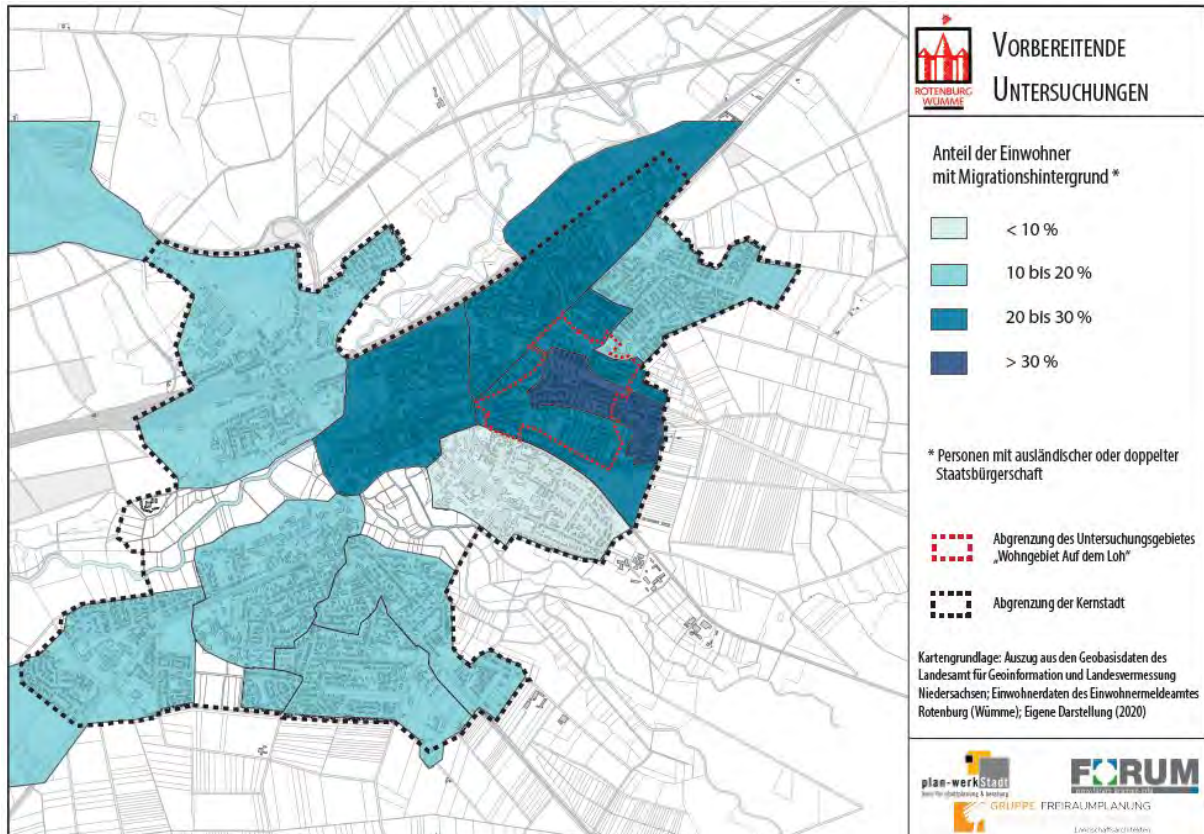


Abb. 112: Anteil der Einwohner mit Migrationshintergrund (vergrößerte Darstellung im Anhang)
Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt; Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

Von den knapp 30 % MigrantInnen im Untersuchungsgebiet kommen - anders als in der Kernstadt – die Meisten aus der Türkei (3,8 %) und aus der Arabischen Republik Syrien (3,6 %). Daneben lässt sich – sowohl nach den Zahlen als auch aus zahlreichen Akteursgesprächen - eine starke osteuropäische Prägung des Gebiets ausmachen, von denen die Meisten in den 1990er Jahren aus der russischen Föderation (3,6 %) zugezogen sind (Kernstadt: 2,9 %). Weitere im Untersuchungsgebiet stark vertretende Nationalitäten sind Rumänen, Kasachen und Polen. Darüber hinaus sind 13,2 % der im Untersuchungsgebiet ansässigen Bevölkerung StaatsbürgerInnen von 52 weiteren Nationen (zum Vergleich: In der Kernstadt sind neben der Türkei, Syrien, Russland, Polen und Kasachstan noch 97 weitere Nationen vertreten).

Insgesamt lässt sich festhalten, dass im Untersuchungsgebiet vielfältige Nationalitäten auf über-schaubarem Raum vertreten sind und der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund hier wesentlich höher ist als in der Kernstadt oder im Untersuchungsgebiet „Innenstadt/Niederungen“. Diese Erfahrungen lassen sich nicht nur über die Zahlen nachweisen, sondern spiegeln sich auch in den Berichten der Akteure sozialer Infrastruktureinrichtungen. So liegt der Anteil der Kinder mit Migrati-onshintergrund im Kindergarten „Kinderarche“ – direkt angrenzend an das Untersuchungsgebiet – bei 70 %.

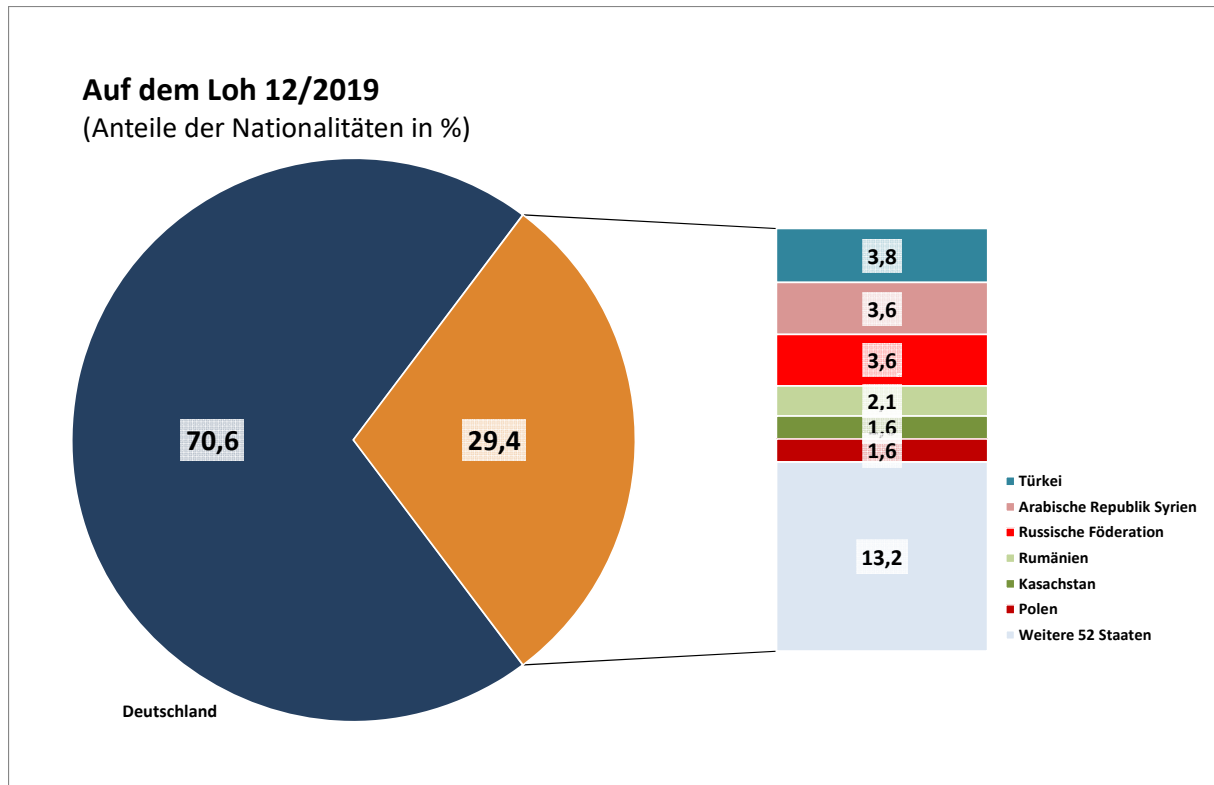


Abb. 113: Auf dem Loh – Anteile der Nationalitäten

Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt; Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

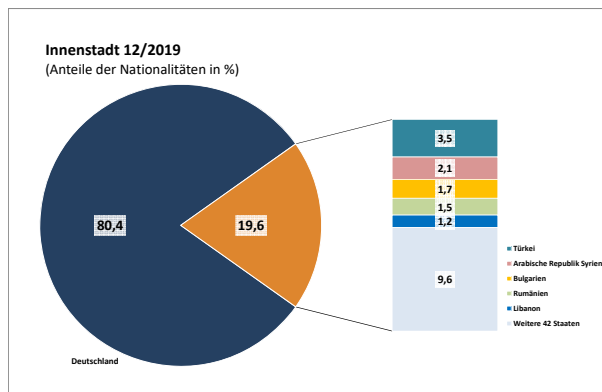


Abb. 114: Innenstadt – Anteile der Nationalitäten

Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt;
Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

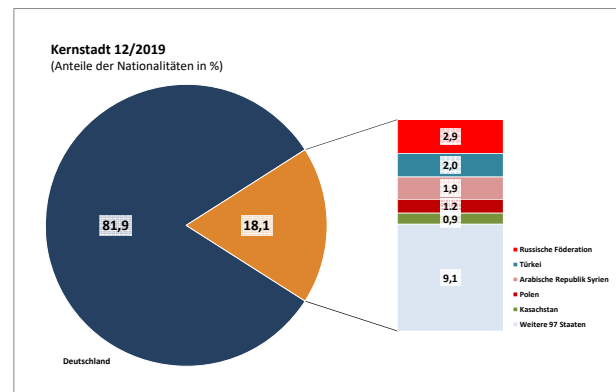


Abb. 115: Kernstadt – Anteile der Nationalitäten

Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt;
Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

6.5.3 Bevölkerungsbewegung

2019 gab es im Untersuchungsgebiet mehr Geburten als Sterbefälle, der natürliche Saldo betrug sieben Personen. Weitere Bevölkerungsgewinne für das Quartier resultierten aus Wanderungsgewinnen - hier betrug das Wanderungssaldo im selben Jahr 23 Personen, sodass die Bevölkerung insgesamt um 30 Personen (=1 %) wuchs. Dieser Bevölkerungszuwachs begründet sich durch einen verstärkten Zuzug sowie einen Geburtenüberschuss bei MigrantInnen. Dagegen waren der Wanderungs- und der natürliche Saldo in der Gruppe der Deutschen für 2019 negativ.

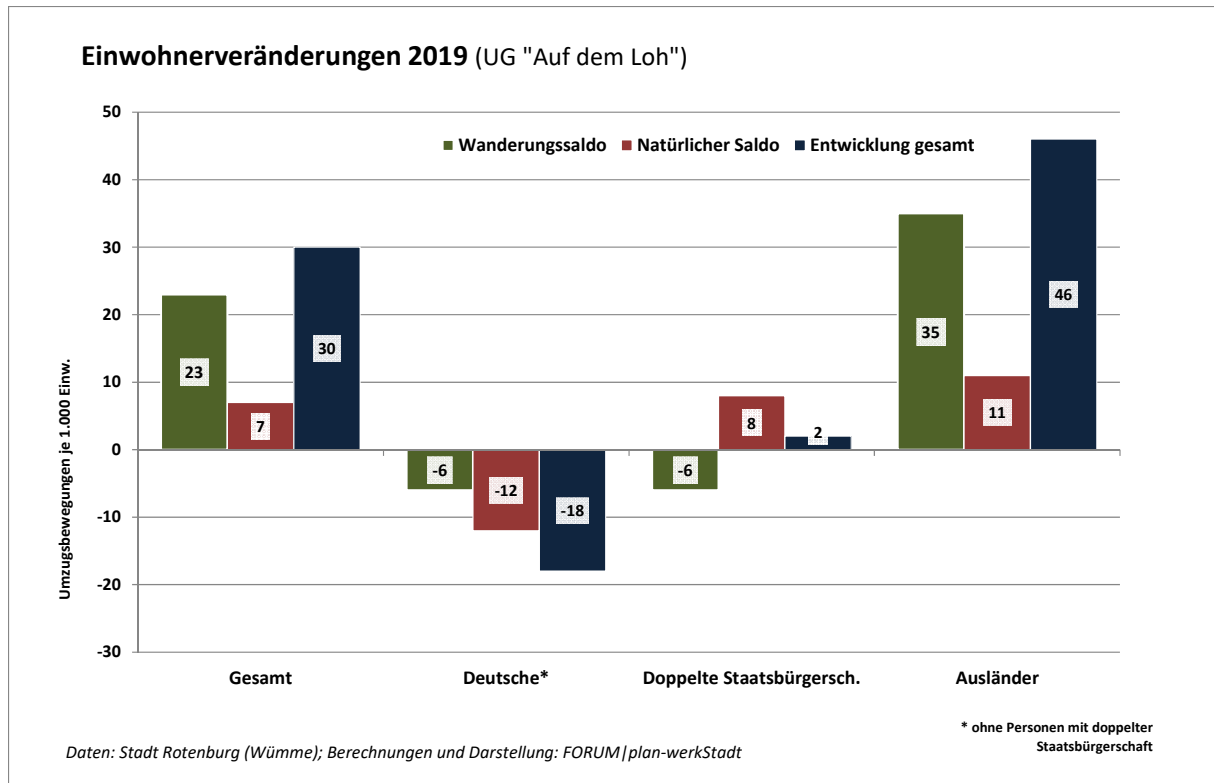


Abb. 116: Einwohnerveränderungen 2019 (UG „Auf dem Loh“)

Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt; Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

Wird die Bevölkerungsbewegung relativiert und auf 1.000 EinwohnerInnen der jeweiligen Gruppe bezogen, kann die Veränderungsdynamik innerhalb der betrachteten Gruppen dargestellt werden. Für das Untersuchungsgebiet zeigt sich, dass die Gruppe der ausländischen StaatsbürgerInnen die einzige Gruppe ist, die einen relativ deutlichen Bevölkerungsanstieg verzeichnet. Die Gruppen der deutschen StaatsbürgerInnen sowie derjenigen mit einer doppelten Staatsbürgerschaft verzeichnen einen relativen Rückgang der Bevölkerung. Die Frage, ob sich das Gebiet unter MigrantInnen besonderer Beliebtheit erfreut und ob zunehmend deutsche Haushalte aus dem Quartier fortziehen kann anhand der Zahlen nicht abschließend beantwortet werden, da keine Zahlenreihen für die Auswertung zur Verfügung standen.

Im Vergleich zum Untersuchungsgebiet „Innenstadt/Niederungen“ fällt auf, dass sich das dortige Bevölkerungswachstum vor allem auf einen verstärkten Zuzug deutscher StaatsbürgerInnen zurückführen lässt. Dies stellt einen deutlichen Unterschied zur Bevölkerungsentwicklung „Auf dem Loh“ dar, dessen Bevölkerungsanstieg sich vor allem durch den Zuzug von Menschen mit Migrationshintergrund begründet.

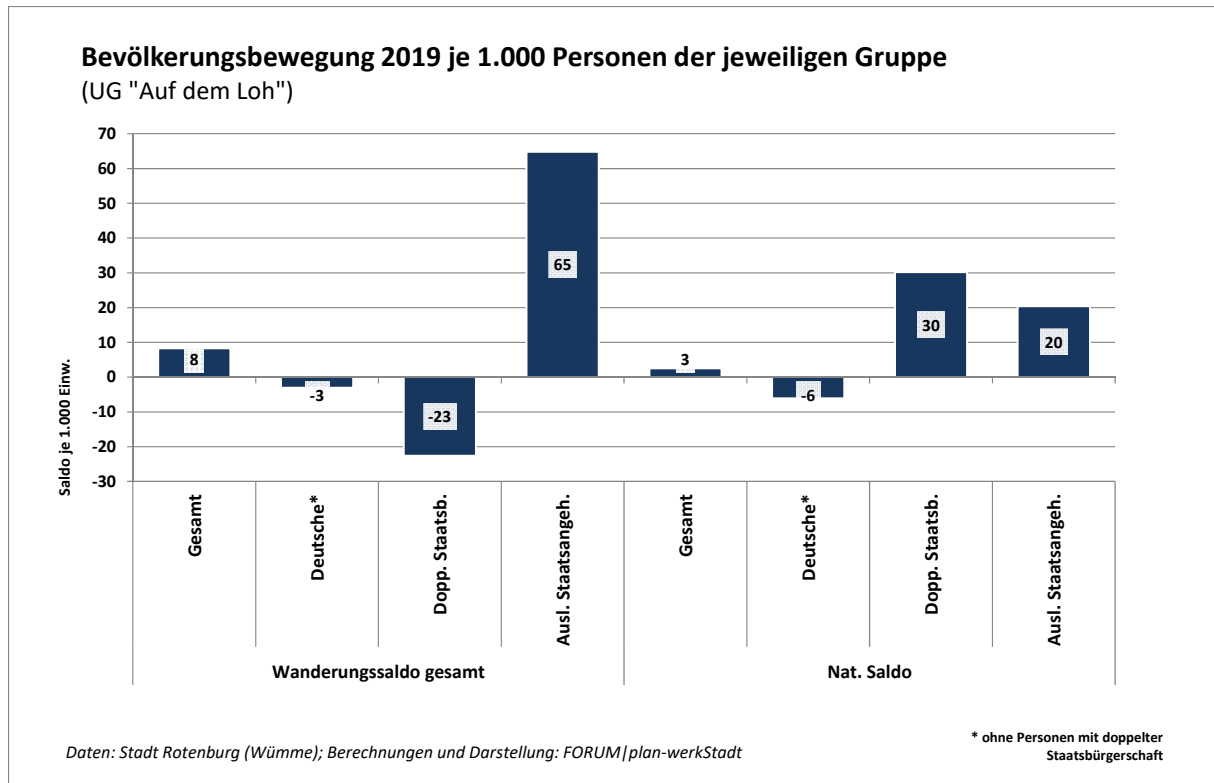


Abb. 117: Bevölkerungsbewegungen 2019 je 1.000 Personen der jeweiligen Gruppe (UG „Auf dem Loh“)
Darstellungen und Berechnungen: FORUM / plan-werkStadt; Daten: Stadt Rotenburg (Wümme)

Fazit

Das Untersuchungsgebiet Wohngebiet Auf dem Loh ist im Vergleich mit der Kernstadt und dem Untersuchungsgebiet Innenstadt ein junges Wohngebiet mit einem geringen Durchschnittsalter und dem höchsten Anteil an Kindern und Jugendlichen in Rotenburg (Wümme). Zugleich ist das Wohngebiet auch das internationalste Quartier in der Kernstadt mit vielen unterschiedlichen Nationalitäten auf überschaubarem Raum. Und es sind die MigrantInnen, die den Bevölkerungszuwachs durch Zuzüge und Geburtenüberschüsse begründen, während diese in der Gruppe der Deutschen für 2019 negativ ausfielen.

7 Nachweis städtebaulicher Missstände gem. § 136 BauGB

Das Baugesetzbuch (BauGB) unterscheidet zwei Arten städtebaulicher Missstände, die einerseits auf substanzielle baulich-städtebauliche und andererseits auf funktionale Missstände zielen: „Bei der Beurteilung, ob in einem städtischen [...] Gebiet städtebauliche Missstände vorliegen, sind insbesondere zu berücksichtigen

- 1) die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf
 - a) die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
 - b) die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
 - c) die Zugänglichkeit der Grundstücke,
 - d) die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
 - e) die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
 - f) die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
 - g) die vorhandene Erschließung,
 - h) die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung;
- 2) die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf
 - a) den fließenden und ruhenden Verkehr,
 - b) die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,
 - c) die infrastrukturelle Erschließung des Gebiets, seine Ausstattung mit Grünflächen, Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebiets im Verflechtungsbereich“.¹⁰

Die Bestimmung und Lokalisierung der städtebaulichen und funktionalen Missstände im Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ erfolgt auf Grundlage der vorangegangenen Bestandserhebung und -analyse (vgl. Kap. 6 Vertiefende Bestandsuntersuchungen) und der Öffentlichkeitsbeteiligung (vgl. Kap. 9 Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung) sowie durch die fachgutachterliche Beurteilung der örtlichen Gegebenheiten entsprechend des § 136 Abs. 3 BauGB. Zudem wird der Fokus auf soziale Missstände auf Grund der demografischen Zusammensetzung der hier ansässigen Bevölkerung gerichtet (vgl. Kap. 6.5 Soziodemographische Analyse) - insbesondere, „wenn es sich um benachteiligte innerstädtische oder innenstadtnah gelegene Gebiete oder verdichtete Wohn- und Mischgebiete handelt, in denen es einer aufeinander abgestimmten Bündelung von investiven und sonstigen Maßnahmen bedarf“ (§171 e (2) BauGB).

Dabei ergibt die zusammenfassende Bestandsanalyse des Untersuchungsgebietes das Bild eines vielschichtigen Stadtraums: Das Wohngebiet Auf dem Loh verfügt über besondere städtebauliche und strukturelle Stärken und Potenziale. Zugleich ist es aber auch durch diverse Missstände, Nutzungskonflikte und Defizite gekennzeichnet, die deutlichen Handlungsbedarf erfordern. Die herausgearbeiteten städtebaulichen Missstände werden nach städtebaulichen, wohnungswirtschaftlichen und funktionalen Missständen gegliedert und um die Darstellung sozialer und soziodemografischer Auffälligkeiten ergänzt.

¹⁰ vgl. § 136, Abs. 3 BauGB vom 11.06.2013 m.W.v. 20.09.2013

7.1 Städtebauliche Missstände

Die städtebaulichen Strukturen im Untersuchungsgebiet weisen diverse Defizite auf, die als städtebauliche Missstände definiert werden können. Sie werden im Folgenden zusammenfassend skizziert.

7.1.1 Räumliche Barrieren

Trotz zentraler Lage in der Kernstadt wird das Untersuchungsgebiet von den benachbarten Quartieren abgeschnitten - vorrangig durch Kfz-Verkehrstrassen. Entsprechend entsteht vielerorts der Eindruck, dass es sich um eine Insellage handelt: die Harburger Straße begrenzt das Gebiet im Westen, der Berliner Ring im Norden und die Soltauer Straße im Süden. Die umgebenden Verkehrsstraßen sind als Bundesstraßen ausgewiesen, werden intensiv und schnell befahren und die Möglichkeiten der gesicherten, komfortablen und gradlinigen Querung und Vernetzung mit der Nachbarschaft sind beschränkt.

Der Zugang in das Untersuchungsgebiet von der Innenstadt aus erfolgt über die B 71 (Am Sande / Soltauer Straße) und wirkt – ebenso wie die Zufahrt über die Harburger Straße / Berliner Ring – angesichts der breiten, verlärmten und unfallgefährdenden breiten Fahrbahnen wenig einladend. Zudem sind weder der Straßenverlauf noch die Quartierseingänge so gestaltet, dass sie Neugierde auf „das Dahinter“ wecken.

Eine weitere Barriere findet sich im Untersuchungsgebiet selbst: Der in Ost-West-Richtung verlaufende Fuß-, Radweg Sandhasenweg gliedert das Gebiet in einen nördlichen und einen südlichen Bereich. Aufgrund der parallel verlaufenden aufgegebenen Bahntrasse gewährt der Sandhasenweg nur an wenigen Stellen Durchlass.

Neben diesen „großen“ räumlichen Barrieren weist das Untersuchungsgebiet viele weitere „kleinere“ Barrieren auf, die nichts desto trotz für viele Personengruppen erhebliche Hürden darstellen. Hierzu gehören u.a. fehlende bzw. nicht abgesenkte, gesicherte Quermöglichkeiten, hohe Bordsteine, geringe Ausleuchtung bestimmter Bereiche sowie Treppen zur Erreichung von Wohngebäuden.

7.1.2 Städtebauliche Gestaltung

Die sehr heterogene Gebäudestruktur führt zur Wahrnehmung des Untersuchungsgebietes als Quartier mit sehr uneinheitlicher städtebaulicher Gestaltung und gleichförmig schlicht gestalteten Fassaden in den unterschiedlichen Teilbereichen: Auf verhältnismäßig engem Raum lassen sich Einfamilien-, Reihen- und Mehrfamilienhäuser unterschiedlichen Alters, Größe, Kubatur und Gebäudeausrichtung finden. Einige jüngere Gebäudekomplexe zwischen Sandhasenweg und Jägerhöhe / Berliner Ring / Leipziger Straße scheinen sich von ihrer Umgebung „abzuschotten“: Die giebelständig ausgerichteten Gebäude mit den vorgelagerten Garagen- oder Stellplatzanlagen verhindern den Bezug zum öffentlichen Straßenraum. Auch andernorts bedingen die vielen Garagenhöfe und Stellplatzanlagen erhebliche gestalterische Missstände – neben dem hohen Flächenverbrauch und der monofunktionalen Flächennutzung.

Die Gebäudevielfalt steht – mit Ausnahme der schlichten Fassadengestaltung - unverbunden und ohne „roten Gestaltungs-Faden“ nebeneinander, das Gebiet wirkt zusammenhangs- und rahmenlos.

Ein weiteres städtebauliches Defizit stellen undefinierte, ungeordnete städtebauliche Situationen dar, u.a. an der Harburger- und Dresdener Straße: Hier finden sich - angrenzend an den öffentlichen Straßenraum - größere Grün- und Freiflächen, deren Charakter undefiniert ist und die einen ungeordneten Eindruck vermitteln. Sie laden weder zum Verweilen, Entdecken oder Genießen ein, noch lässt sich erahnen, ob bzw. was hier geplant ist. Sie hinterlassen den Eindruck eines zerfasernden Straßenrandes.

7.1.3 Grünflächen und Freiräume

Das Untersuchungsgebiet vermittelt einen grünen Eindruck, der sowohl durch öffentliches als auch privates Grün geprägt ist. Trotz dieser Qualitäten fehlt Stadtgrün mit positiver Strahlkraft, attraktiver Gestaltung oder besonderen Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten. Die wenigen Grünflächen, wie z.B. das ehemalige Gleisbett parallel zum Sandhasenweg oder die Spielplätze weisen in der Regel geringe Gestaltungsqualitäten auf oder sind kaum als attraktive, einladende Freiräume wahrnehmbar. Eine größere Grünfläche fehlt im Quartier.

Öffentliche Grünflächen und Freiräume

- Der Lohmarkt als Eingangstor und das Quartier prägender Platz ist nicht als Freiraum mit Aufenthalts- und Gestaltungsqualität zu erkennen. Angesichts der hohen Dichte an parkenden Kfz geht die Wirkung des großen Platzes und z.B. der Blick auf das alte und baukulturell interessante Gebäude der Kreismusikschule verloren. Der monotone Platz weist keine Strukturierung und Zonierung auf und ist entsprechend ungeordnet und fehlgenutzt. Die versiegelte bzw. geschotterte Fläche ist in Warmwetterperioden staubig und heiß, bei Regenwetter matschig und schwer begehbar. Ein weiteres Gestaltungsdefizit stellen die diversen Wertstoffcontainer am nördlichen Ende des Lohmarkts dar, da sie den Blick auf den Platz und die umgebenden Gebäude versperren, unattraktiv aussehen, viel Fläche benötigen und ein steter Ort der Vermüllung sind. Der Lohmarkt könnte mehr als ein Parkplatz sein, allerdings liegen die städtebaulichen Potenziale derzeit brach.
- Der Sandhasenweg stellt eine attraktive Verbindung für den Rad- und Fußweg abseits vom Autoverkehr und in ruhiger grüner Lage dar. Allerdings fehlen entlang des Weges Aufenthalts- und Pausenmöglichkeiten, wie z.B. Sitzgelegenheiten. Zugleich ist die parallel verlaufende Trasse der ehemaligen Bahn bislang nicht in die Gestaltung einbezogen worden, sodass sie - in weiten Teilen durch Zäune abgegrenzt – unbegehrbar und kaum überquerbar ist und einen kaum nutzbaren Grünstreifen bildet. Damit liegt ein erhebliches Potenzial in dem hochverdichteten und mit wenig attraktiven und nutzbaren Grünflächen und Freiräumen ausgestatteten Gebiet brach.
- Die im Untersuchungsgebiet vorhandenen Spiel- und Bolzplätze sind teilweise in schlechtem Zustand und weisen deutlichen Sanierungsbedarf auf. Den Plätzen fehlt vielfach ein Raumkonzept und eine hochwertige Anregungs- und Gestaltungsqualität, in der unterschiedliche Bereiche definiert und Anregungen und Erlebnisqualitäten für verschiedene Nutzergruppen gegeben werden. Auf einigen Plätzen sind vor allem die Spielgeräte, aber auch die begleitenden Strukturen wie Bänke und Mülleimer in schlechtem Zustand, wünschenswerte Ergänzungen wie z.B. Fahrradabstellanlagen fehlen. Die Zuwegungen, Anbindung und Erreichbarkeiten der Plätze sind bis auf wenige Ausnahmen schlecht zu erkennen und ungenügend ausgestaltet. Eine barrierefreie Erreichbarkeit und Bepielbarkeit der Plätze ist kaum gegeben.
- Weitere größere öffentliche Grün- und Freiflächen sind im Untersuchungsgebiet nicht vorhanden, d.h. angesichts der Bevölkerungsdichte und -struktur fehlen entsprechende Räume als Treffpunkte und Kommunikationsorte sowie für Bewegung und Aufenthalt für den gesellschaftlichen Austausch und die Identifikation mit dem Quartier. Vor dem Hintergrund der Förderung von Umweltgerechtigkeit – also der Bereitstellung und Nutzbarmachung von Freiraumangeboten für alle unterschiedlichen Nutzergruppen – ist das Fehlen öffentlicher Grünflächen und Freiräume sehr kritisch zu bewerten.
- Vermüllung ist nicht nur auf dem Lohmarkt, sondern auch entlang der Straßenräume vielfach eine Herausforderung, ebenso wie auf halböffentlichen Grün- und Freiflächen.

Halböffentliche und private Grünflächen und Freiräume

Im Wohngebiet Auf dem Loh fallen die vielen Grünflächen zwischen den in der Regel mehrgeschossigen Gebäuderiegeln (Abstandsgrün) auf. Diese Rasenbrachen sind i.d.R. untergenutzt und nicht gestaltet, sie bieten keine Gestaltungs-, Aufenthalts- oder Nutzungsqualitäten. Zudem vermitteln einige Flächen einen vernachlässigten und verwilderten Eindruck. In einigen Fällen gehen diese uninspirierten Brachen noch mit zusätzlicher Vermüllung und allgemeiner Vernachlässigung durch mangelnde Instandhaltung der Freiflächen (u.a. abgebrochenen Rasenkanten usw.) einher.

Die halböffentliche Grünfläche an der Leipziger Straße grenzt sich und die dahinter liegende Wohnbebauung durch eine dichte Strauchschicht und Bäume ab, die Sicht- und Austauschbeziehungen sowie Nutzungsmöglichkeiten verhindern.

Rund um die Einfamilien- und Reihenhäuser, aber auch entlang einiger Straßenzüge mit Eigentumswohnungen in mehrgeschossigem Wohnungsbau finden sich private Grünflächen und Freiräume. Viele dieser Gärten verstecken sich hinter Mauern und hohen Hecken, viele sind durch hohe Versiegelungsanteile geprägt.

7.1.4 Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel

Das Untersuchungsgebiet weist bislang wenig Ansätze zum Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel auf: Nach Inaugenscheinnahme ist der weitaus größte Teil der Gebäudesubstanz nicht energetisch ertüchtigt. Außerdem zeichnet sich das verdichtete Quartier durch einen hohen Versiegelungsgrad von Plätzen, Straßen und Wegen (u.a. Lohmarkt, Berliner Ring/Dresdener Straße) aus und die Mobilität wird trotz der zentralen Lage durch den Kfz-Verkehr dominiert. Zudem findet sich entlang einiger Hauptverkehrsstraßen kaum Straßenbegleitgrün bzw. ist das vorhandene Grün vielfach vergreist und bedarf einer Qualifizierung entsprechend heutiger Erkenntnisse. Ein geeigneter Umgang mit den großen Mengen an Niederschlagswasser bei Starkregenereignissen durch Retentionsmaßnahmen ist ebenfalls nicht erkennbar. Auch die Sicherstellung von ganzjährig pflanzenverfügbarem Wasser bei längeren Trockenperioden ist nicht gegeben.

7.1.5 Straßenraum

Ein eklatanter städtebaulicher Missstand im Untersuchungsgebiet resultiert aus dem hohen Kfz-Verkehr. Besonders auf den das Gebiet begrenzenden Bundesstraßen, aber auch die in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fuhrenstraße sind sowohl wegen des hohen Kfz-Aufkommens, der gefahrenen Geschwindigkeiten und durch die geringe Gestaltungsqualitäten charakterisiert: Die Straßen sind funktional ausgerichtet und weisen keine Aufenthaltsqualitäten, „Identifikationsanker“ oder „Hingucker“ auf.

Innerhalb des Untersuchungsgebietes fallen vor allem die hohe Präsenz und der hohe Flächenverbrauch auf, die mit dem rollenden und ruhenden Kfz-Verkehr einhergehen und sowohl im öffentlichen als auch im privaten Raum zu erheblicher Versiegelung, monofunktionalen Flächenbrachen (u.a. Lohmarkt) und schädlichen Umweltfolgen führen. Die vielfach engen Straßenräume werden fast überall vom Kfz-Verkehr dominiert, sodass es vielfach zu Nutzungskonflikten zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen kommt und z.B. der Rad- und Fußverkehr häufig ausweichen muss. Besonders für den Fußverkehr stehen teilweise nur sehr schmale und verschwenkt geführte Fußwege zur Verfügung. In einigen Bereichen, wie z.B. im Holzweg fehlt neben einer Straßenraumgestaltung auch eine Nutzungszuweisung, was bei vielen AutofahrerInnen zu der Fehlannahme führt, dass sie den gesamten Straßenraum nutzen dürften.

Zudem sind einige Mündungsbereiche unübersichtlich gestaltet und es fehlt an Einsehbarkeit, wie z.B. Große Gartenstraße / Sandhasenweg oder Abzweig Lohstraße / Birkenweg.

Weitere gestalterische und funktionale Missstände ziehen sich entlang der Potsdamer Straße: Zum einen zweigt von hier aus – versteckt zwischen den Gebäuden der südlichen Straßenseite – eine unattraktiven Durchwegung zum Sandhasenweg ab (vorbei am Bolzplatz), die aufgrund ihrer Enge (kein Ausweichen möglich) und schlechten Beleuchtung als Angstraum erlebt werden kann. Zum anderen ist die Straßenraumgestaltung im Bereich der Rückseite des E-Centers nicht gestaltet und es fehlt soziale Kontrolle.

7.2 Wohnungswirtschaftliche Missstände

Das „Wohngebiet Auf dem Loh“ zeichnet sich durch eine sehr vielfältige Gebäudestruktur mit unterschiedlichsten Wohnangeboten aus. Bei den Ortsbegehungen wurden jedoch erhebliche Sanierungsbedarfe und der augenscheinlich hohe Sanierungsstau – besonders auch an Gebäuden mit diversen EinzeleigentümerInnen – an vielen Gebäuden festgestellt – insbesondere an Dach, Fassade/Sockel sowie Fenstern und Türen. Diverse wohnungswirtschaftliche Akteure wiesen in Gesprächen darauf hin, dass auch in vielen Hausinnenbereichen erheblicher Handlungsbedarf besteht.

Zu den baulichen Defiziten des Gebäudebestandes gehören zudem auch die vielen Barrieren, die es bis zur Erreichung der Gebäude, aber auch innerhalb der Gebäude zu überwinden gilt. Barrierefrei zu erreichende bzw. barrierefreie Wohnungen gibt es im Untersuchungsgebiet nur wenige.

Zudem gibt es im Untersuchungsgebiet kaum Begegnungsmöglichkeiten, z.B. in Form von Gemeinschaftsräumen, -wohnungen in den Gebäuden – die ebenfalls zum Abbau von – ganz anders gearteten Barrieren beitragen könnten.

Insbesondere an den Mehrfamilienhäusern finden sich kaum ebenerdige und gesicherte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder, Rollatoren oder Kinderwagen. Da die Treppen in die Kellerräume vielfach sehr steil sind, bleiben entsprechende Gefährte – ebenso wie z.B. Mülltonnen – häufig ungesichert und ungeordnet vor der Haustür stehen und schränken die Qualitäten des Wohnumfeldes deutlich ein.

Zu den wohnungswirtschaftlichen Missständen gehören zudem auch die vielen Garagenanlagen/-höfe im Wohngebiet Auf dem Loh, die vielfach aufgrund ihrer Größe nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprechen und zweckentfremdet werden, einen vernachlässigten Eindruck vermitteln, tw. erhebliche Vandalismusschäden aufweisen und Transparenz, Orientierung und Sichtbeziehungen versperren und Unsicherheiten vermitteln.

Eine weitere Auffälligkeit sind die sehr heterogenen Eigentümerstrukturen im Untersuchungsgebiet – es gibt eine Vielzahl von EigentümerInnen, die nach Auskunft der Wohnungsmarktakteure nur ihre eigene oder wenige Wohnungen oder einzelne Gebäude besitzen. Dies erschwert im Allgemeinen die Kontaktaufnahme und ein aufeinander abgestimmtes, gemeinsames Handeln für das Quartier.

7.3 Funktionale Mängel

7.3.1 Straßenraum

Barrieren

Die Benutzbarkeit des öffentlichen Straßenraums im Untersuchungsgebiet ist durch eine Vielzahl unterschiedlicher Barriere beeinträchtigt. Dazu gehören u.a. ungesicherte oder fehlende Querungen (u.a. Verlängerung Sandhasenwegs über die Harburger Straße, Fuhrenstraße in Höhe Birken-, Holz-

weg), zu hohe und nicht abgesenkte Bordsteine, schmale, teilweise stark verschwenkte oder plötzlich endende Gehwege (u.a. Rehsauer Straße), fehlende Kennzeichnungen für sehbehinderte Menschen oder die unzureichende Beleuchtung.

Verkehr

Rad- und Fußverkehr

Für den Fuß- und Radverkehr mangelt es vielerorts an Infrastrukturen, wie z.B. Sitzmöglichkeiten, Wegeverbindungen, Beschilderungen oder gesicherte (und wettergeschützte) Radabstellmöglichkeiten. In einigen Bereichen lassen sich deutliche Mängel im Wegebelag feststellen, wie z.B. Harburger Straße, Birkenweg oder im unteren Teil Große Gartenstraße.

Nutzungskonflikte zwischen den unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen entstehen vor allem dort, wo wenig Fläche zur Verfügung steht – wie z.B. entlang der Soltauer Straße für den Fuß- und Radverkehr oder entlang des nördlichen Abschnitts der Jägerhöhe für den Kfz- und den Radverkehr.

Insbesondere der Fuß- und Radverkehr sind durch den rollenden und ruhenden Verkehr im Untersuchungsgebiet gefährdet. Diese ereignen sich vielfach an Kreuzungen und Einmündungen (u.a. Fuhren-, Soltauer Straße, aber auch entlang der Freudenthalstraße, einem besonderen Gefährdungsbereich für den Schülerverkehr und der Jägerhöhe – hier vor allem im Bereich der Querung mit dem Sandhasenweg und der Angerburger Straße).

Kfz-Verkehr

- Die Dominanz des Kfz-Verkehrs führt in den stark befahrenen Straßen zu Missständen wie Barrieren, Flächenverbrauch, Unfallgefahren – auch und besonders auf den Schulwegen der Grundschulkinder – u.a. Freudenthal-, Pillauer-, Soltauer-, Fuhren- und Königsberger Straße. Die Freudenthalstraße mit dem Standort Stadtschule ist zudem durch ein hohes Kfz-Aufkommen und -Geschwindigkeiten belastet.
- Unfallgefahrenpunkte mit gestalterischen Defiziten und Handlungsbedarf finden sich im Bereich Jägerhöhe (s.u.) sowie im Umfeld der Schulen an der Kreuzung Fuhrenstraße / Soltauer Straße und Fuhrenstraße / Birkenweg / Königsberger Straße und Freudenthalstraße.
- In einigen kleineren Straßen führen die separaten Raumaufteilungen für die unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen zu deutlichen Flächenengpässen für alle (u.a. Am Galgenberg) – teilweise bei gleichzeitig schlechtem baulichem Zustand. So weist die Jägerhöhe – u.a. im Bereich der Kreuzungen mit dem Sandhasenweg, mit der Angerburger Straße und dem Upaltenweg/Auf dem Loh - dringenden Handlungsbedarf aufgrund der Unfallgefahren aus, die durch den ruhenden und rollenden Kfz-Verkehr entstehen. Der Holzweg ist bislang in seinem östlichen Bereich noch nicht ausgebaut – auch hier besteht Handlungsbedarf, der eine den Anforderungen entsprechende Aufteilung der Räume berücksichtigt.
- Ein weiterer funktionaler Missstand ist der hohe Flächenbedarf des ruhenden Verkehrs, so dass diese Flächen zu monofunktionalen Räumen verkommen. Neben den Garagenanlagen gehören dazu das Straßen begleitende Parken, das zu erheblichen Beeinträchtigungen (u.a. Sicht Einschränkungen, Reduzierung der Aufenthaltsqualität öffentlicher Räume, Barrieren) führt. Der Parkplatz Lohmarkt, ursprünglich nicht für diese Funktion vorgesehen, wird derzeit auf die Parknutzung reduziert und kann seinen städtebaulichen Funktionen nicht gerecht werden.

Grünflächen und Freiräume

Im Untersuchungsgebiet fehlen größere, zusammenhängenden und attraktiv gestaltete öffentliche Grün- und Freiflächen. Das vorhandene Grün - z.B. Straßenbegleitgrün - erscheint in einigen Bereichen in seiner Überlebensfähigkeit bedroht und sollte gesichert und weiterentwickelt werden.

Der Lohmarkt wird – mit Ausnahme der zweimal jährlichen Bespielung durch den Jahrmarkt – weitgehend monofunktional genutzt, was einer so großen Fläche in zentraler, verdichteter Lage nicht gerecht wird (s.o.). Auch für die Wertstoffinsel muss ein alternativer Standort gefunden werden.

Bei einer Neugestaltung von Spiel- und Sportflächen ist auf deren anregende, bewegungsfördernde und barrerefreie/-arme Gestaltung zu achten, um auch Menschen mit Handicaps die Nutzung zu ermöglichen.

Soziale Infrastruktur

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich - besonders für Jugendliche und junge Erwachsene - durch geringe bzw. fehlende Angebote für diese Altersgruppe aus. In Beteiligungsmodulen wurde aus dieser Gruppe immer wieder der Wunsch nach (überdachten) Treffpunkten und einem „richtigen“ Kino formuliert.

Auch bei der - direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzenden - Kita „Kinderarche“ der ev. Auferstehungsgemeinde besteht erheblicher Raumbedarf, hier wird dringend mehr Platz für die vorhandenen und wünschenswerten Aufgaben und Angebote benötigt. Es ist zu prüfen, wie diese erforderlichen Bedarfe gedeckt und im Sinne von bislang fehlenden bzw. unzureichenden Angeboten für die Quartiersbevölkerung geschaffen werden können.

Der intensiv genutzte Schulhof der Stadtschule hat immer wieder Probleme mit Vandalismus und dessen Folgen, die hier verstärkt zutage treten – auch hier besteht Handlungsbedarf.

7.4 Soziale und soziodemografische Auffälligkeiten

Die Einwohnerstruktur des Untersuchungsgebietes ist sehr heterogen – Chance und Herausforderung zugleich für das Quartier. Ethnische Konflikte auf dem Schulhof der Stadtschule, Lautstärke und auch mal Handgreiflichkeiten, unterschiedliche Tagesrhythmen und kulturelle Gepflogenheiten sind ebenso ein Ausdruck davon wie der hohe Anteil an Kindern mit Migrationshintergrund in der Kita sowie der Unterstützungsbedarf von Eltern und anderen QuartiersbewohnerInnen.

In dem Wohngebiet fehlen Orte der Begegnung, des Aufenthaltes und des Miteinanders für den interkulturellen und auch den generationenübergreifenden Austausch, es fehlen Angebote für „Lücke-Kinder“, Jugendliche und junge Erwachsene, z.B. in Form von Gemeinschafts-, Multifunktions- oder integrativen bzw. inklusiven Betreuungsräumen. Und es fehlt an (sozialen) Beratungs- und Informationsangeboten für alle Altersgruppen sowie an Strategien und Angeboten, um das teilweise geringe nachbarschaftliche, kulturelle und generationenübergreifende Miteinander im Quartier zu stärken.

Das Untersuchungsgebiet zeichnet sich durch Angebotsdefizite im medizinischen Versorgungsbereich aus - sowohl mit Blick auf ÄrztInnen als auch sonstige gesundheitsbezogene Dienstleistungen.

Die eigentlich gute Ausstattung mit Nahversorgungsangeboten für den täglichen Bedarf entpuppt sich bei näherer Betrachtung für BewohnerInnen der östlichen Straßenzüge des Untersuchungsgebiets als Herausforderung sofern sie zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind, da von hier aus weite Wege zu den Nahversorgern zurückzulegen sind.

Die nachstehende Karte fasst - soweit möglich - die städtebaulichen Missstände zusammen:

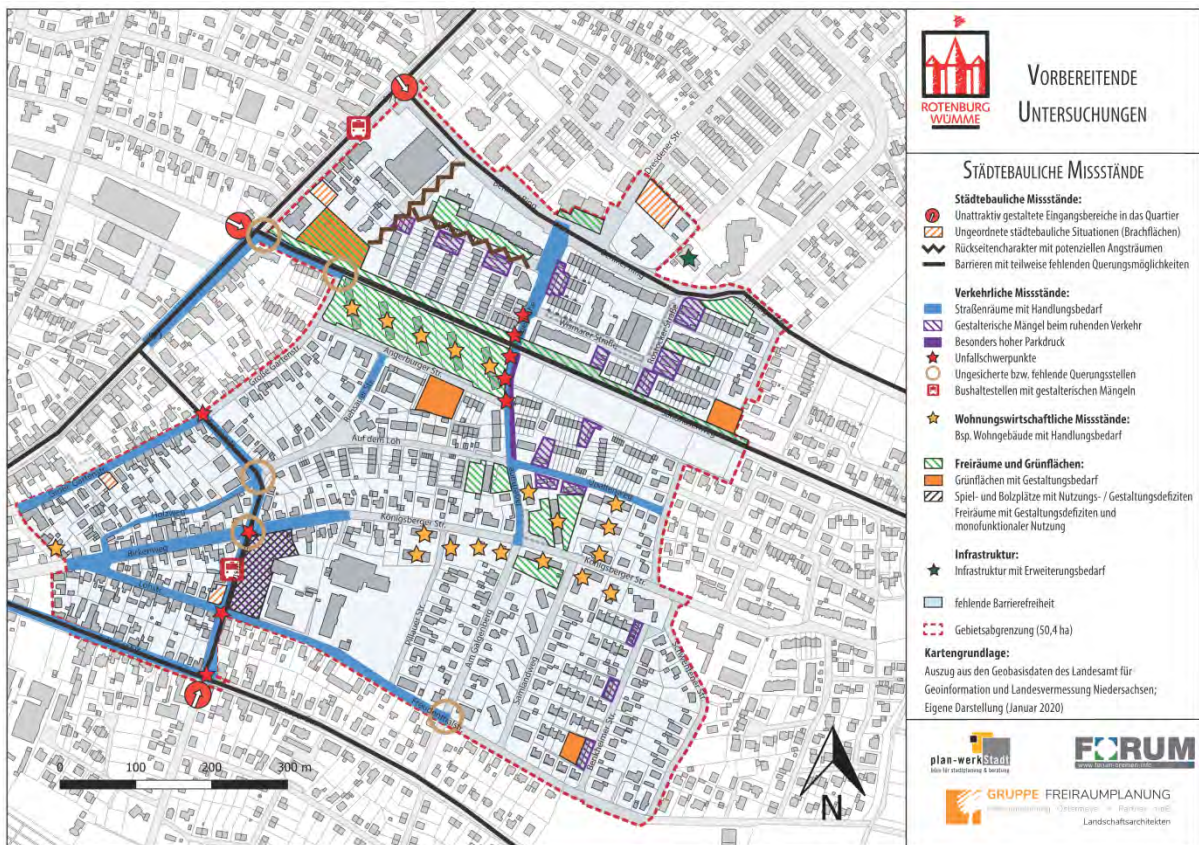


Abb. 118: Städtebauliche Missstände Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ (vergrößerte Darstellung im Anhang)

7.5 SWOT-Analyse

Mit der SWOT-Analyse werden die Stärken und Schwächen sowie die Chancen und Risiken im Untersuchungsgebiet einander gegenüber gestellt. Diese Gegenüberstellung basiert auf der Auswertung der vor Ort-Bestandserhebungen und -analysen, vorliegender Konzepte und Gutachten, statistischem Datenmaterial, der Rückmeldung der Träger öffentlicher Belange und Erkenntnissen aus diversen Akteursgesprächen, Bürgerbeteiligungsmodulen sowie Interviews mit den Fachverwaltungen. Ziel der SWOT-Analyse ist das Erkennen des vorrangigen Handlungsbedarfs und die Bewertung möglicher Handlungsoptionen.

Stärken	Schwächen
Wohnen • Innenstadtnahe attraktive Wohnlage • Durchmisches Wohngebiet aufgrund des vielfältigen Angebotes unterschiedlicher Wohnformen/-typen • Verfügbarkeit von günstigem Wohnraum • Wenig Leerstände • Viele Grün- und Abstandsflächen • Einige Potenzialflächen für bspw. nachfragegerechten Wohnungsbau	Wohnen • Schlechter baulicher Zustand und erhöhter Sanierungsbedarf von Wohngebäuden im preisgünstigen Marktsegment • Energetischer Sanierungsbedarf • Unzureichende bis keine Barrierefreiheit an und in den meisten Gebäuden • Ungestaltete und unattraktive Grün- und Freiflächen • Vermüllung und Vandalismus in einigen Bereichen • Heterogene Eigentümerstruktur erschwert gemeinsames Handeln
Städtebauliche Struktur • Kleinteiligkeit und Maßstäblichkeit der Bebauungsstrukturen • Orientierung an historischem Straßen- und Wegenetz lassen insbesondere im südwestlichen Teil alte Strukturen erkennen • Dichtes (Fuß- und Rad)Wegenetz • Sandhasenweg als attraktive Ost-West Verbindung	Städtebauliche Struktur • Uneinheitliches Ortsbild • Monotone Fassadengestaltung • Geringe Aufenthalts- und Gestaltungsqualitäten im öffentlichen Raum • Barrierewirkung der das Gebiet begrenzenden Hauptstraßen • Prägung des Ortsbildes durch den Kfz -Verkehr • unzureichende An- und Einbindung sowie Zuwegung der Grün- und Freiflächen
Stadtgrün, Freiräume, Klima und Umwelt • Viele Grünflächen und Freiräume, viele Grünflächen zwischen den Gebäuden • Gute Erreichbarkeit der umliegenden Landschafts- und Naturräume • Bepflanzung von Verkehrsinseln mit Wildblumen und Bäumen sorgt für mehr Biodiversität und Gestaltungsqualität • Viele mit Bäumen begrünte Straßenräume • Viele Spiel- und Bolzplätze • Sandhasenweg als lineare Grünverbindung • Große Potentialräume für Retentionsflächen und andere Maßnahmen zur Klimaanpassung	Stadtgrün, Freiräume, Klima und Umwelt • Wenig öffentliche nutzbare und zugängliche Grünflächen und Freiräume • Ein Großteil der Grünflächen und Freiräume bieten keine Gestaltungs- und Aufenthaltsqualitäten • Kein ökologischer Mehrwert des vielen Abstandsgrüns • Gleichförmig gestaltete und wenig anregende Spiel- und Bolzplätze, tlw. in baulich schlechtem Zustand • Vor allem den Hauptverkehrsstraßen fehlt Gestaltungsqualität • Mit der derzeitigen Nutzung des Lohmarkts wird das Potenzial eines großen Freiraumes weitestgehend verschenkt • Potentiale des Sandhasenwegs und der angrenzenden Bahntrasse als attraktiven Grünzug noch nicht ausgeschöpft • Kaum Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels
Einzelhandel und Versorgung, lokale Ökonomie • Nahversorgung ist für weite Teile der Quartiersbevölkerung zu Fuß oder mit dem Rad zu erreichen • Nähe zu Versorgungsmöglichkeiten und Arbeitsplätzen in der Innenstadt, Rotenburger Werke, Krankenhaus, Gewerbegebiete • Durch die geringe Anzahl gewerblicher Nutzung entfallen Nutzungskonflikte • Kaum gewerbliche Leerstände	Einzelhandel und Versorgung, lokale Ökonomie • Weite Wege zur Nahversorgung für die im östlichen Bereich des Quartiers lebende Bevölkerung • Wenig Arbeitsplätze im Quartier
Bildung, Kultur, Freizeit, Soziales, Gesundheit • Standort diverser Bildungs- und Kinderbetreuungsangebote • Diverse Glaubenseinrichtungen • Nähe zu Kultur- und Freizeitangeboten in der Innenstadt • Seniorenbezogene Angebote • Zu prüfende Raumpotenziale: Saal der Kreismusikschule, Räume in der ev. Auferstehungsgemeinde	Bildung, Kultur, Freizeit, Soziales, Gesundheit • Wenig Kultur- und Freizeitangebote direkt im Quartier, insbesondere für Kinder und Jugendliche • Raumbedarf für unterschiedliche soziale Infrastruktureinrichtungen • Bedarf an Beratungs- und Vernetzungsangeboten • Hoher Parkdruck durch die Schülerschaft der BBS und die Angestellten des Klinikums • Keine AllgemeinmedizinerInnen im Gebiet • Teilweise wenig nachbarschaftliches Miteinander und unzureichende Netzwerke

Stärken	Schwächen
Verkehr/Mobilität • Sandhasenweg als attraktive Ost-West Verbindung für den Fuß- und Radverkehr • Viele Wohnwege, die Transparenz und Durchlässigkeit erzeugen, insbesondere im nördlichen Teilgebiet • Diverse Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, weitgehende Ausweisung als Tempo 30-Gebiet • Gute Anbindung an die Innenstadt • In Teilen des Quartiers viele Parkplätze (vgl. auch Schwächen) • Anbindung des Quartiers an den Busverkehr	Verkehr/Mobilität • Unzureichende Schulwegsicherheit • Diverse Unfallschwerpunkte • Tlw. schlechter Zustand der Wege und Fahrbahnen • Ohne den Bürgerbus unzureichende Anbindung an den ÖPNV • Unattraktive Erschließung des Gebietes für den Fuß- und Radverkehr • Prägung des Straßenbildes durch tlw. nicht mehr zeitgemäße, zweckentfremdete Garagenanlagen und überdimensionierte Parkflächen mit hohem Flächenverbrauch • In Teilbereichen Defizit an Abstellmöglichkeiten für den ruhenden Verkehr • Tlw. schmale bzw. fehlende Gehwege • Barrieren für den Fuß- und Radverkehr durch schmale Wege, hohe Bordsteine, sanierungsbedürftige Beläge, unregelmäßige Bordsteinabsenkungen und den ruhenden Verkehr • Unzureichende Radverkehrsinfrastruktur
Chancen	Risiken
• Gestalterische Aufwertung (halb-) öffentlicher Grünflächen und deren Nutzungsmöglichkeiten • Aufwertung diverser Spiel- und Bolzplätze • Neugestaltung des Lohmarkts als attraktive Potenzialfläche • Lagevorteile durch die unmittelbare Nähe zur Innenstadt • Herstellung von Barrierefreiheit/-armut • Stärkung der Nahmobilität • Umsetzung von Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Klimaanpassung • Stärkung der Biodiversität • Nachfragegerechte Nachverdichtung auf Brachen	• Zunahme von Vermüllung und Vandalismus im Zuge von Trading-Down-Effekten • Weitere bauliche Vernachlässigung des Gebäudebestands • Zunahme sozialer Problemlagen • Verfestigung eines negativen Images nach außen • Erhöhter Parkdruck und verstärkter Kfz-Verkehr • Verdrängung der ansässigen BewohnerInnen durch Aufwertung und Sanierung des Gebiets inkl. des Wohnraums im preisgünstigen Marktsegment • Verlust der Vitalität und Leistungen der vorhandenen Vegetation

8 Öffentliches Interesse an einer einheitlichen und zügigen Durchführung

Die Notwendigkeit einer Sanierung des Untersuchungsgebietes „Wohngebiet Auf dem Loh“ in Rotenburg (Wümme) ist in den vorangegangenen Kapiteln dargelegt worden. Die Komplexität des Erneuerungskonzeptes erfordert qualifizierte Rechts- und Verfahrensinstrumente.

In der Abwägung der gebotenen Instrumente reichen Maßnahmen des allgemeinen Städtebaurechts dafür nicht aus. Deshalb ist für die Vorbereitung und Durchführung der Sanierung die Anwendung des besonderen Städtebaurechts (vgl. § 136 ff. BauGB) sowohl das geeignete als auch notwendige Mittel.

Der Nachweis des qualifizierten öffentlichen Interesses ist auch darin zusehen, dass die Erneuerung des Gebietes dem Gemeinwohl der Stadt Rotenburg (Wümme) insgesamt dient, da der Bereich wichtige Wohnfunktionen für die Stadt erfüllt.

9 Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Die Erarbeitung der vorbereitenden Untersuchung erfolgte in enger Abstimmung mit der Verwaltung sowie mit Akteuren und der breiten Öffentlichkeit – trotz der durch die Corona-Pandemie eingeschränkter Bedingungen. Die unterschiedlichen Module zur Öffentlichkeitsarbeit, Akteurs- und Bürgerbeteiligung werden nachfolgend skizziert. Die Ergebnisse flossen in die Projektbearbeitung ein.

9.1 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Für die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange (TöB) versendete die Stadt Rotenburg (Wümme) am 17. Februar 2020 80 Anschreiben mit den erforderlichen Unterlagen für die Beteiligung für die VU Wohngebiet Auf dem Loh - zusammen mit den Unterlagen für die vorbereitende Untersuchung Innenstadt /Niederungen. Der Rücklauf war bis zum 13. März 2020 terminiert. Seitens der Träger gab es 25 Rückmeldungen (31,25%). Einige Träger äußerten keine Anregungen, andere gaben konkrete Hinweise für die geplante Weiterentwicklung und Sanierung des Quartiers. Dazu zählen u.a. der Wunsch nach Erhalt der Ablesbarkeit des historischen Parzellengefüges und der typischen Formen von Straßen und Plätzen sowie nach angemessener Maßstäblichkeit bei Neubauten, die Vermeidung architektonischer Monotonie und eine höhere Gestaltqualität der Fassaden, um das städtebauliche Erbe stärker in die heutigen Gestaltungsabsichten einzubeziehen. Barrierefreiheit, sichere Verkehrswege – u.a. ein Tempolimit auf 30km/ und ein Fußgängerüberweg an der Fuhrenstraße - und eine bessere Anbindung an den ÖPNV sind weitere Anforderungen aus Sicht der TöB. Einige Hinweise beziehen sich auf Aspekte, die zu einem späteren Zeitpunkt zu berücksichtigen sind, da ihnen gegenwärtig noch keine Relevanz zukommt. Viele Träger öffentlicher Belange bitten um Beteiligung im weiteren Verfahren. Die ausführliche Übersicht der Rückmeldungen aus der TöB-Beteiligung findet sich im Anhang.

9.2 Bürger- und Akteursbeteiligung

Zum Prozessauftakt fand im Herbst 2019 eine öffentliche Informations- und Bürgerveranstaltung zum ISEK und den VU in der Integrierten Gesamtschule in Rotenburg (Wümme) statt, zu der ca. 100 Teilnehmende kamen. Neben der Begrüßung und Einführung in die Aufgabenstellung mit ihren Herausforderungen erläuterte das Bearbeitungsteam die rechtlichen Rahmenbedingungen und stellte die ersten Eindrücke der Bearbeitung insbesondere der Bestandserhebung vor (Information). Im II. Teil der Veranstaltung wurden die Teilnehmenden gebeten, zu vier Stationen (Kernstadt, Innenstadt, Auf dem Loh und Niederungen) zu wandeln, um jeweils anhand von Leitfragen ihre Kenntnisse, Anregungen und Meinungen zur künftigen Entwicklung abzugeben und in gemeinsamer Runde zu erörtern. Abschließend fand im Plenum eine Kurzvorstellung der Ergebnisse statt. Das Untersuchungsgebiet Wohngebiet Auf dem Loh wurde dabei u.a. wegen seiner Vielfalt und Buntheit ebenso gewürdigt, wie wegen des erschwinglichen Wohnraums, der zentralen Lage, der engen Straßen (= Beitrag zur Verkehrsberuhigung) und gelungenen städtebaulichen Maßnahmen (z.B. Mündung Auf dem Loh / Rehsauer Straße, Schulhof Stadtteilschule), das Kleingartengebiet Friedland e.V. oder das Gelände und die Arbeit der evangelischen Auferstehungs-Kirchengemeinde am Berliner Ring.

Es wurde aber auch dringender Handlungsbedarf formuliert wie z.B. der Zustand und die Gestaltung einiger Wohngebäude sowie die umgebenden Abstandsgrünflächen und die unzureichende Gestaltung von Spielplätzen, die Vielzahl unterschiedlicher Barrieren, die unzureichende Aufenthaltsqualität entlang des Sandhasenwegs, die Gestaltung und Nutzbarkeit des Lohmarkts, die vielfach mangelhafte Straßenraumgestaltung, das Fehlen eines Kulturhauses/(sozialen) Begegnungszentrums für das Quartier (u.a. Kino) - vor allem für junge Menschen. Sehr kontrovers diskutiert wurde das Thema ruhender Kfz-Verkehr und damit einhergehend die Fragen nach der künftigen Gestaltung und Nutzung des Lohmarktes. Die Dokumentation der Veranstaltung findet sich im Anhang.

9.3 Akteursgespräche

Mit knapp über 20 Akteursgesprächen (u.a. Leitung Stadtschule, Volkshochschule, Kreismusikschule, Berufsbildende Schule, ev. Auferstehungsgemeinde, Leitung KiTa Kinderarche, verschiedenen Wohnungsmarktakeure usw.) fanden deutlich mehr Gespräche statt, als ursprünglich vorgesehen. Dabei standen die jeweiligen Erfahrungen der Akteure mit dem Quartier und seinen BewohnerInnen im Fokus. Die Gespräche vermittelten den GutachterInnen einen vertieften Einblick in die Strukturen, besonderen Herausforderungen und Potenziale des Gebietes und gaben für die Projekterarbeitung wichtige Impulse.

9.4 Befragung der Eltern der Kita Kinderarche

Nach einem Akteursgespräch mit der Leitung der direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzenden ev. Kita Kinderarche, deren Kinder überwiegend aus dem Untersuchungsgebiet kommen, wurde ein Fragebogen für Eltern der Kita entwickelt und über die Leitung verteilt. Mitte Juli 2020 konnte das Bearbeitungsteam 17 Fragebögen auswerten. Im Folgenden werden die Ergebnisse entsprechend der abgefragten fünf Themenbereiche (Verkehr/Mobilität; Spielplätze/Freizeit; Grün-/Freiflächen; Wohn-/Aufenthaltsqualität; Änderungswünsche) zusammengefasst:

Verkehr und Mobilität: Die Eltern bringen ihre Kinder vorrangig zu Fuß zur Kita (60%), einige nutzen dafür das Rad bzw. das Auto (Mehrfachnennungen waren möglich). Die Verkehrssicherheit wurde als durchschnittlich mit Verbesserungspotenzialen bewerten, besonders im Bereich der Zebrastreifen und angesichts (fehlender und unzureichender) Querungsmöglichkeiten wird Handlungsbedarf gesehen. Bemängelt werden die zu hohen Kfz-Geschwindigkeiten - insbesondere in den ausgewiesenen Tempo-30-Zonen und im Bereich der Querungsstellen. Der ruhende Kfz-Verkehr besonders im Bereich Jägerhöhe wird problematisiert. Ein weiteres wichtiges Thema ist die (unzureichende) Qualität der Radwege.

Spielplätze und Freizeit: Den Spielplätze im Quartier wird eine leicht unterdurchschnittliche Qualität zugeschrieben – bei einer breit gespreizten Einschätzung. Im Fazit kann daraus Handlungsbedarf abgeleitet werden. Als defizitär wurde vor allem der Zustand vorhandener Spielplätze benannt (defekte Spielgeräte, ungepflegte Grünflächen und Vermüllung usw.). Die Anzahl der Plätze wurde hingegen als ausreichend bewertet - wenn auch kein Platz besondere Erlebnisqualitäten aufweist. Zugleich wurde auf den Mangel alternativer Freizeitmöglichkeiten- und -angebote hingewiesen. Neben den Spielplätzen ist vor allem (sofern vorhanden) der private Garten von hoher Bedeutung als Spiel- und Aufenthaltsort.

Grün- und Freiflächen: Auch die Grün- und Freiflächen im Quartier werden von den Antwortenden als durchschnittlich bewertet – und auch hier schwanken die Bewertungen von gut bis sehr schlecht.

Wohn- und Aufenthaltsqualität: 71% der Rückläufe geben an, dass es nicht genügend Aufenthaltsorte für Kinder und Erwachsene im Quartier gibt. Da die Anzahl der Spielplätze als ausreichend bewertet wurde, lässt sich daraus ableiten, dass Aufenthaltsorte für Familien im Allgemeinen und insbesondere für Erwachsene fehlen. Unterstützt wird diese These durch die Anmerkung in einem Fragebogen, dass es ausreichend Aufenthaltsorte für Kinder gäbe, Erwachsene und Eltern jedoch bisher nicht berücksichtigt würden. Gern genutzte Aufenthaltsorte liegen vor allem außerhalb des Untersuchungsgebietes (z.B. Ronolulu, Spielplatz In der Ahe).

Überwiegend scheinen die Antwortenden gerne im Untersuchungsgebiet zu wohnen, teilweise sogar sehr gerne. Dagegen gehen die Bewertungen zur Familienfreundlichkeit stärker auseinander: 41% der Antwortenden findet das Quartier familienfreundlich (u.a. wegen des freundlichen Miteinanders, der Spielplätze, viele Familien in der Nachbarschaft), 47% erlebt es als nicht familienfreundlich. Als Ursachen wurden angeführt die mangelnde Diversität im Aufenthalts- und Freizeitangebot, fehlende

Angebote für Jugendliche, zu starker Kfz-Verkehr, gestalterische Mängel und Vermüllung des öffentlichen Raumes und ein verstärkter Zuzug eines problematischen Klientels.

Änderungswünsche: Für die Zukunft wünschen sich diejenigen, die den Fragebogen beantwortet haben qualitativ bessere Radwege, eine höhere Verkehrssicherheit, die Einführung von Parkverboten und strengere/häufigere Kontrollen durch Polizei und Ordnungsamt. Zudem wünschen sie sich diversere und erlebnisorientiertere Spielplätze, Freizeitmöglichkeiten und Aufenthaltsorte für unterschiedliche Zielgruppen mit Fokus auf Kleinkindern und Jugendlichen. Konkrete Vorschläge sind u.a. ein Kino, ein Erlebnis-, Abenteuer- bzw. Wasserspielplatz und mehr Veranstaltungen für Familien. Zudem wird der Wunsch nach Aufwertung des öffentlichen (Straßen-)Raumes und erhöhter Pflege bzw. Sauberkeit formuliert. Weitere Wünsche sind die Ansiedlung von Einzelhandel im Quartier und günstige Mieten insbesondere für Alleinerziehende.

9.5 Beteiligungskonzept in Zeiten von Corona

Um trotz der Pandemie im Frühjahr 2020 eine angemessene und für die Spezifik der unterschiedlichen Bearbeitungsräume passende Beteiligung und Mitwirkung der BürgerInnen und Akteure sicherstellen und eine breitere und differenziertere Partizipation zu ermöglichen, als mit klassischen Veranstaltungsformaten möglich gewesen wäre, wurde ein spezifischer Methodenmix entwickelt und umgesetzt. Dazu gehörten neben den skizzierten Akteursgesprächen ein online-Dialog, intensivierte Pressearbeit, Bürgersprechstunden sowie die regelmäßige Ansprechbarkeit über E-Mail-Kontakte. Die Ergebnisse der verschiedenen Beteiligungsmodule wurden ausgewertet, mit dem Bauamt rückgekoppelt und flossen unmittelbar in die ISEK-/VU-Erarbeitung ein.

9.5.1 Online-Beteiligungsmodule

Mit www.padlet.com wurde eine kontinuierliche Info-Plattform und Diskussionsmöglichkeit mit phasenweisen Schwerpunktthemen für alle drei Gebiete (Kernstadt, VU Innenstadt/Niederungen und VU Wohngebiet Auf dem Loh) initiiert, um BürgerInnen die Möglichkeit zu geben, konkretisierende Hinweise und Wünsche zu Leitzielen und Maßnahmenüberlegungen abzugeben. So wurde – nach Absprache und in Kooperation mit den StreetworkerInnen der Stadt – sechs Wochen lang explizit Jugendlichen die Möglichkeit gegeben, ihre Sichtweisen, Anregungen und Meinungen zu unterschiedlichen Fragestellungen in den Prozess einzuspeisen. Sie wurden über die StreetworkerInnen mehrfach über Instagram auf das Angebot hingewiesen. Zeitversetzt wurden die Themen Verkehr, Grün- und Freiflächen sowie Wohnen/Wohnumfeld/Aufenthaltsqualitäten für die drei Gebiete im 14-tägigen Rhythmus und jeweils unter Ankündigung in der Presse freigegeben. Interessierte BürgerInnen konnten ihre Hinweise als Texte hinterlassen und Fotos hochladen. Das Bearbeitungsteam moderierte die Prozesse, hakt nach, fasst zusammen, spitzt zu und achtet auf die Einhaltung der Netiquette.

Zu den wichtigsten Ergebnissen der Jugendbeteiligung gehören der Wunsch nach einer Stärkung des Umweltverbundes und eine Reduzierung der Belastungen durch den Verkehr, der Wunsch nach einer Aufwertung des Sandhasenwegs, verbunden mit dem Wunsch nach einem Bike Park, die Neugestaltung des Lohmarktes mit einem Teilbereich zum Parken und einem für ein Begegnungs- und Veranstaltungszentrum¹¹/Kino/Gemeinbedarfseinrichtung sowie der Schaffung von Aufenthaltsqualitäten und die Geschwindigkeitsreduzierung auf der angrenzenden Fuhrenstraße. Für die Neugestaltung des Bolzplatzes an der Harburger Straße wurden neben diversen (Sport-)Angeboten Aufenthaltsqualitäten für unterschiedliche Zielgruppen und eine angemessene Beleuchtung gewünscht. Als Lieblingsorte wurden Spielplätze (tlw. auch außerhalb des Untersuchungsgebietes), der Sandhasenweg und eine Lounge am Berliner Ring genannt.

¹¹ Der Suchraum für ein entsprechendes Angebot erstreckt sich auch über das Gebiet der VU Innenstadt/Niederungen

Zum Thema Verkehr wurde u.a. die Schulwegsicherung im Bereich der Stadtschule erörtert: Neben dem Bedarf von Sicherungsmaßnahmen, wie z.B. einem Zebrastreifen, wurde die Einrichtung eines Shared Space vorgeschlagen - und kontrovers diskutiert. Auch der schlecht einsehbare Verlauf der Fuhrenstraße im Bereich Holzweg/Auf dem Loh wurde benannt und eine Sicherung eingefordert. Das Thema Quartiersgarage erfreute sich ebenfalls intensiver Diskussion: Hier gab es neben den BefürworterInnen auch Einwände, wie z.B. die erhebliche Entfernung bis zum Krankenhaus und die Anforderung, dass eine Quartiersgarage verpflichtend durch LehrerInnen und SchülerInnen der BBS genutzt werden müsste.

Das Themenfeld Grünflächen und Freiraum wurde durch die Diskussionen zum Lohmarkt geprägt. Es dominierte der Wunsch, die Platzqualitäten herauszuarbeiten, zu entwickeln und den Platz zu einem Park umzugestalten (positives Beispiel: Scheeßel). Zudem wurde die vielfach unzureichende Straßengestaltung moniert. Zur Stärkung des Klimaschutzes wurde auf die Aufklärung der Bevölkerung, Waldführungen sowie Hinweise und Infoveranstaltungen z.B. auf dem Hartmannshof gesetzt.

Die online-Beteiligung zum Wohnen / Wohnumfeld / Aufenthaltsqualität setzte sich u.a. mit der Frage auseinander, ob man ohne starken finanziellen Anreiz oder massive Wertsteigerung EigentümerInnen dazu motivieren kann, in ihre Bestände zu investieren. Auch hier wurde wieder die unzureichende Straßenraumgestaltung und -Beschaffenheit moniert (u.a. ruhender Kfz-Verkehr, sich bei Hitze auflösender Straßenbelag), wie u.a. Upaltenweg, Rehsauer Straße, Auf dem Loh, Königsberger Straße und Birkenweg (besonders im Bereich Einmündung Fuhrenstraße). Zudem fehlen im gesamten Gebiet Bänke und Sitzmöglichkeiten.

Das Angebot zur online-Beteiligung wurde über die lokale Presse, die StreetworkerInnen und die Homepage der Stadt Rotenburg (Wümme) beworben und gut angenommen. Es fand ein reger online-Dialog statt, der auch ergänzende Informationen über andere Wege generierte (u.a. schriftliche Ausfertigungen).

9.5.2 Pressearbeit

Zur Begleitung des Beteiligungsprozesses fand ein Pressetermin statt, um die Vermittlung von Informationen aus dem Vorhaben, die Information über die Beteiligungsformate sowie das Angebot/der Aufruf zur Mitwirkung zu platzieren. Im weiteren Prozess wurde die Presse über aktuelle Ergebnisse und den Themenwechsel im online-Modul hingewiesen und veröffentlichte diese entsprechend.

9.5.3 Bürgersprechstunden vor Ort im Rathaus

Zu den inhaltlichen Themenschwerpunkten des online-Dialogs (s.o.) fanden 14-tägig Sprechstunden im kleinen Sitzungssaal des Rathauses statt, zu denen BürgerInnen kamen, um ihre Anregungen „offline“ in den Prozess einzuspeisen. Auch diese Termine wurden zuvor über die Presse angekündigt. Zu den Ergebnissen:

Verkehr: Verweis auf erheblichen Sanierungsbedarf u.a. der Radwege entlang der Harburger Straße und einen fehlenden gesicherten Überweg Harburger Straße/Sandhasenwegs sowie die unfallträchtige Kreuzung Harburger Straße/Berliner Ring. Verkehrsprobleme und Unfallgefahren werden auch im Bereich Jägerhöhe/Sandhasenweg gesehen, besonders für den Radverkehr. Besonders die Jägerhöhe wurde immer wieder als Gefahrenort benannt, da die Straße sehr eng und der Radverkehr im Begegnungsfall benachteiligt ist. Das Kopfsteinpflaster, u.a. im Birkenweg und im unteren Teil Große Gartenstraße ist unattraktiv für den Radverkehr. Und auch die Soltauer Straße ist für den Radverkehr unkomfortabel zu befahren, da er zusammen mit dem Fußverkehr auf dem Bordstein geführt wird, was angesichts der Wegebreite vielfach zu Nutzungskonflikten führt, die durch mitten auf dem Bordstein platzierte Verkehrsschilder und Bäume noch verschärft werden.

Der Bereich rund um die Stadtschule wird vielfach als nicht verkehrssicher bezeichnet – es fehlen Übergänge (z.B. Zebrastreifen) und Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der Fuhrenstraße.

Grünflächen und Freiräume: Anregungen erfolgten zum „Parkplatz Lohmarkt“, verbunden mit dem Wunsch nach einem Parkhaus/einer Quartiersgarage, die auch MitarbeiterInnen des Krankenhauses nutzen können. Zudem gilt es, dem Müllproblem auf dem Platz entgegen zu arbeiten, z.B. durch eine Müllsatzung und Müllbeauftragte. Es sollten im Weiteren auch Lösungen für den Jahrmarkt entwickelt werden.

Sehr positiv bewertet wird der Grünzug Sandhasenweg, der künftig in Richtung Bahnhof erweitert werden sollte. Allerdings sollte der Weg mehr Aufenthaltsqualitäten (z.B. Bänke, Sitzmöglichkeiten) erhalten. Und auch andere Straßen und Wege sollten durch z.B. Bänke und Bäume in ihrer Aufenthaltsqualität aufgewertet werden.

Viel Potenzial bietet der Bolzplatz Harburger Straße als wichtige Frei- und Aufenthaltsfläche für Jugendliche, aber auch für andere Bevölkerungsgruppen. U.a. wären hier Grillmöglichkeiten wünschenswert.

Der Eindruck, dass es sich bei dem Untersuchungsgebiet um ein „grünes Quartier“ handelt wird nicht von allen BewohnerInnen geteilt - dafür seien u.a. neben dem Lohmarkt zu viele Straßen monofunktional auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet. Es sei wünschenswert, mehr Straßenräume zugunsten von Bepflanzungen, ggf. auch unter Einengung der Fahrbahnen zur Reduzierung der Geschwindigkeit, aufzuwerten.

Wohnen/Wohnumfeld/Aufenthaltsqualität: Es wurde der Wunsch nach flächenschonenderer Bauweise geäußert, z.B. durch Überbauung vorhandener Flachdachgebäude (u.a. E-Center).

Das Wohnumfeld „Auf dem Loh“ vermittelt einen vernachlässigten Eindruck, u.a. bedingt durch un gepflegte, Müll, unebene Fuß- und Radwege sowie weiterer Straßenräume, u.a. Große Gartenstraße. Möglicherweise könnte für einige Straßen überprüft werden, dem Modell der Stiftstraße zu folgen, wo es gelungen sei, auf Initiative der Anlieger einen Teil des Bürgersteigs zu entsiegeln und in Pflege der AnliegerInnen zu übergeben.

Für junge Leute fehlt es an Kneipen und Tanzmöglichkeiten – nicht nur im Untersuchungsgebiet, sondern auch darüber hinaus.

9.5.4 Telefonische Sprechstunden

Alle 14 Tage - im Wechsel mit der Bürgersprechstunde im Rathaus - fanden telefonische Sprechstunden zu den jeweils aktuellen Themenschwerpunkten statt, für die AnsprechpartnerInnen aus dem Bearbeitungsteam zur Verfügung standen.

Verkehr: Es fehlt im Gebiet an Radverkehrsinfrastruktur (u.a. gesicherte Fahrradstände besonders an den Wohngebäuden). Vorhandene Angebote müssten besser gewartet werden. Um den Autoverkehr von den Straßen zu bekommen wird angeregt, Flachdachgebäude mit Parkgaragen zu überbauen – nicht zuletzt um „wild Parkplätze“ (z.B. Sandhasenwegs/Jägerhöhe/Haltestelle Bürgerbus) zu vermeiden.

Grünflächen und Freiräume: Hier erging u.a. die Anregung, den Sandhasenweg für Bewegungsinteressierte weiter zu entwickeln, u.a. durch moderne Arten der Trimm-dich-Pfade der 1970er Jahre.

In der Soltauer Straße standen früher Bäume – hier sollten wieder neue Bäume angepflanzt werden. Und in der Harburger Straße gilt es, vorhandene Bäume zu sichern.

Wohnen / Wohnumfeld / Aufenthaltsqualität: Einigen Anrufern erscheint der Wohnungsmarkt in der Kernstadt und im Untersuchungsgebiet sehr unbeweglich, eine stärkere Fluktuation wäre wünschenswert. Insbesondere fehlen kleinere, barrierefreie und bezahlbare Wohnungen. Ein Großteil der Eigentümergemeinschaften im Untersuchungsgebiet lehnen auch heute noch Kinderspiel und Benutzung der Rasenflächen ab.

Zudem bewertete eine Anruferin das soziale Miteinander als gut, freundlich und solidarisch. Für viele ältere Menschen - vor allem ältere Frauen - wäre ein gepflasterter „Rollatortreff“ wünschenswert, z.B. entlang des Sandhasenwegs.

9.5.5 E-Mail

Während des gesamten Arbeitsprozesses stand das Bearbeitungsteam Interessierten für den Austausch auch per E-Mail zur Verfügung und beantwortet eingehende Anregungen – ebenso wie postalische Anfragen zeitnah.

9.6 Fazit

Durch die intensive und durch einen breiten Methodenmix geprägte Informations-, Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit während des gesamten Arbeitsprozesses konnten die Anregungen vieler BürgerInnen in den Prozess eingebunden und berücksichtigt werden. Durch die Mitwirkungsbereitschaft und das Interesse entstanden ein dichtes Bild des Untersuchungsgebietes, seiner Herausforderungen und Potenziale und damit eine breite Abwägungsgrundlage. Ist allerdings einzuräumen, dass es nicht in gewünschtem Umfang gelungen ist, die im Untersuchungsgebiet stark vertretene Gruppe der Menschen mit Migrationshintergrund in den Prozess einzubinden. Zwar konnten einige MigrantInnen über die Kita und auf Gespräche auf der Straße erreicht werden – allerdings in geringerem Umfang als erhofft. Im weiteren Prozess sind die im Untersuchungsgebiet lebenden MigrantInnen – ebenso wie weitere Gruppen (z.B. BewohnerInnen der Rotenburger Werke), gezielt und intensiv in die Konkretisierung einzubeziehen.

10 Leitbild, Sanierungsziele und Erneuerungskonzept

Die Bestandsanalyse hat erhebliche Missstände, Funktions- und Substanzschwächen im Untersuchungsgebiet aufgezeigt, angesichts derer eine umfassende Aufwertungs- und Erneuerungsstrategie erforderlich ist, um das Wohngebiet behutsam und nachhaltig zu stabilisieren und weiterzuentwickeln. Dafür wird im Weiteren zunächst aus der Bestandsaufnahme ein übergeordnetes Leitbild für das Wohngebiet Auf dem Loh abgeleitet, das wiederum durch die Formulierung von Sanierungszielen konkretisiert wird. Leitbild und Sanierungsziele stehen für eine auf nachhaltige Wirkung angelegte, Handlungsfeld übergreifende und flexible Sanierungs- und Erneuerungsstrategie, die ausdrücklich nicht nur Handlungsansätze umfasst, für die potenziell Fördermittel aus der Städtebauförderung zur Verfügung stehen, sondern die auch durch andere Förderprogramme, die Kommune bzw. den Landkreis und/oder Private umgesetzt werden können.

Die Sanierungsziele bilden wiederum die Basis für das Erneuerungskonzept, in dem unter den Zielen konkrete Einzelmaßnahmen benannt werden, die Beiträge zur Erreichung der übergreifenden Ziele leisten können. Diese Einzelmaßnahmen sollen in den kommenden Jahren unter einem gemeinsamen Dach als so genannte „städtebauliche Gesamtmaßnahme“ gemäß § 164a BauGB - sukzessive und mit finanzieller Unterstützung aus der Städtebauförderung - umgesetzt werden.

10.1 Leitbild

Das Wohngebiet Auf dem Loh ist ein Innenstadt nahe, zentral gelegenes, ruhiges Wohnquartier mit vielfältigen städtebaulichen Strukturen, unterschiedlichen Wohnangeboten, sozialen Infrastrukturangeboten, kurzen Wegen und einigen Grün- und Freiflächen. Zugleich ist es ein junges und internationales Quartier. Diese Potenziale kommen derzeit angesichts diverser baulich-struktureller und sozialer Herausforderungen nur begrenzt zur Entfaltung. Sie gilt es künftig intensiver zu nutzen. Ziel der Quartiersentwicklung ist neben der Reduzierung der Missstände das Heben und Weiterentwickeln der Potenziale, um das Untersuchungsgebiet als sozial durchmischtes, attraktives Wohngebiet zu erhalten, seine Vielfalt zu nutzen und es zu einem nachhaltigen, klimagerechten Lebensraum weiter zu entwickeln. Getragen wird dieses Leitbild u.a. von den Strategien zur Stärkung des sozialen Zusammenhaltes und der Erhaltung von attraktivem Wohnraum. Neben ausreichenden und zielgruppenspezifischen sozialen Infrastrukturangeboten kommt eine weitere besondere Bedeutung der hochwertigen Gestaltung von Grünflächen und Freiräume zu: „Räume prägen Menschen. Menschen prägen Räume. Öffentliche Räume sind urdemokratische Räume. Sie setzen den Rahmen für gesellschaftliche Teilhabe, Kommunikation und Begegnung. Daher liegt in der Planung, der Gestaltung, der Pflege und Weiterentwicklung von Plätzen, Grünflächen und anderen frei zugänglichen Orten eine besondere Verantwortung.“ (Baukulturbericht 2020/21), sie sind maßgebliche Triebfeder für lebendige, sichere, nachhaltige und gesunde Quartiere. Gut gestaltete, öffentliche und private Freiräume ermöglichen Begegnung und fördern den Austausch. Sie legen als Ausgangspunkt städtebaulicher Planungen grundlegende Qualitäten wie Wegeverbindungen fest und bilden die elementare und dauerhafte Struktur einer Stadt, in der sich ihr Charakter und Rhythmus zeigt (a.a.O.).

10.2 Sanierungsziele

In Anlehnung an die im integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept entwickelten Handlungsbereiche verfolgt die städtebauliche Sanierung für das Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ folgende Sanierungsziele:

10.2.1 Stadtstrukturen und räumliche Gestaltung

- Verbesserung der Verbindungen in die angrenzenden Stadtquartieren, gestalterische Aufwertung der Eingänge in das Wohngebiet
- Abbau von Barrieren

- Aufwertung der städtebaulichen Gestaltung des Quartiers, u.a. Aufwertung des Lohmarktes

10.2.2 Wohnen

- Aufwertung und Anpassung des Wohnungsbestandes an aktuelle Bedarfe
- Behutsame Nachverdichtung durch die Entwicklung von Potenzialflächen

10.2.3 Einzelhandel / Gewerbe

- Prüfung der Möglichkeiten zur Schaffung von Räumen und/oder Entwicklungsflächen für gewerbliche Nutzungen sowie Prüfung der Möglichkeiten zur Sicherung der Nahversorgung

10.2.4 Soziale Infrastrukturen

- Bedarfsgerechte und zeitgemäße Weiterentwicklung der Infrastrukturangebote für unterschiedliche Gruppen durch Stärkung gemeinwesenorientierter interkultureller Ansätze
- Stabilisierung von sozialen Netzen und Stärkung von Nachbarschaften

10.2.5 Straßenraum und Verkehr

- Stärkung eines Mobilitätsmixes zugunsten des Umweltverbundes
- Erhöhung der (Schulweg-)Verkehrssicherheit
- Klimagerechte Aufwertung von Straßenräumen

10.2.6 Stadtgrün und Freiräume, Klima und Umwelt

- Stärkung von Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an Klimafolgen
- Erhalt, Entwicklung und Vernetzung der grünen Infrastruktur

10.2.7 Stärkung des sozialen Miteinanders im Quartier

- Förderung einer Kultur der Beteiligung und Mitwirkung sowie des ehrenamtlichen Engagements
- Einsetzung eines Quartiersmanagements zur Begleitung und Stärkung des sozialen Miteinanders

10.3 Erneuerungskonzept

Um das Untersuchungsgebiet als stabiles, attraktives und nachhaltiges Wohngebiet in Rotenburg (Wümme) unter Wahrung seines Charakters zu stabilisieren und behutsam weiter zu entwickeln sind diverse ressort-, handlungs- und akteursübergreifende Maßnahmen erforderlich, die durch fachgutachterliche Begleitung gemeinsame mit der Stadt, Akteuren und BürgerInnen des Wohngebiets im Rahmen der Erarbeitung von ISEK und VU erarbeitet wurden. Neben städtebaulichen, wohnungswirtschaftlichen und funktionalen Maßnahmen gehören dazu auch Maßnahmen des Klimaschutzes, der Anpassung an die Folgen des Klimawandels sowie Maßnahmen zur Stärkung des städtischen Grüns. Weitere übergreifende Ziele sind die Herstellung von Barrierefreiheit sowie die Förderung des sozialen Miteinanders.

Wenngleich die Bedarfslage relativ eindeutig ist sind für einige projektierte Maßnahmen vorab vertiefende Gespräche, Gutachten, Machbarkeitsstudien, Konzeptentwicklungen, Standortklärungen und städtebauliche Wettbewerbe erforderlich, um die Vorhaben zu konkretisieren und auf Synergien- und Bündelungspotenziale zu prüfen. Zudem ist im Zuge der weiteren Umsetzungsvorbereitung ein transparenter und beteiligungsorientierter Planungsprozess vorzusehen.

Die unterschiedlichen Handlungsstränge des Erneuerungskonzeptes werden - angelehnt an die Gliederungsstruktur der Sanierungsziele (s.o.) im Folgenden skizziert.

10.3.1 Stadtstrukturen und räumliche Gestaltung

Anbindungen und Verbindungen

Zur besseren An- und Verbindung an die benachbarten Stadtquartiere sind attraktive Eingangsbereiche in das Wohngebiet Auf dem Loh zu schaffen, um Interesse an dem Quartier zu wecken und willkommen zu heißen. Neben gestalterischen Aufwertungsmaßnahmen gehören dazu auch gesicherte Querungsmöglichkeiten (u.a. Harburger Straße/Berliner Ring, Soltauer-/Fuhrenstraße).

Für den Fuß- und Radverkehr sind attraktivere Verbindungen in Höhe Sandhasenweg zu schaffen, ggf. unter Einbindung der parallel verlaufenden Bahntrasse (s.u.). Dazu gehört neben der Aufwertung des Mündungsbereichs der Große Gartenstraße/Sandhasenweg dessen gradlinige Fortführung über die Harburger Straße hinweg (Richtung Ronululu/Bahnhof).

Der Abbau von Barrieren zur Erhöhung der Durchlässigkeit des Untersuchungsgebietes wie z.B. Absenken von Bordsteinen, Schaffung von gesicherten Querungsmöglichkeiten, Beleuchtung, Abbau von Treppen, Fortführung von Wegen usw. sollte sich über das gesamte Gebiet erstrecken und von allen Akteuren intensiv verfolgt werden, um das Quartier „demografiesicher“ zu gestalten.

Städtebauliche Gestaltung

Besondere Bedeutung bei der Aufwertung des Quartiers kommt dem Lohmarkt zu, dessen städtebauliche Potenziale derzeit nicht ausgeschöpft werden. Der Platz ist - unter Berücksichtigung des hohen Parkdrucks - im Rahmen einer von intensiver Bürgerbeteiligung getragenen Neugestaltung aufzuwerten und zu einem multifunktionalen öffentlichen (Frei)Raum mit hoher Gestaltungsqualität zu entwickeln. Zugleich ist dabei zu prüfen, ob ein exzellent gestaltetes, multifunktionales Gebäude als städtebauliche Fassung bzw. Raumkante des Lohmarktes errichtet werden: Hier könnten neben einer Parkgarage zur Befreiung des Platzes vom ruhenden Kfz-Verkehr ein Begegnungs- und Veranstaltungszentrum¹²/eine Gemeinbedarfseinrichtung mit Kino, Cafe, Veranstaltungs- und Gruppenräumen entstehen, das Raum für entsprechende Angebote und Bedarfe schafft. Zugleich sollte in einem entsprechenden Gebäude - das möglichst klimaneutral sein sollte - eine Mobilitätsstation eingerichtet werden, bei der - in Kooperation mit privaten Akteuren – Alternativen zum eigenen Auto vorgehalten werden, wie z.B. Leih- und Lastenräder, E-Lade- und CarSharing-Stationen. Bei der Neugestaltung des Lohmarktes sind die Randbereiche des Platzes einzubinden und Bezüge zur Nachbarschaft herzustellen und entsprechende Verbindungen zu schaffen. Zur Neugestaltung gehört ebenfalls die Verlagerung der Wertstoffcontainer, z.B. in ein gestalterisch unauffälligeres Unterflursystem am Rand des Platzes.

Für die Aufwertung der vielen schlichten Gebäudefassaden ist zu prüfen, wie ein „Gestaltungsleitfaden“ aussehen könnte, der mehr Abwechslung und Gestaltungsqualität in die Fassadenabwicklung bringt. In einem Farb- und Gestaltungskonzept können entsprechende Anregungen, wie z.B. Beleuchtung, Markierungen, (klimafreundliche) Baustoffe, Gestaltungselemente usw. entwickelt und beispielhaft umgesetzt werden.

Die vorhandenen Potenzialflächen im Untersuchungsgebiet bieten die Möglichkeit, bisher ungeordnete städtebauliche Situationen neu zu ordnen, Raumkanten zu schließen, attraktiven Städtebau und Architektur und zugleich Wohnraum für nachgefragte Angebotstypen zu schaffen. Entsprechende Flächen - die über städtebauliche/architektonische Wettbewerbe entwickelt werden sollten, finden sich an der Harburger-, Dresdener-, Fuhren- und Große Gartenstraße. Zugleich sollte auch geprüft werden, ob Gebäude mit Flachdächern, wie das E-Center an der Harburger Straße durch Aufstockungen erweitert werden könnten. Diese Aufstockungen könnten sowohl das Quartier vom ruhenden Verkehr entlasten (Parkdecks bzw. -garagen), neuen Wohn- oder Gewerberaum schaffen. Entspre-

¹² Der Suchraum für ein entsprechendes Angebot erstreckt sich auch über das Gebiet der VU Innenstadt/Niederungen

chende Vorhaben setzen eine enge Kooperation der Stadt mit den EigentümerInnen voraus, um neue, unkonventionelle Wege der Stadtentwicklung zu beschreiten. Zugleich kann darüber z.B. Wohnraum für neue Bevölkerungsgruppen (u.a. mobilitätseingeschränkte Menschen, Wohngruppen o.ä.) geschaffen werden.

Für einen attraktiven Stadtraum sind Orte mit Rückseitencharakter, wie z.B. entlang der Potsdamer Straße zu qualifizieren und es bedarf an öffentlichen Plätzen und Wegen einer angenehmen und angemessenen Beleuchtung – auch um Angsträume zu entschärfen.

10.3.2 Wohnen

Neben einer behutsamen Nachverdichtung durch die Entwicklung von Potenzialflächen (s.o.) wird ein Schwerpunkt zur Stärkung des Wohnungsmarktes in der klimagerechten Aufwertung des Wohnungsbestandes liegen. Dazu gehören Maßnahmen zur (energetischen) Sanierung und Modernisierung der Gebäude (einschließlich entsprechender Baustoffe) sowie zur Dach- und Fassadenbegrünung – insbesondere jener Gebäude mit entsprechend hohem Handlungsbedarf. Aber auch der bedarfsgerechte Aus- und Umbau des vorhandenen Wohnraumangebotes z.B. durch Schaffung barrierefreier Gebäudezugänge und Wohnungen (z.B. durch Umbauten der Erdgeschosse oder Zusammenlegungen/Teilungen von Wohnungen usw.) können geeignet sein, um aktuellen Bedarfen gerecht zu werden. Insbesondere in Gebäuden mit vielfältigem Teileigentum müssen vorab Möglichkeiten der vereinfachten Handhabung für entsprechende Entwicklungsmaßnahmen geprüft und erprobt werden.

Angesichts steiler Treppenabgänge in viele Keller werden im Außenraum gestalterisch ansprechende und sichere Abstellmöglichkeiten für Kinderwagen, Fahrräder, Rollatoren oder auch Mülltonnen benötigt, um die Wohnqualität zu erhöhen und das Wohnumfeld aufzuwerten.

Ebenso bedarf es einer Restrukturierung vorhandener Garagen- und Stellplatzanlagen. Hier sind neue Konzepte wie z.B. Quartiersgaragen mit Solardächern, begrünte Carports und die Stärkung alternativer Mobilitätsangebote erforderlich, um das Wohnumfeld von den vielfach zweckentfremdeten Garagen zu entlasten.

10.3.3 Einzelhandel / Gewerbe

In einem vertiefenden Gutachten ist zu prüfen, ob Raumangebote und Entwicklungsflächen für gewerbliche Nutzungen z.B. entlang der Hauptverkehrsstraßen wünschenswert und realitätstauglich wären. Zugleich sollte die Möglichkeiten zur Sicherung der Nahversorgung im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes geprüft werden.

10.3.4 Soziale Infrastrukturangebote

Um attraktive Angebote u.a. für Jugendliche, aber auch Generationen übergreifend schaffen zu können, sollte die Möglichkeit eines multifunktionalen, interkulturellen Zentrums im Untersuchungsgebiet, z.B. auf dem Lohmarkt geprüft werden. Ein Kino, (überdachte) Treffpunkte, die Aufwertung von Spiel- und Sportangeboten gehören ebenso dazu, wie Angebote direkt im Wohnumfeld, z.B. durch die Schaffung von Gemeinschaftsräumen in den Gebäudebeständen.

Angesichts des jungen Quartiers mit seinen vielen Haushalten und Menschen mit Unterstützungsbedarf bedarf es erweiterter Raumangebot, um weitere Infrastruktur für Klein- und Lückekinder sowie deren Familien zu schaffen. U.a. benötigt die direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzende KiTa für ergänzende Angebote Erweiterungsmöglichkeiten. Hier gilt es, die konkreten Raumbedarfe (z.B. für Beratungen, Mittagstisch, Elterngespräche usw.) zusammenzuführen und ggf. um weitere Gemeinwohl und Familien orientierte Angebote zu erweitern, potenzielle Standorte zu prüfen und ggf. ein entsprechendes „Familienzentrum“ im Untersuchungsgebiet umzusetzen.

Für musikalisch-kulturelle Angebote sollte die Mitbenutzung des Saals der Kreismusikschule geprüft und ggf. entsprechende Umbaumaßnahmen umgesetzt werden, um einen attraktiven Veranstaltungsraum für das Untersuchungsgebiet und darüber hinaus zu schaffen.

10.3.5 Straßenraum und Verkehr

Das Untersuchungsgebiet ist stark durch den Kfz-Verkehr belastet – sowohl an seinen Rädern, entlang der Fuhrenstraße, aber auch in den kleineren Wohnstraßen. Zur Erhöhung der Schulweg- und allgemeinen Verkehrssicherheit und zur Reduzierung der vom Kfz-Verkehr ausgehenden Belastungen für die angrenzenden Wohnnutzungen sollten auf den das Untersuchungsgebiet begrenzenden Hauptverkehrsstraßen (Harburger-/Soltauerstraße) sowie auf der Fuhrenstraße der Kfz-Verkehr durch geeignete Maßnahmen reduziert und die Kfz-Geschwindigkeiten durch geeignete Maßnahmen verlangsamt werden. Zudem sind an den Unfall- und Gefahrenpunkten (u.a. Jägerhöhe, u.a. mit der Kreuzung Sandhasenweg und Angerburger Straße, Fuhren-/Soltauer Straße, Fuhrenstraße/Birkenweg/Königsberger Straße, Upaltenweg/Auf dem Loh) sowie zur Schulwegsicherung (u.a. Freudenthal-, Pillauer-, Soltauer-, Fuhren- und Königsberger Straße) Maßnahmen zur Entschärfung der Situationen umzusetzen. Zugleich sind alle Potenziale zur Stärkung des Umweltverbundes (Busverkehr, Rad- und Fußverkehr) ausschöpfen und Nutzungskonflikte zwischen den unterschiedlichen VerkehrsteilnehmerInnen zu reduzieren. So ist für den Busverkehr eine Taktverdichtung anzustreben und sind die Haltestellen im Untersuchungsgebiet aufzuwerten und zu sichern (u.a. Fuhrenstraße).

Zur Stärkung des Radverkehrs bedarf es durchgängiger, angenehmer und sicher zu befahrender Wegeverbindungen und gesicherter Überwege (u.a. Harburger Straße/Sandhasenweg, Fuhrenstraße/Birkenweg), aber auch eine wiedererkennbare und verständliche Beschilderungen, gesicherte (und wettergeschützte) Radabstellmöglichkeiten an zentralen Orten sowie die Erneuerung von Wegebelägen (u.a. Birkenweg, Teilbereich Große Gartenstraße) gehören zum Maßnahmenportfolio.

Zur Stärkung des Fußverkehrs gehören durchgängige und attraktive Wegeverbindungen (z.B. Rehsauer Straße, Große Gartenstraße/Sandhasenweg) sowie eine gute, wegebegleitende Infrastruktur, wie z.B. attraktive Aufenthalts- und Sitzmöglichkeiten und (schattenspendende und strukturierende) Bepflanzungen (u.a. am Sandhasenweg).

Ausgewählte Straßenräume und Mündungsbereiche (z.B. Am Galgenberg, Upalten- und Holzweg, Lohstraße, Große Gartenstraße/Sandhasenweg, Lohstraße/Birkenweg) sind klimagerecht als öffentliche Begegnungsräume aufzuwerten. Dafür sind Funktionen und Nutzungen gemeinsam zu denken und neue Gestaltungsmöglichkeiten zu erproben. So können neue multicodierte, durchmischte und klimagerechte Räume entstehen, in denen sich vielfältige Angebote konzentrieren und die unterschiedliche Nutzungsinteressen aufnehmen.

Auch der Neustrukturierung des ruhenden Verkehrs im öffentlichen Raum kommt hohe Bedeutung bei der Aufwertung des Stadtraumes und der Reduzierung der Belastungen durch den Kfz-Verkehr zu. Im Rahmen eines Parkraumkonzeptes sind Möglichkeiten von (multifunktionalen) Quartiersgaragen, z.B. auf dem Lohmarkt, als Parkdeck auf dem E-Center oder im Bereich Jägerhöhe/Angerburger Straße (z.B. in einem Teilbereich entlang der ehemaligen Bahntrasse parallel zum Sandhasenweg oder im vorderen Bereich der Kleingartenkolonie Friedland) zu prüfen und ggf. (in Kooperation mit Privaten) umzusetzen. Für das Straßen begleitende Parken bedarf es restriktiver Begrenzungen.

Dem Abbau von Barrieren im öffentlichen Straßenraum kommt hohe Bedeutung zu. Es bedarf vielfältiger Maßnahmen, wie z.B. einander gegenüberliegender, abgesenkter Bordsteine, Fuß-, Radwege

ohne Stolperfallen, Schaffung gesicherter Querungsstellen, ausreichende Beleuchtung, Abbau von Treppen, usw. um das Wohngebiet barriereärmer/-frei zu gestalten.

10.3.6 Stadtgrün und Freiräume, Klima und Umwelt

Zur Stärkung des Klimaschutzes und zur Anpassung an die Klimafolgen sollen diverse Maßnahmen umgesetzt werden: Neben Maßnahmen privater WohnungseigentümerInnen zur energetischen Gebäudesanierung, zu Dach- und Fassadenbegrünungsmaßnahmen gehören dazu die Stärkung des Umweltverbundes, die Nutzung von Entsiegelungspotenzialen (u.a. auf dem Lohmarkt, Mündungsbereich Lohstraße, Birkenweg usw.) im öffentlichen Raum, die Verwendung ökologischer Baustoffe, der Einsatz standortgerechter, klimaangepasster Pflanzen in ausreichend dimensionierten Vegetationsflächen und die Förderung der Biodiversität.

Entlang einiger Straße (u.a. Fuhrenstraße) kommt der Entwicklung linearer Grünstrukturen und -achsen durch Straßenbegleitgrün und Baumpflanzungen mit standortgerechten Bäumen und Sträuchern hohe Bedeutung zu – sowohl aus Gründen des Klimaschutzes, als Schattenspende und auch zur Aufwertung des Stadtbildes.

Die vielen wohnungsnahen „Rasenbrachen“ mit geringer Nutzungsqualität insbesondere in den Bereichen der mehrgeschossigen Wohngebäude (Jägerhöhe, Upaltenweg, Angerburger Straße usw.) bedürfen einer Aufwertung, um sie zu anregenden und nachgefragten Spiel-, Bewegungs-, Nutzungsräumen zu entwickeln, die entsprechend gegliedert und strukturiert unterschiedliche Nutzergruppen ansprechen. Bei einer Neugestaltung sollte ebenfalls über die Anlage von Retentionsräumen, wenn möglich in Kombination mit anderen (multicodierten) Nutzungen nachgedacht werden.

Der Sandhasenweg benötigt mehr Aufenthalts- und Pausenmöglichkeiten, wie z.B. Sitzgelegenheiten und anregende Informations- und Entdeckungsmöglichkeiten. Die angrenzende Grünbrache der ehemaligen Bahntrasse sollte geöffnet werden, um die Qualität des Weges weiter zu stärken. Hier könnten beispielhaft ein biodivers angelegter Grün-, Streuobst- und Blühstreifen zum Aufenthalt einladen und die Biodiversität innerhalb des Stadtraumes erhöhen oder es könnte ein Bewegungsraum (z.B. Parcours, Trimm-dich-Pfad, Boule-Bahn o.ä.) entstehen.

Zur Stärkung des Freiraums gehört auch die Aufwertung der Spiel- und Bolzplätze im Untersuchungsgebiet (Angerburger Straße, Benkheimer Straße, Sandhasenweg, Stadtteilschule sowie Bolzplatz Harburger Straße) einschließlich ihrer Zuwegungen. Auf Basis entsprechender Konzepte für die Flächen sollten hier (barrierefreie) Anregungs- und Gestaltungsqualitäten entstehen, die Kinder zur Erkundung, Bewegung und zur Kreativität anregen und das selbständige Lernen fördern. Der Bolzplatz benötigt ebenfalls ein - zusammen mit den Jugendlichen - zu erarbeitendes Konzept, das auf Sport und Bewegung, aber auch auf Aufenthaltsqualitäten und Rückzugsräume zielt. Anregungen und Erlebnisqualitäten für verschiedene Nutzergruppen sollten jeweils gegeben sein.

Gemeinsam mit den Akteuren vor Ort sollte zudem ein Konzept gegen Vermüllung erarbeitet und umgesetzt werden.

10.3.7 Stärkung des sozialen Miteinanders im Quartier

Für den sozialen Zusammenhalt im Quartier ist die Stärkung von Nachbarschaften und ehrenamtlichem Engagement von hoher Bedeutung. Die Würdigung des Ehrenamts, eine geeignete Öffentlichkeitsarbeit, Feste, Feiern, gemeinsame Aktivitäten (für das Quartier) schaffen Verbindungen und Netzwerke in der Bewohnerschaft, die das Miteinander und das gemeinsame Wachsen fördern. Wichtig dafür sind Anlässe und Orte, die Begegnung fördern, an denen Kulturen und Generationen, Alteingesessene und neu Zugezogene aufeinander treffen, sich austauschen und gemeinsam ins Tun kommen können. Daneben sollten in diesen Räumen auch (soziale) Beratungs- und Informationsangebote für alle Altersgruppen und Kulturen angeboten werden, um „vor der Haustür“ zielgruppenge-

nau Beratung und Unterstützung anbieten zu können. Dafür bedarf es der Schaffung von Gemeinschafts-, Multifunktions- oder integrativen Räumen im Quartier. Von diesen Räumen aus können soziale Angebote und Kampagnen, z.B. gegen Vandalismus oder für eine höhere Identifikation mit dem Wohngebiet ausgehen. Hier kann ein zentraler Ort für die Schaffung eines Quartiersbewusstseins entstehen, der zugleich die Identifikation mit dem Stadtteil und das Interesse an der Mitwirkung und Mitgestaltung stärkt.

Neben einem räumlichen Anlaufpunkt bedarf es zur Förderung des sozialen Zusammenhalts auch Personalkapazitäten in Form eines Quartiersmanagements, das die motivierenden, koordinierenden und organisatorischen Aufgaben bei der sozialen Quartiersentwicklung übernimmt.

Zur Unterstützung der sozialen Quartiersentwicklung ist zudem die Einrichtung eines Verfügungsfonds anzuraten, aus dem kleinteilige Aktivitäten aus der Bewohnerschaft und von Akteuren zur Stärkung des sozialen Zusammenhalts bzw. zur baulich-gestalterischen Weiterentwicklung des Quartiers gefördert werden können.

Nachstehende Karte zeigt – soweit möglich – kartografisch das Erneuerungskonzept:

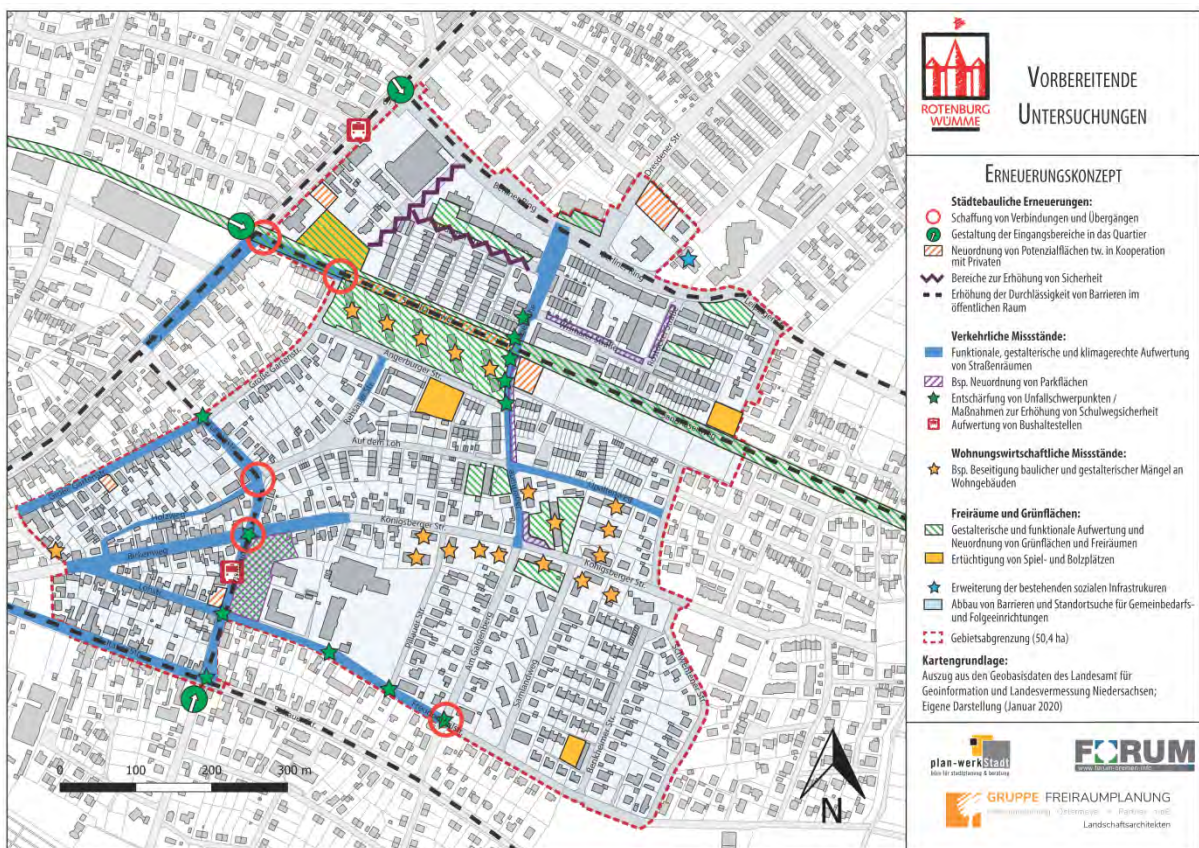


Abb. 119: Erneuerungskonzept Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ (vergrößerte Darstellung im Anhang)

10.4 Umsetzungsstrategie und Imagewandel

Sowohl die Innensicht von BewohnerInnen als auch der Außenblick von BürgerInnen auf das Wohngebiet Auf dem Loh ist kritisch und mit vielen Vorurteilen behaftet. Um diesen Vorurteilen entgegen zu wirken ist eine stärkere Öffnung des Quartiers nach außen - u.a. durch Abbau von Barrieren, einladend gestalteten Eingangsbereichen und Zuwegungen - erforderlich. Ergänzend bedarf es Angebote, die das Quartier - über seine Grenzen hinaus - zum Strahlen bringen, damit sich BewohnerInnen besser mit dem Wohngebiet identifizieren können und ihre Verbundenheit damit steigt. Zugleich

wirken entsprechende Projekte nach außen, machen neugierig und generieren Interesse an dem Quartier.

Aus diesem Grund wird empfohlen, die Umsetzung des Erneuerungsprozesses mit einem oder mehreren ausgewählten Starterprojekten zu beginnen, die zugleich Leuchttürme sind und positive Signale für die Bewohnerschaft setzen können. Mögliche Starterprojekte der Stadt Rotenburg (Wümme) mit Strahlkraft und Alleinstellungsmerkmal für das Quartier, die zugleich zeitnah umgesetzt werden könnten, könnten sein

- Die Aufwertung eines Spiel- und des Bolzplatzes Harburger Straße
- Die Entwicklung der ehemaligen Gleistrasse parallel zum Sandhasenweg
- Beispielhafte Aufwertung einer „Rasenbrache“ in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft
- Modellhafte Sanierung im Wohnungsbestand

11 Kosten- und Finanzierungsübersicht (ENTWURF)

Unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme ist die Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen. Die Komplexität der Aufgabe und das geschätzte Kostenvolumen lassen Realisierungschancen nur erwarten, wenn es der Stadt Rotenburg (Wümme) gelingt, mit dem Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ in die Städtebauförderung aufgenommen zu werden. Die vorbereitende Untersuchung zeigt, dass die erforderlichen Maßnahmen der Programmkomponente „Sozialer Zusammenhalt - Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ der Städtebauförderung zuzuordnen sind.

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Maßnahmen und Kostenansätze sind aus dem Erneuerungskonzept entwickelt und den förderspezifischen Kostengruppen zugeordnet worden.

Zum besseren Auffinden der Maßnahmen in der Kosten—und Finanzierungsübersicht soll der nachstehende Maßnahmenplan beitragen:

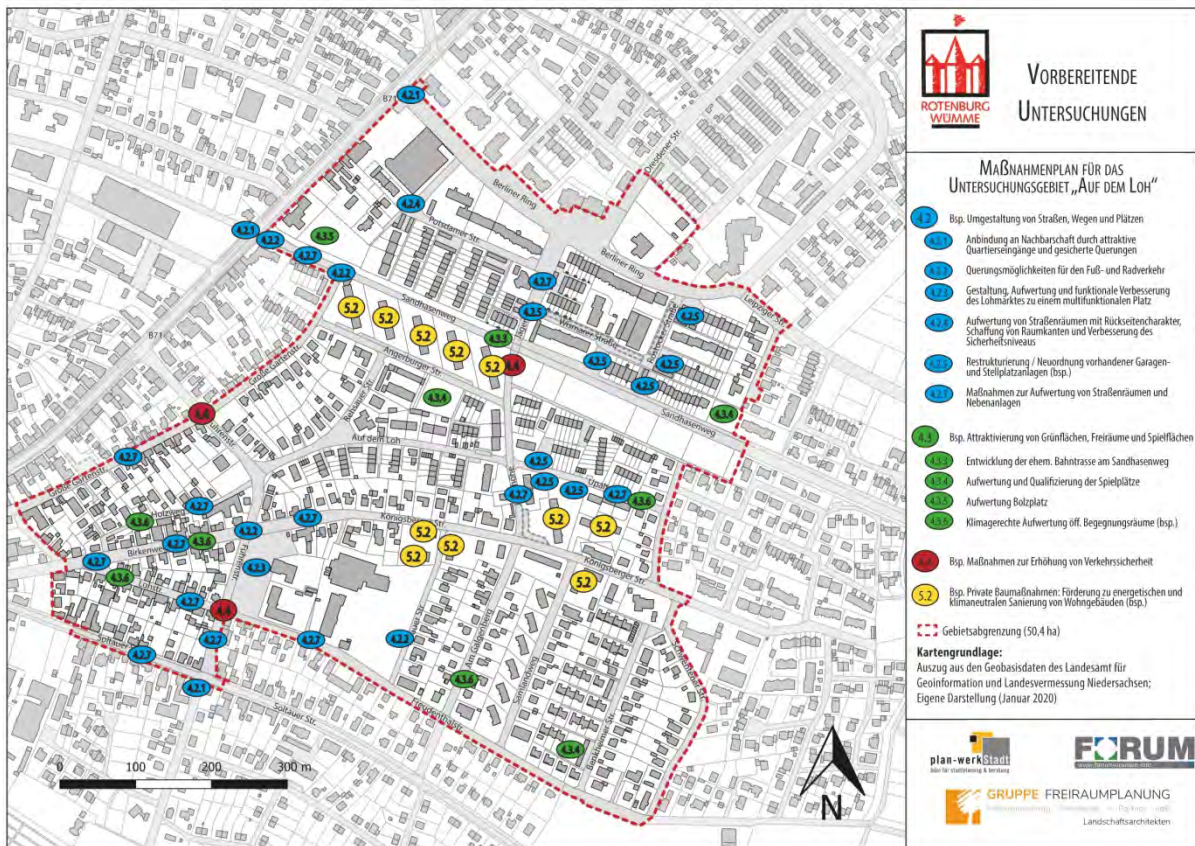


Abb. 120: Maßnahmenplan Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Die Städtebauförderung ist nach dem Prinzip der Subsidiarität als Basis- und Leitprogramm anzusehen. Flankierende Finanzierungen wie Wohnungsbauförderung/-finanzierung sowie privates Investitionskapital sind zu synchronisieren. Der auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von rd. 15.783.900 T€, an dem sich die Stadt Rotenburg (Wümme) mit einem Drittel zu beteiligen hat (rd. 5.261.300 T€), ergibt bei einer unterstellten 10-jährigen Durchführungszeit einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von rd. 526.130 T€. Dieser Betrag wird von der Stadt Rotenburg (Wümme) im Rahmen der mittelfristigen Finanzierung als finanzierbar gesehen.

Der Rat der Stadt Rotenburg (Wümme) hat daher in seiner Sitzung am ### den Billigungsbeschluss über das Ergebnis der vorbereitenden Untersuchung gefasst und der Bereitstellung des kommunalen Eigenanteils zugestimmt.

Kosten- und Finanzierungsübersicht, Stand 24.9.2020

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StBauf	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
A. Ausgaben – Untersuchungsgebiet Stadt Rotenburg (Wümme) "Wohngebiet Auf dem Loh"						
1	Vorbereitung der Sanierung					
1.1	Gutachten und Konzepte, u.a. städtebaulicher Rahmenplan, Neuordnungskonzept Lohmarkt, Verkehrsgutachten u.a. zur Klärung der Unterbringung des ruhenden Verkehrs (Lohmarkt, Angerburger Straße ...) sowie zur Gefahrenreduzierung u.a. an Schulwegen, Machbarkeitsstudie, Nutzungskonzept und Standortsuche sozio-kulturelles Zentrum sowie für eine Gemeinbedarfeinrichtung (z.B. Familienzentrum), städtebauliche Wettbewerbe, Entwicklung eines Farb- und Gestaltungskonzeptes für Fassadengestaltungen, Prüfung der Ansiedlung gewerblicher Nutzungen an den Rändern sowie zur Nahversorgung im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes, Konzept und Umsetzung zur Vermeidung von Vermüllung, sonstige	300.000 €			X	
1.2	Einrichtung und Bewirtschaftung eines Verfügungsfonds zum Abbau struktureller und sozialer Benachteiligungen und zur Aufwertung sowie zur Attraktivierung des Wohngebietes – pauschal	100.000 €				
	Gesamt 1					400.000 €
2	Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit / Quartiersmanagement					
2.1	Quartiersmanagement; pauschal 40 T€ p. a.	400.000 €				
2.2	Stadtteilzeitung bzw. webbasierte Öffentlichkeitsarbeit	40.000 €				
2.3	Bürgerinformation / Stadtteilstefte usw.	60.000 €				
	Gesamt 2					500.000 €
3	Grunderwerb					
3.1	Grunderwerb inklusive Nebenkosten zur Entwicklung einer Fläche zugunsten einer Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung (Familienzentrum) – in Abhängigkeit weiterer Gutachten und einer Standortanalyse (errechnet über den Bodenrichtwert für ca. 200 m² je	200.000 €				
3.2	Grunderwerb, ggf. in geringem Umfang bei der Umsetzung von Ordnungsmaßnahmen erforderlich (pauschal)	50.000 €				
	Gesamt 3					250.000 €
4	Ordnungsmaßnahmen					
4.1	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung oder Grenzregelung, Neuvermessung von Grundstücken - pauschal	15.000 €				15.000 €
4.2	Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen (Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen nach Städtebauförderung: 230 €/m²)					

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StBauF	Sonstige Förderprogramme	Kommune/LK	Privat	gesamt
	Anbindung an Nachbarschaft durch attraktive Quartierseingänge und gesicherte Querungen Harburger Straße/Berliner Ring, Soltauer Str./Fuhrenstraße - pauschal	600.000 €				
	Schaffung von Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr (u.a. Sandhasenweg/Große Gartenstraße, Sandhasenweg/Harburger Straße, Fuhrenstraße/Birkenweg, Fuhrenstraße/Holzweg) – pauschal	250.000 €				
	Gestaltung, Aufwertung und funktionale Verbesserung des Lohmarktes zu einem multifunktionalen, durch Grün und Erholung geprägten Platz - (ca. 3.500m ² * 230 €/m ²), Unterflurmüllsystem	1.000.000 €				
	Aufwertung von Straßenräumen mit Rückseitencharakter, Schaffung von Raumkanten und Verbesserung des Sicherheitsniveaus, u.a. Potsdamer Straße, ggf. in Kooperation mit Privaten - pauschal	150.000 €			X	
	Restrukturierung/Neuordnung vorhandener Garagen- und Stellplatzanlagen (beispielhafte Förderung - pauschal)	100.000 €			X	
	Maßnahmen zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs im gesamten Maßnahmengebiet -	500.000 €				
	Maßnahmen zur Aufwertung von Straßenräumen und Nebenanlagen (u.a. Birkenweg, Upaltenweg, Teile der Große Gartenstraße und des Berliner Ring) - pauschal	2.000.000 €				
	Neuordnung städtebaulicher Situation unter Nutzung von Potenzialflächen (Harburger-, Fuhren-, Große Garten- und Dresdener Straße) und mit vorgeschalteten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerben				X	
	Gesamt 4.2					4.600.000 €
4.3	Attraktivierung der Grün- und Spielflächen sowie der Freiräume und Maßnahmen zur Stärkung des Klimaschutzes und zur Anpassung an den Klimawandel					
	Programm zur Entsiegelung im Quartier-beispielhaft, pauschal	100.000 €	X		X	
	Dach- und Fassadenbegrünungsprogramme - beispielhaft, pauschal	100.000 €	X		X	
	Entwicklung der linearen Grünstruktur (ehemalige Bahntrasse) parallel zum Sandhasenweg – pauschal	750.000 €				
	Aufwertung Spiel- und Sportangebote Schulhof Stadtschule - pauschal	100.000 €				
	Aufwertung und Qualifizierung des Spielplatzes Angerburger Straße zu einem Entdeckerplatz – pauschal	250.000 €				
	Aufwertung Bolzplatz Harburger Straße zu einem attraktiven Jugend- und Quartiersplatz - pauschal	600.000 €				
	Beispielhafte Zuschüsse zur Aufwertungen des Wohnumfeldes im Maßnahmengebiet, insbesondere im Bereich Jägerhöhe, Upaltenweg, Angerburger Straße - pauschal	350.000 €			X	

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StBauF	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
	Klimagerechte Aufwertung öffentlicher Begegnungsräume, u.a. Verbesserung der Wegebeschaffenheit, standortgerechte Baumpflanzungen und Möblierung (u.a. Am Galgenberg, Upaltenweg, Holzweg, Lohstraße/Birkenweg) - pauschal	750.000 €				
	Gesamt 4.3					3.000.000 €
4.4	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und besonders Schulkinder im gesamten Maßnahmengebiet, u.a. Fuhrenstraße, Jägerhöhe, Freudenthalstraße, Königsberger Straße, Soltauer Straße, Upaltenweg/Auf dem Loh, Pillauer Straße -	500.000 €				
4.5	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Nebenanlagen im Maßnahmengebiet - pauschal	1.000.000 €				
4.6	Sonstige Ordnungsmaßnahmen wie Härteausgleich, Bewirtschaftungsverluste für Grundstücke des Treuhandvermögens, für Änderungen und Folgemaßnahmen im Bereich der öffentlichen Ver- und Entsorgung - pauschal	50.000 €				
	Gesamt 4					1.550.000 €
5 Baumaßnahmen						
5.1	Öffentliche Baumaßnahmen					
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen, Absprachen, Gutachten und Standortanalysen: öffentliche Quartiersgarage für ca. 75 Kfz (ggf. in Kooperation) sowie Einrichtung einer Mobilitätsstation	1.000.000 €		X	X	
	In Abhängigkeit weiterer Gutachten und Standortanalysen: Begegnungs- und Veranstaltungszentrum (Gemeinbedarfs-, Folgeeinrichtung), ca. 600 m² BGF je 3.500 €/m³ (optional: Umsetzung in der Innenstadt)	2.100.000 €		X	X	
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen, Gutachten und Standortanalysen: Familienzentrum (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung), ca. 250 m² BGF je 3.500 €/m³	875.000 €		X		
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen und Gutachten: Anpassung des Saals der Musikschule für musikalisch-kulturelle Veranstaltungen (Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung) - pauschal	200.000 €		X		
	Gesamt					4.175.000 €
5.2	Private Baumaßnahmen					
	Beispielhafte Förderung zur energetischen und klimaneutralen Sanierung von Wohngebäuden - pauschal	500.000 €			X	
	Einrichtung von Gemeinschaftsräumen in Wohngebäudebeständen				X	
	Schaffung gestalterisch ansprechender, gesicherter Abstellmöglichkeiten für Fahrräder im Wohnumfeld privater Gebäude; beispielhafte Förderung - pauschal	50.000 €			X	
	Aufwertung der Bushaltestellen (Fuhren- und Harburger Straße)		X	X	X	

Kosten- und Finanzierungsübersicht		StBauF	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
5.3	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Bauanlagen (Hauszugänge, Rampen usw.) hinsichtlich der Schaffung behinderten- und seniorengerechter Zugänglichkeiten im gesamten Maßnahmensgebiet - pauschal	250.000 €			X	
5.4	Kosten der Abwicklung, Vertriebsnebenkosten, Gutachten, Dokumentationen usw. - pauschal	25.000 €				
	Gesamt 5					825.000 €
	Zwischensumme Positionen 1 bis 5					15.315.000 €
6	Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte					
	Sanierungsträger, 6 % (Kappungsgrenze) von gesamt ohne Grunderwerb					918.900 €
	Summe Ausgaben					16.233.900 €
B. Einnahmen						
B1	Die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen / Straßenausbaubeiträgen oder sonstigen Erlösen (z.B. Grundstücksverkäufe) können zur Zeit nicht explizit ermittelt werden. Entsprechend werden die Einnahmen vorerst pauschal geschätzt.					450.000 €
	Summe Einnahmen					450.000 €
C. Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten						15.783.900 €
D. Finanzierung						
	zu finanzierende Summe					15.783.900 €
	Anteil Bund (1/3 von gesamt)					5.261.300 €
	Anteil Land Niedersachsen (1/3 von gesamt)					5.261.300 €
	Anteil Stadt Rotenburg/Wümme (1/3 von gesamt)					5.261.300 €
	Anteil Stadt Rotenburg/Wümme p.a. (10 Jahre Laufzeit)					526.130 €

12 Vorliegen städtebaulicher Mängel

Die vorliegende vorbereitende Untersuchung (VU) wurden von der Stadt Rotenburg (Wümme) veranlasst, um – wie im Baugesetzbuch (BauGB) vorgeschriebene – „Beurteilungsunterlagen zu gewinnen über die Notwendigkeit der Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse und Zusammenhänge sowie die anzustrebenden allgemeinen Ziele und die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen“ (§ 141 (1) BauGB). Im Ergebnis der VU steht somit die Antwort auf die Frage, ob städtebauliche Sanierungsmaßnahmen erforderlich sind, um die Missstände im Untersuchungsgebiet zu beheben. Missstände liegen nach dem BauGB vor, wenn

1. „das Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung nicht entspricht“ (§136 (2,1) BauGB) - – Substanzschwächen oder
2. „das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen“ (§136 (2,2) BauGB) - Funktionsschwächen

Das in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes „Wohngebiet Auf dem Loh“ in Rotenburg (Wümme) erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände gemäß BauGB vorliegen wurde in den Kapiteln 6 - Bestandsanalyse und 7 - Zusammenfassende Bewertung der Missstände herausgearbeitet. Sie betreffen u.a. Defizite bei sozialen Infrastruktureinrichtungen und im sozialen Miteinander, fehlende Aufenthaltsqualitäten von Grünflächen und Freiräumen, Defizite bei der Gestaltung von Straßenräumen, tlw. unzureichende Verkehrssicherheit, diverse Barrieren, Mängeln im Wohnungsbestand sowie im Wohnumfeld sowie ungenügende Maßnahmen zum Klimaschutz und zur und Anpassung an die Folgen des Klimawandels.

Es ist davon auszugehen, dass die festgestellten Missstände und Defizite ohne gegensteuernde Maßnahmen nicht behoben würden und sich angesichts verändernder wirtschaftlicher und demografischer Strukturen noch weiter zuspitzen würden, so dass aus fachgutachterlicher Sicht die Durchführung einer Sanierungsmaßnahme erforderlich ist, um vorhandene Substanz-, vor allem aber Funktionsschwächen zu beheben.

Auf Grundlage der Kosten- und Finanzierungsübersicht für die vorgesehene Gesamtmaßnahme kann davon ausgegangen werden, dass die Stadt Rotenburg (Wümme) die unrentierlichen und durch Einnahmen nicht gedeckten Kosten in Höhe von ### Euro für die zur Umsetzung der Entwicklung des Untersuchungsgebietes notwendigen Maßnahmen nicht alleine tragen kann. Angesichts der Komplexität der Aufgaben und des geschätzten Kostenvolumens sind Realisierungschancen nur zu erwarten, wenn es der Stadt Rotenburg (Wümme) gelingt, mit dem Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ in ein Städtebauförderungsprogramm aufgenommen zu werden.

13 Vorschlag zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Sozialer Zusammenhalt“

Die aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse herausgearbeiteten funktionalen, (städte-) baulichen, sozialen, demografischen, ökologische und ökonomischen Defizite, die sich vielfach auch überlagern, verlangen nach einem integrativen und interdisziplinären Handlungsansatz. Zur Erreichung der Sanierungsziele für das Wohngebiet Auf dem Loh bedarf es vielfältiger aufeinander abgestimmter, städtebaulich-investiver sowie ergänzender nicht-investiver Maßnahmen, um den komplexen Problemlagen im Untersuchungsgebiet entgegenzuwirken und das Quartier zu stabilisieren und zu stärken - jeweils abgestimmt und in enger Kooperation mit den Akteuren vor Ort. Die Programmkomponente „Sozialer Zusammenhalt“ scheint angesichts der vorliegenden sozialen Missstände - u.a. Bewohnerstruktur, Bevölkerungsdichte, die erheblichen Benachteiligungen und Defizite bei gleichzeitiger Insellage des Quartiers, fehlenden bzw. unzureichend gestalteten Grünflächen und Freiräumen, Handlungsbedarfen im Gebäudebestand ebenso wie im Wohnumfeld und bei der sozialen Infrastruktur usw. - geeignet für eine Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Sozialer Zusammenhalt“¹³.

Die Bündelung von Programmen und Mitteln sowie die intensive Einbindung verschiedenster Akteure gelingt nach bisherigen Erfahrungen im Städtebauförderungsprogramm „Sozialer Zusammenhalt“ in der Regel besonders gut. Die Programmmittel sollen zur Verbesserung der sozialen Integration, des sozialen Zusammenhalts im Quartier und zur Sanierung sozialer Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen in den Kommunen eingesetzt werden. Auch Komplementärprogramme, wie z.B. „Jugend stärken im Quartier“ können ggf. Unterstützung bei der Zielerreichung leisten.

Darüber hinaus erscheint die Programmkomponente „Sozialer Zusammenhalt“ auch deshalb besonders geeignet, da Wert auf die Initiierung und Verstetigung selbsttragender Prozesse vor Ort gelegt wird.

Die Herausforderungen im Wohngebiet Auf dem Loh weisen auf die Notwendigkeit integrativer, ressortübergreifender Strategien und den Einsatz unterschiedlichster Kompetenzen und deren Bündelung hin. Durch den Aufbau und die Stärkung von Netzwerken und Kooperationen sollen besonders die lokalen Handlungsmöglichkeiten und Problemlösungskompetenzen vor Ort gestärkt und weiterentwickelt werden.

¹³ „Städtebauliche Maßnahmen der Sozialen Stadt sind Maßnahmen zur Stabilisierung und Aufwertung von durch soziale Missstände benachteiligten Ortsteilen oder anderen Teilen des Gemeindegebiets, in denen ein besonderer Entwicklungsbedarf besteht. Soziale Missstände liegen insbesondere vor, wenn ein Gebiet auf Grund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen erheblich benachteiligt ist. Ein besonderer Entwicklungsbedarf liegt insbesondere vor, wenn es sich um benachteiligte innerstädtische oder innenstadtnah gelegene Gebiete oder verdichtete Wohn- und Mischgebiete handelt, in denen es einer aufeinander abgestimmten Bündelung von investiven und sonstigen Maßnahmen bedarf.“ (§171 e Abs. 2 BauGB).

14 Sanierungserfordernis und Sanierungsziele

Um die im gesamten Untersuchungsgebiet festgestellten städtebaulichen, funktionalen und sozialen Missstände und Mängel zu beheben und eine weitere Abwärtsspirale aufzuhalten und statt dessen die vorhandenen Potenziale zu stärken, besteht die Notwendigkeit zur Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen nach § 136 BauGB, die zur Stabilisierung und Qualifizierung des Gebietes wesentlich beitragen kann.

Die Ziele einer städtebaulichen Sanierung wurden in Kap. 10 als Leitbild und allgemeine Sanierungsziele in verschiedenen Handlungsfeldern konkretisiert. Die angestrebte Sanierungsmaßnahme soll dem Abbau der festgestellten städtebaulichen Missstände dienen und Impulse für die Entwicklung des Untersuchungsgebietes zu einem attraktiven und lebenswerten Wohngebiet setzen.

15 Auswahl des Sanierungsverfahrens

15.1 Empfehlung zur Anwendung des Besonderen Städtebaurechts

Angesichts der städtebaulichen, funktionalen und sozialen Missstände und Mängel im Untersuchungsgebiet sowie der Funktions- und Substanzschwächen, dem Leitbild und den daraus abgeleiteten Sanierungszielen und Handlungsfeldern zur behutsamen Weiterentwicklung des Quartiers wird die Anwendung des Besonderen Städtebaurechts empfohlen. Das Besondere Städtebaurecht hält - im Vergleich zum Allgemeinen Städtebaurecht - deutlich „schärfere“ Instrumente bereit, die zur Behebung der Missstände und Mängel sowie zur Umsetzung der Entwicklungsziele erforderlich sein können.

15.2 Vorschlag zur Auswahl des Sanierungsverfahrens

Die Stadt Rotenburg (Wümme) hat in der Sanierungssatzung zur förmlichen Festlegung des Sanierungsgebietes und damit zur Umsetzung des Erneuerungskonzeptes zu bestimmen, welche Verfahrensart zur Anwendung kommen soll (vgl. § 142 Abs. 4 BauGB). Zu unterscheiden sind

- das umfassende Sanierungsverfahren und
- das vereinfachte Verfahren.

Die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Sanierungsverfahren bestimmt sich aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahme und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten. Die Wahl steht grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Kommune. Die Stadt hat die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. §§ 152-156a BauGB) auszuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird.

Bei der Entscheidung der Stadt Rotenburg (Wümme) sind insbesondere zu berücksichtigen:

- die konkrete städtebauliche Situation im Sanierungsgebiet und die künftige Entwicklung
- die anzustrebenden allgemeinen Ziele der Sanierung
- die Durchführbarkeit der Sanierung im Allgemeinen und
- die Entwicklung der Bodenpreise infolge der Sanierung.

Bei umfassenden Sanierungsverfahren finden die besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. §§ 152-156a BauGB) Anwendung, die Zahlungsverpflichtung von Erschließungs- und Straßenausbaubeiträgen im Sinne von § 127 BauGB bzw. NKAG entfällt dabei.

Neben dem sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt gem. § 144 BauGB findet die Ausgleichsbetragsregelung nach § 154 BauGB Anwendung. Danach hat die/der EigentümerIn eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenen Grundstücks zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Stadt einen Ausgleichsbetrag zu entrichten, welcher der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstückes entspricht. Die Grundlagen zur Ermittlung des Ausgleichsbetrages erarbeitet i. d. R. der unabhängige Gutachterausschuss. Sind sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet oder in Teilen davon zu erwarten, so ist die Anwendung der §§ 152-156 BauGB in der Regel erforderlich, um

- Ausgleichsbeträge zur Finanzierung der Sanierung zu erzielen
- Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert zu erwerben und
- die Erschwerung privater Investitionen durch unkontrollierte Bodenwertsteigerungen zu verhindern.

Inwieweit sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen zu erwarten sind, kann gem. Nr. 203.5 VV-BauGB nur anhand der konkreten städtebaulichen Situation im Sanierungsgebiet und aufgrund der von der Stadt selbst festgelegten allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierung beurteilt werden. Hat die Sanierung im Wesentlichen die Erhaltung, Modernisierung und Instandsetzung vorhandener baulicher Anlagen zum Ziel - was im Fall der Sanierungsmaßnahme „Wohngebiet Auf dem Loh“ sowohl für Bau- als auch für Ordnungsmaßnahmen zur Verbesserung des privaten Gebäudebestandes sowie für die Schaffung sozialer Infrastruktur der Fall ist - sind in der Regel erhebliche Bodenwertsteigerungen nicht zu erwarten. Somit ist auch eine Erschwerung der Durchführung der Sanierungsmaßnahme von privaten Investitionen durch unkontrollierte Bodenwertsteigerungen nicht zu erwarten. Weiterhin sind auch Grundstückserwerbe zur Neuordnung des Quartiers im Sinne einer Umstrukturierung des Gebietes kein grundlegendes Sanierungsziel. Eine Erschwerung durch erhöhte Kaufpreise ist entsprechend nicht zu erwarten. Nur aufgrund der Tatsache, dass Bodenwertsteigerungen, die im Wesentlichen aus Maßnahmen i.S. von § 127 Abs. 2 BauGB resultieren, entstehen, begründet nicht die Anwendung des umfassenden Verfahrens.

Die Stadt kann im vereinfachten Verfahren alternativ Einnahmen zur Finanzierung durch die Erhebung von Erschließungsbeiträgen nach dem BauGB oder nach dem Niedersächsischen Kommunal-Abgabe-Gesetz (NKAG) erzielen. Erfahrungen aus vergleichbaren Sanierungsmaßnahmen zeigen eine Generierung von Ausgleichbeträgen in geringer Höhe.

Im Ergebnis halten wir nach gegenwärtigem Kenntnisstand die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 ff zur Erreichung der Sanierungsziele für die Sanierungsmaßnahme „Wohngebiet Auf dem Loh“ somit für nicht zwingend erforderlich.

15.3 Mögliche negative Auswirkungen einer Städtebauförderungsmaßnahme

Aufwertungen und (behutsame) Weiterentwicklungen von Stadtstrukturen sind unerlässlich, um Städte zukunftsfähig zu gestalten.

Bei entsprechenden städtebaulichen Sanierungsmaßnahmen sind deshalb von Beginn an sozialverträgliche Wege zu beschreiten, so dass Aufwertungsmaßnahmen nicht zwangsläufig zu nachteiligen Auswirkungen auf Personen, Haushalte oder Betriebe führen. Dafür ist zu prüfen, ob aus den angestrebten Zielen und Maßnahmen voraussichtlich für die im Plangebiet wohnenden und arbeitenden Menschen bzw. ansässige Betriebe nachteilige Auswirkungen zu erwarten sind. Sollte dies der Fall sein, wäre seitens der Stadt Rotenburg (Wümme) ein Sozialplan gemäß § 180 BauGB zu erarbeiten. Der Sozialplan zielt darauf ab, allgemeine Vorstellungen zu entwickeln, wie nachteilige Auswirkungen vermieden oder gemildert werden können. Zu den nachteiligen Auswirkungen gehören z.B. Veränderungen von Grundstückszuschnitten, Mehrbelastungen durch Miete oder Pacht, Veränderungen im Kundenstamm eines Betriebes oder ein notwendiger Fortzug aus dem Gebiet. Maßnahmen, die entsprechende Auswirkungen zum Ziel haben oder herbeiführen könnten, wie z.B. umfassende Nutzungsänderung, Grundstücksentwicklungen oder Ordnungsmaßnahmen, sind im vorliegenden Untersuchungsgebiet jedoch nicht vorgesehen. Vielmehr handelt es sich bei dem Wohngebiet Auf dem Loh um ein innerstädtisches Wohngebiet mit Erneuerungsbedarf. So ist ein zentrales Sanierungsziel zwar die Modernisierung und Instandsetzung der (Wohn-)Gebäude und des Wohnumfeldes an heutige Anforderungen und an die Bedürfnisse der BewohnerInnen. Mit Erreichen dieses Zieles können Boden- und Mietsteigerungen infolge von Aufwertungen des Wohnumfeldes sowie durch Modernisierungen und Instandsetzung des Wohnungsbestandes zwar nicht ausgeschlossen werden, sie erweisen sich in einigen Bereichen des Quartiers allerdings auch als erforderlich, um vorhandene Missstände gem. § 136 BauGB zu beseitigen. Diese Preissteigerungen können z.B. durch Kooperationsvereinbarungen zwischen der Stadt Rotenburg (Wümme) und den EigentümerInnen/Wohnungsunternehmen begrenzt werden, in dem Bindungen vereinbart und Kostenmieten für

einige Jahre „gedeckt“ werden. Jenseits der Begrenzungsmöglichkeiten von Kostensteigerungen ist in gemeinsamen Aushandlungsprozessen zwischen Politik, Verwaltung und den Akteuren des Quartiers zu erörtern, ob und wenn ja wo und in welchem Umfang ein Zuzug einkommensstärkerer Haushalte möglicherweise wünschenswert wäre.

Weitere Schwerpunkte der geplanten Städtebauförderungsmaßnahme liegen in der Verbesserung der Nutzbarkeit von Grün- und Freiflächen sowie in der Sicherung und Weiterentwicklung sozialer Infrastrukturangebote. Hier ist frühzeitig zu prüfen und zu veranlassen, dass z.B. bei einem (wünschenswerten) Ausbau sozialer Infrastruktureinrichtungen auch die Möglichkeiten für eine längerfristige Betreuung und Bespielung der Einrichtung gewährleistet sind – ein neues Raumangebot benötigt die Sicherstellung der personellen Kapazitäten zur Umsetzung entsprechender Angebote.

Mit Blick auf die verständlichen Sorgen vor Gentrifizierung ist darauf hinzuweisen, dass sich das Wohngebiet Auf dem Loh aufgrund der Bebauungsstruktur von den klassischen, von Gentrifizierung bedrohten innerstädtischen Quartieren unterscheidet. Die Vorstellung, dass es sich zu einem Standort und Ausdruck eines neuen urbanen Lebensstils entwickelt erscheint derzeit nicht sehr realitätsnah.

16 Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes

Aufgrund des vorliegenden Instandsetzungs-, Sanierungs-, Modernisierungs- sowie behutsamen Weiterentwicklungsbedarfes im Untersuchungsgebiet beabsichtigt die Stadt Rotenburg (Wümme), ein Gebiet „Sozialer Zusammenhalt“ zur Stabilisierung und Aufwertung des durch städtebauliche, funktionale und soziale Missstände benachteiligten Quartiers festzulegen, da hier besonderer Entwicklungsbedarf gemäß § 171e Absatz 2 Satz 1 BauGB besteht.

Im Sinne einer zügigen Durchführung und Realisierung wird die unten stehende Abgrenzung des festzulegenden Sanierungsgebietes vorgeschlagen. Das Sanierungsgebiet wäre damit in weiten Bereichen identisch mit dem Untersuchungsgebiet, klammert aber einige Bereiche aus, da in diesen Teilbereichen keine wesentlichen städtebaulichen und funktionalen Missstände festgestellt werden konnten:

- Das weitgehend aus Einfamilienhäusern mit Gärten bestehende Wohngebiet zwischen Große Garten- und Rehsauer Straße bzw. Auf dem Loh
- Die ebenfalls weitgehend intakt anmutenden Wohngebiete zwischen Am Galenberg/Königsberger Straße/Schwentener- und Freudenthalstraße
- Das Wohngebiet zwischen Upaltenweg/Jägerhöhe/Mauerseeweg und Kleingartenkolonie Friedland sowie
- Das Wohngebiet östlich der Jägerhöhe, nördlich des Sandhasenwegs bis zum Berliner Ring/Schweriner Straße.

Das potenzielle Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 33,5 ha. Die genaue Abgrenzung ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

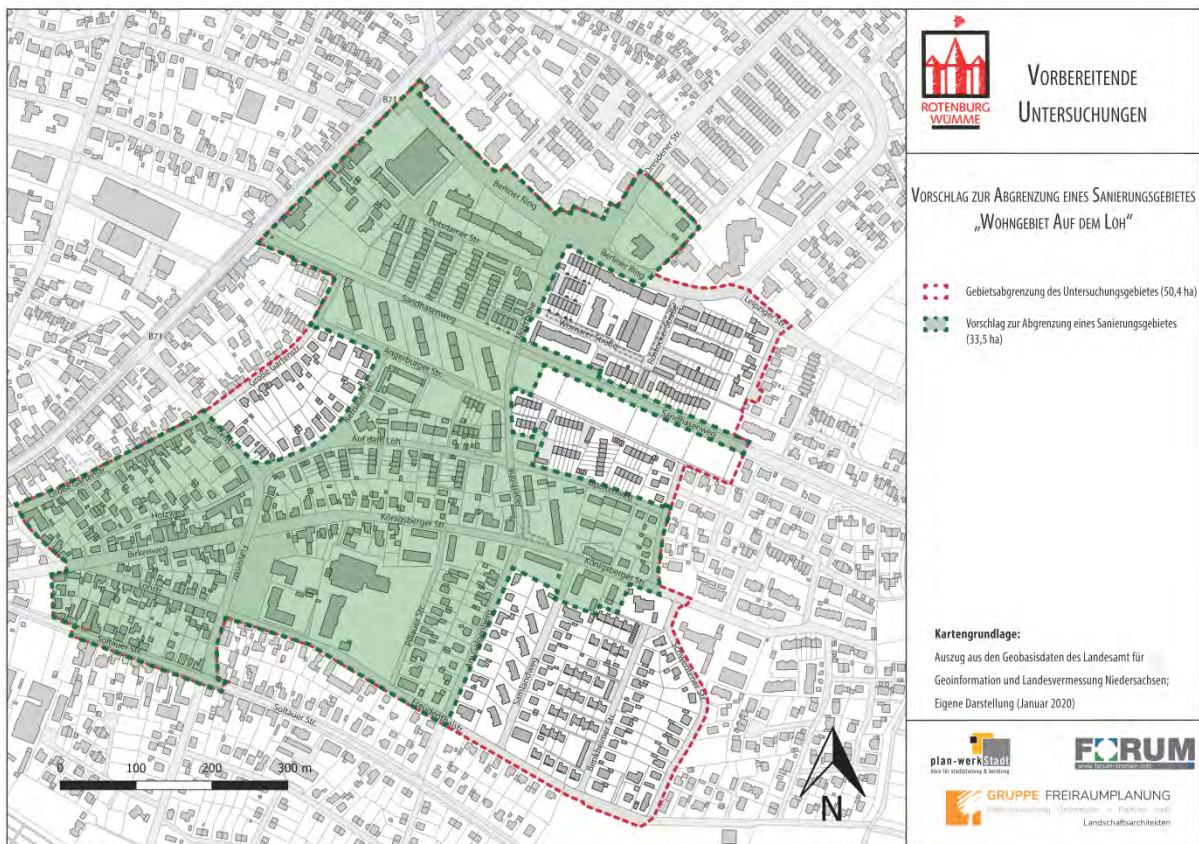


Abb. 121: Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes (vergrößerte Darstellung im Anhang)

17 Umsetzung des Verfahrens und Ausblick

Die vorliegende vorbereitende Untersuchung hat städtebauliche Missstände gem. § 136 BauGB für das Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“ nachgewiesen. Eine Behebung bzw. Verminderung der städtebaulichen Missstände unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit (gem. § 142 BauGB) ist für die Stadt Rotenburg (Wümme) aufgrund der Haushaltsbelastung nur unter Zuhilfenahme von Städtebauförderungsmitteln möglich. Mithilfe von Städtebauförderungsmitteln des Programms „Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“ kann die Sanierungsmaßnahme „Wohngebiet Auf dem Loh“ einheitlich vorbereitet und finanzierbar im besonderen öffentlichen Interesse gem. § 136 BauGB durchgeführt werden.

Die positiven Impulse aus der breit angelegten Beteiligung und Öffentlichkeitsarbeit sind für die Sanierung des Quartiers „Wohngebiet Auf dem Loh“ zu nutzen. Aus diesem Grund sollte ein erster Schritt die Realisierung öffentlicher Maßnahmen (z.B. eignen sich als mögliche Starterprojekte die Aufwertung eines Spiel- oder des Bolzplatzes, die Entwicklung der ehemaligen Gleistrasse parallel zum Sandhasenweg oder die beispielhafte Aufwertung einer „Rasenbrache“ in Kooperation mit der Wohnungswirtschaft) gemäß Erneuerungskonzept der vorbereitenden Untersuchung sein, um privaten EigentümerInnen den Sanierungsauftritt zu signalisieren. Gleichmaßen sollte mit fortlaufender Beteiligungs- und Öffentlichkeitsarbeit die bisherige Arbeit aufgegriffen und weitergeführt werden. Die privaten Akteure im Quartier sind auf die Möglichkeit der erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeit gemäß Einkommenssteuer-Gesetz (EStG) und auf potenzielle Zuschussmöglichkeiten hinzuweisen. Die Verbesserung des Wohnumfeldes, die Sanierung und Modernisierung des privaten Wohnraumes und privater Freiflächen zählt neben den öffentlichen Maßnahmen zum Grundstein einer erfolgreichen Sanierungsmaßnahme im Programm „Sozialer Zusammenhalt“.

Gleichzeitig bieten sich die so genannten „Starterprojekte“ an, um zum einen eine Aufwertung des Quartiers zu bewirken und zum anderen Strahlkraft über das Quartier hinaus zu richten.

18 Monitoring

Die Städtebauförderungsrichtlinie des Landes Niedersachsen sieht vor, dass die Gemeinde ab dem Zeitpunkt der Programmaufnahme verpflichtet ist, aktiv an dem für die Wirkungsbeobachtung der Programme durchgeführten Monitoring teilzunehmen. Sie hat die Monitoringdaten für ein Programmjahr in den elektronisch vom Bund bereitgestellten Formblättern zu erfassen sowie aussagefähiges Bildmaterial darüber zur Verfügung zu stellen (vgl. StBauFR Nds. 2015; 7.2.5).

Ergänzend ist zu prüfen, ob die Stadt Rotenburg (Wümme) neben dem Fortschritt der Umsetzung der Gesamtmaßnahmen auch reflektiert, in wieweit die mit den Maßnahmen verbundenen Wirkungen und Ziele erreicht werden können/konnten. Daher wird vorgeschlagen, flankierend zur Umsetzung der Gesamtmaßnahme ein differenziertes, aus quantitativen und qualitativen Komponenten zusammengesetztes Monitoringsystem zu etablieren. Dieses könnte wie folgt aufgebaut sein:

- Dokumentation der umgesetzten öffentlichen und privaten Maßnahmen: Kontinuierliche Erfassung des Umsetzungsstands aller in der vorbereitenden Untersuchung beschriebenen und im Maßnahmenplan dargestellten Maßnahmen in einer jahresweisen Aufstellung. Kennzeichnung notwendiger Anpassungen der Gesamtmaßnahme, jährliche Präsentation des aktuellen Standes gegenüber dem zuständigen Ausschuss.
- Erfassung und Dokumentation privater Sanierungsmaßnahmen: Eine Zielsetzung der Gesamtmaßnahme besteht in der Einbindung von WohnungseigentümerInnen insbesondere jener Bestände mit baulichen und gestalterischen Mängeln, um Investitionen in den Gebäudebestand zu initiieren. Idealerweise ist auch festzuhalten, welche Faktoren zur Umsetzung geführt haben.
- Kontinuierliche Erfassung grundlegender quantitativer Kennziffern - als Fortschreibung der in der vorbereitenden Untersuchung aufbereiteten Daten.
- Zwischenbilanz der Sanierung nach fünf Jahren, um bei Bedarf die Gebietsstrategie nachjustieren zu können, da sich erfahrungsgemäß binnen mehrerer Jahre die strukturellen Rahmenbedingungen einer Sanierung so wesentlich ändern, dass eine Überarbeitung der Strategie unabdingbar ist für eine erfolgversprechende Gesamtmaßnahme.

19 Anhang

19.1 Abbildungsverzeichnis

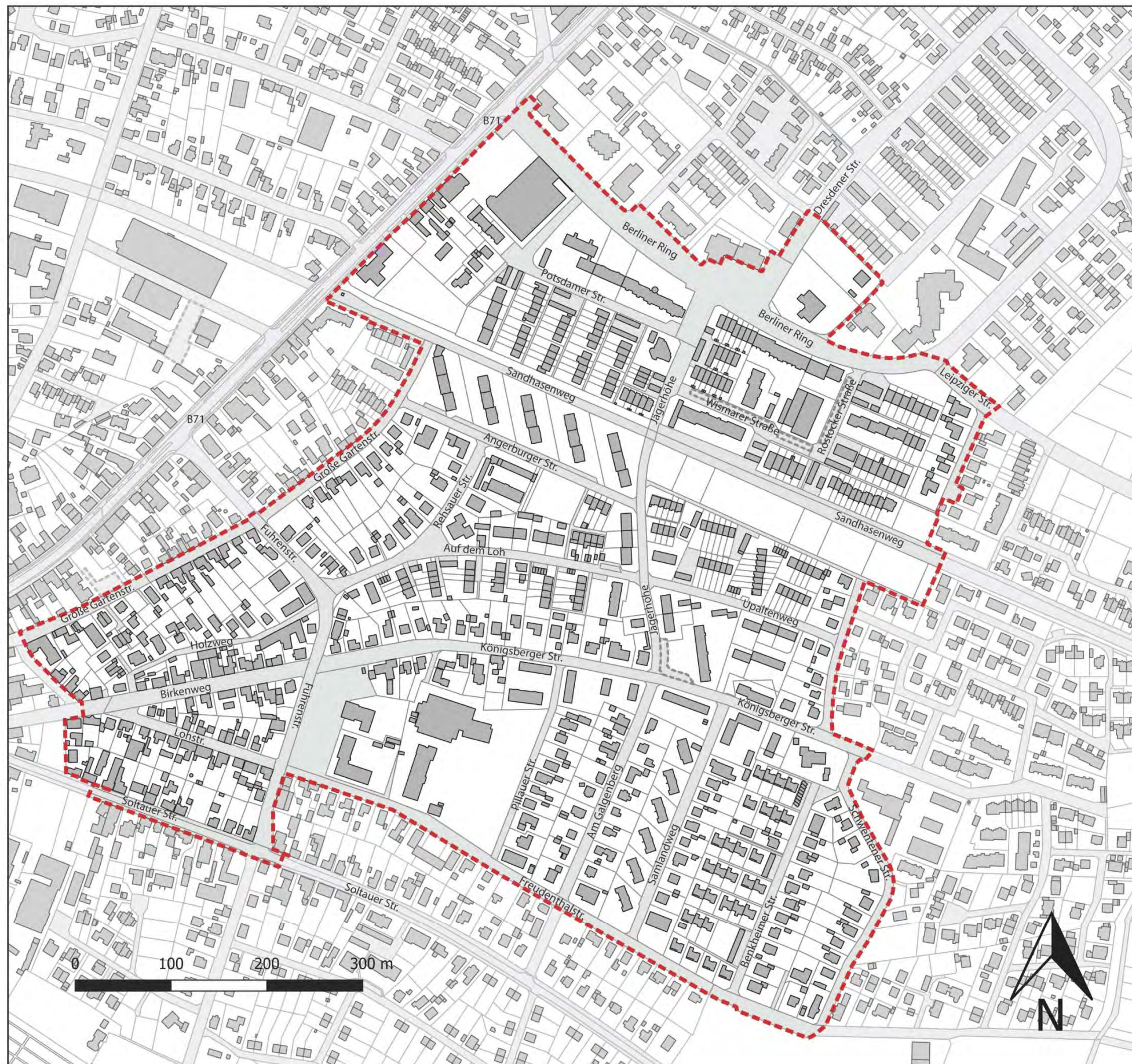
Abb. 1:	Methodisches Vorgehen Untersuchungsgebiet Wohngebiet Auf dem Loh.....	4
Abb. 2:	Historische Karte der Stadtentwicklung Rotenburg (Wümme)	6
Abb. 3:	Gebietsabgrenzung des Untersuchungsgebietes "Wohngebiet Auf dem Loh" (vergrößerte Darstellung im Anhang)	9
Abb. 4:	B-Plan-Übersicht Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“	12
Abb. 5:	Gebäudenutzung des Untersuchungsgebietes "Wohngebiet Auf dem Loh" (vergrößerte Darstellung im Anhang)	13
Abb. 6:	Mehrfamilienhaus Angerburger Straße	14
Abb. 7:	Mehrfamilienhäuser Berliner Ring	14
Abb. 8:	Reihenhäuser Potsdamer Straße.....	14
Abb. 9:	Einfamilienhäuser Benkheimer Straße.....	14
Abb. 10:	Sanierungsbedarf Holzweg.....	15
Abb. 11:	Sanierungsbedarf Fassade Upaltenweg	15
Abb. 12:	Barriere Zugang Wohngebäude Wismarer Straße	15
Abb. 13:	Barrieren am Wohnungseingang Samlandstraße	15
Abb. 14:	Eigentümerstruktur des Untersuchungsgebietes "Wohngebiet Auf dem Loh" (vergrößerte Darstellung im Anhang)	17
Abb. 15:	Neubau WBG Angerburger Straße	17
Abb. 16:	Neubauten Holzweg.....	17
Abb. 17:	Brachfläche Harburger Straße.....	18
Abb. 18:	Freifläche Dresdener Straße.....	18
Abb. 19:	Unternehmensstandort der Wohnungsbaugenossenschaft Rotenburg (Wümme)	19
Abb. 20:	Birkenweg: Standort der Fahrradwerkstatt	19
Abb. 21:	Einzelhandelsbesatz der Stadt Rotenburg (Wümme) 2009 (Quelle Einzelhandelskonzept für die Stadt Rotenburg (Wümme), S. 12).....	20
Abb. 22:	E-Center an der Harburger Straße.....	20
Abb. 23:	Ergänzungsangebote zum E-Center auf dessen Gelände an der Harburger Straße	20
Abb. 24:	Kiosk an der Fuhrenstraße	21
Abb. 25:	Soltauer Straße 7	21
Abb. 26:	Fahrradwerkstatt der Rotenburger Werke im Birkenweg	23
Abb. 27:	Auferstehungsgemeinde	25
Abb. 28:	Kreuzkirche Ecke Potsdamer Straße Jägerhöhe	25
Abb. 29:	Neuapostolische Kirche	25
Abb. 30:	Kleine Ayasofya Moschee e.V.....	25
Abb. 31:	Potsdamer Straße – keine Beziehung zwischen öffentlichen Straßenraum und Wohnbebauung.....	27
Abb. 32:	Leipziger Straße – Grün schottet die Wohnbebauung ab	27
Abb. 33:	Siedlungsstrukturelle Gliederung des Untersuchungsgebietes (vergrößerte Darstellung im Anhang)	28
Abb. 34:	Stadtschule an der Freudenthalstraße	28
Abb. 35:	Europaschule - vom Lohmarkt aus gesehen.....	28
Abb. 36:	Einfamilienhausbebauung Große Gartenstraße	29
Abb. 37:	Individuell gewachsene Besiedlung im Holzweg.....	29
Abb. 38:	Reihenhäuser Auf dem Loh	29
Abb. 39:	Bebauung Königsberger Straße.....	29
Abb. 40:	Mehrgeschossige Wohnbebauung Angerburger Straße	30

Abb. 41:	Geschosswohnungsbau Jägerhöhe	30
Abb. 42:	Abgrenzung zum öffentlichen Straßenraum Wismarer Straße	30
Abb. 43:	Reihenhäuser Potsdamer Straße.....	30
Abb. 44:	Gebäuderiegel Berliner Ring	31
Abb. 45:	E-Center mit großem Parkplatz an der Harburger Straße.....	31
Abb. 46:	Kleinteilige Bebauung entlang der Harburger Straße	31
Abb. 47:	Schwarzplan (vergrößerte Darstellung im Anhang).....	32
Abb. 48:	Kastanien entlang der Straße Am Galgenberg	34
Abb. 49:	Grün gestaltete Verkehrsinsel zwischen Auf dem Loh und Rehsauer Straße	34
Abb. 50:	Straßenbegleitgrün entlang des Berliner Rings.....	34
Abb. 51:	Grünzüge entlang der Jägerhöhe	34
Abb. 52:	Sandhasenweg mit ehemaliger Gleistrasse.....	35
Abb. 53:	Blick auf das Schotterbett der ehemaligen Eisenbahntrasse.....	35
Abb. 54:	Lohmarkt	35
Abb. 55:	Wertstoffinsel am Lohmarkt	35
Abb. 56:	Spielplatz Angerburger Straße	36
Abb. 57:	Teerbahn auf dem Spielplatz.....	36
Abb. 58:	Spielplatz am Sandhasenweg	36
Abb. 59:	Sitzmöglichkeit u.a. für Begleitpersonen.....	36
Abb. 60:	Spielplatz Benkheimer Straße mit Garagenrückwand.....	37
Abb. 61:	Kaum aufzufinden: Zugang zum Spielplatz.....	37
Abb. 62:	Eingang zum Bolzplatz	37
Abb. 63:	Basketballplatz am Bolzplatz	37
Abb. 64:	Spielplatz der Grundschule.....	38
Abb. 65:	Baumbepflanzung an Spielplatz	38
Abb. 66:	Große Gartenstraße	39
Abb. 67:	Privatgarten Harburger Straße	39
Abb. 68:	Attraktiver Spielplatz Upaltenweg	39
Abb. 69:	Privater Spielplatz Potsdamer Straße.....	39
Abb. 70:	„Rasenbrache“ Angerburger Straße.....	40
Abb. 71:	„Rasenbrache“ Jägerhöhe / Angerburger Straße	40
Abb. 72:	Kolonie Friedland.....	40
Abb. 73:	Blick in die Kolonie Friedland	40
Abb. 74:	Berliner Kissen in der Straße Am Galgenberg	43
Abb. 75:	Fußgängerüberweg und Verkehrsberuhigung Königsberger Straße.....	43
Abb. 76:	Begrünte Verkehrsinsel Rehsauer Straße/Auf dem Loh	43
Abb. 77:	Mündungsbereich Lohstraße/Birkenweg.....	43
Abb. 78:	Kopfsteinpflaster in der Große Gartenstraße	44
Abb. 79:	Schlechter Fahrbahnbelag im Upaltenweg	44
Abb. 80:	Holzweg ohne Bordsteine	44
Abb. 81:	Unbefestigter Straßenabschnitt Holzweg	44
Abb. 82:	Parkbuchten entlang der Königsberger Straße	45
Abb. 83:	Verschwenkt geführter Fußweg hinter Parkbuchten.....	45
Abb. 84:	Garagenhof an der Potsdamer Straße.....	45
Abb. 85:	Garagenzeile entlang der Benkheimer Straße	45
Abb. 86:	Bushaltestelle Harburger Straße	47
Abb. 87:	Bushaltestelle an der Fuhrenstraße	47
Abb. 88:	Gemeinsamer Fuß-Radweg entlang der Soltauer Straße.....	48
Abb. 89:	Radweg entlang der Fuhrenstraße	48

Abb. 90:	Abgesperrte Mündung Sandhasenweg/Harburger Straße	48
Abb. 91:	Gefährliche Grundstückszufahrt Harburger Straße	48
Abb. 92:	Fahrbahn mit Kopfsteinpflaster in der Große Gartenstraße	49
Abb. 93:	Samlandweg mit parkenden Autos	49
Abb. 94:	Querungsstelle Sandhasenweg - Jägerhöhe	49
Abb. 95:	Sandhasenweg – ein wichtiger Fuß- Radweg	49
Abb. 96:	Überfüllte Radabstellanlagen Angerburger Straße	50
Abb. 97:	Unattraktive Felgenkiller am Upaltenweg	50
Abb. 98:	Verbindungsweg Sandhasenweg und Potsdamer Straße	50
Abb. 99:	Verbindungsweg Wismarer Straße	50
Abb. 100:	Kreuzung Jägerhöhe/Auf dem Loh/Upaltenweg: hohe Bordsteine mit unregelmäßigen Absenkungen sowie sanierungsbedürftiger Straßenbelag	51
Abb. 101:	Schmale Gehwege durch Bepflanzungen Am Galgenberg	51
Abb. 102:	Gemeinsam genutzter Geh- und Radweg Sandhasenweg	51
Abb. 103:	Selbstgeschaffene Quermöglichkeit zum Sandhasenweg	51
Abb. 104:	Heatmap der Verkehrsunfälle im Zeitraum 2017 bis 2019	52
Abb. 105:	Unfälle nach Unfalltypen und Unfallumständen im Zeitraum zwischen 2017 und 2019	53
Abb. 106:	Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“	54
Abb. 107:	Auf dem Loh – Altersstruktur	56
Abb. 108:	Innenstadt – Altersstruktur	56
Abb. 109:	Kernstadt – Altersstruktur	56
Abb. 110:	Aging Index und Altersverteilung der Gesamtstadt	57
Abb. 111:	Anteil der Bewohner unter 18 Jahren mit Migrationshintergrund	58
Abb. 112:	Anteil der Einwohner mit Migrationshintergrund	59
Abb. 113:	Auf dem Loh – Anteile der Nationalitäten	60
Abb. 114:	Innenstadt – Anteile der Nationalitäten	60
Abb. 115:	Kernstadt – Anteile der Nationalitäten	60
Abb. 116:	Einwohnerveränderungen 2019 (UG „Auf dem Loh“)	61
Abb. 117:	Bevölkerungsbewegungen 2019 je 1.000 Personen der jeweiligen Gruppe (UG „Auf dem Loh“)	62
Abb. 118:	Städtebauliche Missstände Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“	70
Abb. 119:	Erneuerungskonzept Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“	86
Abb. 120:	Maßnahmenplan Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“	88
Abb. 121:	Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes	100

19.2 Vergrößerte Darstellung der Karten

Gebietsabgrenzung des Untersuchungsgebietes "Wohngebiet Auf dem Loh"	108
Gebäudenutzung des Untersuchungsgebiets "Wohngebiet Auf dem Loh"	109
Eigentümerstruktur des Untersuchungsgebiets "Wohngebiet Auf dem Loh"	110
Siedlungsstrukturelle Gliederung des Untersuchungsgebiets	111
Schwarzplan	112
Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“	113
Aging Index und Altersverteilung der Gesamtstadt	114
Anteil der Bewohner unter 18 Jahren mit Migrationshintergrund	115
Anteil der Einwohner mit Migrationshintergrund	116
Städtebauliche Missstände Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“	117
Erneuerungskonzept Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“	118
Maßnahmenplan Untersuchungsgebiet „Wohngebiet Auf dem Loh“	119
Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes	120



VORBEREITENDE
UNTERSUCHUNGEN

GEBIETSABGRENZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS „WOHNGEBIET AUF DEM LOH“

■ ■ ■ ■ Gebietsabgrenzung (50,4 ha)

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)



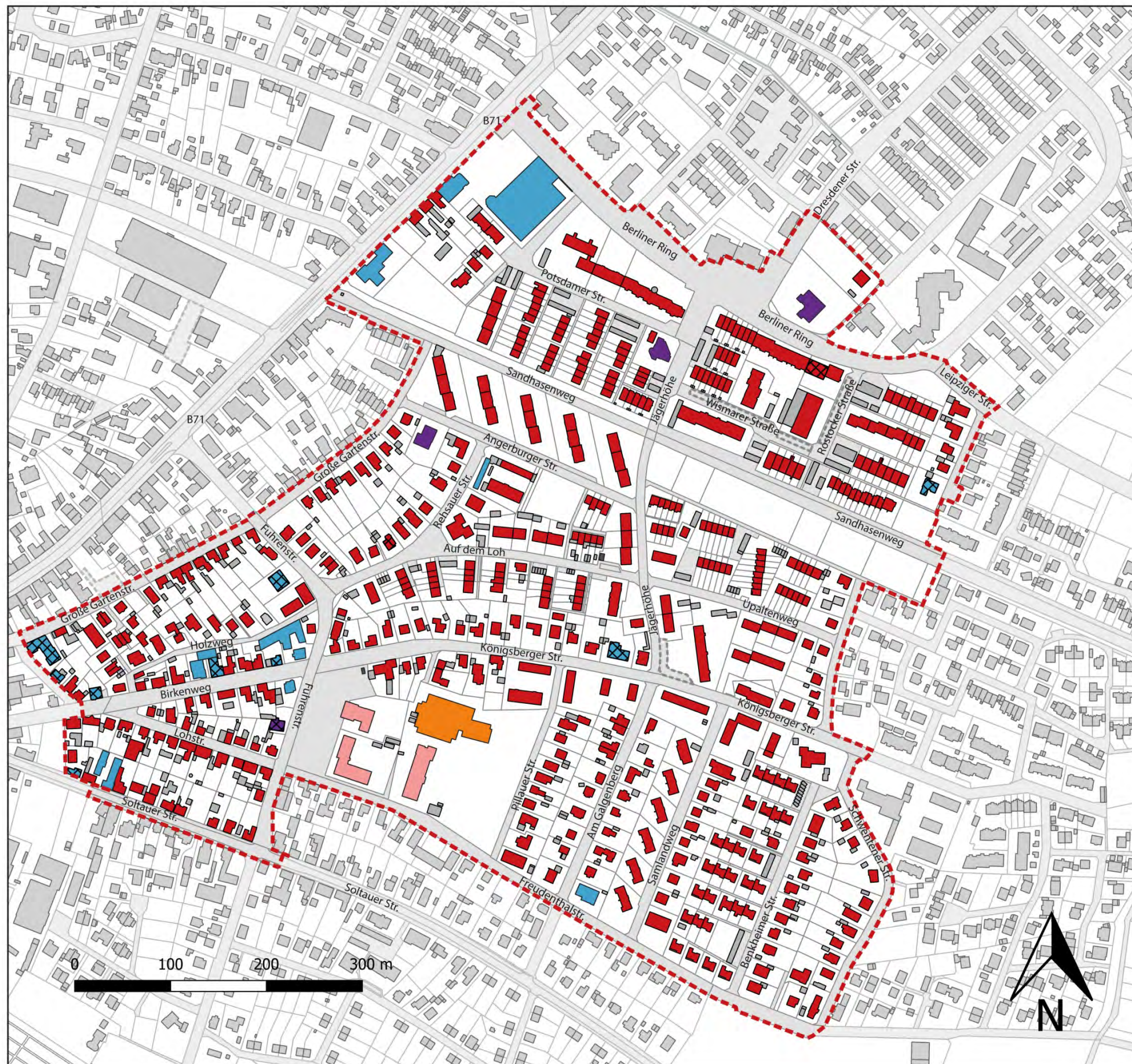
plan-werkStadt
büro für stadtplanung & beratung



www.forum-bremen.info



GRUPPE FREIRAUMPLANUNG
Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB
Landschaftsarchitekten



VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

GEBÄUDENUTZUNG DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS „WOHNGEBIET AUF DEM LOH“

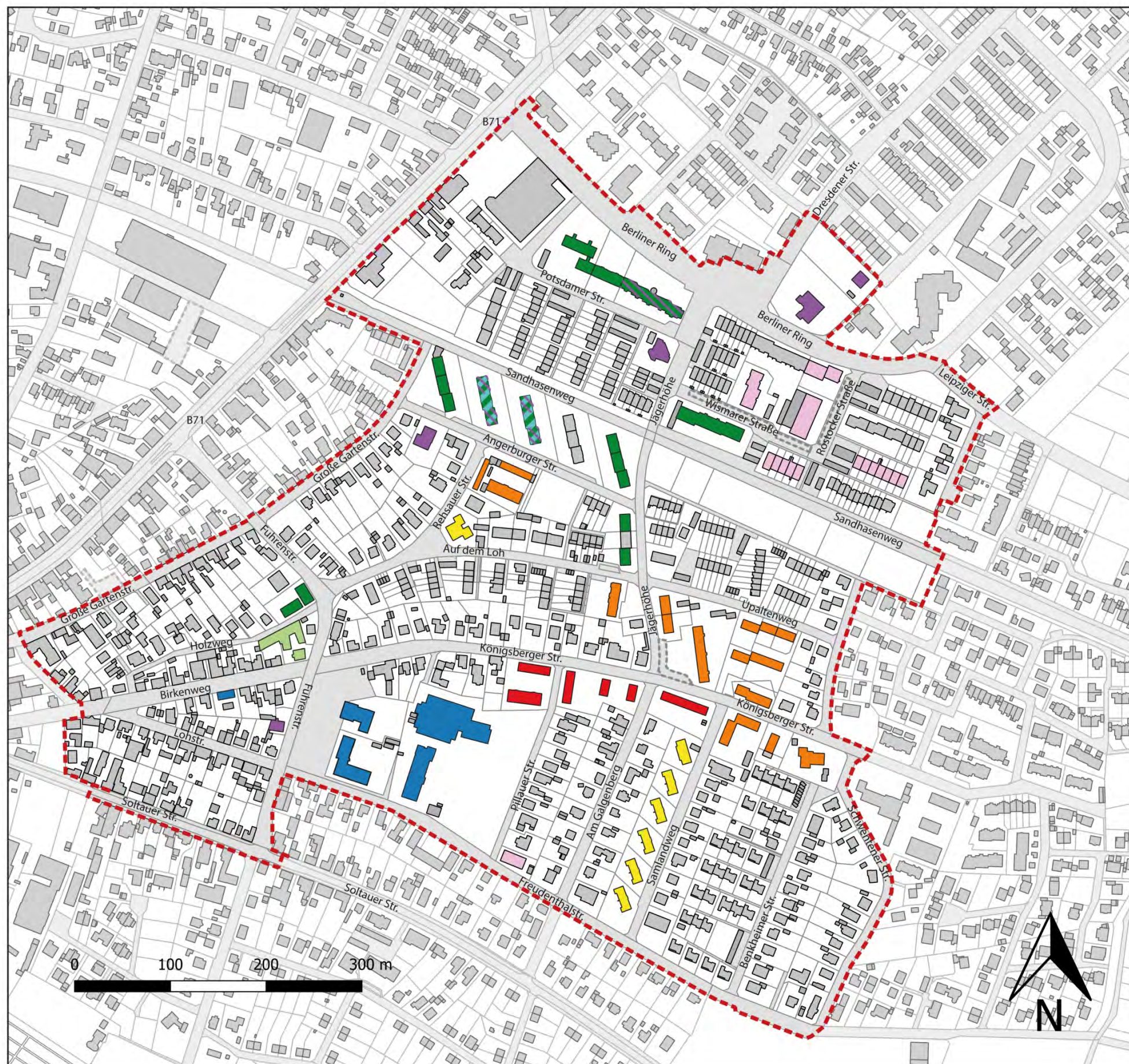
- Wohnen
- Dienstleistung / Gewerbe / Einzelhandel
- Öffentliche Einrichtungen
- Religiöse Einrichtungen
- Sport / Freizeit
- Mischnutzung

- - - Gebietsabgrenzung (50,4 ha)

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)





VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

EIGENTUM UND VERWALTUNG IM UNTERSUCHUNGSGEBIET „WOHNGEBIET AUF DEM LOH“

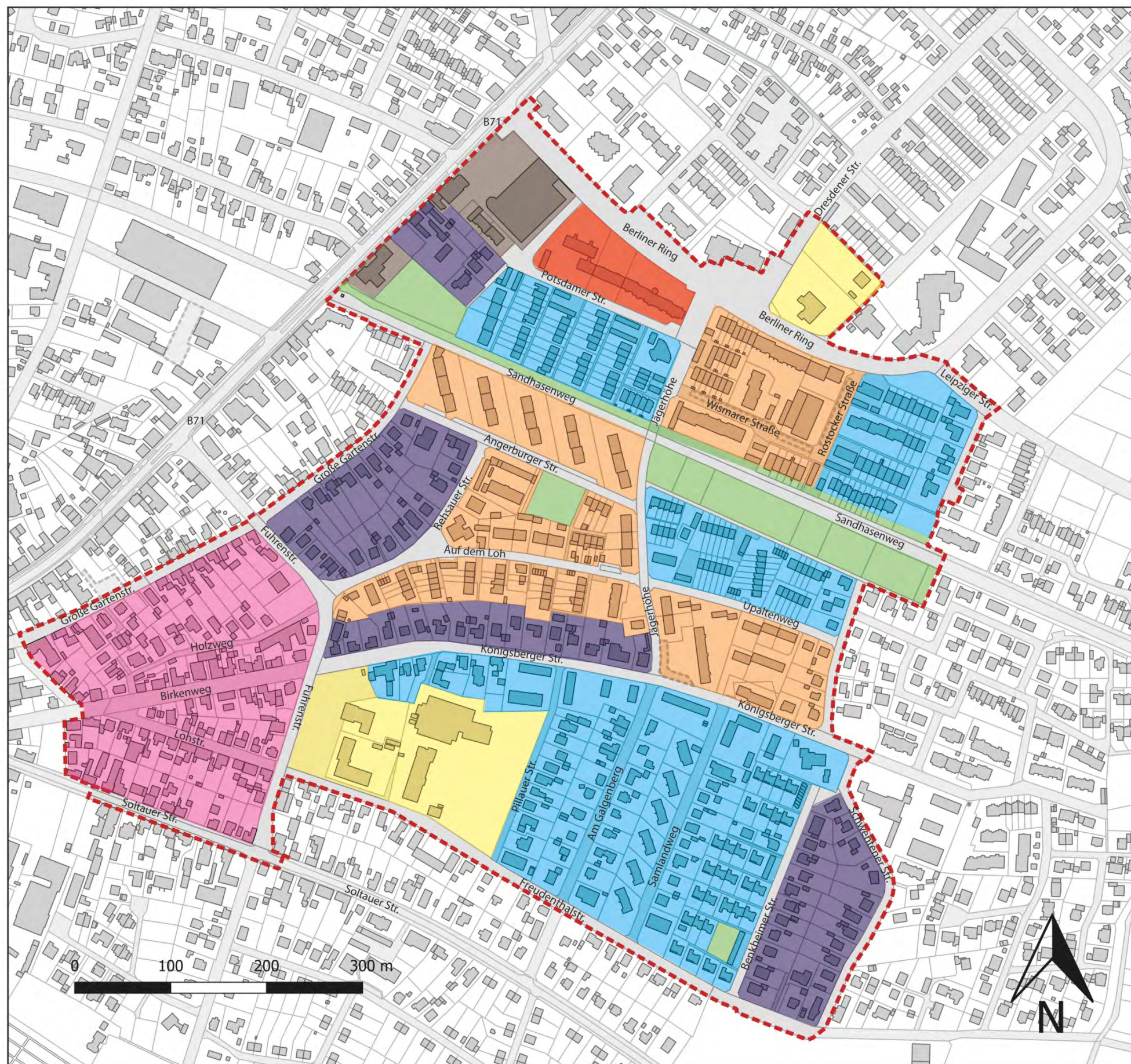
- Öffentliche Gebäude
- Wohnungsbau-Genossenschaft
- Jaruga / Pölkner Immobilien
- Markgraf Immobilien
- Pusch-Bau
- Sandro Ehlers
- Heike Hermann
- Gebäude religiöser Einrichtungen
- Einzelne Wohnungen im Objekt

- - - Gebietsabgrenzung (50,4 ha)

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)





VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

SIEDLUNGSSTRUKTURELLE GLIEDERUNG

- Älteste, kleinteilige Siedlungsstruktur
- Freistehende Einzelhäuser
- 1-2 geschossige Ein- und Mehrfamilienhäuser
- 2-4 geschossige Mehrfamilienhäuser
- 3 bis 9 geschossige Mehrfamilienhäuser
- Soziale Infrastruktur
- Grünflächen, Spielplätze und Kleingärten
- Gewerbe und Dienstleistungen

Gebietsabgrenzung (50,4 ha)

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)





VORBEREITENDE
UNTERSUCHUNGEN

SCHWARZPLAN DES UNTERSUCHUNGSGEBIETS „WOHNGEBIET AUF DEM LOH“

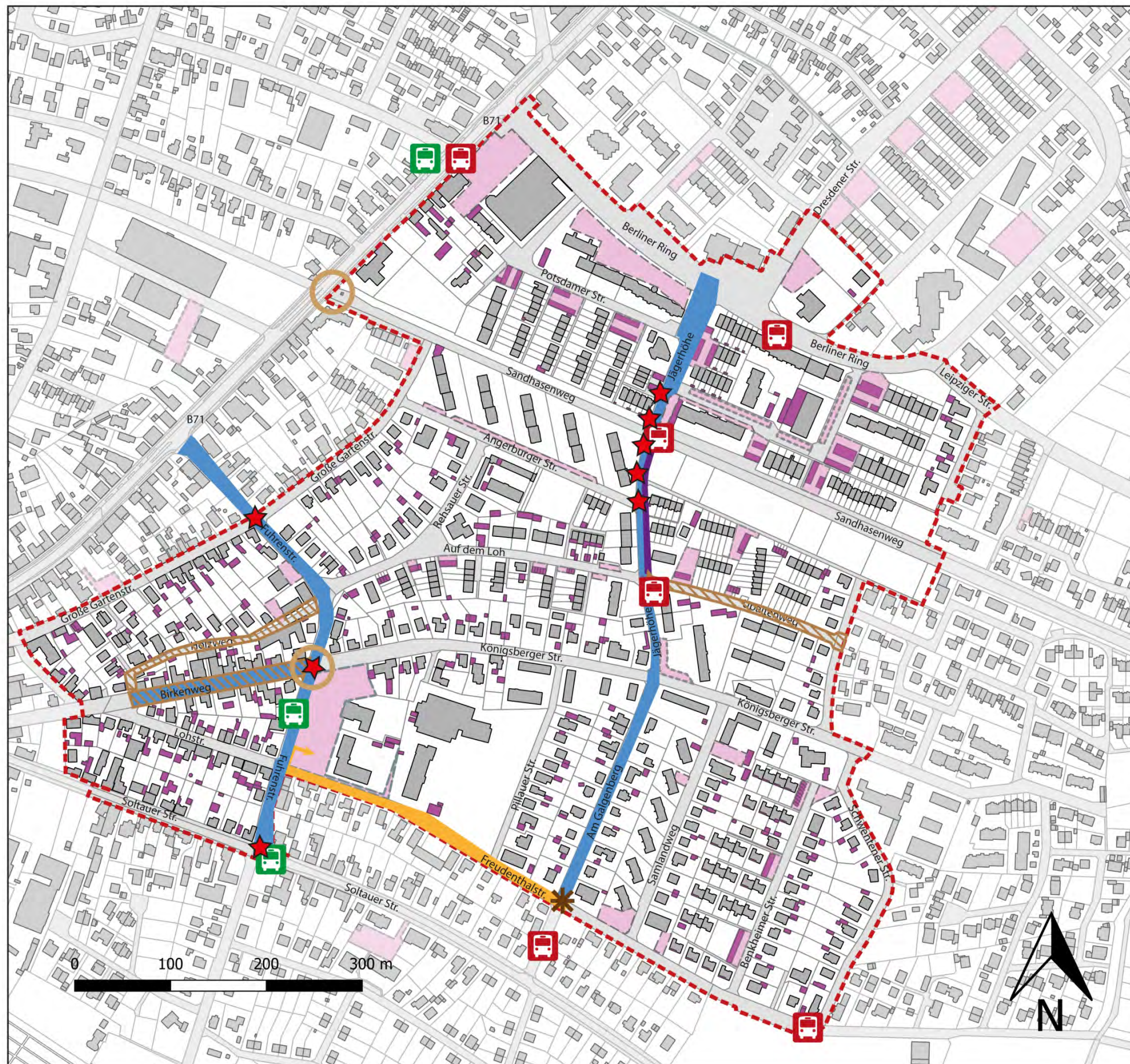
 Gebietsabgrenzung (50,4 ha)

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)



GRUPPE FREIRAUMPLANUNG
Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB
Landschaftsarchitekten



VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

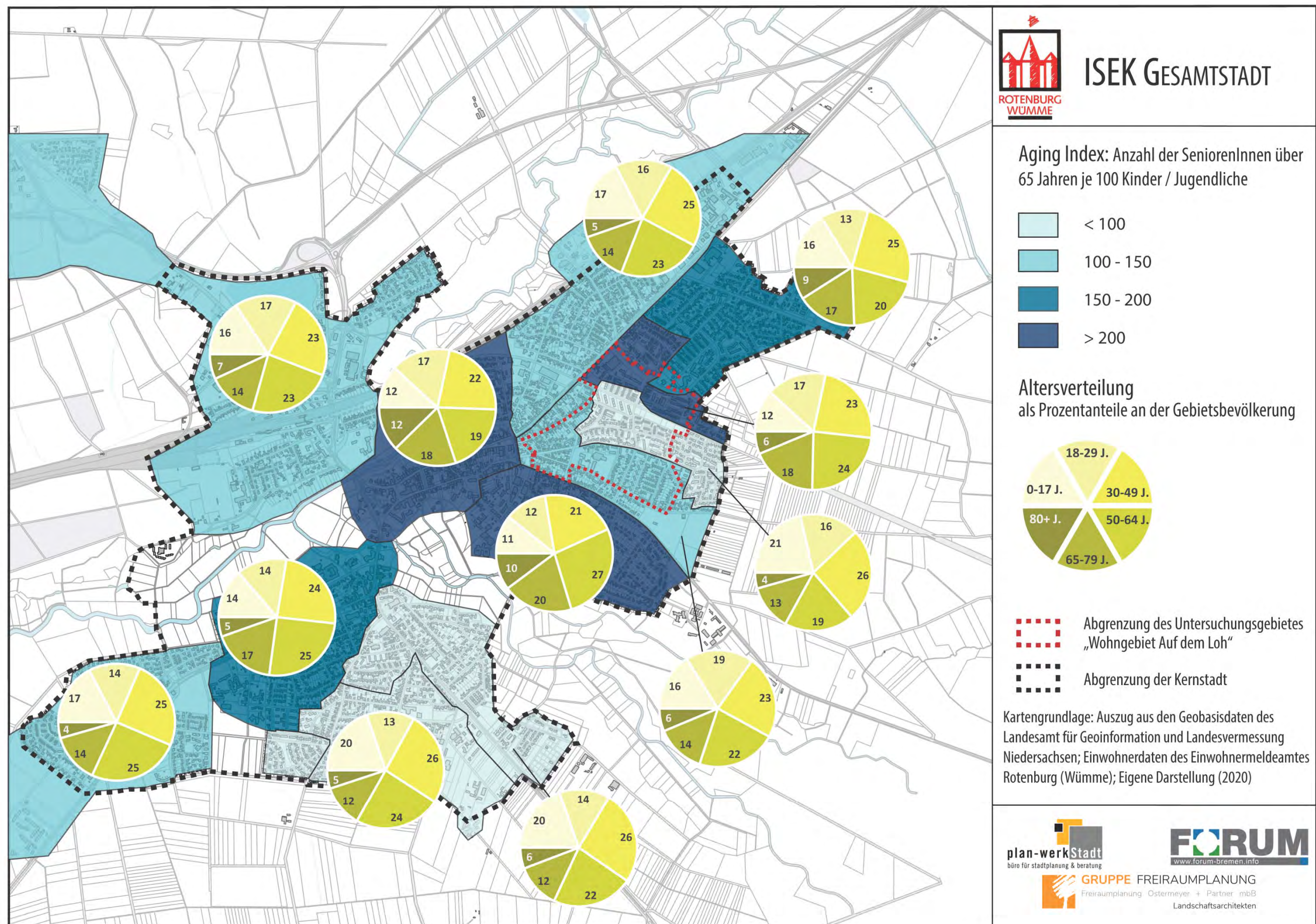
VERKEHR

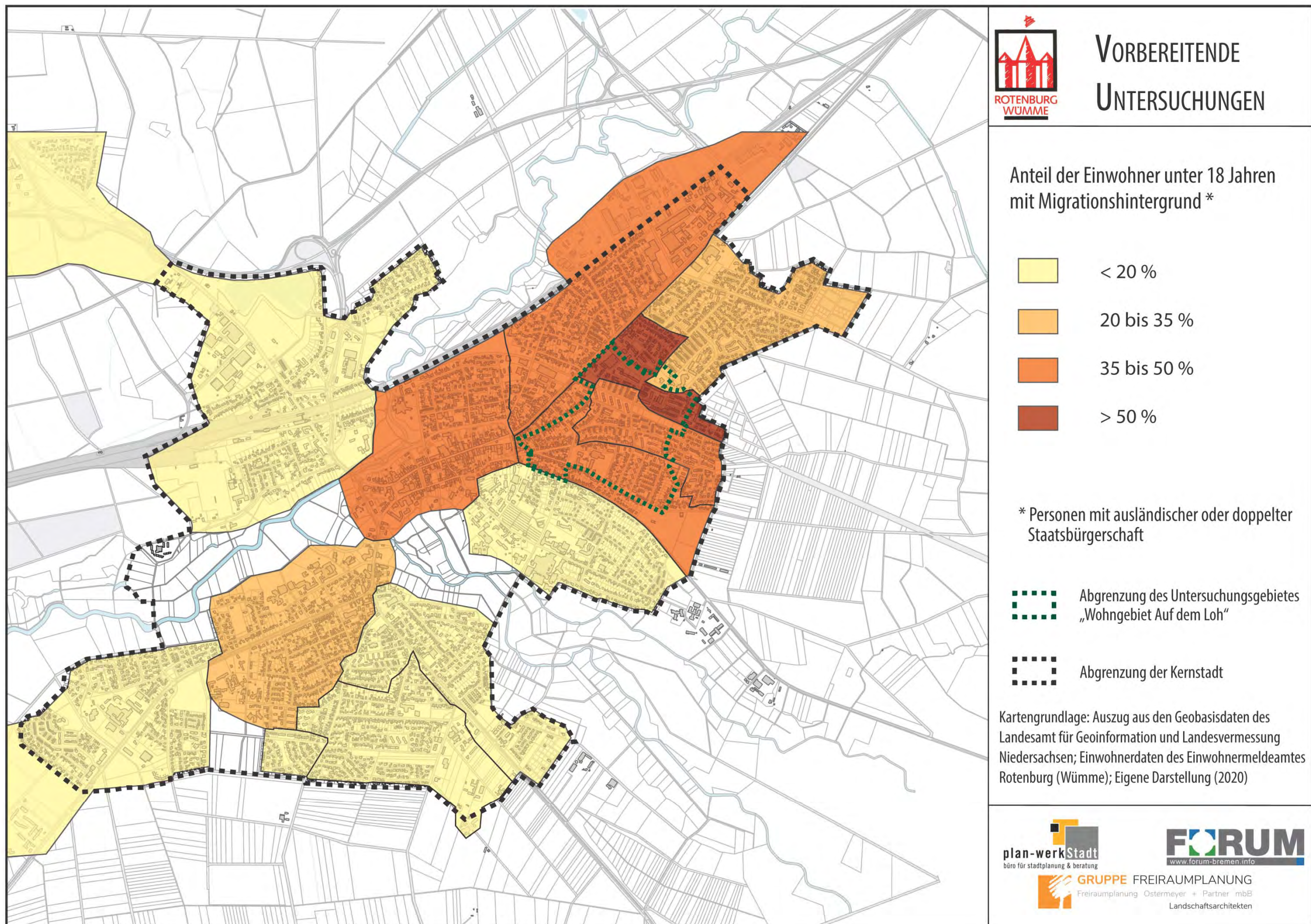
- Stark befahrene Straßen bei engem Straßenraum / parkende Autos
- Besonders hoher Parkdruck
- Garagen
- Parkplätze
- Hohes Verkehrsaufkommen / Zufahrt Lohmarkt eigentlich über Fuhrenstraße
- Unzureichende Kreuzungsgestaltung
- ★ Unfallschwerpunkte
- ✱ Uneinheitliche Vorfahrtsregelung
- Bushaltestelle
- Bürgerbushaltestelle
- ▨ Mängel im Straßenbelag (beispielhaft)
- - - Gebietsabgrenzung (50,4 ha)

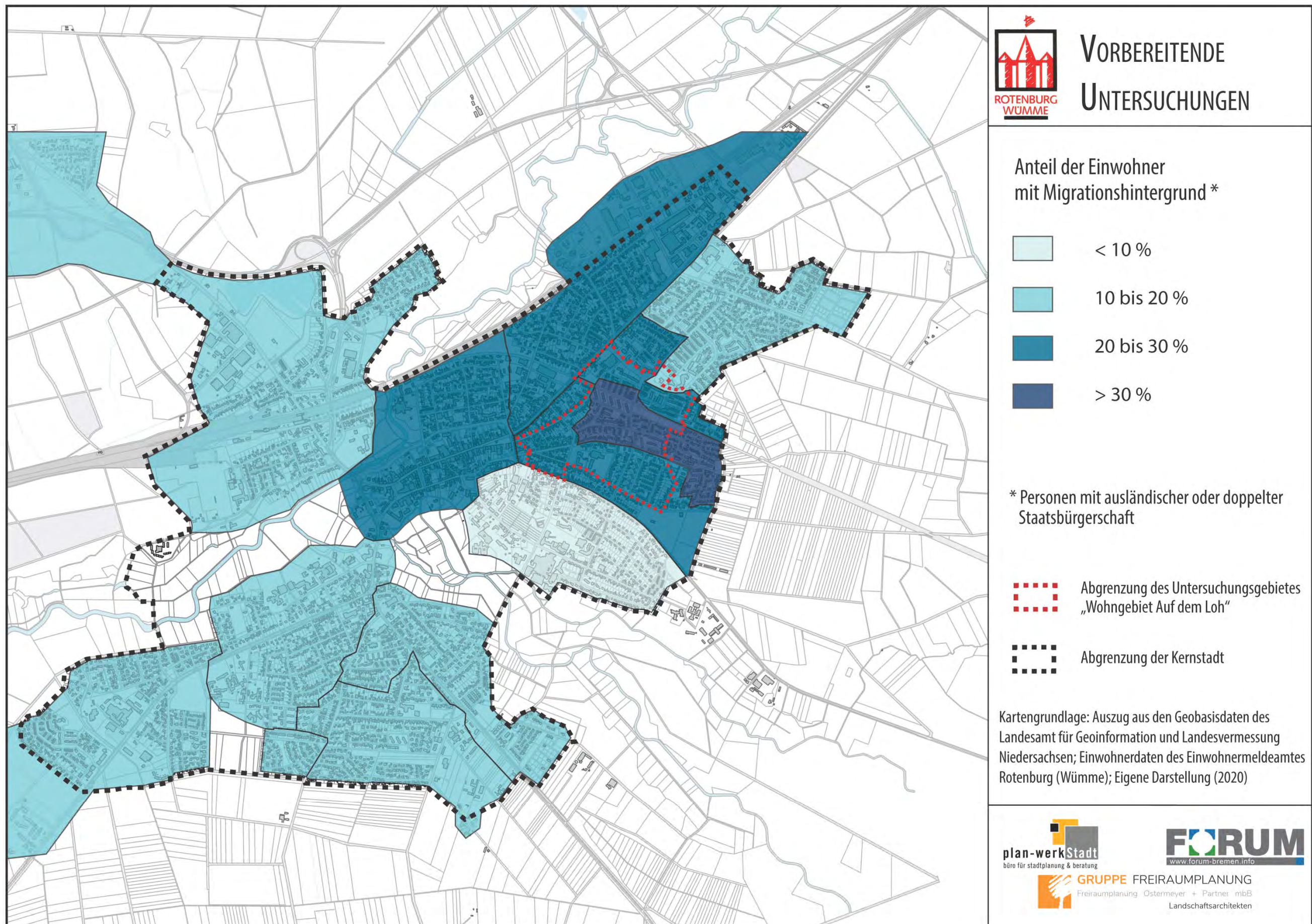
Kartengrundlage:

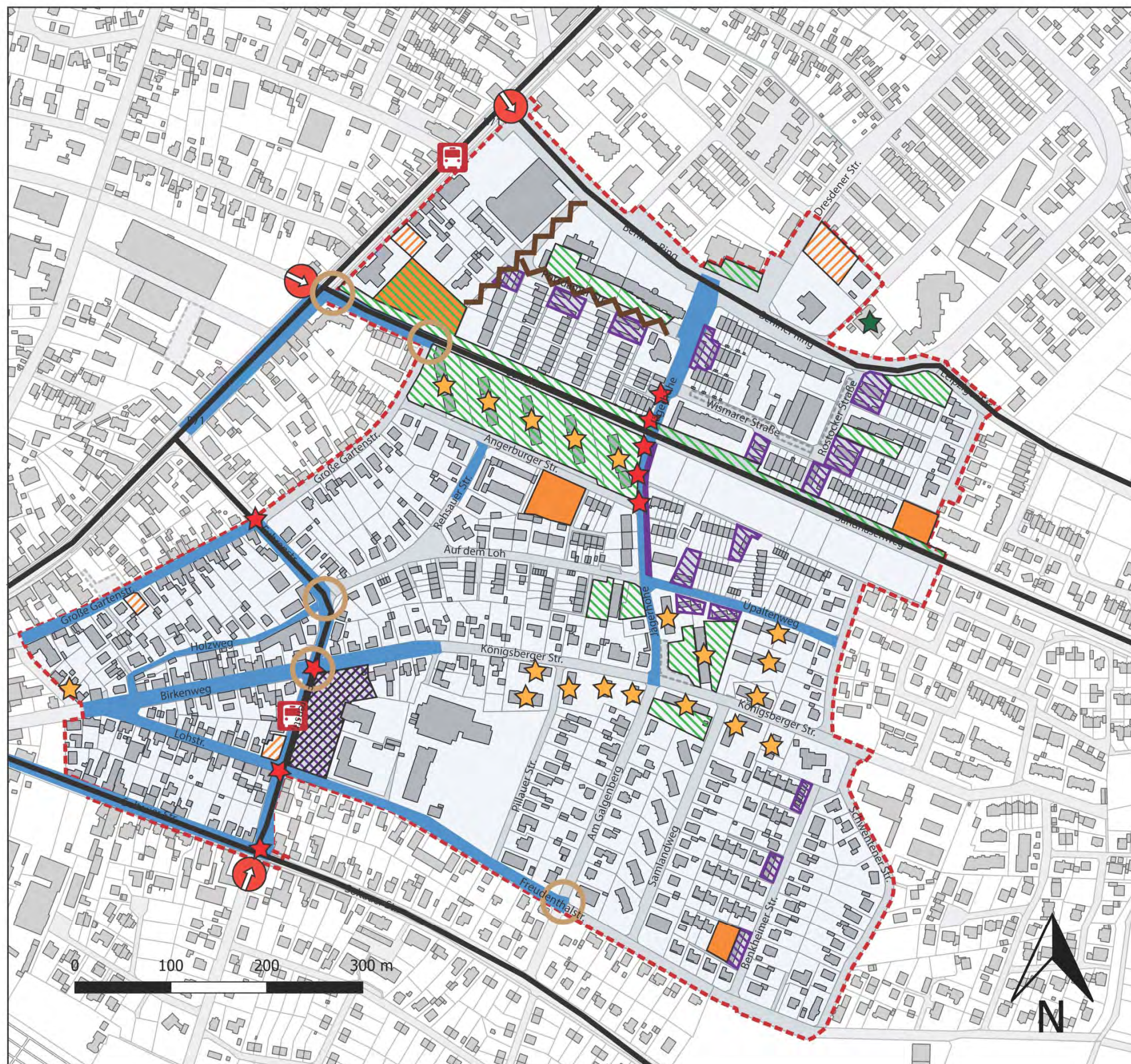
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)











VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

STÄDTEBAULICHE MISSSTÄNDE

Städtebauliche Missstände:

- Unattraktiv gestaltete Eingangsbereiche in das Quartier
- Ungeordnete städtebauliche Situationen (Brachflächen)
- Rückseitencharakter mit potenziellen Angsträumen
- Barrieren mit teilweise fehlenden Querungsmöglichkeiten

Verkehrliche Missstände:

- Straßenräume mit Handlungsbedarf
- Gestalterische Mängel beim ruhenden Verkehr
- Besonders hoher Parkdruck
- Unfallschwerpunkte
- Ungesicherte bzw. fehlende Querungsstellen
- Bushaltestellen mit gestalterischen Mängeln

Wohnungswirtschaftliche Missstände:

Bsp. Wohngebäude mit Handlungsbedarf

- Freiräume und Grünflächen:
- Grünflächen mit Gestaltungsbedarf
- Spiel- und Bolzplätze mit Nutzungs- / Gestaltungsdefiziten
- Freiräume mit Gestaltungsdefiziten und monofunktionaler Nutzung

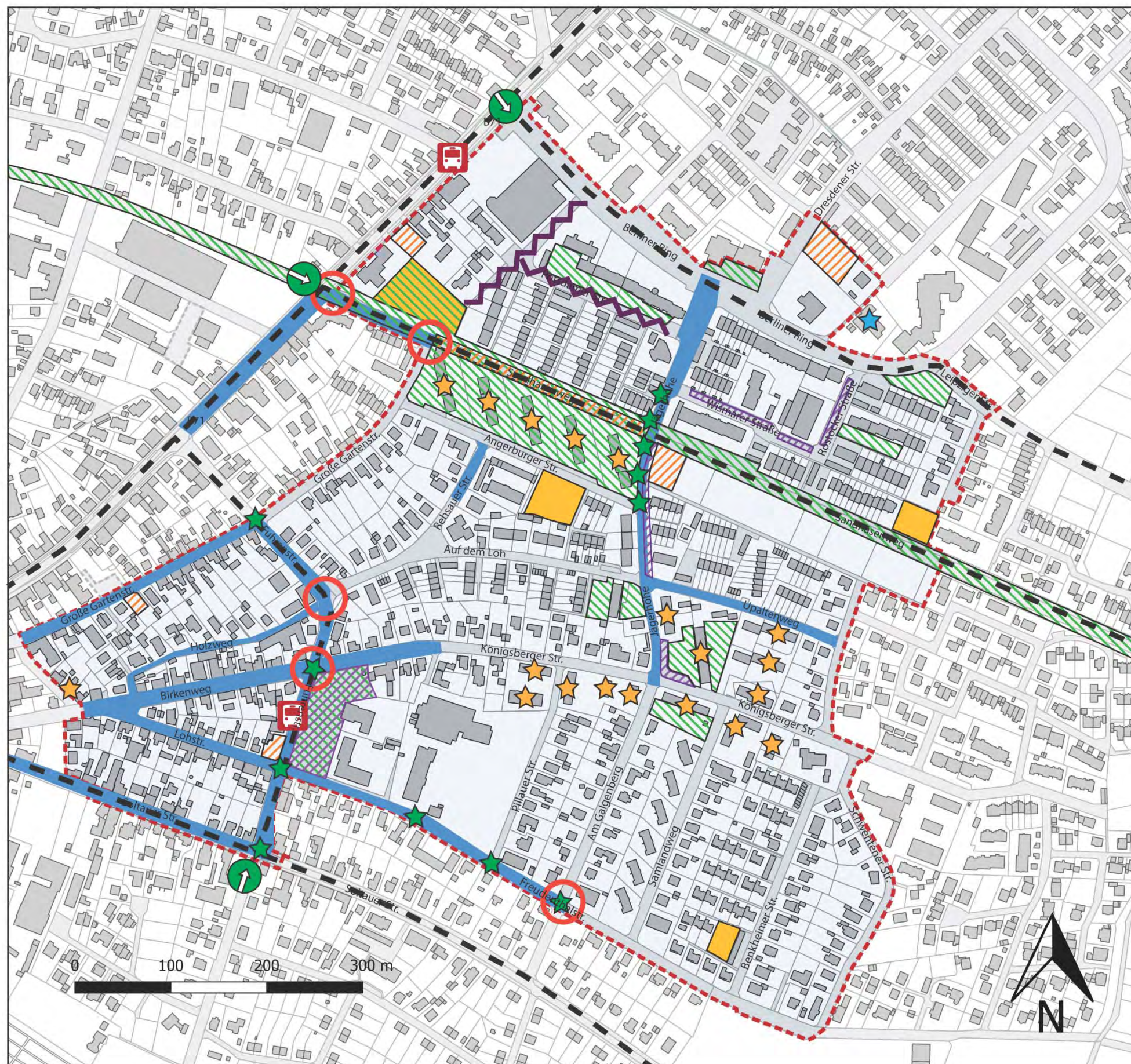
Infrastruktur:

- Infrastruktur mit Erweiterungsbedarf
- fehlende Barrierefreiheit
- Gebietsabgrenzung (50,4 ha)

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)





VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

ERNEUERUNGSKONZEPT

Städtebauliche Erneuerungen:

- Schaffung von Verbindungen und Übergängen
- Gestaltung der Eingangsbereiche in das Quartier
- Neuordnung von Potenzialflächen tw. in Kooperation mit Privaten
- Bereiche zur Erhöhung von Sicherheit
- Erhöhung der Durchlässigkeit von Barrieren im öffentlichen Raum

Verkehrliche Missstände:

- Funktionale, gestalterische und klimagerechte Aufwertung von Straßenräumen
- Bsp. Neuordnung von Parkflächen
- Entschärfung von Unfallschwerpunkten / Maßnahmen zur Erhöhung von Schulwegsicherheit
- Aufwertung von Bushaltestellen

Wohnungswirtschaftliche Missstände:

- Bsp. Beseitigung baulicher und gestalterischer Mängel an Wohngebäuden

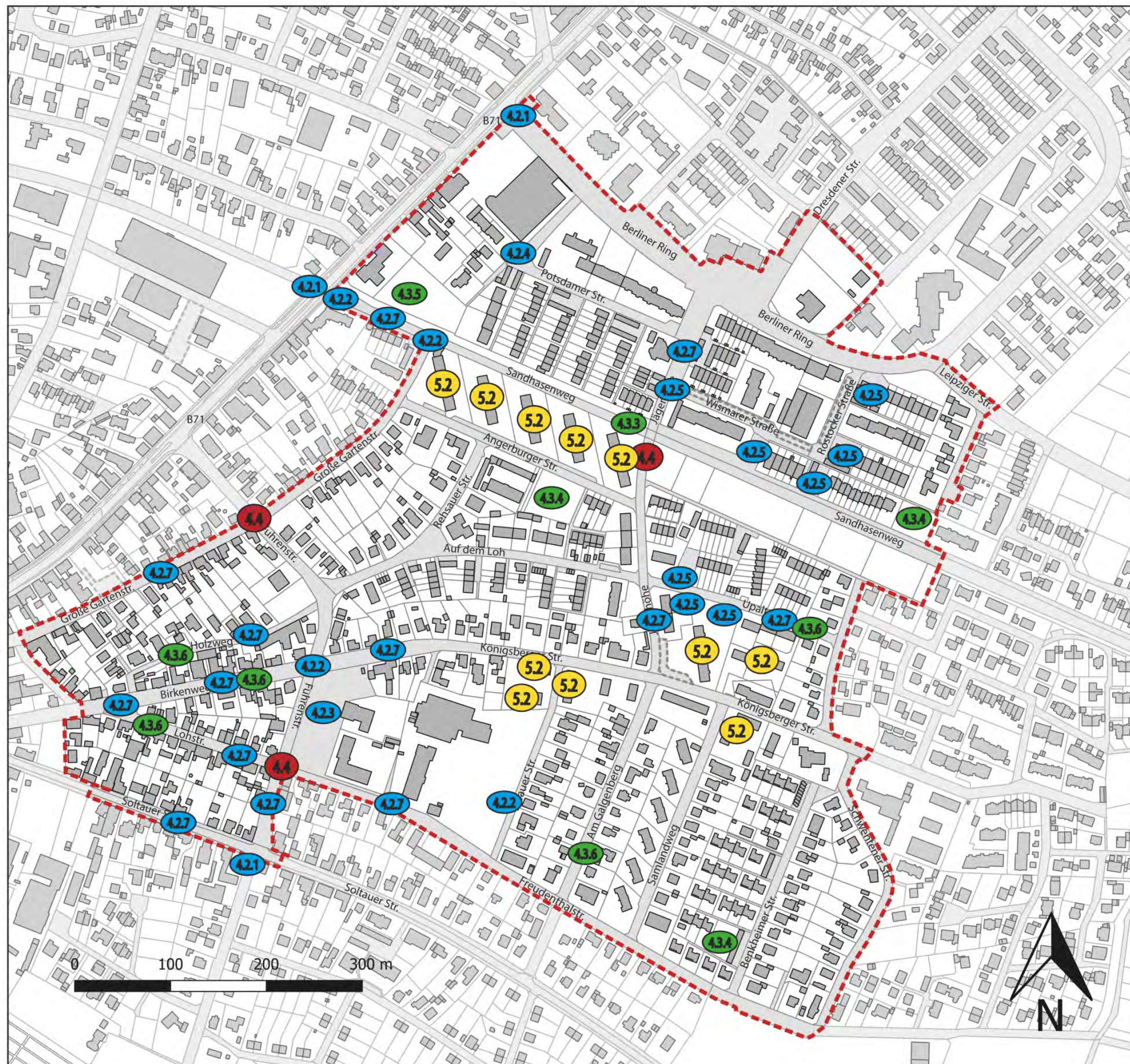
Freiräume und Grünflächen:

- Gestalterische und funktionale Aufwertung und Neuordnung von Grünflächen und Freiräumen
- Ertüchtigung von Spiel- und Bolzplätzen
- Erweiterung der bestehenden sozialen Infrastrukturen
- Abbau von Barrieren und Standortsuche für Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen
- Gebietsabgrenzung (50,4 ha)

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (Januar 2020)





VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

MAßNAHMENPLAN FÜR DAS UNTERSUCHUNGSGEBIET „AUF DEM LOH“

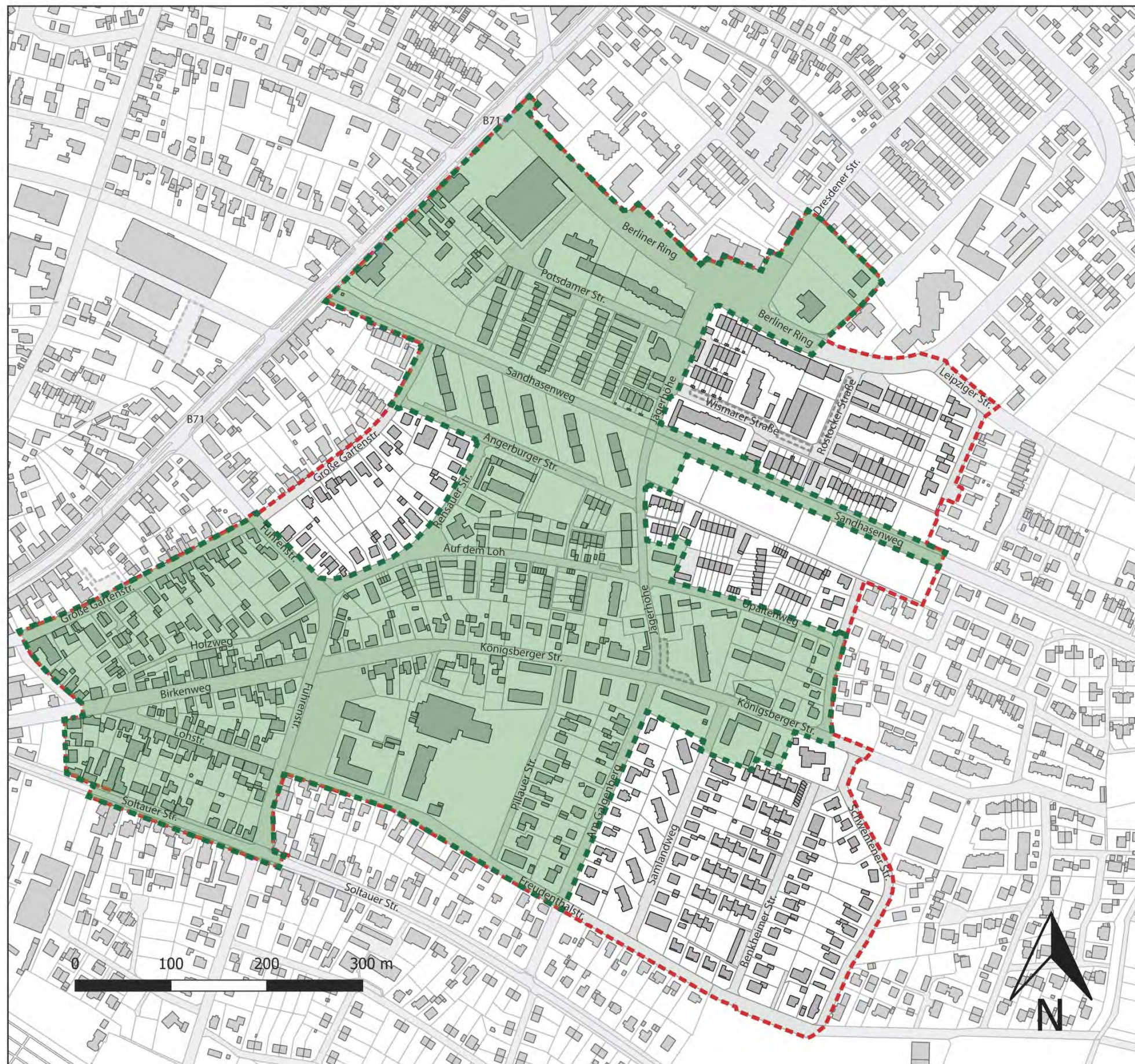
- 4.2** Bsp. Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen
 - 4.2.1 Anbindung an Nachbarschaft durch attraktive Quartierseingänge und gesicherte Querungen
 - 4.2.2 Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr
 - 4.2.3 Gestaltung, Aufwertung und funktionale Verbesserung des Lohmarktes zu einem multifunktionalen Platz
 - 4.2.4 Aufwertung von Straßenräumen mit Rückseitencharakter, Schaffung von Raumkanten und Verbesserung des Sicherheitsniveaus
 - 4.2.5 Restrukturierung / Neuordnung vorhandener Garagen- und Stellplatzanlagen (bsp.)
 - 4.2.7 Maßnahmen zur Aufwertung von Straßenräumen und Nebenanlagen
- 4.3** Bsp. Attraktivierung von Grünflächen, Freiräume und Spielflächen
 - 4.3.3 Entwicklung der ehem. Bahntrasse am Sandhasenweg
 - 4.3.4 Aufwertung und Qualifizierung der Spielplätze
 - 4.3.5 Aufwertung Bolzplatz
 - 4.3.6 Klimagerechte Aufwertung öff. Begegnungsräume (bsp.)
- 4.4** Bsp. Maßnahmen zur Erhöhung von Verkehrssicherheit
- 5.2** Bsp. Private Baumaßnahmen: Förderung zu energetischen und klimaneutralen Sanierung von Wohngebäuden (bsp.)

Gebietsabgrenzung (50,4 ha)

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen; Eigene Darstellung (Januar 2020)





VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

VORSCHLAG ZUR ABGRENZUNG EINES SANIERUNGSGEBIETES „WOHNGEBIET AUF DEM LOH“

- - - Gebietsabgrenzung des Untersuchungsgebietes (50,4 ha)
- - - Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes (33,5 ha)

Kartengrundlage:

Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)



GRUPPE FREIRAUMPLANUNG
Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB
Landschaftsarchitekten

19.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
1		Amt für Verkehr, Entsorgung und Umweltschutz		
2	24.02.2020	Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade		
3	11.03.2020	Industrie- und Handelskammer Stade für den Elbe-Weser-Raum	24 Mitgliedsunternehmen, überwiegend Kleingewerbetreibende sowie einige größere Unternehmen - Handel, Dienstleistungen. Einbindung Gewerbetreibender in das Konzept. Transparente Darstellung von Kosten und Wertsteigerungen sowie rechtliche Rahmenbedingungen. Bei Baumaßnahmen ist ein Baustellenmanagement wünschenswert.	
4	20.02.2020	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven	Keine Bestände/keine Anmerkungen	Keine Abwägungsrelevanz
5		Amt für regionale Landesentwicklung		
6	21.02.2020	Landkreis Rotenburg - Naturschutzbeauftragter	Keine Einrichtungen/ keine Planungen	Keine Abwägungsrelevanz
7	07.02.2020	Landkreis Rotenburg - Untere Naturschutzbehörde	Keine Einrichtungen/ keine Planungen	Keine Abwägungsrelevanz
8	18.02.2020	Landkreis Rotenburg - Amt für Bauaufsicht und Bauleitplanung - Amt für Abfallwirtschaft, Familienservice, Rentenberatung	Die Befahrbarkeit der Straßen mit Müllfahrzeugen ist stellenweise sehr schlecht. Bei Umgestaltungen sind die Vorgaben der Unfallverhütungsvorschriften für die Befahrbarkeit mit Müllfahrzeugen zu gewährleisten.	
9	09.03.2020	Landkreis Rotenburg - Amt für Gebäudemanagement	Kreismusikschule und Außenstelle der BBS Rotenburg in der Freudenthalstraße. Beeinträchtigung bzw. Auswirkungen auf den Schulbetrieb aufgrund von Veranstaltungen auf dem Lohmarkt.	
10	09.03.2020	Landkreis Rotenburg - Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau - Untere Wasserbehörde	Keine Anmerkungen	Keine Abwägungsrelevanz
11	09.03.2020	Landkreis Rotenburg - Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau - Abteilung Straßenbau	Keine Anmerkungen	/
12	12.03.2020	Landkreis Rotenburg - Kreisarchäologie	Stand 2/2020: Keine Bodendenkmale bekannt	Keine Abwägungsrelevanz
13	12.03.2020	Landkreis Rotenburg - Untere Denkmalschutzbehörde	Im U-Gebiet befinden sich derzeit keine Baudenkmale gem. § 3 NSchG 2+3. Ein Umgebungsschutz kann bestehen. Behörde obliegt Genehmigungsvorbehalt, deshalb sollten Baudenkmale außerhalb des Gebietes einbezogen werden. Denkmalrechtliche Nachinventarisierung erfolgt in den nächsten Jahren. Anwendung der Schutzvorschriften unabhängig davon, ob ein Objekt in das Verzeichnis der Kulturdenkmale eingetragen ist. Berücksichtigt werden sollten: Erhalt der Ablesbarkeit des historischen Parzellengefüges und typischer Formen von Straßen und Plätzen höhere Gestaltqualität der Fassaden Vermeidung architektonischer Monotonie angemessene Maßstäblichkeit bei Neubauten städttebauliches Erbe stärker in die heutigen Gestaltungsabsichten einbeziehen Denkmalpflegerische Zielsetzungen sollten frühzeitig in die Planung einfließen.	
14		Bundesanstalt für Immobi-		

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbe-reitschaft	Abwägungs-vorschlag
		lienaufgaben		
15		Landesamt für Geoinforma-tion und Landvermessung Niedersachsen (LGLN)		
16	o.D.	Polizeiinspektion Rotenburg (Wümme)	Sitz der Polizei Rotenburg direkt angrenzend an das Untersuchungsgebiet (Königsberger Straße 46)	
17		Deutsche Bahn Services GmbH		
18	03.03.2020	Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)		Im weiteren Verfah-ren zu beteiligen
19	03.03.2020	Niedersächsische Landesforsten, Forstamt Rotenburg		Weitere Beteiligung, sobald Waldflächen betroffen sind
20		Forstamt Heidmark der Landwirtschaftskammer Hannover		
21	24.02.2020	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	Keine Anmerkungen	/
22		Staatliches Baumanagement Elbe-Weser		
23	09.03.2020	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover (LBEG)		
24	10.03.2020	Deutsche Telekom Technik GmbH		
25	10.03.2020	Vodafone Kabel Deutschland GmbH		
26	09.03.2020	Rotenburger Werke der Inneren Mission	Verschiedene Wohn-, Betriebs- und Werkstätten (s. Plan) - keine Planungen. Barrierefreiheit und sicher Verkehrswege sowie besserer Anbindung an den ÖPNV sind wünschenswert.	
27		Freiwillige Feuerwehr Rotenburg		
28		Stadtwerke Rotenburg (Wümme)		
29	24.02.2020	Avacon AG		Im weiteren Verfah-ren zu beteiligen
30	19.02.2020	EWE Netz GmbH		Im weiteren Verfah-ren unter info@ewe-netz.de zu beteiligen
31		Eisenbahn- und Verkehrsbe-triebe Elbe-Weser GmbH (EVB)		
32	02.03.2020	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)		Barrierefreie Halte-stellengestaltung in der Planung zu be-rücksichtigen
33		WEB (Weser-Ems-Busgesellschaft)		
34		Eisenbahn-Bundesamt		
35		LEA Gesellschaft f. Landes-eisenbahnaufsicht mbH		
36	19.03.2020	DB AG -DB Immobilien	Keine Bedenken gegenüber der ISEK/VU-Aufstellung, sofern Interesse der DB nicht dage-gen stehen. Stillgelegte Gleisanlagen (Brockel - Rotenburg) gehören zur EVB. Berücksichtigung, dass von DB-Anlagen Emissio-nen ausgehen können - insbesondere bei Wohnbauplanungen sind diese Immissionen zu	Einbindung in die weitere Planung

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
			berücksichtigen. Zudem muss ggf. mit der Beeinflussung von Monitoren, med. Geräten usw. durch Elektrifizierung gerechnet werden. Neuanpflanzungen im Nachbarbereich von Bahnanlagen müssen den Belangen der Sicherheit des Eisenbahnbetriebs entsprechen. Bitte um weitere Beteiligung im Verfahren.	
37	19.02.2020	ExxonMobil, Production Deutschland GmbH		Keine Abwägungsrelevanz
38		Gasunie Deutschland Services GmbH		Keine Abwägungsrelevanz
39	26.02.2020	GASCADE Gastransport GmbH		Keine Abwägungsrelevanz
40	04.03.2020	Wintershall DEA Deutschland AG		Keine Abwägungsrelevanz
41	09.03.2020	Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände im Gebiet der Wümme	Keine Angaben	/
42		Wasserversorgungsverband Rotenburg-Land		
43		Samtgemeinde Bothel		
44		NABU Rotenburg		
45		Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) Landesverband Niedersachsen e.V.		
46	09.03.2020	Biologische Schutzgemeinschaft Wümme und Nebenflüsse e.V. (BSW)	Keine Angaben	/
47	16.03.2020	Anglerverband Niedersachsen e.V. (anstelle: Landessportfischerverband Niedersachsen e.V.)	Keine Angaben	/
48		Kreisnaturschutzbeauftragte		
49		Kunstverein Rotenburg e.V.		
50		Rotenburger Tafel e.V.		
51		Simbav e.V. Familienforum		
52		Sozialverband VdK Niedersachsen-Bremen e.V. - Kreisgeschäftsstelle Rotenburg		
53		Turn- und Sportverein Rotenburg von 1861 e.V.		
54		SV Fortuna 83 Rotenburg e.V.		
55		Rotenburger SC		
56		Rotenburger Sportvereine e.V.		
57		Wildwasser e.V.		
58		Beratungszentrum für Menschen mit Behinderung		
59		Rotenburger Wirtschaftsforum e.V.		
60		Kneipp-Verein Rotenburg Wümme e.V.		
61		Weisser Ring e.V.		
62		Lebenshilfe Rotenburg-Verden		
63	11.03.2020	Angelsportverein Wümme e.V.	Keine Angaben	/
64	08.03.2020	Kanuwanderer Rotenburg	Keine Angaben	/

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Abwägungsvorschlag
		e.V.		
65		Wohnungsbau-Genossenschaft Rotenburg (Wümme) eG		
66		Immobilien Pölkner e.K.	Vgl. Akteursgespräch	
67		HVB GmbH		
68		Diakonissenmutterhaus		
69		Agaplesion Diakoniekrankenhaus		
70	12.03.2020	IG City-Marketing	Keine Anmerkungen	/
71		Infobüro der Stadt Rotenburg (Wümme)		
72		Verein für Touristik und Stadtwerbung		
73	10.03.2020	Kirchenamt Verden statt: Kirchenkreis Rotenburg ??	Zwei Immobilien: Dresdener Straße / Berliner Ring (Auferstehungskirche) und angrenzende Brachfläche mit Gebäude im rückwärtigen Bereich	Keine Abwägungsrelevanz
74		Neuapostolische Kirche		
75		Freie evangelische Gemeinde		
76		Kreuzkirche Rotenburg (Wümme)		
77	08.03.2020	Kleine Ayasofya Moschee	ca. 980m ² Grundstück der Moschee Fuhrenstraße/Lohstraße. Wünschenswert wäre ein Tempolimit auf 30km/h und ein Fußgängerüberweg	
78	20.03.2020	Markgraf Immobilien Verwaltung GmbH	Wohnungseigentümergeinschaften Auf dem Loh 17 (12 WE), Samlandweg 1 - 9 (je 6 WE)	Keine Abwägungsrelevanz
79		Heike Herrmann, Immobilie		
80		Pusch Bau GMBH	Vgl. Akteursgespräch	