

Stadt Rotenburg (Wümme)

Vorbereitende Untersuchungen

Innenstadt und Niederungen

2020



Vorbereitende Untersuchungen (VU)

Innenstadt und Niederungen



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	Die Rotenburger Innenstadt	5
3.1	Historische Entwicklung	6
3.2	Heutige Herausforderungen	9
4	Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	12
5	Planerische Rahmenbedingungen	15
5.1	Raumordnerische, landesplanerische und zentralörtliche Einordnung	15
5.2	Bauleitplanung	16
5.2.1	Flächennutzungsplan	16
5.2.2	Bebauungspläne	17
5.2.3	Informelle Planungen	18
6	Vertiefende Bestandsuntersuchung	20
6.1	Funktionsanalyse	20
6.1.1	Wohnen/Wohnungsmarkt	20
6.1.2	Eigentümerstrukturen	23
6.1.3	Wirtschaft und Beschäftigung	23
6.1.4	Einzelhandel, Dienstleistungen und Versorgung	24
6.1.5	Bildung, Kultur und Freizeit, Soziales, Gesundheit	27
6.2	Städtebauliche Analyse und Ortsbild	31
6.2.1	Städtebauliche Struktur	32
6.2.2	Gebäudestruktur und Ortsbild	36
6.3	Stadtgrün und Freiräume	43
6.3.1	Stadtgrün	43
6.3.2	Stadtplätze	50
6.3.3	Klimawandel und Naturhaushalt	53
6.4	Verkehr	54
6.4.1	Überregionaler Verkehr	54
6.4.2	Öffentlicher Personennahverkehr	55
6.4.3	Verkehrsflächen in der Innenstadt	57
6.4.4	Sicherheit und Verkehrsunfälle	60
6.5	Soziodemographische Analyse	62
6.5.1	Altersstruktur	62
6.5.2	Internationalität	63
6.5.3	Bevölkerungsbewegung	64

7	Nachweis Städtebaulicher Missstände gem. § 136 BauGB	67
8	Öffentliches Interesse an einer einheitlichen und zügigen Durchführung	87
9	Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung	88
9.1	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	88
9.2	Bürger- und Akteursbeteiligung	88
9.3	Akteursgespräche	88
9.4	Kleinteiligeres Beteiligungskonzept in Zeiten von Corona	89
9.4.1	Online-Beteiligungsmodule	89
9.4.2	Pressearbeit	89
9.4.3	Bürgersprechstunden vor Ort im Rathaus	89
9.4.4	Telefonische Sprechstunden	89
9.4.5	E-Mail	90
9.5	Fazit	90
10	Leitbild, Sanierungsziele und Erneuerungskonzept	91
10.1	Leitbild	91
10.2	Sanierungsziele	92
10.3	Erneuerungskonzept	94
10.3.1	Wirtschaft und Einzelhandel	94
10.3.2	Baukultur und Ortsbild	95
10.3.3	Natur, Stadtgrün und Freiraum	96
10.3.4	Klimaschutz und Klimaanpassung	97
10.3.5	Soziale Infrastruktur, Bildung	98
10.3.6	Wohnen	98
10.3.7	Verkehr	99
10.3.8	Kultur und Freizeit	100
10.3.9	Stadtstrukturen und räumliche Gestaltung	100
10.4	Umsetzungsstrategie	102
11	Kosten- und Finanzierungsübersicht (ENTWURF)	104
12	Vorliegen städtebaulicher Mängel	109
13	Vorschlag zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“	110
14	Sanierungserfordernis und Sanierungsziele	111
15	Auswahl des Sanierungsverfahrens	112
15.1	Empfehlung zur Anwendung des Besonderen Städtebaurechts	112
15.2	Vorschlag zur Auswahl des Sanierungsverfahrens	112
15.3	Mögliche negative Auswirkungen einer Städtebauförderungsmaßnahme	113
16	Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes	115

17	Umsetzung des Verfahrens und Ausblick	116
18	Monitoring	117
19	Anhang	118
19.1	Abbildungsverzeichnis	118
19.2	Karten in vergrößerter Darstellung	121
19.3	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	137

1 Vorbemerkungen und rechtliche Grundlagen

In städtischen Zentren kumulieren oft viele städtebauliche Probleme und Funktionsschwächen. Dies gilt besonders für Städte in strukturschwächeren, ländlich geprägten Räumen. Überregionale Entwicklungen wie der Strukturwandel im inhabergeführten Einzelhandel, der Rückzug der klassischen Kauf- bzw. Warenhäuser oder die demografischen Entwicklungen – mehr ältere BewohnerInnen und starker Zuzug von Migranten und Flüchtlingen – schlagen sich besonders in den Zentren nieder und führen dort letztlich auch zu baulichen Missständen wie z. B.: Modernisierungstau von Wohn- und Geschäftshäusern, Leerstände, eine hohe bauliche Dichte, Freiraumdefizite, fehlende Aufenthaltsqualitäten und eine „in die Jahre gekommene“ Gestaltung des öffentlichen Raumes. Diese Entwicklungen schnüren in Kombination mit kleinteiligen Eigentumsverhältnissen und geringer Investitionsbereitschaft ein von der Kommune nur schwer steuerbares Problembündel.

Viele der betroffenen Städte wirken diesen Problemlagen entgegen, indem sie ihre Kernbereiche als Wirtschafts-, Wohn-, Dienstleistungs- und Freizeitstandorte aufwerten. Dabei verfolgen sie in der Regel einen vielfältigen Strategiemix, der darauf abzielt, durch Schaffung neuer städtebaulicher Qualitäten Innenstädte und Ortskerne attraktiver zu gestalten, untergenutzte Flächen und Gebäude neuen Nutzungen zuzuführen und die Nutzungsvielfalt zu erhöhen.

Die Innenstadt von Rotenburg (Wümme) weist in vielen Punkten vergleichbare Defizite auf: Der öffentliche Raum wirkt insbesondere im Bereich der Haupteinkaufsachse Große Straße „in die Jahre gekommen“. In einigen Teilbereichen sind Funktionsverluste in Form von Leerständen bzw. fehlender belebender Nutzungen sichtbar, einige Gebäude weisen Sanierungsrückstände auf und die Verkehrsprobleme behindern eine positive Entwicklung. Zahlreiche Gebäude sind zudem nicht barrierefrei zugänglich.

Neben den Mängeln bietet Rotenburg (Wümme) aber auch viele Potenziale, deren Aufgreifen einen positiven Einfluss auf die Stadtentwicklung nehmen könnte. An erster Stelle ist dabei die Lage an den Gewässern zu nennen, die Rotenburg zu einer „Stadt am Fluss“ machen. Der Naturraum Wasser hat gerade im städtischen Kontext eine hohe Attraktivität, dessen Nutzungsmöglichkeiten für die Bevölkerung aber begrenzt sind, da er in weiten Teilen unter Naturschutz steht bzw. gestellt werden soll. Darüber hinaus besteht die Chance, mit den Rotenburger Werken einen viele Jahrzehnte funktional abgetrennten Stadtraum in Teilen neu zu entwickeln und stärker an die Innenstadt anzubinden.

Die Stadt Rotenburg (Wümme) beabsichtigt, durch entsprechende Aufwertungsmaßnahmen eine nachhaltige Entwicklung der Innenstadt als vielfältig genutzter, für Einheimische und Besucher gleichermaßen attraktiver und anziehender Raum erreichen zu können und hat deshalb die Durchführung Vorbereitender Untersuchungen für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt und Niederungen“ beschlossen.

Dieses Gutachten dokumentiert die Vorbereitenden Untersuchungen für das Gebiet „Innenstadt und Niederungen“ in Rotenburg (Wümme). 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 gesamten 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 Maßnahmen die unterschiedlichen Funktionen und Stärken in den verschiedenen Teilräumen des Untersuchungsgebiets besser miteinander

zu verknüpfen und in Wert zu setzen, um die Innenstadt und die Niederungen insgesamt zu stabilisieren, ihre baulichen Strukturen zu sichern, ihre funktionale Vielfalt zu steigern und sie als mittelstädtisches Zentrum im ländlich geprägten Raum zukunftsfähig zu entwickeln.

Die Durchführung von Erneuerungsmaßnahmen zur Beseitigung städtebaulicher Missstände 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 (ISEK) sowie die nachfolgend dokumentierten Vorbereitenden Untersuchungen zeigen, dass in der Rotenburger Innenstadt verschiedene dieser Themen miteinander verflochten sind: Einzelhandelslagen, Grünstrukturen und Naturschutzbelange, Verkehrsführungen, historische Ensembles, funktionale Defizite und soziale Integration wirken und beeinflussen sich auf unterschiedliche Weise.

Zur Bewältigung der städtebaulichen Folgen der Vielfalt an miteinander verflochtenen Entwicklungen und Herausforderungen hat der Bund im Jahre 2020 die Programmstruktur der Städtebauförderung neu geordnet. Das neue Teilprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ nimmt Elemente des vormaligen Programms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ auf und verknüpft sie mit Elementen des alten Programms „Zukunft Stadtgrün“, die durch die verpflichtende Berücksichtigung von Klimaschutz und Klimaanpassung – z.B. mit einer Aufwertung von grüner und blauer Infrastruktur - aufgewertet werden. Diese Programmstruktur ist wie für das Untersuchungsgebiet geschaffen, da die Innenstadt und die sie an drei Seiten umgebenden Flussniederungen eine funktionale Einheit mit vielfältigen Abhängigkeiten und Wirkungsketten bilden, die nun integriert innerhalb eines Verfahrens bearbeitet werden können.

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).

Die Aufgabe der Förderung von Zentren innerhalb der Städtebauförderung besteht vor allem darin, die zentralen Versorgungsbereiche zu stärken, also Funktionsverlusten und Leerständen entgegen zu wirken, sowie die Innenstädte und Ortsteilzentren in ihrer Bedeutung für Wirtschaft, Kultur, Wohnen, Arbeiten und Leben zu erhalten und zu entwickeln.

Die nun standardmäßig erforderliche Komponente Klimaschutz und Klimaanpassung fokussiert neben der energetischen Ertüchtigung von Gebäuden und der Förderung klimafreundlicher Mobilität vor allem auf die grüne und blaue Infrastruktur, deren Beitrag für ein gesundes Stadtklima gesichert und entwickelt werden soll. Ziele sind die Steigerung der Lebens- und Wohnqualität, der gesellschaftlichen Teilhabe, der Erhalt der biologischen Vielfalt und der Naturerfahrung sowie die Verbesserung des Stadtklimas und der Umweltgerechtigkeit, insbesondere durch eine gerechte Verteilung qualitativ hochwertigen Stadtgrüns.

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 Quartiers 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 verschiedenen Facetten und Herausforderungen des Stadtteils 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 musste auf die verschiedenen Landesverordnungen angepasst werden – und eröffnete zugleich die Chance, ein neues, vielfältiges und auf unterschiedliche Zielgruppen ausgerichtetes Verfahren zu entwickeln und umzusetzen.

Folgende Meilensteine charakterisierten das präsenz- und beteiligungsorientierte Vorgehen:

- 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-Plattform und Diskussionsmöglichkeit mit phasenweisen Schwerpunktthemen, um BürgerInnen die Möglichkeit zu geben, konkretisierende Hinweise und Wünsche zu Leitzielen und Maßnahmenüberlegungen abzugeben. Für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt und Niederungen“ wurden – in Abstimmung mit dem ISEK (Kernstadt) und dem Untersuchungsgebiet Wohnquartier Auf dem Loh – folgende Themenschwerpunkte zur Diskussion gestellt:
 - Beteiligung zum Thema Verkehr und Mobilität
 - Beteiligung zum Thema Grün- 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, über das Vorhaben ebenso informierte wie über die Beteiligungsformate und zur Mitwirkung motivierte.
- Im Juni und 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 statt (Verkehr, Grün- und Freiraum, Wohnen/Wohnumfeld und Aufenthaltsqualität)
- Diverse Rückmeldungen und Anregungen von BürgerInnen zu dem Prozess flossen als Schreiben an die Stadtverwaltung in die Projektbearbeitung ein.
- Ergänzend fanden sich an vielen Orten die Kontakt-Mail-Adresse und die Telefonnummer des Gutachterbüros, die kontaktiert werden konnten.

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.

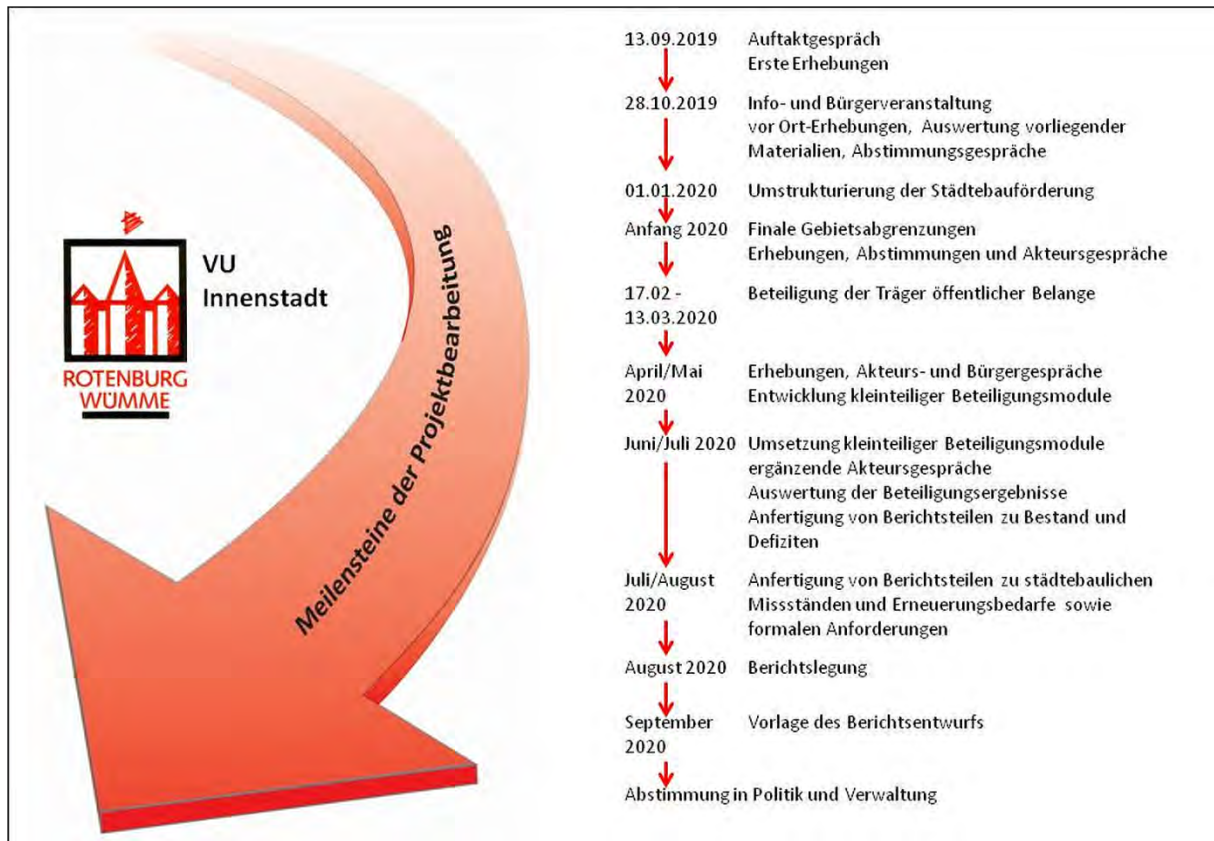


Abb. 1: Verfahrensablauf bei der Erarbeitung der VU

3 Die Rotenburger Innenstadt

Als Kreisstadt kommt Rotenburg (Wümme) mit seinen 21.798 EinwohnerInnen (Stand: 31.12.2018) die Funktion eines wichtigen kulturellen, Versorgungs- und Verwaltungszentrums zu. Diese Funktionen konzentrieren sich vor allem in der und um die Rotenburger Innenstadt.

Die Innenstadt wird in der westlichen Hälfte von den Niederungsgebieten der Wümme, Wiedau und Rodau umschlossen. Die östliche Hälfte grenzt an Siedlungsgebiete. Sie wird im Westen, Norden und Osten von Bundesstraßen bzw. Hauptverkehrsstraßen gesäumt. Die Hauptachse zwischen Pferdemarkt und Neuem Markt bildet mit ihren Nebenlagen den Hauptgeschäftsbereich, wo sich Einzelhandel, Dienstleistungen und Gastronomie konzentrieren. Dieser Bereich entspricht dem klassischen Verständnis von „Innenstadt“. Der Wasserzug „Stadtstreek“ verläuft quer dazu.

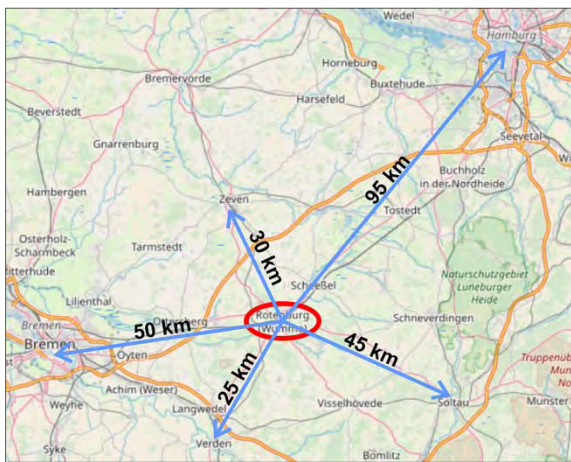


Abb. 2: Entfernungen (Quelle: Open Street Map, eig. Darstellung)

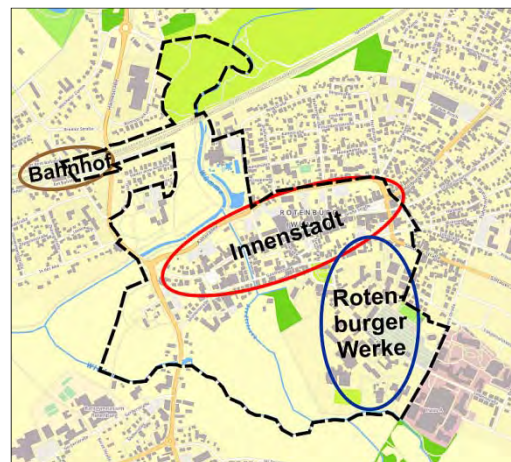


Abb. 3: Lage des Untersuchungsgebiets Quelle: Open Street Map, eig. Darstellung

Das Untersuchungsgebiet umfasst nicht nur den engeren Innenstadtbereich, sondern auch angrenzende Bereiche der Flussniederungen, der diakonischen Einrichtungen der Rotenburger Werke sowie Teile des Bahnhofs. Dieser Gebietszuschnitt resultiert aus der Tatsache, dass die Neuausrichtung der Städtebauförderung thematische Fragestellungen zusammengefasst hat und Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung bei jedem Verfahren mit berücksichtigt werden müssen. In diesem Zusammenhang erhalten die Niederungen eine besondere Bedeutung.

Zentraler Bereich ist die eigentliche Innenstadt. Am nördlichen Rand des Untersuchungsgebiets liegt die Wümme-Niederung mit dem Ronolulu-Freizeitbad, die sich auch im Westen entlang des Flusslaufs fortsetzt. Nordöstlich schließt sich ein Wohngebiet mit verschiedenen sozialen und Wohnfolgeeinrichtungen an. Der südöstliche Bereich des Untersuchungsgebiets wird vom historisch ältesten und größten Betriebsgelände der Rotenburger Werke eingenommen, einer diakonischen Einrichtung mit einem umfangreichen Betreuungsangebot für Menschen mit geistiger Beeinträchtigung. Südlich liegen die Niederungsgebiete der Wiedau und Rodau.

Die Rotenburger Innenstadt wird an drei Seiten von den Wasserläufen und ihren Niederungen eingefasst. Dies führt einerseits zu einer landschaftlich attraktiven Lage an Grünflächen, andererseits aber auch zu Restriktionen durch Natur-, Landschafts- und Hochwasserschutz. So bestehen etwa Einschränkungen bei der verkehrlichen Durchlässigkeit oder bei der baulichen Nutzung potenzieller Erweiterungsflächen.

Das Untersuchungsgebiet umfasst die gesamte Innenstadt mit ihren zentralen Einrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten. So bildet die zentrale Achse Bahnhofstraße/Große Straße den Einkaufsbe-
reich der Stadt. Hier konzentrieren sich Einzelhandelsgeschäfte, öffentliche und private Dienstleis-
tungen und Gastronomie.

Alle wichtigen Einrichtungen Rotenburgs haben hier oder in direkter Nachbarschaft des Untersu-
chungsgebiets ihren Sitz: Den Anfang bildet das Amtsgericht Rotenburg mit seinem Standort in der
Bahnhofstraße. Etwas weiter östlich bildet die Stadtverwaltung Rotenburg (Wümme) mit dem Rat-
haus am Markt den Beginn der Fußgängerzone. Auf der anderen Seite des Marktplatzes befindet sich
die Innenstadt-Geschäftsstelle der Sparkasse Rotenburg-Osterholz. Im weiteren Verlauf folgen Am
Kirchplatz die Stadtkirche und die Volkshochschule.

Knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets liegen die Agentur für Arbeit Rotenburg, die Stadtwerke
Rotenburg und am Lohmarkt (vgl. Untersuchungsgebiet Wohngebiet Auf dem Loh) die Kreismusik-
schule, die Stadt- und die Europaschule.

Zudem umfasst das zu untersuchende Gebiet verschiedene öffentliche Räume, wie Parkplätze, den
Pferdemarkt sowie den Neuen Markt. Aber auch unterschiedlichste Arten von Wohnraum finden sich
hier, sodass es sich bei dem Untersuchungsgebiet - es umfasst eine Fläche von ca. 33,7 ha - um ein
sehr vielfältiges, buntes Quartier handelt, das typisch für Innenstadtlagen ist.

3.1 Historische Entwicklung

Die Stadt Rotenburg (Wümme) entwickelte sich ausgehend von der im Jahr 1195 im Auftrag des Ver-
dener Bischofs Rudolf erbauten Burganlage gleichen Namens. Sie befand sich am Standort des heuti-
gen Heimathauses, während die ersten Häuser vermutlich am Pferdemarkt errichtet wurden. Im Lau-
fe der folgenden drei Jahrhunderte wuchs die Stadt auf einer schmalen Sanddüne bis zum
Stadtstreek, der Mitte des 16. Jahrhunderts kanalisiert wurde. Die beiden Stadteingänge wurden
durch das Verdener und das
Scheeßeler Tor definiert und mit
einem Steindamm verbunden. Um
1850 umfasste die damalige Be-
bauung ungefähr das Gebiet der
heutigen Innenstadt sowie den
Burgbereich (s. Abb. 4, dunkelrote
Signatur „0“).

Rotenburg (Wümme) ist historisch
gesehen eine Ackerbürgerstadt.
Ackerbürger waren Bewohner
eines Ortes, die im Hauptberuf
Landwirte waren und hieraus den
Großteil ihrer Einkünfte bezogen.
Die Zweittätigkeit war dagegen
häufig als Dienstleistung oder Ein-
zelhandel im städtischen Kontext
ausgelegt und fand i.d.R. im glei-
chen Gebäude statt. Die Gebäude
waren also nicht monofunktional
als Bauernhof ausgelegt, sondern
mussten neben den landwirtschaftlichen Erfordernissen auch zusätzliche Funktionen (z.B. als Werk-
statt, Laden, Gastwirtschaft etc.) übernehmen. Außerdem lagen sie nicht in Alleinlage in Nachbar-

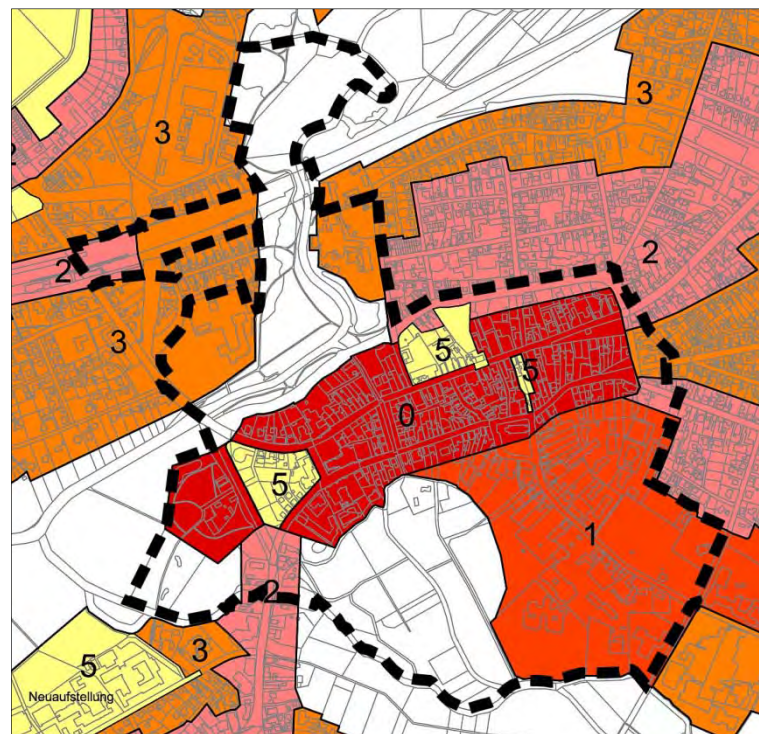


Abb. 4: Historisches Wachstum der Stadt Rotenburg (Wümme): (0=bis 1850, 1=bis 1900, 2=bis 1950, 3=bis 1977, 5= ab 2000)(Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme), eig. Darstellung)

schaft zu den zugehörigen Äckern und Weiden, sondern aufgereiht in der Ortslage. Das Rudolf-Schäfer-Haus in der Großen Straße 15 ist eines der wenigen erhaltenen Beispiele dieses Gebäudetyps. Dieser Charakter der Rotenburger Innenstadt änderte sich erst nach dem zweiten Weltkrieg mit dem Bau von Geschäftshäusern.



Kirchstraße



Große Straße



Große Straße



Goethestraße

Abb. 5: Historische Straßenaufnahmen 1 (Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme))

Mit dem Bau der Eisenbahnlinie Bremen-Hamburg 1873/74 setzten weitere Impulse für städtisches Wachstum ein: Die Rotenburger Werke (1880) wurden zur Pflege von Epileptikern gegründet und mit dem Umzug des Diakonissenhauses Bethesda von Hamburg nach Rotenburg (Wümme) entstand das Krankenhaus (1905). 1929 erhielt der Flecken Rotenburg schließlich die Stadtrechte. Zur Zeit des Nationalsozialismus führten Rüstungsprojekte und nach dem zweiten Weltkrieg der Zuzug von Flüchtlingen zum weiteren Anstieg der Bevölkerungszahlen.

Eine kartographische Darstellung die das Stadtgebiet zu einem Zeitpunkt ca. zwischen 1877 und 1912 darstellt, zeigt die Besiedlung des Kerns von Rotenburg, aber auch schon die ersten Bauten der Rotenburger Werke („Asyl“). Zum Vergleich ist die Grenze des Untersuchungsgebiets in diese Karte integriert.

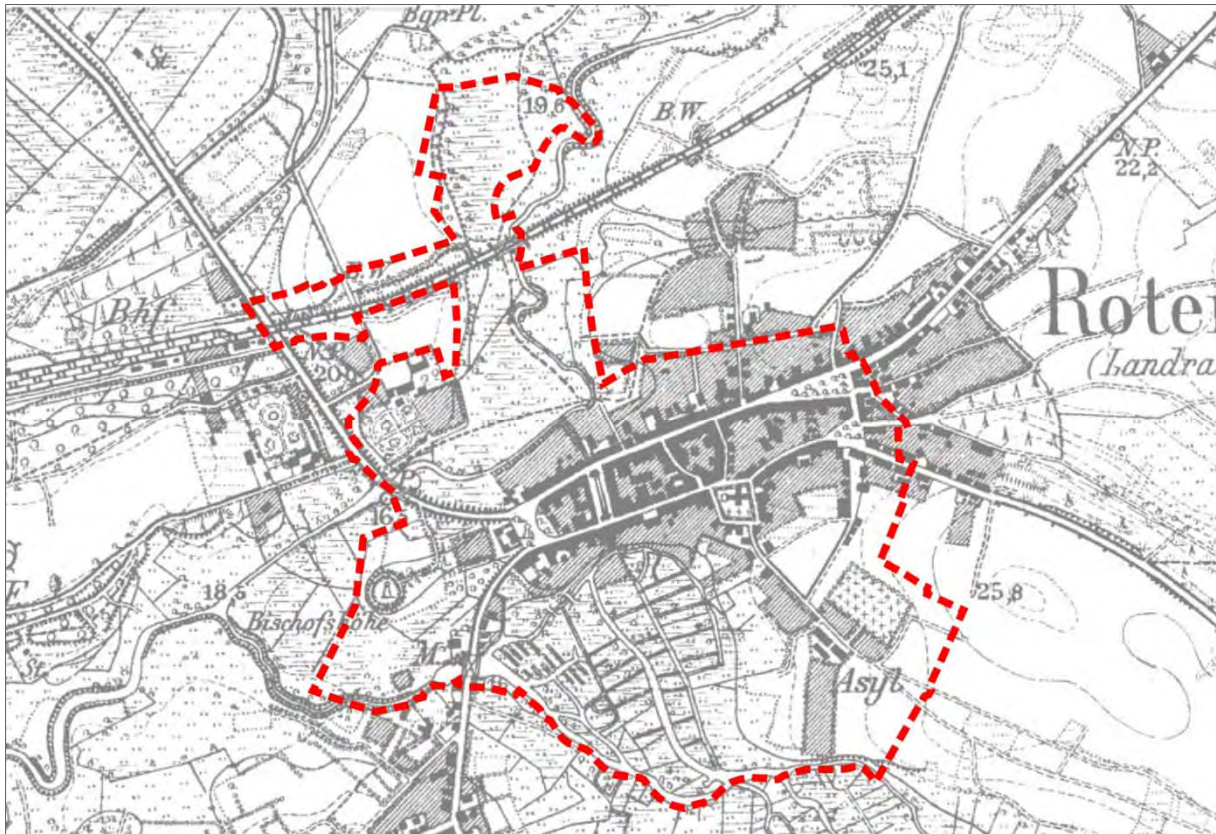


Abb. 6: Siedlungsentwicklung Rotenburgs um 1900 (Quelle: LGLN/Geobasis Niedersachsen, eig. Bearbeitung)



Diakonissen-Mutterhaus



Am Neuen Markt

Abb. 7: Historische Straßenaufnahmen 2 Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme)

Während vor dem 2. Weltkrieg 7.800 Menschen in Rotenburg (Wümme) lebten, waren es in den 1970er Jahren bereits ca. 20.000. Dieses schnelle Bevölkerungswachstum kollidierte mit den Jahrhunderte alten baulichen Strukturen. Insbesondere die zentrale Verkehrsachse der Stadt, die Große Straße, konnte den Belastungen des Durchgangsverkehrs (u.a. durch die Streckenführung dreier Bundesstraßen) nicht mehr standhalten. Auch die Einrichtung eines Ringstraßensystems (1972) konnte daran nichts ändern. In den 1980er Jahren betrug die Verkehrsbelastung der Großen Straße 20.000 Kfz/Tag, mit fast 2.000 Kfz in der Spitzenstunde. Die eigentliche Funktion der Hauptgeschäftsstraße als Zentrum des Handels und der Kommunikation litt angesichts des Lärms, der Abgase und der Hektik sehr. Die Innenstadt drohte mit ihrem Funktionsverlust die gesamte Stadtentwicklung zu belasten.

Ende der 1970er Jahre zeichneten sich Ansatzpunkte für eine Lösung ab: Die Bundesstraßen sollten nach 25 Jahren Planungsvorlauf aus dem Innenstadtbereich verlegt werden, und eine neue Entlastungsstraße (Aalter Allee/Glockengießerstraße) wurde als förderfähig eingestuft. Damit hatten sich die Rahmenbedingungen für eine Attraktivitätssteigerung der Rotenburger Innenstadt wesentlich verbessert und es konnte ein Rahmenplan erarbeitet werden, der die Grundzüge für eine städtebauliche Neuordnung der Rotenburger Innenstadt festlegte. Dieser Plan wurde 1978/79 bereits mit intensiver Beteiligung der Stadtgesellschaft entwickelt. In einer Bürgerumfrage sprachen sich z.B. 60% für eine Fußgängerzone aus, 20% wünschten sich wenigstens Verkehrsberuhigung und nur 10% sahen keinen Handlungsbedarf. Anders sah es bei den Geschäftsinhabern aus: Hier befürchteten die meisten einen Umsatzverlust durch die zu erwartende schlechtere Pkw-Erreichbarkeit.

Schließlich wurden Bereiche mit geschlossenem Geschäftsbesatz oder großen Kundenströmen als Fußgängerzonen geplant, während andere Bereiche als verkehrsberuhigte Geschäftsstraßen ausgewiesen werden sollten.

Diese geplanten Maßnahmen konnten allerdings nicht ausschließlich mit kommunalen Mitteln finanziert werden, weshalb die Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm beantragt wurde. Die dafür erforderlichen Vorbereitenden Untersuchungen hatten städtebauliche Missstände festgestellt, die die Funktionsfähigkeit der Innenstadt gefährdeten. Jedoch erfolgte die Aufnahme in die Städtebauförderung erst nach der vierten Beantragung 1985. Die Stadtverwaltung nutzte die Wartezeit für die Aufstellung von Bebauungsplänen, zu Grunderwerbsverhandlungen und für einen städtebaulichen Ideenwettbewerb für den Pferdemarkt. Auf diese Weise konnte sehr schnell mit der Umsetzung der geplanten Maßnahmen begonnen werden und bereits nach fünf Jahren waren wesentliche Bestandteile des Sanierungskonzeptes realisiert.

Leitziele der Sanierung waren die Modernisierung von privaten und öffentlichen Gebäuden sowie ein neues Verkehrskonzept und die Neugestaltung der öffentlichen Räume in der Innenstadt. Schwerpunkte waren die Errichtung einer Fußgängerzone und der inneren Stadtumgehung Aalter Allee/Glockengießerstraße. Voraussetzung für die Errichtung von Fußgängerbereichen war eine Verlegung der Wümme.

Insgesamt dauerte das Sanierungsverfahren nur zehn Jahre, sodass es 1995 abgeschlossen wurde. 57% der Investitionen flossen in die Verbesserung der Erschließung des Sanierungsgebiets (Fußgängerzone, Verkehrsberuhigung, Park- und Spielplätze), 20% in die Modernisierung und Erweiterung des Kantor-Helmke-Hauses und 12% in die Bezuschussung zur Erhaltung und Modernisierung privater Gebäude.

3.2 Heutige Herausforderungen

Mittlerweile liegt der Abschluss der letzten Städtebauförderungsmaßnahme 25 Jahre zurück, in denen die positiven Folgen der Stadterneuerung (wie etwa der Verlagerung des innerstädtischen Verkehrs an den Innenstadtrand) wirken konnten und zu einer positiven Innenstadtentwicklung beigetragen haben. Allerdings haben sich in der Zwischenzeit in vielen Bereichen die Rahmenbedingungen, unter denen seinerzeit die Sanierung durchgeführt wurde, verändert und zu neuen Herausforderungen geführt, die mit Hilfe der Städtebauförderung bewältigt werden sollen.

Insbesondere der innerstädtische Einzelhandel befindet sich heute in einer gänzlich anderen Ausgangslage als noch vor einigen Jahrzehnten. Daraus ergeben sich eine Reihe neuer Herausforderungen, die Stärkungsmaßnahmen der Rotenburger Innenstadt erforderlich machen. Neue Einflussfaktoren und Entwicklungstrends (nicht nur) in klein- und mittelstädtischen Innenstädten sind z.B.:

- Strukturveränderungen der Nachfrage durch den demografischen und Wertewandel
- Digitalisierung aller Lebensbereiche, u.a. mit der Folge einer wachsenden Konkurrenz durch den Online-Handel
- Zunehmende Erlebnisorientierung beim Konsumentenverhalten
- Starke Konkurrenzsituation durch großflächige Einkaufsmärkte
- Bedeutungszunahme filialisierter Fachmarktketten
- Probleme bei der Nachfolgersuche inhabergeführter Geschäfte

Gerade in Klein- und Mittelstädten des ländlichen Raums abseits der Ballungsräume wirken sich diese strukturellen Umbrüche besonders stark aus. So ist auch in Rotenburg (Wümme) ein Schwächeln des Einzelhandelsbesatzes festzustellen, was sich z.B. in der Entwicklung der Leerstände und dem Rückzug des originären Einzelhandels aus Randlagen zeigt. Wie sich die Folgen der Corona-Pandemie auf den innerstädtischen Einzelhandel auswirken werden, ist momentan noch nicht abzusehen. Es besteht aber durchaus die Möglichkeit, dass sie tendenziell eher Problem verstärkend wirken könnten (etwa ein nicht zurückzuholender Kundenverlust an den Online-Handel).

Auf der anderen Seite gibt es aber auch positive Tendenzen, etwa das Wohnen in der Innenstadt, das zunehmend an Attraktivität gewinnt und durch entsprechende Neubauten gefördert wird. Dies trägt zur Belebung, besonders auch nach Geschäftsschluss, bei und sorgt für soziale Kontrolle und Nachbarschaft.

Wie eine funktionierende Innenstadt bei abnehmender Leitfunktion des Handels aussehen und wie innerstädtisches Leben (weiter) entwickelt werden kann, ist eine zentrale Aufgabe der Stadtplanung. Die Stadt Rotenburg (Wümme) möchte diese Aufgabe aufgreifen und ihre Innenstadt zukunftsfähig entwickeln.

Herausforderung 1: Die Funktion der Innenstadt zeitgemäß interpretieren

Rotenburg hat darüber hinaus mit seiner einzigartigen Innenstadtlage an Gewässern und Feuchtwiesen einen wahren Landschafts-Schatz, der die Attraktivität der Stadt maßgeblich mitbestimmt. Viele dieser Grünflächen liegen im Überflutungsbereich, was sie in der Vergangenheit vor einer Bebauung bewahrt und zur Ansiedlung wertvoller Flora und Fauna geführt hat. Sie stellen aber auch Erholungs- und Transiträume für die Rotenburger Bevölkerung dar. Diese Funktion gilt es als Standortfaktor zu erhalten und so auszugestalten, dass sowohl die Bürgerinnen und Bürger einen Nutzwert erhalten als auch den Naturschutzerfordernissen hinreichend Rechnung getragen wird.

Herausforderung 2: Die Belange von Natur- und Landschaftsschutz ebenso wie die Nutzungsinteressen der Bevölkerung angemessen berücksichtigen

Auch wenn die Rotenburger Werke bereits seit über hundert Jahren in Rotenburg (Wümme) ansässig sind, so bildeten sie doch über lange Jahre eine eigenständige städtebauliche Einheit, die nur wenige Berührungspunkte mit der Innenstadt aufwies. Das Gelände ist weitestgehend offen und kann betreten werden, jedoch fehlt für die Rotenburger Bevölkerung häufig der Anlass, dies auch zu tun. Mittlerweile gibt es aus unterschiedlichen Gründen bauliche Überkapazitäten und die Rotenburger Werke überlegen, überzählige Gebäude und Flächen für andere Nutzungen freizumachen. Da sich diese

in Innenstadtrandlagen befinden, bietet sich hier die Gelegenheit, eine bessere Verzahnung von Innenstadt und Rotenburger Werken zu erzielen, aber auch neue Nutzungsstrukturen zu etablieren.

Herausforderung 3: Die Integration des Standorts der Rotenburger Werke in den Stadtkörper verbessern

Diese Aufgaben sind zwar nicht die einzigen, sie werden aber die Stadtentwicklung der nächsten Jahre dominieren.

4 Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt und Niederungen“ umfasst mehrere unterschiedlich strukturierte Gebiete, die zusammen den zentralen Bereich Rotenburgs bilden:

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

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

Rotenburg (Wümme) weist eine geografische Besonderheit auf: Im Norden, Westen und Süden wird der Innenstadtbereich von Wasserläufen umflossen, deren Niederungsbereiche einerseits räumliche Entwicklungsbarrieren darstellen, andererseits aber äußerst wertvolle Gebiete für Naherholung und Natur darstellen und auf diese Weise der Innenstadtlage einen Zusatznutzen erbringen. Aus beiden Gründen bietet es sich deshalb an, auch die Niederungen in die Vorbereitenden Untersuchungen einzubeziehen.

Bislang führte die Aufteilung der Städtebauförderung in sieben unterschiedliche Teilprogramme dazu, dass Gebietsabgrenzungen vor allem entlang programmatischer Linien vollzogen wurden. Die ab 2020 geltende neue Systematik der Städtebauförderung hat dagegen zur Folge, dass verschiedene bislang getrennte Teilprogramme zusammengeführt werden, so dass inhaltlich umfassendere Betrachtungen möglich werden. Zudem ist zukünftig bei allen Verfahren die Berücksichtigung von Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawandel, insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur (beispielsweise des Stadtgrüns) erforderlich.

Das neue Teilprogramm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“ bietet damit einen geeigneten Rahmen für die im Innenstadtbereich von Rotenburg (Wümme) durchzuführenden Vorbereitenden Untersuchungen.

Das Untersuchungsgebiet wird im Norden abgegrenzt:

- Nordseite des Gleiskörpers ab der Unterführung „Hinter dem Bahnhof“ bis südöstliche Grundstücksecke Rönnebrocksweg 28
- Östlich der Grundstücke Rönnebrocksweg 30 und 32
- Nördlich des Grundstücks Rönnebrocksweg 32 bis zum Rönnebrocksweg
- Östlich des Rönnebrockswegs bis zum Ablauf des Weichelsees
- Südlich des Ablaufs des Weichelsees bis zur Einmündung in die Wümme
- Am westlichen Wümmeufer bis zum Fuß-/Radwegeunterführung
- Am nördlichen Rand des Gleiskörpers bis auf das östliche Wümmeufer

- Westlich des Parkplatzes (Flurstück 1/53) bis zum unbenannten Erschließungsweg von der Nödenstraße zum Parkplatz
- Nördlich des Erschließungsweges für den Parkplatz (Flurstück 1/53) bis zur Nödenstraße
- Östlich der Nödenstraße bis zur Aalter Allee
- Nördlich des Straßenzugs Aalter Allee/ Glockengießerstraße bis zur Einmündung des Mittelwegs in die Glockengießerstraße

Im Osten verläuft die Grenze des Untersuchungsgebiets wie folgt:

- Ab der Einmündung des Mittelwegs östlich der Glockengießerstraße/
- Östlich des Grundstücks Harburger Straße 2 (Flurstück 498/300)
- Östlich der Kleine Gartenstraße bis zum nördlichen Rand des Birkenwegs
- Östlich des Grundstücks Birkenweg 2a (Flurstück 313/3)
- Nördlich der Lohstraße bis zum Grundstück Lohstraße 7 (Flurstück 31/7)
- Östlich der Flurstücke 81/1 und 108/26 bis zur Grünfläche nördlich des Friedhofs
- Nördlich des Erschließungsweges zur Friedhofskapelle bis zur Elise-Averdieck-Straße
- Östlich des Straßenzugs Elise-Averdieck-Straße/Lindenstraße bis zur Wiedau

Im Westen ist der Grenzverlauf folgendermaßen:

- Vom Schnittpunkt des Bahnkörpers an der westlichen Straßenbegrenzungslinie der Bahnhofstraße bis zur südlichen Straßenbegrenzungslinie der Straße Am Bahnhof,
- nördlich der Flurstücke 243/46 und 46/5 sowie südlich des Flurstücks 47/6 und östlich 194/38
- nördlich der Wohngrundstücke Hinter dem Amtshof 1 bis 19 (ungerade)
- Östlich der an die Nödenwiesen angrenzenden Wohnbebauung Hinter dem Amtshof und Hopfengarten
- Südlich der Straßenbegrenzungslinie von Hopfengarten und Schäfergarten
- Auf Höhe der Straße In der Ahe kreuzt die Grenze die Bahnhofstraße und führt östlich der Flurstücke 25/28 und 25/29 über die Wümme.
- Westlich der Flurstücke 104/2 („Bischofshöhe“) und 30/4 bis zum Mühlenstreek (Flurstück 58/7)

Im Süden wird die Grenze von der Wiedau gebildet:

- Am Südlichen Ufer der Wiedau bzw. des Mühlenstreeks vom Flurstück 30/4 (mit dem Weg „Am Schloßberg“) bis zur Brücke Elise-Averdieck-Straße/Dr.-Walter-Mecke-Damm

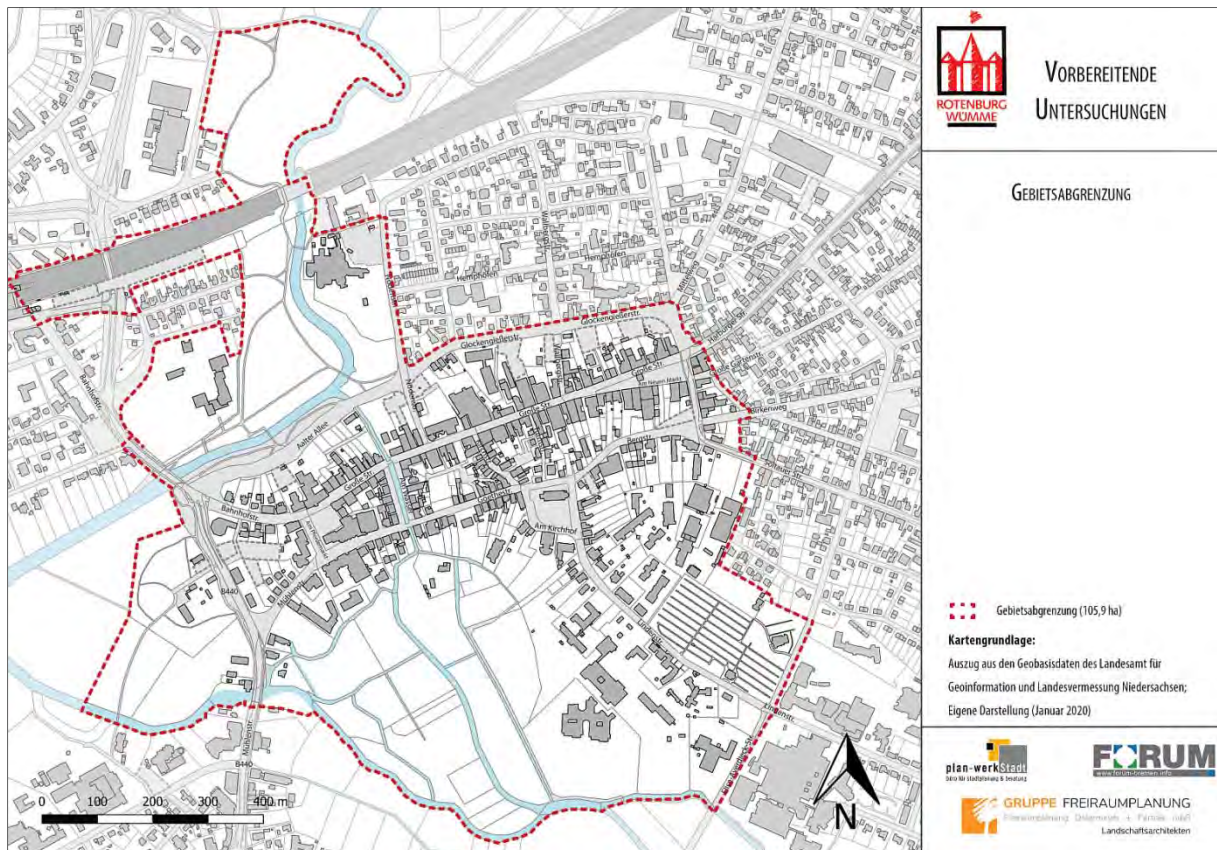


Abb. 8: Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt und Niederungen“ Rotenburg (vergrößerte Darstellung im Anhang)

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 (ISEK). 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 vorgestellt. Zudem finden sich dort die Aussagen aus der Fortschreibung des Landschaftsrahmenplans – LRP aus dem Jahr 2015 für die Gesamtstadt.

Naturschutzgebiete

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, welche der Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen dienen.

National sind die Gebiete seit dem 1. August 2020 als Naturschutzgebiete gesichert. Planungsrechtliche Grundlage für die 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.“ Quelle: (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)

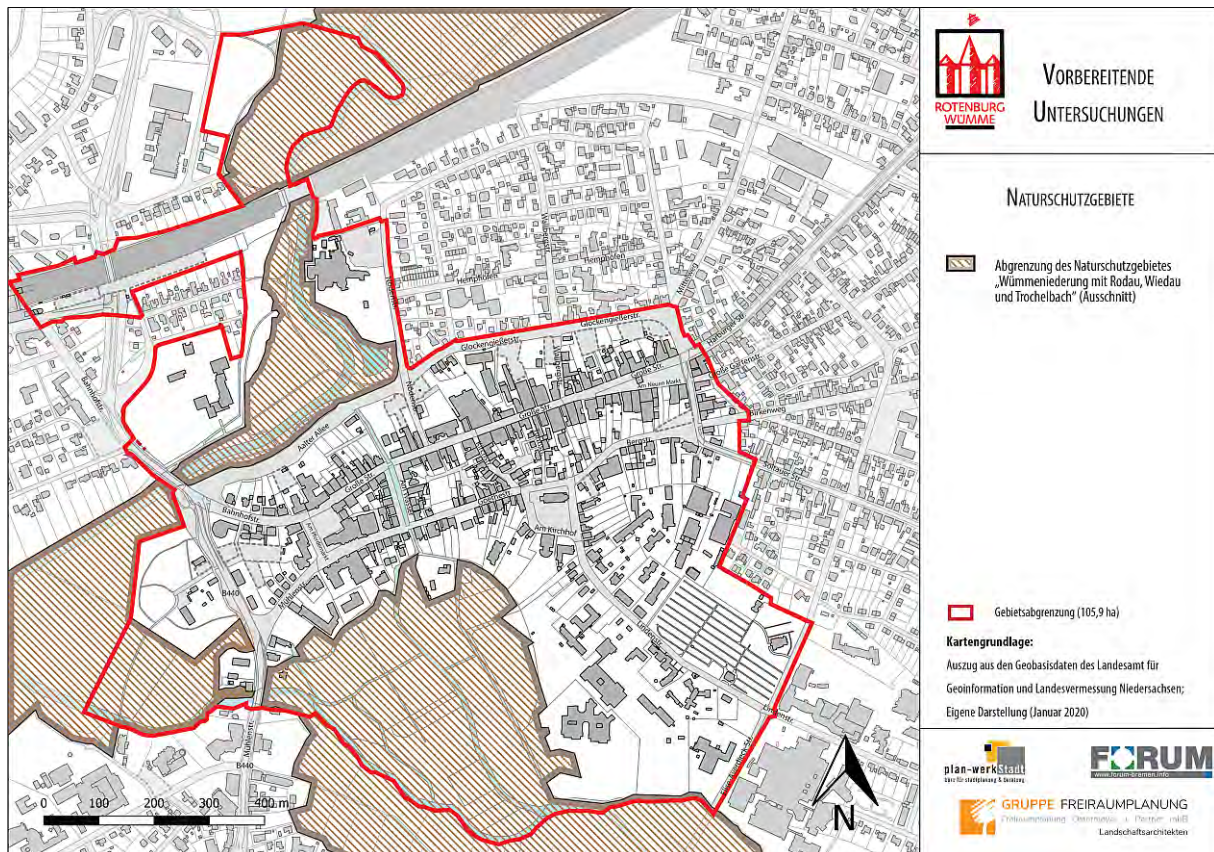


Abb. 9: Naturschutzgebiete im Untersuchungsgebiet (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Landschaftsrahmenplan

Der Landschaftsrahmenplan (Fortschreibung 2015) beinhaltet Teilbereiche beider Niederungen und trifft Aussagen zur naturräumlichen Bewertung der Landschaftsbestandteile. Hier werden eine Reihe von Biotopen mit einer hohen oder sehr hohen Bedeutung festgestellt, die als Gebiete für den Tier- und Pflanzenschutz (z.B. für Libellen entlang des Flusslaufs der Wümme) wichtig sind. Die Niederungen werden als Überschwemmungsbereiche mit Dauervegetation kategorisiert. Sie gehören als Flora-Fauna-Habitat-Gebiete (Richtlinie 92/43/EWG) zur Natura 2000-Kulisse und haben damit eine europäische Dimension.

Das Zielkonzept des Landschaftsrahmenplans sieht die Sicherung und überwiegend Verbesserung von Gebieten mit sehr hoher und hoher Bedeutung für Arten und Biotope, aber größeren Anteilen an Biotoptypen geringerer Wertigkeit sowie Sicherung und Verbesserung von Gebieten mit hoher Bedeutung für das Landschaftsbild und / oder für abiotische Schutzgüter vor.

5.2 Bauleitplanung

5.2.1 Flächennutzungsplan

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

lichen Bereiche der Niederungen als Flächen für die Landwirtschaft mit einzelnen eingestreuten Waldflächen.



Abb. 10: Flächennutzungsplan (Quelle: FNP eig. Darstellung)

5.2.2 Bebauungspläne

Das Untersuchungsgebiet ist fast flächendeckend mit Bebauungsplänen überplant. Lediglich für den Standort der Landkreisverwaltung, den Bereich beiderseits der Mühlenbrücke, das Areal an der Superintendentur sowie einen Streifen vom Kirchhof zum historischen Gelände der Rotenburger Werke liegen keine Bebauungspläne vor.

Insgesamt gibt es 30 Bebauungspläne, die ganz oder teilweise im Untersuchungsgebiet liegen. Ihre Rechtsgültigkeit haben sie zwischen 1970 und 2016 erlangt. Elf von ihnen wurden im Laufe der Zeit geändert und an neue Anforderungen angepasst.

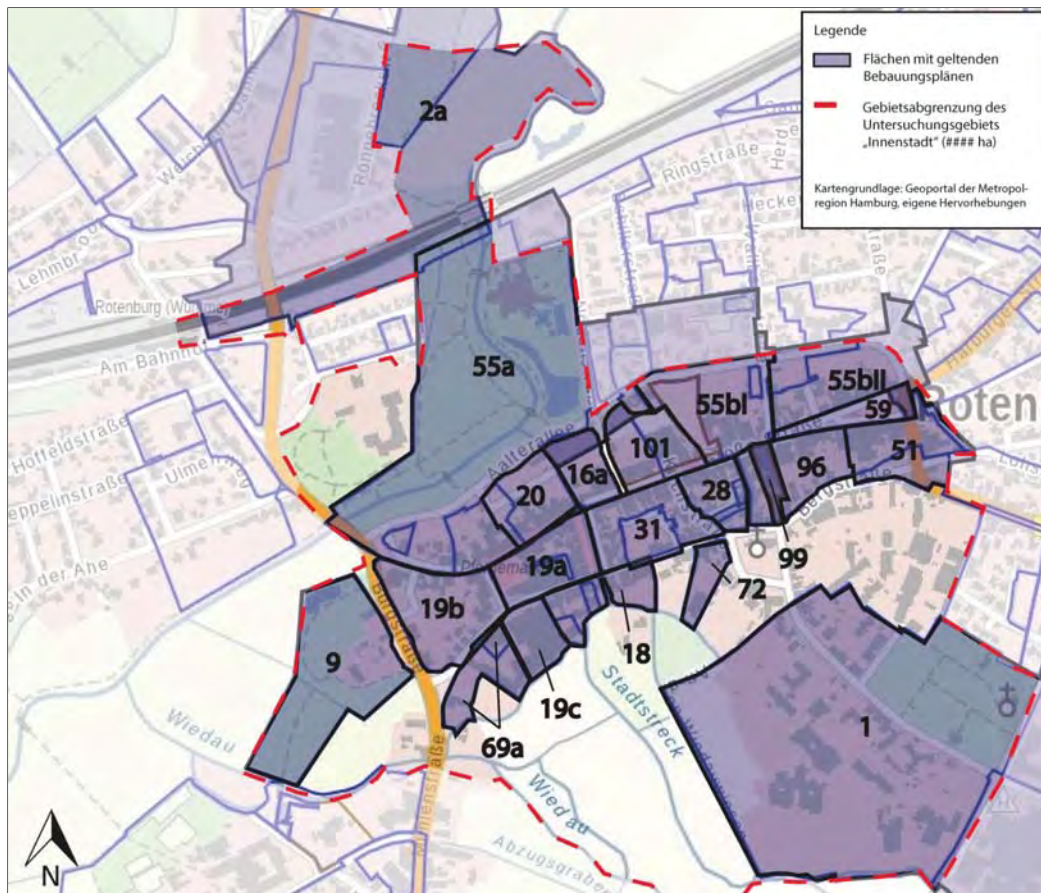


Abb. 11: Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet (Quelle: Geoportal der Metropolregion Hamburg, eig. Darstellung)

5.2.3 Informelle Planungen

Baulücken

Im Baulückenkataster der Stadt Rotenburg (Wümme) sind im Untersuchungsgebiet sechs Flächen verzeichnet, die die Kriterien für Baulücken erfüllen. Alle liegen auf der südlichen Straßenseite der Glockengießerstraße. Eine weitere Baulücke befindet sich knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets nördlich der Glockengießerstraße.



Abb. 12: Baulücken im Untersuchungsgebiet (Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme), eig. Darstellung)

Tourismuskonzept

Rotenburg ist im eigentlichen Sinne keine eigenständige Tourismusdestination - es gibt nur wenige Attraktionen mit genügend Ausstrahlungswirkung, die als Reiseanlass für einen touristischen Aufenthalt in Rotenburg wirken würden. Das Freizeitbad Ronolulu, dessen Einzugsbereich bis nach Bremen und Hamburg reicht, ist eine solche Attraktion. Allerdings wird Rotenburg durchaus als Veranstaltungsort und als Zwischenstation bei Reisen in die Region genutzt, etwa durch (Rad-)Wanderer, die auf ihrer Tour z.B. den Wümme-Radweg oder die Nordpfade im Kreisgebiet benutzen. Für diese Zielgruppen stellt die Rotenburger Innenstadt i.d.R. ein wichtiges Ziel dar, das von ihnen angesteuert wird.

Das Tourismuskonzept hat das Ziel, die Bedeutung des Tourismus für die Region insgesamt zu steigern, also die Tourismusintensität, den Beitrag zum Volkseinkommen und touristisch bedingte Umsätze zu erhöhen. Dies soll durch folgende Strategien erreicht werden: Schaffung guter Angebote, authentische Thematisierung, regionale Identität und Gemeinschaft, professionelles Management und kundenorientierte Vermarktung.

Eine Verbesserung der touristischen Infrastruktur kommt darüber hinaus auch der eigenen Bevölkerung zugute, wodurch der Wohnwert und die Aufenthaltsqualität – insbesondere die der Innenstadt – zunehmen.

Stadtkonzeption

Im Jahr 2003 fand ein Prozess „Stadtkonzeption Rotenburg – Rotenburg (Wümme) macht Zukunft“ statt, der u.a. eine Reihe von Projektvorschlägen hervorbrachte. Die meisten davon betrafen organisatorische Aspekte, einige aber auch räumliche. Diese wurden beim Erneuerungskonzept geprüft und – sofern sie immer noch aktuell waren - auf die aktuelle Situation angepasst.

6 Vertiefende Bestandsuntersuchung

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 Gespräche mit Akteuren und BürgerInnen dar.

6.1 Funktionsanalyse

Zur Funktionsanalyse gehören die Aspekte Wohnnutzung, Eigentümerstrukturen, Wirtschaft und Beschäftigung, Einzelhandel und Versorgung sowie Bildung, Kultur und Freizeit, Soziales und Gesundheit.

6.1.1 Wohnen/Wohnungsmarkt

Die Rotenburger Innenstadt weist in weiten Teilen – wie zu Zeiten der Ackerbürger – einen hohen Anteil an gemischt genutzten Gebäuden und sogar eine ganze Reihe an reinen Wohngebäuden auf. Das Wohnen hat also einen sehr hohen Stellenwert. Damit kann der Nachteil vieler (größerer) Innenstadt, nämlich das Veröden der Fußgängerzonen außerhalb der Geschäftszeiten, vermieden werden. Der Regelfall an den Geschäftsstraßen besteht aus einer Geschäftsnutzung im Erdgeschoss und einer Wohnnutzung in den darüber liegenden Geschossen (in der **Abb. 13**: roter Rahmen und schwarzes Kreuzmuster).

Reine Wohngebäude treten vor allem außerhalb der Geschäftsstraßen auf (in der **Abb. 13**: rote Füllung). Eine Sonderrolle nehmen diejenigen Wohngebäude ein, die besondere Wohnformen aufweisen. Dies trifft insbesondere auf die Seniorenwohnanlage an der Glockengießerstraße sowie auf viele Gebäude der Rotenburger Werke zu.

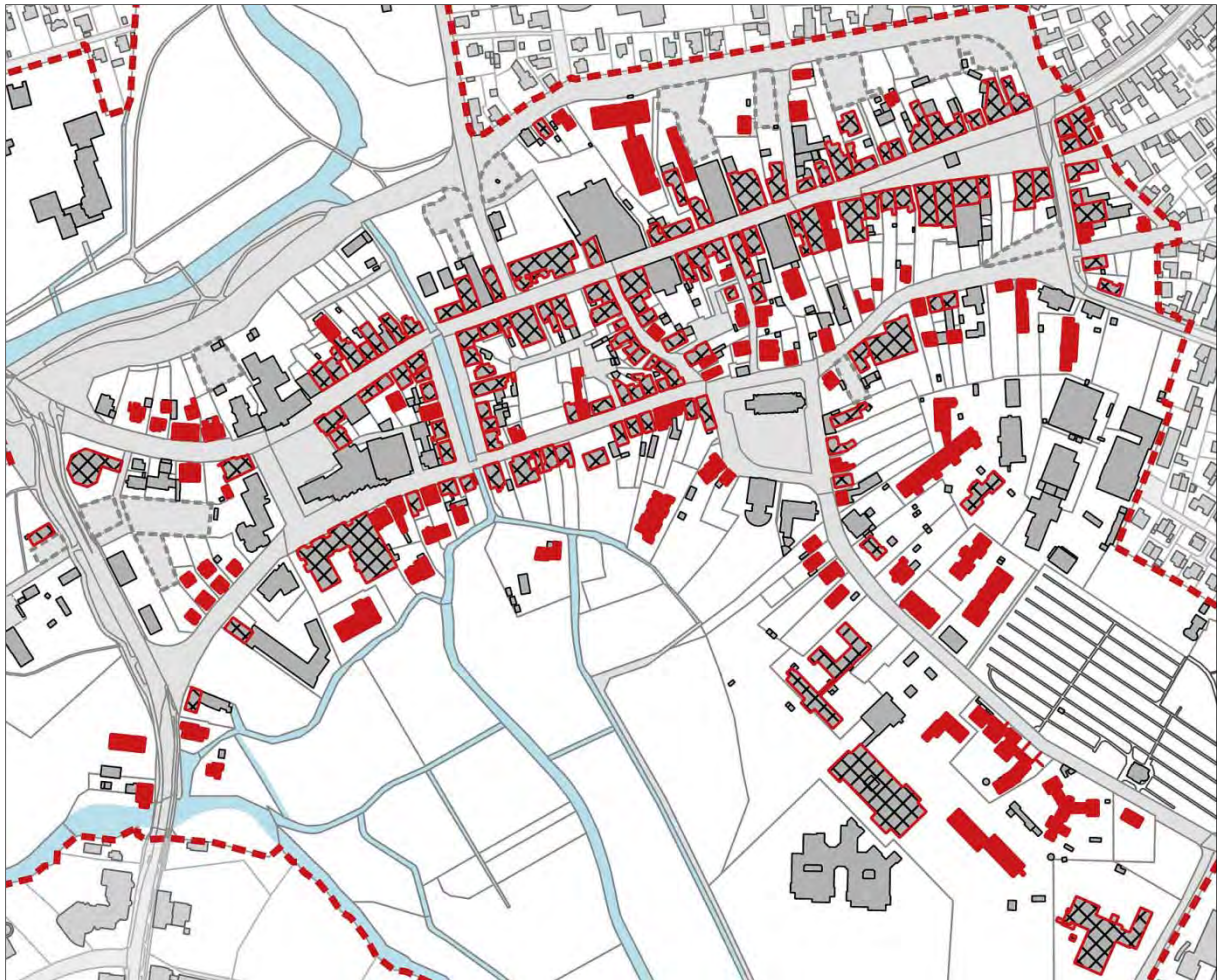


Abb. 13: Wohn- und Wohnmischnutzung in der Rotenburger Innenstadt

Sechs Gebäude mit Wohnnutzung gehören der Wohnungsbau-Genossenschaft Rotenburg (Wümme) eG. Alle anderen Gebäude mit Wohnnutzung befinden sich in privatem Eigentum.

Eine besondere Herausforderung innerstädtischen Wohnens besteht im wohnungsnahen Parken für die Bewohnerschaft. In Rotenburg gibt es allerdings auf vielen bewohnten Grundstücken genügend Platz zum Abstellen privater Pkw und für neue Gebäude mit Wohnnutzung ist auf Grundlage der Stellplatzsatzung der Stadt Rotenburg (Wümme) die Schaffung einer hinreichenden Anzahl von Pkw-Stellplätzen Voraussetzung für die Erteilung einer Baugenehmigung. Anwohnerparkzonen gibt es in Rotenburg bislang nicht.

Eine die Wohnnutzung besonders stark prägende Eigenschaft Rotenburgs ist der hohe Anteil an BewohnerInnen der Rotenburger Werke. Hier leben Menschen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen und unterschiedlicher Betreuungsintensität. Das Leitbild der Rotenburger Werke spricht von einer „selbstständigen und selbstbestimmten Lebensgestaltung der Menschen mit Behinderung“, was u.a. zu ihrer starken Präsenz im Straßenbild und hoher Akzeptanz in der Bevölkerung führt.



Wohnnutzung Goethestraße



Mischnutzung Kirchstraße



Wohnnutzung Wallbergstraße



Mischnutzung Große Straße



Mischnutzung Am Neuen Markt



Mischnutzung Am Wasser



Wohnnutzung Rotenburger Werke



Wohnnutzung Rotenburger Werke



Wohnnutzung Rotenburger Werke

Abb. 14: Beispiele für Wohn- und Wohnmischnutzung in der Rotenburger Innenstadt

Ein in vielen deutschen Städten vorhandener Lagenachteil für innerstädtisches Wohnen – eine aufgrund hoher Ladenmieten nicht vorhandene Nahversorgungsinfrastruktur - existiert in Rotenburg nicht: Hier sorgt der Rewe-Markt sowohl für eine Magnetwirkung auswärtiger Käufer als auch für eine sehr gute Nahversorgung der im Untersuchungsgebiet wohnenden Bevölkerung.

Das Wohnen ist in Rotenburg noch relativ günstig. Ein Vergleich innerhalb der Metropolregion macht deutlich, dass – gemessen an den Kaufpreisen pro m² im Jahr 2013 der Landkreis Rotenburg mit 38,98 €/m² zum preiswertesten Drittel aller Landkreise der Metropolregion Hamburg zählt (Heidekreis 41,92 €, LK Stade 67,75 €, Hamburg 548,31 €).

Wohnen und Wohnungsmarkt	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Wohnnutzung in integrierter Innenstadtlage möglich Relativ niedriges Wohnkostenniveau Gute Nahversorgungslage Rotenburger Werke: leichte Integrierbarkeit der Bewohnerschaft in das Alltagsgeschehen der Innenstadt	Inkaufnahme von durch die Innenstadtlage bedingten Einschränkungen (Passantenfolgen, Stellplatzmangel/-distanz etc.)

6.1.2 Eigentümerstrukturen

Die Eigentümerstruktur in der Rotenburger Innenstadt wird von privaten oder privatrechtlich organisierten EigentümerInnen dominiert (s. **Abb. 15**). Darüber hinaus treten die Stadt Rotenburg (Wümme), die Wohnungsbau-Genossenschaft Rotenburg (Wümme) eG sowie die Evangelische Kirche mit geringem Immobilienbesitz hervor.

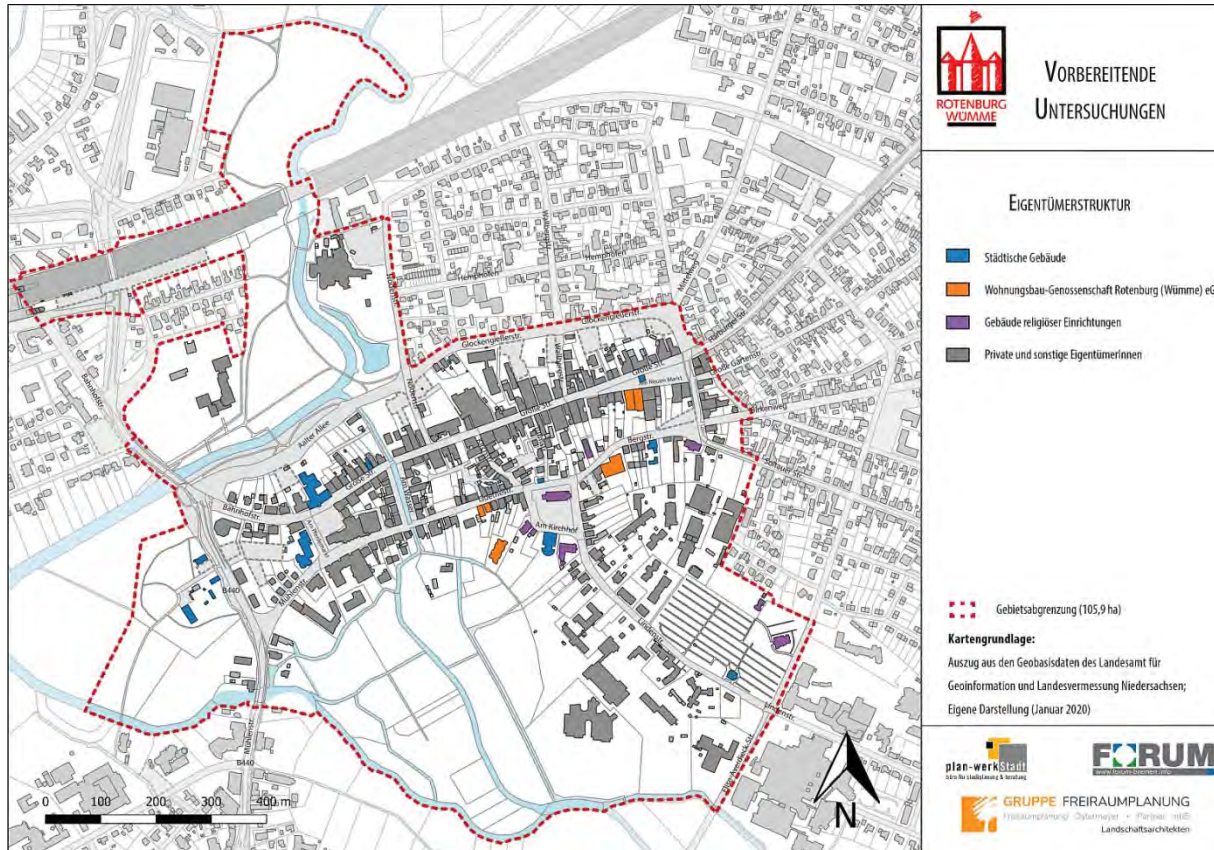


Abb. 15: Eigentümerstrukturen (vergrößerte Darstellung im Anhang)

6.1.3 Wirtschaft und Beschäftigung

Die Stadt Rotenburg (Wümme) stellt das wirtschaftliche Zentrum des gleichnamigen Landkreises dar. Hier haben sich – u.a. aufgrund der Zentralität, aber auch wegen der guten Verkehrsanbindung und der historischen Entwicklung – eine Reihe von Unternehmen und Verwaltungsstellen angesiedelt, die heute einen wichtigen Beitrag zu Wertschöpfung und Beschäftigung leisten.

Die Innenstadt wird naturgemäß vom Einzelhandel dominiert (s. Kap. 6.1.4), der neben seiner Versorgungsfunktion für die Bevölkerung auch einen Großteil der Arbeitsplätze im Untersuchungsgebiet stellt. Neben den einzelhandelsrelevanten Einrichtungen gibt es darüber hinaus eine Reihe weiterer Einrichtungen in der Innenstadt, die Beschäftigung bieten. Hierzu zählen z.B. die öffentliche Verwaltung mit dem Rotenburger Rathaus, der Landkreis Rotenburg sowie das Amtsgericht. Die größten Arbeitgeber der Stadt liegen mit den Rotenburger Werken (ca. 1.800 Beschäftigte an allen Standorten insg.) zu einem wesentlichen Teil in und mit dem Agaplesion Diakonieklinikum (ca. 2.000 Beschäftigte) knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets. Die Bandbreite der Qualifikationen reicht dabei von ungelernten bis hin zu hochqualifizierten Beschäftigungsverhältnissen. Allerdings scheinen die hohen Pendlerzahlen und ein unterdurchschnittliches Kaufkraftniveau Indizien dafür zu sein, dass viele Beschäftigte ihr hier verdientes Geld nicht in Rotenburg ausgeben bzw. unterdurchschnittlich gut verdienen.

Gewerbliche Arbeitsplätze sind dagegen kaum in der Innenstadt vertreten, sondern in den Gewerbe- und Industriegebieten angesiedelt.

Wirtschaft und Beschäftigung	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Sehr große Anzahl und großes Qualifikations-spektrum an Arbeitsplätzen Hohe Arbeitsplatzzentralität	Niedriges Einkommensniveau bei der Vielzahl sozialer Berufe Geringe Arbeitsplatzdiversifikation im zentralen Versorgungsbereich

6.1.4 Einzelhandel, Dienstleistungen und Versorgung

Die Stadt Rotenburg (Wümme) trägt als Kreisstadt und Mittelzentrum die Verantwortung zur Versorgung nicht nur ihrer Bewohnerschaft, sondern stellt auch Versorgungsleistungen für die umliegenden Gemeinden und den gesamten Landkreis zur Verfügung. Dementsprechend umfangreich – zumindest für eine Kommune im ländlichen Raum - ist auch das Angebot an Waren und Dienstleistungen, die an unterschiedlichen Standorten in der Innenstadt angeboten werden.

Diese Angebote konzentrieren sich vor allem im zentralen Versorgungsbereich entlang der Hauptgeschäftsstraßen. Fast überall findet sich auch – zumindest teilweise – Wohnnutzung in den Obergeschossen. Reine Wohngebäude finden sich in den Randlagen der Innenstadt, insbesondere auf dem Gelände der Rotenburger Werke. Einrichtungen der Öffentlichen Hand und religiöser Träger sind ebenfalls über die gesamte Innenstadt verteilt.

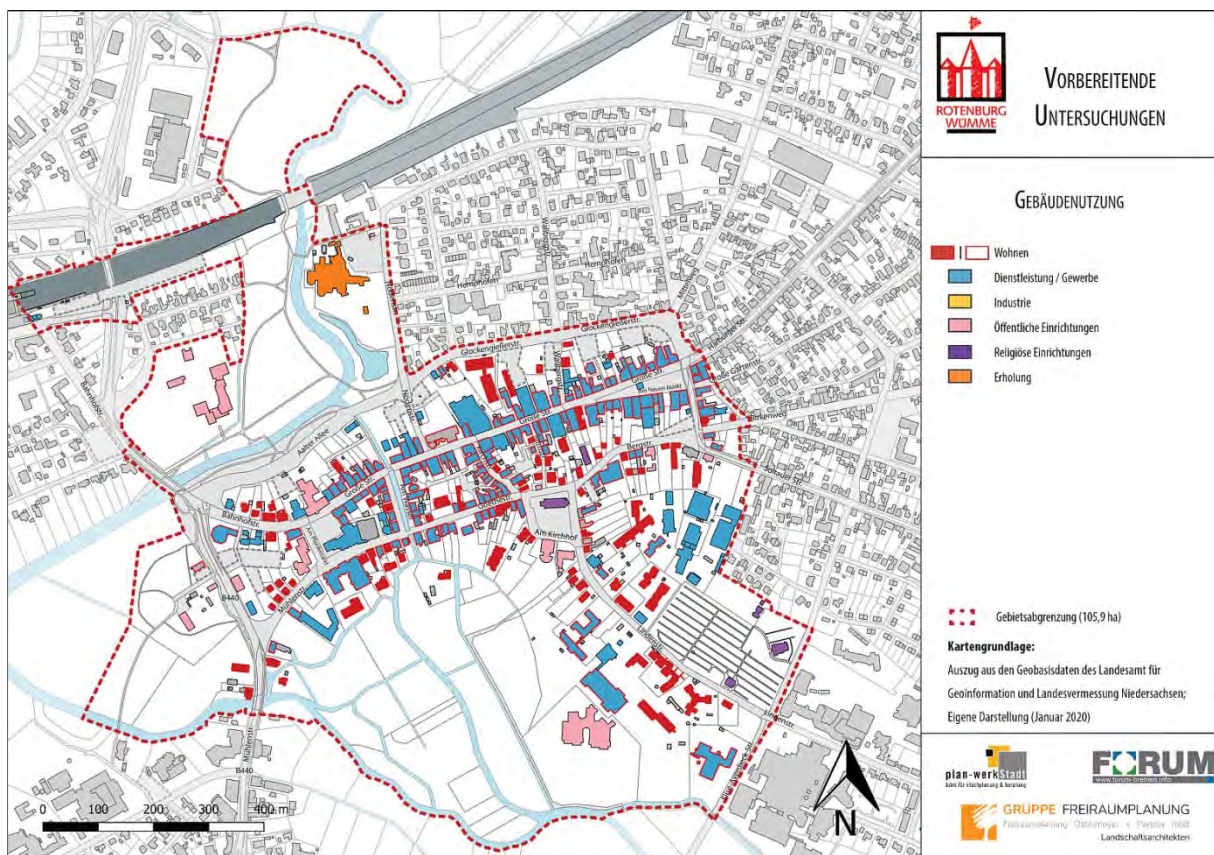


Abb. 16: Gebäudenutzung (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Kleinteilige nur auf den Innenstadtbereich bezogene Aussagen zum Einzelhandel und zur Nahversorgung sind im 2009/2010 erstellten Einzelhandelskonzept der Stadt Rotenburg (Wümme) enthalten.

Auch wenn manche Aussagen nicht mehr ganz aktuell sind, wird hier doch die Situation des Einzelhandels insgesamt relativ gut dargestellt. Die wesentlichen Aussagen (mit Erhebungsstand 2009) sind:

- Das als Zentraler Versorgungsbereich definierte Gebiet umfasst beinahe den gesamten Bereich zwischen Burgstraße, Aalter Allee, Glockengießerstraße, Am Sande und dem Straßenzug Mühlenstraße/Am Pferdemarkt/Goethestraße/Bergstraße.
- Das einzelhandelsorientierte Kaufkraftniveau lag in der Stadt Rotenburg (Wümme) bei 95,9%. Damit liegt es unterhalb der Werte des Landkreises Rotenburg (97,9%), Niedersachsens (99,3%) und Deutschlands (100%).
- Rotenburg hat eine Umsatz-Kaufkraft-Relation von 125%, d.h. es erfolgen Kaufkraftzuflüsse, die aber geringer ausfallen als bei Vergleichsstädten. In den Bereichen Spielwaren / Hobby / Basteln / Musikinstrumente (97%), Unterhaltungselektronik/Musik/Video/PC/Kommunikation (91%) sowie Möbel (51%) erfolgen Kaufkraftabflüsse.
- Neben den Innenstadtlagen (Große Str., Goethestr. etc.) konzentrieren sich die Anbieter zentrenrelevanter Sortimente entlang der Harburger Straße und rund um den Kreisel Mühlen-, Verdener-, Brauerstraße. Verbrauchermärkte und Discounter befinden sich – mit Ausnahme des innerstädtischen Rewe-Marktes – an verkehrsorientierten Standorten.
- In Rotenburg gab es ca. 52.500 m² Verkaufsfläche. 29% davon befanden sich in der Innenstadt. Hier waren 58% der Betriebe angesiedelt. In Relation zu Vergleichsstädten gab es also eine überdurchschnittliche Einzelhandels-Dominanz der Innenstadt.
- Ca. 57% der Verkaufsfläche in ganz Rotenburg wurde 2009 von den drei Branchen Nahrungs- und Genussmittel, Baumarktsortimente/Gartencenter und Bekleidung/Wäsche besetzt.
- Das Verkaufsflächenangebot Rotenburgs ist tendenziell kleinflächig strukturiert. Mit 2,24 m²/EW liegt es unter dem anderer Mittelzentren. Hiervon entfielen 0,90 m²/EW auf Nahversorgung, 0,75 m²/EW auf zentrenrelevante und 0,59 m²/EW auf nicht-zentrenrelevante Sortimente.
- Die Dominanz von Dodenhof in Posthausen verhinderte Ansiedlungen größerer Fachmärkte, insbesondere von Möbelhäusern.
- In der Großen Straße konzentrieren sich die zentrenrelevanten Sortimente, während im Bereich Pferdemarkt/Goethestraße Dienstleistungs- und Gastronomieanbieter stärker vertreten sind.
- Die höchste dauerhafte Passantenfrequenz ist in der Großen Straße in Höhe Kirchstraße zu beobachten. In der Goethestraße liegt sie um 50% niedriger. Insgesamt erscheint die Frequenz für eine Stadt dieser Größenordnung und Struktur angemessen zu sein.
- Der Filialisierungsgrad war mit 32% relativ gering. Das Einzelhandelsgutachten stellt einen Zusammenhang zwischen Filialistenanteil und Frequenzstärke her und empfiehlt die vermehrte Ansiedlung von Filialisten.
- In Teilbereichen mit geringerer Frequenz ist es bereits zu Ausdünnungseffekten und zur verstärkten Ansiedlung frequenzunabhängigerer Dienstleister gekommen.
- Rotenburg weist einen relativ attraktiven Einzelhandelsbesatz in der Innenstadt auf. Defizite gibt es bei größeren Magnetbetrieben mit leicht überregionaler Anziehungskraft.
- Aus Gutachtersicht wird die Zweiteilung der Fußgängerzone positiv gesehen.
- Die Rotenburger Bevölkerung versorgt sich zu über 90% mit Waren des kurzfristigen Bedarfs direkt vor Ort. Auch die Botheler Bevölkerung ist stark nach Rotenburg orientiert.
- Beim innenstadtrelevanten Bedarf ist die Dominanz Rotenburgs bei der eigenen Bevölkerung geringer ausgeprägt. Hier sind Dodenhof und Bremen (insb. der Weserpark) die Konkurrenzstandorte.

- Je jünger die Befragten, desto eher vermissen sie Einzelhandelsangebote in Rotenburg. Dies betrifft insbesondere Bekleidung.
- Insgesamt hat der Rotenburger Einzelhandel und die Innenstadt offenbar ein Imageproblem als „frequenzschwach und erlebnisarm“

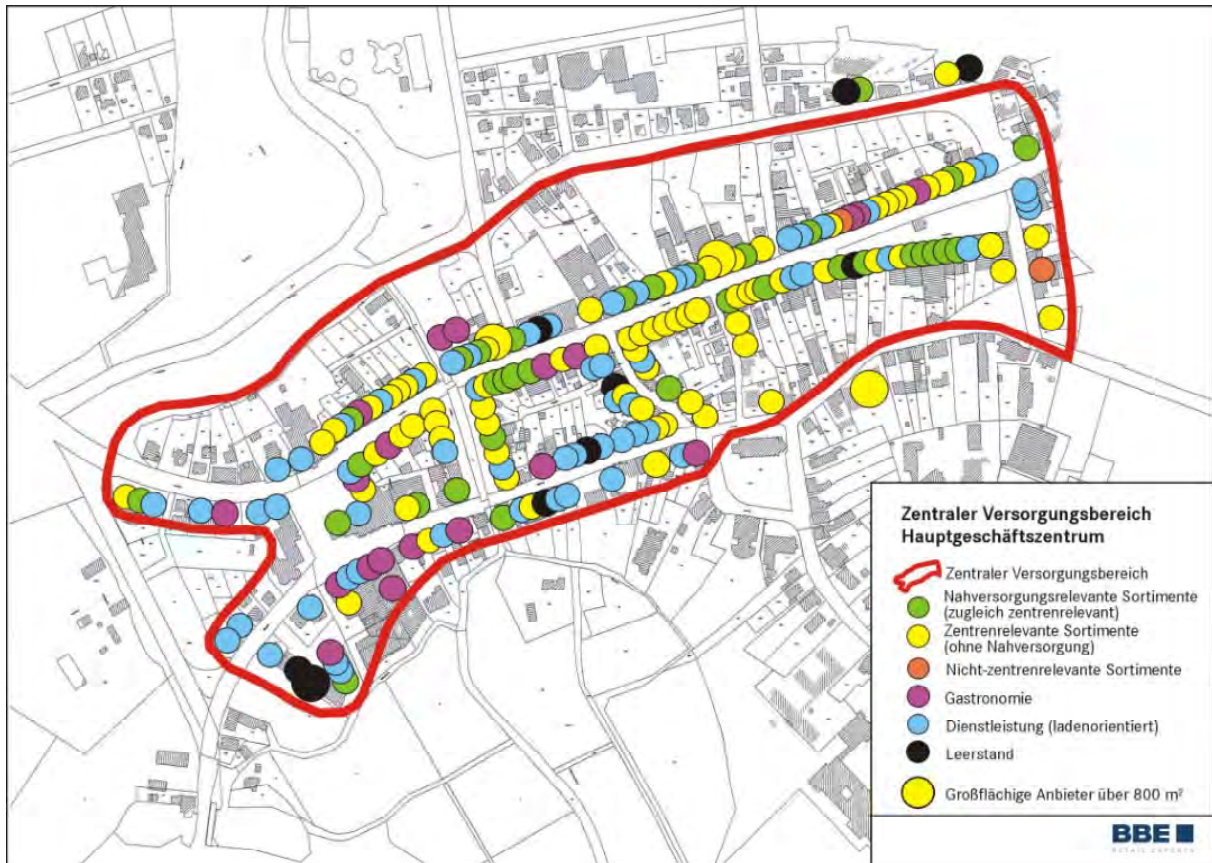


Abb. 17: Zentraler Versorgungsbereich der Stadt Rotenburg (Wümme) (Quelle: Einzelhandelskonzept für die Stadt Rotenburg (Wümme) (2010))

In jüngerer Zeit haben sich weitere Entwicklungen ergeben. So hat sich mit dem Rewe-Markt ein Nahversorger angesiedelt, der eine gewisse Magnetfunktion übernehmen kann. Auf der anderen Seite hat z.B. ein Drogerie-Filialist seinen Standort trotz eines mehrjährigen Mietvertrags bereits kurz nach Eröffnung wieder aufgegeben, was auf nicht erfüllte Renditeerwartungen hindeutet. Die Leerstandsdynamik hat sich insgesamt in den letzten Jahren verstärkt (s. Kap. 6.2.2).

Auch räumlich zeichnen sich Differenzierungen ab. Am östlichen Ende der Innenstadt im Bereich des Neuen Marktes findet ein schleichender Prozess statt, der eine Umnutzung der Ladenlokale vom Einzelhandel hin zu Dienstleistungen umfasst. Damit sind in vielen Fällen eine niedrigere Kundenfrequenz und ein verändertes Erscheinungsbild verbunden, das nicht mehr zum „Bummeln“ einlädt.

Einzelhandel und Versorgung	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken Versorgung
Hoher Innenstadtanteil bei den Verkaufsflächen Nahversorger mit Magnetwirkung in der Innenstadt vorhanden Innenstadtgerechter Branchenmix vorhanden Moderater Kaufkraftzufluss Gute Nahversorgungslage	Unterdurchschnittliche Kaufkraft Defizite bei Waren des mittel- und langfristigen Bedarfs, besonders Bekleidung Abhängigkeit von Standortentscheidungen großer Ladenketten Abnehmender Anteil der Inhaber geführten Ge-

Kleinteilige Geschäftsstrukturen Verfasste Händlerschaft mit hohem Organisationsgrad	schäfte Unterdurchschnittlicher Filialistenanteil sorgt für geringere Frequenz Image prägende größere Einzelhandelsgeschäfte fehlen Durch Corona-Pandemie bedingte Unsicherheit
---	--

6.1.5 Bildung, Kultur und Freizeit, Soziales, Gesundheit

Bildung, Kultur, Sozial- und Gesundheitsdienstleistungen stellen sogenannte „weiche Standortfaktoren“ dar, die zusätzlichen zu den ökonomischen, ökologischen sowie baulichen und verkehrlichen Aspekten die Standortgüte eines Quartiers bestimmen. Die Rotenburger Innenstadt weist nur relativ wenige Einrichtungen dieses Sektors im Untersuchungsgebiet selber auf. Allerdings liegen viele von ihnen häufig in nur geringer Entfernung außerhalb des Gebiets, sodass ihre Ausstrahlungswirkung bis in das Untersuchungsgebiet hineinreicht.

6.1.5.1 Bildungseinrichtungen

Kindertagesbetreuung

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Einrichtungen der Kindertagesbetreuung. Allerdings liegen drei Einrichtungen knapp außerhalb des Gebiets, sodass die Versorgung der Kinder mit Betreuungsplätzen – unabhängig von den jeweiligen Auslastungen – als prinzipiell gesichert gelten kann:

- Städtische Kinderkrippe in der Wallbergstraße 5 (zwei Gruppen für unter Dreijährige)
- Kindertagesstätte Lindenburg des ev.-luth. Diakonissen-Mutterhaus in der Elise-Averdieck-Straße 17 (drei altersgemischte Gruppen, zwei Gruppen für unter Dreijährige)
- Städtische Kindertagesstätte Hemphöfen (Hemphöfen 11, vier Gruppen für über Dreijährige)

Grundschulen

Ähnliches gilt auch für den Grundschulbereich. An der städtischen Kantor-Helmke-Schule (Wümmeweg 6, knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets) werden ca. 240 SchülerInnen in 13 Klassen unterrichtet. Das Einzugsgebiet umfasst das umliegende Stadtgebiet sowie die Ortschaften Unterstedt, Mulmshorn, Borchel und die Siedlung Luhne, aus denen die Kinder mit dem Schulbus anreisen. Außerdem gibt es eine Außenstelle der Kantor-Helmke-Schule in der Ortschaft Waffensen. Die anderen Rotenburger Grundschulen befinden sich nicht in unmittelbarer Nähe zum Untersuchungsgebiet.

Förderschulen

Die im oder dem Untersuchungsgebiet nächst gelegenen Förderschulen sind:

- Lindenschule (Förderschule mit dem Schwerpunkt Geistige Entwicklung, Lindenstraße 14 auf dem Gelände der Rotenburger Werke). Es werden 190 SchülerInnen von 90 Mitarbeitern in den Klassenstufen 1 bis 12 betreut. Das Einzugsgebiet umfasst die Landkreise Rotenburg, Soltau-Fallingb. und Verden. Ein Drittel der Schülerschaft wohnt in den Rotenburger Werken.
- Bernhard-Röper-Schule (Förderschule mit dem Schwerpunkt Emotionale und Soziale Entwicklung, Am Bahnhof 3 – knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets). Hier werden Kinder und Jugendliche beschult, die aufgrund ihrer emotionalen und sozialen Defizite und Störungen keine öffentliche Schule besuchen können.

Da Förderschulen in der Regel einen großen Einzugsbereich haben, ist der funktionale Bezug zum Untersuchungsgebiet weitgehend zu vernachlässigen. Allerdings gibt es im Fall der Lindenschule enge

Verknüpfungen mit den Schwerpunkten des Schulträgers (Rotenburger Werke) wie etwa der Teilnahme am kirchlichen Leben.

Weiterführende Schulen

Folgende weiterführende Schulen gibt es in der Nähe des Untersuchungsgebiets:

- Evangelische Elise-Averdieck-Schulen Rotenburg (Berufsfachschule für soziale Berufe, Elise-Averdieck-Str. 17 – knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets)
- IGS Rotenburg (Integrierte Gesamtschule in der Trägerschaft der Stadt Rotenburg (Wümme) mit zwei Standorten, Gerberstraße 16 / In der Ahe 30 – beide Standorte außerhalb des Untersuchungsgebiets)
- Ratsgymnasium (Gymnasium in Trägerschaft des Landkreises Rotenburg, Gerberstraße 14 – knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets)

Die o.g. Schulen wirken sich nicht nur durch ihre schulischen Angebote auf das Untersuchungsgebiet aus, sondern auch durch den von ihnen verursachten Schülerverkehr. Hier besteht Ordnungsbedarf, um insbesondere den Schüler-Radverkehr sicher und regelkonform zu führen.

Volkshochschule

Die Volkshochschule ist eine kommunale Dienstleistungseinrichtung der Stadt Rotenburg (Wümme) für Veranstaltungen der Weiterbildung und der Kultur. Sie hat ihren Sitz im Kantor-Helmke-Haus (Am Kirchhof 10) und damit im Untersuchungsgebiet. Das Kantor-Helmke-Haus ist ein bauhistorisch wertvolles Gebäude, das maßgeblich zum Ambiente des Kirchhofs beiträgt. Es ist sowohl Sitz der Verwaltung als auch einer von neun Schulungsorten in der Stadt Rotenburg (Wümme).

Stadtbibliothek

Die Stadtbibliothek befindet sich ebenfalls im Kantor-Helmke-Haus. Hier werden ca. 27.000 Medien (hiervon ca. 8.000 Kinderbücher) angeboten. Neben Büchern können Zeitschriften, DVDs mit Spielfilmen und zu Sachthemen, CDs, Hörbücher, Hörspiele für Kinder, Spiele und Konsolenspiele für Nintendo-Wii, DS, Switch und Playstation 3 und 4 entliehen werden.

6.1.5.2 Soziale Infrastruktur

Ronolulu

Das von den Rotenburger Stadtwerken betriebene Freizeitbad Ronolulu stellt für die Rotenburger Bevölkerung, aber auch die des Umlandes eine wichtige Freizeiteinrichtung dar. Die „Keimzelle“ des Bades ist mittlerweile fünf Jahrzehnte alt und während dieser Zeit wurden weitere Anbauten angefügt, die fast alle sehr geringe energetische Standards aufweisen. Das Gesamtsystem „Freizeitbad“ ist damit sehr inhomogen, was zu Nutzungseinschränkungen und erhöhten Betriebskosten führt. Ein weiterer Betrieb wird damit langfristig nicht mehr möglich sein. Momentan werden erste Überlegungen angestellt, ob ein Ersatzneubau am bestehenden Standort oder ein Neubau an anderer Stelle im Stadtgebiet sinnvoll wäre.

Das Ronolulu stellt eine äußerst wichtige Infrastruktur für die Stadt Rotenburg (Wümme) und - als benachbartem Quartier – auch für die Innenstadt dar. Sollte sich herausstellen, dass ein Ersatzneubau am bestehenden Standort favorisiert wird, so wären hiermit positive Ausstrahlungswirkungen auf die Innenstadt zu erwarten. In diesem Fall sollte das Ronolulu als modernes multifunktionales Freizeitbad errichtet und auf eine gute Verknüpfung mit der Innenstadt geachtet werden. Dies könnte durch den südlich des Ronolulu vorgeschlagenen Spielplatz unterstützt werden.

Jugendzentrum

Das städtische Jugendzentrum liegt mit seinem Standort Bergstraße 20 im Untersuchungsgebiet. Es versteht sich als Treffpunkt und Kommunikationsstelle, die für Kinder und Jugendliche aus allen Bereichen offen ist. Das Angebot umfasst erlebnispädagogische und kulturelle Formate (Fahrten, Konzerte, Filme, Theater,...) sowie gruppenspezifische Angebote im Freizeit- und Kreativbereich. Das Jugendzentrum ist in einem historischen Fachwerkgebäude untergebracht, das Baumängel aufweist und saniert werden sollte

Seniorenwohnen

Im Untersuchungsgebiet liegen die folgenden Einrichtungen des Seniorenwohnens: Das im Agaplesion-Verband betriebene „Haus Stadtgarten“ (Glockengießerstraße) wurde 2019 fertiggestellt und bietet 92 barrierefreie Doppel- oder Einzelzimmer. Außerdem gibt es eine geschützte Gartenanlage. Die Senioren-Wohnanlage an der Stadtkirche bietet insgesamt 27 Plätze im Betreuten Wohnen.

Wohnungslosenhilfe

Für den Tagesaufenthalt Wohnungsloser gibt es seit 2006 die Einrichtung „Straßenfeger“ in der Goethestraße. Träger ist der Herbergsverein Wohnen und Leben e.V. mit Sitz in Lüneburg. Von hier kann auch der Zugang Betroffener zur Ambulanten Hilfe oder zur Wohnungsloseneinrichtung „Birkenhaus“ organisiert werden.

Rat- und Tat-Zentrum

Das Rat-und-Tatzentrum (Wümmeweg 8) liegt knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets. Hier hat sich eine Reihe von Initiativen angesiedelt, die mit ihren Angeboten das kulturelle und soziale Leben Rotenburgs aufwerten, wie etwa:

- Kneipp-Verein Rotenburg e.V.: Durchführung von Kursen für Gesundheitsförderung
- Kulturinitiative Rotenburg e.V.: u.a. monatlich stattfindendes „Film-Café“ mit einem Nachmittagsfilm und Kaffee & Kuchen. Der bisherige Veranstaltungsort in der IGS steht jedoch zukünftig nicht mehr zur Verfügung.

SIMBAV e.V.

SIMBAV (Schwangere – Information – Mütter – Babys – Austausch – Väter) bietet unterschiedliche Angebote für Familien an: Familiennetzwerk, Familienbildung und Familiengesundheit. Der Verein unterhält in Rotenburg zwei Standorte, die beide im Untersuchungsgebiet liegen. Im Familienforum in der Großen Straße 21b sind verschiedene Beratungs- und Weiterbildungsangebote angesiedelt. Dieser Standort profitiert vom benachbarten Ehlermannschen Park, der im Zuge des Besuchs bei SIMBAV genutzt werden kann. Im ebenfalls von SIMBAV betriebenen „Düt un Datt“ (Kirchstraße 10) werden gebrauchte Kinderkleidung, Spielzeug und Kinderbücher zu Flohmarktpreisen abgegeben.

Der Verein plant darüber hinaus, in den Räumlichkeiten des Bürgersaals ein Familienforum einzurichten. Hier bieten sich durch die Räumlichkeiten neue Optionen für unterschiedliche Angebote.

Haus am Kirchhof

Das bisher als Gemeindehaus genutzte Gebäude (Am Kirchhof 9) ist für den Bedarf zu groß. Nach barrierefreiem Umbau und Sanierung sollen hier die bislang dezentral im Stadtgebiet untergebrachten Beratungsstellen (Lebensberatung, Ehe- und Paarberatung, Familien- und Erziehungsberatung, Jugendlichenberatung, Schwangeren- und Schwangerschaftskonfliktberatung, allgemeine Sozialberatung, Schuldnerberatung, Migrations- und Flüchtlingssozialarbeit, Jugendmigrationsdienst) und Dienste (Kirchenkreisjugenddienst und –musikarbeit) untergebracht werden. Die Angebote sind ausdrücklich auch für nicht-kirchliche NachfragerInnen zugänglich. Außerdem soll sich das Haus am Kirchhof zu einem Haus der Begegnung weiterentwickeln. So wird der Gemeindesaal als Veranstaltungsraum für öffentliche Konzerte und Veranstaltungen oder Ausstellungen zur Verfügung stehen.

Soziokulturelles Zentrum

In Rotenburg hat sich aus dem Milieu der Kulturinteressierten der Verein „Soziokulturelles Zentrum Rotenburg e. V.“ gebildet, der sich zum Ziel gesetzt hat, das nicht kommerzielle Freizeitangebot für unterschiedliche Zielgruppen (insb. Jugendliche/junge Erwachsene und ältere Menschen) zu verbessern. Wesentliches Merkmal soll die Kooperation und der Austausch unterschiedlicher Vereine, Gruppen, Initiativen und der BewohnerInnen der Rotenburger Werke sein. Dies soll im Werner-Haus auf dem Gelände der Rotenburger Werke geschehen, das nicht mehr für seinen bisherigen Zweck benötigt wird. Da das Gebäude für einen reinen Kulturbetrieb zu groß ist, wurde das Nutzungskonzept um Wohnangebote – z.B. für Wohngruppenprojekte – erweitert. Die Rotenburger Werke stehen diesem Vorhaben aufgeschlossen gegenüber. Momentan werden die Überlegungen durch den Verein konkretisiert. So wird das Konzept weiter entwickelt und die Machbarkeit und Finanzierbarkeit des Vorhabens geprüft.

Rotenburger Tafel e.V.

Die Rotenburger Tafel hat sich die Aufgabe gestellt, bedürftige Menschen mit kostenlosen Lebensmitteln zu versorgen. Die Lebensmittelausgabe findet in der Rathausgasse 9 statt.

6.1.5.3 Kirchliche Einrichtungen

Beratungs- und Unterstützungsangebote

Die evangelische Kirche betreibt eine Reihe von Beratungs- und Unterstützungsangeboten:

- Diakonisches Werk, Glockengießerstr. 17 (knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets), u.a. Lebensberatungsstelle, Schwangerenberatung, Familienberatung, Eheberatung, Erziehungsberatung, Jugendlichenberatung, Schuldnerberatungsstelle
- Flüchtlings- und Ausländerberatung, Am Kirchhof 12
- Diakonie-Sozialstation Rotenburg-Sottrum, Am Kirchhof 9
- Offener Mittagstisch, Goethestraße 19
- Wildwasser Beratungsstelle gegen sexualisierte Gewalt, Bahnhofstr. 1/Ecke Pferdemarkt

Rotenburger Werke

Die größte und älteste soziale Einrichtung Rotenburgs sind die Rotenburger Werke. Der – vollständig im Untersuchungsgebiet liegende – größte Standort der Rotenburger Werke erstreckt sich beiderseits der Lindenstraße. Hier liegen die Wohn- und Nebengebäude. Darüber hinaus betreiben die Rotenburger Werke eine Berufsschule und einen Gärtnereibetrieb (beide außerhalb des Untersuchungsgebiets).

Die Rotenburger Werke sind eine diakonische Einrichtung, in der Menschen mit Beeinträchtigung betreut werden – vorrangig mit geistigen Beeinträchtigungen, die aber auch mit körperlichen oder seelischen Beeinträchtigungen kombiniert sein können.

Eine Beratungsstelle der Rotenburger Werke befindet sich in integrierter Lage in der Goethestraße 22.

Soziale Infrastruktur	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Gute Versorgungslage mit sozialer Infrastruktur Engagement von privaten Trägern und Personen Rotenburger Werke und Kirche als wichtige Player	Teilweise Sanierungsbedarf der genutzten Immobilien Fehlende Absicherung privater Initiativen

6.1.5.4 Gesundheit

Das evangelische Agaplesion Diakoniekrankenhaus zählt zu den größten und am besten ausgestatteten Krankenhäusern in Norddeutschland. Es ist Lehrkrankenhaus der Universität Göttingen. Es liegt knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets, strahlt aber aufgrund seiner Bedeutung darauf aus.

Im Untersuchungsgebiet liegen dagegen das Ärztehaus (Bahnhofstraße 9) und das Dialysezentrum (Burgstraße 5). Daneben gibt es eine Reihe weiterer Ärzte im Untersuchungsgebiet.

Gesundheit	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Krankenhaus mit überregionalem Renommee sorgt für qualitativ hochwertige medizinische Versorgung und wirkt als Wohnstandortfaktor	keine

6.1.5.5 Freizeit

Eine wichtige Rolle nimmt das Freizeitbad Ronolulu ein, das sowohl für die örtliche Bevölkerung als auch für Erholungssuchende aus der Region (bis hin nach Bremen und das südliche Hamburger Umland) ein attraktives Ziel darstellt. Die Bausubstanz des Bades wurde im Laufe der Jahrzehnte immer mehr erweitert, so dass sie heute ein inhomogenes System mit hohem Instandhaltungsaufwand und geringer Energieeffizienz darstellt. Sollten die hohen Betriebskosten zu einem Neubau führen, so wäre die Frage nach dem für eine derartige Freizeitinfrastruktur geeigneten Standort zu stellen.

Räumlichkeiten für größere Veranstaltungen stehen in der Rotenburger Innenstadt nur in der Stadtkirche, im ehemaligen Gemeindehaus am Kirchhof sowie in der Aula der IGS zur Verfügung. Die Aula wird aus brandschutztechnischen Gründen in Zukunft nicht mehr zur Verfügung stehen können. Die beiden kirchlichen Räumlichkeiten kommen aufgrund ihres sakralen Hintergrunds nicht für die gesamte Bandbreite an Veranstaltungen in Frage. Es fehlt also für ganz Rotenburg ein geeigneter multifunktional einsetzbarer Veranstaltungsraum für ca. 100 bis 300 Personen. Dies wird u.a. von der jüngeren Bevölkerung bereits als Standortnachteil empfunden.

Weitere Freizeitaktivitäten werden insbesondere von Sportvereinen angeboten, die jedoch ihre Standorte außerhalb des Untersuchungsgebiets haben.

Freizeit	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Vielzahl an unterschiedlichen Freizeiteinrichtungen in oder in direkter Nähe zum Untersuchungsgebiet vorhanden Engagierte Kulturinitiative	Keine größeren Veranstaltungsräumlichkeiten Baufälliges Freizeitbad Ronolulu Kulturelle Versorgungslücke für jüngere Menschen

6.2 Städtebauliche Analyse und Ortsbild

Die Rotenburger Innenstadt lässt in Teilen noch den Charakter der ehemaligen Ackerbürgerstadt erkennen, auch wenn heute nur noch wenige dieser Häuser erhalten sind und neuere Nutzungen den historischen Nutzungszweck überformt haben. Dabei folgte die bauliche Erneuerung den gesellschaftlichen und ökonomischen Entwicklungen, die in ganz Deutschland wirkten. In den letzten Jahrzehnten hat sich deshalb die Funktions- und Aufgabenvielfalt von Innenstädten sehr gewandelt. Dies hatte konsequenterweise auch Auswirkungen auf Städtebau und Stadtgestalt:

- Im Einzelhandel haben Warenpräsentation und Produktvielfalt – zumindest in der Vergangenheit – stetig an Bedeutung gewonnen, was mit einem wachsenden Bedarf an Verkaufsflächen

und einer Öffnung der Präsentationsflächen nach außen durch große Schaufensterflächen einher ging.

- Verwaltungsaufgaben wurden zunehmend komplexer und benötigten für mehr Beschäftigte neue bzw. größere Gebäude.
- Die Anforderungen an innerstädtisches Wohnen haben sich gewandelt und zur Entstehung neuer Wohngebäude und Mischformen geführt.
- Das in vorautomobilen Zeiten entstandene Straßensystem war dem Wachstum des Kfz-Verkehrs nicht mehr gewachsen und musste in seiner Leistungsfähigkeit massiv ausgebaut werden.

Im Ergebnis ist auch in Rotenburg eine städtebauliche Struktur entstanden, die den Spagat zwischen Bewahrung historischer Zusammenhänge und Anforderungen einer modernen Stadtgesellschaft praktiziert.

6.2.1 Städtebauliche Struktur

Die Grundstruktur der Innenstadt lässt erkennen, dass sie sich – beginnend an der ehemaligen Burganlage auf dem heutigen Heimathausareal - durch lineares Wachstum entlang der beiden zentralen Achsen Große Straße und Mühlenstraße bis Bergstraße entwickelt hat. Von den im 16. Jahrhundert errichteten Befestigungsanlagen ist heute nichts mehr zu erkennen.

Die starke Ost-West-Orientierung des Straßennetzes wurde im Zuge der Verkehrsberuhigung in der Großen Straße durch den Ausbau einer weiteren Ost-West-Verbindung – der Aalter Allee/Glockengießerstraße – noch verstärkt. An wenigen Stellen wird dieses System durch kleinere in Nord-Süd-Richtung verlaufende Straßen durchbrochen und damit die Durchlässigkeit erhöht, wobei alle dieser Straßen einer Geschwindigkeits- und Richtungsbeschränkung unterliegen und damit die Durchlässigkeit für den fahrenden Verkehr sicherstellen. Für den Fußverkehr wird die Durchlässigkeit zudem noch durch eine Reihe von – sowohl öffentlichen wie auch privaten - Durchgängen für FußgängerInnen erhöht. Während die öffentlichen permanent begehbar sind, sind einige der privaten Durchgänge abschließbar und nachts geschlossen.

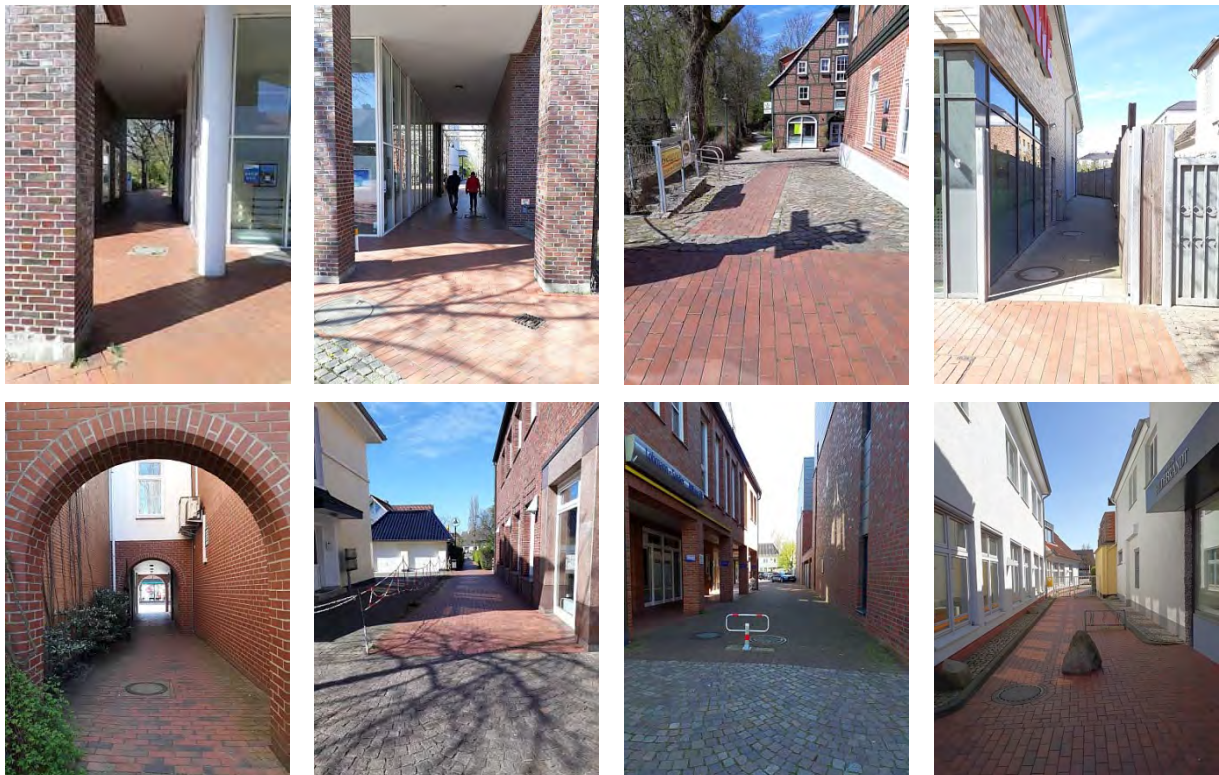


Abb. 18: Durchgänge in der Innenstadt

Die Bautätigkeit erfolgte im Innenstadtbereich weitestgehend als Straßenrandbebauung, sodass sich diese Verkehrswege heute als definierte, im Schwarzplan deutlich erkennbare Straßenräume darstellen. Ausnahmen gibt es auf der nördlichen Seite der Bergstraße, wo einige sehr tiefe Grundstück mit Orientierung zum Neuen Markt münden und einen Rückseitencharakter entfalten, sowie besonders an der Aalter Allee/Glockengießerstraße, die auf der südlichen Seite so gut wie keine bauliche Fassung aufweisen.

Während der eigentliche Innenstadtbereich eine relative Verdichtung aufweist, zeigt das beiderseits der Lindenstraße liegende Gelände der Rotenburger Werke eine gänzlich andere Struktur. Hier gibt es aufgrund der Gebietsgröße und Grundstückstiefe nur eine geringe Notwendigkeit zur Orientierung am Straßenverlauf und die besondere Nutzungsstruktur ist auf einen hohen Anteil an außerhäusigem Aufenthalt ausgelegt. Dementsprechend niedrig ist hier die Bebauungsdichte und hoch der Freiflächenanteil.

Ein weiteres wesentliches Merkmal des Geländes der Rotenburger Werke ist die weitgehende Abgeschlossenheit und Binnenorientierung. Dies ist vor allem ein Ergebnis des ursprünglichen Ansatzes, den dort wohnenden beeinträchtigten Menschen einen geschützten Raum zu bieten. Mittlerweile wird die selbstverständliche Inklusion der BewohnerInnen in die Stadtgesellschaft gelebt und die städtebauliche Isolierung soll reduziert werden, was mit einer baulichen Öffnung des Areals in die Stadt hinein geschehen soll.

Weitere städtebauliche Elemente größeren Maßstabs sind die Funktionsbauten der Landkreisverwaltung und des Freizeitbades Ronolulu, die als großformatige Einzelkomplexe wirken.

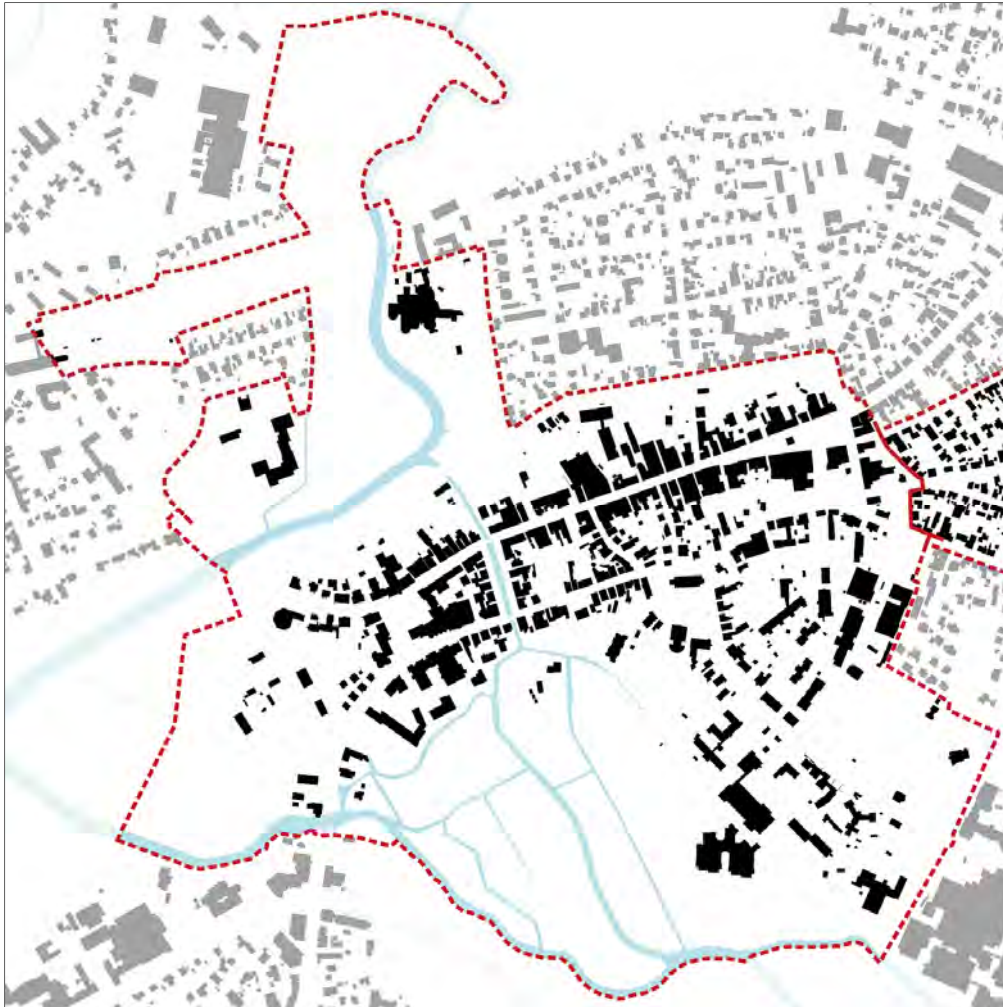


Abb. 19: Stadtstruktur Rotenburgs

An drei Seiten ist die Rotenburger Innenstadt von den Niederungen der Wümme, Wiedau und Rodau umgeben. Diese Flussniederungen bilden ein „Grün-blaues Band“, das – da weitgehend frei von Bebauung – den westlichen Teil der Innenstadt umschließt und sowohl Barriere als auch ökologischer Wirkfaktor ist. An drei Stellen gibt es im Untersuchungsgebiet für Pkw befahrbare Brücken. Die Dichte an Brücken für FußgängerInnen und Radfahrende ist höher, aber ungleich verteilt. Während es im Norden des Untersuchungsgebiets drei dicht aufeinander folgende Wümmebrücken in den Nödenwiesen und zwei Unterführungen unter der Amtsbrücke gibt, wird die Wiedau auf einem sehr langen Verlauf nur zwei Mal für FußgängerInnen und Radfahrende überbrückt.

Die Nutzungsstruktur der Rotenburger Innenstadt lässt eindeutige Cluster erkennen. Die zentrale Innenstadt wird naturgemäß vom Zentralen Versorgungsbereich dominiert wie er im Einzelhandelskonzept definiert wird. Hier konzentrieren sich Einzelhandel und persönliche Dienstleistungen. Neben dem Zentralen Versorgungsbereich gibt es weitere räumliche Nutzungsschwerpunkte, die sich mit diesem teilweise überschneiden: Da ist zum einen der Verwaltungs- und Justiz-Cluster (Stadtverwaltung, dem Amtsgericht (beide am Pferdemarkt) und den Gebäuden der Kreisverwaltung gebildet, zum anderen Teile des Gesundheits-Clusters, das mit zwei Standorten vertreten ist. Der kleinere mit dem Ärztehaus und dem Dialysezentrum an der Burgstraße liegt innerhalb des Untersuchungsgebiets. Der wesentlich größere mit dem Agaplesion Diakonieklinikum mit seinen angegliederten Einrichtungen liegt dagegen knapp außerhalb, wirkt aber strukturell sehr stark hinein und muss deshalb mit betrachtet werden.

Ein sehr großes Cluster bilden die Rotenburger Werke, die ihre Keimzelle im Untersuchungsgebiet haben und an diesem Standort mittlerweile beiderseits der Lindenstraße ansässig sind. Sie sind seit

über hundert Jahren an diesem und anderen Standorten in Rotenburg und der Region gewachsen. Dieser Standort hat erkennbar eine eigene Bauhistorie, die lange Jahre nach innen gerichtet und auf Abschottung bedacht war. Auch nach Öffnung der Anlagen gibt es zumindest für den historischen Teil östlich der Lindenstraße keine einladenden Zugänge, die eine stadträumliche Verknüpfung erleichtern würden.



Zugang zu den Rotenburger Werken



Das alte Tor der Rotenburger Werke

Abb. 20: Anbindung der Rotenburger Werke an die Innenstadt

Das letzte Cluster bildet das Heimathaus-Ensemble am Standort der historischen Keimzelle der Stadt Rotenburg (Wümme). Da von der historischen Burganlage keine Überreste mehr vorhanden sind, ist ein solcher mit Stadthistorie belegter Bereich besonders wichtig.

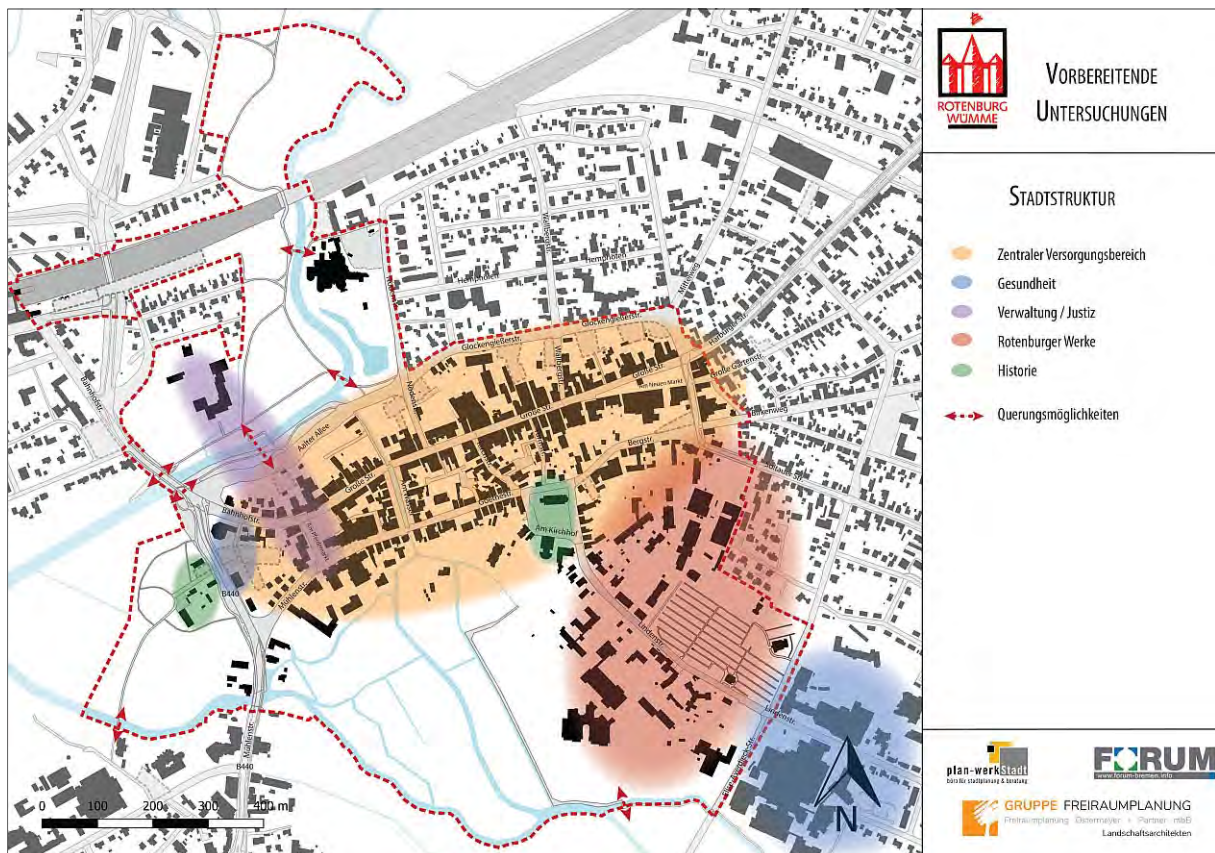


Abb. 21: Stadtstruktur und Nutzungscluster (vergrößerte Darstellung im Anhang)

6.2.2 Gebäudestruktur und Ortsbild

Wie jede Innenstadt bildet auch in Rotenburg dieser Bereich den ältesten Teil der Stadt. In der Folge ist die Gebäudehistorie hier umfangreicher als in anderen Stadtteilen. Die Bandbreite reicht vom 1675 erbauten Rudolf-Schäfer-Haus – dem ältesten noch erhaltenen Ackerbürgerhaus – bis zur Bau Fertigstellung 2020.

Es gibt nur sehr wenige Gebäude, die als städtebauliche Dominanten bezeichnet werden könnten. Dies trifft z.B. auf das knapp außerhalb des Untersuchungsgebiets gelegene Konrad-Zuse-Haus (Mühlenstraße 22) zu, aber auch auf das Ärztehaus an der Amtsbrücke und auf das Rathaus.

Die Rotenburger Innenstadt weist keine weitgehend einheitliche historische Bebauung mehr auf. Dies ist allerdings konsequent, denn die ehemalige Bebauung mit Ackerbürgerhäusern wäre heute in einer Innenstadt dysfunktional: Mischgenutzte Bauernhäuser könnten vermutlich kaum so umgebaut werden, dass sie unter den heutigen Rahmenbedingungen des Einzelhandels wirtschaftlich zu betreiben wären. So gibt es in den wenigen noch existierenden Rotenburger Ackerbürgerhäusern auch kein einziges kommerziell betriebenes Geschäft mehr.

Inzwischen sind insgesamt nur noch wenige Ackerbürgerhäuser erhalten. Dennoch hat dieser Gebäudetyp die nachfolgenden Bebauungsformen häufig (z.B. in Kubatur und Geschossigkeit) beeinflusst, so dass sich durchaus eine Rotenburger Ortsbildtypik aus dieser Bautradition ableiten lässt. Sie wurde in den letzten Jahrzehnten vielfach modern interpretiert, die Grundzüge sind aber noch erkennbar. Der bautypologische Charakter kann verkürzt als „kleinstädtisch“ beschrieben werden (auch wenn Rotenburgs Einwohnerzahl knapp die Mindestgröße einer Mittelstadt übertrifft).

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

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

Die anhand dieser Kriterien durchgeführte Gebäudeerhebung und –bewertung liefert eine Beurteilungsgrundlage, um die Ortsbildtypik beurteilen zu können.

Darstellungsrelevant sind insbesondere die Bauwerke mit Ortsbildtypik, um sie ggf. entsprechend fördern zu können. Zum anderen wurden aber auch die ortsbildstörenden Bauwerke dargestellt. Hier liegt der Grund in der Prüfung, inwieweit diese Störung des Ortsbildes mit Maßnahmen der Städtebauförderung gemildert werden kann.

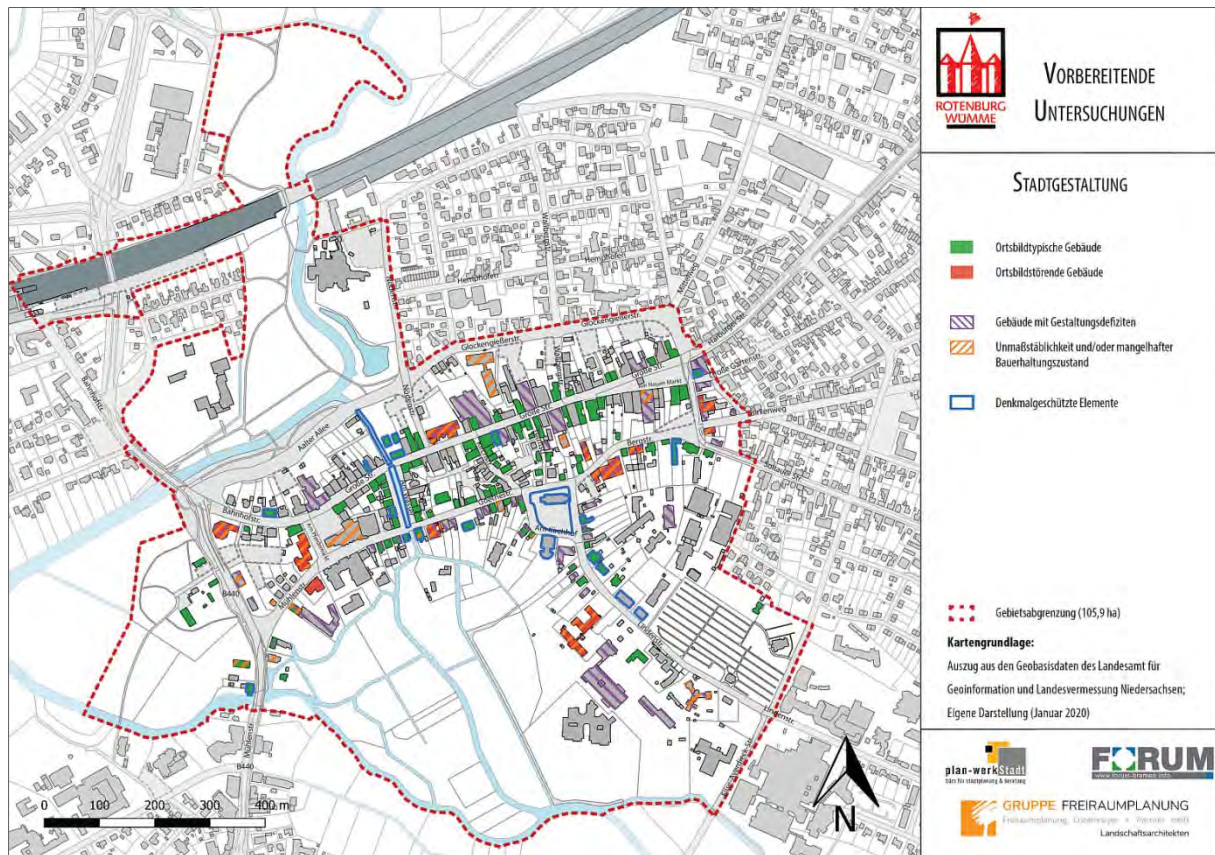


Abb. 22: Ortsbildtypik und Gestaltung (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Die Karte zur Ortsbildtypik weist eine ganze Reihe ortsbildtypischer Gebäude auf. Dies macht deutlich, dass die Rotenburger Innenstadt – auch wenn sie kein einheitliches historisches Stadtbild hat – eine gewisse gestalterische Geschlossenheit aufweist. Die als ortsbildtypisch eingestufteten Gebäude konzentrieren sich vor allem am Stadtstreek, was diesen Bereich gestalterisch besonders wertvoll macht. Aber auch in der Großen Straße, der Goethestraße, der Bergstraße, der Turmstraße und der Kirchstraße stehen jeweils mehrere ortsbildtypische Bauwerke.



Am Wasser 7



Große Straße 37



Große Straße 63



Kirchstraße 5



Bergstraße 1



Große Straße 2 – nicht ganz ortsbildtypisch, aber gelungen

Abb. 23: Auswahl ortsbildtypischer Gebäude

Als ortsbildstörend wurden wesentlich weniger Bauwerke klassifiziert. Eine Störung des Ortsbildes wurde dann festgestellt, wenn eines der folgenden Kriterien zutrifft:

- Schlechter Bauhaltungszustand (Schäden im Putz, Feuchteschäden im Sockelbereich, Einscheibenverglasung, schadhafte Regenrinnen etc.)
- Unmaßstäblichkeit: Von der Kubatur (Größe, Höhe, Breite) her stark von der Umfeldbebauung abweichend.
- Gestaltungsdefizite, z.B.
 - im Erdgeschoss: z.B. unverhältnismäßig große Schaufensterfronten im Verhältnis zur gesamten Gebäudefront, fehlender Bezug der Erdgeschossgestaltung zur Gestaltung der Obergeschosse
 - an der Fassade: z.B. übergroße Werbeanlagen, unpassende Fassadenverkleidung
 - gestalterische Gesamtwirkung: z.B. kein Einfügen in die benachbarte Bebauung,



Bergstraße 8 - 10



Goethestraße 14



Große Straße 29 – 33



Am Sande 5



Am Pferdemarkt 6



Bahnhofstraße 9

Abb. 24: Auswahl ortsbildstörender Gebäude

Allerdings ist „Ortsbildtypik“ eine besonders in der Stadterneuerung etablierte Bewertungskategorie, die vor allem Hilfestellung bei einer zu starken architektonisch-gestalterischen Überformung geben kann und als Ideal die stärkere Unterstützung von verbliebenen architekturhistorischen Bezügen postuliert. Im Falle Rotenburgs muss dies nicht unbedingt das übergeordnete Ziel sein, denn hier ist die Formensprache ungeachtet aller gestalterischen Vielfalt noch relativ einheitlich, so dass die Ortsbildtypik nicht generell gefährdet ist.

Dennoch wird auch in Rotenburg über (dem Stadtbild angemessene) Bauformen gestritten. So gab es in der letzten Zeit eine intensive Diskussion über eine für Rotenburg angemessene Gebäudehöhe bei Neubauten. Während es Stimmen für die Anlehnung an historische Bebauungsformen (Zweigeschossigkeit, Kleinteiligkeit der Bebauung, geneigte Dächer) gibt, gab es auch Stimmen, die in Abkehr von der bisherigen Erwartungshaltung auch z.B. eine dreigeschossige Bebauung mit Staffelgeschoss und Flachdach befürworten. Wie Architektur und Stadtgestaltung zukunfts-fähig interpretiert werden können, kann nicht Aufgabe von Vorbereitenden Untersuchungen als Mittel zur Beantwortung von Städtebaufördermitteln sein sondern muss von den lokalen Akteuren selbst geklärt werden. Im Untersuchungszusammenhang hat die Klassifizierung nach Ortsbildtypik nur die Aufgabe, Gebäude zu identifizieren, die das traditionelle äußere Bild Rotenburgs aufgrund ihrer Bauform, Größe oder Erhaltungszustands positiv prägen könnten. Sofern sich hier zusätzlich Hinweise auf Sanierungsbedarfe ergeben, wäre der Handlungsbedarf umso größer, da von diesen Gebäuden in beson-

derem Maße eine Negativwirkung auf das äußere Erscheinungsbild des Untersuchungsgebiets ausginge.

Denkmalschutz

Denkmalgeschützte Gebäude, Ensembles und Landschaftsbestandteile tragen ebenfalls zum Bild der Ortstypik bei, weshalb viele Gebäude unter Denkmalschutz als ortsbildtypisch klassifiziert wurden. Im Untersuchungsgebiet gibt es ca. 28 Objekte, die in der Denkmalliste geführt werden. Davon sind 22 Gebäude und 6 andere Objekte (z.B. Gelände Kirchhof, versch. Teile des Stadttreek). Denkmalgeschützte Gebäude erfordern im besonderen Maße Pflege, um ihren Beitrag zur Ortstypik zu erhalten. Deshalb werden sie bei der Beurteilung des Sanierungsbedarfs besonders kritisch betrachtet.



Bahnhofstraße 8



Große Straße 15



Goethestraße 12



Goethestraße 20



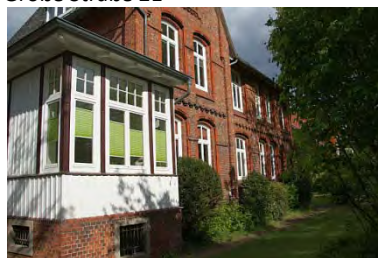
Große Straße 21



Große Straße 32



Am Kirchhof 10



Lindenstraße 5



Am Neuen Markt 24

Abb. 25: Auswahl denkmalgeschützter Objekte

Gebäude mit Sanierungsbedarf

Die Sanierung schadhafter Gebäude ist immer eine zentrale Aufgabe der Stadterneuerung. Alle Gebäude in der Rotenburger Innenstadt wurden deshalb einer groben Sichtprüfung unterzogen und auf ihren Sanierungsbedarf hin beurteilt. Da dies nur durch kurze Inaugenscheinnahme geschehen kann, ist hier mit gewissen Unsicherheiten zu rechnen, die durch entsprechende Bandbreiten bei der Klassifizierung abgebildet wurden. Es wurden vier Klassifizierungen vorgenommen: Kein Sanierungsbedarf, gering bis mittel, mittel bis hoch, sehr hoch bis abgängig. Beurteilt wurden von außen erkennbare Schäden an den Bauteilen Tür und Fenster, Dach / Regenrinne, Fassade und Sockelbereich.

Es wird deutlich, dass der Anteil derjenigen Gebäude, die einen sehr hohen Sanierungsbedarf aufweisen oder sogar als abgängig eingestuft werden, relativ gering ist. Allerdings wird bei einigen von ihnen auch der Handlungsbedarf deutlich, der schnelle Maßnahmen zur Rettung erhaltenswerter Gebäude erfordert. Allerdings wurden mit dem Postgebäude und der Wäscherei der Rotenburger Wer-

ke auch zwei Gebäude als mit „sehr hohem Sanierungsbedarf bis abgängig“ klassifiziert, deren Abbruch ohnehin geplant ist.

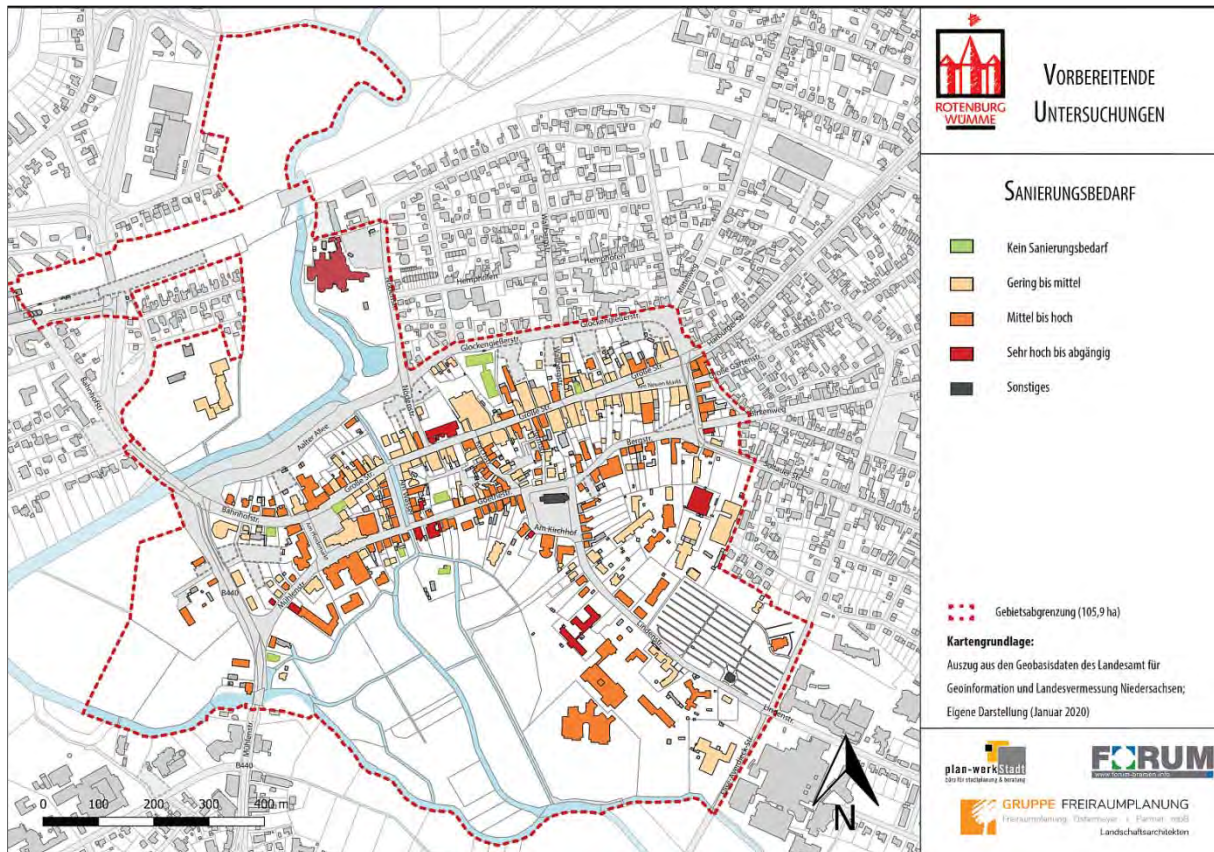


Abb. 26: Sanierungsbedarf an Gebäuden (vergrößerte Darstellung im Anhang)



Am Kirchhof 11



Bergstraße 16



Mühlenstraße 10



Goethestraße 12



Lindenstraße 10



Mühlenstraße 5

Abb. 27: Auswahl an Gebäuden mit hohem Sanierungsbedarf

Kunst im öffentlichen Raum

Kunst im öffentlichen Raum ist als gestalterisches Element sehr stark in der Rotenburger Innenstadt vertreten. An sehr vielen Stellen sind skulpturale Objekte platziert, die häufig auch eine besondere städtebauliche Situation kennzeichnen. So sind etwa der Beginn der Fußgängerzonenbereiche oder

Einfahrtbereiche in den Innenstadtbereich mit Kunstobjekten markiert. Eine derart hohe Präsenz von Kunst im öffentlichen (Straßen)Raum hat – gerade auch für eine Stadt dieser Größenordnung - Seltenheitswert.



Abb. 28: Auswahl von Kunst im öffentlichen Raum

Leerstände

Die Stadt Rotenburg (Wümme) erhebt ein bis zwei Mal jährlich die Leerstände in der Innenstadt. Diese Erhebungen reichen bis ins Jahr 2011 zurück und ermöglichen durch die adressscharfe Dokumentation Zeitreihen, mit denen räumliche bzw. zeitliche Schwerpunkte abgebildet werden können. Die letzte Erhebung fand im September 2019 statt.

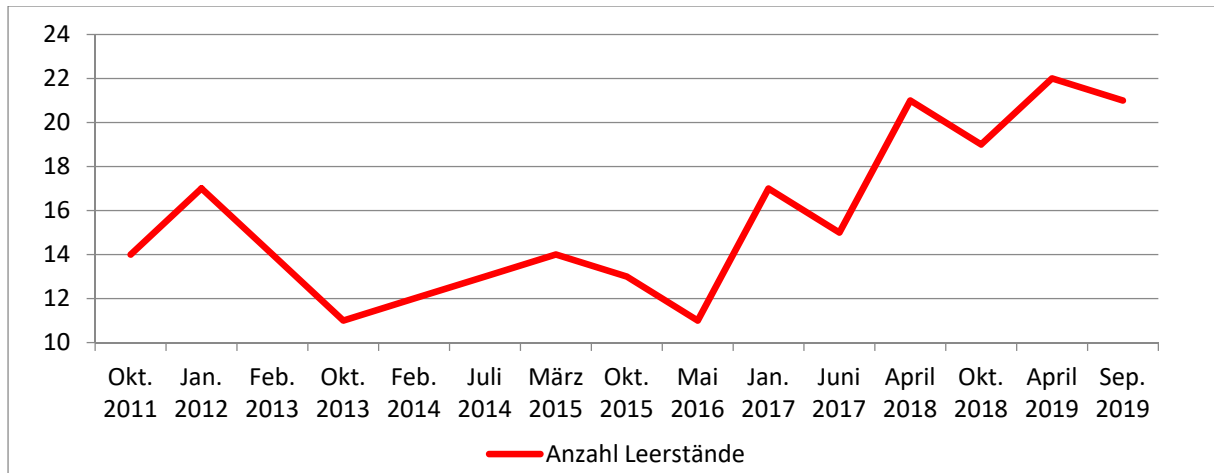


Abb. 29: Leerstandsentwicklung 2011-2019 (Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme), eig. Darstellung)

Während bis Mai 2016 ein leichter Rückgang zu verzeichnen war, gab es ab Oktober 2016 einen starken Anstieg, der am Ende zu einer Verdoppelung der Leerstände gegenüber dem Tiefpunkt 2016 führte.

Dank der weit zurückreichenden Datenbasis bei bekannter Lage konnten vertiefende Analysen durchgeführt werden, bei denen besonders leerstandsgefährdete Immobilien identifiziert werden konnten. Hierfür wurden die Leerstandsmeldungen für jedes erfasste Gebäude kategorisiert. Folgende Kategorien bilden konnten gebildet werden:

- Vergangener Leerstand: ehemaliger Leerstand, heute in Nutzung
- Neuer Leerstand: aktueller Leerstand, steht seit ein bis max. zwei Erhebungszeitpunkten leer
- Wiederholter Leerstand: aktueller Leerstand mit mind. einer vorherigen Leerstandsphase und zwischenzeitlicher Nutzung
- Langjähriger Leerstand: aktueller Leerstand seit mindestens drei Erhebungszeitpunkten

Die Leerstandserhebungen wurden nur in den Hauptgeschäftsstraßen durchgeführt, für andere innerstädtische Lagen existieren keine Zeitreihendaten. Für den dokumentierten Erhebungsraum können jedoch durch die kartografische Darstellung einige Erkenntnisse gewonnen werden:

- Die Mehrzahl der Leerstände trat nur bei einem oder zwei Erhebungszeiträumen auf, kann also als durch normale Fluktuation bedingt gelten.
- Wiederholten Leerstand gab es an zwei Standorten (ehemaliges Sparkassengebäude am Pferdemarkt und an der Goethestr.)
- Langfristiger Leerstand tritt im gesamten zentralen Versorgungsbereich auf. Allerdings lassen sich mehrere Häufungen feststellen:
 - rund um die Geranienbrücke
 - beiderseits des Neuen Marktes
 - in der Kirchstraße.

Neben der Zeitreihenuntersuchung wurde im Zuge der vollständigen Gebäudeerhebung auch eine Stichtagserhebung von Leerständen durchgeführt. Diese Leerstände wurden ebenfalls in die Karte eingepflegt.

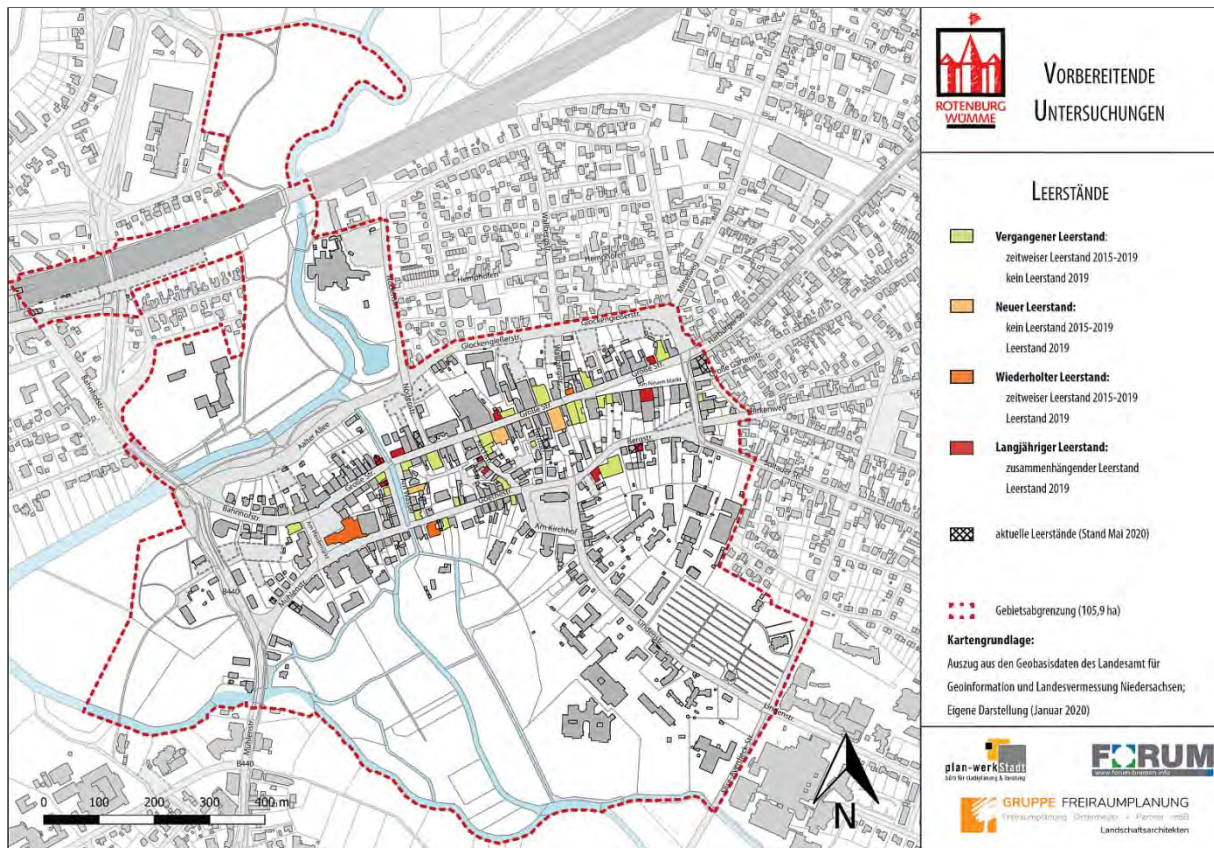


Abb. 30: Standorte mit Leerständen 2011 – 2020 im Untersuchungsgebiet (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Die Begehungen wurden im Frühjahr 2020 durchgeführt, also zu einem Zeitpunkt, als die ökonomischen Folgen der Corona-Pandemie und der daraus resultierenden Folgen in der Einzelhandelslandschaft der Rotenburger Innenstadt noch nicht deutlich erkennbar waren. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass a) die dokumentierten Leerstände tendenziell zu gering erhoben wurden und b) im Laufe des Jahre 2020 und 2021 die Zahl der durch Geschäftsinsolvenzen verursachten Leerstände ansteigen dürfte. Es wird deshalb empfohlen, dass die Stadt Rotenburg (Wümme) die Anstände ihrer Leerstandserhebungen verkürzt, um ein realistisches Bild der Schwierigkeiten des stationären Einzelhandels in der Innenstadt zu erhalten.

6.3 Stadtgrün und Freiräume

6.3.1 Stadtgrün

Stadtgrün umfasst alle Formen grüner Freiräume und begrünter Gebäude. Zu den Grünflächen zählen Parkanlagen, Friedhöfe, Kleingärten, Brachflächen, Spielbereiche und Spielplätze, Sportflächen, Straßengrün und Straßenbäume, Siedlungsgrün, 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). Für Klimaschutz und besonders die Klimafolgenanpassung stellt Stadtgrün zunehmend wichtiger werdende Elemente bereit, da es mit den vegetativen Elementen eine ausgleichende Wirkung auf das vorherrschende Bioklima und einen funktionalen Naturhaushalt hat.

Niederungen

Das Untersuchungsgebiet umfasst neben der eigentlichen Innenstadt ganz gezielt auch die Niederungsbereiche von Wümme, Wiedau und Rodau. Die Niederungen sind einbezogen worden, da sie in Rotenburg als essentieller Bestandteil des Innenstadtbereichs gelten: Neben der historischen Keimzelle der Stadt – dem Standort der Burganlage in der Schleife zwischen Wümme und Wiedau – waren die Gewässer und ihre Niederungen immer bestimmend für die Stadtentwicklung, entweder nützlich z.B. als Mühlenstandorte oder Viehweiden, oder bedrohlich als Überflutungsflächen. Schon immer aber haben sie sich einer Bebauung widersetzt oder sie erschwert: Fast sämtliche Bauwerke, die näher an die Uferlinien herangerückt sind - z.B. die Kreisverwaltung oder das Ronolulu - sind neueren Datums und konnten nur mit modernen Methoden der Baugrundtechnik errichtet werden. Dies hat u.a. zum weitgehenden Erhalt der Niederungen beigetragen.

Die Rotenburger Niederungen erzielen ihre städtebauliche Relevanz vor allem durch ihre landschaftliche und mikroklimatische Funktion, denn die im Untersuchungsgebiet liegenden Bereiche unterliegen fast vollständig den Regelungen des Naturschutzrechts. Nur die Standorte des Ronolulu, der Landkreisverwaltung, des Heimathauses und im Bereich der alten Mühle sind davon ausgenommen. Hinzu kommt ein privates Wohnhaus südlich des Entlastungskanals vom Mündungsarm der Wiedau, das ebenfalls ausgeklammert ist. Dadurch sind die Niederungen prinzipiell gegen Bebauung geschützt.

Innenstadt und Niederungsbereiche sind durch Blickbeziehungen sowie ein relativ dichtes Wegenetz in den Niederungen miteinander vernetzt. Das Wegenetz sorgt zudem für eine gesteigerte Erlebbarkeit der Niederungen für Spaziergänger und Radfahrende. Dieses Netz an Fuß-/Radwegen macht zum einen die Niederungen erlebbar und erleichtert zum anderen den Transit zwischen den Rotenburger Ortsteilen. Südlich der Innenstadt trifft dies in einem geringeren Maße zu. Hier gibt es lediglich zwei Wegeverbindungen in Nord-Süd-Richtung durch die Niederungen. Die Wegeführung erfolgt in den Niederungen in der Regel entlang oder in der Nähe der Gewässer, sodass neben dem Erlebnischarakter immer auch die mikroklimatischen Vorteile (kühlende Wirkung) von Wasserlagen zum Tragen kommen.



Wümme und Uferbereich



Sitzbank an der Wümme



Das Wegesystem



Bahnunterführung



Amtsbrückenunterführung

Abb. 31: Infrastruktur in den Niederungen

Die Wege haben entweder eine Pflaster- oder Asphaltdecke und sind relativ gut befahrbar. Die Wegedichte und das Wegenetz sind entlang der Wümme relativ gut. Schwachstellen sind die Unterföh

rungen unter der Bahn und der Amtsbrücke, die aus Gründen des Hochwasserschutzes eine geringe Kopfhöhe haben.

Die Niederungen unterliegen in weiten Teilen einer extensiven Grünlandnutzung, die den Landschaftscharakter betont und im Einklang mit den naturschutzrechtlichen Vorgaben steht. Neben Bereichen mit Wald bestehen vielfältige Übergangsbereiche, Randeinfassungen und Pufferzonen zwischen den Feldfluren aus dichtem Strauch- und Baumbewuchs.

Neben den landwirtschaftlich genutzten Bereichen bestehen brachliegende Freiräume ohne Nutzung, die der natürlichen Sukzession überlassen sind. Diese befinden sich u.a. entlang des Entlastungskanal der Wiedau in den sehr häufig überfluteten Bereichen.

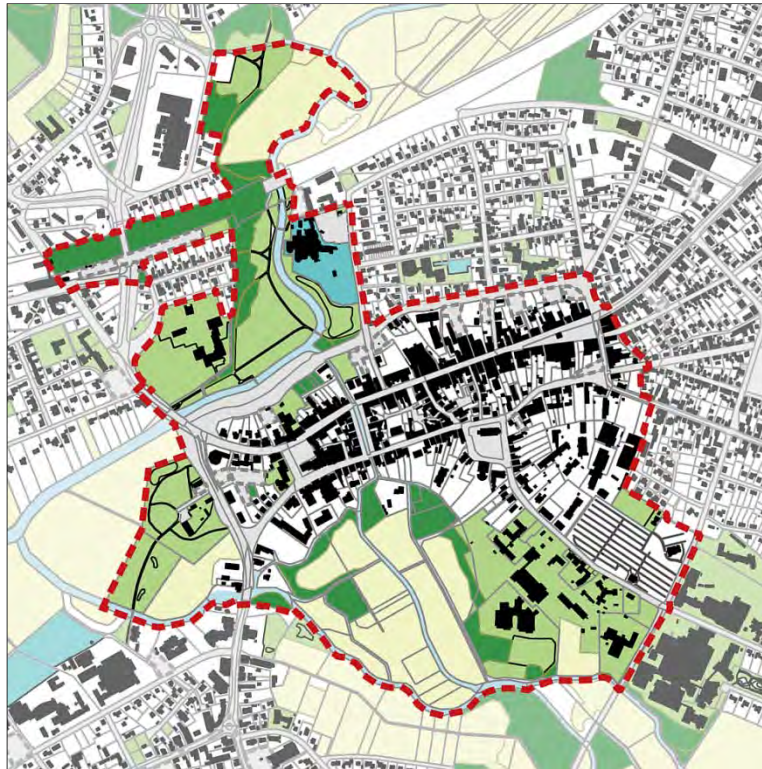


Abb. 32: Grün- und Freiflächen im Untersuchungsgebiet

Besonders erwähnenswert sind die Nödenwiesen, die nordwestlich der Innenstadt liegen und stadtzentral erholungswirksame Angebote (Spaziergehen, Naturerfahrung) bereitstellen. Sie liegen direkt an der Wümme im Überschwemmungsgebiet und sind ebenfalls durch eine extensive Grünlandnutzung geprägt. Sie weisen eine verknüpfende Funktion zwischen der Innenstadt und dem Bahnhof auf und beinhalten wichtige Wegebeziehungen. Südlich des Schwimm- und Freibades Ronolulu, zwischen Wümme und Nödenstraße, erstrecken sich ein Grünstreifen aus einem Gehölzsaum sowie ein Stillgewässer mit naturnahem Charakter.

Neben der Leistung für den Hochwasserschutz nehmen die Niederungen von Wümme, Wiedau und Rodau eine wichtige Rolle für die Funktion des Naturhaushaltes und des Artenschutzes ein. Die Niederungen sind nach der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie als FFH-Gebiete festgesetzt, um ein zusammenhängendes ökologisches Netz von Schutzgebieten zu benennen, welche der Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen dienen (Natura 2000). Diese Gebiete sind national als Landschaftsschutzgebiet gesichert, wobei derzeit die Ausweisung zum Naturschutzgebiet durchgeführt wird. Neben dem Biotopverbund steht bei der Ausweisung zum Naturschutzgebiet der Schutz von sehr störungsempfindlichen Arten im Vordergrund, welcher vornehmlich nur über ein Betretungsverbot sowie Einschränkungen der Grünlandnutzung und forstwirtschaftlichen Nutzung durchzusetzen ist. Im Vordergrund. Hierbei ist auf einen möglichen Konflikt zwischen der Erholungsnutzung durch die Bevölkerung und den naturschutzfachlichen Belangen hinzuweisen. Ein Betreten der Naturschutzgebiete auf den bestehenden Wegen ist gestattet, die weitere Nutzung der Grünflächen allerdings verboten. Dies könnte insbesondere in den sehr stadtnahen Freiräumen, an den Nödenwiesen und südlich der Rotenburger Werke, zu Konflikten führen. Handlungsbedarf besteht hinsichtlich der Überprüfung einer möglichen Nutzung für die Freizeit und Erholung in den stadtnahen Freiräumen unter Abwägung und Abstimmung der naturschutzfachlichen Aspekte.

Neben den Niederungsgebieten gibt es eine Reihe weiterer unterschiedlicher Ausprägungen von Stadtgrün, die wichtige Funktionen im Stadtraum übernehmen.

Eine Vernetzung zwischen den Grünflächen der Niederungen und den urbanen Grünflächen ist nur punktuell gegeben und wird des Öfteren durch Barrieren wie bspw. die Aalter Allee erschwert. Lineare Grünstrukturen sind innerhalb des Untersuchungsgebiets nur in geringen Teilen vorhanden.

Park- und Grünanlagen

Bei den öffentlichen Park- und Grünanlagen ist zunächst der Ehlermannsche Park zu nennen. Dieser liegt zwischen Stadtspeicher und Aalter Allee und wird durch den Stadstreek westlich begrenzt. Neben Angeboten zum Aufenthalt befinden sich dort auch Spiel- und Sportgeräte für Senioren. Der Übergangsbereich im Norden besteht aus einem breiten Gehölzgürtel. Die Abgeschlossenheit der Parkanlage wird hierdurch noch zusätzlich verstärkt und es entsteht möglicherweise ein gewisses Unbehagen bzw. ein eingeschränktes Nutzungsverhalten. Im Westen der Innenstadt steht das Heimathaus mit seiner umliegenden Parkanlage und der gastronomischen Nutzung. Die Freiräume haben einen historischen Charakter und beinhalten neben umfangreichen Gehölzbeständen und Freiflächen einen Apothekergarten und Spazierwege sowie eine Spielanlage. Sie weisen somit vielfältige Angebote für die Erholung und Freizeitnutzung auf. Gleichzeitig grenzen die Freiräume unmittelbar an die Niederungen an.

Weitere öffentliche Park- und Grünanlagen bestehen innerhalb des Untersuchungsgebietes nicht, was einerseits auf die hohe Bebauungsdichte der Innenstadt sowie auf die Ausprägung und Ausgestaltung der öffentlichen Räume zurückzuführen ist. Es herrschen dort eher Stadtplätze oder ähnliche „steinerne“ Raumstrukturen vor.

Öffentliche Spielplätze

Im Untersuchungsgebiet gibt es insgesamt vier öffentliche Spielplätze. Drei von ihnen (Kantor-Helmke-Haus, Heimathaus, Wiedau) sind als Spielplätze für Kinder und Jugendliche angelegt, der Bewegungsspielplatz im Ehlermannschen Park bietet dagegen Seniorenspielgeräte, aber keine Optionen für Kinder. Die Spielplätze an der Wiedau und am Heimathaus sind relativ wohnungsfern, so dass sie eher von Jugendlichen oder von begleiteten Kindern (z.B. bei Spaziergängen) aufgesucht werden. Der Platz am Kantor-Helmke-Haus befindet sich dagegen in integrierter Lage.

Der Bewegungsspielplatz im Ehlermannschen Park wird von der vorgesehenen Zielgruppe nur vereinzelt genutzt. Hier böte es sich an, zusätzlich – ggf. unter Verlagerung einiger Senioren-Spielgeräte in frequentiertere Lagen, z.B. die Fußgängerzone – Spielmöglichkeiten für kleinere Kinder zu schaffen.

Bei allen vier Spielplätzen steht ausschließlich das Element „Bewegung“ im Vordergrund, dies wird dann in vordefinierter Art angeboten. Mittlerweile werden Spielplätze aber zunehmend mit Elementen zum Entdecken und Ausprobieren gestaltet, um viele Sinne der Nutzergruppen anzusprechen. Die Ausstattung der vier Spielplätze muss ohnehin im Laufe der nächsten Jahre erneuert werden. Es wird empfohlen, dies zum Anlass zu nehmen, die Neugestaltung nach neueren pädagogischen Erkenntnissen durchzuführen und die Spielangebote Fantasie anregender durchzuführen – z.B. als Erlebnis-spielplatz.



Spielplatz beim Kantor-Helmke-Haus



Spielplatz beim Heimathaus



Bewegungsspielplatz im Ehlermannschen Park



Spielplatz an der Wiedau

Abb. 33: Öffentliche Spielplätze im Untersuchungsgebiet

Straßenbäume

Viele innerstädtische Straßen sind ein- oder beidseitig mit Straßenbäumen versehen. Während in der Goethestraße große alte Bäume stehen, gibt es in anderen Straßen neu angepflanzte Bäume. In der Großen Straße sind dies überwiegend Linden, die aufgrund ihrer lokalen Bedeutung für Rotenburg ausgewählt wurden. Mittlerweile erweist sich dies als Fehler, denn unter ihren Kronen setzen sich im Sommerhalbjahr die klebrigen Ausscheidungen von Blattläusen, die sich besonders gern in Linden aufhalten, ab und verschmutzen z.B. die Straßenmöblierung, machen sie also in ihrer Funktion unbrauchbar. Bei zukünftig ggf. erforderlichen Austausch- oder Ersatzpflanzungen sollte deshalb auf andere Baumarten ausgewichen werden. Zudem ist die Vitalität bei nicht klimaangepassten Arten vielfältig schlecht, sodass auch aus diesen Gründen bei Neupflanzungen über eine andere Pflanzenverwendung nachgedacht werden sollte.



Große Straße



Wallbergstraße



Goethestraße

Abb. 34: Straßenbäume in der Innenstadt

Generell ist die Wirkung von Bäumen in bebauten Bereichen sehr umfassend. Sie gliedern den öffentlichen Raum, betonen Achsen und verbessern das Bioklima durch Evapotranspiration und ihre schattenspendende Wirkung. Darüber hinaus sind sie wichtige Sauerstoffproduzenten. Im bebauten Bereich sind sie allerdings erhöhten Belastungen ausgesetzt, da z.B. die Wasserzufuhr zum Wurzelwerk vielfach durch einen hohen Versiegelungsgrad beeinträchtigt ist, sie Beschädigungen ihrer Rinde ausgesetzt sind und das Befahren des Nahbereichs um den Baumstandort zur Bodenverdichtung führt. Umgekehrt führt ihr Wachstum – insbesondere wenn sie sehr nah an Gebäuden stehen – auch zu Bauschäden. Weitere Probleme können die Beschädigungen von Wegebelägen oder von Ent- oder Versorgungsleitungen im Untergrund sein. Diese Probleme sowie fehlender Platz aufgrund von geringen Straßenquerschnitten und vielfältigen Nutzungsansprüchen (Fuß-, Fahrrad-, Pkw-Verkehr) stehen der Anlage von Straßenbäumen vielfach im Wege. Handlungserfordernisse bestehen hinsichtlich der Überprüfung von Straßenräumen, die für eine Neupflanzung mit Straßenbäumen in Frage kommen oder bei denen über eine Neustrukturierung des gesamten Straßenquerschnitts, unter Ausrichtung auf Begrünung und Förderung von Fuß- und Radverkehr, nachgedacht werden kann.

Abstands- und Straßenbegleitgrün

Auch wenn Abstands- und Straßenbegleitgrün im Regelfall reines Funktionsgrün ist und damit wenig zur Biodiversität beiträgt, so sind dies doch Grünpotenziale, die ökologisches Optimierungspotenzial aufweisen. Zunehmend werden etwa Grasflächen nur teilweise gemäht und durch Anlage von Blühstreifen ökologisch aufgewertet. Dieses findet sich jetzt schon an vielen Straßenräumen, u.a. an der Aalter Allee und der Bahnhofstraße. Unabhängig davon leisten auch sie – trotz ihrer teilweise geringen Abmessungen – einen Beitrag zur Klimaanpassung, etwa durch ihre Wasseraufnahmefähigkeit und die direkte Versickerung vor Ort. Weiterhin erhöhen Pflanzungen mit Stauden die Biodiversität, sind förderlich für Insekten und unterstützen die Ausbildung linearer Grünstrukturen innerhalb des dichten Stadtraumes. Straßenbegleitgrün hat somit eine vernetzende Wirkung.



Abb. 35: Abstands- und Straßenbegleitgrün in der Innenstadt

Privates Grün/Gärten

In Innenstädten sind private Grünflächen aufgrund der hohen Grundstückspreise und des Nutzungsdrucks generell wesentlich seltener als in einiger Entfernung zum Zentrum. Dennoch gibt es in der Rotenburger Innenstadt einen relativ hohen Anteil an privaten Freiräumen, in aller Regel im rückwärtigen Bereich der Grundstücke. Hier sind vielfach die privaten Pkw-Stellplätze – entweder für die Geschäftskunden oder aber die Bewohnerschaft – angeordnet, deren Zufahrten und Flächen jedoch versiegelt sind. Allerdings sind bei Grundstücken mit zumindest teilweiser Wohnnutzung häufig auch Grünflächen, teilweise mit Gartennutzung, vorhanden.

Einen besonders hohen Grünflächenanteil weist das Gelände der Rotenburger Werke auf. Dies ist u.a. der historischen Entwicklung geschuldet, die mit einer Pavillonstruktur Wert auf eine aufgelockerte Bebauung legte, um den Bewohnern Gelegenheit zum Aufenthalt im Freien unter geschützten Bedingungen zu geben. Innerhalb dieser Bebauungsstrukturen bestehen neben den klar als privat nutzbaren Freiräumen auch gemeinschaftliche und öffentlich nutzbare Freiräume. Insbesondere diese Freiräume haben ein hohes Potenzial hinsichtlich einer gestalterischen Aufwertung und Nutzbarmachung für die Bevölkerung. Ein Handlungsbedarf besteht zur Analyse möglicher Potenzialräume für eine Nutzbarmachung in Kooperation mit den Trägern der Rotenburger Werke.



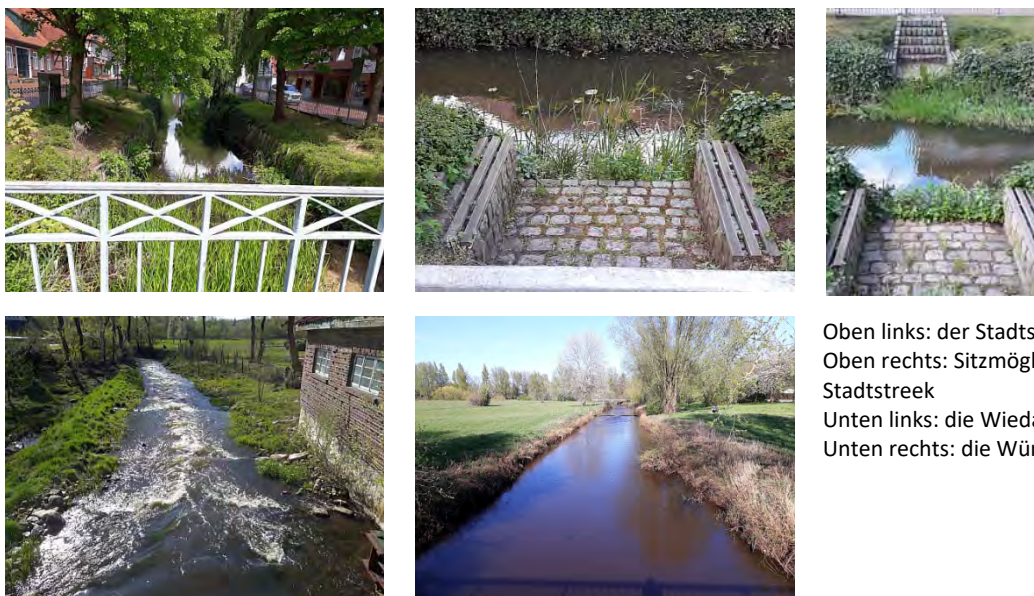
Abb. 36: Aufgelockerte Bebauung der Rotenburger Werke

Gewässer und Hochwasserschutz

Obwohl die Rotenburger Innenstadt von drei Wasserläufen umflossen wird, ist das Wasser innerhalb des Stadtbildes relativ wenig sichtbar und erlebbar. Am deutlichsten ist dies noch am Stadstreek der Fall, der einen Entlastungswasserlauf von der Wiedau zur Wümme darstellt. Hier gibt es sogar mehrere durch Treppen erreichbare Sitzmöglichkeiten direkt am Gewässer. Aus Haftungsgründen muss der Zugang zu den Sitzecken oben an der Straße Am Wasser jedoch durch einen Zaun gesichert werden. Die Tore im Zaun sind nicht abgeschlossen, so dass der Zugang prinzipiell möglich ist. Allerdings verhindert der Zaun eine einladende Wirkung, sich in den Sitzecken niederzulassen, was auf einen Handlungsbedarf hinsichtlich einer Neustrukturierung unter Berücksichtigung des umliegenden Raumes der Fußgängerzone (Am Wasser West) hinweist.

Die Wiedau und die Rodau sind Nebenflüsse der Wümme. Sie weisen beide die Gewässergüteklasse II auf (mäßig belastet). Beide Flüsse münden im Westen des Stadtgebiets bzw. über den Entlastungskanal und den Stadstreek in die Wümme. Die Niederungen der Wiedau und Rodau sind - zumindest außerhalb des Untersuchungsgebiets - vielfältig für die Erholungsnutzung durch Freizeit- und Wirtschaftswege erschlossen.

Auch die Wümme hat die Gewässergüteklasse II (mäßig belastet). Sie entspringt in der Lüneburger Heide und bildet nach 118 Kilometern zusammen mit der Hamme die Lesum. Ihr gesamter Verlauf ist unter Natur- oder Landschaftsschutz gestellt und ein Bestandteil von Natura 2000. Die Wümme ist Lebensraum für viele bedrohte Wanderfischarten. Außerdem bestehen Bestrebungen zur Wiedersiedlung des Lachses. Die Niederungen der Wümme mit ihren umfangreichen Grünflächen sind ebenfalls größtenteils für die Erholung nutzbar und durch Wege erschlossen.



Oben links: der Stadstreek
Oben rechts: Sitzmöglichkeiten am Stadstreek
Unten links: die Wiedau
Unten rechts: die Wümme

Abb. 37: Wasserläufe in der Innenstadt

Die Niederungen von Wümme, Wiedau und Rodau sind für den Hochwasserschutz des Stadtraumes von Rotenburg von zentraler Bedeutung. Die Niederungen entlang der Wümme sind als Überschwemmungsgebiet festgesetzt, in denen ein Hochwasser statisch einmal in 100 Jahren (Bemessungshochwasser) zu erwarten ist (nach NWG §115, Absatz 2). Weite Teile sind zudem als Überflutungsgebiete für ein Hochwasser mit hoher Wahrscheinlichkeit klassifiziert, was auf eine häufige Überschwemmung dieser Bereiche hinweist. Eine Bebauung aus Gründen des Hochwasserschutzes ist somit nicht möglich, auch um den bestehenden Stadtraum nicht zu gefährden und ausreichend Überflutungsraum zur Verfügung zu stellen.

Die Niederungen entlang von Wiedau und Rodau sind noch nicht nach WHG §76 (2) durch Rechtsverordnung festgesetzte Überschwemmungsgebiete. Diese sind zu ermitteln, in Kartenform darzustellen und vorläufig zu sichern (nach WHG, §76, Absatz 3 und 2). Diese Gebiete werden zwar nicht so häufig wie die Wümmeniederungen überflutet, sind aber trotzdem bei Hochwasser gefährdet und von Bebauung freizuhalten.

Gewässer und Hochwasserschutz	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Hochwasserschutz für den Stadtraum vorhanden Funktionaler Naturhaushalt, hoher Artenschutz und langfristiger Erhalt der Niederungen	Einschränkung der Siedlungsentwicklung. Einschränkung von Erholungsfunktionen und Erlebbarkeit des Landschaftsraumes

6.3.2 Stadtplätze

Rotenburg verfügt im Innenstadtbereich über einige funktional sehr wichtige Plätze und Freiräume. Die beiden wichtigsten resultieren aus der historischen Stadtentwicklung Rotenburgs, die sich zwischen den beiden Polen Pferdemarkt und Neuer Markt vollzog. Diese Struktur ist auch heute noch erhalten. Daneben gibt es einige weitere platzartige Situationen, die die für das Stadtleben wichtige Funktionen wie Treffen und Kommunikation, Kontemplation und Teilnahme, Handel und Feiern ermöglichen.

Pferdemarkt

Dies ist der wichtigste Platz der Stadt: Hier findet der Wochenmarkt und weitere Freiluftveranstaltungen statt. Der Pferdemarkt hatte vor der in den 1980er Jahren durchgeführten Sanierung eine größere Ausdehnung und reichte südlich bis an die Straße Am Pferdemarkt. Seinerzeit wurde dies bereits als städtebaulicher Mangel definiert und eine bauliche Fassung des Platzes durch den Neubau des Sparkassengebäudes vorgeschlagen. Dies hat dem Charakter des Platzes gut getan, sodass es nur geringe Defizite bei der Aufenthaltsqualität – und dies nur im Bereich Pflege und Unterhaltung oder Barrierefreiheit – gibt.

Die städtebauliche Wirkung wird maßgeblich vom Rathaus bestimmt, das die gesamte nordwestliche Flanke des Pferdemarktes einnimmt. Die übrigen – teilweise ebenfalls öffentlichen – Gebäude wie Amtsgericht oder Sparkassengebäude treten in ihrer Wirkung dagegen zurück. Hinsichtlich der Aufenthaltsqualität und dem Angebot an Sitzgelegenheiten gibt es Aufwertungspotenzial. Auch der Erhalt der langfristigen Vitalität des vorhandenen Gehölzbestandes ist weitergehend zu untersuchen.



Abb. 38: Pferdemarkt



Neuer Markt

Der Neue Markt bildet das östliche Ende des Innenstadtbereichs. Hier sind die Straßen nicht als Fußgängerzone ausgewiesen, sondern sind noch Teil des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs mit den dort geltenden Vorschriften (Tempo 20, kostenfreies aber zeitlich begrenztes Parken).

Der Platz hat die ungewöhnliche Form eines spitzen Dreiecks, das sich zur vorbei führenden Bundesstraße hin öffnet. Das Innere des rundum mit Kraftfahrzeugen befahrbaren Platzes weist mehrere unterschiedlich nutzbare Flächen auf (kleinere Fußgängerfläche mit Sitzbänken, Imbiss-Pavillon in der Mitte des Platzes, der expressive Goertz-Brunnen, ca. 10 bis 12 Kfz-Stellplätze mit Zufahrt, eine etwas größere Fußgängerfläche).

Der Platz stellt ein Sammelsurium miteinander nicht in Beziehung stehender Nutzungen mit einer unklaren Raumaufteilung dar. Er weist eine Reihe von städtebaulichen Missständen auf und wird deshalb im Kap. 7 näher beleuchtet.





Abb. 39: Am Neuen Markt



Platz vor dem Postgebäude

Der Platz vor dem ehemaligen Postgebäude stellt die „gefühlte Mitte“ Rotenburgs dar. Trotz seiner geringen Dimensionierung spielt er im Leben und in der Wahrnehmung der Rotenburger Bevölkerung eine wichtige Rolle. Hier finden kleinere Veranstaltungen statt und es werden gerne Infostände aufgebaut. Dies liegt vor allem an der Zentralität der Lage sowie an der bisherigen Besucherfrequenz der benachbarten Postbankfiliale.

Die Bedeutung dieses Ortes spiegelt sich allerdings nicht in der Gestaltung wider. Weder gibt es eine gestalterische Betonung noch einen Umgang mit der räumlichen Enge und erst recht nicht eine offizielle Bezeichnung. Der Weggang der Postbankfiliale könnte zudem zu einem Rückgang der Besucherfrequenz führen, wenn im nachfolgenden Neubau nicht wieder eine stark frequentierte Nutzung einziehen sollte. Bei einer Neugestaltung des Platzes sollte dies wenn möglich mit der zukünftigen Nutzung des Gebäudes abgestimmt werden.



Abb. 40: Platz vor dem Postgebäude



Kirchhof

Der Kirchhof stellt den grünen und „historischsten“ Platz der Rotenburger Innenstadt dar. An diesem Ort ist noch ein weitgehend intaktes Ensemble historischer Bauwerke unterschiedlicher Epochen vorhanden. Hier ist mit der Stadtkirche und dem Gemeindehaus außerdem das – für Rotenburg mit seinen diakonischen Einrichtungen so wichtige – spirituelle Zentrum der Stadt. Entsprechend ruhig geht es hier zu. Städtebauliche Defizite sind hier nicht gegeben, allerdings könnten hier noch weitere Anreize für den Aufenthalt geschaffen werden.



Abb. 41: Am Kirchhof



Stadtplätze	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Pferdemarkt als beliebter und belebter Stadt- platz Kirchhof als „ruhige Oase“ in der Stadt	Mit dem sehr kleinen Postplatz keine adäquate gefühlte Ortsmitte Neuer Markt mit städtebaulichen Missständen

6.3.3 Klimawandel und Naturhaushalt

Die Stadt Rotenburg (Wümme) leidet unter und profitiert von ihrer Lage im Niederungsgebiet. Einerseits sind dadurch die Entwicklungs- und Nutzungsmöglichkeiten dieser Flächen eingeschränkt, da die Niederungen als dringend benötigte Überflutungsflächen erhalten bleiben müssen. Damit gibt es fast keine Flächenoptionen für die Erweiterung der Innenstadt. Andererseits wirkt sich die Lage an Fließgewässern durch ein günstigeres Bioklima aus: Die Flusstäler wirken als Frisch- und Kaltluftschneisen und die Gewässer als temperierende Elemente. Zukünftig wird die Anzahl an Hitzetagen weiter steigen, sodass insbesondere in stark verdichteten Stadträumen der Entwicklung von Wärmeinseln entgegen gewirkt werden muss. Grundlegend hierfür ist, neben der Zufuhr von Frischluft, die Verbesserung des Bioklimas durch Verdunstung und schattenspendende Gehölze. Die Förderung von Retentionsflächen und die Versickerung von Niederschlagswasser vor Ort u.a. durch Entsiegelungen im Bestand sind weitere wichtige Komponenten der Klimafolgenanpassung. Dieses ist im öffentlichen Raum wie auf privaten Freiräumen vielfältig möglich und wird bei der Entwicklung von Neubauprojekten häufig mitbedacht und umgesetzt. Insbesondere die Anlage von multifunktionalen Freiräumen, bspw. die Kombination von Retentionsfunktion und Freizeit- und Spielangeboten ist zu fördern. Bauwerksbegrünungen auf Dächern und an Fassaden von Gebäuden, Garagen und sonstigen Nebengebäuden erlauben ebenfalls umfangreiche Möglichkeiten der Begrünung und des Wasserrückhalts bzw. der Wasserspeicherung.

Wichtig ist eine Pflanzenverwendung, insbesondere für Großgehölze, die an die zukünftigen Bedingungen besser angepasst ist. Hierzu gehören eine höhere Trockenstresstoleranz aufgrund langanhaltender Trockenperioden, die Toleranz gegenüber Hitze und Strahlung sowie die erhöhte Verträglichkeit von Stürmen, Starkregen und Hagel.

Ein intakter und vitaler Naturhaushalt durch die Förderung von Biodiversität in den Niederungen wie auf Grünflächen im Stadtraum Rotenburgs kann bei der Klimafolgenanpassung vielfältig unterstützen. Grundlegend hierfür ist insbesondere eine extensivere Unterhaltungspflege von Grünflächen, bspw. durch eine verringerte Mahdfolge.

Finanzielle Anreize, Aufklärung und Information sowie fachliche Unterstützung der Bürgerschaft bei der Anlage von Vegetation und Bodenbelägen im öffentlichen Raum durch die Stadt Rotenburg (Wümme) können dabei unterstützen.

Klimawandel und Naturhaushalt	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Niederungen als Frisch- und Kaltluftschneisen Niederungen als Überschwemmungsgebiete Niederungen mit wichtigen Funktionen für den Naturhaushalt	Schlechtes Bioklima in stark verdichteten Bereichen der Innenstadt

6.4 Verkehr

6.4.1 Überregionaler Verkehr

Flugverkehr

Der nächstgelegene internationale Verkehrsflughafen ist der Flughafen Bremen in ca. 40km Entfernung. Hier fliegen 17 Airlines über 30 Zielflughäfen direkt an. Auch Umsteigeverbindungen über europäische Drehkreuze werden täglich angeboten. Der Hamburger Flughafen ist ca. 100 km entfernt. Hier fliegen 57 Airlines ca. 130 nationale und internationale Ziele direkt an.

Rotenburg verfügt darüber hinaus selber über einen Verkehrslandeplatz ca. 4km außerhalb des Zentrums. Die Lage im Elb-Weser-Dreieck prädestiniert ihn als Standort für Geschäfts- und Charterflüge. Außerdem wird er von Flugschulen und Flugvereinen sowie bei gutem Wetter auch von privaten Segelfliegern, Motorseglern, Ultraleichtflugzeugen und Heißluftballons genutzt. Die Nutzungszeiten sind eingeschränkt.

Klassifiziertes Straßennetz

Die Rotenburger Innenstadt wird von zwei Bundesstraßen tangiert:

- B 71 (Bremerhaven – Magdeburg)
- B 215 (Rotenburg – Nienburg)

Der die beiden tangierenden Bundesstraßen verbindende Straßenzug Aalter Allee/Glockengießerstraße ist selber keine Bundesstraße, sondern eine kommunale Straße – allerdings mit einer vergleichbar hohen Verkehrsbelastung. Daneben führen zwei weitere Bundesstraßen in der Nähe der Innenstadt vorbei:

- B 75 (Delmenhorst - Lübeck-Travemünde)
- B 440 (Rotenburg – Fallingb.-Dorfmark)

An die BAB 1 ist Rotenburg mit zwei Anschlussstellen angebunden: AS 50 Stuckenborstel (14 km) und AS 49 Bockel (13 km).



Abb. 42: Klassifiziertes Straßennetz in Rotenburg (Wümme) (Quelle: <https://numis.niedersachsen.de/kartendienste>, eig. Bearbeitung)

Die größte Belastung weist mit einer DTV (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke) von 20.000 Fahrzeugen/1.000 Lkw die B 215 (Burgstraße) auf. Die B 71 befahren im Bereich der Soltauer Straße 7.100 Fahrzeugen/300 Lkw und im Bereich der Harburger Straße 8.100 Fahrzeuge/100 Lkw. Die am Stadtgebiet vorbei führende B 75 wird von 10.900 Fahrzeugen/1.000 Lkw genutzt. Für den Straßenzug Aalter Allee/Glockengießerstraße liegen – da diese keine klassifizierten Straßen sind – keine Verkehrszählungen vor.

Zu den Stoßzeiten stauen sich die Fahrzeuge vielfach auf den Hauptverkehrsstraßen rund um die Innenstadt. Die Verkehrsbelastung wird deshalb auch von vielen EinwohnerInnen als eines der größten Probleme der Innenstadtentwicklung gesehen. Abhilfe ist allerdings nicht in Sicht: Eine Ortsumgehung, die eine leistungsfähige Umfahrung Rotenburgs ermöglichen würde, ist aufgrund der Lage in den Flussniederungen naturschutzrechtlich schwierig und deshalb im Bundesverkehrswegeplan 2030 auch nicht enthalten. Eine praktikable Möglichkeit, die Verkehrsbelastung zu reduzieren, bestünde dagegen in der zeitlichen Entzerrung und besonders in der Verlagerung auf andere Verkehrsmittel. Ein im weiteren Verfahrensverlauf zu erstellendes Verkehrsgutachten sollte deshalb u.a. auch die Optionen für ein besseres Management der Verkehrsströme in der Rotenburger Innenstadt untersuchen.

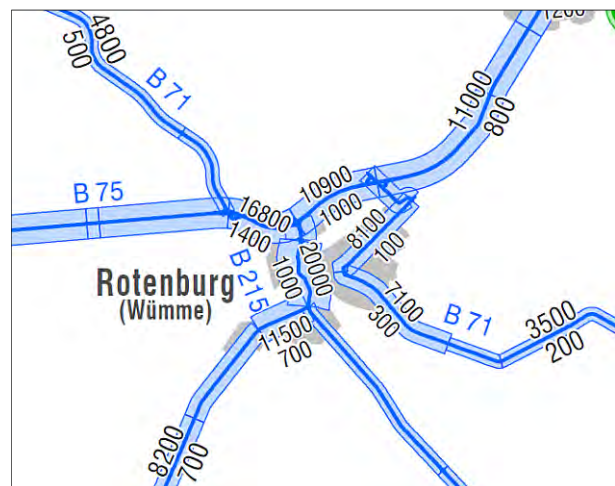


Abb. 43: Verkehrsmengenkarte 2015 (Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr)

6.4.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Schienenverkehr

Rotenburg liegt an der Bahntrasse Hamburg-Bremen und sowohl im Verkehrsverbund Bremen-Niedersachsen als auch im Hamburger Verkehrsverbund. Die Stadt ist zwar nicht an den Fernverkehr der Bahn angeschlossen, die hier haltenden Regionalzüge der Bahngesellschaft Metronom stellen allerdings einen leichten Transfer nach Bremen (20 bis 30 Minuten) und Hamburg (45 bis 60 Minuten)sicher, von wo in die ICE-Verbindungen umgestiegen werden kann. Zwischen 8 und 23 Uhr verkehren jeweils ein Regionalexpress RE4 und eine Regionalbahn RB41 pro Stunde.

Darüber hinaus besteht eine Bahnverbindung RB76 der evb (Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH) nach Verden (Aller). Auf dieser Strecke verkehren ca. 13 Zugpaare, die jeweils knapp

20 Minuten benötigen. Zwischen 6 und 10 Uhr fahren die Bahnen stündlich, danach im Zweistundentakt, ab 16 Uhr wieder stündlich.

Damit kann der direkt am Untersuchungsgebiet gelegene Rotenburger Bahnhof als sehr gut an das Schienennetz angebunden bewertet werden, was sich auch an den starken Pendlerströmen zwischen Bahnhof und den großen Arbeitgebern in der Stadt zeigt, die zu den Stoßzeiten mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind. Die dafür erforderlichen Fuß- und Radwege weisen vielfach qualitative Mängel auf (Breite, Querungsmöglichkeiten, Oberflächenbeschaffenheit, Wegeführung etc.)

Busverkehr

Die Busverkehre sind in der Region Rotenburg wie überall im ländlichen Raum auf die nachfragestarken Zeiten und den Schülerverkehr ausgerichtet. Dies bedeutet, dass die Schwerpunktzeiten am Morgen, am Mittag sowie am Nachmittag liegen. Wochenenden, Zwischen- oder Abendzeiten werden im Regelfall nicht abgedeckt.

Der Stadtverkehr wird in Rotenburg vor allem vom Bürgerbus abgedeckt. Die beiden Rotenburger Bürgerbuslinien sind als Ringlinien angelegt. Die ringförmige Linienführung ermöglicht zwar einen effizienten Betrieb, sie ist allerdings nur für Fahrgäste ohne zeitliche Einschränkungen attraktiv.

Die Bürgerbuslinien 802 und 803 haben folgenden Streckenverlauf und fahren folgende Innenstadtthaltestellen an:

- 802 Bahnhof – Am Pferdemarkt – Am Wasser – Stadtkirche – Krankenhaus ... Wümmepark ... Neuer Markt – Wallbergstraße/Große Straße ... Nödenstraße/Ronolulu – Aalter Allee – Bahnhof ... Bahnhof
- 803 Bahnhof – Pferdemarkt – Mühlenstraße ... Unterstedt ... Burgstraße – Bahnhof

Die Bürgerbusse verkehren an Werktagen planmäßig. Zwischen 8 und 11 Uhr verkehren sie von Montag bis Sonnabend im Stundentakt, von Montag bis Freitag auch am Nachmittag zwischen 14 und 17 Uhr.

Vertiefende Bestandsuntersuchung



Abb. 44: Rotenburg im Schienennetz (Quelle: www.bahn.de, eig. Darstellung)

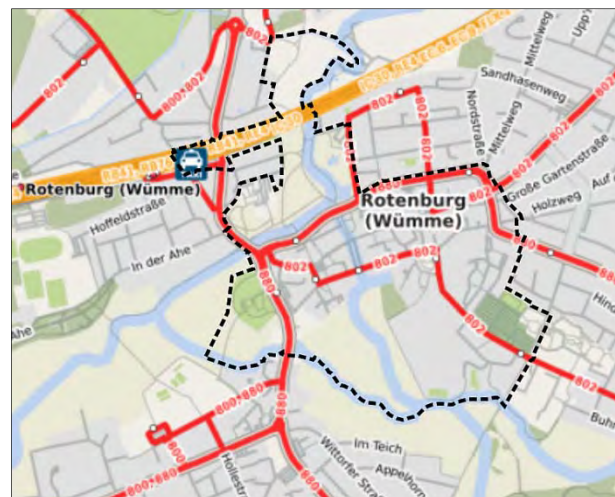


Abb. 45: Buslinienführung im Innenstadtbereich (Quelle: OSM, eig. Darstellung)



Abb. 46: Busverkehr in der Rotenburger Innenstadt: Bürgerbus in der Goethestraße

Darüber hinaus wird Rotenburg von elf Regionalbuslinien angefahren, von denen die meisten den Bahnhof anfahren. Die insbesondere auf Partygänger abzielenden Nachtbusse, die Meyers Tanzpalast in Wehldorf mit Rotenburg verbinden, fahren am Wochenende mehrere Haltestellen in der Innenstadt an.

Damit ist das linienmäßig betriebene Busangebot in der Rotenburger Innenstadt insgesamt für viele Fahrtzwecke nicht attraktiv genug, womit sich die starke Nutzung von Pkw und Fahrrädern erklären lässt.

Bedarfsverkehre

In Rotenburg können bedarfsorientierte Verkehre als Anrufbus oder als Anruflinientaxi geordert werden. Bei beiden Systemen ist eine vorherige telefonfonische Bestellung erforderlich, deren Vorlauf zwischen einer und mehreren Stunden liegt. Auch dieses Angebot unterliegt damit für viele Nachfragen zu starken Restriktionen und wird deshalb von einigen Nachfragemilieus als nicht sehr attraktiv eingestuft.

Carsharing

Seit Ende 2019 bieten die Stadtwerke Rotenburg einen elektrisch betriebenen Pkw für Carsharingkunden an. Der Standort befindet sich auf dem Parkplatz hinter dem Rathaus.

6.4.3 Verkehrsflächen in der Innenstadt

Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich

Seit 1995 existiert in Rotenburg ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, in dem besondere Regeln für das Parken und Geschwindigkeit gelten. Dieser Bereich deckt alle Straßen im engeren Innenstadtbereich außerhalb der Fußgängerzone und der Parkscheinzonen ab (s. Abb. 47, gelber Bereich). Der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich ist an seinen Ein- und Ausfahrten entsprechend beschildert, im Inneren jedoch nicht mehr. Hier gelten folgende Regeln:

- Die Höchstgeschwindigkeit ist auf 20 km/h begrenzt (Zeichen 274-20).
- Es gilt ein eingeschränktes Halteverbot (Zeichen 286).

Fußgängerzone

Streng genommen gibt es zwei Fußgängerzonenbereiche auf der Großen Straße in Rotenburg: Der westliche Teil beginnt an der Straße Am Pferdemarkt und endet am östlichen Ufer des Stadtstreeks, der östliche fängt ca. 60 Meter weiter an der Einmündung der Nödenstraße an und endet an der Einmündung der Wallbergstraße. Es gelten folgende Befahrungsregeln:

- Anwohner frei
- Radverkehr frei von 19 – 10 Uhr
- Lieferverkehr frei von 6 – 11 Uhr und von 19 – 22 Uhr

Die zeitlichen Restriktionen werden allerdings häufig nicht eingehalten und die Kontrolldichte reicht zur Verhinderung von Regelverstößen nicht aus.

Parken in der Rotenburger Innenstadt

Im öffentlichen Straßenraum gibt es drei Kategorien von Stellplätzen:

- Im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (s. Abb. 47, gelber Bereich) dürfen Fahrzeuge in der Hauptgeschäftszeit (Mo – Fr. 9-18 Uhr, Sa 9-13 Uhr) in gekennzeichneten Bereichen für maximal 2 Stunden kostenlos parken. Die Parkdauer ist durch eine Parkscheibe nachzuweisen.

- In der sog. Parkscheinzone gelten die gleichen Bedingungen. Allerdings ist hier ein Parkschein zu lösen, der für die erste angefangene Viertelstunde kostenlos ist, für die zweite Viertelstunde 10 Cent und für jede weitere halbe Stunde 50 Cent kostet. Die Kosten für zwei Stunden betragen also 1,60 €. Die Parkscheinzone liegt im Straßenzug „Am Wasser [östl. Seite] – Große Straße – Kirchstraße“ (s. s. Abb. 47, grüner Bereich).
- In allen anderen Straßen darf in gekennzeichneten Bereichen kostenlos und zeitlich unbegrenzt geparkt werden.

Neben den Parkmöglichkeiten im öffentlichen Straßenraum gibt es das Sparkassenparkhaus (Einfahrt über die Marktgasse), das auch längeres innerstädtisches Parken gegen eine entsprechende Gebühr ermöglicht. Hier liegt regelmäßig eine sehr geringe Auslastung vor, was vor allem an der Enge von Rampen und Parkplätzen, aber auch an der dunklen Atmosphäre, die insbesondere Frauen abstößt.

Darüber hinaus gibt es eine Reihe von Stellplätzen auf privaten und öffentlichen Grundstücken. Sehr viele von ihnen dienen als Kundenparkplätze, auf denen die Geschäftskunden für die Dauer ihres Einkaufs bzw. eine per Parkschein nachgewiesene maximale Parkdauer ihr Auto abstellen können. Im Stadthaus gibt es zudem eine Tiefgarage, deren vermietete Stellplätze allerdings nicht der Öffentlichkeit, sondern nur den privaten Nutzern zur Verfügung stehen.

Diese Kleinteiligkeit der Parkflächen führt einerseits zu einer relativ großen und gleichmäßigen Stellplatzverfügbarkeit in der Innenstadt, andererseits ergeben sich aber auch unerwünschte Nebeneffekte, wie etwa unnötiger Parksuchverkehr, die Entwertung des öffentlichen Straßenraums durch parkende Autos sowie vor allem die verbreitete Erwartungshaltung, möglichst nah an das Innenstadtziel heranzufahren und dort einen zielnahen und ebenerdigen Stellplatz finden zu können. Was in großen Einkaufszentren problemlos akzeptiert wird, nämlich an stark besuchten Tagen 200 bis 300 Meter zwischen Pkw-Stellplatz und Zielort zurückzulegen, findet in der Rotenburger Innenstadt keine Akzeptanz. Die Parkplatzsituation wirkt damit auch als Pullfaktor, der Pkw-Verkehre anzieht. Hier stellt sich die Herausforderung, das Parkplatssystem in Rotenburg völlig neu zu ordnen. Dies sollte auf Grundlage eines separaten Fachgutachtens erfolgen, das Aussagen zu Lage, Kapazität und Bauweise der zukünftigen Parkanlagen trifft. Eine Konzentration auf wenige und dann mehrgeschossige Parkanlagen würde viele positive Folgewirkungen für den öffentlichen Straßenraum und die bauliche Entwicklung bisheriger Stellplätze haben.

Die Lage und Struktur der Parkplätze stellen damit einen städtebaulichen Mangel dar, der im Kap. 7 vertieft dargestellt wird.

Parken am Bahnhof

Der Rotenburger Bahnhof wird stark von PendlerInnen – vor allem nach Bremen und Hamburg – in Anspruch genommen. Viele erreichen ihn mit dem Pkw und benötigen einen Parkplatz. Die vorhandenen Kapazitäten reichen mittlerweile nicht mehr aus, weshalb hier Neuordnungsbedarf besteht. Vom voraussichtlich 2021 stattfindenden Ausbau der bestehenden Parkflächen auf der Südseite des Bahnhofs wird eine gewisse Entlastung erwartet.

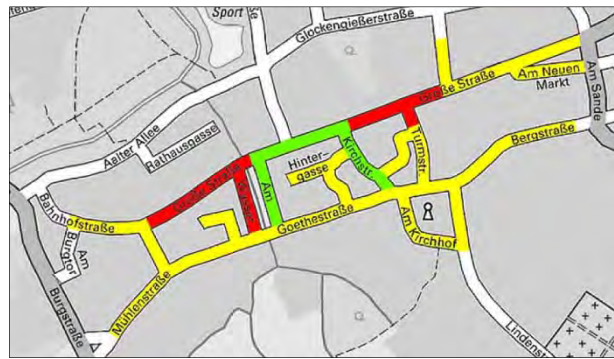


Abb. 47: Parkbereiche in der Rotenburger Innenstadt

Radverkehr

Der Radverkehr nimmt in Rotenburg – sowohl im Alltag als auch für touristische Zwecke – eine wichtige Stellung ein. Entsprechend war die Stadt Rotenburg (Wümme) 2015 Gründungsmitglied der Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/Bremen e. V. (AGFK). Eine Zertifizierung als „Fahrradfreundliche Kommune“ konnte bislang nicht erreicht werden, allerdings wurde von der AGFK eine Belobigung für die bisherigen Bemühungen ausgesprochen.

An vielen Stellen ist im Ortsbild die Wertschätzung für das Radfahren erkennbar, z.B.

- eine öffentliche Reparatursäule mit einer Auswahl der häufigsten Fahrradwerkzeuge sowie einer Luftpumpe zur kostenfreien Benutzung auf dem Pferdemarkt
- überall in der Innenstadt stehen Fahrradanhlenbügel zum diebstahlsicheren Abstellen
- häufige Freigabe von Einbahnstraßen für den Radverkehr entgegen der Fahrtrichtung
- ein dichtes Netz an für den Radverkehr vorgesehenen Radwegeverbindungen



Reparatursäule am Pferdemarkt



Fahrradanlehnbügel

Abb. 48: Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in der Rotenburger Innenstadt

Allerdings gibt es an vielen Stellen gerade für den Radverkehr Handlungsbedarf in Bezug auf die Radwegebeschaffenheit, die Wegeführung und die Sicherheit. Dieser Handlungsbedarf ist teilweise so groß, dass er einen städtebaulichen Mangel darstellt und in Kap. 7 behandelt wird.



Abb. 49: Unklare Wegeführungen am Pferdemarkt-Kreisel

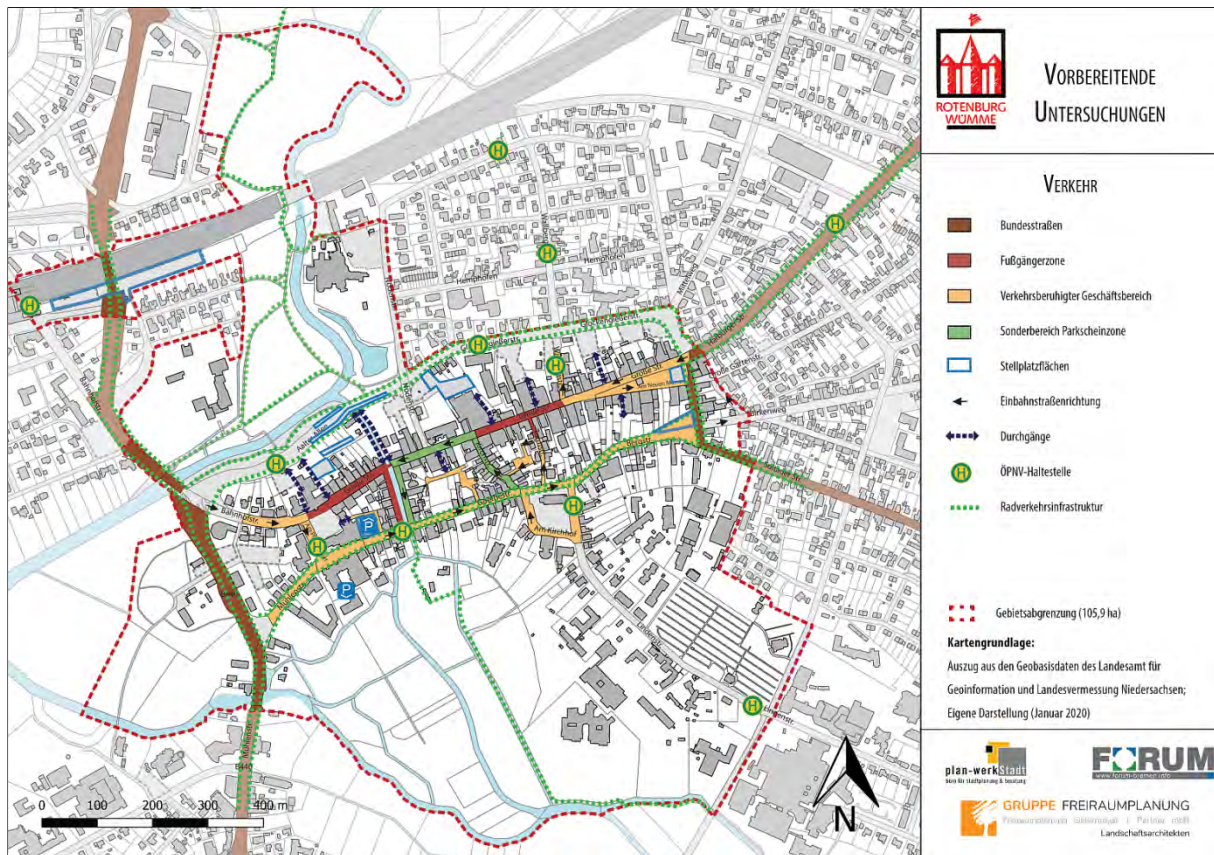


Abb. 50: Verkehrsflächen (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Öffentlicher Personennahverkehr	
Stärken / Potenziale	Schwächen / Risiken
Ehrenamtlich getragener Bürgerbus Starkes Radfahrinteresse in der Bevölkerung Hervorragender Bahnanschluss Radwegenetz vorhanden Quantitativ ausreichendes Stellplatzangebot Überregionaler Durchgangsverkehr berührt die Innenstadt nur am Rand	Hohe, aber kaum reduzierbare Verkehrsbelastung auf den Hauptverkehrsstraßen Unzureichende und widersprüchliche Radverkehrsführung durch die Innenstadt, insbesondere Große Straße und Goethestraße/Bergstraße Disperse und ungeordnete Stellplatzsituation v.a. entlang der Glockengießerstr.

6.4.4 Sicherheit und Verkehrsunfälle

Sicherheit

Die Stadt Rotenburg (Wümme) ist – wie auch der gesamte Landkreis – kein Kriminalitätsschwerpunkt. Dennoch gibt es auch hier Dinge, die ein subjektives Gefühl der Unsicherheit entstehen lassen, wie etwa eine in manchen Bereichen unzureichende Straßenbeleuchtung. Andererseits: Da die Innenstadt auch bewohnt wird, findet hier auch außerhalb der Geschäftszeiten soziale Kontrolle statt, was das Sicherheitsgefühl erhöht.

Sicherheitsrelevante Vorfälle sind vor allem Ladendiebstahl und Ruhestörung, aber auch provokatives Auftreten einzelner Bevölkerungsgruppen. Zwei Drittel aller Straftaten insgesamt werden aufgeklärt, bei den Wohnungseinbrüchen ist es gut ein Viertel. Seit einigen Jahren sinkt die Zahl der Straftaten.

Verkehrsunfälle

Die Unfallsituation wird von der Polizeidirektion Rotenburg statistisch erfasst und kann kartografisch ausgewertet werden.

Alle Verkehrsarten:

Über alle Verkehrsarten hinweg gibt es vier Unfallschwerpunkte (s. **Abb. 52**):

- Kreuzungsbereich Aalter Allee/Bahnhofstraße/Burgstraße: Dies ist die verkehrsreichste Kreuzung Rotenburgs.
- Kreuzungsbereich Aalter Allee/Glockengießerstraße/Nödenstraße. Hier existiert eine wichtige Querung der Aalter Allee und zur Durchfahrt in den südlichen Innenstadtbereich.
- Kreuzungsbereich Glockengießerstraße/Harburger Straße/Am Sande/Große Straße. Dieser Bereich soll zukünftig durch den Umbau in einen Verkehrskreisel entschärft werden.
- Einmündungsbereich Große Straße/Am Neuen Markt: Hier existiert durch die spitzwinkelige Abzweigung von Am Neuen Markt eine unübersichtliche Abbiegesituation.

Radverkehr

Die Verkehrsunfallstatistik erlaubt eine separate Betrachtung des Radverkehrs (s. Abb. 51).

- Der gesamte Straßenzug von der Mühlenstraße bis zur Bergstraße stellt eine hohe Gefahr für den Radverkehr dar. Dies verdeutlicht noch einmal die Notwendigkeit, diese Strecke fahrradfreundlich umzugestalten.
- Der Einmündungsbereich „In der Ahe“ ist ein weiterer Unfallschwerpunkt für den Radverkehr. Hier zweigt der Radverkehr in Richtung IGS und Bahnhof ab.
- Die anderen Häufigkeitsbereiche für Unfälle sind fast durchgängig Kreuzungs- oder Einmündungsbereiche im Innenstadtbereich.

Unfallarten

Auch bei den Unfallarten lassen sich räumliche Schwerpunkte erkennen (s. **Abb. 53** und **Abb. 54**):

- In der Mühlenstraße/Burgstraße dominieren Unfälle im Längsverkehr, also überwiegend Auffahrunfälle.
- Auch in der Glockengießerstraße sind Unfälle im Längsverkehr die umfänglichste Unfallart.
- In der Lindenstraße und Elise-Averdiekstraße treten Unfälle durch ruhenden Verkehr am häufigsten auf.
- Zwischen Mühlenstraße und Bergstraße ist die Bandbreite der Unfallarten am größten, mit einer leichten Dominanz „sonstiger Unfälle“

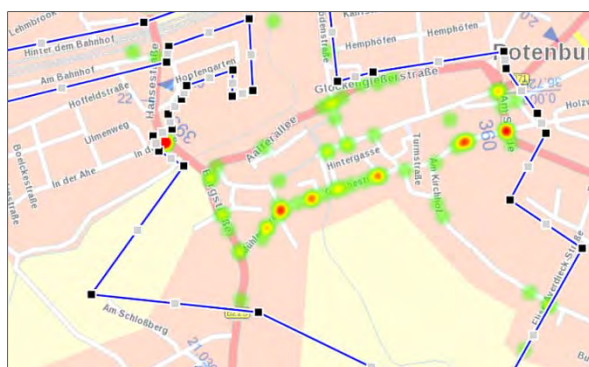


Abb. 51: Heatmap 2017 – 2019 (Unfälle Radverkehr) (Quelle: Polizeidirektion Rotenburg)

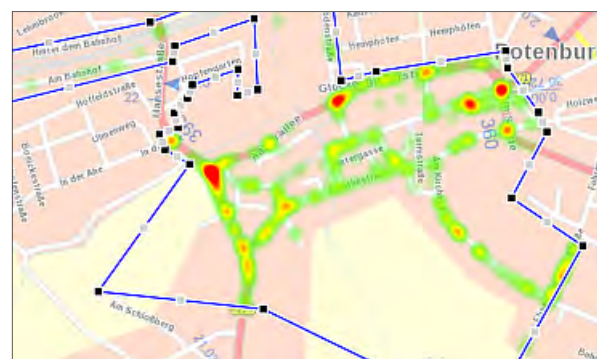


Abb. 52: Heatmap 2017-2019 (Unfälle insg.) (Quelle: Polizeidirektion Rotenburg)

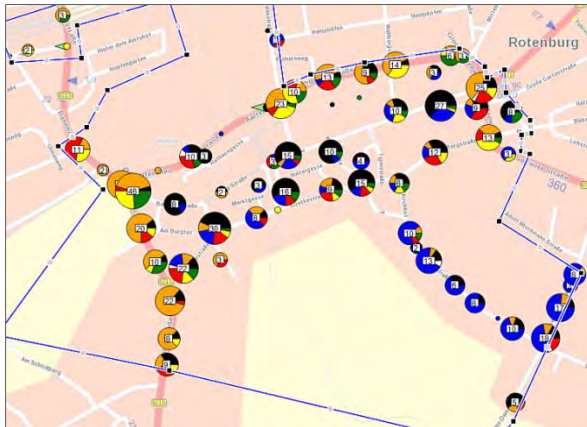


Abb. 53: Unfallarten 2017 – 2019 (Quelle: Polizeidirektion Rotenburg)

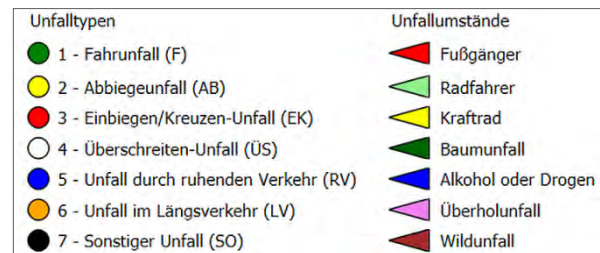


Abb. 54: Legende Unfallarten (Quelle: Polizeidirektion Rotenburg)

6.5 Soziodemographische Analyse

Im Untersuchungsgebiet „Innenstadt und Niederungen“ lebten Ende 2019 1.616 Menschen auf einer Fläche von 105,9 ha. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 1.526 Personen/km², wobei bei dieser Zahl die unbewohnten Flächen der Niederungen zu berücksichtigen sind. Für das gesamte Stadtgebiet Rotenburgs beträgt die Einwohnerdichte 222 Personen/km².

Die Stadt Rotenburg (Wümme) hat in den vergangenen Jahren stetig an Bevölkerung gewonnen, in den vergangenen 50 Jahren um 18%. Diese Entwicklung kann vor allem auf Wanderungsgewinne zurückgeführt werden (vgl. ISEK). Diese resultierten vor allem aus Zuwanderungen von deutschstämmigen SpätaussiedlerInnen, aus der Erweiterung der EU-Arbeitnehmerfreizügigkeit sowie aus dem Zustrom von Geflüchteten.

Im Folgenden wird ein – sofern die vorliegenden Daten und Informationen es zulassen – vertiefender Blick auf die Bevölkerungsstruktur im Untersuchungsgebiet Innenstadt geworfen. Da keine Vergleichsdaten vorliegen, können zu den verschiedenen Themenschwerpunkten keine zeitlichen Verläufe herausgearbeitet werden.

6.5.1 Altersstruktur

Das Untersuchungsgebiet Innenstadt weist im Vergleich zur Kernstadt und dem Untersuchungsgebiet „Auf dem Loh“ eine wesentlich ältere Bevölkerung auf. Das Durchschnittsalter beträgt in der Innenstadt am 31.12.2019 47,4 Jahre (Kernstadt 44,6 Jahre, Auf dem Loh 42,3 Jahre). Außerdem ist gegenüber den beiden Vergleichsgebieten eine relativ deutliche Abweichung der jüngeren und älteren Alterskohorten (tw. auch nach Geschlecht) feststellbar.

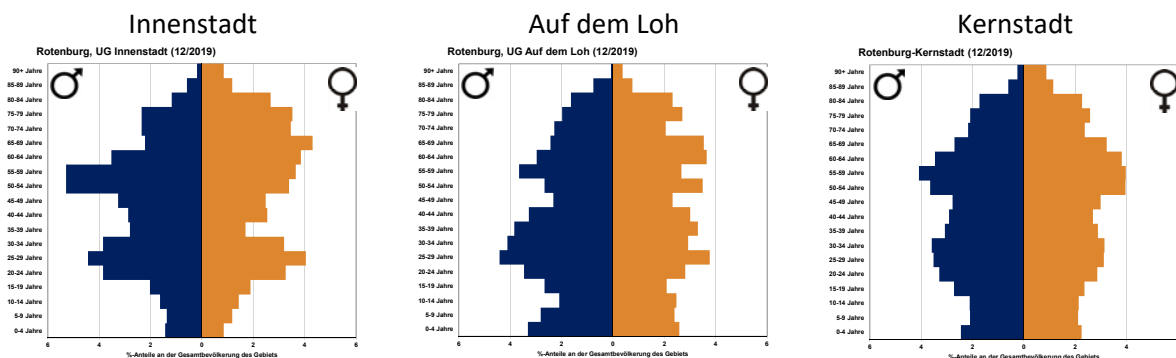


Abb. 55: Altersstruktur in den beiden Untersuchungsgebieten und der Kernstadt Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme), eig. Darstellung

Ursächlich hierfür sind verschiedene Faktoren:

- Die Innenstadt stellt kein attraktives Wohnquartier für Familien mit Kindern dar. Hier siedeln sich eher Nachfragergruppen an, die andere Standortvorteile schätzen.
- Viele GeschäftsinhaberInnen sind gesetzteren Alters und bewohnen die Wohnungen über ihren Geschäften selber.
- Die Innenstadt stellt mit ihrem Angebot an Waren, Dienstleistungen und Gesundheitsinfrastruktur einen attraktiven Wohnstandort für SeniorInnen dar.

Eine geografisch kleinteiligere Betrachtung ist auf der Ebene der Wahlbezirke möglich, die aber anders zugeschnitten sind als das Untersuchungsgebiet. Dennoch wird auch hier deutlich, dass die Innenstadt (inklusive der Rotenburger Werke) zu den bevölkerungsältesten Teilen Rotenburgs gehören: Hier liegt der Aging-Index¹ über 200 (s. **Abb. 56**) und der Anteil der über 64-Jährigen bei 30 Prozent.

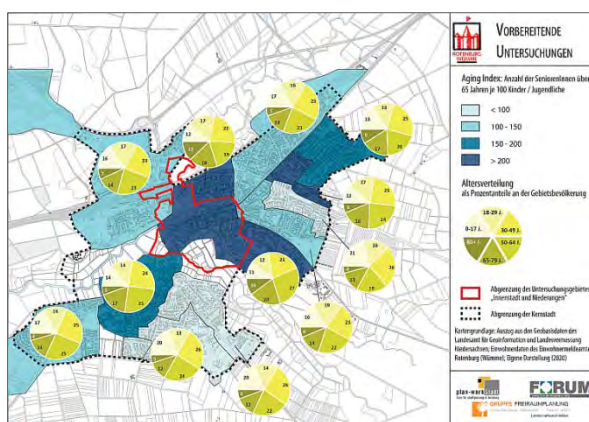


Abb. 56: Aging Index und Altersverteilung (vergrößerte Darstellung im Anhang)

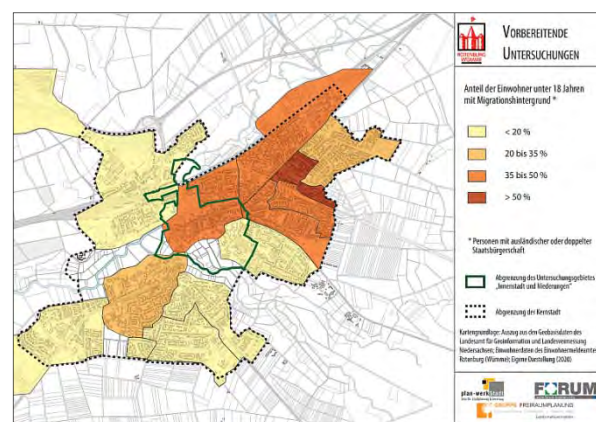


Abb. 57: Anteil der BewohnerInnen unter 18 Jahren mit Migrationshintergrund (vergrößerte Darstellung im Anhang)

Im Umkehrschluss bedeutet das nicht, dass hier auch insgesamt weniger junge Menschen wohnen. Von besonderem Interesse sind dabei die EinwohnerInnen unter 18 Jahren mit ausländischer oder doppelter Staatsbürgerschaft, da hier ein besonderer Unterstützungsbedarf vermutet werden kann. Es wird deutlich, dass der Bereich südwestlich der Soltauer Straße – also auch das Gebiet der Rotenburger Werke – mit einem Anteil von unter 20% tatsächlich nur relativ wenige ausländische Kinder und Jugendliche aufweist. Dagegen liegt der Anteil im Wahlbezirk, zu dem der eigentliche Innenstadtbereich (aber auch das Wohnquartier bis zur Ringstraße) gehört, in einer Größenordnung zwischen 35 und 50 %, was die zweithöchste von vier Kategorien darstellt (s. **Abb. 57**). Dies kann als Hinweis auf spezifische Unterstützungsbedarfe dieser Bewohnergruppe gewertet werden.

6.5.2 Internationalität

Ähnliches gilt auch insgesamt für den Anteil von Menschen mit ausländischer Nationalität: Während er im die Rotenburger Werke umfassenden Wahlbezirk unter 10% liegt, beträgt er im Wahlbezirk der Innenstadt 20 bis 30 % (s. **Abb. 58**). Für das Untersuchungsgebiet insgesamt führt das zu einem Ausländeranteil von 19,6 % (s. **Abb. 59**).

¹ Anzahl der SeniorInnen über 65 Jahre je 100 Kinder/Jugendliche

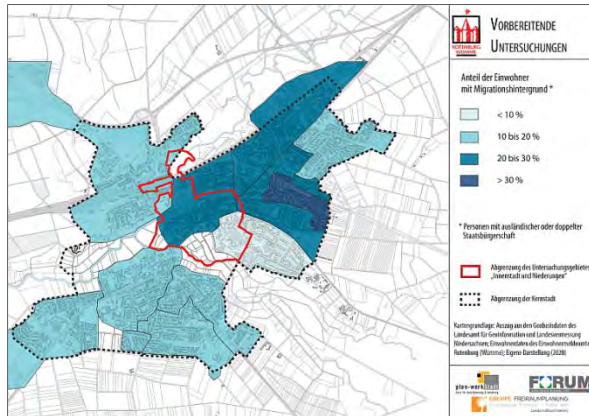


Abb. 58: Anteil der EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund (vergrößerte Darstellung im Anhang)

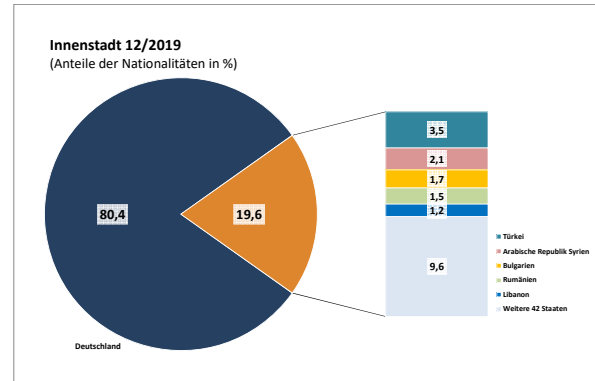


Abb. 59: Nationalitäten in der Innenstadt

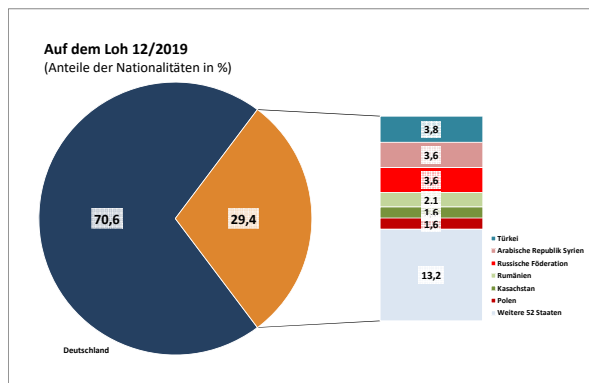


Abb. 60: Nationalitäten Auf dem Loh

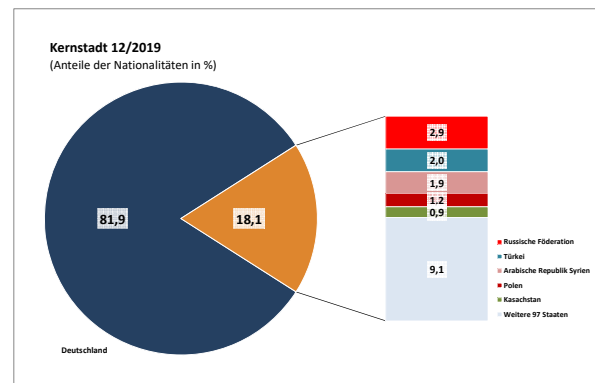


Abb. 61: Nationalitäten in der Kernstadt

Die verschiedenen Nationalitäten sind in den Vergleichsgebieten unterschiedlich stark vertreten. In der Innenstadt kommen mit 3,5% die meisten Ausländer aus der Türkei, die Arabische Republik Syrien (2,1%) und Bulgarien (1,7%) folgen. Russische BewohnerInnen stellen eine Minderheit unter den Ausländern dar. Im Wohngebiet Auf dem Loh stellen die Türkei (3,8%) und die Arabische Republik Syrien (3,6%) ebenfalls die höchsten Anteile, danach folgt aber die Russische Föderation (3,6%). In der gesamten Kernstadt ist dagegen die Russische Föderation am stärksten vertreten.

6.5.3 Bevölkerungsbewegung

Für die Analyse kleinräumiger Bevölkerungsbewegungen ist man auf die kommunale Statistik angewiesen, die allerdings – im Gegensatz zum Landesamt für Statistik Niedersachsen – keine Zeitreihen ermöglicht, sondern nur die Entwicklung eines Jahres widerspiegelt.

Der bestimmende Faktor der Bevölkerungsentwicklung ist in vielen Städten (so auch in Rotenburg) das Wanderungsgeschehen. Hier gab es im Jahr 2019 98 mehr Zu- als Wegzüge, während der natürliche Bevölkerungssaldo einen Wert von -13 aufwies (mehr Todesfälle als Geburten). Beide Faktoren wurden maßgeblich von Personen mit deutscher Staatsangehörigkeit getragen. Bei der natürlichen Bevölkerungsentwicklung gab es jedoch bei Ausländern und Personen mit doppelter Staatsangehörigkeit jeweils ein leichtes Plus. Insgesamt nahm die Bevölkerung in der Innenstadt 2019 um 85 Personen zu (49 Deutsche, 36 Ausländer).

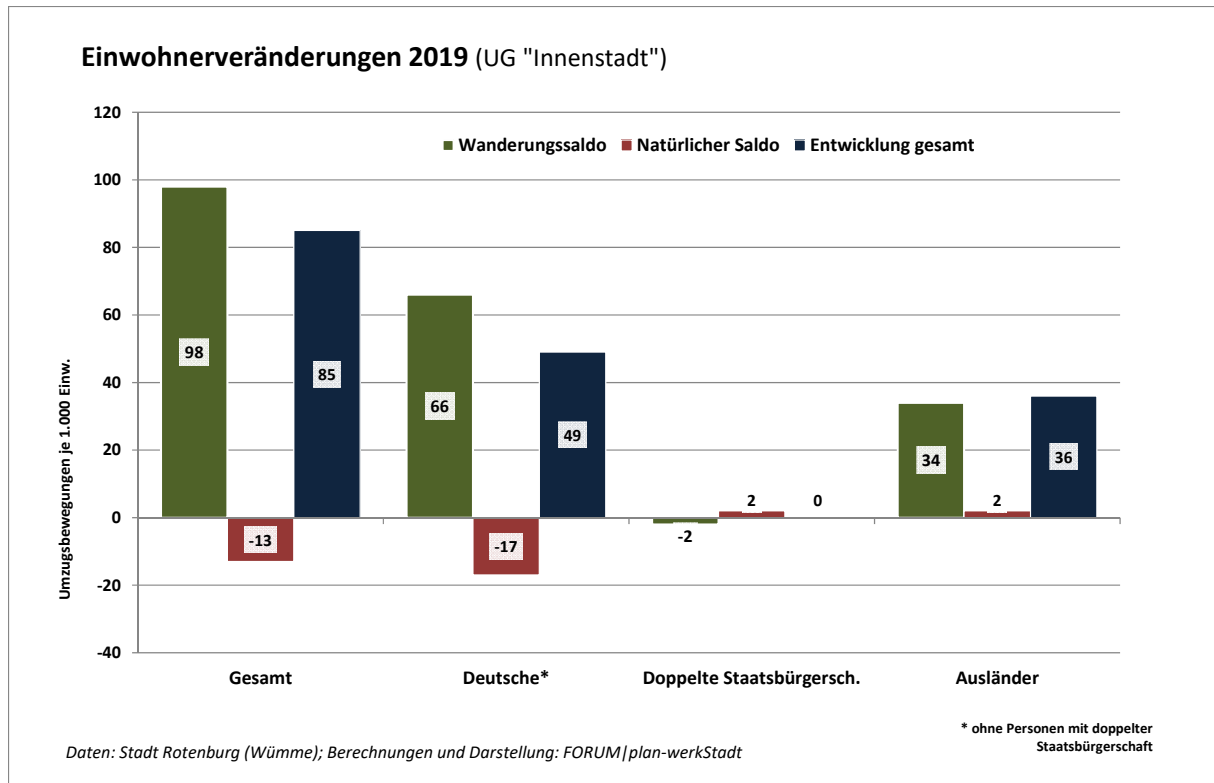


Abb. 62: Bevölkerungsentwicklung der Innenstadt 2019 nach Nationalitäten

Betrachtet man nicht die absoluten Zahlen sondern die relative Entwicklung innerhalb der jeweiligen Bevölkerungsgruppe indem man sie auf 1.000 Personen bezieht, so zeigt sich, dass es im Jahr 2019 einen überproportional starken Zuzug von Ausländern in die Innenstadt gegeben hat.

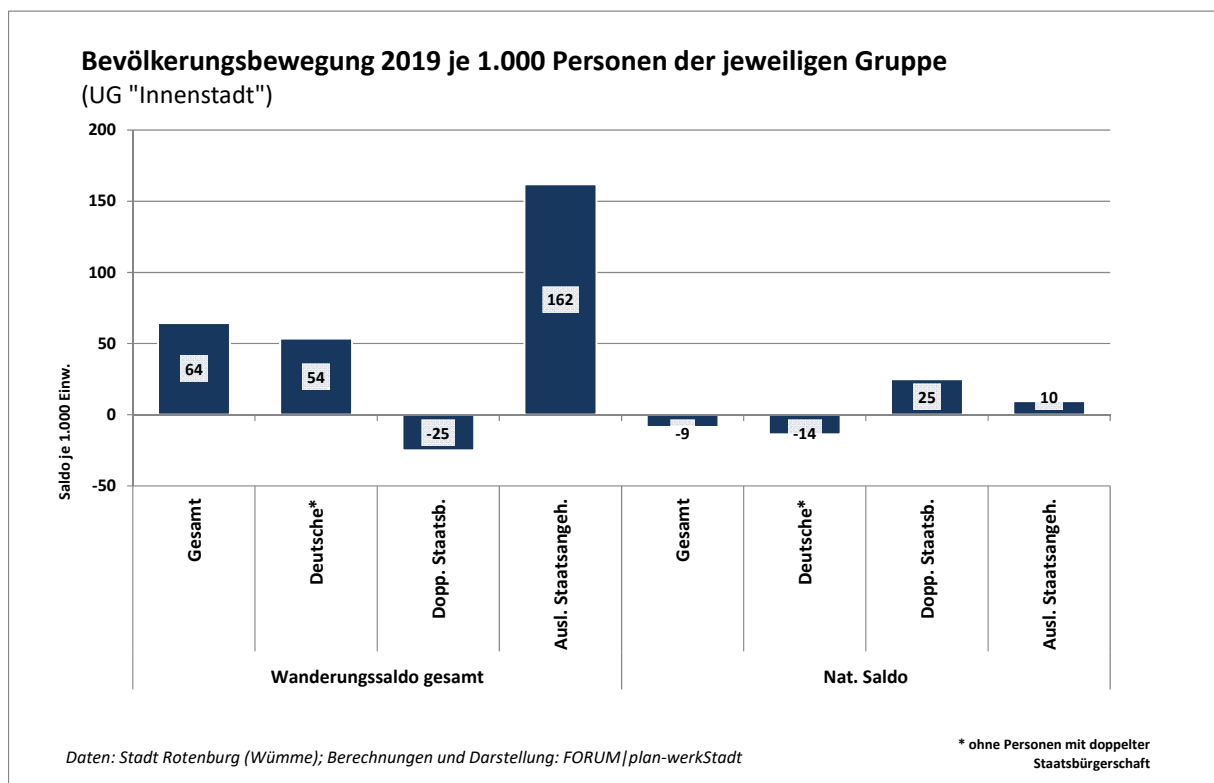


Abb. 63: Relative Bevölkerungsentwicklung der Innenstadt 2019 nach Nationalitäten

Insgesamt weist damit die Innenstadt die stärkste relative Einwohnerfluktuation aller Vergleichsgebiete auf.

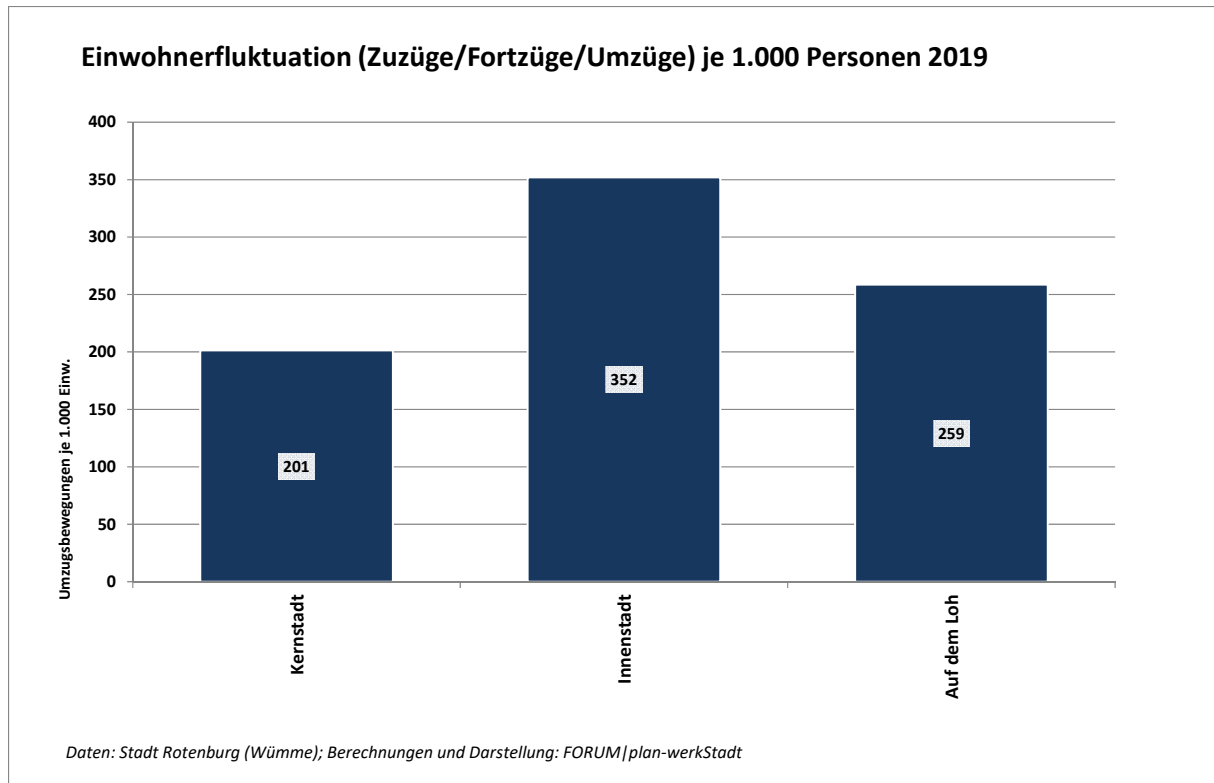


Abb. 64: Einwohnerfluktuation im Jahr 2019

7 Nachweis Städtebaulicher Missstände gem. § 136 BauGB

Laut §136 (2) BauGB „[liegen] städtebauliche Missstände [...] vor, wenn

- 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
- das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen.“

Somit unterscheidet das Baugesetzbuch zwei Arten städtebaulicher Missstände: Einerseits substantielle baulich-städtebauliche und andererseits funktionale Missstände. In §136 (3) konkretisiert das Baugesetzbuch die städtebaulichen Missstände, indem es bei der Beurteilung über das Vorliegen von Missständen die Berücksichtigung insbesondere der folgenden Aspekte einfordert:

„die Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder die Sicherheit der in dem Gebiet wohnenden und arbeitenden Menschen in Bezug auf

- die Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
- die bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
- die Zugänglichkeit der Grundstücke,
- die Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
- die Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
- die Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
- die vorhandene Erschließung,
- die energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebiets unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung;
- die Funktionsfähigkeit des Gebiets in Bezug auf
- den fließenden und ruhenden Verkehr,
- die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebiets unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich,
- 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.“

Zur Bestimmung und zur Lokalisierung städtebaulicher und funktionaler Missstände im Untersuchungsgebiet „Innenstadt“ erfolgt die Beurteilung der örtlichen Gegebenheiten entsprechend des § 136 (3) BauGB auf Grundlage der Bestandserhebung und -analyse (vgl. ISEK). Zudem werden wesentliche Grundzüge der demografischen Entwicklung und sozialen Zusammensetzung der EinwohnerInnen im Untersuchungsgebiet sowie die wirtschaftliche Situation dargestellt.

Die städtebaulichen Strukturen im Untersuchungsgebiet weisen diverse Defizite auf, die als städtebauliche Missstände oder funktionale Defizite zu definieren sind und im Folgenden zusammenfassend skizziert werden.

Die Innenstadt hat keine städtebauliche Außenwirkung

Um die zentrale Einkaufsstraße zu entlasten, wurde am Innenstadtrand der Straßenzug Glockengießerstr./Aalter Allee als Umgehung ausgebaut. Auf diese Weise wurde die ehemalige Rückseite der Innenstadtgrundstücke zur neuen Vorderseite für den passierenden Verkehr. Diesem Bedeutungswandel wird die straßenbegleitende Bebauung – sofern es sie überhaupt gibt – keinesfalls gerecht. Lediglich nördlich der Glockengießerstraße bilden die straßenbegleitenden Gebäude einen städtebaulich Rahmen, auf der südlichen Seite fehlt er völlig. Im weiteren Verlauf der Aalter Allee bestimmen die Wümmeniederung auf der nördlichen und verschiedene als Parkplätze genutzte und teilweise diffus mit Bäumen bestandene Flächen auf der südlichen Straßenseite das Bild. Eine gestalterische Fassung – etwa durch Alleebäume oder straßenbegleitende Bebauung, die die den Verkehrsraum auch als städtischen Raum definieren, fehlt hier völlig. Da dieser Straßenzug aber die zentrale Verbindung zwischen den die Stadt durchquerenden Bundesstraßen bildet, wird hierüber auch das Bild Rotenburgs nach außen bestimmt und damit das Image der Innenstadt als „ungestaltet“ vermittelt.

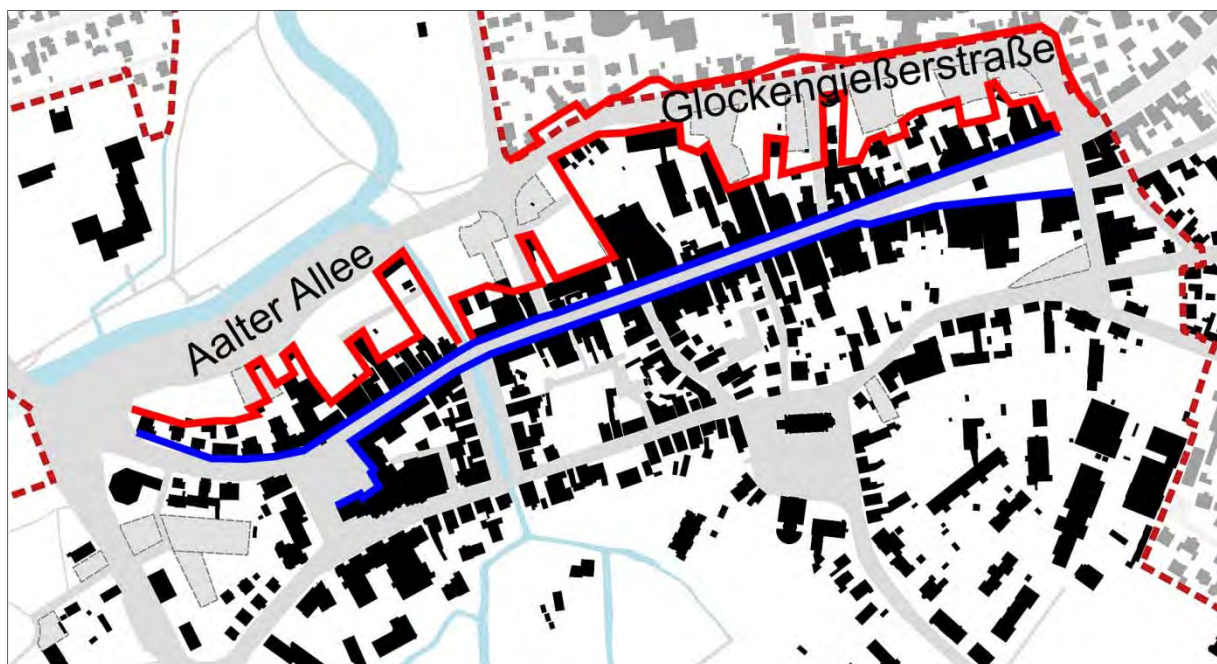


Abb. 65: Städtebauliche Fassung der Aalter Allee/Glockengießerstr. (Schwarzplan)



Abb. 66: Nicht existente städtebauliche Fassung des Innenstadtrandes

Hinzu kommt in Rotenburg das Fehlen einer Innenstadttypik. Eigentlich sind die Zentren historisch gewachsener Städte an zwei Kennzeichen zu erkennen, die die historischen Pole der Macht widerspiegeln: Kirche und Rathaus, die üblicherweise an zentralen Plätzen oder Sichtachsen stehen und die

Stadtsilhouette bestimmen. Aber weder die Stadtkirche am Kirchplatz noch das Rathaus am Pferdemarkt sind von den verkehrlich relevanten Innenstadträndern her zu erkennen. Dies wird auch dadurch erschwert, dass fast alle äußeren Zufahrten zur Innenstadt nicht als Sichtachsen mit einem markanten Bauwerk an ihrem innerstädtischen Ende angelegt sind, sondern einen kurvigen Verlauf nehmen, der keinen Blick auf Innenstadt typische Strukturen ermöglicht. Die einzige Ausnahme stellt die Zufahrt über die Harburger Straße dar, von der aus man zumindest einen Blick auf den Anfang des als innerstädtisch erkennbaren Geschäftsbereichs werfen kann.

Für FußgängerInnen stellt sich die Situation etwas anders dar: Mit dem „Goldenen Tor“ wird der breite Fußweg, den täglich viele ArbeitsplatzpendlerInnen vom Bahnhof in die Innenstadt nutzen, gekennzeichnet.



Zufahrt vom Bahnhof



Zufahrt von der Aalter Allee in die Bahnhofstraße



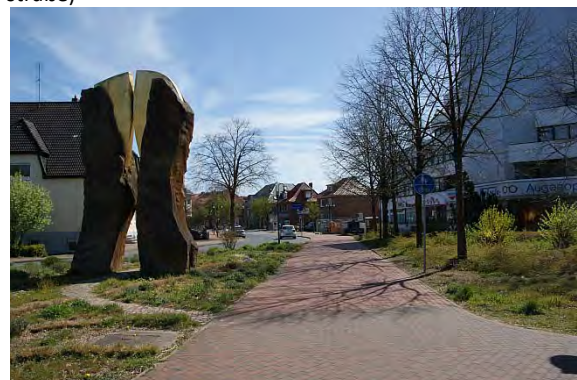
Zufahrt von der Harburger Straße



Zufahrt von der Mühlenstraße (rechts in Richtung Goethestraße)



Zufahrt von der Soltauer Straße (links die Bergstraße)



Goldenes Tor: Fußweg entlang der Bahnhofstraße Richtung Innenstadt

Abb. 67: Eingangssituationen in die Rotenburger Innenstadt

Damit fehlen gleich mehrere Innenstadtbezüge, die typischerweise das städtebauliche Erscheinungsbild von Zentren bestimmen. Die Vorzüge der Rotenburger Innenstadt zeigen sich dann erst, wenn man sie betreten hat, aber nicht von außen.

Es wird empfohlen, die Stadteingänge durch baulich-gestalterische Maßnahmen zu betonen.

Rotenburg leidet unter starkem Automobilverkehr

Bei Veranstaltungen und Befragungen wird immer wieder die Verkehrsbelastung der Rotenburger Innenstadt als zentrales Problem benannt. Insbesondere zu den Stoßzeiten zeigt sich, dass der Ausbau des Straßennetzes mit den gewachsenen Verkehrsströmen nicht hat Schritt halten können. Die Belastungen treten vor allem auf der B 440 (Mühlenstraße/Burgstraße/Bahnhofstraße/Hansestraße) und in der Aalter Allee/Glockengießerstraße/Am Sande auf. Ursache ist sowohl der Durchgangsverkehr, als auch der Binnenverkehr von Beschäftigten, KundInnen und SchülerInnen.

Eine in der Vergangenheit diskutierte Umgehungsstraße ist allerdings auf absehbare Zeit nicht in Planung – im Bundesverkehrswegeplan 2030 ist ein derartiger Straßenneubau jedenfalls nicht vorgesehen.



Stau an der Amtsbrücke



Stau auf der Aalter Allee

Abb. 68: Verkehrsbelastung in der Rotenburger Innenstadt

Rotenburg ist eine „Stadt am Wasser“ – aber das merkt man nicht

Nicht umsonst umfasst das Untersuchungsgebiet sowohl die Innenstadt als auch die angrenzenden Gewässerniederungen. Das Stadtgebiet ist von zahlreichen Fließgewässern und Gräben durchzogen. Der westliche Teil der Innenstadt ist sogar an drei Seiten von Gewässern umgeben. Man könnte Rotenburg also mit einigem Recht als „Stadt am Wasser“ charakterisieren. Aber: Man merkt es im Stadtbild kaum. Dies hat vor allem historische Gründe, da die Gewässer – bis auf wenige Wassermühlen – keine wirtschaftliche Bedeutung hatten, durch Überschwemmungen eher als Bedrohung wahrgenommen wurden und sich demzufolge (fast) keine Siedlungstätigkeit an ihren Ufern entfaltete. Dies tat der Ökologie gut, dem Stadtbild aber nicht. Nicht umsonst sind Wasserlagen in anderen Städten hochattraktive Standort für Wohnen, Arbeiten und Freizeit.

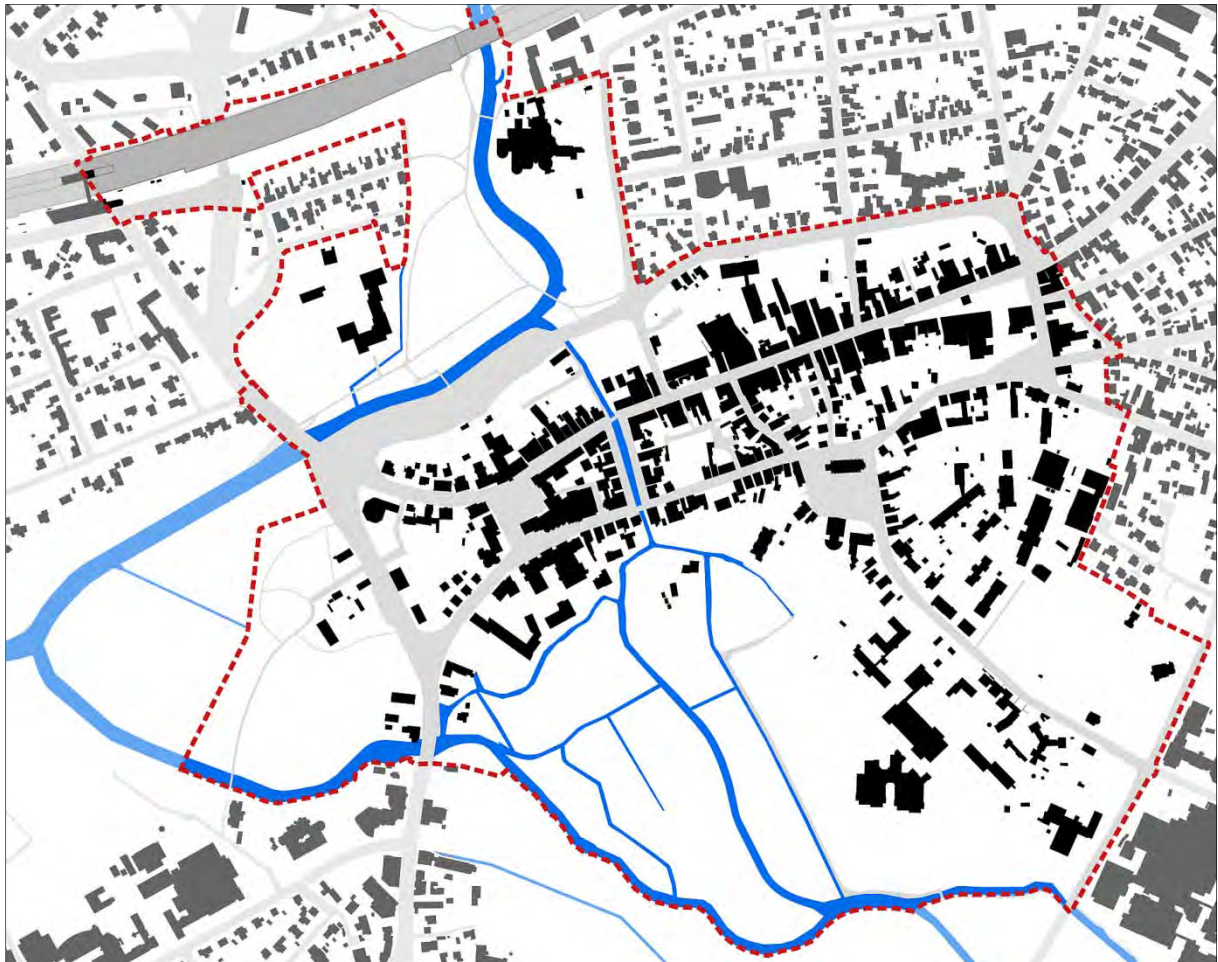


Abb. 69: Gewässer im Innenstadtbereich

In der Folge gibt es nur wenige Orte, an denen Wasser im Stadtbild erlebbar ist. Das sind zum einen die Straßen- und Wegebrücken und zum anderen der Stadtstreek, der als einziges Gewässer die Innenstadt direkt durchfließt. Allerdings gibt es hier im Hinblick auf die Erlebbarkeit des Wasserlaufs erhebliches Verbesserungspotenzial. So gibt es zwar beiderseits Zugangsmöglichkeiten zu den kleinen Aufenthaltsbereichen am Gewässerrand, diese sind aber durch Zäune abgetrennt und auf der östlichen Seite durch Parkplätze blockiert.

Es wird empfohlen, die Erlebbarkeit des Elements „Wasser“ im Innenstadtbereich zu erhöhen. Hierfür bietet sich insbesondere der Stadtstreek an.



Sitzmöglichkeit am Stadtstreek

Zugeparkte und umzäunte Zugänge zum Stadtstreek

Abb. 70: Erlebbarkeit des Stadtstreeks

Rotenburg hat zwei getrennte Fußgängerzonenbereiche

Die Große Straße bildet in Rotenburg die Fußgängerzone. Allerdings ist sie zweigeteilt: Der westliche Teil reicht vom Pferdemarkt bis zur Geranienbrücke, von dort aus auf der westlichen Seite von Am Wasser bis zur Goethestraße (s. **Abb. 71**, rote Signatur). Danach ist die Große Straße ab dem östlichen Arm von Am Wasser bis zur Kirchstraße mit Tempo 20 befahrbar und als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich ausgewiesen. Ab der Kirchstraße bis zur Wallbergstraße ist die Große Straße dann wieder Fußgängerzone.

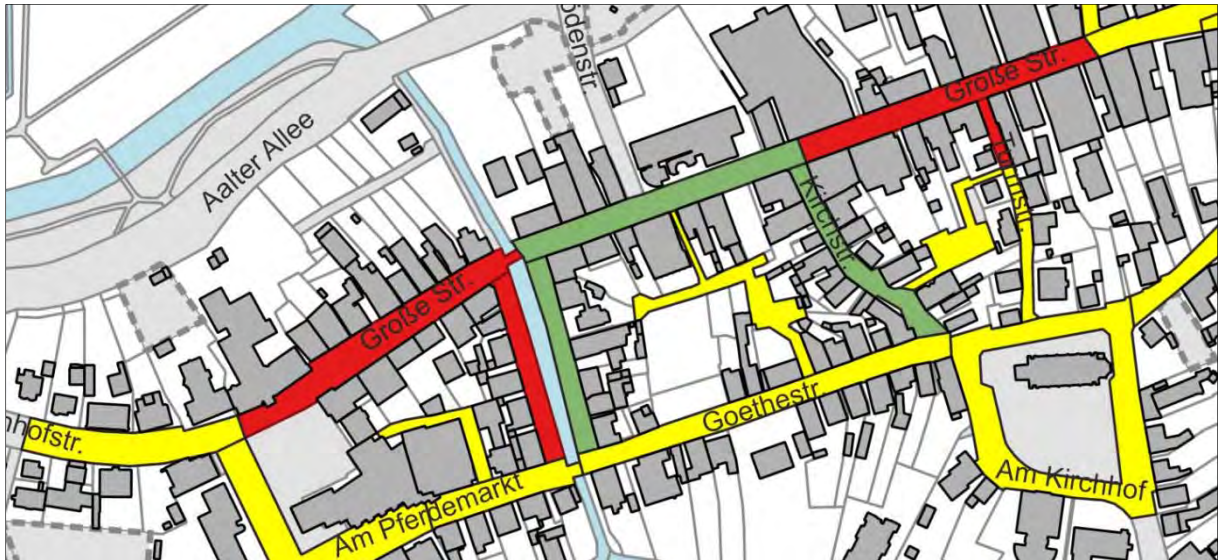


Abb. 71: Fußgängerzonenbereiche und Parkscheinzone

Dieses Konzept ist ein Ergebnis des vergangenen Sanierungsverfahrens, in dem nicht der gesamte Straßenzug zwischen den beiden großen Plätzen zu einer Fußgängerzone gewidmet wurde, da Rotenburg (Wümme) und sein Einzugsbereich dafür zu klein sei – so die damalige Bewertung. Außerdem hätte eine räumlich begrenzte Öffnung für den Straßenverkehr auch den Vorteil, dass eine Fahrt zwischen nördlichem und südlichem Innenstadtbereich nicht mit großen Umwegen über die Randstraßen verbunden sei, sondern auf kurzem Wege erfolgen könne.

Im Ergebnis hat dies zu folgenden Effekten geführt:

- Die geografische Mitte der Innenstadt wird stark vom Kfz-Verkehr geprägt.
- Die Flächen für PassantInnen, KundInnen und BesucherInnen beschränken sich in diesem Bereich auf die beiden seitlichen Bürgersteige und nehmen nicht die gesamte Straßenbreite ein.
- Das Vorhandensein von (wenigen) Stellplätzen in diesem Bereich verleitet dazu, direkt in die Innenstadt hineinzufahren. Sind diese Parkplätze belegt, entsteht innerstädtischer Parksuchverkehr.
- Das Vorhandensein von Parkplätzen schränkt den Geschäftsbesatz in diesem Bereich auf jene AnbieterInnen ein, die sich einen Erreichbarkeitsvorteil für Autofahrer erhoffen. Geschäfte, die ein gestalterisch anspruchsvolles Umfeld benötigen, werden eher andere Innenstadtlagen bevorzugen.

Es wird empfohlen, die Straßenraumgestaltung in der Parkscheinzone aufenthaltsfreundlicher zu gestalten. Für den Umgang mit den dort vorhandenen Parkplätzen sollte ein nachgeschaltetes Verkehrsgutachten Vorschläge machen.

Sanierungsbedarf an ortsbildprägenden Gebäuden

Angesichts des geringen Besatzes stilistisch einheitlicher Bausubstanz ist es besonders wichtig, dass die bedeutenden und das Ortsbild besonders stark prägenden Gebäude ein ansprechendes Erscheinungsbild und keinen Sanierungsstau aufweisen. Die Bandbreite reicht dabei von Schönheitsreparaturen – wie abgeplatzten Putzstellen – über bestandserhaltende Maßnahmen bis hin zur Grundsanierung.

Das Sanierungsverfahren sollte hierfür Fördermittel bereitstellen.



Abb. 72: Sanierungsbedarf an ortsbildprägenden Gebäuden

Gestaltungsmängel bei ortsbildprägenden Gebäuden

Trotz einer nur noch wenige historische Gebäude umfassenden Bebauungsstruktur vermittelt die Rotenburger Innenstadt aufgrund der Höhe, Kubatur und Formensprache der Gebäude das relativ einheitliche Bild einer Kleinstadt (oder kleinen Mittelstadt) im ländlichen Raum. An einigen Stellen wird dieser Eindruck jedoch durchbrochen. Dies geschah in der Vergangenheit besonders dort wo versucht wurde, großstädtisch zu wirken und die tradierte Bauweise und Maßstäblichkeit zu verlassen. Eine derartige Auffassung war z.B. ein typisches Muster der 1970er und 1980er Jahre. In Rotenburg (Wümme) ist dies besonders an den Eingängen zur Innenstadt zu beobachten, wo einzelne Gebäude als städtebauliche Dominanten platziert wurden: Das Ärztehaus an der Ecke Burgstraße/Bahnhofstraße und das Wohn- und Geschäftshaus Am Neuen Markt 8-10 sind entsprechende Beispiele, die ohne maßstäblichen oder gestalterischen Bezug zu benachbarten Baustrukturen als Einzelobjekte errichtet wurden. Diese Wirkung mag zwar inzwischen durch Gewöhnungseffekte in der Sichtweise der Bevölkerung relativiert sein, aus städtebaulicher Sicht wirkt dieser Mangel aber weiter fort.

Auch das bisherige Postgebäude fällt in diese Kategorie. Allerdings wird es nur noch kurz Bestand haben und einem Neubau weichen. Anders z.B. das Ärztehaus: Es wurde erst vor kurzem renoviert. Hier wurde die Chance vertan, die für Rotenburger Verhältnisse nicht passende Gestaltung durch bauliche Anpassungsmaßnahmen zu reduzieren. Darüber hinaus weist Rotenburg weitere Ortsbildstörungen auf (s. Kap. 6.2.2).

Es wird empfohlen, bei zukünftigen bauordnungsrechtlichen Überprüfungen (also z.B. Umbaumaßnahmen) bei den als ortsbildstörend klassifizierten Gebäuden auf eine bessere gestalterische Integration in das bauliche Umfeld hinzuwirken.



Ärztelhaus am Eingang zur Innenstadt



Wohn- und Geschäftshaus Am Neuen Markt



Bisheriges Postgebäude

Abb. 73: Gestaltungsmängel bei ortsbildprägenden Gebäuden

Leerstandsentwicklung

Die Leerstandssituation ist in der Rotenburger Innenstadt noch nicht stark ausgeprägt. So ist kein harter struktureller Leerstand zu erkennen und es gibt kein ausgeprägtes Problem mit Schrottimmobilen. Allerdings zeigt die Entwicklung (s. Kap. 6.2.2), dass sich die Anzahl leer stehender Immobilien seit dem Jahr 2016 verdoppelt hat.

Die Gründe für Leerstand sind vielfältig und können beim konkreten Objekt liegen (z.B. Sanierungsstau, ungünstiger Grundriss), bei den EigentümerInnen (z.B. mit Vermietung überfordert/uninteressiert, überhöhte Mietpreisforderungen) oder bei Lagenachteilen der Immobilie. Die Folgewirkungen der Corona-Krise werden diesen Trend möglicherweise noch verstärken, so dass weitere (Teil-)Leerstände folgen und das Problem offensichtlicher werden lassen könnten.

Hier sollte bereits präventiv eingegriffen werden, um die Leerstandsproblematik nicht als Auslöser einer negativen Dynamik (sog. Trading-down-Effekt) wirken zu lassen.



Mühlenstraße 10



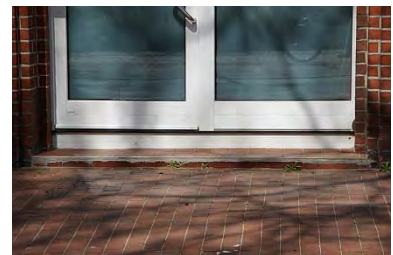
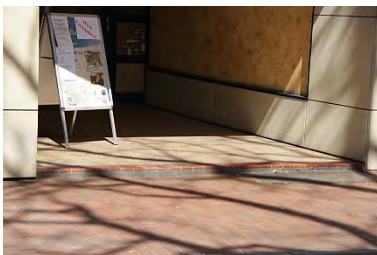
Goethestraße 27

Abb. 74: Auswahl von leer stehenden Gebäuden

Es wird empfohlen, die regelmäßigen Leerstandsuntersuchungen fortzuführen und bei Auftreten von strukturellem Leerstand geeignete kommunale Unterstützungsmechanismen – wie etwa Beratung oder Aktivierung – einzusetzen.

Mangelnde Barrierefreiheit an Gebäuden und im öffentlichen Raum

Räumlich-bauliche Barrieren können sowohl an einzelnen Gebäuden auftreten, als auch im öffentlichen Raum. Ein Streifzug durch die Rotenburger Innenstadt offenbart bei vielen Gebäuden eine Stufigkeit, die den Zugang zum Haus erschwert oder sogar unmöglich macht. Die folgenden Fotos stellen eine unsystematische Auswahl dar.



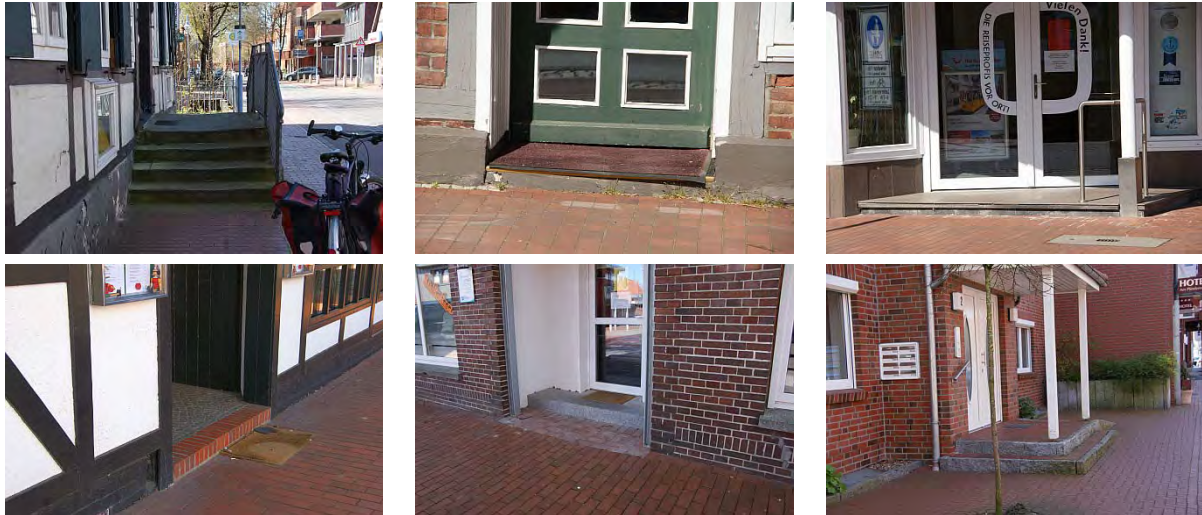


Abb. 75: Beispiele für Hauseingänge mit mangelnder Barrierefreiheit

Neben Wohn- und Geschäftshäusern sind auch Bürogebäude von mangelnder Barrierefreiheit betroffen. So versucht beispielsweise der Landkreis Rotenburg Büroräumlichkeiten in der Innenstadt anzumieten, um die zwischenzeitlich genutzten Container abbauen zu können. Dies scheiterte jedoch bislang daran, dass die angebotenen Flächen nicht den Anforderungen der Arbeitsstättenverordnung und der Barrierefreiheit genügten.

Neben nicht barrierefreien Gebäudemerkmale gibt es weitere Stellen im öffentlichen Straßenraum, bei denen die Barrierefreiheit verbesserungsbedürftig ist. Die Stadt Rotenburg (Wümme) legt großen Wert auf die ansprechende Oberflächengestaltung von Wegen und Straßen, weshalb im Innenstadtbereich vielfach Kopfsteinpflaster oder Klinker verlegt sind. Dies führt zu ansprechender Optik, wobei die Ausführung teilweise nachbesserungsbedürftig ist.

Darüber hinaus gibt es an einigen Stellen (vermeidbare) Stufen im öffentlichen Straßenraum.



Belagwechsel, Schadstellen

Stufen am Pferdemarkt

Stufen am Neuen Markt

Abb. 76: Beispiele für mangelnde Barrierefreiheit im öffentlichen Raum

Umgekehrt gibt es aber auch die Situation, dass vorhandene Barrierefreiheit fehlgenutzt wird. Dies ist besonders entlang des Straßenzugs Am Pferdemarkt/Goethestraße/Bergstraße der Fall, dessen Radwegführung nur mit einem Niederbord abgetrennt ist, das erlaubterweise mit Pkw überfahren werden darf (s.u.).

Es wird empfohlen, ein Konzept zum Abbau von Barrieren zu erstellen, das Aussagen zu Barrieren sowohl an Gebäuden als auch im öffentlichen Raum trifft und das z.B. im Zuge von Straßenumbaumaßnahmen und Gebäudesanierungen abgearbeitet werden kann.

Verkehrstrassen als räumliche Barrieren

Die Konzentration des (überörtlichen) Verkehrs auf die Bundesstraßen und den Straßenzug Aalter Allee/Glockengießerstraße führt dazu, dass diese Verkehrstrassen besonders stark als trennende räumliche Barrieren wirken, die einen leichten Zugang zum auf der anderen Straßenseite gelegenen Areal erschweren bzw. nur an den dafür vorgesehenen Stellen ermöglichen.

Es wird empfohlen, die vorhandenen Übergänge fußgänger- und radfahrerfreundlicher zu gestalten und an geeigneten Stellen, die sich z.B. durch im nachfolgenden Verkehrskonzept vorgeschlagene zusätzliche Wegeverbindungen ergeben, auch neue Überwege anzulegen.

Unzureichende Radverkehrsführung

Generell ist die Qualität des vorhandenen Radverkehrsnetzes relativ schlecht. Dies betrifft z.B. die Oberflächenbeschaffenheit (wie etwa Verwerfungen durch Baumwurzeln entlang der Hauptverkehrsstraßen oder Überschwemmungsschäden in den Niederungen), Bauwerke (vier abgängige Holzbrücken) oder die Wegeführung (z.B. Wegnahme von Wegeflächen zugunsten von Parkstreifen an der Aalterallee).

Der Radverkehr wird ebenso wie der Kfz-Verkehr durch die Lage in den Niederungen und die dadurch eingeschränkte Durchlässigkeit beeinflusst. Während dieser auf die beiden nördlich und südlich (tw. Einbahnstraße) die Innenstadt tangierenden Straßenzüge angewiesen ist, können Radfahrende jedoch z.B. in den Nödenwiesen auf Alternativrouten ausweichen. Dennoch bleiben die drei Parallelen Aalter Allee/Glockengießerstraße, Große Straße und Mühlenstraße/Am Pferdemarkt/Goethestraße/Bergstraße – weil häufig die kürzesten – wichtige Radverkehrsverbindungen. Jede von ihnen weist teilweise gravierende Mängel auf.

Aalter Allee/Glockengießerstraße

Dieser Straßenzug wird aufgrund seiner hohen Verkehrsbelastung vor allem von Radfahrenden bevorzugt, die Wert auf eine möglichst kurze und schnelle Verbindung legen. Hier gibt es beiderseits Radwege, die allerdings teilweise in einem schlechten Zustand sind. Es wird empfohlen, die Oberflächenqualität der beiderseitigen Radwege und nach Möglichkeit auch die Breite zu erhöhen. Die Querung Nödenwiesen-Rathaus ist bis auf eine Mittelinsel völlig ungesichert.



Abb. 77: Ungesicherter Übergang an der Aalter Allee

Große Straße

Die Große Straße ist eine funktional zersplitterte Straße. Neben zwei Fußgängerzonenbereichen gibt es einen Einbahnstraßenabschnitt. Die Befahrungsregeln für den Radverkehr sind kompliziert und teilweise widersprüchlich.

- Für Radfahrende gilt in beiden Teilen der Fußgängerzone die Befahrbarkeit zwischen 19 Uhr abends und 10 Uhr vormittags in beiden Richtungen. Dazwischen – also während der Hauptgeschäftszeiten – dürfen Radfahrende hier nicht fahren.
- Im befahrbaren Teil der Großen Straße zwischen Kirchstraße und Am Wasser ist sie für alle Verkehrsmittel nur in Richtung Stadtstreek befahrbar.



Westliche Fußgängerzone



Östliche Fußgängerzone

Abb. 78: Beschilderung der beiden Fußgängerzonenabschnitte

In der Folge halten sich Radfahrende nicht bzw. nur teilweise an die Regelungen, was zur Unfallgefährdung beiträgt.

Es wird empfohlen, die Radwegführung in der Großen Straße generell zu harmonisieren. Wie dies am besten geschieht, sollte im Rahmen eines nachfolgenden Verkehrsgutachtens bzw. ggf. eines spezialisierten Radverkehrsgutachtens ermittelt werden.

Mühlenstraße/Am Pferdemarkt/Goethestraße/Bergstraße

Dieser Straßenzug soll die wichtigste und attraktivste Radverkehrsverbindung in der Rotenburger Innenstadt darstellen. Allerdings wurde hier versucht, möglichst viele Verkehrsarten auf engem Raum unterzubringen, was im Ergebnis zu einer unbefriedigenden Situation für alle und sogar zur Gefährdung von FußgängerInnen und Radfahrenden führt.

Beiderseits des gesamten Straßenzugs gibt es jeweils einen geklinkerten Richtungsradweg. Hier kulminieren und verstärken sich die städtebaulichen Mängel.

- Der Radweg ist lediglich baulich gestaltet. Es fehlt jedoch eine Ausschilderung (StVO-Zeichen 237, 240 oder 241). Damit der Weg im rechtlichen Sinne kein Radweg mehr. Er unterliegt also einerseits nicht mehr der Radwegebenutzungspflicht, andererseits hat er aber auch nicht die Schutzfunktion eines Radwegs.
- Die Breite dieses Weges ist so gering, dass ein Überholen zwischen Radfahrenden ohne das Ausweichen entweder auf die Fahrbahn oder auf den Fußweg nicht möglich ist.
- Der für Radfahrende vorgesehene Weg ist von der Straßenfläche nicht durch einen Hochbord sondern durch einen Niederbordstein abgegrenzt. Was unter dem Aspekt der Barrierefreiheit sinnvoll ist, wirkt bei einem fehlenden Radwegstatus kontraproduktiv: Ein nicht baulich abgetrennter Weg, der ursprünglich zwar für RadfahrerInnen gedacht war aber formal keiner ist, ist rechtlich betrachtet ein „Mehrzweckstreifen“ und darf ungeahndet von Kraftfahrzeugen befahren werden. Dies wird regelmäßig in in beide Richtungen befahrbaren Abschnitt Am Pferdemarkt/Goethestraße praktiziert, da der Straßenquerschnitt für den Begegnungsfall Pkw-Pkw zu

eng ist. Der vermeintliche Schutzraum „Radweg“ wird damit zu einem Risiko, da viel Autofahrer von der beiderseitigen Aufmerksamkeit (links entgegenkommendes Fahrzeug, rechts Radverkehr) überfordert sind.

- Der Niederbordstein ist zugleich hoch genug, um als Unfallursache wirken zu können: Das Überfahren in Längsrichtung kann zu Stürzen führen.
- An einigen Stellen sind Pkw-Parkplätze rechts des für den Radverkehr vorgesehenen Weges angeordnet. Um dort parken zu können, muss der Weg sowohl beim Ein- als auch beim Ausparken gekreuzt werden. Hierbei können Radfahrende leicht übersehen werden. Gleiches gilt für das Aussteigen nach dem Parkvorgang: Die Fahrertür öffnet bis weit über die Mitte des Weges und führt zu sog. „Dooring“ (Unfallgefährdung durch sich öffnende Fahrertüren).



Ausweichmanöver auf der Goethestraße



Pkw-Stellplätze an der Goethestraße



Radverkehr in der Goethestraße



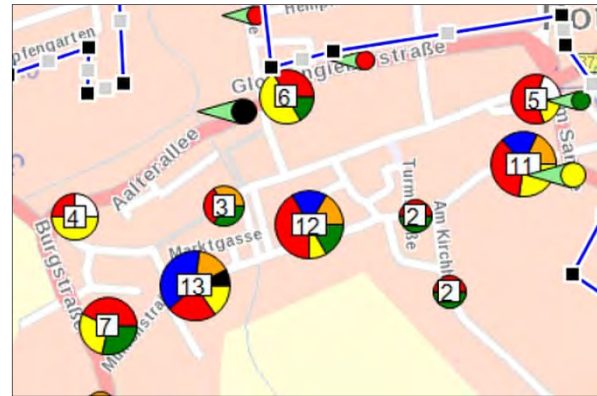
Warnung vor Niederbordstein

Abb. 79: Radverkehrssituation in der Goethestraße

Diese Bedingungen schränken die Sicherheit des Radverkehrs massiv ein. Entsprechend hoch ist hier die Unfalldichte. Dieser Straßenzug stellt für den Radverkehr auch den größten Häufigkeitsbereich für Unfälle der gesamten Stadt Rotenburg (Wümme) dar. Hierbei kommen noch weitere Unfallursachen, wie etwa Ein- und Abbiegeunfälle hinzu.



Unfallgeschehen mit Radfahrern 2017-2019
Quelle: Polizeiinspektion Rotenburg



Unfallgeschehen mit Radfahrern 2017-2019 (gruppiert)
Quelle: Polizeiinspektion Rotenburg

Abb. 80: Unfallgeschehen mit Beteiligung von Radfahrenden

Es wird empfohlen, die Radwegführung im Straßenzug Mühlenstraße/Am Pferdemarkt/Goethestraße/Bergstraße generell neu zu ordnen.

Außerdem wird empfohlen, das übrige Radverkehrs im Untersuchungsgebiet grundlegend zu sanieren.

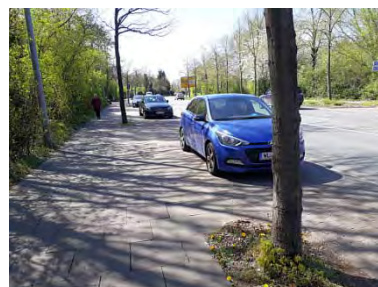
Disperse kleine Parkflächen

Geparkt wird in Rotenburg traditionell ebenerdig. Es gibt zwar das Sparkassen-Parkhaus in der Goethestraße (Zufahrt über Marktstraße), allerdings wird es nur von denjenigen angenommen, für die die Bedingungen für das Parken im öffentlichen Straßenraum bzw. auf privaten Stellplätzen nicht hinreichend sind (z.B. längeres Parken als zwei Stunden). Die Tiefgarage im Stadthaus weist ebenfalls Akzeptanzprobleme auf. Daneben gibt es eine Vielzahl kleinerer Parkflächen in öffentlicher oder privater Verantwortung, die für unterschiedliche Nutzergruppen (Öffentlichkeit, Besuchende, KundInnen etc.) und mit unterschiedlichen Konditionen (kostenlos, zeitlich begrenzt, mit Parkgebühr) angeboten werden.

Das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im ländlichen Raum ist relativ stark automobil geprägt. Das Erfahrungswissen der Rotenburger Bevölkerung sagt, dass man auf irgendeinem Parkplatz „immer“ einen freien Platz findet, nur nicht unbedingt in direkter Nachbarschaft zum Ziel. Mit diesem Wissen werden die bekannten Parkplätze angesteuert und bei Vollbelegung der nächste Parkplatz angefahren, bis ein freier Platz gefunden ist.



Parkplatz Glockengießerstraße



Parkstreifen an der Aalter Allee



Kundenparkplatz Fa. Rewe



Parkplatz Cohngasse



Parkplatz hinter Woolworth



Kundenparkplatz Fa. Rohde

Abb. 81: Stellplatzangebot in der Rotenburger Innenstadt

Bei mehreren Besorgungen in der Innenstadt erfolgt häufig sogar ein Umparken, um möglichst nah an die weiteren Ziele zu gelangen. Das Wissen um das Vorhandensein freier Stellplätze wirkt damit als Push-Faktor zur Nutzung des Pkw.

Diese Situation stellt ein mehrschichtiges Problem dar:

- Ebenerdiges Parken in der Innenstadt ist flächenextensiv. Die Stellplätze blockieren Flächen für höherwertige Nutzungen. Hier sollte über mehrgeschossiges Parken oder über Parkplatzüberbauungen (mit Parken im EG und anderen Nutzungen in den OGs) nachgedacht werden.
- Der Parksuchverkehr trägt zusätzlich zur ohnehin schon hohen innerstädtischen Verkehrsbelastung bei. Ein Parkleitsystem oder eine räumliche Konzentration der Parkplätze an wenigen, aber geeigneten Standorten würde helfen, ihn zu reduzieren. Dies müsste dann z.B. in mehrgeschossigen Parkhäusern geschehen.
- Die Erwartungshaltung, möglichst in direkter Nachbarschaft zum Ziel einen Parkplatz vorzufinden, muss sich verändern. Ähnlich wie es bei großen Einkaufszentren akzeptiert wird, muss sich die Erkenntnis durchsetzen, dass eine Wegestrecke von 200 bis 300 Metern Fußweg zwischen Stellplatz und Ziel akzeptabel ist.
- Die Notwendigkeit einer Verkehrswende führt dazu, dass die Rotenburger Bevölkerung, Verwaltung und Kommunalpolitik eine situationsangepasste Lösung finden muss. Eine weitere ausschließliche Bevorzugung des motorisierten Individualverkehrs ist nicht mehr zeitgemäß.

Es wird empfohlen, ein nachfolgendes Gutachten zu beauftragen, das die Parksituation genau analysiert und Vorschläge für den weiteren Umgang mit den Stellplätzen in der Innenstadt formuliert. Diese Maßnahme müsste mit einer intensiven Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden, da jeder Eingriff in die Parkplatzinfrastruktur erfahrungsgemäß mit Vorbehalten in der Bevölkerung belegt ist.

Unzureichende Anbindung des Bahnhofs an die Innenstadt für FußgängerInnen und Radfahrende

Die gute Anbindung Rotenburgs an das Schienennetz führt dazu, dass viele Beschäftigte als ArbeitsplatzpendlerInnen die Bahn nutzen. Ankommende gehen als FußgängerInnen weiter und Abfahrende nutzen für den Weg zum Bahnhof häufig das Fahrrad. Zusätzlich nutzt ein Großteil der Schülerschaft des IGS-Standorts in der Ahe diesen Weg. Entsprechend stark frequentiert ist die Strecke entlang der Bahnhofstraße bzw. durch die Nödenwiesen. Hier gibt es Verbesserungsbedarf, sowohl was die Führung und Beschaffenheit der Wege als die Verkehrssicherheit an den Querungs- und Einmündungsstellen betrifft.

Verbesserungsbedürftige Aufenthaltsqualität

Die Aufenthaltsqualität eines Gebiets definiert sich über den Anreiz, sich am Ort einer Erledigung länger aufzuhalten als es für die Durchführung der beabsichtigten Tätigkeit notwendig wäre. Die Motivation hierzu resultiert aus den subjektiven Vorteilen, die mit dem Aufenthalt an diesem Ort ver-

bunden sind, wie z.B. Sehen und Gesehen werden, Kommunikation, Kunst oder Genuss. Üblicherweise wird die Aufenthaltsqualität auf den öffentlichen Raum bezogen.

Wesentliche städtebauliche Elemente, die die Aufenthaltsqualität beeinflussen, sind z.B. genügend Raum, so dass man den Passantenstrom nicht behindert, eine geeignete Straßenmöblierung (Sitzmöglichkeiten, gute Straßenbeleuchtung, Abfalleimer etc.), Grün- oder Pflanzflächen oder auch eine gut gestaltete Straßenoberfläche. Neben diesen öffentlichen Maßnahmen wirken sich auch private Angebote (z.B. Außengastronomie) auf die Aufenthaltsqualität aus.

In Rotenburg (Wümme) gibt es positive und negative Ausprägungen. Negativbeispiele und damit städtebauliche Mängel werden nachfolgend aufgeführt.

Innerstädtische Straßen mit Beeinträchtigungen durch den Autoverkehr

An einigen Orten wird die städtebaulich vorhandene bzw. entwicklungsfähige Attraktivität durch den Autoverkehr so stark beeinträchtigt, dass darunter die Aufenthaltsqualität leidet. Dies ist besonders im befahrbaren Teil der Großen Straße der Fall. Der östliche Teil der Straße Am Wasser wird in seiner eigentlich attraktiven Wasserlage ebenfalls entwertet. Auch der Neue Markt, der zum einen auf der Platzfläche Pkw-Stellplätze anbietet und zum anderen komplett umfahren werden kann, leidet unter dem vorherrschenden Autoverkehr. Der geplante Ausbau der Kreuzung Glockengießerstraße/Harburger Straße zu einem Kreisverkehr wird den Autoverkehr noch näher an den Neuen Markt heranführen.

Es wird empfohlen, im Rahmen eines nachfolgenden Verkehrsgutachtens prüfen zu lassen, inwieweit die Pkw-Stellplätze in der Großen Straße und Am Wasser (Ostseite) zugunsten von mehr Aufenthaltsflächen neu geordnet werden können. Bei einem positiven Ergebnis sollten die neu gewonnen Flächen als attraktive Fußgänger- oder Aufenthaltsbereiche entwickelt werden, z.B. mit Außengastronomie.

Mangelnder Pflegezustand von Straßenmöblierung und Pflanzflächen

Die Straßenmöblierung ist in Rotenburg (Wümme) nicht einheitlich gestaltet, was aber für eine Attraktivitätssteigerung förderlich wäre. Problematischer ist jedoch der teilweise schlechte Pflegezustand vieler (Holz-)Bänke.





Abb. 82: Sitzmöglichkeiten in der Innenstadt

Es wird empfohlen, dem Pflegezustand von Straßenmöblierung und Pflanzflächen zukünftig mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Außerdem sollte das Netz von Sitzmöglichkeiten ausgeweitet werden, z.B. auch mit besonderen Angeboten und Standorten für Jugendliche.

Beleuchtung

Die Straßenbeleuchtung ist schon relativ alt und in die Jahre gekommen. Sowohl gestalterisch als auch energetisch und vor allem lichttechnisch besteht hier akuter Handlungsbedarf. Gerade in der dunklen Jahreszeit wird die Beleuchtungssituation von BewohnerInnen und Besuchenden Rotenburgs als unzureichend empfunden. Hier besteht Verbesserungsbedarf.

Es wird empfohlen, den Ersatz veralteter Straßenbeleuchtung durch moderne LED-Leuchten zu beschleunigen.

Stadtplätze

Eigentlich bieten Stadtplätze ein großes Potenzial für Aufenthaltsqualität. Die im Innenstadtbereich vorhandenen Platzsituationen weisen jedoch in mancherlei Hinsicht spezifische Mängel auf.

Neuer Markt

Der Neue Markt gilt in Rotenburg als unwirtlich. Der Neue Markt weist eine Reihe von funktionalen und städtebaulichen Mängeln auf:

- Der Platz hat die ungewöhnliche Form eines Dreiecks, dem am östlichen Ende eine randliche Fassung fehlt: Hier grenzt der Platz unvermittelt – nur durch eine Baumreihe abgeteilt – an die stark befahrene und verlärmte Bundesstraße. Ein Platzcharakter wird dadurch verhindert und die Situation wirkt wie ein überdimensionierter Mündungstrichter der Großen Straße.
- Der Neue Markt ist als einziger Platz in der Innenstadt an allen Seiten vom Kfz-Verkehr umfahrbar. Um in die Mitte des Platzes zu gelangen, muss also eine Fahrbahn gekreuzt werden.
- Der Neue Markt wird durch einen an dieser Stelle fast die gesamte Breite des Platzes einnehmenden Imbiss-Pavillon geteilt. Die Platzfläche ist damit sowohl aus der Außen- als auch der Innensicht „zerstückelt“, eine einheitliche Wahrnehmung als „Stadtplatz“ stellt sich nicht ein.
- Es ist kein Gesamtnutzungskonzept für die beiden Teile des Platzes erkennbar.

Der Neue Markt kann damit seine Funktion als Eintrittstor in die Innenstadt und als Endpunkt der innerstädtischen Versorgungsfunktionen nur sehr bedingt wahrnehmen.



Aufenthaltsbereich am Neuen Markt (westl. Seite)



Funktionsfläche mit Goertz-Brunnen (östl. Seite)



Verkehrsflächen am Neuen Markt
Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme)



Luftbild

Abb. 83: Am Neuen Markt

Die Kreuzung Glockengießerstr./Am Sande/Große Str. wird in naher Zukunft durch einen Verkehrskreisel ersetzt. Mit dieser Kreiselösung wird ein Abhängen der Großen Str. von der Bundesstraße sowie eine neue Zufahrt in die Innenstadt über Am Neuen Markt verbunden sein. Damit wird der Kfz-Verkehr noch näher an den Platz heranrücken, was die Aufenthaltsqualität weiter verschlechtern und die Notwendigkeit einer städtebaulichen Aufwertung vergrößern wird.

Es wird empfohlen, die Neugestaltung der Kreuzung durch einen Kreisel als Anlass für eine grundsätzliche Überplanung des Neuen Marktes zu nehmen.

Platz vor dem Postgebäude

Die städtebauliche Analyse hat ergeben, dass der kleine Platz vor dem Postgebäude seiner Funktion als „gefühlte Mitte“ Rotenburgs nicht gerecht wird. Weder die Gestaltung der Platzfläche noch die Einbindung in den Straßenraum ermöglichen eine adäquate Nutzung. Der Abbruch des bisherigen Postgebäudes und der folgende Neubau böten die Chance, an dieser städtebaulich wichtigen Stelle der Mitte Rotenburgs einen kleinen Platz mit hoher Aufenthaltsqualität zu schaffen.

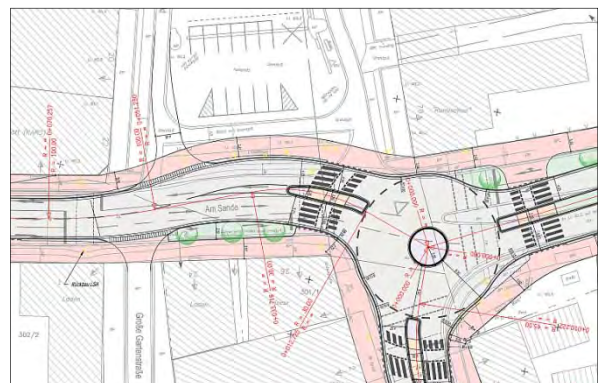


Abb. 84: Kreisel am Neuen Markt (Vorplanung) Quelle: Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen

Es wird empfohlen, die bevorstehende private Hochbaumaßnahme mit einer öffentlichen Platzgestaltung zu begleiten.

Straßenbäume

Die Innenstadtstraßen sind in weiten Teilen durch Linden gesäumt. Von ihnen tropft in den Sommermonaten besonders stark der von Blattläusen produzierte klebrige Honigtau, der die Aufenthaltsqualität unter ihnen mindert.

Es wird empfohlen, bei notwendigen Neuanpflanzungen auf andere, auch klimaresistente Baumarten auszuweichen.

Mangelnde nicht kommerzielle kulturelle und Freizeitangebote

Das Raumdefizit für größere nicht kommerzielle kulturelle Veranstaltungen wie Konzerte, Lesungen und Kinovorstellungen wirkt als Standortnachteil, besonders bei der jüngeren Generation. Eine freizeitbedingte räumliche Orientierung hin zu Orten mit entsprechendem Freizeitangebot kann in der Folge zu Abwanderung gerade junger Erwachsener führen.

Das städtische Freizeitbad Ronolulu hat in seinem jetzigen sanierungsbedürftigen Zustand nur noch eine sehr begrenzte Perspektive, bis die steigenden Betriebskosten eine Fortführung unmöglich machen werden. Damit würde die Stadt Rotenburg (Wümme) einen wesentlichen Freizeitfaktor verlieren. Eine erzwungene Schließung würde dann zu einer Reduktion der Attraktivität Rotenburgs als Wohnstandort führen.

Mangelnde Verknüpfung des Geländes der Rotenburger Werke mit der Innenstadt

Die Rotenburger Werke stellen zwar eine Keimzelle des frühen städtischen Wachstums dar, sind aber kaum städtebaulich mit der direkt benachbarten Innenstadt verknüpft. Der Umstrukturierungsprozess der Werke (zunehmend dezentrale und weniger konzentrierte Unterbringung der betreuten Menschen, Inklusion der Behinderten) führt dazu, dass das bisherige Anstaltsgelände Veränderungen unterworfen ist. Zum einen nimmt die Bewohnerzahl ab, was zu räumlichen Überkapazitäten führt. Und zum anderen wandelt sich der Charakter von einer geschlossenen Anstalt hin zu einem weitgehend offenen Wohnquartier mit teilweise besonderen BewohnerInnen. Beide Faktoren zusammen führen dazu, dass die historisch bedingte und baulich unterstützte Abschottung gegenüber dem Rest der Stadt als entwicklungshemmender Mangel wirkt.

Unzureichende Maßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung

Auch wenn in der Vergangenheit bereits einige Maßnahmen für Klimaschutz und Klimaanpassung getroffen wurden, wie etwa der Schutz der Niederungen oder kommunale Förderprogramme für dach- und Fassadenbegrünung, gibt es zukünftig steigenden Handlungsbedarf, um die diesbezüglichen Herausforderungen zu meistern. So wird es Regelaufgabe sein müssen, bei allen städtischen Entwicklungsprozessen und Entscheidungen mit räumlicher Relevanz die Klimafolgen „mitzudenken“

Die kartografisch darstellbaren Missstände sind im nachfolgenden Plan dargestellt.

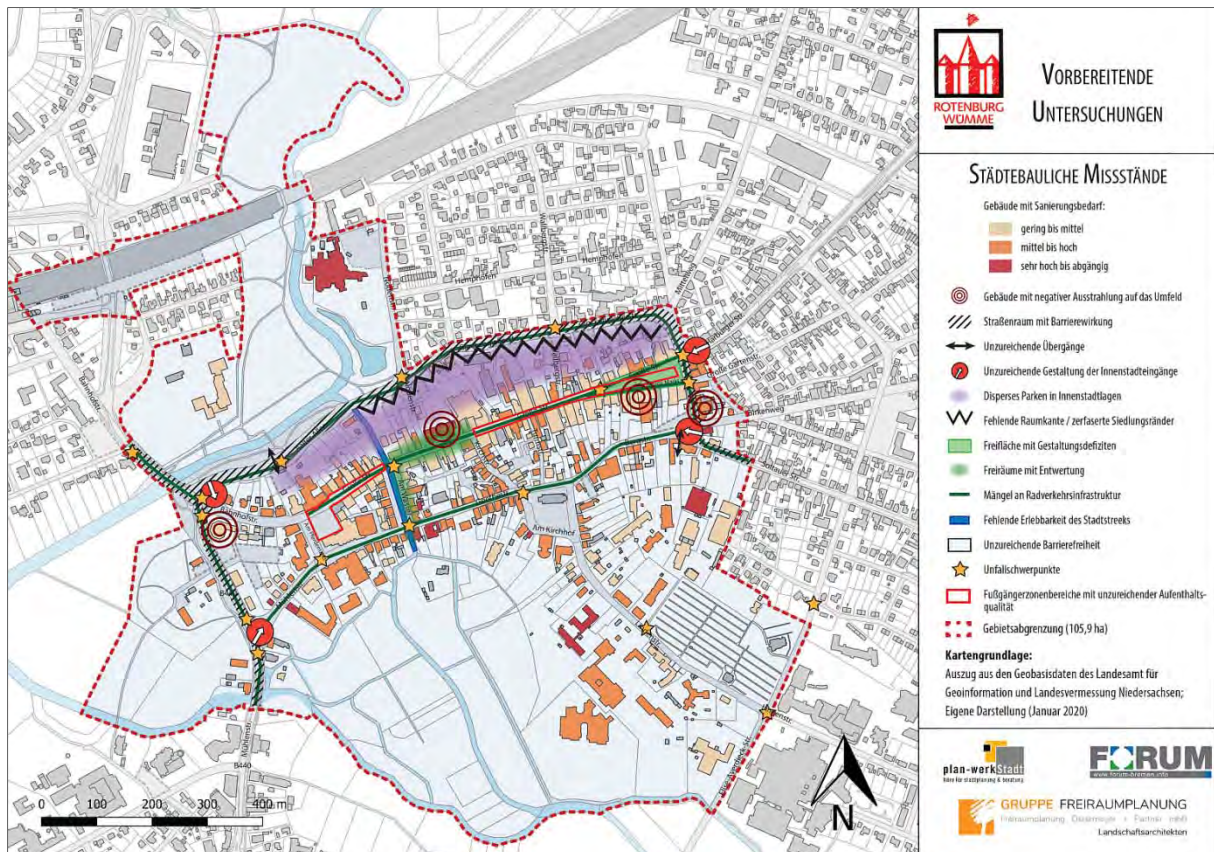


Abb. 85: Städtebauliche Missstände (vergrößerte Darstellung im Anhang)

8 Öffentliches Interesse an einer einheitlichen und zügigen Durchführung

Die bisherigen Ausführungen verdeutlichen, dass die Durchführung einer städtebaulichen Erneuerungsmaßnahme im Bereich „Innenstadt und Niederungen“ notwendig ist und im öffentlichen Interesse liegt. Dieses begründet sich einerseits aus den dargestellten städtebaulichen und funktionalen Missständen, zum anderen aus den großen Potenzialen zur (Weiter-)Entwicklung von Innenstadt und Niederungen. Die im Erneuerungskonzept (vgl. Kap. 10.3) aufgezeigten Maßnahmen bieten als integrierte Gesamtmaßnahme die große Chance, die Rotenburger Innenstadt als mittelstädtisches, ländliches Zentrum für die ganze Region in ihren Funktionen zu stärken und weiterzuentwickeln. Dabei spielt eine gemeinsame, integrierte Betrachtung von historischer Altstadt im Kontext ihrer Grün- und Freiräume ebenso eine Rolle, wie die Ausweitung der funktionalen Vielfalt der Innenstadt als Einkaufs- und Erlebnisraum, als Kultur-, Dienstleistungs- und Sozialraum sowie als Wohnstandort, ohne die kleinere Innenstädte in Zukunft kaum im Wettbewerb gegen größere Städte oder Einkaufszentren werden bestehen können.

Der Nachweis des qualifizierten öffentlichen Interesses ist zudem darin zu sehen, dass die Erneuerung der Innenstadt dem Gemeinwohl der Stadt Rotenburg (Wümme) insgesamt und der Region dient, da der Bereich grundlegende Versorgungsfunktionen sowohl für die Gesamtstadt auch den Landkreis erfüllt. Die Belastungen, die gerade die Innenstädte kleinerer Städte durch die Folgen der Corona-Pandemie zu tragen haben, erschweren diese Funktion zusätzlich, so dass sich gerade hier besonders die Notwendigkeit struktureller Stützungsmaßnahmen durch die öffentliche Hand ergibt – und dies möglichst kurzfristig, da der Druck insbesondere auf den Einzelhandel enorm ist.

Gerade im Gesamtzusammenhang Einzelhandel/Wohnen/Verwaltung/Naturräume bietet ein Stadterneuerungsverfahren zudem die große Chance, diskursiv und innovativ solche Themen anzugehen, die im vermeintlichen Widerstreit zueinander stehen: Immer wieder prallen berechnete Interessen scheinbar unvereinbar aufeinander, wie etwa der Schutz von Natur und Landschaft auf der einen und das Bedürfnis nach naturnaher Erholung auf der anderen Seite. Ebenso kontrovers sind die verkehrlichen Fragen: Welches Maß an Pkw-Erreichbarkeit ist vertretbar, um weder potenzielle Kunden abzuschrecken noch die für deren Wohlbefinden ebenfalls erforderliche Aufenthaltsqualität zu beeinträchtigen? Darüber hinaus existiert mit der Absicht, das große Gelände der Rotenburger Werke weiter zu öffnen und stärker mit der Innenstadt zu verknüpfen, eine umfassende Projektidee, die dringend einer integrierten Betrachtungs- und Vorgehensweise bedarf. Und nicht zuletzt könnte die Lage der Innenstadt inmitten von geschützter Landschaft nicht als Mangel, sondern als Chance und Alleinstellungsmerkmal gesehen werden.

Hier bietet sich für Rotenburg die große Chance, Formen der Anpassung einer historischen Innenstadt an solche Aspekte eines zukunftsgerechten Städtebaus öffentlich zu diskutieren und auszuprobieren. Landschaftsplanerische oder städtebauliche Wettbewerbe, Nutzungs- oder Verkehrskonzepte sollten diese notwendigen Diskussionen konstruktiv begleiten und qualitätvolle Antworten geben.

In Rotenburg gibt es zudem eine engagierte Öffentlichkeit, sowohl bei den Nichtfachleuten als auch bei den Experten. So wird beispielsweise an einzelnen Bauvorhaben intensiv über Fragen der Gestaltung, der Geschossigkeit oder der baulichen Einbindung in die Umgebung diskutiert. Bürgerschaft und Kommunalpolitik sind deshalb besonders für Stadtentwicklung und Stadtgestaltung sensibilisiert.

All dies legt nahe, dass die Erwartung an eine zügig beginnende Durchführung groß ist.

9 Öffentlichkeitsarbeit und Beteiligung

Die Erarbeitung der Vorbereitenden Untersuchung erfolgte in enger Abstimmung 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

Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fand im Winter 2020 statt: Am 17. Februar 2020 versendete die Stadt Rotenburg (Wümme) an insgesamt 80 Träger öffentlicher Belange neben einem Anschreiben die erforderlichen Unterlagen für die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange – zusammen mit den Unterlagen für die Vorbereitende Untersuchung Innenstadt /Niederungen. Der Rücklauf war bis zum 13. März 2020 terminiert. Seitens der Träger gab es 36 Rückmeldungen (das entspricht 45%), von denen einige keine Anmerkungen formulierten. Die ausführliche Übersicht der Rückmeldungen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange findet sich im Anhang.

Viele Träger öffentlicher Belange bitten um Beteiligung im weiteren Verfahren.

9.2 Bürger- und Akteursbeteiligung

Zum Prozessauftakt fand im Herbst 2019 eine öffentliche Informations- und Bürgerveranstaltung in der Integrierten Gesamtschule in Rotenburg (Wümme) statt, zu der ca. 100 Teilnehmende kamen. Neben der Begrüßung und Einführung in die Aufgabenstellung und deren Herausforderungen erläuterte das Bearbeitungsteam die rechtlichen Rahmenbedingungen und stellte die ersten Eindrücke aus den Untersuchungsgebieten 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 der vier Stationen statt.

Die Dokumentation der Veranstaltung findet sich im Anhang.

9.3 Akteursgespräche

Im Rahmen der VU Innenstadt und Niederungen wurden mit einer Reihe von Akteuren Gespräche geführt, wie u.a.

- Polizeidirektion Rotenburg (Herr Teuber, Herr Holsten)
- Tourist-Information der Stadt Rotenburg (Wümme) (Herr Roolfs)
- Touristikverband Landkreis Rotenburg zwischen Heide und Nordsee e.V. (Herr Fischer)
- Rotenburger Werke (Frau Wendland-Park, Herr Wollschläger)
- PGN , (Herr Behrens)
- Stadtwerke Rotenburg (Herr Holst, Herr Schleeßelmann)
- IG CityMarketing (Frau Gewiehs)

Bei den Gesprächen standen die jeweiligen Erfahrungen der Akteure mit dem Quartier und seinen Strukturen im Fokus. Die Gespräche vermittelten den GutachterInnen einen vertieften Einblick in die örtliche Problemwahrnehmung sowie die besonderen Herausforderungen und Potenziale des Gebietes, der für die Projekterarbeitung sehr wesentliche Impulse gab, die in die Inhalte der VU einfließen.

9.4 Kleinteiligeres 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 sogar eine breitere und differenziertere Partizipation zu ermöglichen, als es mit klassischen Veranstaltungsformaten möglich gewesen wäre, wurde ein differenzierter 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 aus den verschiedenen Beteiligungsmodulen wurden fachlich ausgewertet, mit dem Bauamt rückgekoppelt und flossen unmittelbar in die ISEK-/VU-Erarbeitung ein.

9.4.1 Online-Beteiligungsmodule

Mit www.padlet.com wurde eine kontinuierliche Info-Plattform und Diskussionsmöglichkeit mit phasenweisen Schwerpunktthemen für alle drei Gebiete initiiert, um BürgerInnen die Möglichkeit zu geben, konkretisierende Hinweise und Wünsche zu Leitzielen und Maßnahmenüberlegungen abzugeben. Zeitversetzt wurden die Themen Verkehr, Grün- und Freiflächen sowie Wohnen/Wohnumfeld/Aufenthaltsqualitäten für die drei Gebiete (Kernstadt, Innenstadt / Niederungen und Auf dem Loh) 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, hakte nach, fasste zusammen, spitzte zu und achtete auf die Einhaltung der Netiquette.

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).

9.4.2 Pressearbeit

Zur Begleitung des Beteiligungsprozesses fand ein Pressetermin vor Ort statt, um die Vermittlung von Informationen aus dem Vorhaben und die Information über die Beteiligungsformate sowie das Angebot/der Aufruf zur Mitwirkung zu platzieren. Anschließend wurde die Presse über aktuelle Ergebnisse und den Themenwechsel im Online-Modul informiert, die entsprechend veröffentlicht wurden. Für die Aufgabe stand eine Projektbearbeiterin als zentrale Ansprechpartnerin zur Verfügung und versorgte diese mit aktuellen Informationen.

9.4.3 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, die ihre Anregungen gerne „offline“ in den Prozess einspeisten. Zu den Sprechstunden kamen zwischen einer und vier Personen, mit denen jeweils intensive Austausche stattfanden. Auch diese Termine wurden zuvor über die Presse angekündigt. Die Ergebnisse flossen ebenso wie die anderen Beteiligungsformate in die Bearbeitung ein.

9.4.4 Telefonische Sprechstunden

Ebenfalls alle 14 Tage – im Wechsel zu der Bürgersprechstunde vor Ort im Rathaus – fanden telefonische Sprechstunden zu den jeweils aktuellen Themenschwerpunkten statt, für die eine Telefonnummer der Rotenburger Verwaltung weitergeleitet wurde. Für die Gespräche standen AnsprechpartnerInnen aus dem Bearbeitungsteam zur Verfügung. Auch dieses Angebot wurde nicht sehr intensiv genutzt, allerdings waren die Gespräche sehr intensiv und gewinnbringend.

9.4.5 E-Mail

Während des gesamten Arbeitsprozesses stand das Bearbeitungsteam den interessierten BürgerInnen und Akteuren für den Austausch unter der jeweiligen E-Mail-Adresse zur Verfügung und beantwortete eingehende E-Mails bzw. postalische Anfragen, wie u.a. von einzelnen BürgerInnen oder politischen Parteien.

9.5 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, sodass ein dichtes Bild an Herausforderungen und Potenzialen im Untersuchungsgebiet entstand und eine breite Abwägungsgrundlage erarbeitet werden konnte. Im weiteren Prozess sind gezielt weitere Gruppen intensiv in den Konkretisierungsprozess einzubeziehen, wie u.a. die BewohnerInnen der Rotenburger Werke.

10 Leitbild, Sanierungsziele und Erneuerungskonzept

Die Bestandsanalyse hat erhebliche Missstände, Funktions- und Substanzschwächen im Untersuchungsgebiet aufgezeigt, angesichts deren eine umfassende Aufwertungs- und Erneuerungsstrategie erforderlich ist, um das Untersuchungsgebiet behutsam und nachhaltig weiterzuentwickeln. Dafür wird im Weiteren zunächst aus der Bestandsaufnahme ein übergeordnetes Leitbild 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

Die Aufnahme der Arbeit an den vorbereitenden Untersuchungen erfolgte zu einem Zeitpunkt, als die Corona-Pandemie noch nicht absehbar war. In der Anfangsphase ging es deshalb vor allem darum, wie mit klassischen Methoden der Städtebauförderung die typischen städtebaulichen Mängel Rotenburgs behoben werden können. Mittlerweile deutet sich an, dass die Innenstädte viel grundlegendere Probleme bekommen werden, die auch eine Neujustierung bisheriger Unterstützungsstrategien erfordern könnten. Ging man bislang davon aus, dass die Verbesserung von städtebaulicher „Hardware“ genügend stabilisierende Folgewirkungen auf alle Bereiche der Innenstadtentwicklung nach sich zieht, muss man mittlerweile befürchten, dass die EinzelhändlerInnen und Gewerbetreibende nicht lange auf den Effekt von Stadterneuerungsmaßnahmen warten können. Die durch die Corona-Schutzmaßnahmen folgenden Effekte könnten so gravierende Folgen haben, dass ein teilweiser Rückzug des Einzelhandels aus der Innenstadt bevorstehen bzw. beschleunigt werden könnte.

Selbst wenn die Instrumente der Städtebauförderung auf diese Situation nachjustiert werden sollten, wird es einige Zeit dauern. Bis dahin wird mit den bisherigen Methoden gearbeitet werden müssen. Die Stützung von Strukturen, die Nutzung von Potenzialen und die Aktivierung von Stakeholdern werden auch in Zukunft die wesentlichen Säulen der Städtebauförderung darstellen und vermutlich durch weitere ergänzt werden müssen. Vor diesem Hintergrund kann eine Leitbildentwicklung für die Rotenburger Innenstadt nur vorläufig sein, die bei besserer Kenntnislage über die Situation des Einzelhandels und der in der Innenstadt ansässigen Gewerbetreibenden nachjustiert werden sollte.

Das Leitbild für die Rotenburger Innenstadt sollte deshalb vor allem auf den vorhandenen Potenzialen aufbauen, die hemmenden Mängel beheben und neue Chancen eröffnen. Bei Nutzung all dieser Optionen stellt sich die Rotenburger Innenstadt als lebensfähiger Organismus dar, der nach einer Neujustierung bestimmte Schwächen ausgleichen und neue Stärken entwickeln kann. Hierfür ist ein Bündel von Strategien hilfreich, die möglichst abgestimmt aufeinander eingesetzt werden sollten:

- Stärkung des Charakters der Großen Straße als multifunktionale Lebensader der Stadt
- Steigerung der Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
- Verringerung der verkehrlichen Belastungen
- Stützung der vorhandenen und Schaffung innovativer Strukturen für Einzelhandel, Gewerbe, Kultur, Gastronomie usw.

- Stärkung und Integration der Wohnnutzung
- Städtebauliche Betonung der Zentrumsfunktion
- Stärkere Aktivierung der Potenziale der Niederungen
- Schaffung von Synergieeffekten zwischen den Entwicklungsprozessen der Alten Anstalt und der Rotenburger Innenstadt

10.2 Sanierungsziele

Die nachfolgend formulierten Sanierungsziele haben ihre Grundlage in der Bestandsanalyse, der Missstandsbetrachtung und dem Leitbild.

Übergeordnete Ziele

- Stärkung des Innenstadtbereichs als funktionale, aktive und vernetzte Ortsmitte für Stadt und Landkreis Rotenburg
- Herstellung eines ausgewogenen Verhältnisses von Schutz und Erlebnis stadtnaher Natur

Nachgeordnete Ziele

- Anpassung des zentralen Versorgungsbereichs Große Straße und der Nebenlagen an aktuelle Anforderungen und baulich-funktionale Weiterentwicklung
- Stärkung und Ausbau sozialer Infrastrukturen
- Stärkung der Innenstadt als Standort für Einkaufen, Verwaltung, Dienstleistungen, Gastronomie, Kultur, Begegnung und Wohnen
- Ortsbildpflege und baukulturelle Aufwertung
- Räumliche Vernetzung von Innenstadt und Niederungen mit den umliegenden Quartieren und Abbau von Barrieren
- Optimierung von Verkehrsflächen und –strukturen

Nachgeordnete Ziele

Wirtschaft und Einzelhandel

- Stärkung der mittelzentralen Versorgungsfunktion der Innenstadt
- Zentrenrelevante Entwicklung außerhalb des Stadtkerns steuern (s. ISEK)
- Schaffung, Qualifizierung und Sicherung von Arbeitsplätzen

Baukultur und Ortsbild

- Bauliche, funktionale und gestalterische Stärkung des Stadtzentrums
- Betonung des baukulturellen Erbes der Stadt Rotenburg (Sicherung ortsbildprägender Gebäude)
- Vorhandene Qualitäten von grünen und blauen Infrastrukturen aufgreifen und entwickeln (Naturdenkmale, Aue)
- Städtebaulich-funktionale Verknüpfung der Rotenburger Werke mit der Innenstadt

Natur und Freiraum

- Vernetzung mit den die Innenstadt umgebenden Grünflächen und Naturräumen
- Schaffung von qualitativ hochwertig gestalteten und funktional nutzbaren Freiräumen für alle Nutzergruppen
- Förderung der Umweltgerechtigkeit durch Verbesserung des Zugangs und der Angebotsvielfalt

- Multicodierung von Freiräumen fördern; bspw. durch Kombination von Freizeitfunktion und Retentionsfunktion
- Förderung von Biodiversität und Biotopverbund
- Gesundheitsvorsorge durch Verringerung von Lärmimmissionen
- Stadtplätze als Treff-, Kommunikations- und Identifikationsorte entwickeln
- Optimierung der Grünflächenpflege /-unterhaltung (Blühstreifen)
- Pflanzenverwendung, die klimaangepasste und heimische Kriterien berücksichtigt
- Räumliche Bezüge und Verknüpfungen zwischen unterschiedlichen Freiraumnutzungen stärken

Klimaschutz und Klimaanpassung

- Verbesserung des Überflutungsschutzes (Hochwasserschutz, Retentionsflächen)
- Stärkung umweltfreundlicher Mobilität bei gleichzeitiger Reduktion der Pkw-Freundlichkeit der Rotenburger Innenstadt
- Erhöhung des Anteils entsiegelter Flächen und Baumpflanzungen
- Gewährleistung der Kaltluftlieferung durch Freihalten von Kaltluftschneisen
- Schaffung von Entlastungsräumen bei Hitzestress (schattenspendende Gehölze)

Soziale Infrastruktur, Bildung

- Ausbau und Entwicklung sozialer Infrastrukturen
- Stärkere Integration der Rotenburger Werke in die Innenstadtentwicklung
- Stärkung bzw. Sicherung der innenstadtnahen Schulstandorte durch Schulentwicklungsplanung
- Unterstützung der Vernetzung der verschiedenen Bildungseinrichtungen
- Aktivierung der Potenziale des Ronolulu zur Stärkung der Innenstadt

Wohnen

- Stärkung der Innenstadt als Wohnstandort zur Belebung des Quartiers, z.B. durch Wohnungsneubau an geeigneten Standorten
- Verminderung von Nutzungskonflikten zwischen Wohn- und anderen Nutzungen

Verkehr

- Reduktion der Barrierewirkung der Hauptverkehrsstraßen durch geeignete Querungsmöglichkeiten
- Neuordnung des öffentlichen und privaten Stellplatzangebots und Reduktion des Parksuchverkehrs
- Verbesserung der Situation für den Fuß- und Radverkehr
- Schaffung von barrierefreier Verkehrsinfrastruktur
- Anlage von Wegebeziehungen für den Fuß- und Radverkehr innerhalb von Grünstrukturen

Kultur und Freizeit

- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Stärkung bzw. Schaffung von (kulturellen) Freizeitangeboten für unterschiedliche Zielgruppen
- Schaffung/Sicherung von Begegnungs- und Veranstaltungsinfrastruktur
- Bessere Vernetzung der unterschiedlichen kulturellen und Freizeitangebote
- Entwicklung gastronomischer und touristischer Angebote und Infrastruktur

10.3 Erneuerungskonzept

Um das Untersuchungsgebiet als stabiles, attraktives und nachhaltiges multifunktionales Zentrum in Rotenburg (Wümme) unter Wahrung seines Charakters weiter zu entwickeln sind diverse ressort-, handlungs- und akteursübergreifende Maßnahmen erforderlich, die durch fachgutachterliche Begleitung gemeinsam mit der Stadt, Akteuren im Untersuchungsgebiet und BürgerInnen im Rahmen der Erarbeitung von ISEK und VU erarbeitet wurden. Neben städtebaulichen und funktionalen Maßnahmen gehören auch Maßnahmen des Klimaschutzes, der Anpassung an die Folgen des Klimawandels sowie Maßnahmen zur Stärkung des städtischen Grüns dazu.

Wenngleich die Bedarfslage relativ eindeutig ist, sind für einige der projektierten Maßnahmen vorab vertiefende Gespräche, Machbarkeitsstudien, Konzeptentwicklungen, Standortklärungen und städtebauliche Wettbewerbe erforderlich, um die Vorhaben zu konkretisieren und auf Synergien und Bündelungspotenziale zu prüfen. Zudem sind im Zuge der weiteren Umsetzungsvorbereitungen Beteiligungen von Akteuren und BürgerInnen sowie ein transparentes Verfahren vorzusehen.

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

10.3.1 Wirtschaft und Einzelhandel

Die Wirtschaft in der Rotenburger Innenstadt wird maßgeblich durch den Einzelhandel geprägt, außerdem sind Gastronomie und Dienstleistungen vertreten. Neben den ohnehin schon wirkenden Problemen (Onlinehandel, Konkurrenz durch Einkaufszentren) braucht es nun durch die Belastungen der Corona-Pandemie noch zusätzliche Unterstützung. Neben den staatlichen Hilfspaketen, die auf kurze Sicht wirken sollen, müssen die Schäden in der Struktur des stationären Einzelhandels auch langfristig behoben werden. Die den Kommunen zur Verfügung stehenden Instrumente sind dabei begrenzt: Sie können durch Bauleitplanung, Straßenraumgestaltung, Verkehrsplanung, Wirtschaftsförderung und Öffentlichkeitsarbeit unterstützen.

Straßenraumgestaltung:

Die Gestaltung des öffentlichen Straßenraums (sowohl befahrbare als auch Fußgängerflächen) hat einen sehr großen Einfluss auf die Attraktivität der Innenstadt. Aus diesem Grund fokussiert das Erneuerungskonzept auch sehr stark auf dieses Handlungsfeld: Die funktionale, gestalterische und klimagerechte Aufwertung von Straßenräumen und die Schaffung von Aufenthaltsqualität erstreckt sich über weite Teile der Innenstadt.

Verkehrsplanung:

Bei der Verkehrsplanung verlaufen die Konfliktlinien in vielen Städten in gleicher Weise: Die eine Position fordert eine gute Pkw-Erreichbarkeit möglichst nah zum Ziel (Zuwegung, Parkmöglichkeiten) und ist dafür bereit, eine verringerte Aufenthaltsqualität in Kauf zu nehmen. Die andere Position argumentiert, dass durch den in die Innenstadt hereingeführten Verkehr (Lärm, Abgase, Gefährdung) die Bedingungen für Aufenthalt, Wohnen und Freizeit so stark beeinträchtigt werden, dass dies für viele KundInnen und PassantInnen abschreckend wirkt.

Auch in Rotenburg gibt es diese beiden Positionen. Vor diesem Hintergrund sollte die Umsetzung der verkehrlichen Empfehlungen gut durchdacht und begründet sowie intensiv mit den beteiligten Akteuren diskutiert werden. Deshalb sind sämtliche hier gemachten Aussagen im Rahmen eines separat zu beauftragenden Verkehrsentwicklungsplans (VEP) zu überprüfen und zu bewerten. Der VEP sollte jedoch kein monothematisches Verkehrsgutachten sein, sondern eine integrierte Betrachtungsweise enthalten, die viele verschiedene Aspekte der Innenstadtentwicklung aufgreift und die damit verbundenen verkehrlichen Implikationen ableitet (s.a. Kap. 10.3.7).

Wirtschaftsförderung:

Seit 2011 führt die Stadt Rotenburg (Wümme) zu Dokumentationszwecken mindestens einmal jährlich eine Leerstandserhebung durch. Diese Erhebung sollte zukünftig um ein aktives Leerstandsmanagement ergänzt werden, das die Leerstände nicht nur aufnimmt, sondern im frühzeitigen Kontakt mit den GeschäftsinhaberInnen und den VermieterInnen Möglichkeiten einer schnellen Nachnutzung prüft und aktiv betreibt.

Ein weiteres Element eines Leerstandsmanagement könnten sogenannte Pop-up-Stores sein. Dies sind unaufwändig gestaltete Ladenlokale, in denen – bei öffentlich geförderten Mietkonditionen – (angehende) EinzelhändlerInnen ihre Geschäftsidee ohne einen allzu großen Aufwand (Mietdauer, Ladeneinrichtung etc.) ausprobieren können. Stellt sich nach der Testphase (z.B. ein bis mehrere Monate) heraus, dass die Geschäftsidee nicht tragfähig ist, kann der Geschäftsbetrieb unkompliziert eingestellt werden. Eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet jeden Betreiberwechsel und erläutert das Konzept. Wird die Geschäftsidee, nachgefragt, kann sie verstetigt werden. Weitere innovative Formate für Einzelhandel, Gastronomie und Kultur in von Leerstand bedrohten Räumlichkeiten sind denkbar.

Es wird empfohlen, dass die Stadt Rotenburg (Wümme) ein oder mehrere Ladenlokale für einen begrenzten Zeitraum anmietet und Interessenten, die in einem Wettbewerbsverfahren ausgewählt werden, zu vergünstigten Mietkonditionen zur Verfügung stellt sowie eine aktive Öffentlichkeitsarbeit für dieses Konzept übernimmt.

Einzelhandelskonzept:

Das letzte Gutachten zum Einzelhandel datiert von 2010. Es wird empfohlen, ein neues Einzelhandelskonzept zu erstellen (s. ISEK).

Verfügungsfonds:

Das in der Städtebauförderung eingesetzte Instrument des Verfügungsfonds sollte auch hier Anwendung finden. Mit den darin bereit gestellten Mitteln lassen sich eine Reihe von kleinteiligen Maßnahmen durchführen, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden können (wie z.B. einheitliche Möblierung, gemeinsame Feste etc.) und die das Ziel einer Stabilisierung der Innenstadt unterstützen. Für die Vergabeentscheidung sollte ein Gremium mit demokratischer Legitimierung unter maßgeblicher Beteiligung der Innenstadtakteure geschaffen werden. Die aus dem Verfügungsfonds zu finanzierenden kleinteiligen Maßnahmen sollten ihren Schwerpunkt im zentralen Versorgungsbereich der Innenstadt haben.

10.3.2 Baukultur und Ortsbild

Bei der Gebäudeaufnahme und anschließenden Bewertung wurden alle Gebäude im Untersuchungsgebiet nach äußerem Eindruck auf ihren Sanierungszustand eingestuft. Das Sanierungsverfahren sollte einen Etat zur Sanierung vorrangig von Gebäuden bereitstellen, deren Sanierungsbedarf die Kategorie „mittel bis hoch“ bzw. „sehr hoch bis abgängig“ ausweist. Sollten die Mittel absehbar nicht abgerufen werden können, so kann die Abrufberechtigung auch auf EigentümerInnen mit Gebäuden der Kategorie „gering bis mittel“ ausgedehnt werden. Die Einzelheiten (z.B. Fördersumme, Auflagen, Reihenfolge der Mittelvergabe, weitere Auswahlkriterien) regelt eine von der Stadt Rotenburg (Wümme) zu erstellende Modernisierungssatzung.

Angesichts nur weniger erhaltener historischer Gebäude aus der Ackerbürgerzeit und einer bunten baulichen Mischung aus den folgenden Jahrhunderten ist eine Ortsbildtypik Rotenburgs nicht an Baustilen, sondern lediglich an Gebäudemerkmalen festzumachen (s. Kap. 6.2.2). Diese Ortsbildtypik wurde vor allem für ihren Verwendungszweck, der Beantragung von Städtebaufördermitteln für den

Gebäudebestand, entwickelt. Inwieweit diese Klassifizierung auch in Zukunft bei Baugenehmigungsverfahren von Neubauvorhaben Anwendung finden sollte, kann nicht im Rahmen dieser vorbereitenden Untersuchungen entschieden werden.

Wesentlicher als die Definition eines gestalterischen Idealtyps ist die generelle Sensibilisierung bei Fragen der Stadtgestaltung. Hier ist die Stadt Rotenburg (Wümme) eigentlich auf einem guten Wege, wenn der bereits begonnene Diskurs in der Stadtgesellschaft weiter geführt würde. Dies würde dabei helfen, das viel größere Problem ortsbildstörender Bau- und Nutzungsstrukturen zu verhindern.

Angesichts einer möglichen Zunahme von Leerständen sollte auch über das Ortsbild störende Nutzungsstrukturen nachgedacht werden. Bei verringerter Nachfrage nach Geschäftsräumen werden die Rotenburger VermieterInnen weniger Auswahl an Mietinteressenten haben. Als Folge dieses Effekts sinken erfahrungsgemäß die Anforderungen an das Mieterprofil und es steigt die Bereitschaft Nutzungen zu akzeptieren, die sonst abgelehnt würden. Besonders problematisch wäre es, wenn auf diese Weise sich z.B. vermehrt Spielhallen und Wettanbieter in der Innenstadt ansiedeln würden. Die in Rotenburg geltende Mindestabstandsverordnung (Mindestabstand zwischen zwei Spielhallen von 450 m) sollte deshalb durch eine Verordnung zur Festlegung von Ausschlussgebieten ersetzt werden, in denen diese Nutzungen ausgeschlossen sind. Dies ist ggf. mit einem Vergnügungsstättenkonzept zu untermauern.

10.3.3 Natur, Stadtgrün und Freiraum

Die wesentlichen Natur-Flächen im Untersuchungsgebiet, die Niederungen, sind zu erhalten, damit sie ihren Beitrag für Natur, Umwelt und Klimaschutz leisten können. Ausnahme ist eine neue Radwegverbindung, die entlang des Stadtstreeks und des Entlastungskanals geführt und an den bestehenden Weg in Richtung Krankenhaus anschließen soll (s. Kap. 10.3.9). Der vernachlässigte Bereich am Stillgewässer südlich des Ronolulu sollte durch die Anlage eines neuen Spielplatzes behutsam entwickelt werden. Dieser Spielplatz wäre ein zusätzliches Ziel von InnenstadtnutzerInnen und würde auf diese Weise zum Zusammenwachsen über die Aalter Allee hinweg beitragen.

Bei Pflanzmaßnahmen auf öffentlichem Grund sollte darauf geachtet werden, dass die Pflanzen standortgeeignet und klimaresilient sind. Die im Stadtzentrum stehenden Linden sollten sukzessive durch geeignetere Baumarten ersetzt werden, um das bei dieser Baumart besonders stark auftretende Phänomen des durch Blattläuse ausgeschiedenen klebrigen Honigtaus zu vermeiden. An dafür geeigneten Stellen könnten Pflegemaßnahmen bienenfreundlich gestaltet werden.

Bei der Entwicklung des neuen Quartiers auf dem Gelände der Alten Anstalt bietet sich die Gelegenheit, eine ganz neue öffentliche Grünfläche zu schaffen. Diese wäre ein Ersatz für den teilweisen Verlust des heute sehr hohen Freiflächenanteils, da eine Neubebauung möglicherweise einen höheren Verdichtungsgrad aufweisen würde als die bisherige Bebauung. Dieser neue „Quartierspark“ würde aber auch zu einer deutlichen Aufwertung des Wohnstandorts beitragen.

Auf der gegenüberliegenden Seite der Innenstadt könnte das Gelände am Heimathaus ebenfalls eine stärkere Rolle als „Stadtpark“ übernehmen. Hierfür wäre jedoch eine noch direktere Anbindung an die Innenstadt erforderlich – über die bereits bestehenden Ampelübergänge an der Bahnhofstraße und der Mühlenstraße hinaus. Im Rahmen des VEP sollte geklärt werden, welche Möglichkeiten es hierfür gibt.

Die vier vorhandenen Stadtplätze bedürfen jeweils unterschiedlicher Bemühungen:

- Der Pferdemarkt hat städtebaulich keinen großen Nachbesserungsbedarf, lediglich Beleuchtung, Möblierung und Bepflanzung bedürfen einer Auffrischung. Durch den Leerstand im ehemaligen Sparkassengebäude gibt es zudem Handlungsdruck für eine Nachnutzung.

- Ähnliches gilt für den Kirchhof. Hier gibt es Aufenthaltsmöglichkeiten in ruhiger Umgebung. Diese bedürfen lediglich einer Renovierung sowie ggf. einer behutsamen Ergänzung.
- Der Platz vor dem bisherigen Postgebäude wird durch den Neubau etwas größer werden. Zusammen mit einer evtl. möglichen Verengung der Fahrbahn ergäbe sich hier die Chance, die „gefühlte Mitte Rotenburgs“ mit einer Platzgestaltung, die kleinere Veranstaltungen ermöglichen würde, aufzuwerten, indem Aufenthaltsqualität geschaffen wird. Außerdem könnte hierdurch die funktionale „Lücke“ zwischen den beiden Fußgängerzonenteilen Rotenburgs reduziert werden.
- Den größten Handlungsbedarf gibt es am Neuen Markt, der von mehreren Faktoren beeinträchtigt wird: Verlärmung von der Bundesstraße, Fehlnutzung als Pkw-Stellplatz, städtebauliche und verkehrliche Zerschneidung. Der Kreuzungsumbau Harburger Straße zu einem Kreisels mit Auswirkungen auf Große Straße und Am Neuen Markt sollte zum Anlass genommen werden, den gesamten Platz neu zu ordnen und zu gestalten. Im Rahmen eines städtebaulichen Wettbewerbs sollten folgende Anregungen berücksichtigt werden: Abbruch des Imbissgebäudes, städtebauliche Fassung zur Bundesstraße (ggf. auch mit Lärmschutzeffekt), Einbeziehung der neuen Sackgasse „Große Straße“ in die Platzgestaltung, Verlagerung der Pkw-Stellplätze von der Platzfläche, Einbahnstraße mit Parkbuchten Am Neuen Markt. Die neue Verkehrsführung sollte auch Gegenstand des VEP werden.

Der stark vom Fußgängerverkehr frequentierte öffentliche Straßenraum bedarf generell einer funktionalen, gestalterischen und klimagerechten Aufwertung, u.a. um nicht nur seine Transit-, sondern vor allem seine kommunikative Bedeutung zu stärken. So sollten ausgewählte Straßenräume und Mündungsbereiche (z.B. die Fußgängerzonen, Stadtplätze, Eingangssituationen zur Innenstadt, Stadtbereich) klimagerecht als öffentliche Begegnungsräume aufgewertet werden. Dafür sollten Funktionen und Nutzungen gemeinsam gedacht und neue Gestaltungsmöglichkeiten eröffnet werden. So können neue multicodierte, durchmischte und klimagerechte Räume entstehen, in denen sich vielfältige Angebote konzentrieren und die unterschiedliche Nutzungsinteressen aufnehmen.

10.3.4 Klimaschutz und Klimaanpassung

Klimaschutz und Klimaanpassung sind – ebenso wie die Stärkung städtischen Grüns – im Programmjahr 2020 als neue Aufgabenfelder in die Städtebauförderung aufgenommen worden. Unabhängig davon spielte beides in der Stadt Rotenburg (Wümme) bereits in der Vergangenheit eine wichtige Rolle: Der Schutz der Niederungen war und wird auch in Zukunft eine wesentliche Strategie sein, um diese als Kaltluftschneisen und Überflutungsräume und für Naturschutzzwecke zu sichern.

Neben den Niederungen geraten auch die bebauten Bereiche zunehmend in den Fokus. Hier sind insbesondere Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung zu nennen. Da sich der Großteil der Immobilien in privatem Eigentum befindet, sind vor allem die EigentümerInnen gefordert, ihre Häuser mit Maßnahmen der energetischen Gebäudesanierung sowie mit Anlagen zur Solarenergie aufzuwerten. Hierfür gibt es gesonderte Programme (beispielsweise jene der KfW), so dass diese Maßnahmen nicht aus Mitteln der Städtebauförderung finanziert werden müssen. Die Stadt Rotenburg (Wümme) kann hierfür jedoch Informations- und Beratungsleistungen anbieten bzw. vermitteln. Für Dach- und Fassadenbegrünungsmaßnahmen von privaten Gebäuden sind die entsprechenden kommunale Förderprogramme aufzustocken sowie die Förderbedingungen anzupassen.

Direkten Einfluss hat die Stadt bei den ihr gehörenden Immobilien. Hier sollte sie mit gutem Beispiel vorangehen und die öffentlichen Gebäude, sofern noch nicht geschehen, energetisch ertüchtigen.

Für viele Flächen im öffentlichen Straßenraum werden Maßnahmen zur gestalterischen Aufwertung empfohlen. Diese Maßnahmen sind ebenfalls ebenfalls klimagerecht auszuführen. Hierzu zählen bei-

spielweise Teilentsiegelungen versiegelter Flächen oder Baum- bzw. Strauchpflanzungen. Bei allen Pflanzmaßnahmen sollte auf eine standortgerechte und klimaresiliente Pflanzenauswahl geachtet werden.

Die angestrebte Bebauung von bislang vollflächig versiegelten Parkplätzen entlang der Glockengießerstraße kann bei entsprechenden Vorgaben der Bebauungsplanung so erfolgen, dass es zu einer Teilentsiegelung dieser Flächen kommt, wodurch sich die klimarelevante Flächenbilanz – insbesondere bei entsprechender Bepflanzung der entsiegelten Flächen - verbessern würde.

Das größte Stadtentwicklungsprojekt Rotenburgs wird in den kommenden Jahren die Entwicklung des Areals der Alten Anstalt sein. Die bisherige aufgelockerte Bebauung führt zu einem sehr hohen Grünflächenanteil. Bei einer Überplanung sollte darauf geachtet werden, dass auch zukünftig die Versiegelung gering ausfällt. Dies kann z.B. durch entsprechende Festsetzungen von GRZ und GFZ erfolgen, aber auch durch die Anlage eines Quartiersparks.

Die in Kap. 10.3.7 vorgeschlagenen Maßnahmen zur Radverkehrsförderung im Innenstadtbereich werden darüber hinaus ebenfalls einen positiven Effekt auf den CO₂-Ausstoß haben.

10.3.5 Soziale Infrastruktur, Bildung

Die sozialen Einrichtungen in der Innenstadt haben i.d.R. eine stadtweite Bedeutung. Entsprechend wichtig ist ihr zentraler Standort und entsprechend sollten diese Einrichtungen gesichert werden. Hier sind insbesondere die Volkshochschule, das städtische Jugendzentrum und das „Haus am Kirchhof“ (das ehemalige Gemeindehaus) zu nennen, deren Gebäudesubstanz eine Sanierung benötigen, wofür Städtebauförderungsmittel eingesetzt werden sollen. Wenn das baufällige Freizeitbad Ronolulu am bestehenden Standort saniert werden bzw. einen Ersatzneubau erhalten (s. Kap. 10.3.8), so würde gleiches auch hierfür gelten.

Die vier im Untersuchungsgebiet vorhandenen Spielplätze weisen qualitativen Erneuerungsbedarf auf. Während die drei Kinder-Spielplätze eine nach bewegungs- und erlebnispädagogischen Grundsätzen - die die Kinder zur Erkundung und zur Kreativität anregen sowie das selbständige Lernen fördern - konzipierte Überarbeitung nötig haben, sollte der Bewegungspark am Ehlermannschen Speicher neu konzipiert werden, da die bisher als Seniorenspielplatz gestaltete Fläche unter Akzeptanzproblemen ihrer Zielgruppe leidet. Zusätzlich wird ein neuer Standort für einen Erlebnisspielplatz im Bereich zwischen Ronolulu und Aalter Allee vorgeschlagen. Die Nödenwiesen als Aufenthaltsort von Familien und Kindern sind dafür prädestiniert. Außerdem würde ein Spielplatz an dieser Stelle die angestrebte Verknüpfung mit der Innenstadt unterstützen. Die Standorteignungsprüfung muss dabei die naturschutzfachlichen Belange und den Hochwasserschutz sowie - wegen der benachbarten Gewässers - ggf. besondere Unfallverhütungsvorschriften beachten.

10.3.6 Wohnen

Die Wohnnutzung im Untersuchungsgebiet ist bereits jetzt relativ hoch und trägt zur Lebendigkeit und Attraktivität sowie zum Sicherheitsempfinden in der Innenstadt bei. Der Anteil des Wohnens könnte noch weiter gesteigert werden. Hierfür bestehen mehrere Möglichkeiten:

- Eine Neuordnung von Flächen (z.B. unstrukturierte Innenhöfe, disperse Parkplätze entlang der Glockengießerstraße) könnte neue Baulandpotenziale erschließen, die (auch) mit Wohn- oder Mischnutzung belegt werden könnten.
- Besonders große Flächenpotenziale bieten die Rotenburger Werke auf dem Gelände der Alten Anstalt, wo unterschiedliche Wohn- und Bebauungsformen Platz finden könnten.
- Ein Teilrückzug des Einzelhandels könnte zusätzliche Umnutzungspotenziale für Wohnnutzung schaffen. Dies sollte allerdings die ultima ratio bleiben und räumlich organisiert werden, da

sonst die Gefahr eines unterbrochenen Kundenlaufs mit negativen Auswirkungen auf den verbleibenden Geschäftsbesatz existiert.

- Die anzustrebende Randbebauung des Glockengießerwalls sollte u.a. auch Wohnnutzung ermöglichen, ggf. in Mischnutzung mit verträglichem Gewerbe.

10.3.7 Verkehr

Für alle verkehrlichen Maßnahmen gilt, dass die Handlungsempfehlungen des Erneuerungskonzepts im Rahmen des geplanten Verkehrsentwicklungsplans zu prüfen und ggf. zu konkretisieren sind.

Auch wenn die zweigeteilte Fußgängerzone einen strukturellen Bruch mit negativen Begleiterscheinungen darstellt, wird keine Umwandlung des befahrbaren Teils der Großen Straße in eine Fußgängerzone vorgeschlagen - die Befahrbarkeit der zentralen Innenstadt (Nödenstraße, Große Straße, Am Wasser, Goethestraße, Kirchstraße) sollte beibehalten werden. Allerdings sollten die bislang im Straßenraum vorhandenen Stellplätze/Parkbuchten an Großer Straße und Am Wasser (Ostseite) – mit Ausnahme der Kirchstraße - zugunsten zentraler Parkanlagen aufgegeben werden. Die dadurch gewonnenen Flächen sollten für eine Aufwertung der Aufenthaltsqualität (z.B. Pflanzmaßnahmen, Außengastronomie etc.) verwendet werden. Diese Maßnahme muss mit begleitender Öffentlichkeitsarbeit verbunden werden, um die mit dieser Lösung verbundenen Vorteile einer verbesserten Aufenthaltsqualität zu kommunizieren.

Die bislang dispers verteilten Pkw-Parkplätze – vor allem an der Glockengießerstraße – sollten reduziert und an geeigneter/n Stelle/n durch ein oder zwei mehrstöckige Parkhäuser ersetzt werden, deren freie Stellplatzkapazitäten durch ein Parkleitsystem bzw. durch eine App signalisiert werden. Dadurch würde unnötiger Parksuchverkehr reduziert und die Bebauung frei werdender Parkplätze ermöglicht. Diese ein oder zwei zentralen Parkhäuser sollte(n) mit weiteren Mobilitätsangeboten, wie etwa dem Verleih von Fahrrädern oder E-Rollern – kombiniert werden, um ein umfassendes Mobilitätsangebot bereitzuhalten und den Innenstadtbesuch als Wegekette zu unterstützen. Die Standortsuche und Konzeptentwicklung sowie die erforderliche Kapazität für die zu errichtende(n) Parkhäuser sollte im VEP erfolgen. Die Kosten- und Finanzierungsübersicht geht vorerst von 250 benötigten Parkplätzen aus.

Auch am Bahnhof besteht Neuordnungsbedarf der Parkplatzsituation, u.a. mit einer Erhöhung der Kapazitäten.

Der Straßenzug von der Mühlen- bis zur Bergstraße muss als linienhafter Unfallschwerpunkt für den Radverkehr entschärft werden. Hierfür ist möglicherweise eine grundlegende Umstrukturierung (z.B. Fahrradstraße, Einbahnstraße, Anlieger-frei-Regelung o.ä.) erforderlich.

Das Fuß- und Radwegenetz bedarf innerhalb der Innenstadt einer Verdichtung. Hierfür wird die Neuanlage von zwei Fuß-/Radwegeverbindungen vorgeschlagen:

- In Nord-Südrichtung entlang des Stadtstreeks/Entlastungskanal mit Anschluss nördlich an das Wegenetz in den Nödenwiesen und südlich an den bestehenden Weg in Richtung Krankenhaus (s. Kap. 10.3.9). Die Verbindung Innenstadt-Nödenwiesen sollte als breite Verbindung angelegt werden, um die Nutzung für den Fuß- und Radverkehr komfortabler zu machen und die Anbindungsfunktion zu betonen.
- Nach Westen sollte das Gelände des Heimathauses – mit der Perspektive „Stadtpark“ – ebenfalls direkt über den Justizparkplatz und am Amtsgericht vorbei an den Pferdemarkt - und damit die Fußgängerzone - angebunden werden. Hier muss geprüft werden, wie dies im Zuge einer Bundesstraße ermöglicht werden kann.

Das gesamte Fuß- und Radwegenetz im Untersuchungsgebiet bedarf einer qualitativen Aufwertung, sowohl in den Niederungen (z.B. Beleuchtung) als auch im besiedelten Bereich. Insbesondere entlang der Hauptverkehrsstraßen müssen Wegeführung (z.B. Absenkungen, Furten) und Oberflächenbeschaffenheit optimiert werden. Die vier im Untersuchungsgebiet gelegenen Holzbrücken sind sämtlich abgänglich und müssen ersetzt werden.

Bei allen Gefahren- und Unfallschwerpunkten sind Maßnahmen zur Entschärfung der Situation umzusetzen. Besonders gilt dies für die Schulwege. Dabei ist darauf zu achten, dass sie die Potenziale zur Stärkung des Umweltverbundes (öffentlicher Personen-Nahverkehr, Rad- und Fußverkehr) ausschöpfen und Nutzungskonflikte zwischen den unterschiedlichen Fortbewegungsarten reduzieren. So ist für den Busverkehr eine Taktverdichtung anzustreben und die Haltestellen im Untersuchungsgebiet sind aufzuwerten und zu sichern.

Bei einigen Bushaltestellen gibt es Bedarf an Wetterschutz und Sitzmöglichkeiten.

10.3.8 Kultur und Freizeit

Die Innenstadt übernimmt eine zentrale Funktion für Kommunikation und Freizeit. Diese Funktion soll generell durch eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität gestärkt und durch Schaffung weiterer Begegnungsmöglichkeiten unterstützt werden. So verfügt sie nur über wenige Räumlichkeiten für Veranstaltungen. Insbesondere fehlen Veranstaltungsmöglichkeiten in der Größenordnung von 100 bis ca. 300 Personen. Deshalb wird vorgeschlagen, ein in Rotenburg dringend erforderliches Begegnungs- und Veranstaltungszentrum (sozusagen eine „Stadthalle“) in einem der beiden Untersuchungsgebiete (Innenstadt und Auf dem Loh) zu errichten. Beide Gebiete können sowohl den Bedarf als auch eine positive Wirkung auf die lokalen Strukturen nachweisen. Ebenso wie in der Vorbereitenden Untersuchung „Auf dem Loh“ ein Suchgebiet für eine solche Einrichtung definiert wurde, wird dies auch in den dafür geeigneten Bereichen der VU „Innenstadt und Niederungen“ getan. Es umfasst den gesamten bebauten Bereich der Innenstadt, mit Ausnahme der Niederungen, der Kreisverwaltung und des Friedhofs. Zusätzlich sollte auch der Standort des Ronolulu in die Prüfung einbezogen werden, falls sich an dieser Stelle Veränderungen ergeben sollten, oder die Eignung des ehemaligen Gemeindehauses an der Stadtkirche (Haus am Kirchhof). Die Standortsuche sollte nach geeigneten Kriterien (z.B. Verfügbarkeit, notwendige Größe, Nachbarschaftskonflikte, Mobilitätskonzept usw.) erfolgen. Auch die Kombination mit einem (oder zwei) für den Innenstadtbezogenen Stellplatzbedarf vorzusehenden Parkhaus als Multifunktionsgebäude ist zu prüfen.

Sollte sich im Laufe des Verfahrens herausstellen, dass das sanierungsbedürftige Ronolulu an seinem bisherigen Standort – also innerhalb des Sanierungsgebiets - neu errichtet werden sollte, so wäre zu prüfen, ob für diesen Ersatzneubau Städtebauförderungsmittel eingesetzt werden können.

10.3.9 Stadtstrukturen und räumliche Gestaltung

Anbindung und Verknüpfung

Die die Innenstadt umschließenden Hauptverkehrsstraßen werden sowohl vom Durchgangs- als auch vom Ziel- und Quellverkehr stark befahren, wodurch die Barrierewirkung verstärkt wird. Um sie zu reduzieren, sind sichere und funktionale Querungsmöglichkeiten erforderlich. Es wird deshalb empfohlen, an den in der Karte „Erneuerungskonzept“ (s.u.) entsprechend gekennzeichneten Stellen geeignete Querungs-Maßnahmen zu prüfen und umzusetzen. Diese Maßnahmen können sowohl baulicher als auch organisatorischer Art sein, beispielsweise Beschilderungen, Markierungen, Zebrastreifen, Ampelschaltungen, Mittelinseln, Aufpflasterungen o.ä.

Darüber hinaus sollte das die Innenstadt mit den angrenzenden Quartieren verknüpfende Wegenetz – sowohl im öffentlichen Straßenraum als auch in den Niederungen – qualitativ verbessert werden. Als Neuanlage wird eine Nord-Süd-Querung mit einer Anbindung an den Weg zum Krankenhaus emp-

fohlen, um das im Gegensatz zur Wümmeniederung nur sehr unzureichende Wegenetz südlich der Innenstadt zu verdichten. Die Wegeführung sollte von der Aalter Allee entlang des Stadstreeks durch den Ehlermannschen Park, über Am Wasser an der Alten Apotheke entlang in die südlichen Niederungen geführt werden, wo der Weg auf den bestehenden Weg am Entlastungskanal trifft. Hierfür wären drei Brücken erforderlich: Mit der ersten würde eine Wegeführung über dem Stadstreek an der Alten Apotheke ermöglicht, die anderen beiden würden zwei Überquerungen des Entlastungskanals der Wiedau ermöglichen. Die Wegeführung könnte überwiegend am Rand des Schutzgebiets erfolgen und um das Flurstück 176/3 (Goethestraße 14a) herum geführt werden, lediglich eine ca. 90m lange Wegstrecke würde das Naturschutzgebiet durchschneiden. Eine weitere Wegeverbindung sollte vom Pferdemarkt über das Grundstück des Amtsgerichts/Justizparkplatz und die Straße Am Burgtor mit einer neuen Querungsmöglichkeit direkt auf das Heimathaus zugeführt werden (s. Kap. 10.3.7).

Die langfristige Entwicklung der „Alten Anstalt“ der Rotenburger Werke zu einem neuen Innenstadt-Erweiterungsquartier wird den ehemals abgeschotteten Charakter grundlegend verändern. Hier muss der in den nächsten Jahren geplante Entwicklungsprozess großen Wert auf innere Durchlässigkeit sowohl mit öffentlichen als auch privaten Wegen als auch auf eine funktionierende Verknüpfung mit den angrenzenden Quartieren gelegt werden. Es wird empfohlen, bei anstehenden städtebaulichen Wettbewerben hierauf besonderen Wert zu legen.

Der Abbau von kleinteiligen Barrieren wie z.B. Absenken von Bordsteinen, Verbesserung der Beleuchtungssituation, Reduktion von Stufen, Herstellung möglichst ebener Oberflächen usw. sollte sich über das gesamte Gebiet erstrecken und von allen Akteuren intensiv verfolgt werden, um das Quartier demografiesicher zu gestalten.

Städtebauliche Gestaltung

Gestaltungsmaßnahmen haben einen besonderen Stellenwert zur Aufwertung und Betonung der Innenstadtfunktion. Um das Defizit der fehlenden städtebaulichen Außenwirkung der Innenstadt zu beheben, werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Der seit dem Ausbau der Aalter Allee/Glockengießerstraße als Innenstadtumfahrung existierende „Rückseitencharakter“ sollte durch eine bauliche Randfassung an der Glockengießerstraße gestalterisch verdeutlichen, dass dies der Rand der Innenstadt ist, z.B. durch eine Randbebauung in mehrgeschossiger Bauweise mit gemischter Nutzung. Als geeignete Flächen bieten sich u.a. die entlang der Glockengießerstraße gelegenen Pkw-Parkplätze an, deren Flächenpotenzial mit ebenerdigen Parken unterausgenutzt ist.
- Neuordnung des ruhenden Verkehrs, um Flächenkapazitäten für Neuentwicklungen zu schaffen, z.B. durch eine Konzentration der Parkplätze in einer oder zwei mehrstöckigen Parkanlagen/Parkhäusern, durch Überbauung mit mehreren Geschossen unter Beibehaltung der ebenerdigen Stellplätze, durch den Bau von Tiefgaragen unter neuen Gebäuden o.ä. Wesentlich dabei ist, dass die Fassaden der neuen Randbebauung der Glockengießerstraße den Eindruck von „Innenstadtrand“ vermitteln. Die Bandbreite möglicher Nutzungsarten reicht von reinen Wohngebäuden über Mischnutzungen (z.B. nichtstörendes Gewerbe im EG, Wohnen in den OG) bis zu rein gewerblicher Nutzung. Hier können Innenstadt nah Bebauungstypen entstehen, die in dieser Form in Rotenburg noch kaum präsent sind und die existierende Bedarfe – etwa an Bürostandorten – befriedigen könnten. Wie dies zu definieren ist, sollten städtebauliche Wettbewerbe klären.
- Die Innenstadteingänge sind – bis auf das „Goldene Tor“ am Ärztehaus, das den Fußweg zur Innenstadt betont – unscheinbar und verdeutlichen nicht ihre Funktion als Zugänge zum Ro-

tenburger Zentrum. Um diesen Misstand zu beheben wird vorgeschlagen, an den dafür geeigneten Zugängen – neben einer Ausschilderung, die auf geeignete innenstadtnahe Parkmöglichkeiten hinweist – mit gestalterischen Mitteln auf den „Torcharakter“ zur Innenstadt hinzuweisen. Dies kann durch Bebauung, Bepflanzung, Elemente der bildenden Kunst, Beleuchtung o.ä. geschehen. Es wird empfohlen, ein oder mehrere wettbewerbsähnliche Verfahren zur Detaillierung durchzuführen.

- Die mittelfristig zu erwartende Neubebauung des Geländes der Alten Anstalt sollte zum Anlass genommen werden, an dieser Stelle auch über gestalterische Anforderungen nachzudenken.

Die nachstehende Karte zeigt – soweit möglich, da nicht alle Maßnahmen verortungsfähig sind - das Erneuerungskonzept.

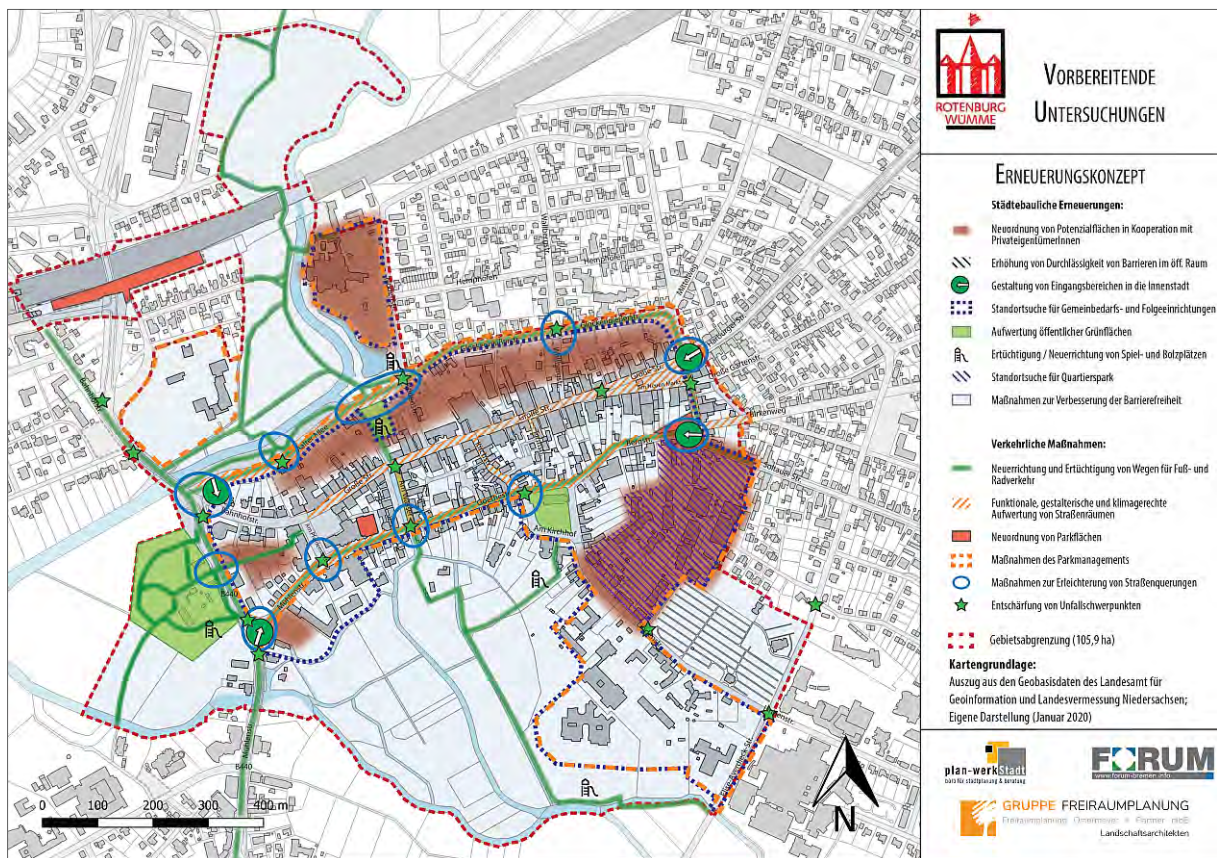


Abb. 86: Erneuerungskonzept (vergrößerte Darstellung im Anhang)

10.4 Umsetzungsstrategie

Im Erneuerungskonzept wurden verschiedene Maßnahmen entwickelt, die sowohl von Stadt Rotenburg (Wümme) als auch von Dritten (z.B. Ersatzneubau des alten Postgebäudes durch die Sparkasse, Entwicklung des Geländes der Alten Anstalt durch die Rotenburger Werke, Neubau von Wohn- und Geschäftshäuser durch private Investoren) initiiert werden. Es wird empfohlen darauf zu achten, dass diese Maßnahmen mit den in den Vorbereitenden Entwicklungszielen konform gehen. Andererseits ergeben sich aus von außen angestoßenen Vorhaben auch wieder Chancen, wenn die sich dadurch ergebenden Auswirkungen aufgenommen und mit - den Entwicklungszielen entsprechenden – kommunalen Maßnahmen begleitet werden (z.B. Umgestaltung des Neuen Marktes als Folge des Kreuzungsumbaus Harburger Straße zu einem Kreisel).

Angesichts des langen Vorlaufs von Stadterneuerungsverfahren besteht besonderer Handlungsdruck bei Maßnahmen, die zur Unterstützung der durch die Corona-Pandemie besonders betroffenen Einzelhandelsstrukturen in der Innenstadt erforderlich sind. Eine Aufnahme in die Städtebauförderung kann frühestens im Jahr 2022 erfolgen. Bis dahin werden eine Reihe von Einzelhändlern nicht überleben können, wenn sie nicht unterstützt werden. Die Stadt Rotenburg (Wümme) sollte deshalb bereits vorher – am besten binnen weniger Monate - mit Eigenmitteln aktiv werden und Maßnahmen zur Aufwertung der Innenstadt durchführen, auch wenn dies primär Aufgabe eines späteren Sanierungsverfahrens wäre. Wichtig ist die sehr kurzfristige Aussendung des Signals: Die Stadtverwaltung kümmert sich!

Geeignete Handlungsfelder, in denen entsprechende Maßnahmen auch kurzfristig zu realisieren wären, könnten z.B. sein:

- Die Aufwertung des öffentlichen Straßenraums durch Erneuerung oder Neuaufstellung von Stadtmobiliar
- Unterstützung eines Pop-up-Ladenkonzepts
- Bereitstellung eines Verfügungsfonds

Auch hierbei ist auf eine Einhaltung der späteren Sanierungsziele zu achten.

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 „Innenstadt“ in die Städtebauförderung aufgenommen zu werden. Die Vorbereitenden Untersuchungen haben dabei ergeben, dass die erforderlichen Maßnahmen der Programmkomponente „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ 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.

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. 28,7 Mio €, an dem sich die Stadt Rotenburg (Wümme) mit einem Drittel zu beteiligen hat (rd. 9,5 Mio €), ergibt bei einer unterstellten 10-jährigen Durchführungszeit einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von rd. 955 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 Untersuchungen gefasst und der Bereitstellung des kommunalen Eigenanteils zugestimmt ###.

Kosten- und Finanzierungsübersicht		Städtebauförderung	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
A. Ausgaben – Untersuchungsgebiet Stadt Rotenburg (Wümme) "Innenstadt und Niederungen"						
1	Vorbereitung der Sanierung					
1.1	Gutachten und Konzepte, u.a. - städtebaulicher Rahmenplan, - städtebauliche Wettbewerbe (u.a. Neuer Markt und Alte Anstalt), - Verkehrsgutachten u.a. zur Neuordnung des ruhenden Verkehrs (Standort und Dimensionierung von Parkhäusern, straßenbegleitendes Parken), zur Ertüchtigung des Straßenzugs Mühlenstr. bis Bergstraße als leistungsfähige Fahrradroute, zur Gefahrenreduzierung u.a. an Schulwegen und zur Verbesserung von Querungsmöglichkeiten, zur Verdichtung des Radwegenetzes nach Süden - Machbarkeitsstudie, Nutzungskonzept und Standortsuche für ein Begegnungs- und Veranstaltungszentrum - Entwicklung eines Farb- und Gestaltungskonzeptes für Fassadengestaltungen sonstige Gutachten - pauschal	500.000 €			X	
1.2	Einrichtung und Bewirtschaftung eines Verfügungsfonds zur Aufwertung sowie	100.000 €			x	

Kosten- und Finanzierungsübersicht (ENTWURF)

Kosten- und Finanzierungsübersicht		Städtebauförderung	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
	zur Attraktivierung der Innenstadt - pauschal					
	Gesamt 1					600.000 €
2	Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit / Quartiersmanagement					
2.1	Quartiersmanagement; pauschal 40 T€ p. a.	400.000 €				
2.2	Öffentlichkeitsarbeit	20.000 €				
2.3	Bürgerinformation / Stadtteilsteste	50.000 €				
	Gesamt 2					470.000 €
3	Grunderwerb					
3.1	Grunderwerb inkl. Nebenkosten zur Entwicklung einer Fläche für den ruhenden Verkehr/Quartiersgarage - in Abhängigkeit weiterer Gutachten und einer Standortanalyse (errechnet über den Bodenrichtwert für ca. ###500 m ² Grundfläche)	Städtisches Grundstück? Z.B. als Multifunktionsgebäude mit dem Begegnungs- und Veranstaltungszentrum				
3.3	Grunderwerb inklusive Nebenkosten zur Entwicklung einer Fläche zugunsten einer Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtung (z.B. Veranstaltungszentrum) - in Abhängigkeit weiterer Gutachten und einer Standortanalyse (errechnet über den Bodenrichtwert - ca. ### m ² Grundfläche, wenn als Multifunktionsgebäude mit Parkpalette) - optionale Maßnahme für Untersuchungsgebiet	Städtisches Grundstück? Z.B. als Multifunktionsgebäude mit dem Begegnungs- und Veranstaltungszentrum				
3.4	Grunderwerb, ggf. in geringem Umfang bei der Umsetzung von Ordnungsmaßnahmen erforderlich (pauschal)	50.000 €				
	Gesamt 3					50.000 €
4	Ordnungsmaßnahmen					
4.1	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung oder Grenzregelung, Neuvermessung von Grundstücken - pauschal	15.000 €				
4.2	Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen (Förderobergrenze für die Herstellung oder Änderung von Erschließungsanlagen nach Städtebauförderung: 230 €/m ²)					
	Anbindung an Nachbarschaft durch attraktive Innenstadteingänge und gesicherte Querungen Mühlenstraße/Burgstraße, Burgstraße/Bahnhofstraße, Harburger Straße/Glockengießerstraße, Soltauer Straße/Bergstraße - pauschal	800.000 €				
	Schaffung/Qualifizierung von Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und Radverkehr (u.a. Aalter Allee, Bergstraße-Alte Anstalt, Heimathaus) – pauschal	450.000 €				

Kosten- und Finanzierungsübersicht		Städtebauförderung	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
	Maßnahmen zur Stärkung des Rad- und Fußverkehrs im gesamten Maßnahmengebiet, insb. Umgestaltung des Straßenzugs Mühlenstraße bis Bergstraße zu einer leistungsfähigen Fahrradrouten, Ertüchtigung bestehender Radwege, Neubau von vier Wegebrücken	2.750.000 €				
	Maßnahmen zur Aufwertung von Straßenräumen und Nebenanlagen (u.a. Große Straße, Am Neuen Markt, Am Wasser, Kirchstraße, Turmstraße)	2.000.000 €				
	Gesamt 4.1 - 4.2					6.015.000 €
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 Quartierpauschal	150.000 €				
	Dach- und Fassadenbegrünungsprogramme - pauschal	150.000 €				
	Aufwertung und Qualifizierung der im Gebiet liegenden Spielplätze – pauschal	1.000.000 €				
	Klimagerechte Aufwertung öffentlicher Begegnungsräume, u.a. Verbesserung der Wegebeschaffenheit, standortgerechte Baumpflanzungen und Möblierung - pauschal	500.000 €				
	Gesamt 4.3					1.800.000 €
4.4	Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit von FußgängerInnen, RadfahrerInnen und besonders Schulkinder im gesamten Maßnahmengebiet - pauschal	200.000 €				
4.5	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Nebenanlagen im gesamten Maßnahmengebiet hinsichtlich behinderten- und seniorengerechter Querungserleichterungen und Zugänglichkeiten - pauschal	750.000 €				
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 4.4 – 4.6					1.000.000 €
5	Baumaßnahmen					
5.1	Öffentliche Baumaßnahmen					
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen, Absprachen, Gutachten und Standortanalysen: öffentliche/s Parkhaus/häuser für ca. 250 Kfz (ggf. in Kooperation)	3.000.000 €		X		

Kosten- und Finanzierungsübersicht (ENTWURF)

Kosten- und Finanzierungsübersicht		Städtebauförderung	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen und Gutachten: Errichtung eines Begegnungs- und Veranstaltungszentrums	2.100.000 €		X		
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen und Gutachten: Bauliche Instandsetzung und Anpassung der städtischen Volkshochschule - pauschal	500.000 €				
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen und Gutachten: Bauliche Instandsetzung und Anpassung des städtischen Jugendzentrums - pauschal	500.000 €				
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen und Gutachten: Errichtung eines Freizeit- und Erlebnisbades	10.000.000 €	X	X		
	Energetische Sanierung von Gebäuden im kommunalen Eigentum - pauschal	500.000 €				
	Gesamt 5.1					16.600.000 €
5.2	Private Baumaßnahmen					
	Beispielhafte Förderung zur energetischen und klimaneutralen Sanierung von Wohn- und Geschäftsgebäuden - pauschal	500.000 €			X	
	In Abhängigkeit weiterer Prüfungen und Gutachten: Bauliche Instandsetzung und Anpassung des ehemaligen Gemeindehauses zu einem Beratungszentrum - pauschal	200.000 €			X	
	Neuordnung städtebaulicher Situationen unter Nutzung von Potenzialflächen (Mühlenstraße, Alte Anstalt) und mit vorgeschalteten städtebaulich-freiraumplanerischen Wettbewerben				X	
5.3	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Bauanlagen (z.B. Binnenerschließung, Einbauten usw.) hinsichtlich der Schaffung behinderten- und seniorengerechter Zugänglichkeiten im gesamten Maßnahmengebiet - pauschal	200.000 €			X	
5.4	Kosten der Abwicklung, Vertriebsnebenkosten, Gutachten, Dokumentationen usw. - pauschal	25.000 €				
	Gesamt 5.1					925.000 €
	Zwischensumme Positionen 1 bis 5					27.460.000 €
6	Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte					
	Sanierungsträger, 6 % (Kappungsgrenze) von gesamt ohne Grunderwerb					1.647.600 €
	Summe Ausgaben					29.107.600 €

B. Einnahmen						
---------------------	--	--	--	--	--	--

Kosten- und Finanzierungsübersicht (ENTWURF)

Kosten- und Finanzierungsübersicht		Städtebauförderung	Sonstige Förderprogramme	Kommune /LK	Privat	gesamt
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	28.657.600 €
---	---------------------

D. Finanzierung						
	zu finanzierende Summe					28.657.600 €
	Anteil Bund (⅓ von gesamt)					9.552.533 €
	Anteil Land Niedersachsen (⅓ von gesamt)					9.552.533 €
	Anteil Stadt Rotenburg/Wümme (⅓ von gesamt)					9.552.533 €
	Anteil Stadt Rotenburg/Wümme p.a. (10 Jahre Laufzeit)					955.253 €

12 Vorliegen städtebaulicher Mängel

Die vorliegenden vorbereitenden Untersuchungen (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

Dass in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes „Innenstadt und Niederungen“ in Rotenburg (Wümme) erhebliche städtebauliche und funktionale Missstände gemäß BauGB vorliegen, wurde in den Kapiteln 6 „Vertiefende Bestandsuntersuchung“ und 7 „Nachweis städtebaulicher Missstände“ herausgearbeitet. Sie betreffen u.a.

Nicht ausgeschöpfte Potenziale der Innenstadt als Ort des Einzelhandels, von Arbeitsstätten, der Kultur, Gastronomie, des Wohnens und sozialer Infrastruktur sowie von Aufenthalts- bzw. Verweilqualitäten und Begegnungsmöglichkeiten. Die qualitative Verbesserung von Grünflächen und Freiräumen, Probleme des fließenden und des ruhenden Verkehrs, Defizite bei der Gestaltung von Straßenräumen, tlw. unzureichende Verkehrssicherheit, diverse Barrieren, Mängel in der Ortsbildwahrnehmung sowie ungenügenden Maßnahmen zum Klimaschutz und zur Anpassung an die Folgen des Klimawandels gehören zu den weiteren Handlungsfeldern.

Es ist davon auszugehen, dass die festgestellten Missstände und Defizite ohne gegensteuernde Maßnahmen nicht behoben 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 „Innenstadt und Niederungen“ in ein Städtebauförderungsprogramm aufgenommen zu werden.

13 Vorschlag zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“

Die aufbauend auf den Ergebnissen der Bestandsanalyse herausgearbeiteten funktionalen, städtebaulichen, sozialen, demografischen, ökologischen und ökonomischen Defizite, die sich vielfach auch überlagern, verlangen nach einem integrativen und interdisziplinären Handlungsansatz. Um die Sauerungsziele für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt und Niederungen“ zu erreichen, muss ein komplexes Bündel vielfältiger und aufeinander abgestimmter städtebaulich-investiver sowie ergänzender nicht-investiver Maßnahmen geschaffen werden, um den vielfältigen Problemlagen im Untersuchungsgebiet zu begegnen. Dies soll in enger Kooperation mit den Akteuren vor Ort geschehen, da nur so die notwendige Abstimmung und Verzahnung der Maßnahmen gelingen kann, um die gerade durch die Corona-Pandemie zusätzlich destabilisierten Strukturen in der Rotenburger Innenstadt zu stabilisieren und zu stärken. Angesichts der vorliegenden Missstände - u.a. unattraktives Erscheinungsbild der Innenstadt, verkehrliche Belastungen, verbesserungswürdige Aufenthaltsqualität im öffentlichen Straßenraum usw. – scheint das Untersuchungsgebiet geeignet für eine Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ zu sein. Darüber hinaus erscheint diese Programmkomponente auch deshalb besonders geeignet, da hier der Schwerpunkt nicht nur auf der Einzelhandels-, sondern auch auf der identitätsstiftenden Funktion von Zentren liegt.

Die Herausforderungen im Untersuchungsgebiet „Innenstadt und Niederungen“ 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.

14 Sanierungserfordernis und Sanierungsziele

Um die im gesamten Untersuchungsgebiet festgestellten städtebaulichen , funktionalen und sozialen Missstände und Mängel zu beheben sowie die von der Corona-Pandemie in Gang gesetzten Verwerfungen im Einzelhandel und in der Gastronomie aufzuhalten und die vorhandenen Potenziale zu stärken, besteht die Notwendigkeit zur Durchführung einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nach § 136 BauGB, die zur Stabilisierung und Qualifizierung des Gebietes wesentlich beitragen kann.

Die Ziele einer städtebaulichen Sanierung wurden im 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, lebenswerten und funktionsfähigen Stadtzentrum setzen.

15 Auswahl des Sanierungsverfahrens

15.1 Empfehlung zur Anwendung des Besonderen Städtebaurechts

Angesichts der (städte-)baulichen und sozialen Missstände und Mängel im Untersuchungsgebiet sowie der Funktions- und Substanzschwächen, dem Leitbild und den daraus abgeleiteten Sanierungszielen und Handlungsfeldern zur Weiterentwicklung und Stabilisierung 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. Aus diesem Grund wird die Anwendung des Besonderen Städtebaurechts empfohlen.

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,
- um Grundstücke für Ziele und Zwecke der Sanierung zum sanierungsunbeeinflussten Grundstückswert zu erwerben und
- um 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. Im Falle der Stadt Rotenburg (Wümme) könnten folgende vorgeschlagene Maßnahmen Auswirkungen auf das lokale Bodenpreisgefüge haben und zu Wertsteigerungen führen:

- Strukturveränderungen innerhalb des Sanierungsgebiets: Entwicklung eines neuen Innenstadt-Erweiterungsgebiets auf dem Gelände der Alten Anstalt, bauliche Fassung des nördlichen Innenstadtrands durch mehrgeschossige Bebauung in Mischnutzung
- Erschließungszustand: Neuordnung der Stellplatzsituation durch den Bau von einer oder zwei Parkhäusern an der Glockengießerstraße, städtebauliche Aufwertung des Neuen Marktes

Im Ergebnis halten wir nach gegenwärtigem Kenntnisstand die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften der §§ 152 ff zur Erreichung der Sanierungsziele für die Sanierungsmaßnahme „Innenstadt und Niederungen“ somit für angeraten.

15.3 Mögliche negative Auswirkungen einer Städtebauförderungsmaßnahme

Aufwertungen und (behutsame) Weiterentwicklung 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.

Wesentliche Veränderungen, von denen negative Auswirkungen ausgehen könnten, betreffen vor allem die Entwicklung des Areals der Alten Anstalt, die Neuordnung entlang der Glockengießerstraße und eine Neugestaltung des Neuen Marktes.

Die Alte Anstalt soll in einem Teilbereich aufgrund des gesunkenen Bedarfs an örtlich konzentrierten Heimplätzen zu einem neuen Wohn- bzw. Mischgebiet entwickelt werden. Die bisherigen Bewohnerinnen werden bisher schon dezentral in Wohngebäuden in Stadt und Landkreis Rotenburg untergebracht und damit in nicht bestehende Nachbarschaften integriert, was den verminderten Raumbedarf am alten Standort ausgelöst hat. Hier findet also keine Verdrängung durch Mietsteigerung statt. Ob dies im direkten Umfeld der Alten Anstalt eintreten wird, ist momentan nicht absehbar.

Die vorgeschlagene Neuordnung von z.B. Pkw-Parkplätzen durch (mehrgeschossige) Gebäude würde zum Teil Bedarfe decken, für die bislang keine Alternativen im Innenstadtbereich existieren und die sich deshalb ohne diesen Standort außerhalb der Innenstadt ansiedeln würden. Es könnten sich eventuell stabilisierende Wirkungen auf die Innenstadt ergeben, da sich hier zusätzliche Nachfragesgruppen ansiedeln würden. Die Wahrscheinlichkeit, dass diese stabilisierenden Effekte so stark wirken, dass über Miet- oder Pachtsteigerungen Verdrängung stattfindet, wird als gering eingeschätzt.

Eine im Zusammenhang mit dem Kreiselausbau erfolgende Neugestaltung des Neuen Marktes ist ähnlich einzuschätzen: Hier würde durch gestalterische Aufwertungsmaßnahmen ein bereits eingetretener Abwärtstrend aufgehalten und die Nachfragesituation stabilisiert.

Ein zentrales Sanierungsziel besteht in der Entwicklung mindergenutzter Potenzialflächen und einer generellen Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Mit Erreichen dieses Zieles können Boden- und Mietsteigerungen infolge von Aufwertungen als Folge der durchgeführten Maßnahmen nicht gänzlich ausgeschlossen werden, sie erweisen sich in einigen Bereichen des Quartiers allerdings auch als erforderlich, um vorhandene Missstände gem. § 136 BauGB zu beseitigen.

16 Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes

Aufgrund des vorliegenden Instandsetzungs-, Sanierungs- und Modernisierungs- sowie Weiterentwicklungsbedarfes im Untersuchungsgebiet beabsichtigt die Stadt Rotenburg (Wümme), ein Sanierungsgebiet im Teilprogramm „Lebendige Zentren“ zur Stabilisierung und Aufwertung des durch städtebauliche, funktionale und soziale Missstände beeinträchtigten Gebiets festzulegen, da hier besonderer Entwicklungsbedarf 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 Teilräumen keine wesentlichen städtebaulichen und funktionalen Missstände festgestellt werden konnten:

- der an der Kirche Zum Guten Hirten gelegene Friedhof
- der zwischen Wiedau und Stadtstreek gelegene Teil der Niederungen
- das Gelände der Kreisverwaltung
- das Bahnhofsgelände
- der nördlich der Bahnüberführung gelegene Teil der Wümmeniederung

Das Bahnhofsrandgebiet soll trotz seiner Appendixwirkung im Sanierungsgebiet verbleiben, da hier eine Neuordnung der Parkflächen erfolgen soll. Das potenzielle Sanierungsgebiet umfasst eine Fläche von ca. 80,2 ha. Die genaue Abgrenzung ist der folgenden Abbildung zu entnehmen.

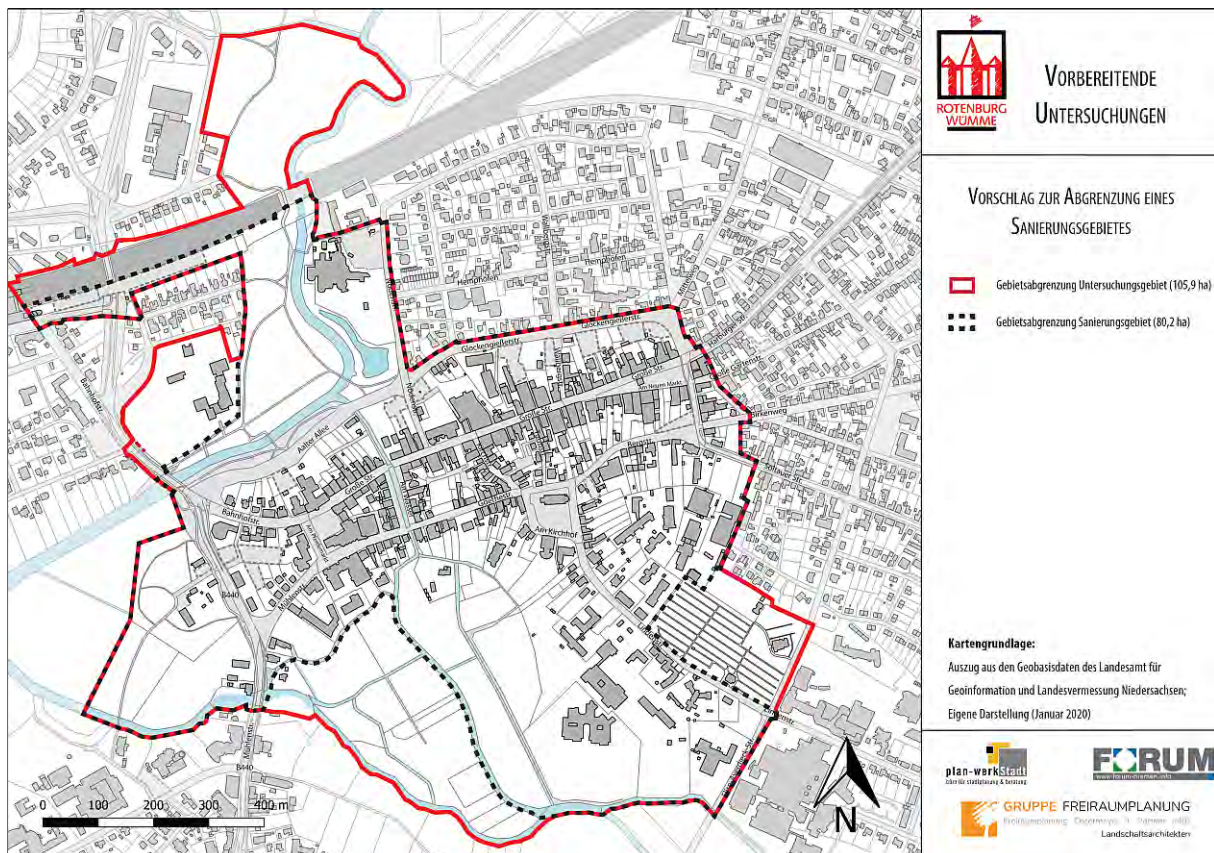


Abb. 87: Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets (vergrößerte Darstellung im Anhang)

17 Umsetzung des Verfahrens und Ausblick

Die vorliegenden Vorbereitenden Untersuchungen haben städtebauliche Missstände gem. § 136 BauGB für das Untersuchungsgebiet „Innenstadt und Niederungen“ 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 „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ kann die Sanierungsmaßnahme „Innenstadt und Niederungen“ einheitlich vorbereitet und finanzierbar im besonderen öffentlichen Interesse gem. § 136 BauGB durchgeführt werden.

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 den Vorbereitenden Untersuchungen aufbereiteten Daten.
- Zwischenbilanz der Sanierung nach fünf bzw. nach zehn 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 erfolversprechende Gesamtmaßnahme.

19 Anhang

19.1 Abbildungsverzeichnis

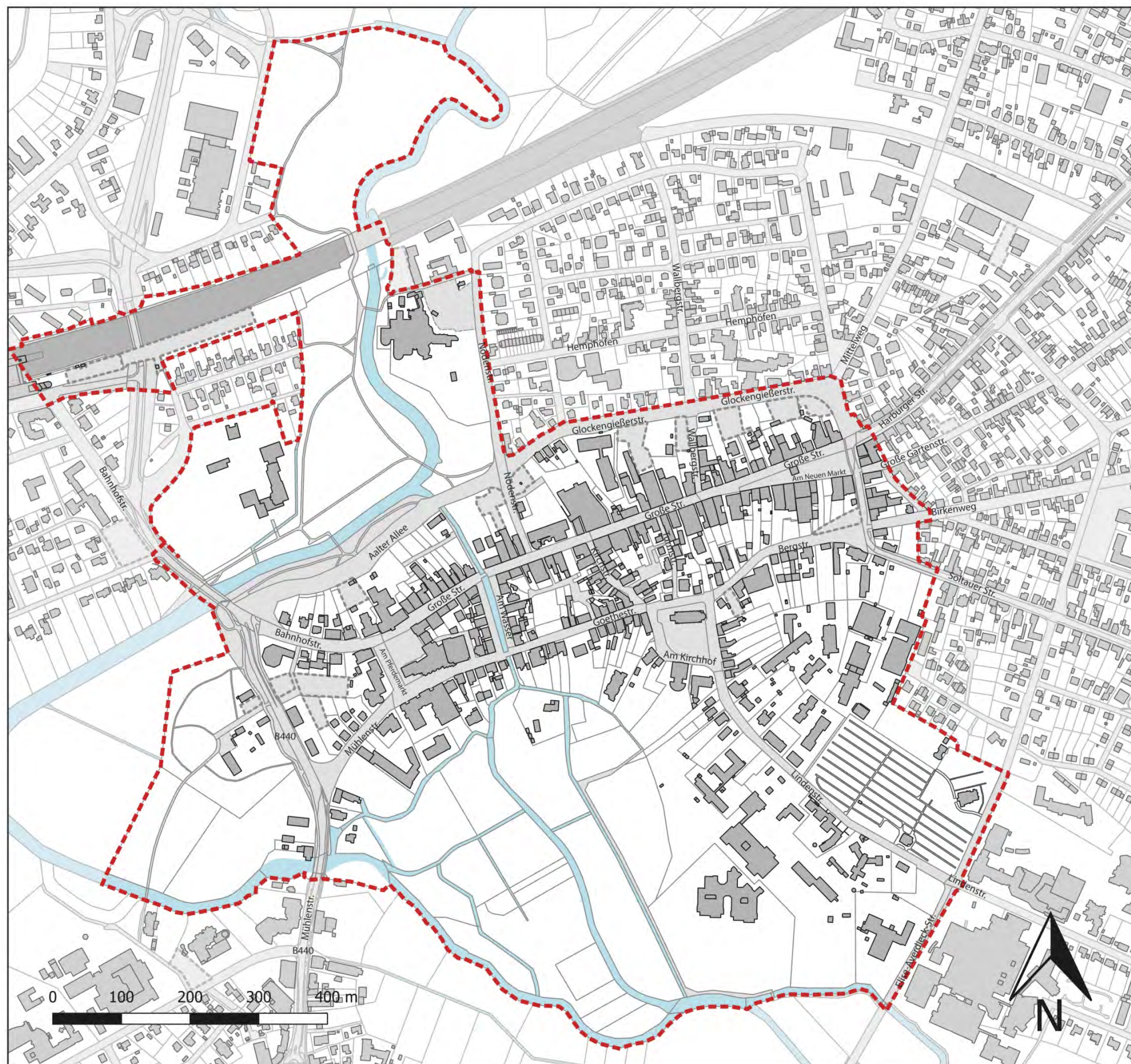
Abb. 1:	Verfahrensablauf bei der Erarbeitung der VU.....	4
Abb. 2:	Entfernungen (Quelle: Open Street Map, eig. Darstellung).....	5
Abb. 3:	Lage des Untersuchungsgebiets Quelle: Open Street Map, eig. Darstellung	5
Abb. 4:	Historisches Wachstum der Stadt Rotenburg (Wümme).....	6
Abb. 5:	Historische Straßenaufnahmen 1 (Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme))	7
Abb. 6:	Siedlungsentwicklung Rotenburgs um 1900 (Quelle: LGLN/Geobasis Niedersachsen, eig. Bearbeitung)	8
Abb. 7:	Historische Straßenaufnahmen 2 Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme).....	8
Abb. 8:	Das Untersuchungsgebiet „Innenstadt und Niederungen“ Rotenburg (vergrößerte Darstellung im Anhang)	14
Abb. 9:	Naturschutzgebiete im Untersuchungsgebiet (vergrößerte Darstellung im Anhang)	16
Abb. 10:	Flächennutzungsplan (Quelle: FNP eig. Darstellung)	17
Abb. 11:	Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet(Quelle: Geoportal der Metropolregion Hamburg, eig. Darstellung).....	18
Abb. 12:	Baulücken im Untersuchungsgebiet (Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme), eig. Darstellung)	18
Abb. 13:	Wohn- und Wohnmischnutzung in der Rotenburger Innenstadt	21
Abb. 14:	Beispiele für Wohn- und Wohnmischnutzung in der Rotenburger Innenstadt	22
Abb. 15:	Eigentümerstrukturen (vergrößerte Darstellung im Anhang).....	23
Abb. 16:	Gebäudenutzung (vergrößerte Darstellung im Anhang).....	24
Abb. 17:	Zentraler Versorgungsbereich der Stadt Rotenburg (Wümme) (Quelle: Einzelhandelskonzept für die Stadt Rotenburg (Wümme) (2010))	26
Abb. 18:	Durchgänge in der Innenstadt.....	32
Abb. 19:	Stadtstruktur Rotenburgs.....	34
Abb. 20:	Anbindung der Rotenburger Werke an die Innenstadt.....	35
Abb. 21:	Stadtstruktur und Nutzungskuster (vergrößerte Darstellung im Anhang).....	35
Abb. 22:	Ortsbildtypik und Gestaltung (vergrößerte Darstellung im Anhang)	37
Abb. 23:	Auswahl ortsbildtypischer Gebäude	37
Abb. 24:	Auswahl ortsbildstörender Gebäude	38
Abb. 25:	Auswahl denkmalgeschützter Objekte.....	39
Abb. 26:	Sanierungsbedarf an Gebäuden (vergrößerte Darstellung im Anhang).....	40
Abb. 27:	Auswahl an Gebäuden mit hohem Sanierungsbedarf.....	40
Abb. 28:	Auswahl von Kunst im öffentlichen Raum	41
Abb. 29:	Leerstandsentwicklung 2011-2019	42
Abb. 30:	Standorte mit Leerständen 2011 – 2020 im Untersuchungsgebiet (vergrößerte Darstellung im Anhang)	43
Abb. 31:	Infrastruktur in den Niederungen	44
Abb. 32:	Grün- und Freiflächen im Untersuchungsgebiet.....	45
Abb. 33:	Öffentliche Spielplätze im Untersuchungsgebiet.....	47
Abb. 34:	Straßenbäume in der Innenstadt	47
Abb. 35:	Abstands- und Straßenbegleitgrün in der Innenstadt.....	48
Abb. 36:	Aufgelockerte Bebauung der Rotenburger Werke.....	49
Abb. 37:	Wasserläufe in der Innenstadt	49
Abb. 38:	Pferdemarkt.....	51

Abb. 39:	Am Neuen Markt	52
Abb. 40:	Platz vor dem Postgebäude	52
Abb. 41:	Am Kirchhof	53
Abb. 42:	Klassifiziertes Straßennetz in Rotenburg (Wümme) (Quelle: https://numis.niedersachsen.de/kartendienste , eig. Bearbeitung)	55
Abb. 43:	Verkehrsmengenkarte 2015 (Quelle: Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr)	55
Abb. 44:	Rotenburg im Schienennetz (Quelle: www.bahn.de , eig. Darstellung)	56
Abb. 45:	Buslinienführung im Innenstadtbereich (Quelle: OSM, eig. Darstellung)	56
Abb. 46:	Busverkehr in der Rotenburger Innenstadt: Bürgerbus in der Goethestraße	56
Abb. 47:	Parkbereiche in der Rotenburger Innenstadt	58
Abb. 48:	Maßnahmen zur Radverkehrsförderung in der Rotenburger Innenstadt.....	59
Abb. 49:	Unklare Wegeführungen am Pfedermarkt-Kreisel.....	59
Abb. 50:	Verkehrsflächen (vergrößerte Darstellung im Anhang)	60
Abb. 51:	Heatmap 2017 – 2019 (Unfälle Radverkehr) (Quelle: Polizeidirektion Rotenburg).....	61
Abb. 52:	Heatmap 2017-2019 (Unfälle insg.) (Quelle: Polizeidirektion Rotenburg)	61
Abb. 53:	Unfallarten 2017 – 2019 (Quelle: Polizeidirektion Rotenburg).....	62
Abb. 54:	Legende Unfallarten (Quelle: Polizeidirektion Rotenburg)	62
Abb. 55:	Altersstruktur in den beiden Untersuchungsgebieten und der Kernstadt Quelle: Stadt Rotenburg (Wümme), eig. Darstellung	62
Abb. 56:	Aging Index und Altersverteilung (vergrößerte Darstellung im Anhang).....	63
Abb. 57:	Anteil der BewohnerInnen unter 18 Jahren mit Migrationshintergrund (vergrößerte Darstellung im Anhang)	63
Abb. 58:	Anteil der EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund (vergrößerte Darstellung im Anhang)	64
Abb. 59:	Nationalitäten in der Innenstadt.....	64
Abb. 60:	Nationalitäten Auf dem Loh	64
Abb. 61:	Nationalitäten in der Kernstadt.....	64
Abb. 62:	Bevölkerungsentwicklung der Innenstadt 2019 nach Nationalitäten	65
Abb. 63:	Relative Bevölkerungsentwicklung der Innenstadt 2019 nach Nationalitäten	65
Abb. 64:	Einwohnerfluktuation im Jahr 2019	66
Abb. 65:	Städtebauliche Fassung der Aalter Allee/Glockengießerstr. (Schwarzplan)	68
Abb. 66:	Nicht existente städtebauliche Fassung des Innenstadtrands	68
Abb. 67:	Eingangssituationen in die Rotenburger Innenstadt.....	69
Abb. 68:	Verkehrsbelastung in der Rotenburger Innenstadt	70
Abb. 69:	Gewässer im Innenstadtbereich.....	71
Abb. 70:	Erlebbarkeit des Stadtrecks.....	71
Abb. 71:	Fußgängerzonenbereiche und Parkscheinzone	72
Abb. 72:	Sanierungsbedarf an ortsbildprägenden Gebäuden	73
Abb. 73:	Gestaltungsmängel bei ortsbildprägenden Gebäuden	74
Abb. 74:	Auswahl von leer stehenden Gebäuden	75
Abb. 75:	Beispiele für Hauseingänge mit mangelnder Barrierefreiheit	76
Abb. 76:	Beispiele für mangelnde Barrierefreiheit im öffentlichen Raum	76
Abb. 77:	Ungesicherter Übergang an der Aalter Allee	77
Abb. 78:	Beschilderung der beiden Fußgängerzonenabschnitte.....	78
Abb. 79:	Radverkehrssituation in der Goethestraße	79
Abb. 80:	Unfallgeschehen mit Beteiligung von Radfahrenden.....	80
Abb. 81:	Stellplatzangebot in der Rotenburger Innenstadt.....	81
Abb. 82:	Sitzmöglichkeiten in der Innenstadt.....	83

Abb. 83:	Am Neuen Markt	84
Abb. 84:	Kreisel am Neuen Markt (Vorplanung) Quelle: Straßenbauverwaltung des Landes Niedersachsen	84
Abb. 85:	Städtebauliche Missstände (vergrößerte Darstellung im Anhang)	86
Abb. 86:	Erneuerungskonzept (vergrößerte Darstellung im Anhang)	102
Abb. 87:	Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebiets (vergrößerte Darstellung im Anhang)	115

19.2 Karten in vergrößerter Darstellung

Gebietsabgrenzung	122
Gebäudenutzung	123
Eigentümerstruktur	124
Leerstände	125
Verkehr	126
Sanierungsbedarf	127
Stadtgestaltung	128
Stadtstruktur	129
Naturschutzgebiete	130
Misstände	132
Erneuerungskonzept	132
Aging Index	133
Anteil der EinwohnerInnen mit Migrationshintergrund	134
Anteil der EinwohnerInnen unter 18 Jahren mit Migrationshintergrund	135
Sanierungsgebiet	136



VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

GEBIETSABGRENZUNG

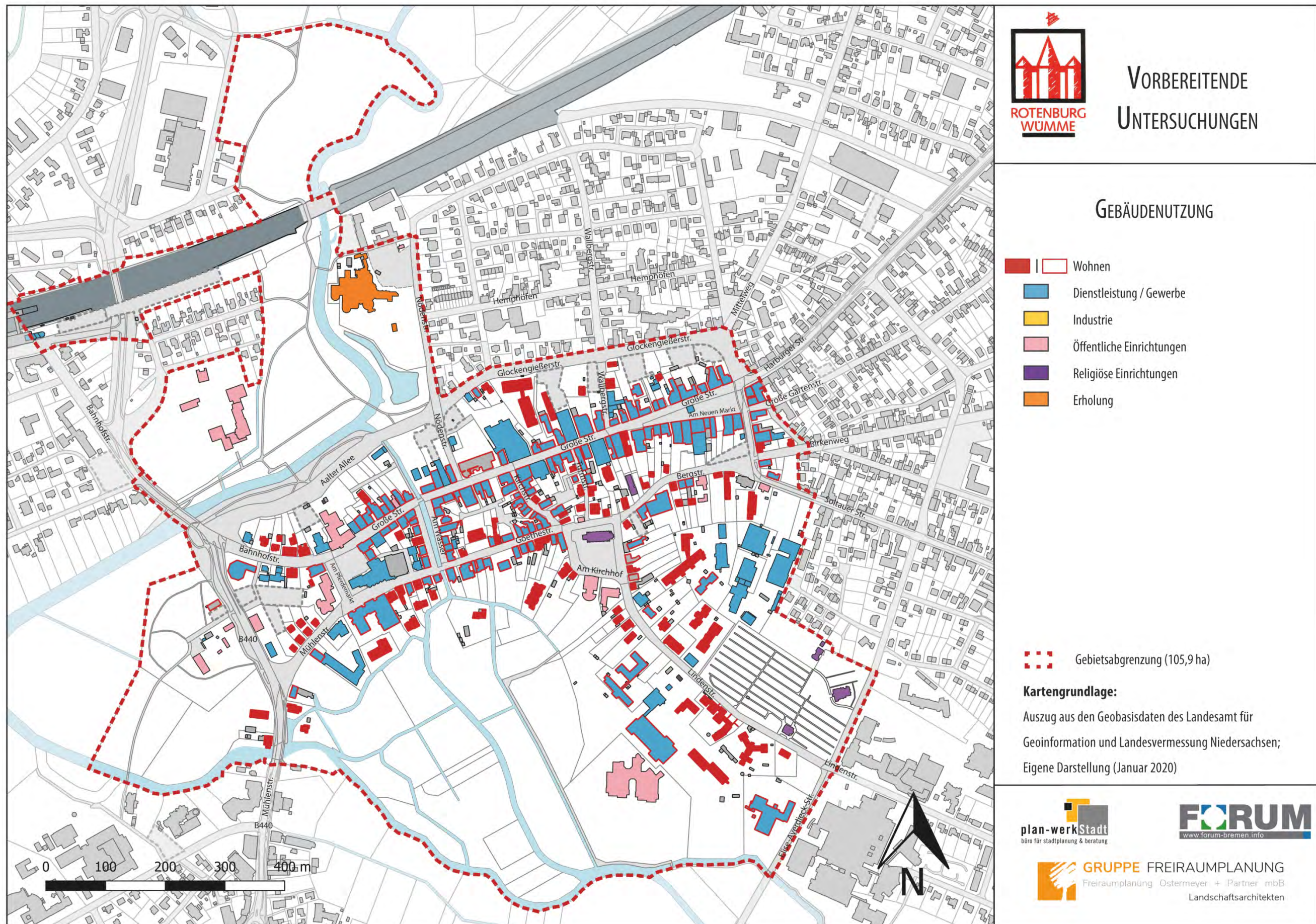
 Gebietsabgrenzung (105,9 ha)

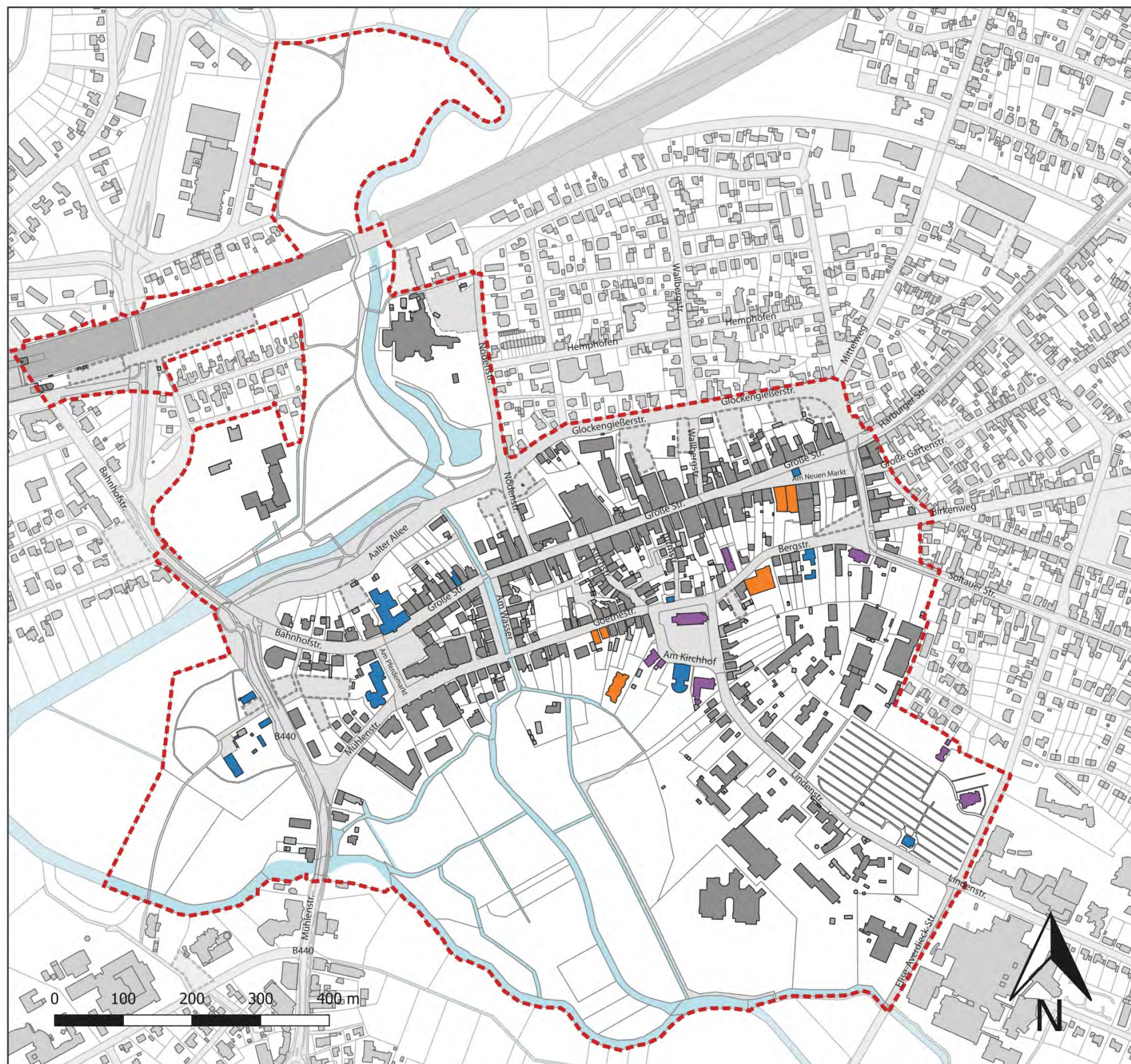
Kartengrundlage:

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



GRUPPE FREIRAUMPLANUNG
Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB
Landschaftsarchitekten





VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

EIGENTÜMERSTRUKTUR

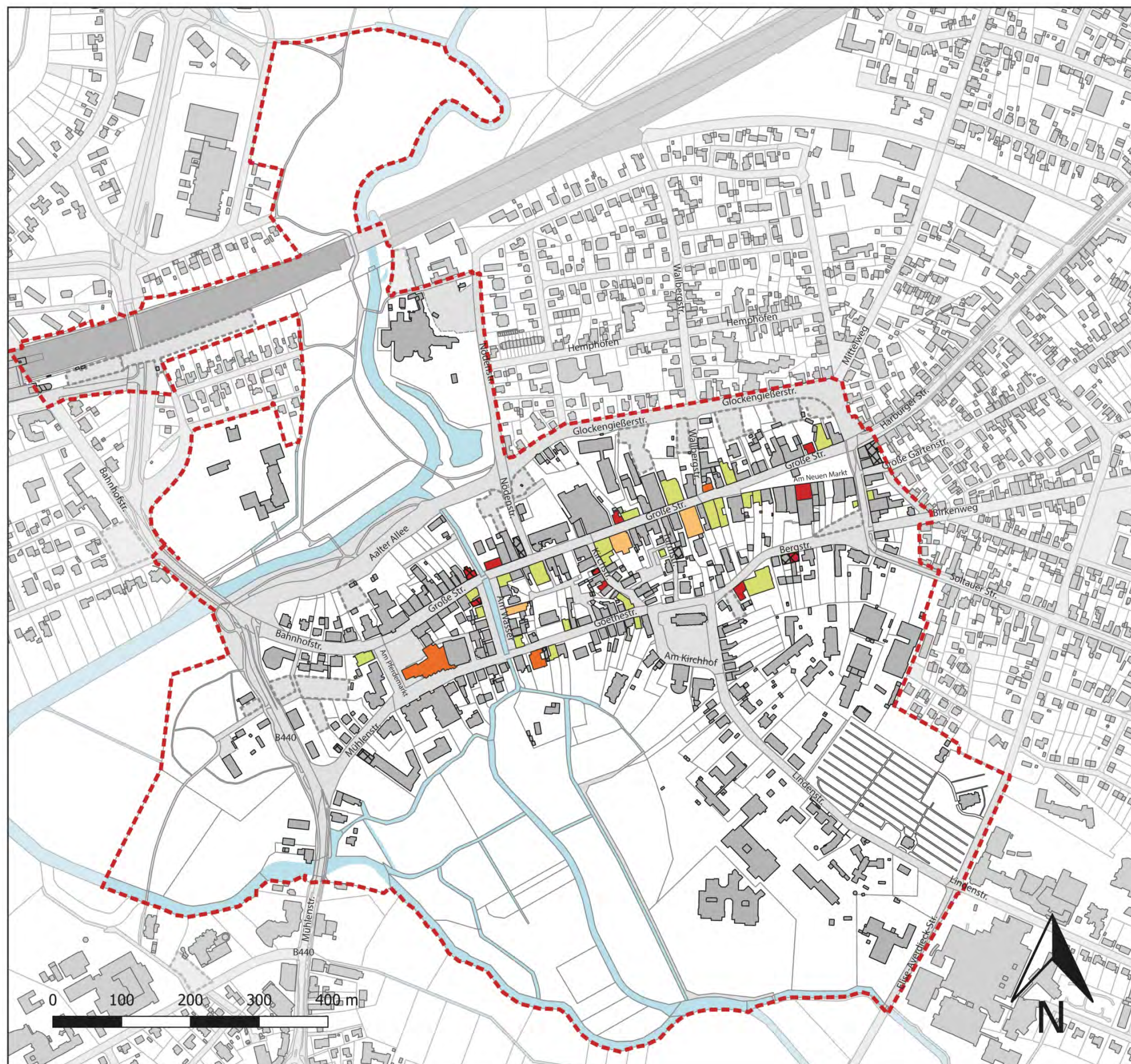
- Städtische Gebäude
- Wohnungsbau-Genossenschaft Rotenburg (Wümme) eG
- Gebäude religiöser Einrichtungen
- Private und sonstige EigentümerInnen

- - - Gebietsabgrenzung (105,9 ha)

Kartengrundlage:

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





VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

LEERSTÄNDE

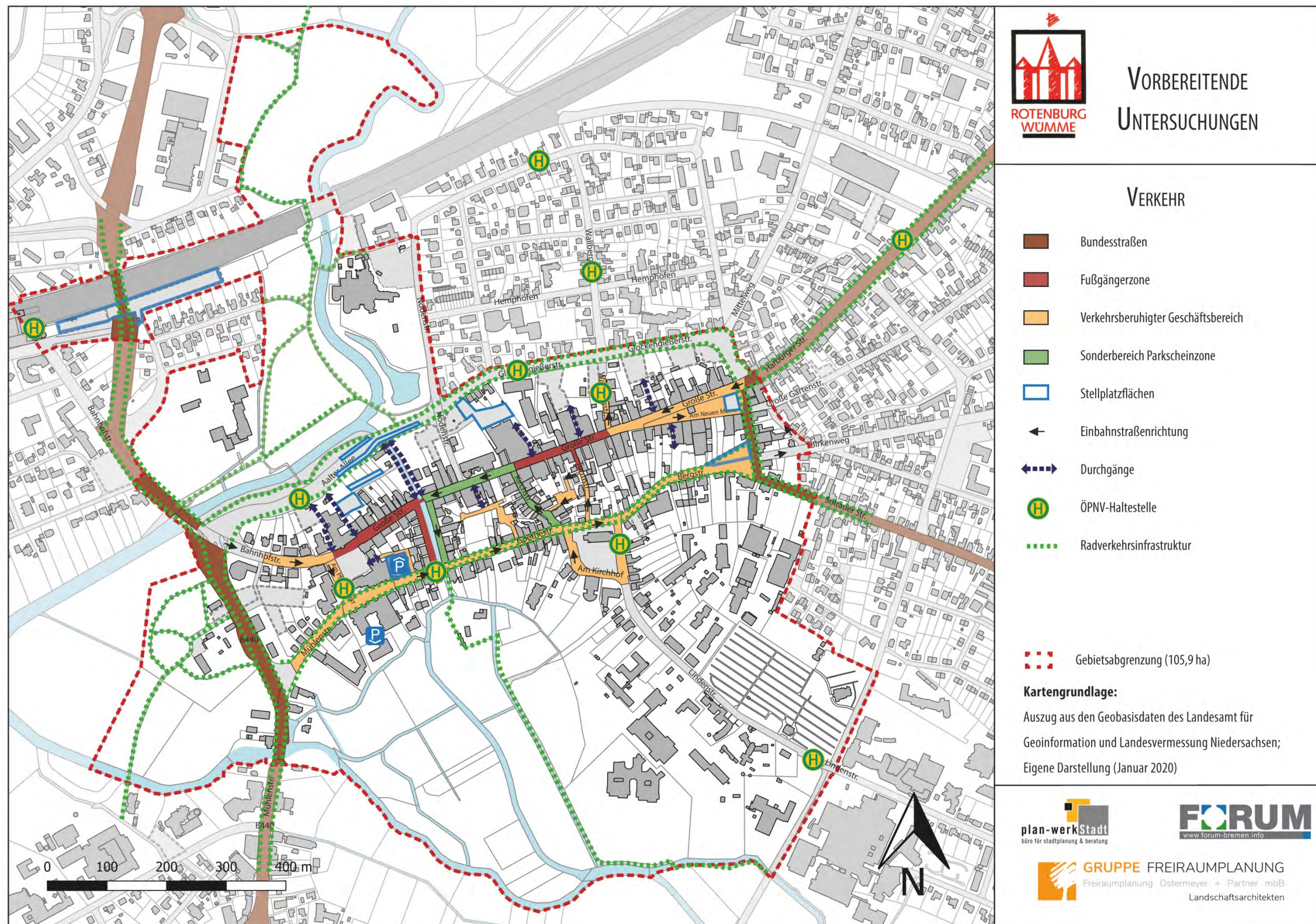
- Vergangener Leerstand:**
zeitweiser Leerstand 2015-2019
kein Leerstand 2019
- Neuer Leerstand:**
kein Leerstand 2015-2019
Leerstand 2019
- Wiederholter Leerstand:**
zeitweiser Leerstand 2015-2019
Leerstand 2019
- Langjähriger Leerstand:**
zusammenhängender Leerstand
Leerstand 2019
- aktuelle Leerstände (Stand Mai 2020)

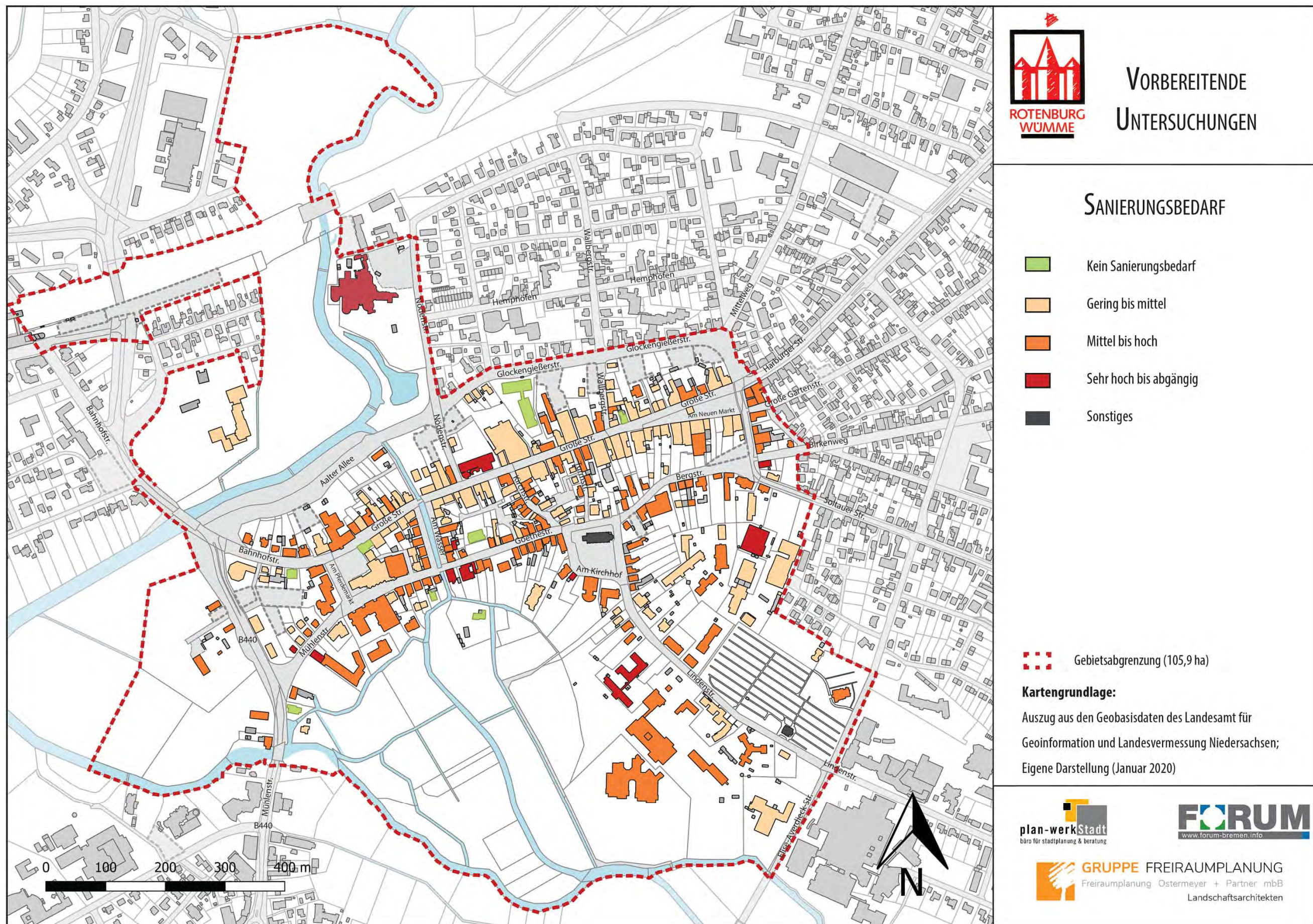
Gebietsabgrenzung (105,9 ha)

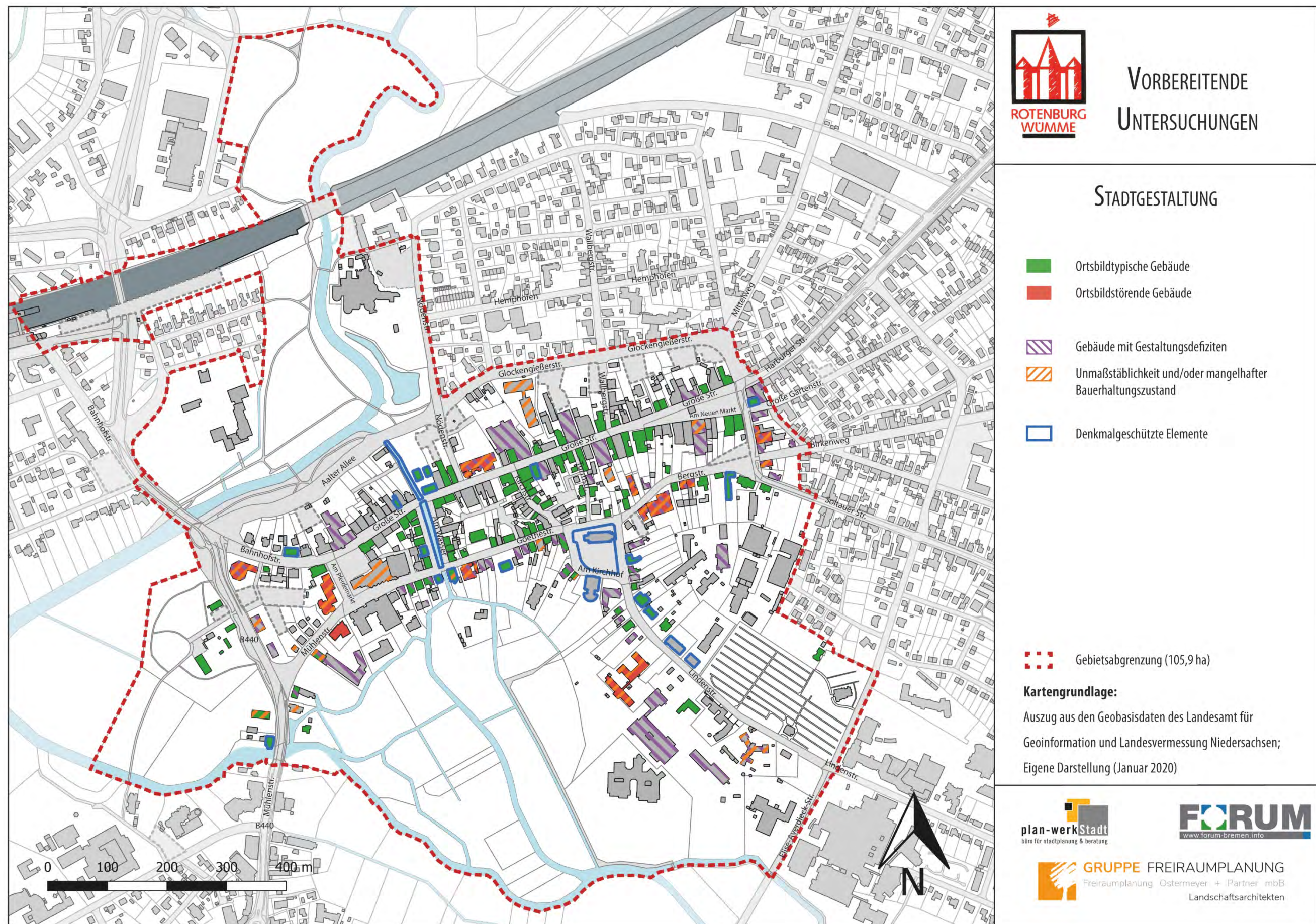
Kartengrundlage:

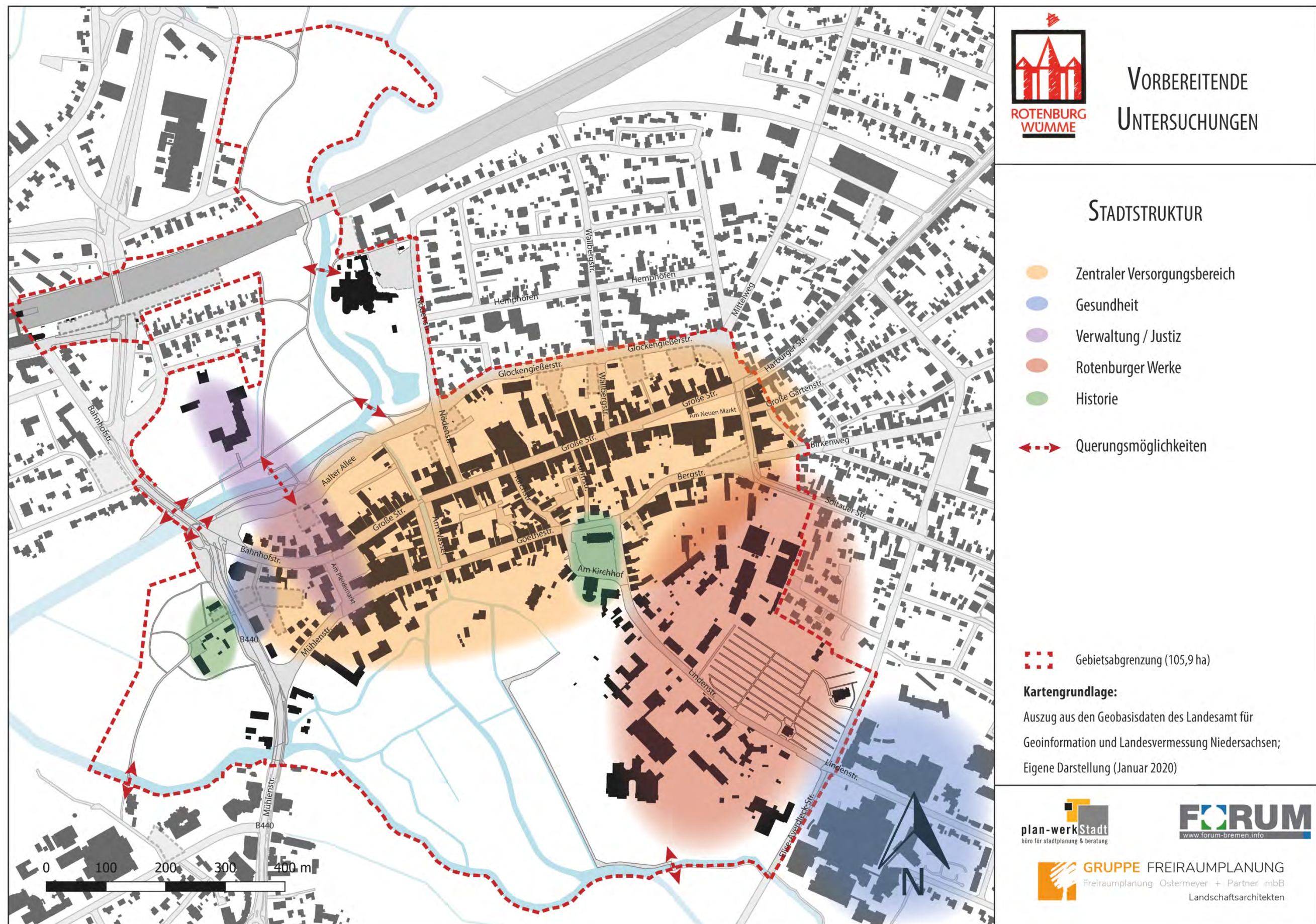
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)

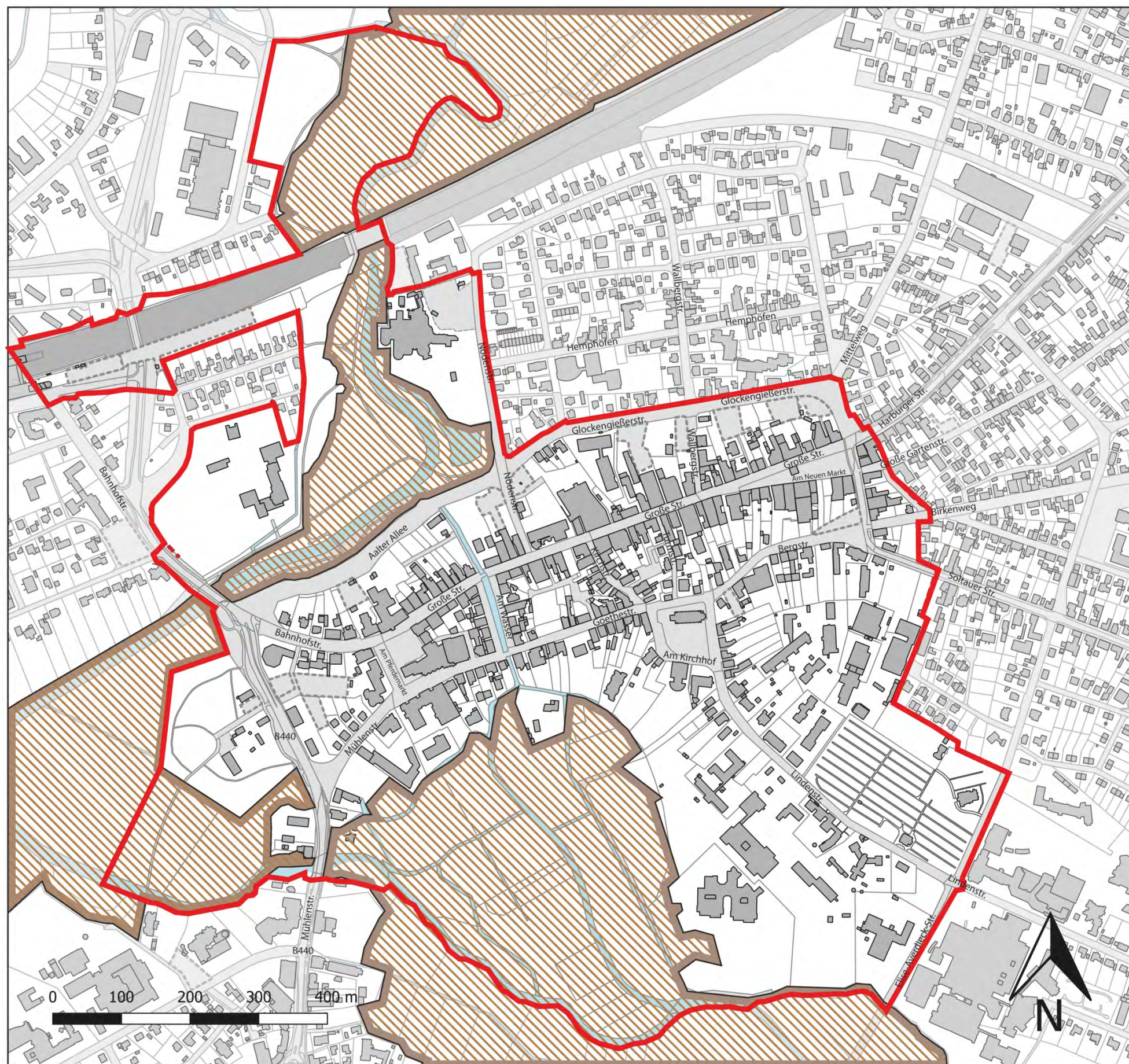












VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

NATURSCHUTZGEBIETE



Abgrenzung des Naturschutzgebietes
„Wümmeniederung mit Rodau, Wiedau
und Trochelbach“ (Ausschnitt)



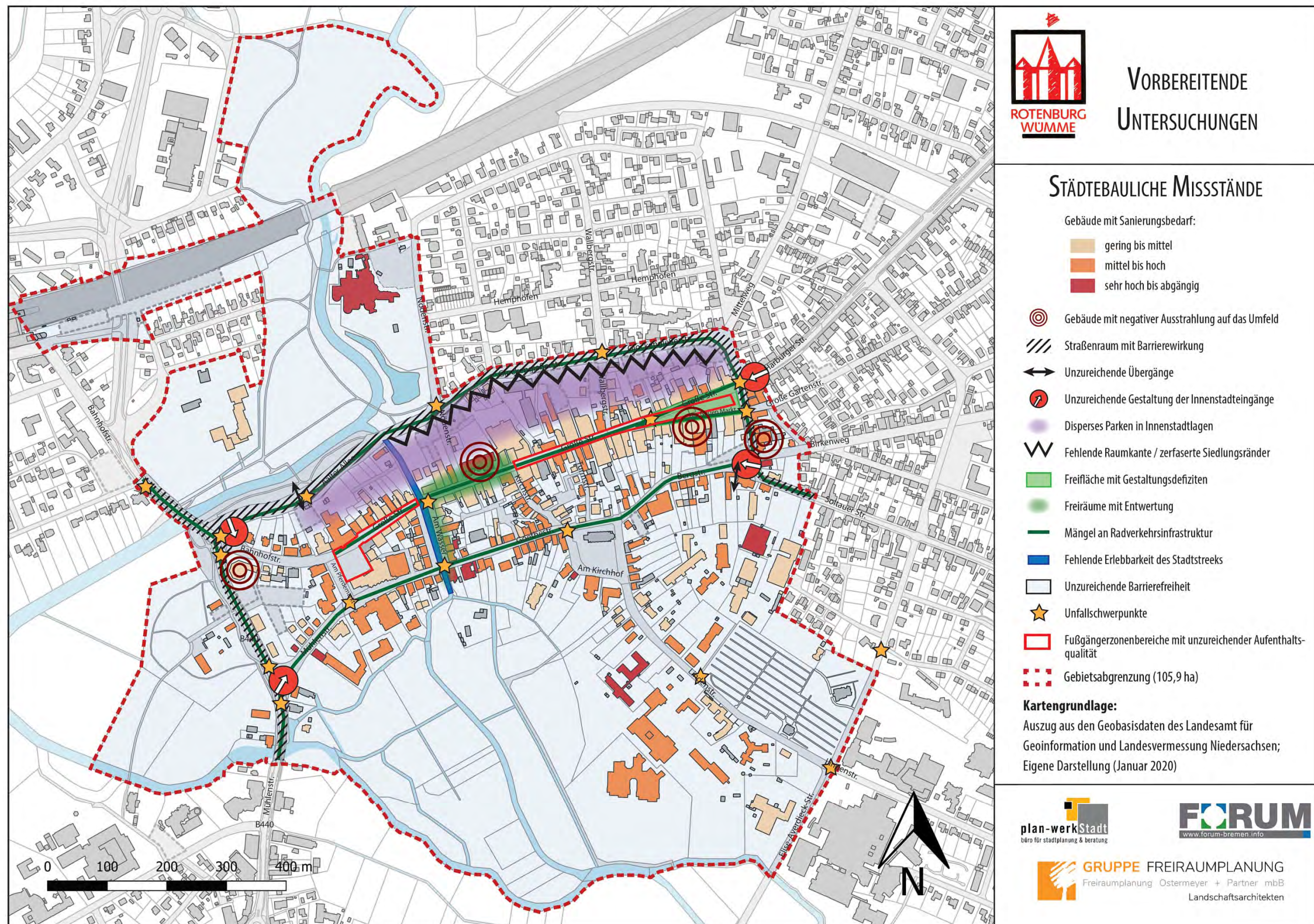
Gebietsabgrenzung (105,9 ha)

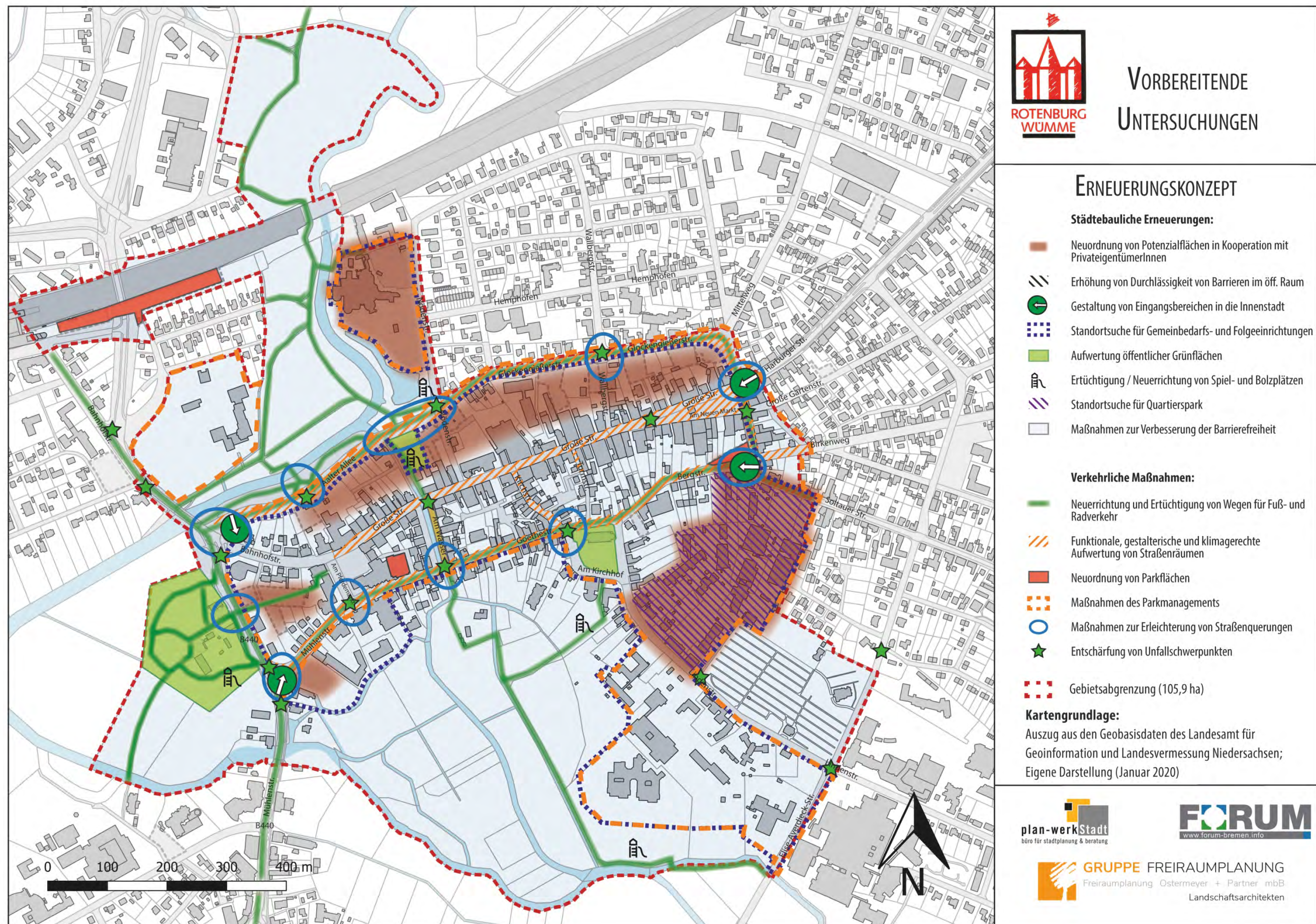
Kartengrundlage:

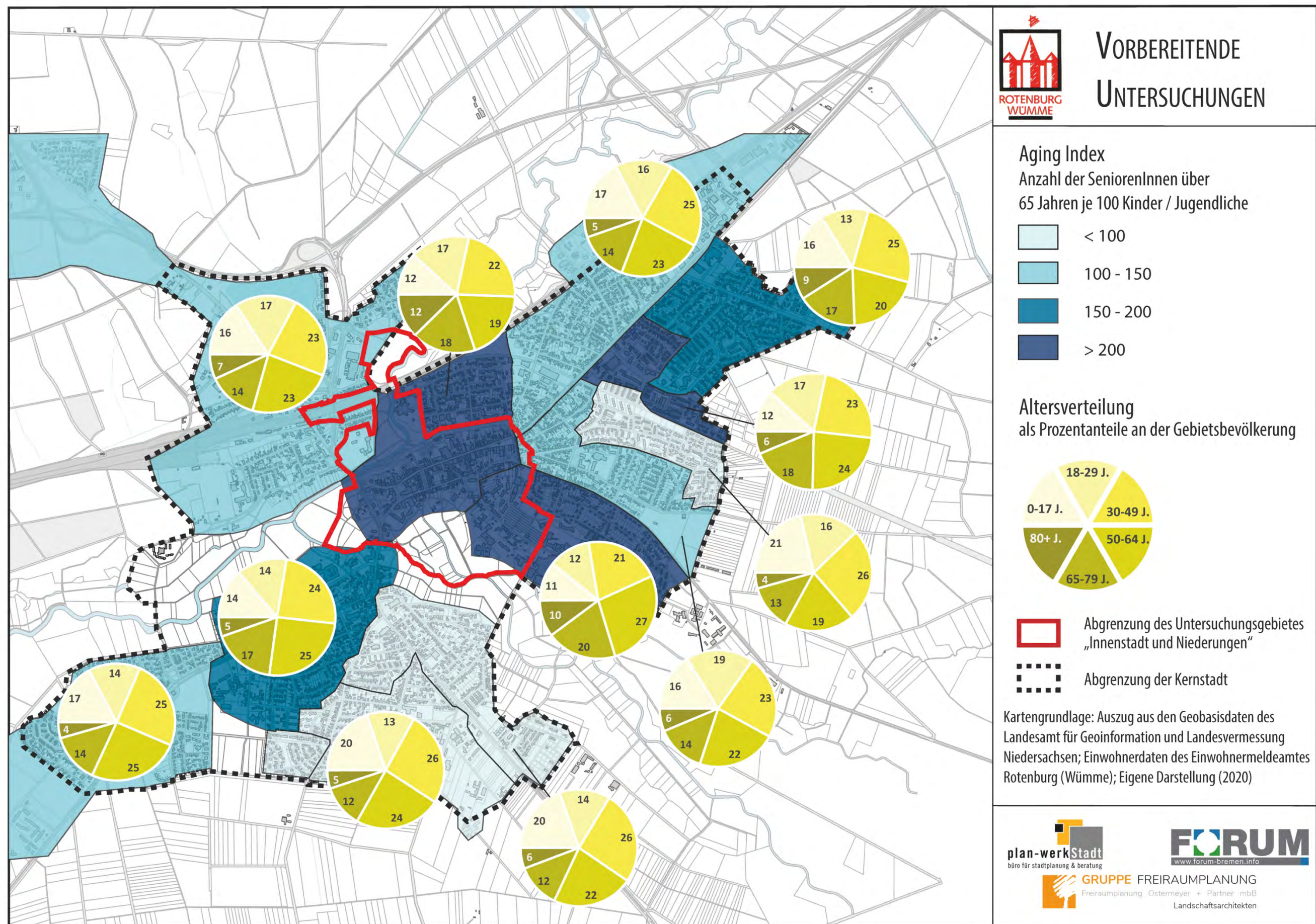
Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamt für
Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen;
Eigene Darstellung (Januar 2020)

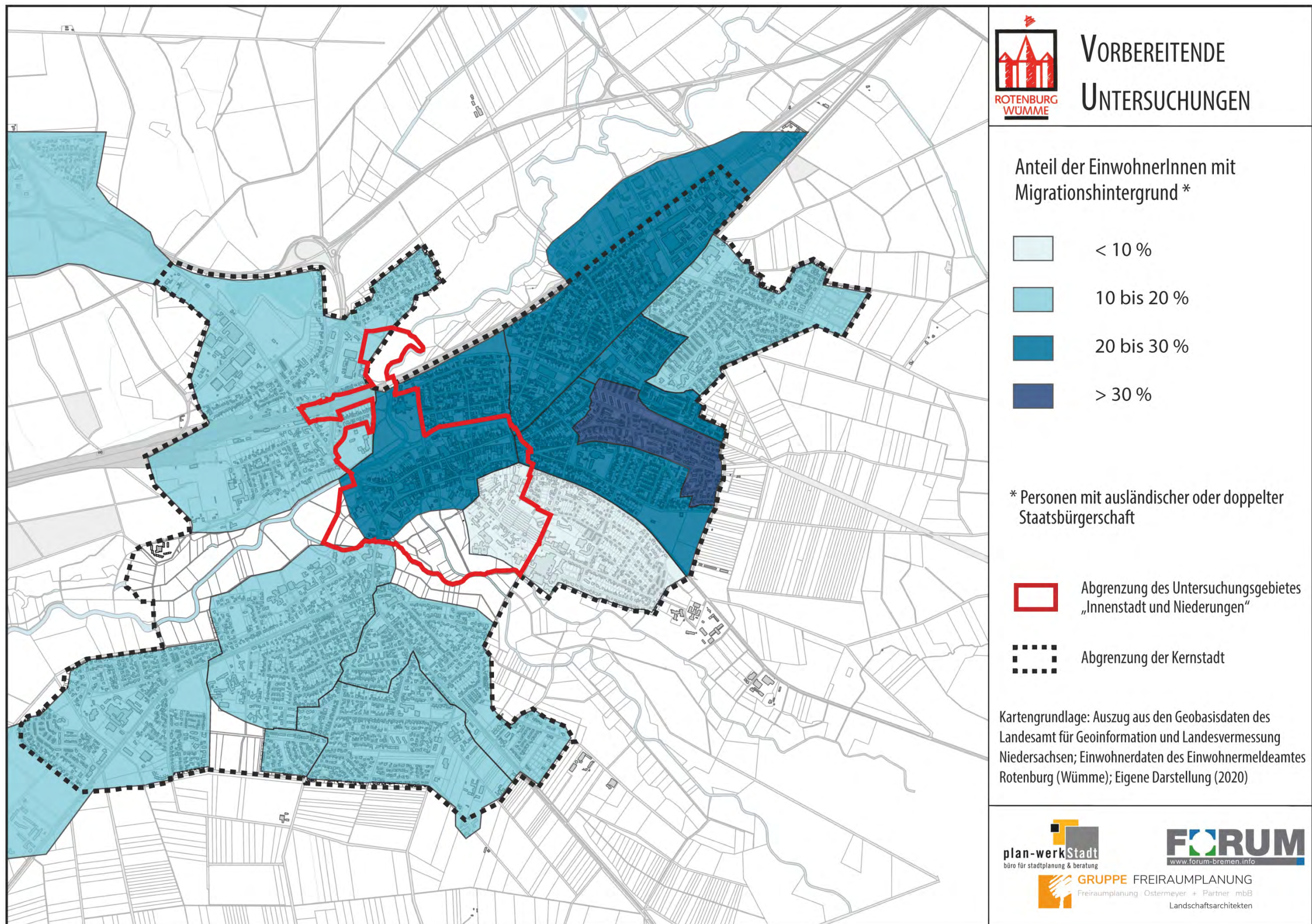


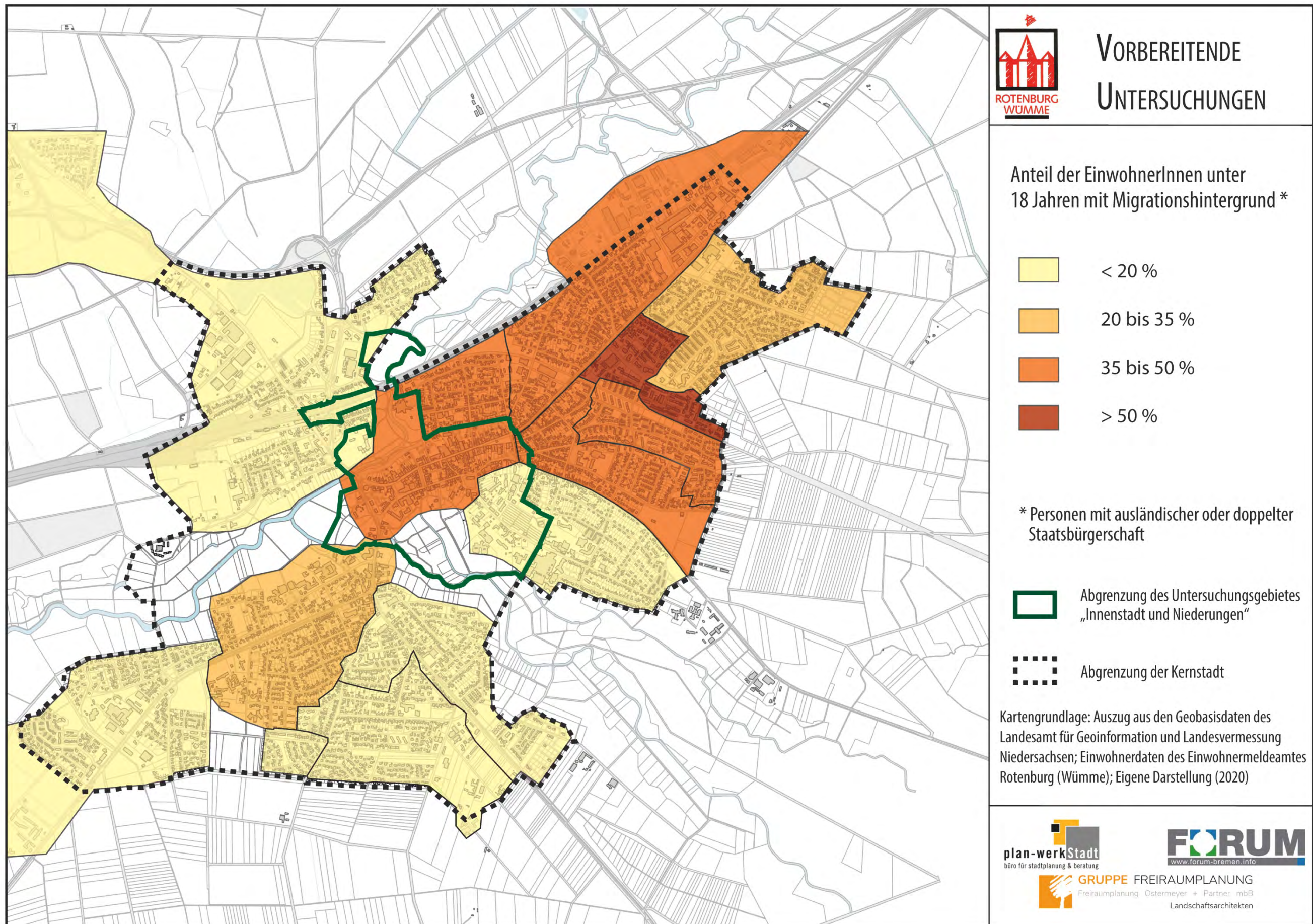
GRUPPE FREIRAUMPLANUNG
Freiraumplanung Ostermeyer + Partner mbB
Landschaftsarchitekten

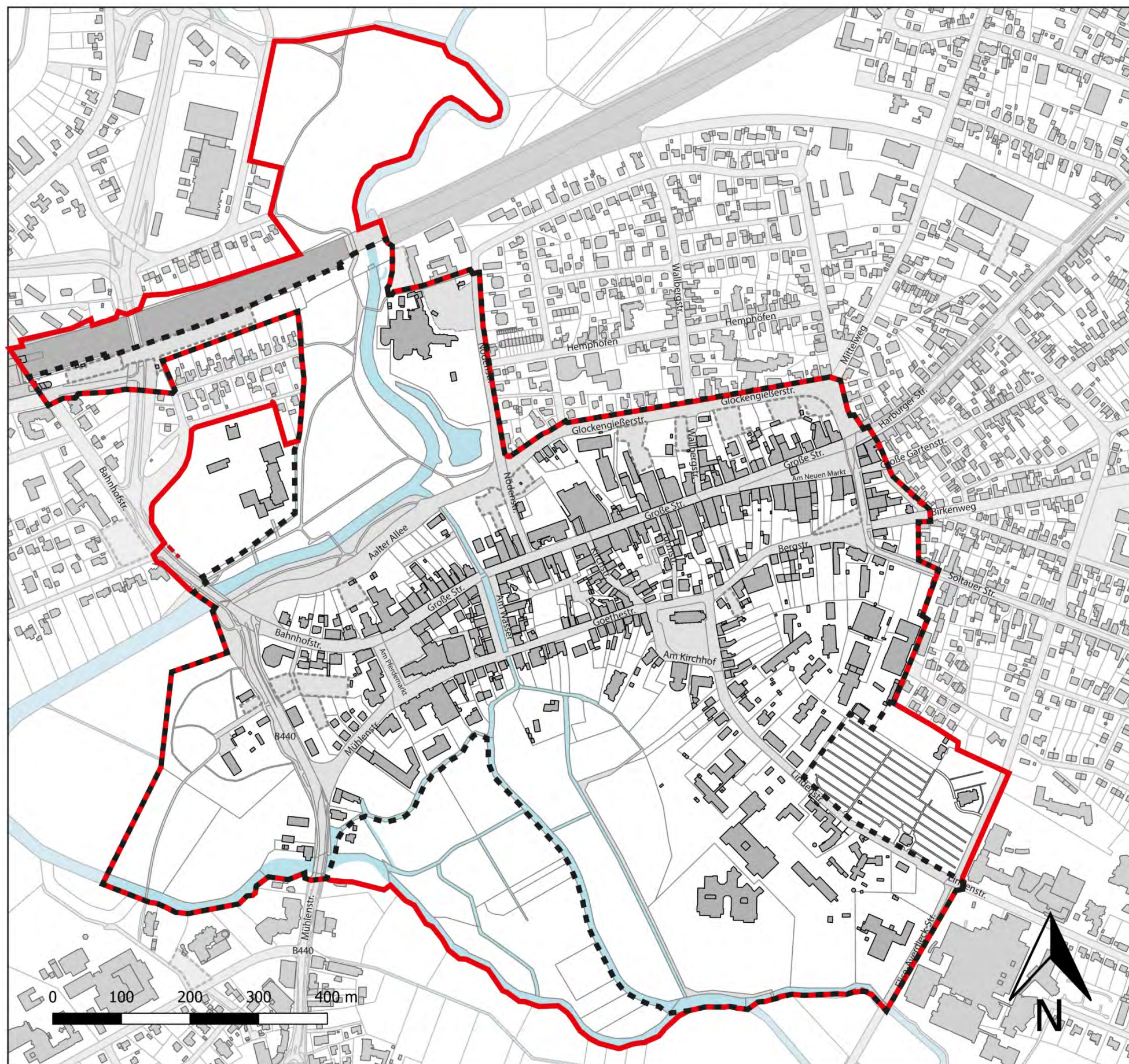












VORBEREITENDE UNTERSUCHUNGEN

VORSCHLAG ZUR ABGRENZUNG EINES SANIERUNGSGEBIETES

- Gebietsabgrenzung Untersuchungsgebiet (105,9 ha)
- Gebietsabgrenzung Sanierungsgebiet (80,2 ha)

Kartengrundlage:

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



19.3 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft Innenstadt & Niederungen	Abwägungsvorschlag
1		Amt für Verkehr, Entsorgung und Umweltschutz		
2	24.02.2020	Handwerkskammer Braunschweig-Lüneburg-Stade	Begrüßt das Vorhaben und bittet um Einbindung der Handwerksbetriebe. Auflistung der in die Handwerkerrolle eingetragenen Betriebe im Gebiet. Beachtung der Belange des Immissions- und Nachbarschaftsschutzes zur Vermeidung von Nutzungskonflikten. Betriebliche und existenzielle Einschränkungen sind in Verbindung mit Maßnahmen zum ISEK für bestehende Handwerksbetriebe nicht hinnehmbar. Bitte um Information bei planungsrechtlichen Vorhaben und Änderungen in der Bauleitplanung.	
3	11.03.2020	Industrie- und Handelskammer Stade für den Elbe-Weser-Raum	120 Mitgliedsunternehmen, überwiegend Kleingewerbetreibende sowie einige größere Unternehmen - Handel, Dienstleistungen, Gastgewerbe. Einbindung der Gewerbetreibenden in das Konzept von Bedeutung. Transparente Darstellung von Kosten und Wertsteigerungen sowie rechtliche Rahmenbedingungen. Begrüßen das Konzept. Chance, Leitlinien der Einzelhandelsentwicklung neu zu fassen - Anregung: Parallel zum ISEK das Einzelhandelskonzept von 2009 fortschreiben. Bei Baumaßnahmen ist ein Baustellenmanagement wünschenswert.	Im weiteren Verfahren zu beteiligen.
4	20.02.2020	Staatliches Gewerbeaufsichtsamt Cuxhaven	Keine Bestände/keine Anmerkungen	/
5		Amt für regionale Landesentwicklung		
6	21.02.2020	Landkreis Rotenburg - Naturschutzbeauftragter	FFH-Gebiet Wümmeniederung mit Rodau, Wiedau und Trachelbach. Geplant ist die Absicherung des NSG. Berücksichtigung der FFH-Richtlinie bei der weiteren Planung	
7	07.02.2020	Landkreis Rotenburg - Untere Naturschutzbehörde	Planungen und Verfahren zur Ausweisung des NSG Wümmeniederung, Unterlagen liegen der Stadt vor. Berücksichtigung FFH-Gebiet und das LSG.	
8	18.02.2020	Landkreis Rotenburg - Amt für Bauaufsicht und Bauleitplanung - Amt für Abfallwirtschaft, Familienservice, Rentenberatung	Ansässig: Große Straße 49. 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	Kreishaus und Nebengebäude, Hopfengarten 2. Angrenzend an den Schäfergarten: Aufstellung von Bürocontainern. Problematische Stellplatzsituation in "Schäfergarten" und "Hopfengarten" Berücksichtigung der Lage im Landschaftsschutzgebiet.	
10	09.03.2020	Landkreis Rotenburg - Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau - Untere Wasserbehörde	Das U-Gebiet befindet sich tw. in festgesetzten Überschwemmungsgebieten. Gesetzliche Bestimmungen und Regelungen sind zwingend einzuhalten. Sämtliche Maßnahmen innerhalb der und mit Wirkung auf die Gebiete sind mit der Unteren Wasserbehörde bereits im Planungsprozess abzustimmen	In den weiteren Planungsprozess einzubinden

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft Innenstadt & Niederungen	Abwägungsvorschlag
11	09.03.2020	Landkreis Rotenburg - Amt für Wasserwirtschaft und Straßenbau - Abteilung Straßenbau	Keine Anmerkungen	Keine Abwägungsrelevanz
12	12.03.2020	Landkreis Rotenburg - Kreisarchäologie	Im Bereich des historischen Stadt- und Ortskerns sowie in Randbereichen des Schlosses Rotenburg ist ggf. bei Erdarbeiten mit Bodendenkmälern zu rechnen. Denkmalrechtliche Genehmigungen werden auch bei baugenehmigungsfreien Vorhaben benötigt. Mit Auflagen zur Sicherung oder vorherigen Ausgrabungen muss gerechnet werden.	
13	12.03.2020	Landkreis Rotenburg - Untere Denkmal-schutzbehörde	Einige Gebäude und Anlagen sind in die Liste der Kulturdenkmale eingetragen (§ 3 Abs. 2+3 NSchG). Eine vollständige Erfassung und Ausweisung der Kulturdenkmale und Erhebung von siedlungs- und baugeschichtlichen Daten ist erforderlich. Zu berücksichtigen ist auch, dass von jedem Baudenkmal ein Umgebungsschutz ausgeht, so dass auch außerhalb des U-Gebietes liegende Denkmale in das Gebiet ausstrahlen. Behörde obliegt Genehmigungsvorbehalt u.a. für Veränderungen, Instandsetzungen, Zerstörungen, Nutzungsänderungen von Baudenkmalen. Eine denkmalrechtliche Nachinventarisierung erfolgt in den nächsten Jahren. Die Anwendung der Schutzvorschriften des NSchG ist unabhängig von der Eintragung in das Verzeichnis der Kulturdenkmale. Berücksichtigt werden sollten: Erhalt denkmalgeschützter/-werter Stadtstrukturen Verhältnis von Gebauten - Umgebauten Lage/Form von Straßen/Platzräumen Parzellengefüge angemessene Maßstäblichkeit und Kubatur bei Neubauten hohe Gestaltungsqualität der Fassaden Vermeidung architektonischer Monotonie städtebauliches Erbe stärker in heutige Gestaltungsabsichten einbeziehen behutsame Sanierung auch nicht denkmalgeschützter erhaltenswerter Bausubstanz dezenate qualitätsvolle Werbeanlagen Denkmalpflegerische Forderung und Zielstellungen sollten frühzeitig in den Planungsprozess einfließen und als planungsrelevant akzeptiert werden	
14		Bundesanstalt für Immobilienaufgaben		
15		Landesamt für Geo-information und Landvermessung Niedersachsen (LGLN)		
16	o.D.	Polizeiinspektion Rotenburg (Wümme)	Außenstelle der Polizeiinspektion Rotenburg im Obergeschoss der Sparkasse am Pferdemarkt 1. Das Gebäude ist Standort des Einsatz- und Streifendienstes. Eine ungehinderte An- und Abfahrt mit Einsatz-Kfz, auch unter der besonderen Berücksichtigung von Sonder- und wegerechtsfahrten in Richtung Bundesstraßen und Innenstadt muss gewährleistet sein.	
17		Deutsche Bahn Services GmbH		

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft Innenstadt & Niederungen	Abwägungsvorschlag
18	03.03.2020	Nds. Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV)	Zuständig für die B 71 Rotenburg - Soltau und die B 215 Nienburg - Rotenburg. Keine Bedenken gegen die Planung, sofern Anforderungen gem. FStrG nicht beeinträchtigt werden. U.a. sind Verkehrsbeschilderungen und Fahrbahnmarkierungen gesondert zu beantragen, alle Maßnahmen sind einvernehmlich mit den relevanten Akteuren abzustimmen tw. unter Vorlage detaillierter Planunterlagen, keine Kostenübernahme geplanter Maßnahmen durch den Bund, keine Zuführung von Brauch- und Oberflächenwasser, Emissionsschutzmaßnahmen dürfen nicht zulassen der Straßenbauverwaltung erfolgen, Neuanpflanzungen sind mit der Straßenbauverwaltung abzustimmen) sowie die Inhalte des Papiers "Grundsätzliche Forderungen und Hinweise für die an Straßen des überörtlichen Verkehrs geplanten Maßnahmen"	
19	03.03.2020	Niedersächsische Landesforsten, Forstamt Rotenburg	Wald als in sich geschlossenes System mit hohem ökologischen Wert betrachten - nicht mit zuviel Infrastruktur oder Aufwertungsmaßnahmen "überfrachten"	
20		Forstamt Heidmark der Landwirtschaftskammer Hannover		
21	24.02.2020	Landwirtschaftskammer Niedersachsen	Keine Anmerkungen	/
22		Staatliches Bau- management Elbe- Weser		
23	09.03.2020	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie Hannover (LBEG)	Im Untergrund liegen wasserlösliche Gesteine in so großer Tiefe, dass bisher kein Schadensfall bekannt wurde und praktisch keine Erdfallgefahr besteht, so dass auf konstruktive Sicherungsmaßnahmen bei Bauvorhaben verzichtet werden kann. Der Baugrund ist tw. setzungsempfindlich mit geringer Steifigkeit. Für Bauvorhaben sind gründungstechnische Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen. Stellungnahme ersetzt keine geotechnische Erkundung des Baugrundes.	
24	10.03.2020	Deutsche Telekom Technik GmbH	Keine Bedenken gegen die Maßnahme.	Erneute Beteiligung im weiteren Verfahren erbeten.
25	10.03.2020	Vodafone Kabel Deutschland GmbH	Keine Einwände gegen die geplante Maßnahmen. Im Planbereich finden sich Telekommunikationsanlagen. Bei objektkonkreten Bauvorhaben gibt Vodafone Auskunft über vorhandenen Leitungsbestand.	
26	09.03.2020	Rotenburger Werke der Inneren Mission	Verschiedene Wohn-, Betriebs- und Werkstätten (s. Plan), an denen keine konkreten Baumaßnahmen geplant sind. Abriss vom Bethel-Haus und Alter Wäscherei geplant. Barrierefreiheit und sichere Verkehrswege, bessere ÖPNV-anbindung. Goethestraße 22: Zu schmaler und unebener Fahrradweg, Gehwege zur Straße hin abfällig - Rutschgefahr bei Regen durch Pflastersteine, Hohes Verkehrsaufkommen und hohes Tempo (Rad- und Kfz-Verkehr) - zu wenig Regulierung. Rotenburger Werke planen eigenes Quartiersentwicklungskonzept	
27		Freiwillige Feuerwehr Rotenburg		
28		Stadtwerke Rotenburg (Wümme)		

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft Innenstadt & Niederungen	Abwägungsvorschlag
29	24.02.2020	Avacon AG	ISEK-Gebiet befindet sich innerhalb des Leitungsschutzbereiches der Fernmeldeleitung EC245508. Unter Einhaltung der Hinweise (u.a. Schutzbereich entlang des Kabels, keine Aufschüttungen/Abgrabungen/Erdarbeiten ohne Zustimmung, keine das Erdkabel beeinträchtigenden oder gefährdenden Maßnahmen, Sicherung des Erdkabels und ist zu gewährleisten, keine Anpflanzung tiefwurzelnder Bäume/Sträucher, Kosten für Verlegung des Erdkabels trägt Vorhabenträger, Arbeiten im Bereich des Kabels erfordern unbedingt vorherige örtliche Einweisung) wird der Durchführung des ISEK zugestimmt. Änderungen bedürfen der erneuten Prüfung.	
30	19.02.2020	EWE Netz GmbH	Aufstellung/Veränderungen von Leitplanungen kollidiert i.d.R. nicht mit EWE-Interessen einer Bestandswahrung. Sollten Anpassungen erforderlich werden trägt die Kosten der Vorhabenträger. Keine weitere Bedenken. Bitte um weitere Einbindung in den Prozess.	
31		Eisenbahn- und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB)		
32	02.03.2020	Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN)	Eigentümerin unterschiedlich großer Haltestellen an mehreren Standorten. Planung: Herstellung von Barrierefreiheit (u.a. Hochborde mit mind. 18 cm, taktils Leitsystem). Frage nach Liniennetz -> Weser-Ems Bus	
33		WEB (Weser-Ems-Busgesellschaft)		
34		Eisenbahn-Bundesamt		
35		LEA Gesellschaft f. Landeseisenbahnaufsicht mbH		
36	19.03.2020	DB AG -DB Immobilien	Keine Bedenken gegenüber der ISEK/VU-Aufstellung, sofern das planfestgestellte DB-Gelände nicht überplant wird. Berücksichtigung, dass von DB-Anlagen Emissionen ausgehen können - insbesondere bei Wohnbauplanungen sind diese Immissionen zu 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.	Einbindung in die weitere Planung
37	19.02.2020	ExxonMobil, Production Deutschland GmbH	Anlagen der von EMPG vertretenen Unternehmen sind nicht betroffen.	
38		Gasunie Deutschland Services GmbH	Keine Erdgastransportleitungen, Kabel und Stationen im Planungsgebiet betroffen. Künftige Anfragen bitte richten an www.bil-leitungsauskunft.de	
39	26.02.2020	GASCADE Gastransport GmbH	Anlagen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht betroffen - ebenso wenig wie die von WINGAS GmbH, NEL Gastransport GmbH und OPAL Gastransport GmbH & Co KG. Möglicherweise befinden sich Kabel und Leitungen anderer Betreiber im Gebiet. Anfragen bitte an https://portal.bil-leitungsauskunft.de richten.	
40	04.03.2020	Wintershall DEA Deutschland AG	DEA- Belange werden nicht berührt. Für künftige Anfragen bitte vermessung-wietze@wintershalldea.com kontaktieren	

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft Innenstadt & Niederungen	Abwägungsvorschlag
41	09.03.2020	Kreisverband der Wasser- und Bodenverbände im Gebiet der Wümme	Gewässer II. Ordnung mit eta 3.500 m Länge (Wümme, Stadstreek, Wiedau, Entlastungskanal Mündung an der Wiedau Die Gewässerunterhaltung darf nicht beeinträchtigt werden, die Verbandsaufgaben sind zubeachten, der Kreisverband ist bei der weiteren Planung einzubinden.	Einbindung in die weitere Planung
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)	Ca. 3 ha Grünland/extensive Mähwiesen (Flurstück 176/2 - Wallenbergsche Wiese, 177/2). Geplant ist mittelfristig eine naturverträgliche ganzjährige Beweidung. Standort der Schachbrettblume auf der Wattenbergschen Wiese (größtes Vorkommen in Norddeutschland). Berücksichtigung des FFH-Status im NSG Wümmeniederung	
47	16.03.2020	Anglerverband Niedersachsen e.V. (anstelle: Landessportfischerverband Niedersachsen e.V.)	Wümme, Rodau/Wiedau werden fischereilich genutzt und bewirtschaftet. Niederungen im FFH-Gebiet und künftigen NSG - absolutes Verschlechterungsverbot und weitere Einschränkungen gem. NSG. ISEK muss dies berücksichtigen. Dennoch gestalterischer, naturschutzfachlicher und gewässerökologischer Aufwertungsbedarf an den stadtnahen Gewässern (u.a. Regenrückhaltebecken Aalter Allee/Nödenstr., Wümme).	Berücksichtigung der vorgetragenen Belange. Einbindung des Anglervereins in die weitere Planung.
48		Kreisnaturschutzbeauftragte		
49		Kunstverein Rotenburg e.V.		
50		Rotenburger Tafel e.V.		
51		Simbav e.V. Familienforum	Zwei Einrichtungen im Quartier mit je 60m ² . Wunsch nach einem Kinderspielplatz im Stadtzentrum	In den weiteren Planungsprozess einzubinden
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.		

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft Innenstadt & Niederungen	Abwägungsvorschlag
61		Weisser Ring e. V.		
62		Lebenshilfe Rotenburg-Verden		
63	11.03.2020	Angelsportverein Wümme e.V.	Wümme und angeschlossene Gewässer, Gewässer Nödenteich-Wümmewiesen (s. Plan). Instandsetzung und Pflege des Nödenteiches, das Gewässer ist in keinem guten Zustand.	
64	08.03.2020	Kanuwanderer Rotenburg e.V.	Kanu-Einstiegsstelle vom Vereinshaus (s. Plan), die ertüchtigt werden soll. Instandsetzung der Kanu-Slalomstrecke, insbesondere die Zuwegungen und die Funktionalität/Gangbarkeit der Stauklappen, damit eine Nutzung als Kanu-Slalom als Sportstätte aber auch als Durchfahrt für Wasserwanderer möglich ist. Zustand der Holzbrücken über die Wümme sind für einen dauerhaften Übergang auszulegen.	
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	34 Mitglieder der IG CityMarketing 2007 gegründet. Überlegungen zum BID. Niedersächsisches Quartiersgesetz soll ggf. private Initiative in Ergänzung zu städtischen Maßnahmen fördern. Folgende Maßnahmen sind dringend erforderlich: Straßenbeleuchtung, Barrierefreiheit, Bäume und Grünflächen, Infrastruktur für Veranstaltungen und Märkte, Abstimmung von Möblierung, Fahrradständern, Spielgeräten in der FG-Zone. Besondere Aufmerksamkeit verdienen darüber hinaus der Neue Markt, Am Wasser, Steinbeißergasse, Goethestraße (ausführliches Papier dazu liegt vor)	
71		Infobüro der Stadt Rotenburg (Wümme)		
72		Verein für Touristik und Stadtwerbung		
73	10.03.2020	Kirchenamt Verden statt: Kirchenkreis Rotenburg	Grundstücke entsprechend Lageplan: I. Ev.-lutherisches Gemeindehaus (1,040m²NF), Am Kirchhof 9, Flurstück 80/15. Geplant ist die Sanierung und tw. Umnutzung des Gebäudes. Herausforderungen: Stellplatzsituation im öffentlichen Raum, fehlende Barrierefreiheit, Fußläufige bzw. Erschließung mit dem Fahrrad II. Pfarrhäuser (1x2) je ca. 140m², Am Kirchhof 6 und 8. Ggfs. Sanierung des historischen Fachwerkgebäudes Am Kirchhof 6 III. Bestandsimmobilien (1x2) Altes Amt (450m² und 120m²), Am Kirchhof 11 und 12. Akteller Betrieb/Vermietung der Objekte, ggf. mittelfristig Verkauf	
74		Neuapostolische Kirche		
75		Freie evangelische Gemeinde		
76		Kreuzkirche Rotenburg (Wümme)		

lfd. Nr.	Rückmeldung am	Beteiligte Behörden / Institutionen	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft Innenstadt & Niederungen	Abwägungsvorschlag
77	08.03.2020	Kleine Ayasofya Moschee	Keine Anmerkungen	Keine Abwägungsrelevanz
78	20.03.2020	Markgraf Immobilien Verwaltung GmbH	Wohnungseigentümergeinschaften Godengießerstraße 1/1A (7 WE), Große Straße 47B (1 WE), Mühlenstraße 8/8B (7 WE)	Keine Abwägungsrelevanz
79		Heike Herrmann, Immobilie		
80		Pusch Bau GMBH	vgl. Akteursgespräch	