



Im Auftrag
Gemeinde Stuhr

Gemeinde Stuhr

Rahmenplan Ortskern Stuhr



BPW Stadtplanung

Im Auftrag

Gemeinde Stuhr

Fachdienst Ortsteil- und Regionalentwicklung
Blockener Straße 6
28816 Stuhr

Kontakt: Julia Kieselhorst, Annika van Bebber,
Verena Andreas-Jäger

Auftragnehmer

BPW Stadtplanung

Partnerschaftsgesellschaft mbB
Ostertorsteinweg 70 - 71
28203 Bremen
0421.51 70 16 40
office@bpw-stadtplanung.de
www.bpw.stadtplanung.de

Kontakt: Ida Frenz, Maja Fischer-Benzenberg

Bildmaterial

Sofern nicht anderes angegeben, sind alle Fotos,
Abbildung, Grafiken und Pläne von BPW Stadt-
planung

Stand: 21.05.2025 (Beschlussfassung)

Inhalt

1	Einleitung	4
1.1	Anlass und Zielsetzung	4
1.2	Produkt Rahmenplan	6
1.3	Verfahrensschritte und Beteiligung	7
2	Rahmenbedingungen	10
2.1	Aufnahme in die Städtebauförderung und Zusammenfassung Vorbereitende Untersuchungen	10
2.2	Geltungsbereich Rahmenplan	11
2.3	Historischer Rückblick	12
2.4	Planerische Rahmenbedingungen	13
3	Gebietsanalyse	18
3.1	Gebäudetypologie und Ortsbild	18
3.2	Nutzungen und Eigentum	20
3.3	Grün- und Freiraum	22
3.4	Mobilität	24
3.5	Zusammenfassung Stärken und Schwächen	26
4	Übergeordnete Themen: Wohnen, Mobilität, Klima und Energie	28
5	Entwicklungsziele, Zielplan und Sanierungsziele	36
5.1	Entwicklungsziele	36
5.2	Zielplan	38
5.3	Sanierungsziele	40
6	Maßnahmen	42
6.1	Übersicht zu den Maßnahmen und Fokusräumen	42
6.2	Fokus Rund um das Rathaus - Gesamttraum	45
6.3	Fokus Rund um das Rathaus - Nord	50
6.4	Fokus Rund um das Rathaus - Nordost	52
6.5	Fokus Rund um das Rathaus - Süd	58
6.6	Fokus Ortkerneingang Ost	62
6.7	Fokus Ortseingang Südwest	68
6.8	Umgestaltung Kreuzungspunkt Stuhrer Landstraße/ Blockener Straße	72
6.9	Neugestaltung Kirchplatz und historisches Feuerwehrgerätehaus	74
6.10	Weitere Maßnahmen für barrierefreie Fuß- und Radwege	75
6.11	Sanierung und Modernisierung von privaten Gebäuden	82
6.12	Sanierung und Modernisierung von Gebäuden für Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen	84
6.13	Bauliche Entwicklungspotenziale	86
6.14	Prozessbegleitende Maßnahmen	88
7	Kosten- und Finanzierungsübersicht	90
8	Umsetzungskonzept	92

1 Einleitung

1.1 Anlass und Zielsetzung

Die Gemeinde Stuhr verfolgt seit mehreren Jahren eine ambitionierte Entwicklung der Gemeinde zu einem attraktiven Lebensmittelpunkt für eine wachsende Bevölkerung. Die direkte Nachbarschaft zur Hansestadt Bremen wird durch das Infrastruktur-Großprojekt der Erweiterung der Linie 8 in Zukunft noch erkennbarer und der Verflechtungsraum Bremen, Stuhr und Weyhe wird weiter zusammenwachsen. Diese Entwicklung bringt große Potenziale aber auch Handlungserfordernisse mit sich. Die Gemeinde Stuhr mit ihren acht - sehr unterschiedlichen - Ortsteilen findet sich in einer Gemengelage von Herausforderungen und Möglichkeiten, die es proaktiv zu gestalten gilt.

Die starke Nachfrage nach Wohnraum, insb. bezahlbarem Wohnraum, wird sich mit der besseren Anbindung an Bremen durch die Linie 8 zukünftig noch erhöhen. Stuhr möchte dabei keinesfalls Schlafstadt sein, sondern eine lebendige Gemeinde mit Angeboten für alle Bürger*innen sein. Bereits im Zuge der Änderung des Landes-Raumordnungsprogramms Niedersachsen im Jahr 2007 wurde die Gemeinde Stuhr zu einem Mittelzentrum aufgestuft. Mit dieser Aufstufung wurde u.a. die Aufgabe verknüpft, eine funktionsfähige innerörtliche Zentrenstruktur in den Ortsteilen Stuhr und Brinkum zu schaffen.

In Brinkum wird bereits eine neue Ortsmitte mit Marktplatz und neuen Wohn- und Geschäftshäusern durch eine privat-öffentliche Partnerschaft entwickelt. In den kommenden Jahren soll zudem ein neues Hallenbad in Brinkum das Gesundheits- und Freizeitangebot für die Stuhler*innen ergänzen.

Für die Entwicklung des Ortsteils Stuhr hat die Gemeinde sich mit dem einstimmig gefassten Ratsbeschluss vom 07.07.21 und 18.05.22 über das integrierte städtebauliche Entwicklungskonzept (ISEK) mit vorbereitenden Untersuchungen (VU) erfolgreich um Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ beworben. Damit hat die Gemeinde einen wichtigen Grundstein für die weitere Ortskernentwicklung gelegt.

Die Ortskernentwicklung Stuhr steht dabei vor der besonderen Herausforderung, ein Zentrum ohne eine besondere Funktion des Einzelhandels zu entwickeln. In den 1980er Jahren wurde im heutigen Ortskern das Rathaus gebaut. Die damals sehr dörflichen Strukturen wurden in der Konzeption von B-Plan 23-26 als Mischgebiet rund um das Rathaus festgelegt. Der gewünschte Handelsbesatz blieb aufgrund anderer attraktiver Lagen im Gemeindegebiet jedoch aus, so dass sich im Ortskern verstärkt Dienstleistungsbetriebe ansiedelten.

Das Rathaus, angrenzende Dienstleistungsnutzungen (z.B. Banken) und die Kirche bilden heute das Herz des Ortskerns. Es fehlt jedoch an weiteren Nutzungen und Anlaufpunkten, um den Ort zu einem Treffpunkt mit der Möglichkeit zur Begegnung und zum Austausch für die Stuhler*innen zu gestalten. Das Umfeld des Rathauses wird vom fließenden sowie ruhenden Verkehr dominiert, es gibt keine qualitätsvollen Freiräume zum Verweilen und Erholen. Insbesondere an Wochenenden und den Abendstunden spielt das Rathausumfeld, bis auf wenige Ausnahmen keine Rolle für die Stuhler*innen. In zahlreichen Beteiligungsformaten wurde immer wieder der Wunsch geäußert, einen dauerhaft erlebbaren Ort des Zusammenkommens im Ortskern zu erhalten.

Das jährliche Weinfest und der Weihnachtsmarkt bilden erfolgreich solche Treffpunkte im Ortskern, sind jedoch zeitlich eng begrenzt und können sich eingebettet und umgeben von Parkplatzflächen nicht ausreichend entfalten.

Für die Ortskernentwicklung Stuhr wird daher der Fokus auf die Schaffung von Treffpunkten und auf Orte der Begegnung gelegt. Über Jahrzehnte lockte vor allem der Einzelhandel die Menschen ins Zentrum der Gemeinden, wo sie während des Einkaufens begleitende Gastronomie- und Freizeitangebote nutzen. Die fortlaufenden Veränderungen des stationären Einzelhandels und dessen Bedeutungsverlust gegenüber dem Onlinehandel machen das Thema der Zentrenentwicklung ohne Einzelhandel als Motor auch über die Grenzen Stuhrs hinaus zu einem Thema von besonderer Bedeutung. Neue Ansätze müssen erprobt werden, wie ein lebendiger Raum als Ortskern ohne Konsumerwartung gestaltet werden kann. Die Ortskernentwicklung Stuhr versteht sich als innovativer Nukleus einer neuen Bedeutung öffentlicher Räume – mit Nutzungen und Treffpunktangeboten für alle.

Im Zeitraum November 2023 bis Mai 2025 wurde die vorliegende Rahmenplanung erarbeitet. Ergänzende Fachgutachten sind in die Rahmenplanung eingearbeitet worden. Der Rahmenplan reagiert dabei auch auf veränderte Rahmenbedingungen wie die Einstufung Stuhrs zu einer Kommune mit angespanntem Wohnungsmarkt und die Novellierung der NBauO mit den daraus resultierenden Veränderungen für Stellplatzpflichten. Aber auch Entwicklungen aus Stuhr selbst wurden im Rahmenplan weiterentwickelt, wie das Ziel der Gemeinde das Feuerwehrhaus als Gemeinbedarfseinrichtung zu erhalten und in eine neue lebendige Nutzung zu überführen und die erheblichen Gestaltungsspielräume und Handlungsoptionen durch mehrere gelungene Grundstücksankäufe.

Der Rahmenplan ist eine Konkretisierung und Fortschreibung des Maßnahmenkonzeptes aus ISEK und VU und ist als Fahrplan der Sanierung zu verstehen. Mit Beschluss des Rahmenplans im Mai 2025 geht die schrittweise Umsetzung der Maßnahmen weiter.

1.2 Produkt Rahmenplan

Der Rahmenplan für das Sanierungsgebiet Ortskern Stuhr wurde aus den vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB und dem integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzept (Gemeinde Stuhr 2022) entwickelt. Ziel ist es, die konzeptionellen Aussagen und grob gefassten Maßnahmen fortzuschreiben und zu konkretisieren. In seiner Gesamtheit gibt er Empfehlungen zur Entwicklung des Ortskerns Stuhr für die kommenden zehn bis zwölf Jahre.

Die Rahmenplanung ist eine politische Absichtserklärung und Handlungsrahmen für die Verwaltung. Der Rahmenplan stellt eine strategische Zielrichtung mit konkreten Maßnahmen dar und ist fortschreibungsfähig. Für eine Fortschreibung und für Änderungen ist ein politischer Beschluss erforderlich. Durch eine gesetzte Zielrichtung können zukünftig Synergien, Förderprojekte und weitere Möglichkeitsfenster besser genutzt werden.

Als informelles Planungsinstrument besitzt der Rahmenplan keine unmittelbare Rechtswirkung, bei der Erarbeitung sind weder formale Verfahrensschritte noch verbindliche Inhalte vorgeschrieben. Im Hinblick auf die Durchführung der Sanierung bildet der Rahmenplan jedoch eine wesentliche Entscheidungsgrundlage für formale Schritte innerhalb des Sanierungsverfahrens. Diese umfassen u.a. folgende Aspekte:

- Festlegung von genehmigungspflichtigen Vorhaben, Entscheidungen und Handlungen innerhalb des Sanierungsgebietes nach § 144 und § 145 BauGB: das betrifft u.a. die Errichtung oder den Abbruch baulicher Anlagen sowie grundstücksbezogene Veränderungen wie eine Veräußerung oder Teilung.
- Aufstellung, Änderung oder Ergänzung von Bebauungsplänen: Bebauungspläne können aufgestellt werden, soweit eine Planerfordernis besteht. Die Rahmenplanung zeigt zukünftige Entwicklungen auf und kann daher anlassgebend für eine Veränderung des Planrechts sein.
- Zulassung von Vorhaben nach § 34 BauGB: Bauvorhaben können in integrierter Lage auch ohne Bebauungsplan zugelassen werden, sofern sich das Vorhaben in die Eigenart der näheren Umgebung einfügt. Das Vorhaben muss dabei helfen, die Sanierungsziele zu erreichen. Die Rahmenplanung liefert darüber hinaus strategische Ansätze zur Ortskernentwicklung, die Hilfestellungen bei der Abwägung zu Bauvorhaben nach § 34 BauGB leisten.
- Zulassung von Vorhaben entgegen den Festsetzungen des Bebauungsplanes nach § 31 Abs. 2 Nr. 2 BauGB: Der Paragraph erlaubt Abweichungen von geltenden Bebauungsplänen, sofern die Grundzüge der Planung nicht berührt werden und die Abweichung städtebaulich vertretbar ist. Die städtebauliche Vertretbarkeit kann sichergestellt werden, wenn die Sanierungsziele erreicht werden und die Aussagen der Rahmenplanung nicht entgegenstehen.
- Aufstellung und Fortschreibung der Kosten- und Finanzierungsübersicht: Die Kosten- und Finanzierungsübersicht für die gesamte Sanierungsmaßnahme ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen. Die zur Aufnahme in

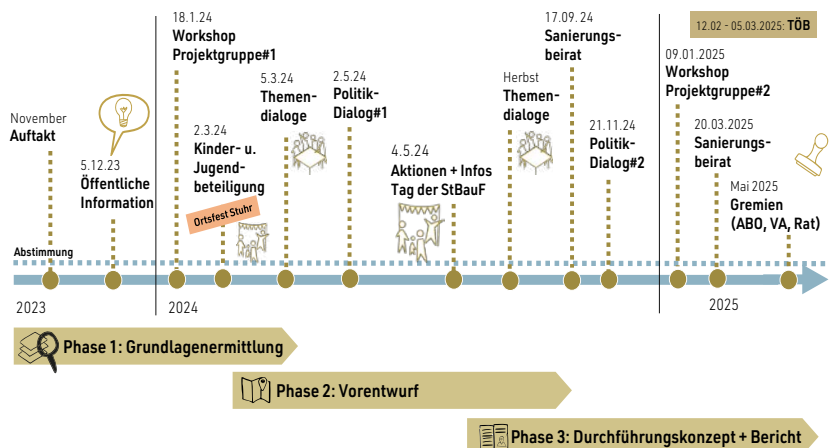
die Städtebauförderung kalkulierten Kosten können aufgrund veränderter Rahmenbedingungen nicht mehr aktuell sein. Die Rahmenplanung und ihre Fortschreibungen sind Grundlage für die Überprüfung.

1.3 Verfahrensschritte und Beteiligung

Im Folgenden werden die Verfahrensschritte und Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt. Ausführliche Informationen zu den einzelnen Beteiligungsangeboten können den Protokollen und Dokumentationen auf der Website der Ortskernentwicklung Stuhr entnommen werden. Die Ergebnisse sind in die Rahmenplanung eingeflossen.

- Am 07.07.2021 und 18.05.2022 wurden die VU und das ISEK im **VA und Rat** einstimmig beschlossen und die Gemeinde hat sich für die Aufnahme in die Städtebauförderung beworben.
- Auf der **850 Jahrfeier der Gemeinde Stuhr** im September 2022 informierte die Gemeinde über den bisherigen Prozess der Ortskernentwicklung und lud auf dem Rathausvorplatz alle Interessierten dazu ein, einen auf dem Boden markierten Parkplatz umzunutzen und sich den Raum anzueignen.
- Im Oktober 2022 erfolgte die **Aufnahme in die Städtebauförderung** mit einem Gesamtbudget von rund 5,7 Mio. Euro.
- Die **Sanierungssatzung** wurde am 14.12.2022 durch den Rat der Gemeinde beschlossen und am 02. Januar 2023 ortsüblich bekannt gegeben.
- Eine Informationsveranstaltung für **Eigentümer*innen** erfolgte am 28.02.2023 unter Beteiligung des Gutachterausschusses für Grundstückswerte (GAG) und des Verwaltungsvorstands.
- Im Rahmen der **Gewerbeshow** am 16.04.2023 erfolgte eine Vorstellung der Ortskernentwicklung Stuhr.
- Am 13. Mai 2023 nahm die Gemeinde Stuhr zum ersten Mal an den Feierlichkeiten zum bundesweiten **Tag der Städtebauförderung** teil. Mit dem Ziel, die Bürger*innen Stuhrs über das weitere Vorgehen der Sanierung zu informieren, wurde ein bunter Nachmittag rund um den Informationsstand der Gemeindeverwaltung veranstaltet.
- Ein **Bürger*innen-Dialog** erfolgte im Dezember 2023. Die Gemeinde berichtete über den Stand der Sanierung, der Sanierungsträger BIG Städtebau informierte die Bürger*innen über die Vorteile der Sanierung und stand für Rückfragen zur Verfügung. BPW Stadtplanung berichtete zum Prozess der Rahmenplanung.
- Am 18.01.2024 fand ein **verwaltungsinterner Workshop** mit der Projektgruppe statt an dem alle beteiligten Fachdienste teilnahmen. Es wurde ein erster Stand der Maßnahmen vorgestellt und es wurden Hinweise dazu eingeholt. Ein zweiter Workshop fand am 09.01.2025 statt indem die nächsten Umsetzungsschritte diskutiert wurden.

- Im Rahmen der 50-Jahr-Feier der Gemeinde Stuhr wurde am 02.03.2024 eine **Kinder- und Jugendbeteiligung** durchgeführt. Es gab verschiedene Stationen: Anhand von Beispielbildern verschiedener Freiraumtypen konnten die Kinder und Jugendlichen ihre Ideen für den Ortskern darstellen, in einer Ortserkundung wurde das Rathausumfeld eigenständig erkundet und in einem Quiz die Dimension eines Parkplatzes erfasst.
- **Themendialoge** wurden am 05.03.2024 mit der Volksbank und der Kirche zu möglichen Entwicklungen im Ortskern geführt. Weitere Gespräche fanden im Januar 2025 statt.
- Der Stand der Rahmenplanung wurde am 02.05.2024 in einem **Politikdialog** mit politischen Vertreter*innen jeder Fraktion diskutiert. Ein weiterer Politikdialog fand am 21.11.2024 statt, in dem der finale Entwurfsstand der Maßnahmen erneut rückgekoppelt wurde.
- Zum **Tag der Städtebauförderung** am 04.05.2024 fand auf dem Rathausplatz ein Sommerfest mit verschiedenen Aktionen statt. Interessierte Bürger*innen konnten sich zur Sanierung und Rahmenplanung informieren, im Rundgang „Barrieren im Ortskern“ wurde der Bereich rund ums Rathaus auf Barrieren mit verschiedenen Beeinträchtigungen erkundet. Der Sanierungsbeirat fand sich zu einem „Get-together“ zusammen und tauschte sich mit Gemeindevertreter*innen aus.
- Am 17.09.2024 fand die konstituierende Sitzung des **Sanierungsbeirats** statt. Die Geschäftsordnung wurde am 13.03.2024 vom Rat beschlossen. In einer Veranstaltung am 15.04.2024 wurden Vertretungen der Interessensgruppen gewählt. Hierfür wurden alle Eigentümer*innen, Anwohner*innen und Gewerbetreibenden im Sanierungsgebiet angeschrieben und eingeladen. Ein weiterer Sanierungsbeirat fand am 20.03.2025 statt.
- Parallel zur Rahmenplanungprozess wurde ein **Fachbeitrag Mobilität** erarbeitet. Es fanden Abstimmungen zum Rahmenplan mit weiteren Fachbehörden statt.
- Die **TÖB** fand vom 12.02. bis 05.03.2025 statt.





01 / Workshop mit der Projektgruppe der Verwaltung am 18.01.2024

02 / Sitzung des Sanierungsbeirats am 17.09.2024

03 / Kinder und Jugendbeteiligung im Rahmen des Ortsteilfestes am 02.03.2024

04 / Rundgang zur Barrierefreiheit im Ortskern am Tag der Städtebauförderung am 04.05.2024

05 / Get-together des Sanierungsbeirats am Tag der Städtebauförderung



2 Rahmenbedingungen

2.1 Aufnahme in die Städtebauförderung und Zusammenfassung Vorbereitende Untersuchungen

Um eine erfolgreiche Entwicklung für den Ortskern Stuhr anzustoßen, sind eine strategische Planung und ein entsprechendes Vorgehen essenziell. Daher hat sich die Gemeinde dazu entschlossen, ein sogenanntes integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) und vorbereitende Untersuchungen (VU) gem. § 141 BauGB zu erarbeiten. Diese stellen die strategischen und formalen Grundlagen für nachfolgende Prozess- und Planungsschritte dar. Mit dem einstimmig gefassten Ratsbeschluss vom 07.07.2021 und 18.05.2022 bekräftigte die Stuhrer Politik diese Grundlagen.

Die Gemeinde Stuhr wurde 27.10.2022 erfolgreich in das Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren - Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ aufgenommen. Zentrales Ziel des Förderprogramms ist es, die Stadt- und Ortskerne sowie Stadtteilzentren zu attraktiveren und zu identitätsstiftenden Standorten für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur weiterzuentwickeln. Insbesondere vor dem Hintergrund aktueller gesellschaftlicher, wirtschaftlicher und klimabedingter Veränderung kommt den Stadt- und Ortskernen eine zentrale Bedeutung für das gesamte Stadt- bzw. Gemeindegeschehen zu, die sich einer Vielzahl neuer Herausforderungen stellen müssen.

Seit 2023 begleitet die BIG Städtebau GmbH die Gemeinde als treuhändischer Sanierungsträger.

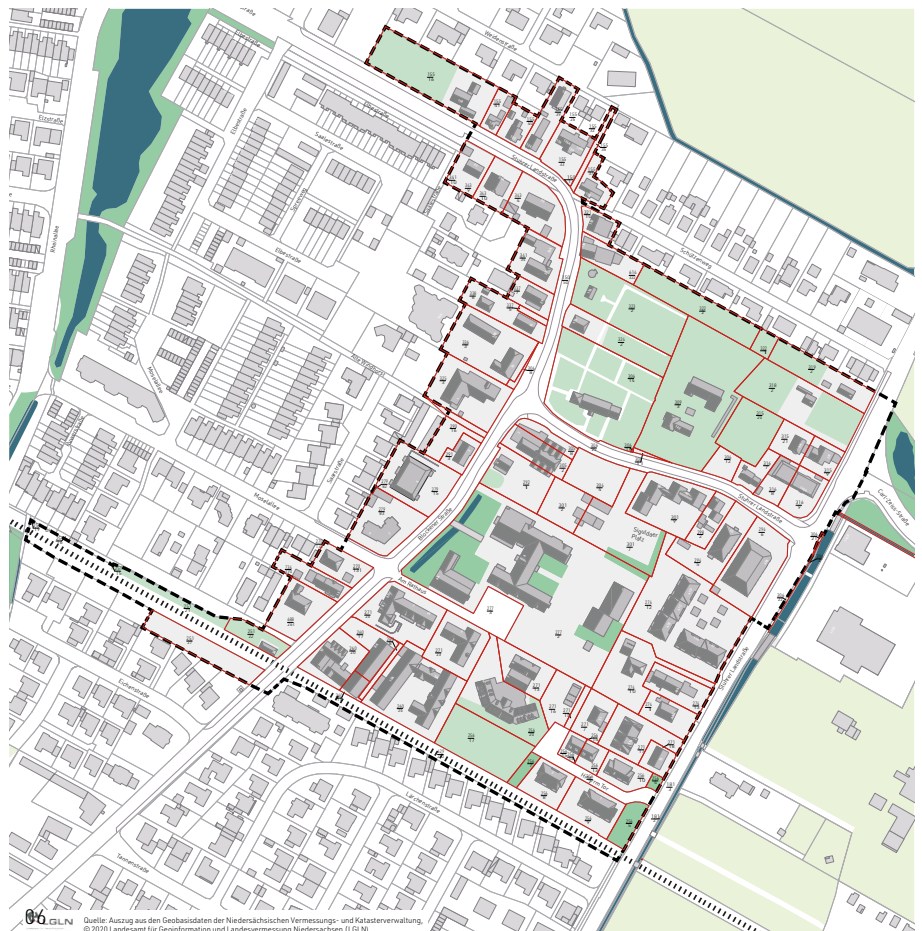
In den vorbereitenden Untersuchungen werden folgende übergeordnete Ziele formuliert:

- Beseitigung städtebaulicher Missstände, z.B. durch die Sanierung denkmalgeschützter und/oder stadtbildprägender Gebäude sowie punktueller Rückbau von sich nicht in das Stadtbild einpassenden Gebäuden. Zu den Maßnahmen sollte die Aufwertung von Plätzen und Stadteingängen ebenso gehören wie die Schaffung von mehr Aufenthaltsqualitäten, die Aufwertung von Wegeverbindungen und die attraktivere Gestaltung vorhandener Grünanlagen.
- Beseitigung und Reduzierung funktionaler Defizite, durch z.B. die Neuordnung von Verkehrsknoten, eine Neuordnung des Verkehrsflusses insgesamt, die Beseitigung funktionaler Missstände im öffentlichen Straßenraum oder die Entwicklung von Um- und Nachnutzungsmöglichkeiten für Potenzialräume.
- Stabilisierung und Stärkung der Wohn- und Infrastrukturangebote, z.B. durch die Aufwertung und Sanierung ortsbildprägender und denkmalgeschützter Gebäude, Herstellung von im historischen Kontext größtmöglicher Barrierefreiheit, Aktivierung von Eigentümer*innen zur Modernisierung ihrer Bestände im Sinne klimagerechter und generationengerechter Wohn- und Gewerbeangebote.

2.2 Geltungsbereich Rahmenplan

Der Geltungsbereich des Rahmenplans umfasst 13,8 ha. Im Osten grenzt das Gebiet an die Stuhrer Landstr. und umfasst auf Höhe des Discounters den Kreuzungsbereich der Stuhrer Landstraße. Im Süden verläuft die Abgrenzung südlich der geplanten Bahntrasse der Linie 8. Im Westen ist der Bahnhof Stuhr im Gebiet und dann verläuft die Grenze entlang der Blockener Straße mit Grundstückstiefen und geht dann über in die Stuhrer Landstraße bis zur Stuhrer Landstraße 23. Im Norden entlang Stuhrer Landstraße inklusive Kirche und bis zur Stuhrer Landstraße im Osten.

Im Rahmenplan wurden die Grenzen des Sanierungsgebiets noch einmal geprüft. Dabei hat sich auf Grund eigentumsrechtlicher Veränderungen eine Abänderung der Grenze des Sanierungsgebiets ergeben. Das Flurstück 155/42, Flur 8, Gemarkung Stuhr ist nicht mehr Teil des Sanierungsgebiets. Es befindet sich zwischen den Grundstücken Stuhrer Landstr. 122 und Weidenstraße 13. Bei dem Flurstück handelt es sich um eine Gartenfläche, die in der Örtlichkeit und in Bezug auf die Eigentumsverhältnisse der Weidenstr. 22 zuzuordnen ist. Die Weidenstraße ist (ausgenommen der Weidenstraße 15) nicht Teil des Sanierungsgebiets.



2.3 Historischer Rückblick

Der Ortsteil Stuhr fand seine erste urkundliche Erwähnung im Jahre 1171. Das entsprechende Schriftstück erteilt die Erlaubnis, Grundstücke entlang des Flusslaufes der „Sture“ zu verkaufen und nach sog. Holländerrecht besiedeln zu lassen. Noch heute findet sich entlang der „Stuhrreihe“ eine weitgehend in ihrer ursprünglichen Form erhaltene Bauernsiedlung. Ende des 12. Jahrhunderts (Jhd.) wurde die Pankratiuskirche zunächst als Holzbau im Ortskern errichtet und in den kommenden Jahrhunderten bis ins 14./15. Jhd. durch einen gotischen Backsteinbau ersetzt. In dieser Zeit gehörte Stuhr zu Oldenburg und wuchs langsam, so dass immer weitere Flächen, wie beispielsweise Moordeich, besiedelt wurden. Zu Beginn des 20. Jhd. fand die Entwicklung zunehmend entlang der wichtigen Handelsverkehrsachsen statt, der heutigen Blockener Straße und Stuhrer Landstraße. 1908 wurde die Bahnstrecke zwischen Huchting und Brinkum mit dem Haltepunkt Stuhr eröffnet und in den kommenden Jahren in Richtung Thedinghausen verlängert. Die Strecke wurde bis 1955 als Personenverkehr betrieben, im Anschluss diente die Strecke als Güterverkehrsstrecke und Museumsbahnstrecke des „Pingelheini“. Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg war Stuhr knapp 26 Jahre lang - bis 1974 - eine selbstständige Gemeinde mit entsprechenden Entwicklungen in den Bereichen der sozialen Infrastruktur und Gewerbe. Im Zuge der Gebiets- und Gemeindeform von 1974 wurden die ehemals unabhängigen Gemeinden zu einer „Gemeinde Stuhr“ mit acht Ortsteilen zusammengeschlossen. In den 1980er Jahren wurde im heutigen Ortskern das Rathaus gebaut. In diesem Zeitraum fand eine sukzessive Nachverdichtung im Ortskern Stuhr statt, einzelne vorhandene Einfamilienhäuser wurden durch Mehrfamilienhäuser ersetzt bzw. rückwärtige Grundstücke nachverdichtet. Die ursprüngliche Konzeption laut B-Plan 23-26 sah ein Mischgebiet rund um das Rathaus vor. Der gewünschte Handelsbesatz blieb aufgrund anderer attraktiver Lagen im Gemeindegebiet jedoch aus, so dass sich hier verstärkt Dienstleistungsbetriebe ansiedelten.

07 / Alter Bahnhof 1913 (Quelle: Archiv Gemeinde Stuhr)

08 / Blockener Straße mit Blick auf die Kirche ca. 1930 (Quelle: Archiv Gemeinde Stuhr)



2.4 Planerische Rahmenbedingungen

Regionales Raumordnungsprogramm (RROP)

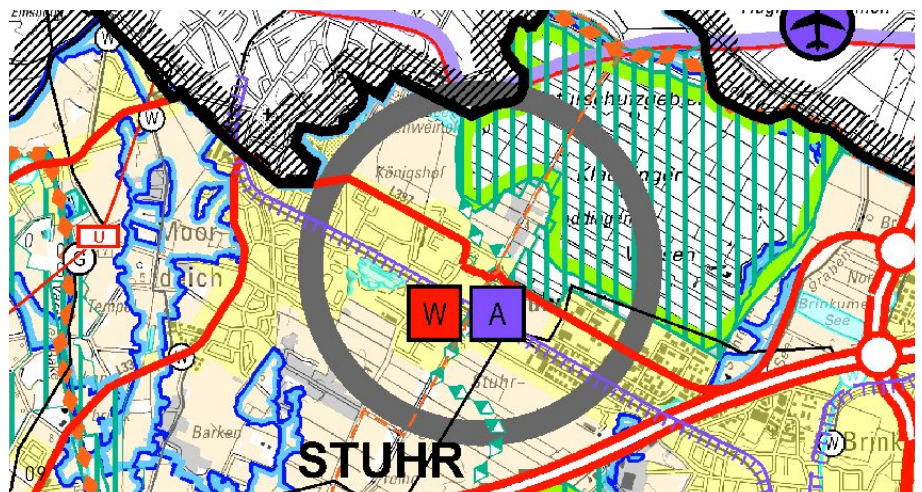
Das aktuelle RROP des Landkreises Diepholz ist am 01.04.2019 in Kraft getreten. Der Gemeinde Stuhr obliegen als Mittelzentrum u.a. die Schwerpunktaufgaben zur Sicherung und Entwicklung von Wohnstätten sowie von Arbeitsstätten. Somit sind Entwicklungen in diesen Bereichen zu fördern, vor dem Hintergrund der Vermeidung von Inanspruchnahme von Freiräumen für die Siedlungsentwicklung.

Das nördlich gelegene Naturschutzgebiet Kladdinger Wiesen ist entsprechend als Vorranggebiet Freiraumfunktion sowie als Fläche für Natur und Landschaft dargestellt. Aufgrund der zahlreichen Fleete und kleiner Wasserverläufe sind weite Teile des Gemeindegebietes als Vorrang- bzw. Vorbehaltsgebiet Hochwasserschutz dargestellt.

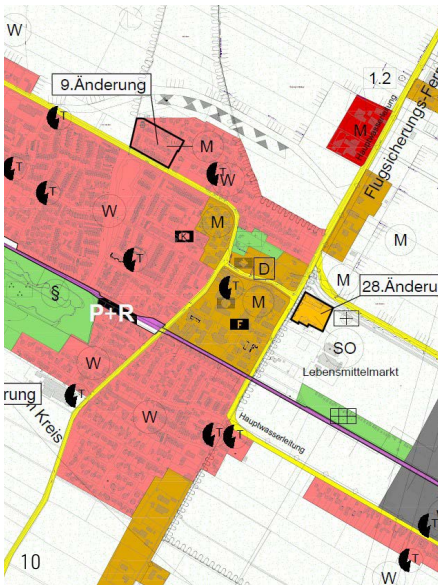
Die Bahntrasse der ehemaligen Verbindung Bremen-Thedinghausen ist als Vorranggebiet bzw. die Verbindung Bremen-Brinkum als Vorbehaltsgebiet Stadtbahn für die Verlängerung der Linie 8 aus Richtung Bremen gekennzeichnet.

Es wird explizit aufgeführt, dass die räumliche Entwicklung des Landkreises Diepholz im Verflechtungsbereich des Oberzentrums Bremen, wozu die Gemeinde Stuhr zählt, auf folgende Schwerpunkte ausgerichtet werden soll:

- Stärkung der lokalen Siedlungsschwerpunkte, der Zentren und der Ortskerne,
- regionale Steuerung des großflächigen Einzelhandels,
- Zusammenführung lokaler Siedlungsentwicklungen mit regionalen Planungen des öffentlichen Personennahverkehrs,
- Bündelung regionaler Wirtschaftskompetenzen und Entwicklung gemeinsamer Gewerbestandorte,
- Ausbau der Voraussetzungen für Mobilität in der Region und
- Sicherung und Weiterentwicklung regionaler Landschafts- und Freiräume. (Landkreis Diepholz (2019): RROP, S. 12)



09 / Ausschnitt RROP für die Gemeinde Stuhr, Quelle Landkreis Diepholz



10 / Ausschnitt FNP mit Kennzeichnung Untersuchungsgebiet Ortskern, Quelle Gemeinde Stuhr

Regionale Handlungsstrategie Leine-Weser

Im Rahmen der dritten Fortschreibung (12/2020) wurde die Regionale Handlungsstrategie aktualisiert und beinhaltet strategische und operative Ziele für regionalspezifische Handlungsfelder.

Unter dem Motto „Region Leine-Weser (er) lebenswert und innovativ“ profiliert sich die Region bestehend aus sechs Landkreisen und der Region Hannover.

Für die Gemeinde Stuhr bzw. die Ortskernentwicklung in Stuhr lassen sich im Wesentlichen drei relevante Handlungsfelder (Mobilität und Verkehr, Stadt und Ortsentwicklung, Integration und gesellschaftliche Teilhabe) ableiten, deren Zielrichtung für die Ortskernentwicklung aufgegriffen und im Rahmenplanprozess auf räumlicher Ebene konkretisiert wurden.

Flächennutzungsplan (FNP)

Der wirksame FNP der Gemeinde Stuhr wurde 1996 genehmigt und seitdem fortlaufend geändert. Er stellt für den Ortskern Stuhr im Wesentlichen gemischte Bauflächen und Wohnbauflächen dar. Der Friedhof wird als Grünfläche dargestellt.

Bebauungspläne

Für einen Großteil der bebauten Fläche im Sanierungsgebiet bestehen rechtskräftige Bebauungspläne. Dies betrifft im Wesentlichen den Blockbereich rund um das Rathaus zwischen der Stuhrer Landstraße und Blockener Straße, der die Entwicklung des Rathauses mit den weiteren Funktionen in den 1980er Jahren steuern und sichern sollte. Im Zuge der Entwicklung in den 1990er Jahren des direkt an das Untersuchungsgebiet angrenzenden Wohnquartiers „Moselallee“ wurde auch der Abschnitt nordwestlich der Stuhrer Landstraße planungsrechtlich gesichert. Für das Areal um den neuen Haltepunkt ist der B-Plan 23/179 rechtskräftig.

Geltende Bebauungspläne im Untersuchungsgebiet:

B-Plan	Nutzung, Art nach BauNVO	Bauliche Nutzung	Rechtskräftig seit
Nr. 23/26	MI, WA	GRZ: 0,4 / GFZ: 0,8	1985 / 3. änd. 1998
Nr. 23/179	Verkehrsfläche Bhf		2022
Nr. 23 / 117	WA, MI, Grünfläche	GRZ: 0,4 / GFZ: 0,8	1992

Kommunales Zentren- und Einzelhandelskonzept der Gemeinde Stuhr (2011, Aktualisierung 2017)

Die Gemeinde Stuhr ist durch das Landesraumordnungsprogramm Niedersachsen als Mittelzentrum eingestuft (LROP 2017, Punkt 2.2 02). In Mittelzentren sind die zentralörtlichen Einrichtungen und Angebote zur Deckung des gehobenen Bedarfs zu sichern und zu entwickeln (LROP 2017, Punkt 2.2 05). Das Landesraumordnungsprogramm verbindet die Aufstufung der Gemeinde Stuhr zu einem Mittelzentrum mit der Aufgabe, eine funktionsfähige innerörtliche Zentrenstruktur zu schaffen. Die Gemeinde hat mit dem Kommunalen Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2011 (kurz: EZK), das 2017 überarbeitet und



angepasst wurde, hierfür eine Grundlage geschaffen. Dieses Konzept identifiziert die zentralen Versorgungsbereiche in der Gemeinde als Grundlage für die weitere städtebauliche Entwicklung. Dabei handelt es sich um die Ortskerne in den Ortsteilen Brinkum und Stuhr (vgl. EZK 2011: 63; 77).

Das Zentren- und Einzelhandelskonzept hält jedoch auch die geringe Angebotsqualität im Ortskern fest, die sich mit dem Wegfall wichtiger Frequenzbringer (Drogerie- und Getränkemarkt) verschlechtert hat. „Durch ein geringes Bevölkerungs- und damit Nachfragepotenzial ist auch die Leistungsfähigkeit entsprechend beschränkt, so dass das Nahversorgungszentrum Stuhr insgesamt als schwaches Nahversorgungszentrum einzustufen ist.“ (EZK 2017:8).

Das Einzelhandels- und Zentrenkonzept gibt Handlungsempfehlungen für die Funktionsstärkung des zentralen Versorgungsbereichs in Stuhr und stellt hierbei eine städtebauliche Aufwertung als wichtigsten Impuls für kleinere Ansiedlungen heraus. Dabei „[...] sollte die Zielsetzung verfolgt werden, den abgegrenzten zentralen Versorgungsbereich so zu gestalten, dass er dem umfassenden Anspruch an die Versorgungslage eines kleineren Ortsteils gerecht wird“ (EZK 2011: 67f.).

Als weitere Handlungsempfehlungen werden folgende genannt (EZK 2011: 67f.; 2017: 9f.):

- Funktionale und städtebauliche Verknüpfung zwischen Blockener Straße und Stuhrer Landstraße
- Verbesserung der fußläufigen Erlebbarkeit
- konsistente und attraktive Gestaltung des gesamten zentralen Versorgungsbereichs
- Erhöhung der Aufenthaltsqualität durch Ruhebereiche und Spielmöglichkeiten für Kinder

Diese Handlungsempfehlungen konnten bisher nicht umgesetzt werden. Für die Ortskernentwicklung Stuhr wurde deswegen das Instrument der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ausgewählt, um eine funktionsfähige innerörtliche Zentrenstruktur in Stuhr zu schaffen (vgl. Begründung Sanierungssatzung).

Wohnraumversorgungskonzept Landkreis Diepholz (2022)

Im Wohnraumversorgungskonzept werden die Wohnbedarfe für die Gemeinde Stuhr dargestellt. Es wird von einem Bevölkerungsrückgang (2020-2040) insgesamt um - 3,0% ausgegangen, wobei ein Anstieg in der Altersgruppe der über 75-Jährigen von 21,1% prognostiziert wird. Die Anzahl der 1-2 Personenhaushalte steigt um 2,3%, die 3- und mehr Personenhaushalte sinkt um -9,9%. Somit wird ein Wohnraumbedarf bei Ein- und Zweifamilienhäusern zwischen 2019 bis 2040 von 291 (10%) und im Mehrfamilienhaus von 327 (16%) erwartet.

Klimakonzept Gemeinde Stuhr und Weyhe (2012)

Das Klimakonzept stellt Einsparpotenziale im Energiesektor und Emissionsreduzierungen für die Gemeinde Stuhr und Weyhe dar mit dem Ziel der Klimaneutralität dar. Hierfür werden qualitative Ziele und Handlungsmöglichkeiten für die Verwaltung, Beteiligungsgesellschaften und Bürger*innen, Betriebe und andere wichtige Akteure verfasst (Klimakonzept Gemeinde Stuhr und Weyhe (2012): S. 118ff.).

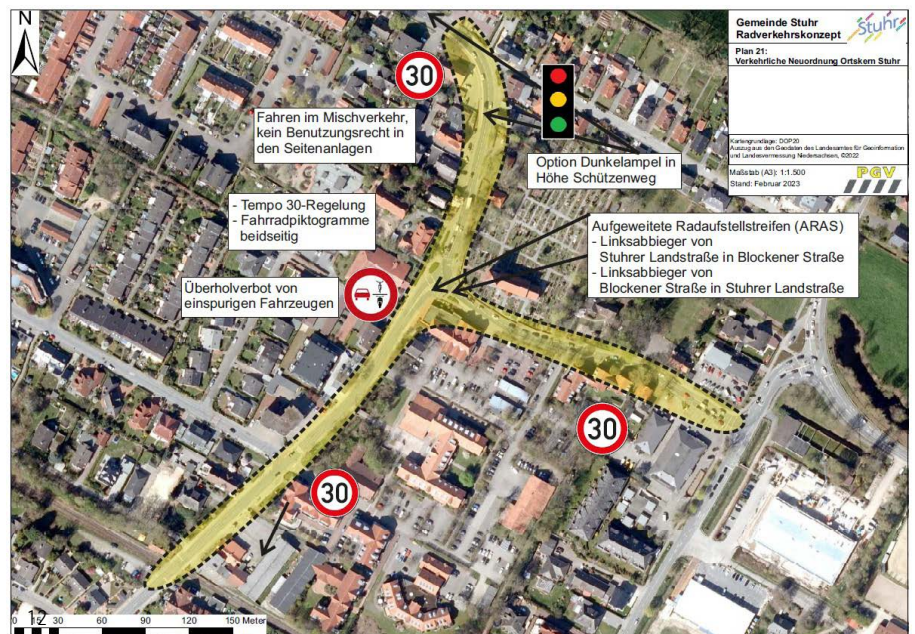
Radverkehrsgutachten Gemeinde Stuhr (2023)

Das Radverkehrsgutachten zeigt eine Verbesserung des Radverkehrsnetzes auf Grundlage von klassifizierten Hauptverkehrsstraßen und direktem Straßen- und Wegenetz in der Gemeinde Stuhr auf, denn „regelkonforme Radverkehrsanlagen mit einer Breite von 2,50 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen (gemäß Z240 StVO) sind an den klassifizierten Hauptverkehrsstraßen in der Gemeinde Stuhr (bis auf ganz wenige Ausnahmen) nicht vorhanden. (Radverkehrsgutachten 2023:4)“

Für den Ortskern sind besonders die Maßnahmenbausteine für den Teilraum Mitte (s. Abbildung nächste Seite) von Relevanz. Es wird eine Neuordnung des Verkehrs vorgeschlagen, bei dem der Radverkehr für den Bereich Stuhrer Landesstraße vom Schützenweg und ALDI sowie Kirche bis zur Blockener Straße am Bahnübergang im Mischverkehr geführt wird. Fahrrad-Piktogramme auf der Straße kennzeichnen die Benutzungspflicht. Ein Benutzungsrecht auf dem Fußweg wird nicht mehr angeboten. Für die Straßen in dem Bereich wird Tempo 30 ausgewiesen (Vgl. Radverkehrsgutachten Gemeinde Stuhr 2023: 20-21).

Feuerwehrbedarfsplan (2020)

Die Gemeinde hat 2020 einen Feuerwehrbedarfsplan erarbeitet. Hierbei wurden die sechs Standorte innerhalb des Gemeindegebietes auf die aktuellen und zukünftigen Anforderungen und Bedarfe hin bewertet. So auch der Standort im Ortskern Stuhr. Dieser weist unterschiedliche Defizite in Bezug auf die Räumlichkeiten und Parkplatzsituation sowie Abfahrtsituation- bzw. Erreichbarkeit der Notfallstandorte auf. Perspektivisch sind eine Erweiterung und Sanierung oder ein Neubau erforderlich. Eine Erweiterung und Sanierung werden jedoch aufgrund der Lage und räumlichen Einbettung als problematisch eingeschätzt.



12 / Verkehrliche Neuordnung Ortskern Stuhler
 Quelle: Radverkehrsgutachten Gemeinde Stuhler
 2023: 20-21

Hier wird eine gutachterliche Prüfung geeigneter Alternativstandorte im Gesamtkontext durchgeführt. Der Ausschuss für Bauen und Ortsteilentwicklung hat einen Beschluss für eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung für einen Standort an der Blockener Straße, rund 1,2 km südlich vom jetzigen Standort ausgesprochen. Ein Umzug ist für die nächsten drei Jahre geplant.

Baumschutzsatzung und Baumkataster (2024)

Es besteht eine Baumschutzsatzung (3. Änderung 2017) für die Gemeinde Stuhler. So sind zunächst alle Laubbäume und Hecken (Ausnahmen werden definiert) mit einem Stammumfang von 30 cm und mehr geschützt (gemessen ab einer Höhe von 100 cm).

In dem Baumkataster sind alle Bäume mit Art, Höhe, Kronenradius, Stammumfang, Stammdurchmesser, Schutzstatus, Vitalität und Zustand aufgenommen worden. Zusätzlich wurden die Heckenstrukturen aufgenommen (s. Karte Grün- und Freiräume und Maßnahmenblätter für Fokusräume).

Fachbeitrag Mobilität (2025)

Der Fachbeitrag wurde seit Oktober 2024 parallel zur Rahmenplanung erarbeitet, die Ergebnisse sind in die Rahmenplanung eingearbeitet worden.

Der Fachbeitrag beinhaltet eine umfassende Bestandsanalyse der durchschnittlichen Verkehrsbelastung (Erhebung aktueller Verkehrszahlen), der Fuß- und Radwegeverbindungen, der Kreuzungssituationen und des ruhenden Verkehrs. Darauf aufbauend werden Maßnahmen empfohlen, die insbesondere die Situation für den Fuß- und Radverkehr verbessern.

3 Gebietsanalyse

3.1 Gebäudetypologie und Ortsbild

Das Ortsbild von Stuhr wird geprägt durch unterschiedliche bauliche Entwicklungsphasen. Zunächst dominierten Bauernhöfe entlang der Grabenstrukturen und Wegeachsen. Der Kirchturm der St. Pankratius Kirche geht auf das 14./15. Jahrhundert zurück und bildet heute noch einen städtebaulichen Orientierungspunkt. Im Ortskern wurden die Hofstrukturen nach und nach verdrängt und mit der Entwicklung der Eisenbahn Anfang des 20. Jahrhunderts fand eine erste „städtische“ Nachverdichtung mit typisch repräsentativen Bauten aus der Jahrhundertwende statt, welche in Teilen noch heute zu finden sind. Viele ortsbildprägende Gebäude oder unter Denkmalschutz stehende Gebäude befinden sich im Norden entlang der Stuhrer Landstraße und am südwestlichen Ortseingang (z.B. Stuhrer Mühle, ehemaliger Bahnhof).

Nach der Gemeindereform im Jahr 1974 folgte in den 1980er Jahren der Rathausneubau und der Ortskern erlebte eine deutliche Nachverdichtung. Das Rathaus und die umliegenden Gebäude mit rötlich gehaltener Riemchenfassade, größeren Kubaturen und vorgelagerten Parkplätzen prägen das heutige Bild des Ortskerns. Die Geschossigkeiten liegen im Bereich rund um das Rathaus überwiegend bei zwei Vollgeschossen, die übrigen Gebäude sind häufig Einfamilienhäuser mit einem Geschoss und Satteldach.

Der überwiegende Teil der Gebäude im Ortskern weist einen hohen bis mittleren Modernisierungsbedarf auf. Insbesondere bei den ortsbildprägenden oder denkmalgeschützten Gebäuden liegt ein Sanierungsstau vor.

13 / Die Kirche als historische Konstante und städtebaulicher Orientierungspunkt im Ortskern.

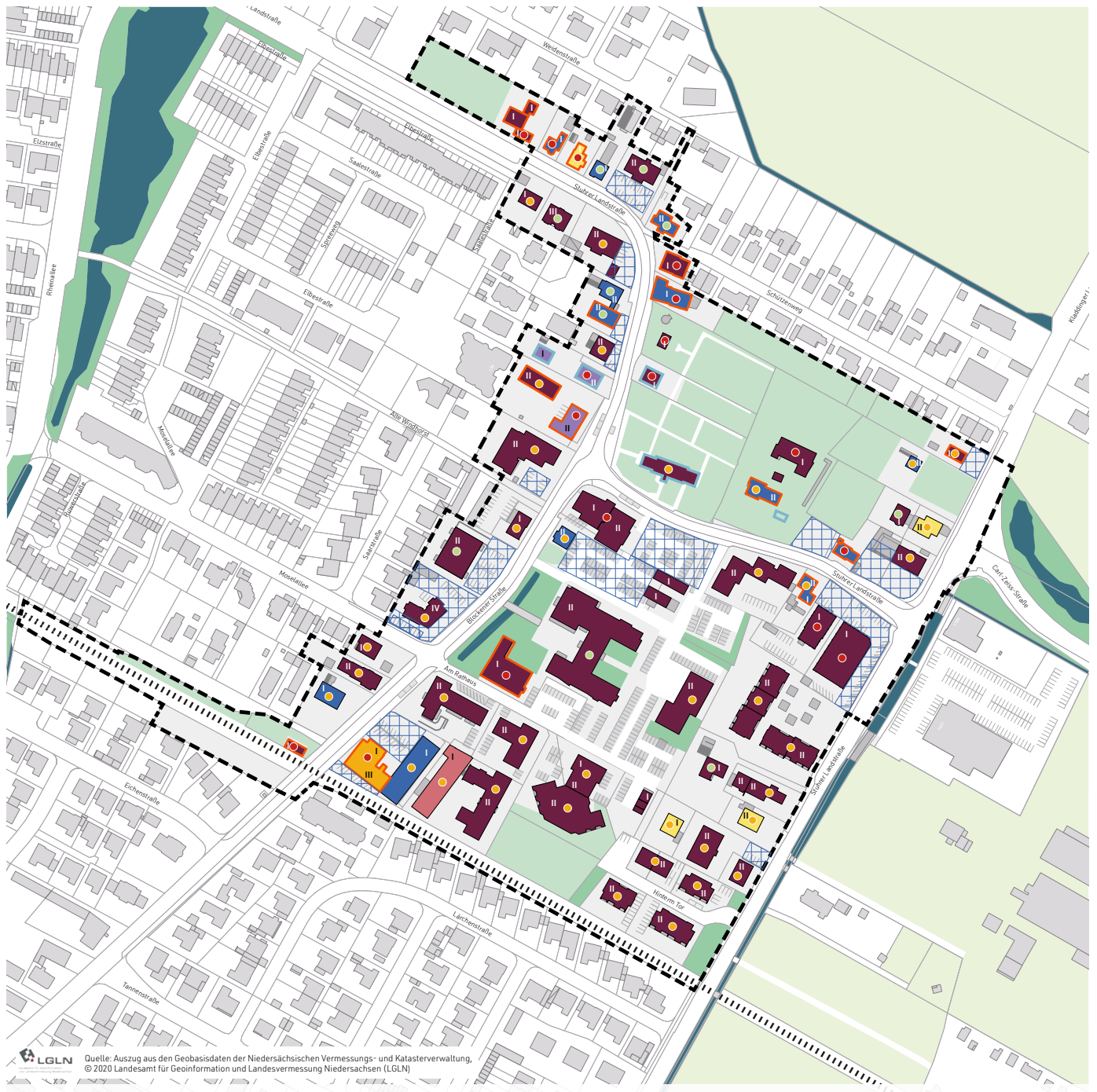
14 / Prägende Materialien im Ortskern: Ortsbildprägend aus dem 20. Jahrhundert mit Putz und Stuck sowie Nachverdichtungen aus den 1980ern mit rotem Klinker.



13



14



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2020 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

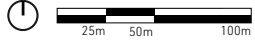
Gemeinde Stuhr, Ortsteil Stuhr
Rahmenplanung Ortskern Stuhr

Ortsbild

Fassadenmaterial

- Klinker
- Klinker übermalt
- Putz mit Klinker
- Putz
- Riemchen
- Fachwerkfassade mit Klinker

- Ortsbildprägendes Gebäude
- Denkmal
- Anzahl Vollgeschosse
- Hoher Modernisierungsbedarf
- Mittlerer Modernisierungsbedarf
- Niedriger / kein Modernisierungsbedarf
- Nebengebäude ohne Bewertung
- Raumprägende Parkplätze (privat)
- Gebietsabgrenzung Sanierungsgebiet



3.2 Nutzungen und Eigentum

Der Ortskern Stuhr ist von einer heterogenen Nutzungsstruktur geprägt. Obwohl es sich bei dem Ortskern um einen ausgewiesenen zentralen Versorgungsbereich (Einzelhandels- und Zentrenkonzept 2017) handelt, finden sich hier nur sehr wenige typische Einzelhandelsnutzungen (u.a. Aldi). Dominiert wird die Nutzung eher von Dienstleistungsbetrieben und öffentlichen Einrichtungen sowie der Kirche. Eine Konzentration von frequenzbringenden Angeboten besteht entlang der Blockener Straße und rund um das Rathaus. In der Vergangenheit wurden verschiedene Konzepte zur Erhöhung der Frequenz erarbeitet, die jedoch aufgrund mangelnder Wirtschaftlichkeit nicht etabliert werden konnten. Am östlichen Ortskerneingang befindet sich eine leerstehende und eine teilweise leerstehende Gewerbefläche, die für etwa zwei Jahre durch Zwischennutzungen bespielt werden. Seit 2022 wurden die Grundstücke Stuhler Landstraße 43, 45 und 45A von der Gemeinde Stuhr erworben (s. Fokus Ortseingang Ost „Stuhler Landstraße“). Am südwestlichen Ortskerneingang befindet sich ein weiterer Leerstand (s. Fokus „südwestlicher Ortskerneingang“).

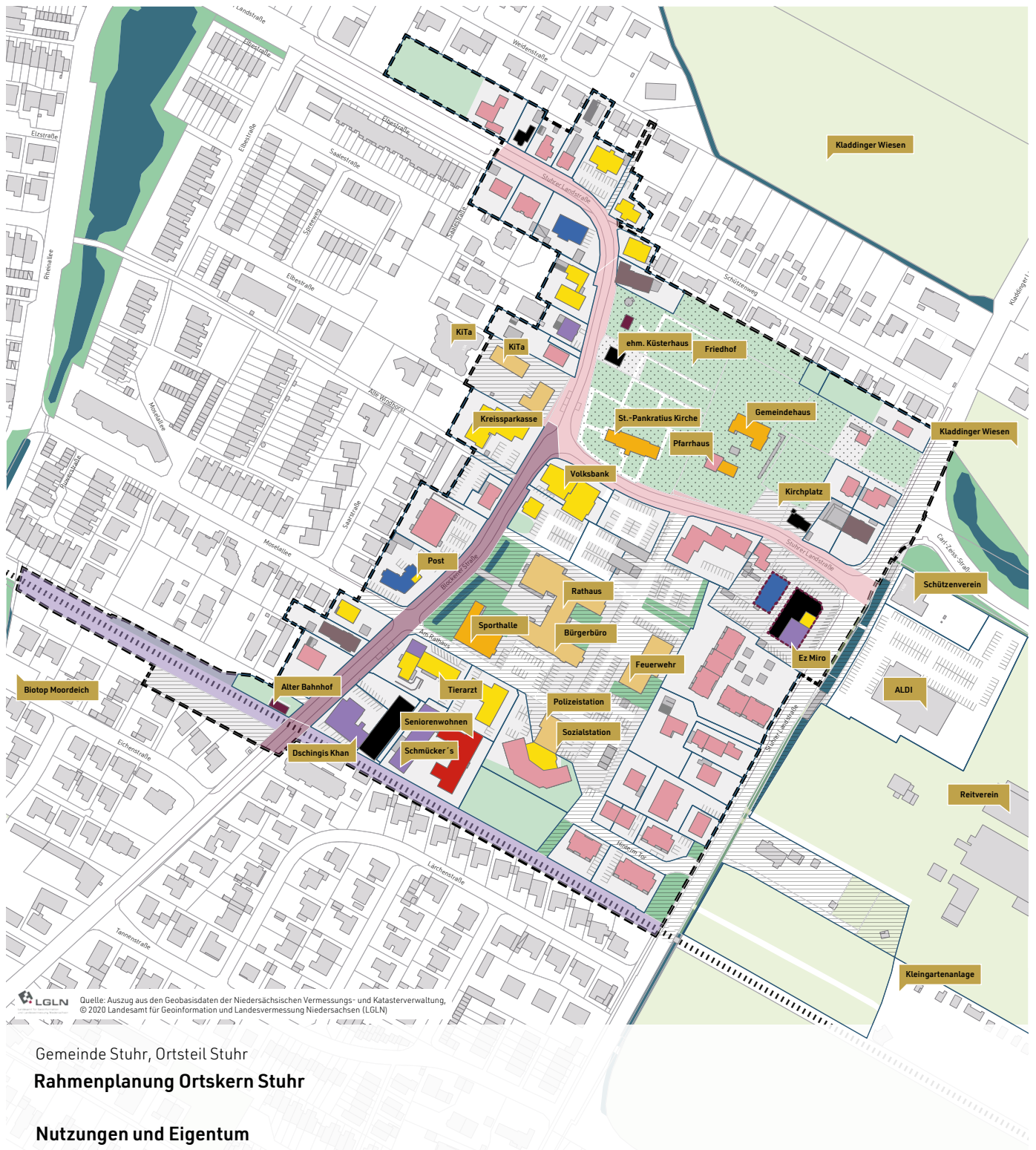
Prägnant in der Mitte des Sanierungsgebietes befindet sich das Rathaus mit vielfältigen Funktionen (u.a. Verwaltung, Bürgerservice, Standesamt, Kfz-Zulassung). Der Ratssaal im Gebäude wird neben den Sitzungen für politische Gremien auch für eine Vielzahl kultureller Veranstaltungen genutzt. Sowohl die Polizei, die Feuerwehr als auch die Sozialstation liegen gegenüber des Rathauses. Weiterhin gibt es eine Turnhalle westlich des Rathauses, die vormittags von den Kindergärten und am Nachmittag/Abend von Vereinen genutzt und gut nachgefragt wird. Die Polizei und Sozialstation sollen auch zukünftig am Standort verbleiben. Das Gebäude der Feuerwehr entspricht aktuell nicht mehr den neuesten Anforderungen, so dass die Entwicklung an einem neuen Standort notwendig wird (s. Fokus Rund ums Rathaus).

Unweit des Rathauses befindet sich an der Stuhler Landstraße ein weiterer öffentlicher Komplex mit einer Nebenstelle des Fachdienstes Sozialer Service, eine Mutter-Kind-Unterbringung und Beratungsangebote für Geflüchtete. Eine Kita (2 Gruppen) ist dabei im ehemaligen historischen Schulgebäude untergebracht. Die dahinterliegende Kita ist nicht Teil des Sanierungsgebiets.

Nördlich der Stuhler Landstraße und des Rathauses befinden sich Grundstücke und Gebäude der Kirchengemeinde Stuhr: die Kirche, das ehem. Küsterhaus, das Pfarrhaus und der Friedhof mit Sanitäreinrichtungen. Das prägende Kirchenbauwerk wird nicht nur für Gottesdienste und kirchliche Veranstaltungen, sondern auch für Konzerte genutzt. Das ehemalige Küsterhaus steht unter Denkmalschutz und hat einen sehr hohen Modernisierungsbedarf. Aufgrund fehlender Nutzungsperspektiven wird das Gebäude heute als Lagerraum genutzt. Östlich der Kirche liegen das Pfarrhaus mit einer weiteren Außenstelle der Kita sowie das Gemeindehaus mit Büro und weiteren Räumlichkeiten mit kleiner Bibliothek. Die Kirche befindet sich derzeit in einem umfangreichen Umstrukturierungsprozess aufgrund sinkender Mitgliedszahlen. Die Gemeindehäuser in Stuhr und Moordeich stehen aufgrund dessen zur Disposition, zum Zeitpunkt der Rahmenplanung konnten keine verbindlichen Aussagen seitens der Kirchengemeinde diesbezüglich gemacht werden.

15 / Grundstücke am Ortskerneingang wurden seit 2022 durch die Gemeinde gekauft.





Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2020 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Gemeinde Stuhr, Ortsteil Stuhr
Rahmenplanung Ortskern Stuhr

Nutzungen und Eigentum

Erdgeschossnutzungen

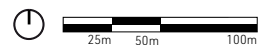
- | | |
|--|--|
| Wohnen | Einrichtung Kultur o. Gemeinschaft |
| Seniorenwohnen | Öffentliche Einrichtung |
| Einzelhandel | Sonstige |
| Dienstleistung | Leerstand/ Abstellraum |
| Gastronomie | Zwischennutzung |
| Gewerbe | Grünfläche |

Eigentumsverhältnisse

- | | |
|--|--|
| Privateigentum | LK Diepholz |
| Kirche | Land Niedersachsen |
| BTE-Bahn | Gebietsabgrenzung Sanierungsgebiet |
| Gemeinde Stuhr | |

Gebäudekartierung: 23.10.20, aktualisiert Februar 2024

Stand: 08.04.2025



BPW Stadtplanung

3.3 Grün- und Freiraum

Im Ortskern befinden sich unterschiedliche Grün- und Freiflächen, die sich in ihrer Nutzbarkeit und Zugänglichkeit sowie Gestaltung stark unterscheiden. Prägend ist der grüne Charakter rund um das Rathaus, der insbesondere durch den erhaltenswerten Baumbestand besteht. Der Haupteingang zum Rathaus von der Blockener Straße ist mit Brücke, Fleetsystem (Große Wasserlöse) und Kunstobjekt repräsentativ gestaltet, jedoch wenig nutzbar als Aufenthaltsort im Freien. Im Zeitraum von Mai bis Oktober 2024 wurde ein Pop-up Platz mit bunten Sitzmöbeln installiert. Im Rahmen des Tags der Städtebauförderung wurde auf dem Platz ein Sommerfest mit verschiedenen Angeboten veranstaltet.

Rund um das Rathaus sind Heckenstrukturen zur Gliederung der Parkplätze angelegt, im Bereich Sigualdaer Platz sind dichte Gehölzstrukturen vorhanden. Auch diese Bereiche bieten wenig Aufenthaltsqualität zum Warten, Verweilen oder für die Mittagspause und sind hochversiegelt. Zudem fehlt es an sicheren öffentlichen Sport-, Spiel- und Bewegungsräumen im Ortskern.

Im Norden prägt der Friedhof die Grünstrukturen um die Kirche, der Tag wie Nacht zugänglich ist. Im Bereich des westlichen Eingangsportals befindet sich ein rund 0,5 ha großes Landschaftsschutzgebiet (Kennzeichnung Kirchhof Stuhr). Östlich der Kirche befindet sich der sogenannte Kirchplatz vor dem historischen Feuerwehrgerätehaus und Kriegerdenkmal, der jedoch lediglich als Parkplatz genutzt wird. In direkter Nachbarschaft zum Gemeindehaus befinden sich Wiesenflächen im Eigentum der Kirche.

Die umliegenden Landschaftsräume (Naturschutzgebiet Kladdinger Wiesen und Biotop Moordeich) und Grünräume (z.B. Friedhof) sind nur unzureichend an den Ortskern angebunden und bspw. für einen Rundweg während der Mittagspause wenig nutzbar. Es fehlt an sicheren Querungsmöglichkeiten der Hauptstraßen, um die Freiräume nutzen zu können.

16 / Der Pop-up Platz im Sommer 2024 lud zum Verweilen ein.

17 / Die Sitzgruppe auf dem Rathausvorplatz ist während des Tags der Städtebauförderung 2024 einladend gestaltet.



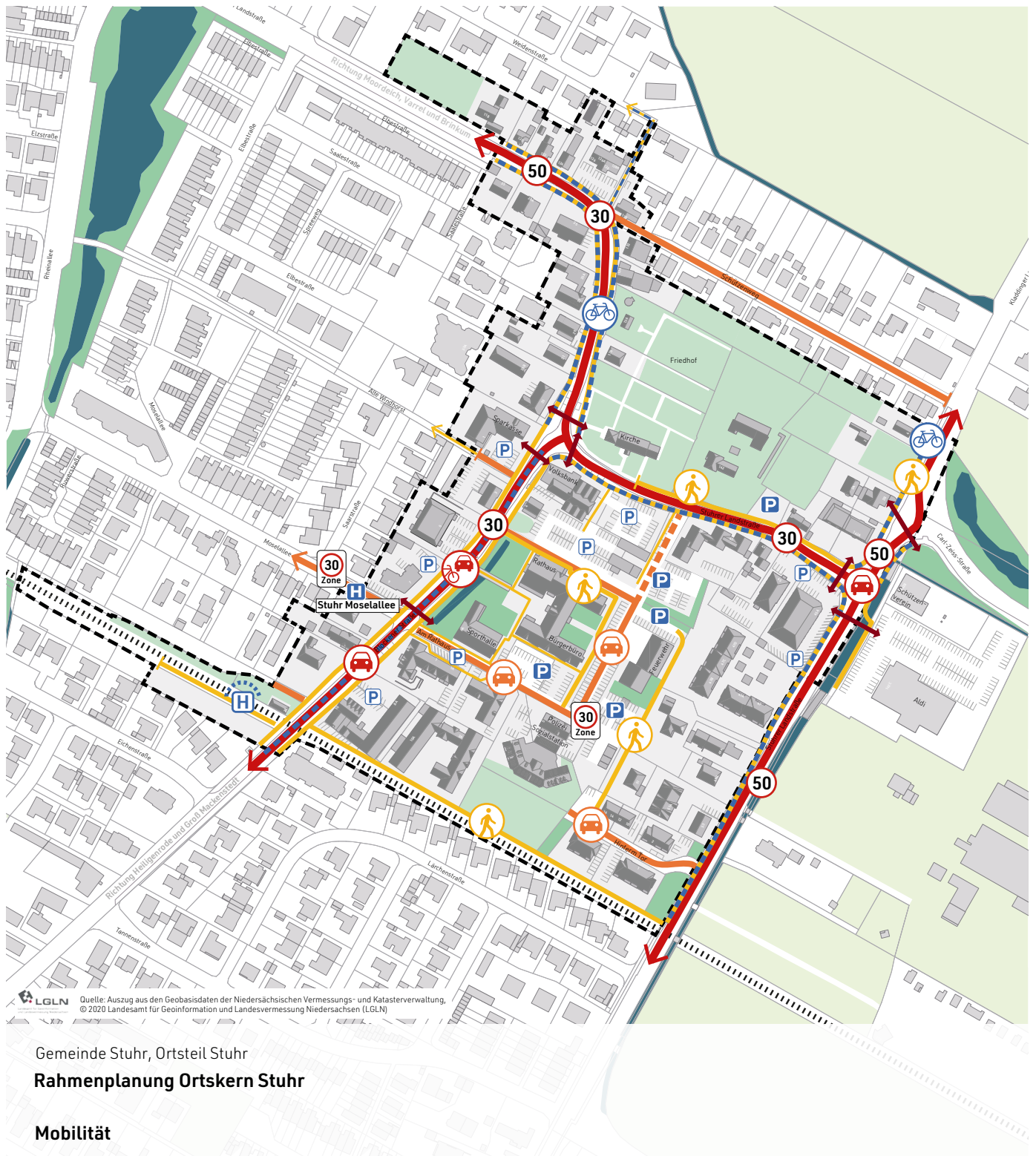
3.4 Mobilität

Der Ortskern wird von großen Verkehrsachsen zerschnitten. Aus Richtung Nordwesten kommend verläuft die Stuhrer Landstraße in einem Halbbogen um die Kirche in Richtung Osten. Die Stuhrer Landstraße ist im Eigentum des Landes Niedersachsen. Das Land ist somit Straßenbaulastträger. Im Eigentum der Gemeinde (im Sanierungsgebiet) ist der Bereich Stuhrer Landstraße entlang des Aldis bis zur Stuhrer Landstr. 53. Am Kreuzungspunkt Stuhrer Landstraße und Blockener Straße beginnt die Kreisstraße 111 und verläuft in Richtung Süden über die Bahntrasse. Die Kreisstraße ist im Eigentum des Landkreises Diepholz (s. Karte Erdgeschossnutzungen und Eigentum). Beide Achsen sind zweistreifige Hauptverkehrsstraßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h klassifiziert. Im Bereich der Ortsdurchfahrt entlang der Kirche ist Tempo-30 vorgeschrieben. Die Straßenraumgestaltung ist in weiten Teilen auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgerichtet. In Stoßzeiten sowie bei Verkehrsbeeinträchtigungen auf den umliegenden Bundesstraßen kommt es an beiden Kreuzungen zu Rückstau. Die hohe Verkehrsbelastung der Landes- und Kreisstraße führt zu Lärm- und Schadstoffemissionen in den angrenzenden Bereichen.

Die Fußwege entlang der Stuhrer Landstraße sind teilweise auch für den Radverkehr freigegeben, was bei einer Wegebreite von teilweise 1 bis 1,5m zu erheblichen Konflikten zwischen den Verkehrsteilnehmer*innen führt. Entlang der Blockener Straße und Stuhrer Landstraße kommt es zu großen Beeinträchtigungen in Bezug auf Komfort und Sicherheitsaspekte. Aufgrund eines fehlenden straßenbegleitenden Fußweges entlang der südlichen Kirchenmauer fehlt es an einer funktionsfähigen Verknüpfung zwischen Kirche/Gemeindehaus und Rathaus, da die Wegeverbindung lediglich über den Friedhof führt. Rund um das Rathaus gibt es kein einheitliches, barrierefreies Fußwegenetz, zudem fehlt es an attraktiven Wegeverbindungen im Umfeld des Rathauses.

Weite Teile der nicht bebauten Flächen werden vom ruhenden Verkehr dominiert. Ein Großteil der Parkplätze befinden sich meist direkt zur Straße orientiert, so dass die Gebäudevorzonen entsprechend hoch versiegelt und von parkenden Fahrzeugen geprägt sind. Insbesondere der Bereich rund um das Rathaus wird von parkenden Kfz dominiert (284 Stell- und Parkplätze) (s. auch Fokus Rund um das Rathaus, Parken).

Die Buslinie 55 übernimmt eine wichtige öffentliche Erschließungsfunktion für den Ortsteil Stuhr und ist auch an das Busnetz in Bremen angeschlossen. Generell wird die Busverbindung Brinkum-Stuhr stark frequentiert, auch da sich in Brinkum ein größeres Einzelhandelsangebot befindet als in Stuhr/Moordeich. Die zukünftige Anbindung der Gemeinde Stuhr durch die Linie 8 an das Bremer Stadtgebiet und Brinkum bis nach Weyhe wird das ÖPNV-Angebot deutlich verbessern. Der Haltepunkt der Linie 8 ist beim südwestlichen Ortskerneingang geplant, es sind weitere Mobilitätsangebote (u.a. P+R, Bike- und Car-Sharing) vorgesehen.



Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2020 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Gemeinde Stuhr, Ortsteil Stuhr
Rahmenplanung Ortskern Stuhr

Mobilität

- Hauptstraße
- Nebenstraße/ Durchfahrtsweg
- Beschränkte Durchfahrt
- Radverkehr im Mischverkehr
- Radverkehr frei auf Fußweg
- Fußwege
- Querungsmöglichkeit
- Max. Geschwindigkeit
- Bushaltestelle
- Zukünftiger Haltepunkt Linie 8
- Öffentliche Stellplatzanlage
- Private Parkplatzanlage (öffentl. zugänglich)
- Gebietsabgrenzung Sanierungsgebiet

3.5 Zusammenfassung Stärken und Schwächen

Stärken und Anknüpfungspunkte

- **Nähe und gute Anbindung nach Bremen und zum Ortsteil Brinkum:** Insbesondere mit der Verlängerung der Linie 8 wird die Anbindung durch umweltfreundliche Verkehrsarten deutlich verbessert. Bremen ist zudem vom Ortskern aus auch per Rad über das landschaftlich attraktive Gebiet der Kladdinger Wiesen erreichbar.
- **Verlängerung der Linie 8:** Mit dem neuen Haltepunkt der Linie 8 von Bremen über Moordeich – Stuhr – Brinkum bis nach Weyhe rückt der südliche Ortseingang stärker in den Fokus. Durch eine attraktive Verknüpfung zu den weiteren Angeboten rund um das Rathaus kann von den Entwicklungen profitiert werden.
- **Attraktive naturräumlich Lage (Kladdinger Wiesen und Biotop Moordeich):** Die räumliche Einbettung in den Landschaftsraum ist ein besonderes Merkmal des Ortskernes Stuhr. Durch die Nähe zum Naturschutzgebiet Kladdinger Wiesen im Norden und zum Biotop Moordeich mit zahlreichen Sport- und Freizeitangeboten gibt es zwei abwechslungsreiche Naherholungsmöglichkeiten, die schnell und sogar fußläufig vom Ortskern aus erreicht werden können.
- **Prägnante Kirche und weitere historische Gebäude:** Die zentral gelegene Kirche ist von den Hauptverkehrsstraßen eingerahmt, dafür jedoch gut sichtbar und ein sehr prägendes Bauwerk, an dem jede*r den Ortskern Stuhr erkennt. Darüber hinaus gibt es weitere Denkmäler und historische Bausubstanz, die jedoch bisher nur wenig Strahlkraft entfalten.
- **Rathaus und Umfeld mit vielen Angeboten:** Das Rathaus mit kommunalen Dienstleistungen und Ratssaal ist sowohl von seiner Funktion als auch im Hinblick auf die Gebäudekubatur so ausgerichtet, dass es eine Offenheit und Zugänglichkeit ausstrahlt. Durch seine Lage und den umliegenden Angeboten bildet es bereits eine Mitte aus. Diese Ausgangssituation der „Mitte“ muss sich zukünftig auch im Freiraum sowie weiteren baulichen Entwicklungen widerspiegeln.
- **Nutzungsmix und Flächen für neue Impulse:** Entlang der Hauptstraßen findet sich ein typischer Nutzungsmix von Ortsdurchfahrten. Die Abwechslung sowie die unterschiedlichen Angebote sorgen für Frequenz und Belebung zu unterschiedlichen Tageszeiten. Der Wegzug von einzelnen Nutzungen hat die Angebotsvielfalt deutlich verringert. Im Gebiet gibt es noch Entwicklungsflächen, die derzeit noch nicht genutzt sind bzw. durch Umstrukturierung bedeutende Impulse für den Ortskern setzen können.
- **Herzliches Miteinander in Stuhr:** Zahlreiche Menschen setzten sich für einen freundlichen und nachbarschaftlichen Zusammenhalt in Stuhr ein. In verschiedenen Vereinen und Netzwerken kommen Menschen zusammen, um Stuhr als Mitte weiterzuentwickeln.

Schwächen und Herausforderungen

- **Fehlende Nutzungsperspektiven:** Der Ortskern Stuhr blieb in der Vergangenheit hinter seinen Entwicklungsmöglichkeiten zurück. Aufgrund der Nähe und guten Angebotsvielfalt des Ortsteils Brinkum und den nahe gelegenen Städte Bremen und Delmenhorst fehlt es bislang an wirtschaftlich tragfähigen Nutzungskonzepten, die den zentralen Versorgungsbereich und die Ortskernfunktion stärken. Ein weiterer Ausbau der Handelsnutzung ist kaum umsetzbar, so dass alternative Ideen und Konzepte erforderlich sind.
- **Viele kleine Insellagen ohne Zusammenhang:** Im Ortskern gibt es grundsätzlich Angebote für unterschiedliche Altersgruppen. Durch ihre Lage, Gebäudekubatur sowie die meist überdimensionierten, vorgelagerten Stellplatz- / Parkplatzflächen sind die Nutzungen jedoch isoliert von ihrem Umfeld. Den vorhandenen Gastronomieangeboten mangelt es an attraktiven Flächen für Außengastronomie, die auf Grund der Straßenlage bzw. rückwärtigen Lage stark beeinträchtigt ist. Das Angebot des Discounters im Bereich des östlichen Ortskerneingangs, welches durchaus viel Frequenz generiert, ist nur unzureichend mit dem Umfeld des Rathauses verknüpft. Hier fehlt es an Nutzungen und attraktiver Anbindung für Fuß- und Radverkehr zwischen diesen Bereichen.
- **Ortskerneingänge ohne Charme:** Aufgrund der Verkehrsbelastung im Norden, flachen und sanierungsbedürftigen Baukörpern im Osten und sehr heterogener Baustrukturen im Süden strahlt kein Eingangsbereich ein freundliches Willkommen aus.
- **Viel Verkehr auf den Hauptstraßen:** Die hohe Verkehrsbelastung mit einem sehr hohen Anteil an Durchgangsverkehr beeinträchtigt den Ortskern stark. Sowohl die Stuhrer Landstraße als auch die Blockener Straße sind vielbefahren und schränken die Sicherheit für langsame Verkehrsteilnehmer*innen (Rad und zu Fuß) ein. Die Fuß- und Radwege sind schlecht ausgeleuchtet und laden nicht zum Spazieren und Verweilen ein.
- **Flächenintensive ungeordnete und hochversiegelte Stellplatzanlagen:** Zahlreiche Stell- und Parkplätze finden sich im Ortskern wieder, meist vorgelagert vor jedem Gebäudekomplex. Rund um das Rathaus gibt es unterschiedliche Stellplatzbereiche, die unübersichtlich und hoch versiegelt sind. Somit wird wertvolle Fläche lediglich mit der Funktion Parken belegt.
- **Geringe Aufenthaltsqualität:** Im Ortskern gibt es keine attraktiv gestalteten Begegnungsräume und Angebote im öffentlichen Raum. Eine zufällige Begegnung findet fast ausschließlich auf Parkplätzen oder zu schmalen Bürgersteigen statt. Alle Ziele im Ortskern befinden sich in Gebäuden. Der attraktiv angelegte Grünraum zwischen Rathaus und Blockener Straße ist verlärmert und bietet keine einladenden Rückzugsmöglichkeiten und wirkt im Alltagsgeschehen verlassen. Punktuell gibt es Bänke, die jedoch ungenutzt wirken und an wenig einladenden Orten aufgestellt sind.

4 Übergeordnete Themen: Wohnen, Mobilität, Klima und Energie

4.1 Wohnen im Ortskern

Angespannter Wohnungsmarkt in der Gemeinde Stuhr

Die Bevölkerung Deutschlands wächst kontinuierlich, während gleichzeitig wenig neuer Wohnraum geschaffen wird. Diese Verknappung des Wohnraums führt dazu, dass die Mieten für Wohnungen steigen und Bürger*innen einen großen Anteil ihres Einkommens für die Miete aufbringen müssen. Auch die Gemeinde Stuhr ist seit dem 20.12.2024 laut Rechtsverordnung des Landes Niedersachsen als Gebiet mit angespanntem Wohnungsmarkt i.S.v. § 201a BauGB festgelegt. Gebiete mit einem angespannten Wohnungsmarkt liegen vor, wenn die ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit Mietwohnungen in einer Gemeinde oder einem Teil der Gemeinde zu angemessenen Bedingungen besonders gefährdet ist. In Stuhr äußert sich dies durch hohe Miethöhe, steigende Mieten und sowie einer zugleich geringen Leerstandsquote.

Bedarf Entwicklungsmöglichkeiten auf Potenzialflächen im Ortskern Stuhr

Für Neubauvorhaben gibt es im Sanierungsgebiet verschiedene Potenzialflächen sowohl in privater als auch in öffentlicher Hand (s. Maßnahme 6.13). Aufgrund der unterschiedlichen Eigentumsverhältnisse kann Wohnraum dort kurz- bis mittelfristig (auf gemeindlichen Flächen) und mittel- bis langfristig (durch private Eigentümer*innen) geschaffen werden. Die Flächen befinden sich im zusammenhängenden Siedlungsbereich und können durch eine Bebauung einen wichtigen Beitrag zur Innenentwicklung leisten. In diesen zentralen Bereichen ist eine Nachverdichtung, insbesondere durch Angebote für Mehrfamilienwohnen, sinnvoll (siehe Wohnraumversorgungskonzept LK Diepholz: 47). Dies deckt sich mit dem für die Jahre 2026 bis 2040 prognostizierten Bedarf nach Wohnraum in Stuhr (siehe Wohnraumversorgungskonzept LK Diepholz: 26). In den unmittelbar an Bremen angrenzenden Ortsteilen Stuhr und Brinkum wird Wohnraum in Mehrfamilienhäusern insbesondere durch Berufspendler*innen nachgefragt (siehe Wohnraumversorgungskonzept LK Diepholz: 27). Der ÖPNV-Ausbau, mit der Verlängerung der Linie 8 von Bremen über Stuhr nach Weyhe, bietet zukünftig hervorragende Voraussetzungen für Pendler*innen.

Schwerpunkt auf barrierefreien Wohnungen, kleinen Wohnungsgrößen sowie im preisgedämpften Segment und im marktüblichen Mietniveau

Insgesamt soll der neu entstehende Wohnraum verschiedene Anforderungen erfüllen und zu einer Diversifizierung des Wohnraums im Sanierungsgebiet beitragen. Hierbei ist insbesondere die Errichtung von barrierefreiem Wohnraum wichtig. Die Bevölkerung in Stuhr wird immer älter (siehe Wohnraumversorgungskonzept LK Diepholz: 68), sodass der Bedarf nach barrierefreiem Wohnraum stetig steigt. Bestehende Gebäude nachträglich barrierefrei zu gestalten ist meist mit einem hohen Aufwand verbunden, sodass bei Neubebauungen auch barrierefreie Wohnungen mitgedacht werden sollen. In zentralen Siedlungsbereichen ist zudem ein Angebot von kleineren Wohnungen von Bedeutung. Die Wohnungen profitieren in den zentralen Lagen von guter infrastruktureller Ausstattung, wie der fußläufigen Erreichbarkeit von Angeboten des täglichen Bedarfs (z.B. Lebensmittelläden), des ÖPNV und sozialen sowie ärztlichen Angeboten. Durch die Linie 8 und die vorhandene infrastrukturelle Ausstattung (Lebensmittelsortimenter, Dienstleistungen des Rathau-

ses, Ärzt*innen und Gastronomie) bietet sich der Ortskern von Stuhr daher auch für den Bau von kleineren Wohnungen an, zumal zukünftig die Anzahl der ein und zwei Personenhaushalte in Stuhr ansteigen wird (siehe Wohnraumversorgungskonzept LK Diepholz: 21f., 68).

Für nahezu alle der preisgebundenen Mietwohnungen in Stuhr endet bis 2040 die Bindungsfrist, sodass ein Bedarf an neuen preisgebundenen Mietwohnungen besteht. In der Gemeinde wird derzeit geprüft, wie Wohnraum in Kooperation mit Wohnungsbauunternehmen für einkommensschwächere Haushalte geschaffen werden kann. Im Sanierungsgebiet wird eine Mischung aus preisgedämpftem Wohnraum und Wohnraum entsprechend dem Marktmietniveau angestrebt.

Maßnahmen

- 6.6 Fokus Ortskerneingang Ost: Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe/Dienstleistung am Ortskerneingang Ost
- 6.7 Fokus Ortskerneingang Südwest: Wohnen am Bahnhof Stuhr
- 6.13 Bauliche Entwicklungspotenziale

4.2 Mobilität im Ortskern

Große Herausforderungen bei der Mobilitätswende in einer auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) ausgerichteten Gemeinde

Im Bereich Mobilität und Verkehr stehen alle Kommunen auf unterschiedlichste Weise vor einem Wandel, der sowohl durch veränderte Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft sowie dem Klimaschutz beeinflusst wird. Die sogenannte Multimodalität, der Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsarten, nimmt zu und stellt für die Gemeinde Stuhr ein großes Potenzial dar. Aber auch die Stärkung des Umweltverbunds (Fuß, Rad und ÖPNV inkl. Sharing-Angeboten) sind eine wichtige Säule zur Unterstützung der Mobilitätswende und tragen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor bei. Durch die Gemeindestruktur und Lage von Stuhr (u.a. 8 Ortsteile auf einer Fläche von rund 8.184 ha, Lage im Autobahndreieck) spielt der MIV eine zentrale Rolle. Dies zeigt sich auch im Sanierungsgebiet Ortskern Stuhr. Untersuchungen im Rahmen des Fachbeitrag Mobilität (2025) ergaben bei Ziel- und Quellverkehr im Ortskern Stuhr einen derzeitigen Modal Split von ca. 80 % MIV, 5% ÖPNV, 10% Rad- und 5% Fußverkehr.

Ausgangslage, Entwicklungsmöglichkeiten und Ansätze im Ortskern Stuhr

Die beiden Ortsdurchfahrten Stuhrer Landstraße und Blockener Straße sind Landes- und Kreisstraßen mit entsprechender Verkehrsbelastung inkl. Schwerlastverkehr und prägen den Ortskern von Stuhr zum Nachteil von Fuß- und Radverkehr sowie der Aufenthalts- und Wohnqualität. Die Gemeinde hat in den vergangenen Jahren mögliche Alternativen zur Ortsdurchfahrt auf der Stuhrer Landstraße durch den Ortskern geprüft. Auf absehbare Zeit wird es jedoch aus verschiedenen Gründen bei der derzeitigen Verkehrsführung bleiben. Zur kurzfristigen Verbesserung der Sicherheit für den Fuß- und Radverkehr hat die Gemeinde eine Reduzierung der Durchfahrtsgeschwindigkeiten auf 30 km/h auf einem Großteil der Ortsdurchfahrten im Sanierungsgebiet ange-

ordnet. Ein zentrales Anliegen der Sanierungsmaßnahme ist es, die Belastung für Menschen, die sich außerhalb von Fahrzeugen befinden, zu verringern und damit die Verweilqualität und Lebensqualität im Ortskern zu steigern. Gleichermaßen ist die Stärkung von Fuß- und Radverkehr ein Beitrag dazu.

In den vergangenen Jahren hat die Gemeinde bereits Anstrengungen unternommen, verschiedene Maßnahmen für die Multimodalität sowie den Umweltverbund auf den Weg zu bringen. Die Planungen der Linie 8 sind weit fortgeschritten. Ende 2024 wurde der Spatenstich für die Verlängerung nach Stuhr gefeiert. Die Inbetriebnahme wird 2027 angestrebt. Der Bahnhof Stuhr wird mit Park+Ride und Bike+Ride Angeboten ausgestattet. Zudem laufen Vorbereitungen für die Etablierung eines Carsharing Angebots im Ortskern.

Die Mobilitätsgutachter*innen gehen davon aus, dass durch Verbesserungen der Fuß- und Radwegeverbindungen und die Inbetriebnahme der Line 8 der MIV-Anteil mittelfristig von 80% auf 70% reduziert werden könnte (Quelle: Fachbeitrag Mobilität, 2025). Für den Ortskern gilt es daher, Alternativen neben dem Auto anzubieten. Durch Mobilitätsangebote, die leicht miteinander kombiniert werden können, entsteht eine sogenannte Multimodalität: z.B. von zuhause mit dem Fahrrad oder eigenem PKW zum Park+Ride/ Bike+Ride Parkplatz und weiter mit der Bahn zur Arbeit oder ein Lastenrad ausleihen, um Kinder von der Kita zu holen und den Einkauf zu erledigen oder aber das E-Auto oder E-Bike während der Arbeitszeit/ Erledigungen im Ortskern laden zu können. Eine gelungene Multimodalität sorgt dafür, dass Alternativen zur Nutzung eines eigenen PKW bestehen und reduziert so mittelfristig das Verkehrsaufkommen und die CO₂-Belastung.

Die Gemeinde Stuhr möchte auch als Arbeitgeberin die Mobilitätswende unterstützen. Hierfür wurden im vergangenen Jahr bereits Maßnahmen wie die finanzielle Unterstützung des Deutschlandtickets als Jobticket und das Angebot des Fahrradleasings über den Arbeitgeber (Job-Rad) eingeführt. Ein Dienst-E-Bike ergänzt den Fuhrpark der Gemeinde. Derzeit laufen Vorbereitungen für die Etablierung eines Car-Sharing Angebots in Rathausnähe, wodurch der eigene Fuhrpark der Gemeinde reduziert werden könnte. Bestehende Fahrradabstellanlagen wurden um einen neuen Standort ergänzt und sollen zukünftig ausgebaut und ertüchtigt werden.

Nichtsdestotrotz sind viele Arbeitnehmer*innen im Ortskern Stuhr für ihren Arbeitsweg auf den privaten PKW angewiesen. Auch die Dienstleitungen des Bürgerbüros und die Angebote der Gewerbetreibenden im Ortskern erfordern eine Verfügbarkeit von Stellplätzen in der Nähe. Um die Ziele der Ortskernsanierung zu erreichen und gleichzeitig ein ausreichend verfügbares, attraktives Stellplatzangebot für Kurz- und Langzeitparken zu erhalten, soll das Parken neu geordnet werden. Verschiedene Standorte und Optionen zur Verdichtung und multifunktionalen Nutzung von Parkplätzen werden geprüft. Gleichzeitig kann eine klimaangepasste Gestaltung zur Flächenentsiegelung beitragen.

Die Novellierung der NBauO im Jahr 2024 setzte die Stellplatzsatzung der Gemeinde für Wohnbauvorhaben außer Kraft. In Zukunft ist es nicht mehr erforderlich, eine festgelegte Anzahl von privaten Stellplätzen pro Wohneinheit herzustellen. Es ist zwar davon auszugehen, dass bei der privaten Entwicklung

von Wohnbauprojekten auch zukünftig in gewissem Umfang private Stellplätze zur Verbesserung der Vermarktbarkeit der Wohneinheiten errichtet werden, in der Größenordnung dürfte dies jedoch zu einer Reduzierung der privaten Stellplätze führen. Der Ortskern bietet mit dem Haltepunkt der Linie 8 und den hier beschriebenen Maßnahmen zur Multimodalität einen Ort, der für das Wohnen ohne eigenen PKW prädestiniert ist.

Maßnahmen

- 6.2 Fokus Rund um das Rathaus: Konzentration von Parkplätzen zur Flächenentsiegelung und Bündelung von Parksuchverkehren, ggf. Alternativstandort
- 6.3 Fokus Rund um das Rathaus – Nord/ 5.4. Fokus Rund um das Rathaus – Nordost: Attraktive Fahrradabstellanlagen mit kurzen Zielwegen verorten
- 6.5 Fokus Rund um das Rathaus – Süd: Bündelung von Parksuchverkehr/ Kundenverkehr Rathaus, Antriebswende im MIV und Radverkehr unterstützen durch öffentliche E-Ladeinfrastruktur, (Car-) Sharing-Angebote etablieren, attraktive Fahrradabstellanlagen mit kurzen Zielwegen verorten
- 6.6 Fokus Ortskerneingang Ost: Neue Fuß- und Radwegeverbindung sowie barrierefreie Ertüchtigung der straßenbegleitenden Gehwege und Verbesserung der Übersichtlichkeit und Querbarkeit der Hauptstraßen
- 6.7 Fokus Ortskerneingang Südwest: Angebote zur Förderung der Multimodalität durch Kombination von MIV, ÖPNV, Rad und Sharing sowie E-Ladeinfrastruktur am Bahnhof sowie Aufwertung des Umweltverbundes
- 6.8 Umgestaltung Kreuzungspunkt Stuhler Landstraße/ Blockener Straße: Verlangsamung des MIV durch verbesserte, barrierefreie Querungen sowie Tempo 30
- 6.10 Weitere Maßnahmen für barrierefreie Fuß- und Radwege: Stärkung Fuß- und Radverkehr durch neue Wegeverbindungen und Querungshilfen

4.3 Klima und Energie im Ortskern

Spürbare Zunahme der Klimaauswirkungen und prognostizierte Verschiebung der Energiebedarfe treffen als Querschnittsthemen auf die Ortskernsanierung

Wie in allen Regionen, sind auch in Stuhr die Folgen des Klimawandels spürbar. Starkregenereignisse haben innerhalb der Gemeinde bereits für Beeinträchtigungen gesorgt. Insbesondere im Umfeld der Grabenstrukturen kann es dann zu einer erhöhten Gefährdung kommen. Gleichzeitig gibt es eine Zunahme von Trockenheitsperioden und auch die sogenannte „Sommertage“ mit Werten über 25°C, die jeweils auf die Menschen und Vegetation Auswirkungen haben. Strategien zur Klimafolgenanpassung sind daher unerlässlich, für einen zukunftsfähigen Ortskern.

Gleichzeitig braucht es Bemühungen für mehr Klimaschutz, insbesondere die CO₂-Reduzierung. Ertüchtigungen im Gebäudebestand, Umstellung und Flexibilisierung der Energiesysteme/ -netze und Ausbau der (Strom-) Infrastruktur sind relevante Kernthemen, die eine integrierte Betrachtung im räumlichen Kontext vom Ortskern verlangen.

Entwicklungsansätze im Rahmen der Klimaanpassung für den Ortskern

Ziel ist es, Elemente des Schwammstadt-Prinzips umzusetzen, um die Rückhaltung und Speicherung von Niederschlägen sowie die Erhaltung und Schaffung von Verdunstungsflächen im Ortskern Stuhr zu fördern. Bei zukünftigen Freiraumplanungen gilt es, den Grad der Versiegelung so gering wie möglich zu gestalten und die Versickerung von Oberflächenwasser dahingehend zu verbessern, dass Starkregenereignisse sich nur in geringem Umfang im Kanalnetz niederschlagen. Freiflächen werden mit klimafreundlichen und klimaresilienten Vegetationselementen sowie durch Fauna fördernde Blüten und fruchttragende Vegetation ergänzt. Neue Vegetationselemente schließen Lücken in den Grünstrukturen und ermöglichen so ein weitgehend durchgängiges Vegetationsnetz für Flora und Fauna. Insbesondere in den Fokusräumen „Rund um das Rathaus“ sollen diese Aspekte zum Tragen kommen. Aufenthaltsräume sollen mit beschatteten Sitzgelegenheiten ausgestattet werden. Ein Angebot an Trinkwasserverfügbarkeit und hitzereduzierenden Wasser(spiel)elementen bei der Neugestaltung vom öffentlichen Raum am Siguldaer Platz wird geprüft.

Entwicklungsansätze im Rahmen des Klimaschutzes für den Ortskern

Sowohl der Gebäude- als auch der Verkehrssektor bilden im Hinblick auf die Reduzierung des CO₂-Ausstoßes Handlungsbedarfe. Eine klimaneutrale Energieversorgung und nachhaltige Bauweise werden als Zielsetzung angestrebt. Für den Verkehrssektor gilt es, den Umweltverbund zu fördern und die Antriebswende u.a. mit E-Ladeinfrastruktur voranzubringen.

„Wärmerversorgung der Gebäude und Gebäudemodernisierungsanreize“

Um die Klimabilanz von Gebäuden zu verbessern, sollen die bereits gebundene Energie in bestehenden Gebäuden für geplante Bauvorhaben berücksichtigt und wo möglich, mit der bestehenden Bausubstanz weiter geplant werden. Im Weiteren sollen Baumaterialien mit vergleichsweise kleinem CO₂-Fußabdruck Verwendung finden und Konzepte für eine energiesparende Bauweise und eine auf erneuerbaren Energien basierende Energieversorgung (Wärme, Kälte, Elektrizität) umgesetzt werden. Ein Schwerpunkt der Gebäudemodernisierung beinhaltet z.B. die energetische Ertüchtigung der Gebäude mit Photovoltaikanlagen zur Eigenstromerzeugung. Die Herstellungsmöglichkeit eines wesentlichen Teils des eigenen Stromverbrauchs stärkt das Interesse an Bestandsgrundstücken im Wettbewerb mit Neubauten. Das Sanierungsziel der Gebäudemodernisierung geht einher mit den Landesregeln zur Installation von Photovoltaikanlagen im Rahmen von Dacherneuerungen. Die Erarbeitung der Ziele im Sanierungsgebiet erfolgt vor dem Hintergrund der kommunalen Wärmeplanung, deren Ergebnisse bis Herbst 2025 für die Gemeinde Stuhr vorliegen. Ziel ist es, den Weg hin zu einer klimafreundlichen und fortschrittlichen Wärmeversorgung auf Quartiersebene darzulegen.

Im Sanierungsgebiet werden die Aussagen der kommunalen Wärmeplanung berücksichtigt und Maßnahmen im Gebäudebestand gefördert. Neben gege-

benen Übergangsfristen ist es das Ziel des Gebäudeenergiegesetzes, dass künftig neu einzubauende Heizungsanlagen mindestens 65 Prozent der bereitgestellten Wärme mit erneuerbaren Energien decken. Dies gilt verpflichtend in Bestandsgebäuden, wenn die Kommune den kommunalen Wärmeplan beschlossen hat. Der im Spätsommer 2025 vorliegende kommunale Wärmeplan wird Auskunft darüber geben, welche Quartiere das Potential für kleinere oder größere Fern- und Nahwärmenetze aufweisen. Zukünftige Handlungsschwerpunkte der Gemeinde liegen dabei in der Kommunikation der Fördermöglichkeiten für Private und in der strategischen Kommunikation mit den Netzbetreibern und Energieversorgern.

2024 hat die Gemeinde für das Sanierungsgebiet „Ortskern Stuhr“ bereits eine kommunale Förderrichtlinie beschlossen, die die Förderung von Gebäudemodernisierungen im Rahmen von Teilmodernisierungen im Sanierungsgebiet regelt (Richtlinie der Gemeinde Stuhr zur Förderung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen als Teilmodernisierungen an privaten Gebäuden im Fördergebiet „Ortsentwicklung Stuhr“). Zur Unterstützung der Immobilienbesitzer*innen im Sanierungsgebiet werden seit 2023 Beratungen durch den Sanierungsträger zu ergänzenden Fördermöglichkeiten im Rahmen von Förderprogrammen zur energetischen Modernisierung (BAFA, Kfw u.a.) und den Steuervorteil nach § 7h EStG und § 10f EStG durchgeführt.

Die Gemeinde plant, entsprechend den gesetzlichen Vorgaben, die eigenen Liegenschaften hinsichtlich der Handlungsbedarfe zu prüfen und energetisch zu modernisieren. Aktuell werden hierbei Gebäudeenergieberichte für die kommunalen Liegenschaften erstellt, die Sanierungsplanungen mit auf das Einzelgebäude bezogenen Einsparberechnungen untermauern. Das Rathaus, im Zentrum des städtebaulichen Sanierungsgebiets gelegen, wurde in den vergangenen drei Jahren bereits energetisch teilsaniert. Zeitnah soll die Modernisierung der an das Rathaus angrenzende Turnhalle (Maßnahme 6.12) erfolgen.

„Stromnetz-Infrastruktur frühzeitig bemessen und ertüchtigen“

Für den Ausbau und Einsatz von Wärmepumpen, öffentlicher E-Ladeinfrastruktur und privaten Wallboxen spielen die Kapazitäten der Stromnetze und die Nähe zu Trafoanlagen eine entscheidende Bedeutung. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass der Strombedarf mit der Energiewende in den kommenden Jahren ungefähr um den Faktor 3 steigen wird. Infolgedessen müssen die Leitungsquerschnitte im Sanierungsgebiet vergrößert werden.

Das Sanierungsgebiet liegt zwischen mehreren Leitungen des Mittelspannungsnetzes mit bereits heute gut positionierten Trafostationen. Im Kern des Sanierungsgebiets liegt zentral eine weitere Trafoanlage. Der Stromleitungs-ausbau für oben genannte Infrastruktureinrichtungen, wie E-Mobilität und Wärmepumpen, trifft damit auf gute Rahmenbedingungen und ist dennoch ein flächenrelevanter Prozess, der frühzeitig bei den weiteren Planungen der Freiraum- und Erschließungsanlagen berücksichtigt werden muss. Im Sanierungsgebiet erzeugter Strom aus Photovoltaik, als eine Stromerzeugungsquelle, wird dabei nur einen geringen Beitrag zur Deckung dieses Bedarfs bereitstellen können. Auf der Ebene der Gesamtgemeinde sollte daher ein möglichst ausgewogener Energiemix aus verschiedenen Energieträgern erzeugt werden.

„Verkehrssektor: Antriebswende durch Ausbau der E-Ladeinfrastruktur voranbringen“

Viele Impulse zur Förderung des Umweltverbundes wurden bereits im Abschnitt „Mobilität im Ortskern“ beschrieben. Ein zentraler Baustein im Bereich des Verkehrssektors besteht im Bereich der Impulse zur Antriebswende. Hier verfolgt die Europäische Union das Ziel, bis 2035 keine Neuzulassungen von PKW und leichten Nutzfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zuzulassen. Daher wird mit einer Zunahme der verbrauchseffizienten E-Fahrzeuge gerechnet. Zusätzlich durch die Einführung sog. Flottengrenzwerte, haben die Fahrzeughersteller ab 2025 starke Anreize, den Anteil an Elektroautos mit Nullemission in ihren Flotten zu erhöhen. Der Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur ist deshalb von hoher Relevanz für den Erfolg der Energiewende im Sektor Verkehr.

Vor diesem Hintergrund hat die Gemeinde 2022/23 ein E-Ladeinfrastrukturkonzept in Zusammenarbeit mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) erstellt. Das Konzept ermittelt Bestand und Bedarfe der E-Ladeinfrastruktur ortsteilscharf. Neben privaten Lademöglichkeiten im Eigenheim (Wallboxen), werden laut diesem Konzept im Jahr 2030 rd. 170 E-Autos aus dem Ortsteil Stuhr einen öffentlichen Ladebedarf haben.

Im Rathausumfeld gibt es derzeit 4 E-Ladesäulen mit insgesamt 7 Anschlüssen, die jedoch ausschließlich für Fahrzeuge des Rathauses und der Sozialstation zugänglich sind und nur über eine geringe Ladegeschwindigkeit verfügen. Im Sanierungsgebiet wird daher angestrebt weitere E-Ladesäulen zu errichten. Die Gemeinde verfolgt das Ziel, den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur zügig voranzutreiben.

Maßnahmen

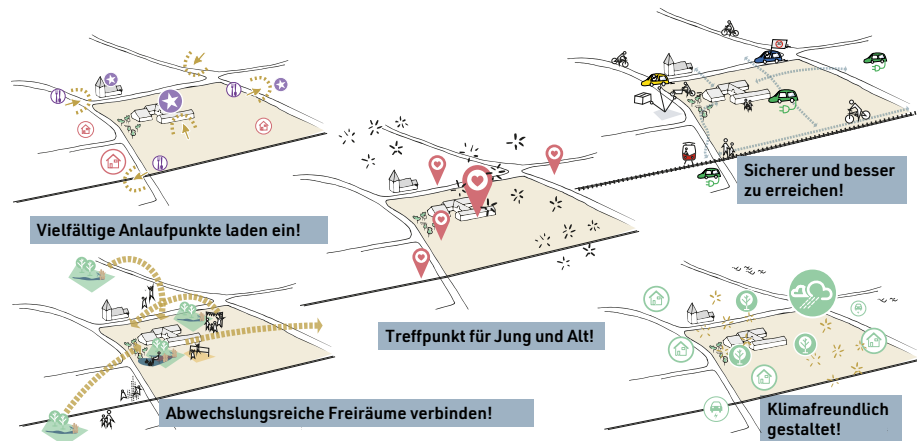
- 6.5 Fokus Rund um das Rathaus – Süd: Gemeinbedarfseinrichtung, Antriebswende im MIV und Radverkehr unterstützen durch öffentliche E-Ladeinfrastruktur, (Car-) Sharing-Angebote etablieren, attraktive Fahrradabstellanlagen mit kurzen Zielwegen verorten, vgl. auch 6.12 Modernisierung Turnhalle
- 6.7 Fokus Ortskerneingang Südwest: Angebote zur Förderung der Multimodalität durch Kombination von MIV, ÖPNV, Rad und Sharing sowie E-Ladeinfrastruktur am Bahnhof sowie Aufwertung des Umweltverbundes
- 6.11 Sanierung und Modernisierung von privaten Gebäuden: Energetische Ertüchtigung der Bestandsgebäude
- 6.12 Sanierung und Modernisierung von Gebäuden für Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen: Modernisierung Turnhalle sowie Umnutzung und Umbau Feuerwehr



5 Entwicklungsziele, Zielplan und Sanierungsziele

5.1 Entwicklungsziele

Die im ISEK-Prozess 2021 gemeinschaftlich entwickelten Ziele für den Stuhrer Ortskern bilden den strategischen Handlungs- und Orientierungsrahmen für zukünftige Planungen. Diese zeigen perspektivisch auf, welche Aufgabenbereiche innerhalb der kommenden Jahre im Fokus stehen.



Ortskern Stuhr: Treffpunkt für Jung und Alt!

- Wechselwirkung zwischen Angeboten/Nutzungen/Freiräumen für unterschiedliche Zielgruppen fördern, um die Verweildauer im Ortskern zu erhöhen.
- Lebendigkeit durch unterschiedliche Aktionen in unterschiedlichen Zeiträumen fördern, damit der Ortskern in das Bewusstsein der Menschen vor Ort gerückt wird.
- Identifikation und Verbindung mit dem Ortskern stärken. Gebäude können in Verbindung zu Erlebnissen stehen und Erinnerungen wie Hochzeiten oder die Anmeldung des ersten eigenen Autos generieren (z.B. Kirche, Rathaus).
- Ortsbildprägende Gebäude erhalten und inszenieren, damit das besondere, bauliche Erscheinungsbild des Ortes in den Vordergrund treten kann. Dies trägt erheblich zu einem attraktiven Lebensumfeld bei und ist Teil der unverwechselbaren Ortsgeschichte.
- Förderung von privaten Engagement, um die Belebung und die Identifikation zu stärken. Es braucht Menschen, die als Botschafter*in für den Ortskern aktiv sind. Mit einer aktiven Einbindung und einem offenen Ohr für die Interessen, kann es gelingen, Räume und Angebote für die Zukunft zu entwickeln.

Ortskern Stuhr: Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!

- Wahrnehmung des Ortskerns als „Campus“ fördern
- durch eine hohe Nutzungsvielfalt an den zentralen Orten Rathaus und Kirche.
- (Nutzungs-) Schwerpunkte und Potenziale definieren und Akteure gezielt ansprechen, um die Funktion des Ortskerns zu sichern und zu stärken. Hierfür können (neue) ergänzende Nutzungen erprobt und in tragfähige Strukturen überführt werden.
- Nachhaltige Entwicklung vorhandener und zukünftiger Flächenpotenziale, um Impulse und neue Maßstäbe zu setzen mit dem Fokus auf Erscheinungsbild und flexible Nutzbarkeit.
- Verschiedene Wohnqualitäten im Ortskern mit kurzen Wegen etablieren, damit neue Menschen herziehen und Älterwerdende in gewohnter Umgebung bleiben können (u.a. bezahlbarer und barrierefreier Wohnraum).

Ortskern Stuhr: Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!

- Zusammenhängendes Freiraumgefüge als Orientierungs- und Gestaltungsprinzip, um die Insellage einzelner Nutzungen und Angebote aufzuheben. Dabei wird der Freiraum als Ort für Menschen verstanden und nicht als Restfläche zwischen Gebäuden für die Unterbringung von Parkraum.
- Schaffung multifunktionaler (Frei-)Räume für Aufenthalt, Begegnung und Freizeitgestaltung. Das Bewusstsein für (öffentliche) Freiräume ist insb. durch die Corona-Pandemie gestiegen, so dass die Flächen an heutige Anforderungen und Bedarfe angepasst werden sollen.
- Weiterentwicklung „Grüner Charakter der Ortsmitte“, um einen Trittstein im größeren Gefüge Biotop Moordeich – Rathaus – Kladdinger Wiesen herzustellen. Als Naherholungsräume leisten diese einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Lebens- und Wohnqualität.
- Klimaangepasste und vielfältige, grüne und blaue Strukturen werden geschaffen, damit eine zeitgemäße Antwort und ein nachhaltiger Umgang mit den vorhandenen Ressourcen erfolgen können. Dabei stehen diese Strukturen nicht im Widerspruch zur Nutzbarkeit, sondern ergänzen sich vielmehr.

Ortskern Stuhr: Sicherer und besser zu erreichen!

- Strategien und Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmemissionen (motorisierter Verkehr) und der Trennwirkung der Hauptstraßen Blockener Straße und Stuhler Landstraße für eine höhere Wohn-, Lebens- und Arbeitsqualität.
- Verbesserung der Wegeführung, der Beschaffenheit, der Sicherheit (auch Beleuchtung) und insgesamt der Barrierefreiheit für den Fuß- und Radverkehr und Aufwertung der Verbindungswege in die umliegenden Ortsteile, mit dem Ziel den Umstieg vom Auto aufs Fahrrad zu fördern.
- Neuorganisation von Park- und Stellplätzen sowie Verbesserung der Zufahrtssituationen für eine erhöhte multifunktionale Ausnutzung der Flächen. Durch eine verbesserte Wegeführung und Flächengestaltung kann das Fahrzeug geparkt und alle Erledigungen können zu Fuß erfolgen.
- Herstellung einer attraktiven Wegeverbindung zwischen dem zukünftigen Haltepunkt der Linie 8 und dem Rathaus, um die potenziellen Fahrgäste zum Aufenthalt und zur Belebung des Ortskerns einzuladen. Weitere Mobilitätsangebote sollen ebenfalls gefördert werden.

Ortskern Stuhr: Klimafreundlich gestaltet!

- Klimagerechte Mobilitätswende unterstützen, um die Verkehrsbelastung mit ihren Auswirkungen zu reduzieren. Dies soll zu einer deutlichen Steigerung des Ortskerns hin zu einem attraktiven Ort, der nicht länger stark verlärm ist, beitragen.
- Energetische Sanierung von Gebäuden vorantreiben, um einen schonenden Umgang mit Ressourcen zu erreichen. Hierdurch erfolgt eine langfristige Investition in den Standort und zugleich kann die Energiebilanz der Gemeinde gesenkt werden.
- Begrünung von Frei- und Flachdachflächen sowie Versickerung von Oberflächenwasser vor Ort anstreben, um mit den Folgen des Klimawandels zukunftsweisend umzugehen und Infrastrukturen zu entlasten. Dabei gilt der Erhalt und die Anpflanzung von standortgerechten Bäumen, mit dem Ziel eine Verschattung an Hitzetagen zu erreichen und eine Langlebigkeit trotz nasser Winter zu erzielen.



5.2 Zielplan

Die Entwicklungsziele der Sanierung sind im Zielplan räumlich verankert. Er stellt somit das Bindeglied zwischen den Entwicklungszielen und den konkreten Maßnahmen dar. Im Folgenden wird die Vision der Ortskernentwicklung anhand des Zielplanes kurz erläutert.

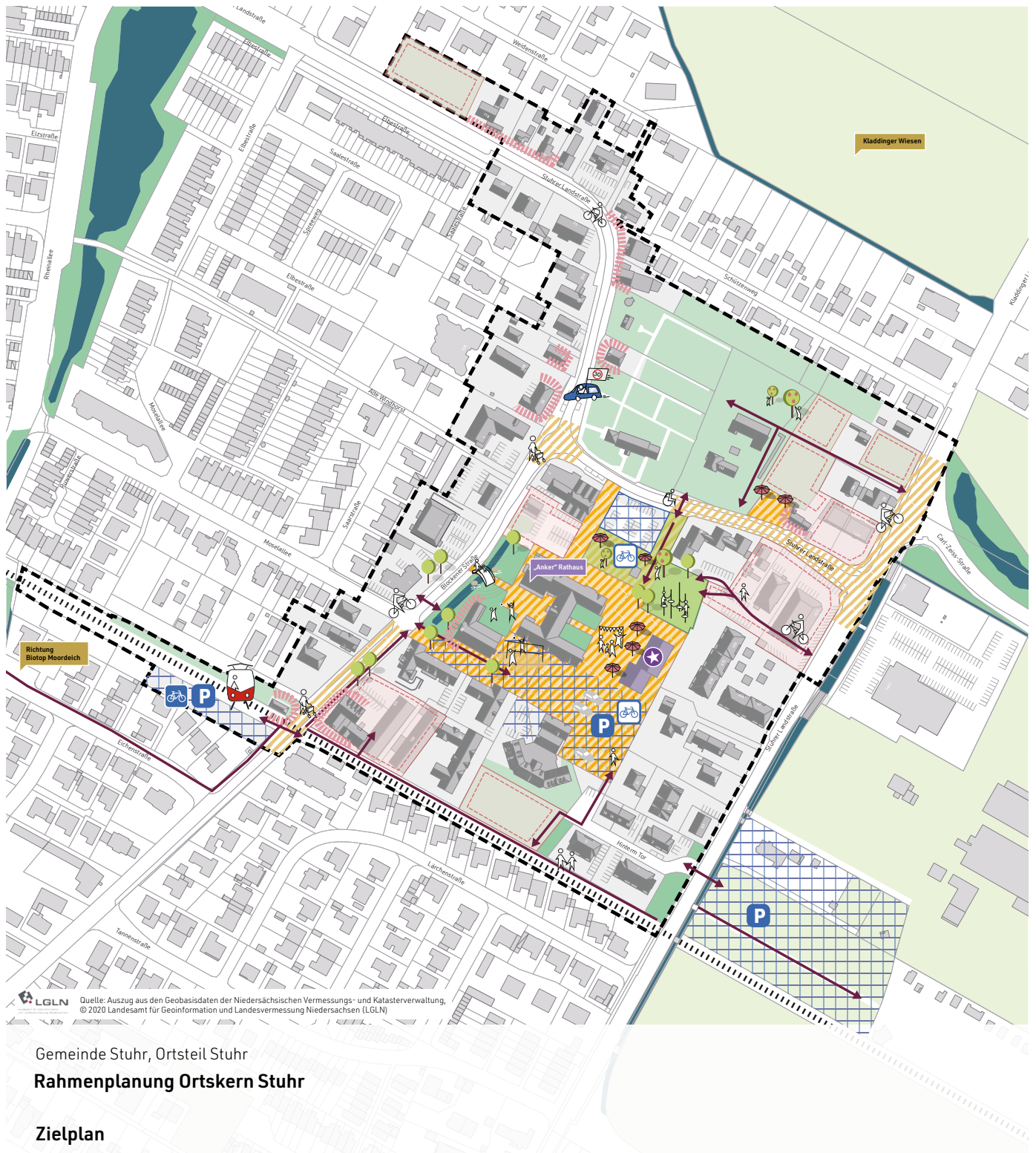
Ankerpunkt für die Entwicklungen im Ortskern Stuhr ist und bleibt das zentral gelegene Rathaus, das bereits heute schon wichtiger Anlaufpunkt für viele Menschen in der Gemeinde ist. Im ehemaligen Feuerwehrgebäude sind neue gemeinwohlorientierte Nutzungen mit Treffpunktcharakter etabliert. Sie ergänzen die bestehenden Angebote im Ortskern und tragen zur Stärkung des Ortskerns als Treffpunkt für Stuhrer*innen bei. Der das Rathaus umgebende Raum ist als attraktiver Freiraum gestaltet, ermöglicht Begegnung und bietet Platz für Aktivitäten und Aufenthalt im Freien. Neue Raumkanten lenken Sicht- und Wegebeziehungen, wobei sich rund um das Rathaus immer wieder kleine „Oasen“ auftun, die zum Verweilen oder zu Bewegung einladen und als Orte für kulturelle Veranstaltungen und Treffen im Freien dienen. Der neue grüne Freiraum am Siguldaer Platz bietet Aufenthaltsqualität für jedes Lebensalter sowie inklusive Spielangebote. Zwischen Rathaus und Kirchenbauwerk besteht eine gestalterisch wahrnehmbare (Wege-) Verbindung und Sichtbeziehung.

Die Lage an den Hauptstraßen ist für zukünftig gemischt genutzte Gebäude vielversprechend und wirkt sich positiv auf die angrenzenden Freiräume und deren Frequenz aus. Die Grünstrukturen im Ortskern werden aufgegriffen, spielerisch eingebunden und weiterentwickelt. Sie sollen als Verknüpfung und Trittstein im übergeordneten Freiraumkontext Biotop Moordeich – Kladdinger Wiesen interpretiert werden. Die Flächen südöstlich des Rathauses sind Prüfflächen für die verbesserte Unterbringung und Neuorganisationen von Stellplätzen. Diese Flächen sind jedoch nicht als reine „Parkplätze“ angelegt, sondern als Multifunktionsflächen, die sowohl Festivitäten, Veranstaltungen aber auch regelmäßige Sport- und Bewegungsangebote außerhalb der Parknutzzeiten aufnehmen können.

Im Süden gibt es mit dem neuen Haltepunkt der Linie 8 eine attraktive Anbindung an Moordeich, Brinkum aber auch Bremen und Weyhe. Ausgehend vom Impuls der Haltestelle wird der Straßenraum für weitere Mobilitätsangebote aufgewertet, die auch auf das Umfeld und das Nutzungsangebot ausstrahlen.

Der Ortskern ist insgesamt für den Fuß- und Radverkehr sicher, durchlässig und mit attraktiven Querungsmöglichkeiten gestaltet. Die ortsbildprägenden Gebäude strahlen durch aufgewertete Fassaden eine besondere Atmosphäre aus.











Die Entwicklungsflächen nord-östlich der Kirche sind Potenzialflächen, die abhängig kirchlicher Entwicklungsperspektiven entwickelt werden können.



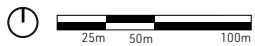
Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2020 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Gemeinde Stuhr, Ortsteil Stuhr
Rahmenplanung Ortskern Stuhr

Zielplan

-  Potenzielle, bauliche Entwicklungsfläche
-  Platzbereich/ Multifunktionsflächen
-  Inszenierung von Einzelgebäuden
-  Nachnutzung / Neue Nutzung
-  Freifläche mit „grünem Charakter“
-  Gebietsabgrenzung Sanierungsgebiet
-  Klimaangepasste Stell- und Parkplätze
-  Barrierefreie Querung und gestalterische Aufwertung
-  Prüfoption „Parken“ und „Fahrrad-Parken“
-  Wegeverbindungen und Querungsmöglichkeiten aufwerten/ herstellen

Stand: 08.04.2025



BPW Stadtplanung

5.3 Sanierungsziele

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme und der Bewertung der Situation im Untersuchungsgebiet, sind die allgemeinen Ziele und Zwecke der Sanierung festzulegen. Die Bestimmung der Ziele und Zwecke der Sanierung ist nach §140 Nr. 3 BauGB Teil der Vorbereitung der Sanierung. Die Ziele sind so weit zu konkretisieren, als dass sie für die Beurteilung der Voraussetzungen der förmlichen Festlegung eines Sanierungsgebietes erforderlich sind. Ausgangspunkt der vorliegenden Rahmenplanung sind u.a. die in den vorbereitenden Untersuchungen (VU, 04/2022) erarbeiteten Maßnahmen und Ziele, die nachfolgend weiter konkretisiert und ausformuliert wurden.

- Schaffung eines attraktiven, zusammenhängenden klimaangepassten Freiraumgefüges rund um das Rathaus mit Aufenthalts-, Spiel- und Sportangeboten.
- Umnutzung des Feuerwehrgebäudes mit gemeinwohlorientierten Nutzungen und Treffpunktcharakter.
- Verringerung der Belastung durch den motorisierten Verkehr durch Reduzierung der Durchgangsgeschwindigkeiten und Feinstaubbelastung auf den Hauptstraßen sowie Verringerung der Barrierewirkung für den Fuß- und Radverkehr.
- Verbesserung der Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr durch barrierearme, durchgängige und sichere Wegeführungen, auch für sehbehinderte Menschen.
- Neuorganisation von öffentlichen Park- und privaten Stellplatzangeboten durch Zusammenlegung und gestalterische Integration im Rathausumfeld zu Gunsten hochwertiger, klimaangepasster Freiräume.
- Aufwertung und bauliche Neuordnung des östlichen Ortskerneingangs mit einer Mischnutzung aus ortkernbelebenden, zentrenrelevanten Angeboten und Wohnen sowie Herstellung einer (verbesserten) Verknüpfung für den Fuß- und Radverkehr an das Rathausumfeld.
- Aufwertung des südlichen Ortskerneingangs um den neuen Haltepunkt der Linie 8 mit Umsteigeinfrastruktur und einem attraktiven Gegenüber rund um die ehem. Stuhrer Mühle.
- Attraktiver Ortskernauftritt mit funktionalen und räumlichen Qualitäten rund um die ehem. Stuhrer Mühle und angrenzenden Grundstücken durch bauliche Neuordnung mit einer hohen Durchlässigkeit für den Fußverkehr und Mischnutzung aus ortkernbelebenden Angeboten und Wohnen.
- Bewahrung und Inwertsetzung der baukulturell wertvollen und stadtbildprägenden Bausubstanz.
- Anpassung des Gebäudebestandes an die Herausforderungen veränderter Nutzungsanforderungen (Klimawandel, demographischer Wandel).
- Aktivierung brachliegender und untergenutzter Grundstücks- und Gebäudepotenziale durch städtebauliche und wirtschaftsfördernde Maßnahmen.
- Schaffung von barrierefreiem Wohnraum für verschiedene Nutzer*innen-gruppen.

Sanierungsziele



Quelle: Gemeinde Stuhr

6 Maßnahmen

6.1 Übersicht zu den Maßnahmen und Fokusräumen

Im Rahmenplangebiet konzentriert sich drei Fokusräume: „Rund um das Rathaus“, „Ortskerneingang Ost“ und „Ortskerneingang Südwest“. Darüber hinaus gibt es Einzelmaßnahmen und übergeordnete Maßnahmen.

Die Maßnahmen werden auf den folgenden Seiten erläutert. Die Maßnahmen sind in den Fokusräumen zusammengefasst und folgen einer einheitlichen Struktur und funktionieren damit als eigenständiger Steckbrief:

- Ausgangssituation
- Ziel
- Hinweise
- Nächste Schritte








Maßnahmen

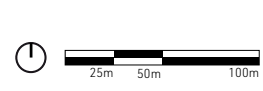


LGLN Quelle: Auszug aus den Geobasisdaten der Niedersächsischen Vermessungs- und Katasterverwaltung, © 2020 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)

Gemeinde Stuhr, Ortsteil Stuhr Rahmenplanung Ortskern Stuhr

Maßnahmen Fokusräume

- | | | | | | |
|---|-------------------------------------|---|---|---|---------------------------------------|
|  | Grunderwerb |  | Erschließungsmaßnahmen
Freiraum |  | Gebietsabgrenzung
Sanierungsgebiet |
|  | Freilegung / zu prüfende Freilegung |  | Baumaßnahme
(privat) | | |
|  | Erschließungsmaßnahmen
Verkehr |  | Gemeinbedarfs- und Folge-
einrichtungen (Modernisierung) | | |



Stand: 08.04.2025

BPW Stadtplanung










18 / Rund um das Rathaus Nord, Nord-Ost und Süd

19 / Ortskerneingang Süd-West mit denkmalgeschütztem ehemaligem Bahnhofsgebäude und ehemaliger Stuhrer Mühle

20 / Ortskerneingang Ost - Kreuzungsbereich mit angrenzenden Entwicklungspotenzialen





-  Technische Anschlüsse
-  Sitzgelegenheiten im öffentlichen Raum
-  Eingänge
- Baumvitalität (Baumkataster 2024)**
-  Erhaltenswert, geschützt
-  Erhaltenswert, nicht geschützt
-  Nicht erhaltenswerte, geschützt
-  Nicht erhaltenswerte, nicht geschützt

21 / Lageplan Rathausumfeld mit Nutzungs-funktionen, Baumstandorten, Verweilangeboten, Quelle: Kartengrundlage LGLN)

6.2 Fokus Rund um das Rathaus - Gesamttraum

Gesamträumliche Ausgangssituation

- Das Zentrum des Ortskerns Stuhr besteht im Wesentlichen aus dem Rathaus mit Ratsaal, Bürgerbüro sowie dem Dienst sozialer Service und stellt einen wichtigen „Ankerpunkt“ in der gesamten Gemeinde dar. Weitere Einrichtungen der Daseinsvorsorge ergänzen das Zentrum. Im direkten Umfeld befinden sich die Sozialstation, die Turnhalle (u.a. genutzt durch den Sportverein TV Stuhr), die Polizei und die Freiwillige Feuerwehr. In weiteren, nahegelegenen Gebäuden befinden sich ebenfalls Verwaltungseinheiten. Nördlich des Rathauses liegen die Volksbank und ein Immobilienmaklerbüro. Südlich befinden sich eine Bäckerei sowie eine Tierarztpraxis.
- Das Kommunale Zentren- und Einzelhandelskonzept stuft den Ortskern Stuhr als schwaches Nahversorgungszentrum aufgrund der geringen Angebotsqualität ein (EZK: Einzelhandels- und Zentrenkonzept der Gemeinde Stuhr, Stuhr 2017:8).
- In den kommenden Jahren wird sich der Raumbedarf von kommunalen Einrichtungen verändern: Durch mobiles Arbeiten und Homeoffice können Arbeitsplätze am Standort flexibel belegt werden. Zudem werden kommunale Dienstleistungen zunehmend digitalisiert (z.B. Kfz-Anmeldung). Inwiefern sich diese Entwicklungen auf die Raumorganisation des Rat-

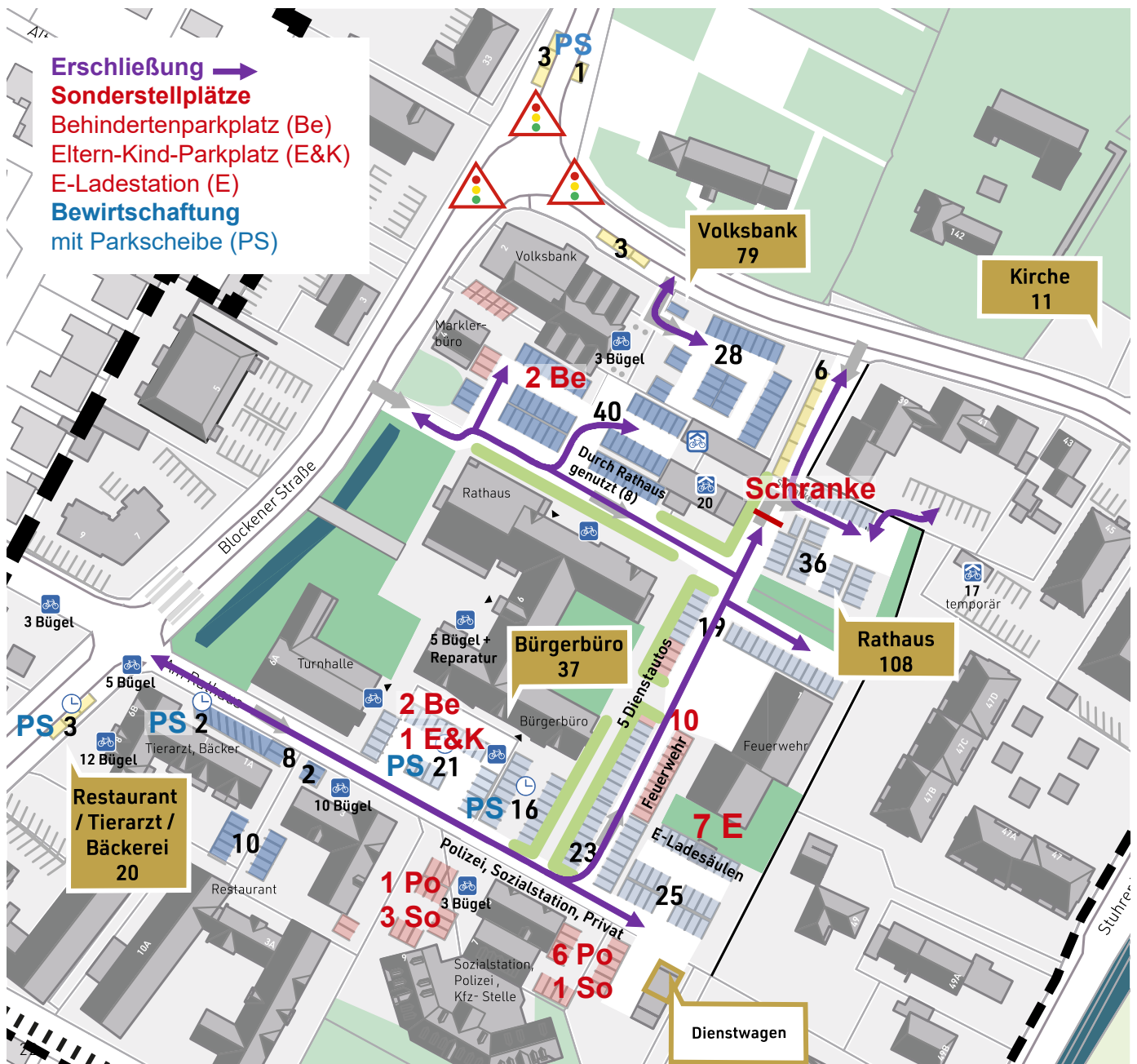
hauses und des Bürgerbüros auswirken, ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht differenziert absehbar. Aktuell sind 85 Büros im Hauptgebäude und 11 Büros in einem Nebengebäude untergebracht. Zurzeit besteht die Nachfrage nach weiteren Büroräumen. Es ist davon auszugehen, dass der Bedarf an Räumlichkeiten - trotz mobiler Arbeit und Homeoffice - auch in Zukunft ähnlich hoch bleibt.

- Die Polizei rechnet perspektivisch mit mehr Mitarbeiter*innen, sodass Bedarf für eine Erweiterung der Büroräumlichkeiten besteht.
- Die Sozialstation benötigt ebenfalls perspektivisch eine Erweiterung der Räumlichkeiten (3 Büroräume, Umkleide, Pausenraum).
- 2024 wurde ein Baumkataster erstellt. Im Sanierungsgebiet sind 583 Bäume kartiert, ein Großteil der Bäume ist als erhaltenswert eingestuft. Die Bäume und Beetstrukturen der Stellplatzanlage sowie der prägende Grünbereich um den Siguldaer Platz wirken sich positiv auf das Rathausumfeld aus. In Teilbereichen wirken die Grün- und Gehölzflächen jedoch verwildert und die Einsichtigkeit und das Sicherheitsgefühl sind stark eingeschränkt.
- Der Bereich rund um das Rathaus weist eine hohe Anzahl an Park- und Stellplätzen auf und ist daher durch den ruhenden Verkehr dominiert (s. Karte Fokus Parken). Es gibt insgesamt 284 Stell- / und Parkplätze in diesem Fokusraum. Die ermittelten Auslastungen variieren in verschiedenen Teilbereichen stark und reichen von 40 – 100 %. Die Bereiche sind mitunter nicht eindeutig erkennbar. Die Analyse zeigt, dass es ausreichend Parkmöglichkeiten im Ortskern gibt (Fachbeitrag Mobilität 2025, Kapitel 2.4).
- Die Erschließung der privaten Stellplätze des Mehrfamilienhauses Stuhrrer Landstraße 39-41 erfolgt über den Siguldaer Platz. In nachfolgenden Verfahren (u.a. freiraumplanerischer Wettbewerb Siguldaer Platz und Grundstücksentwicklung Ortskerneingang Ost) ist zu überprüfen, inwiefern auch eine andere Erschließung erfolgen kann.
- Es fehlt an direkten und attraktiven Wegeverbindungen sowohl für den Fuß- als auch für den Radverkehr im Rathausumfeld. Die Wegeverbindungen entlang der Blockener Straße und der Stuhrrer Landstraße sind nicht barrierefrei und zudem durch den motorisierten Verkehr stark belastet. Es fehlt an direkten Quermöglichkeiten über die Hauptstraßen zum Rathaus.
- Das Fußwegenetz rund um das Rathaus ist nicht barrierefrei. In Verbindung mit zahlreichen Eingangsbereichen zum Rathaus ist dies zudem unübersichtlich gestaltet.
- Es gibt keine Radwegführung im Rathausumfeld.
- Im Rathausumfeld befinden sich verteilt an verschiedenen Standorten Fahrradabstellanlagen für Nutzer*innen des Rathauses mit insgesamt 72 Stellplätzen. Knapp die Hälfte der Stellplätze ist öffentlich zugänglich und in der Nähe der unterschiedlichen Eingänge, überwiegend in Form von

Stell- und Parkplätze im Sanierungsgebiet

- 108 Parkplätze Rathaus (Mitarbeiter*innen + Besucher*innen), davon 5 reserviert für Dienstwagen
- 37 Parkplatz Bürgerbüro (zeitlich begrenzt für Besucher*innen)
- 79 Stellplätze Volksbank (privat, öffentlich zugänglich für Kundenbesuch und andere – z.T. auch genutzt durch Rathaus-Mitarbeiter*innen).
- 20 Stellplätze Restaurant, Tierarztpraxis, Bäckerei (privat, öffentlich zugänglich für Kundenbesuch)
- 16 öffentliche Parkplätze im Straßenbereich
- 10 Parkplätze Feuerwehr
- 25 private Stellplätze, teilweise reserviert für die Polizei und Sozialstation
- 30 Stellplätze Kita - außerhalb des Sanierungsgebiets (hohe Auslastung zu Hol- und Bringzeiten, Ausweichen auf Parkplatz Sparkasse und das Rathausumfeld)
- 11 Parkplätze Kirchplatz (hohe Auslastung bei besonderen Anlässen z.B. Hochzeit, Beerdigungen, Ausweichen auf das Rathausumfeld)
- 12 Sonderparkplätze: 4 Behindertenparkplätze, 1 Eltern-Kind-Parkplatz, 7 E-Lade-Parkplätze

Quelle: Fachbeitrag Mobilität 2025



22 / Park- und Stellplätze rund um das Rathaus, auf Grundlage des Fachbeitrag Mobilität 2025, (Quelle: Kartengrundlage LGNL)

Anlehnbügel und ohne Witterungsschutz (s. nachfolgende Abbildung). Sieben Stellplätze (Vorderradhalter) sind befinden sich unter einem Vordach auf dem Rathausvorplatz. Hier wird auch eine Self-Service-Station für Eigenreparaturen mit Luftpumpe und Werkzeug angeboten, allerdings mit einer geringen Auffindbarkeit für Nicht-Ortskundige. In einer Fahrradgarage zwischen Siguldaer Platz und Rathaus befinden sich etwa 20 gesicherte, überdachte Fahrradabstellmöglichkeiten für Rathausmitarbeiter*innen. Aufgrund des unzureichenden Angebots hat die Gemeinde 2024 als Zwischenlösung zusätzlich eine gesicherte Unterstellmöglichkeit für 17 Fahrräder auf dem Grundstück Stuhler Landstraße 45 zur Verfügung gestellt. Diese befindet sich jedoch nicht in direkter Nähe und der Laufweg beträgt aufgrund der fehlenden Wegeverbindung etwa 5 Minuten bis zum Rathaus.

- Die Aufenthaltsqualität im gesamten Rathausumfeld weist Defizite auf. Es gibt sehr wenig attraktive Verweilorte und keine öffentlichen Spielangebote.

Hinweise zur Parkraumstrategie für Kfz und Fahrrad

- Zugunsten einer höheren Aufenthaltsqualität im Ortskern (u.a. neuer Siguldaer Platz) werden bis zu 133 Parkplätze wegfallen. Auf Grund der ermittelten Auslastung und der erwarteten Verschiebungen im Modal Split wird von einem Ersatzbedarf von rund 100 Parkplätzen ausgegangen (Fachbeitrag Mobilität 2025, Kapitel 2.5).
- Bei der Neuorganisation des Parkens müssen die Belange von Rathausbesucher*innen, Kund*innen / Patient*innen sowie Besucher*innen der neuen Nutzungen im ehemaligen Feuerwehrhaus (Kurzzeitparken bis 4 Stunden), Mitarbeiter*innen und Dienstfahrzeuge der unterschiedlichen Anlieger im Gebiet (Langzeitparken über 4 Stunden) sowie mögliche Kooperationen für weitere Einrichtungen (u.a. Kita, Kirche) beachtet werden.
- Der Fachbeitrag Mobilität prüft die Machbarkeit für verschiedene Lösungen einer Konzentration von Parken (s. Fachbeitrag Mobilität, Kapitel 3.1). Unter anderem wurden die Möglichkeiten von gestaffeltem Parken an verschiedenen Standorten evaluiert, auf Grund der städtebaulichen Verträglichkeit und der mangelnden Wirtschaftlichkeit jedoch verworfen. Die favorisierte Lösung sieht eine Aufteilung des Parkens auf Kurzzeit- und Langzeitparken vor, wobei das Langzeitparken aus den zentralen Bereichen ausgelagert und Parkmöglichkeiten an anderer Stelle geschaffen werden.
- Die Parkplätze vor dem Bürgerbüro sollen erhalten bleiben. Sie werden multifunktional gestaltet, sodass sie z.B. am Wochenende für sportliche Aktivitäten genutzt werden können.
- Die privaten Stellplätze „Am Rathaus“ (u.a. Tierarztpraxis, Restaurant, Bäckerei) sowie die öffentlichen Parkplätze entlang der Blockener Straße im Süden sollen erhalten bleiben.
- Die Stellplatzanlage der Volksbank ist im Privateigentum. Laut der Volksbank sind die Parkplätze an der Stuhrer Landstraße zu erhalten. Es sind Maßnahmen zur Klimaanpassung (u.a. Entsiegelung) denkbar. Die privaten Stellplätze Blockener Straße 4 können perspektivisch bei einer Grundstücksentwicklung ggf. wegfallen.
- Die bisher erforderlichen Stellplätze für die privaten Fahrzeuge der Feuerwehrleute im Einsatz entfallen zukünftig mit der Verlagerung des Feuerwehrstandorts.
- Seitens der Polizei gibt es folgende Anforderungen für die Dienstfahrzeuge und Parken für Mitarbeiter*innen:
 - Zwei sichtbare Parkplätze für die Streifenwagen der Polizeistation müssen vorgehalten werden.
 - Die Fahrzeuge sollten gut sichtbar in der Nähe des Eingangs parken, da

- sie zum einen als „Wegweiser“ für die Polizeistation dienen, zum anderen im Falle von Einsätzen schnell ausrücken müssen.
- Hierbei nutzt die Polizei beide Ein- und Ausfahrten (zur Blockener Straße und zur Stuhrer Landstraße), ein Erhalt ist wichtig.
 - Für Mitarbeiter*innen gibt es 6 Stellplätze, die bei einer Aufstockung des Personals nicht ausreichen (perspektiv wären 4 zusätzliche Stellplätze notwendig)
- Seitens der Sozialstation gibt es folgende Anforderungen für Dienstfahrzeuge und Parken für Mitarbeiter*innen:
 - Parkmöglichkeiten für 10 Poolfahrzeuge und 12 Mitarbeiterbezogene Fahrzeuge, die zu wechselnden Zeiten bei der Sozialstation parken.
 - 4 normale Ladestationen und insbesondere 3 Schnellladestationen mit je 2 Ladepunkten aufgrund der Elektrifizierung der Flotte.
 - Die Stellplätze der Sozialstation sollen erhalten werden.
 - Im Rahmen des freiraumplanerischen Wettbewerbs Siguldaer Platz sind die öffentlichen Parkplätze in der Stichstraße zu überprüfen.
 - Die Lage der öffentlichen Parkplätze rund um die Blockener Straße und die Stuhrer Landstraße sind im Rahmen des Umbaus des Kreuzungsbereichs zu überprüfen.
 - Laut des Fachbeitrags Mobilität werden rd. 45 gesicherte, überdachte Fahrradstellplätze für die Rathausmitarbeiter*innen empfohlen. Dementsprechend sollten die vorhandenen Abstellanlagen qualifiziert und erweitert werden:
 - Kurzfristig: Die vorhandenen Fahrradgaragen werden durch die Installation von Anlehnbügel mit Standsicherheit qualifiziert und eine direkte Wegeverbindung zur Fahrradgarage Stuhrer Landstraße 45 geschaffen.
 - Mittelfristig: Im Rahmen des freiraumplanerischen Verfahrens soll der Standort für eine langfristige Lösung einer Fahrradgarage identifiziert werden. Diese sollte maximal 50 bis 100 m von einem Rathauseingang entfernt liegen. Eine gemeinsame Lösung mit der Volksbank sollte in den Blick genommen werden und wäre bei der Standortwahl zu berücksichtigen. Bei Erhalt der Garagen könnte das Angebot an diesem Standort erweitert werden.

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	●
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	
Sicherer und besser zu erreichen!	●
Klimafreundlich gestaltet!	●

6.3 Fokus Rund um das Rathaus - Nord

Bereich Volksbank

Ausgangssituation

- Die Volksbank hat sich 2023 in einen Fusionierungsprozess begeben, welcher im August 2024 abgeschlossen und rechtswirksam wurde. Die Niederlassung am Standort Stuhr soll perspektivisch weiterhin bestehen und qualifizierte Leistungen anbieten. Derzeit wird mit dem Standort und dem Gebäude im Sanierungsgebiet geplant. Das bestehende Gebäude erfüllt sowohl aus raumorganisatorischer als auch energetischer Sicht nicht mehr die Anforderungen und Ansprüche. Es ist davon auszugehen, dass das Gebäude energetisch saniert (u.a. Option Photovoltaik, jedoch sehr zergliederte Dachstruktur) und ein Umbau der Räume (u.a. flexible Arbeitsplätze, Beratungsräume) erfolgen müssen. Hierfür ist eine Gebäudewertung nötig.
- Die Flächen für die Stellplatzanlage wurden ursprünglich in den 1980er Jahren für eine mögliche Erweiterung zur Hauptfiliale erworben. Die Stellplätze sind hochversiegelt und werden in ihrer jetzigen Dimension nicht für den Kundenverkehr der Volksbank benötigt (derzeit keine abschließende Angabe zur Quantität). Die Stellplatzanlage entlang der Stuhrer Landstraße soll jedoch aufgrund ihrer direkten Lage am Haupteingang als solche erhalten bleiben.
- Das Gebäude Blockener Straße 4 befindet sich im Eigentum der Volksbank und ist vermietet an ein Immobilienmaklerbüro. Die Mieter sind mit dem gut sichtbaren Standort mitten im Ortskern sehr zufrieden.
- Die zusammenhängende Garagenanlage befindet sich sowohl auf den Flurstücken der Volksbank und als auch der Gemeinde. Die Garagen auf dem Volksbankgrundstück (Flurstück 301/2) werden für Fahrradparken von Mitarbeiter*innen und als Lager genutzt.

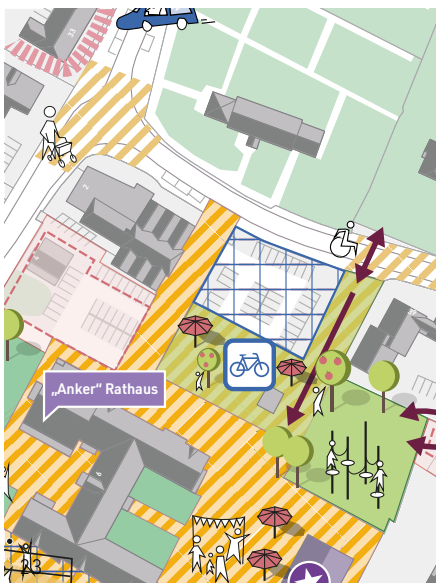
Ziel

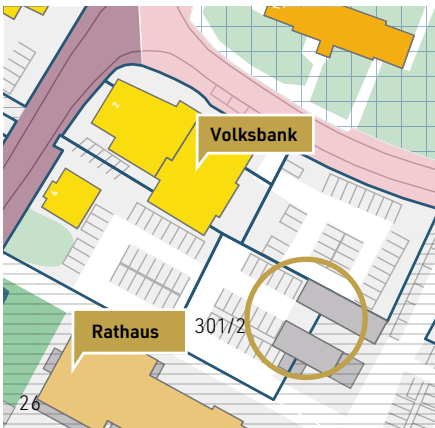
Zwischen Kirche und Rathaus spannt sich eine kleine Sicht- und Platzachse, als ein Auftakt in den Ortskern auf. Diese bildet zukünftig gestaltete Anknüpfungspunkte an den Freiraum „Sigaldaer Platz“. Die Stellplatzanlage an der Stuhrer Landstraße wird „klima-fit“ gemacht (z.B. Entsiegelung, Baumpflanzungen, E-Ladesäulen). Langfristig ist eine bauliche Entwicklung an der Blockener Straße 4 möglich.

Hinweise

- Im Falle einer Freilegung der Garagen ist ein Teilerwerb durch die Gemeinde denkbar, um einen großzügigen öffentlichen Freiraum zu gestalten. Die dadurch entfallenden überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten für Mitarbeiter*innen sollten in nächster Nähe wiederhergestellt werden.
- Perspektivisch ist eine Entwicklung des Grundstücks Blockener Straße 4 seitens der Volksbank denkbar. Dies sollte im Einvernehmen mit den aktuellen Mietern (Immobilienmaklerbüro) geschehen.

23 / Ausschnitt Zielplan





24 / Volksbank im Vis-à-Vis mit der Kirche

25 / Hochversiegelte Stellplatzflächen in Blickrichtung Norden

26 / Eigentum: Garagen auf kommunalem und privatem Grundstück

- Die Stellplatzanlage an der Stuhrer Landstraße soll als solche erhalten bleiben. Es sind Maßnahmen zur Klimaanpassung denkbar (z.B. Entsiegelung).

Nächste Schritte

- Standortplanung Volksbank Stuhr: Enge Einbindung und Abstimmung in die Gesamtentwicklung des Ortskerns
- Abschließende Klärung der Optionen auf dem Flurstück 301/2 in Bezug auf eine Freiraumgestaltung (Relevanz für das freiraumplanerische Verfahren Siguldaer Platz)
- Abschließende Klärung der Optionen für Mitarbeiter*innen Stellplätze und Fahrradabstellanlagen (Bündelung mit den Bedarfen der Rathausmitarbeiter*innen)

Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baumkataster 2024 ▪ Fachbeitrag Mobilität 2025
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Parkplatz ist hochversiegelt. Maßnahmen zur Entsiegelung sorgen für eine bessere Versickerungsfähigkeit bei Starkregen. ▪ Durch eine energetische Sanierung des Volksbankgebäudes können CO₂-Emissionen reduziert werden.
Wer hat den Hut auf?	Volksbank
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung, FD Hoch-, Tiefbau und Freiraumplanung, FD Liegenschaften und Betriebe, Leitungsträger
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig / langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Umbau Volksbankgebäude (privat) ▪ 2.5 h Barrierefreie Neugestaltung Platzachse nördlich vom Rathaus und klimaangepasster Parkplatz ▪ 3.4 a Neubau nördliches Rathausumfeld (Wohn- und Geschäftshaus)(privat)

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	●
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	●
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	●
Sicherer und besser zu erreichen!	
Klimafreundlich gestaltet!	●

6.4 Fokus Rund um das Rathaus - Nordost

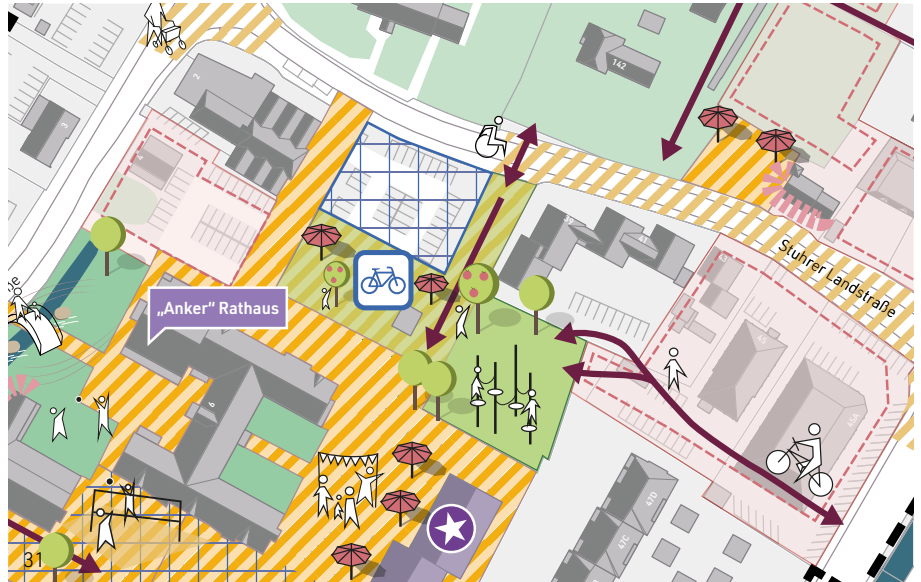
Bereich Siguldaer Platz und ehemaliger Feuerwehrstandort

Ausgangssituation

- Die Stichstraße „Siguldaer Platz“ zur Stuhrer Landstraße dient als Feuerwehr- und Polizeiausfahrt bei Einsätzen. In diesem Bereich befindet sich eine Schrankenanlage. Auch die Rathausmitarbeiter*innen können diesen Zugang zu den Parkplätzen nutzen. Über die Stichstraße erfolgt auch die Erschließung der Stellplätze des Grundstücks Stuhrer Landstraße 39-41.
- Die Schranke ermöglicht keine Durchlässigkeit für den Radverkehr, dieser muss über den schmalen Fußweg zwischen Schranke und Garagen ausweichen.
- Der Siguldaer Platz (Namensgebung aufgrund der Städtepartnerschaft mit Sigulda in Lettland) ist ein Parkplatz mit 36 Parkplätzen, der von dichtem Gehölzbestand umgeben ist. Es sind viele erhaltenswerte, überwiegend geschützte Bäume vorhanden.
- Westlich des Siguldaer Platzes befinden sich Garagen, die sich sowohl auf dem Grundstück der Gemeinde als auch der Volksbank befinden. In den Garagen ist das Fahrradparken „Gemeinde“ und das Fahrradparken „Volksbank“ untergebracht sowie eine Lagerfläche. Eine Garage ist durch den Hausmeisterdienst der Gemeinde belegt, weitere Flächen sind durch technische Infrastruktur belegt.
- Zwischen dem nordöstlichen Rathausumfeld und dem Bereich der Kirche mit seinen Anlaufpunkten (Kita, Gemeindehaus, Friedhof, etc.) fehlt eine Querungshilfe über die stark befahrene Stuhrer Landstraße.
- Die Feuerwehr rückt bei Einsätzen über die beschränkte Ausfahrt zur Stuhrer Landstraße aus, nach Beendigung des Einsatzes fahren die Fahrzeuge über die Straße Am Rathaus zurück. Die Senkrecht-Parkplätze südlich der Feuerwehr sind für die Privatfahrzeuge der Feuerwehrleute jederzeit reserviert.
- Bei Veranstaltungen rund um das Rathaus (u.a. Weinfest, Weihnachtsmarkt, Tag der Städtebauförderung) muss das Ausrücken der Feuerwehrfahrzeuge zu jeder Zeit möglich und gesichert sein. Dies schränkt die flexible Nutzung des Geländes für Aktivitäten im Freien stark ein.
- Der Standort der Feuerwehr erfüllt laut Feuerwehrbedarfsplan (Bezug Nds. Brandschutzgesetz) nicht mehr die aktuellen Anforderungen. Alternative Standorte wurden geprüft und der Ausschuss für Bauen und Ortsteilentwicklung hat einen Beschluss für eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung für einen Standort an der Blockener Straße, rund 1,2 km südlich vom jetzigen Standort, gefasst. Ein Umzug ist voraussichtlich für das Jahr 2026/2027 geplant.
- Rückwärtig des Feuerwehrgebäudes verläuft ein schmaler Weg zur Straße Hinterm Tor. Dieser wird gerne als „Abkürzung“ genutzt. Ziel ist es, den Weg zu erhalten und zu ertüchtigen.

27 / Zugunsten des neu gestalteten Siguldaer Platz müssen insgesamt 36 Parkplätze verlagert werden.





28 / Schmäler Gehweg hinter dem Feuerwehrgebäude/Garagen zur Straße Hintertor

29 / Der Siguldaer Platz ist heute ein Parkplatz, künftig ein grüner Freiraum mit Spielangeboten.

30 / Stichstraße zur Stuhrer Landstraße als Feuerwehr/Polizeieinfahrt und -ausfahrt

31 / Der Zielplan zeigt den neuen grünen Freiraum im Zentrum sowie neue Anknüpfungspunkte von Norden und Osten.

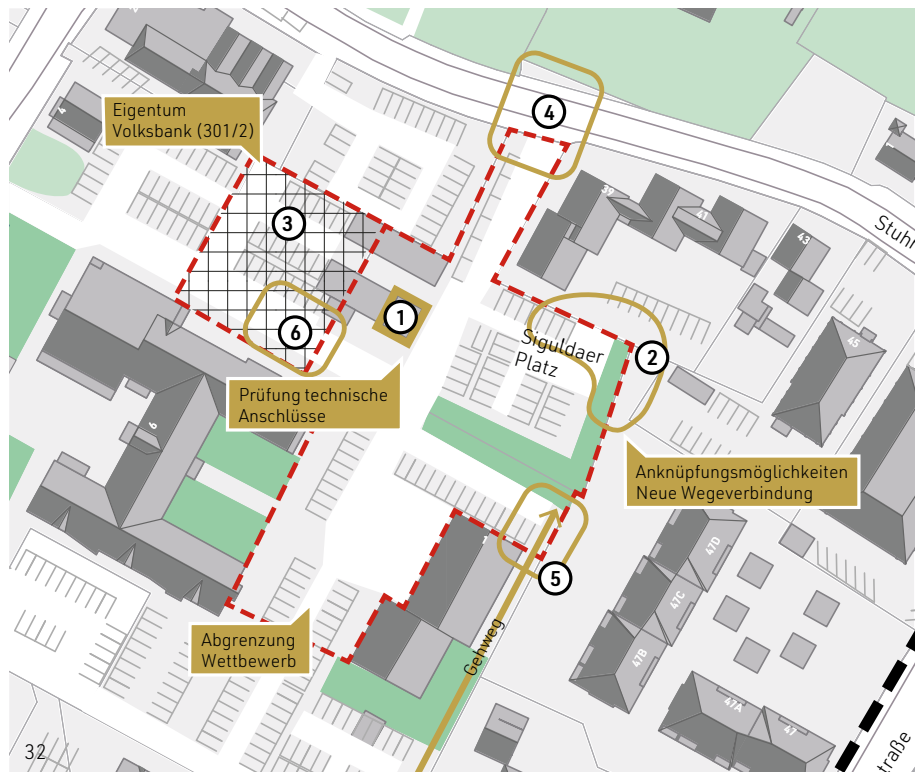
Ziel

Der Siguldaer Platz wird zu einer grünen Oase gestaltet, die zum Verweilen einlädt und Spielraum für Kinder sowie für Freizeit- und Aufenthaltsmöglichkeiten im Freien bietet. Eine neue Wegeverbindung von der Stuhrer Landstraße und eine neue Querungsmöglichkeit im Bereich der Stichstraße binden den Siguldaer Platz und das Rathaus besser in die Umgebung ein. Im ehemaligen Feuerwehrgebäude werden zukünftig neue gemeinwohlorientierte Nutzungen etabliert. Sie ergänzen die bestehenden Angebote im Ortskern und tragen zur Stärkung des Ortskerns als Treffpunkt für Stuhrer*innen bei. Der Platz vor dem Gebäude wird als flexible Veranstaltungsfläche genutzt.

Hinweise für ein freiraumplanerisches Qualifizierungsverfahren Siguldaer Platz

In einem freiraumplanerischen (Wettbewerbs-)Verfahren soll der Bereich rund um den Siguldaer Platz und der Bereich zwischen Feuerwehrgebäude und Rathaus vor neugedacht werden. Es ist Folgendes zu beachten:

1. Es befinden sich technische Infrastruktureinrichtungen im Bereich der Garagen (Flurstück 301/7 Gemeindeeigentum: Zur Verlegung der technischen Infrastruktur werden Gespräche über mögliche Alternativstandorte geführt und Kosten geprüft.
2. Anknüpfungspunkte Wegeverbindung Ost: Für eine neue Wegeachse gibt es derzeit zwei Optionen: 1) direkter Durchstich über das Grundstück Stuhrer Landstraße 47A-D. 2) über das Grundstück Stuhrer Landstraße 39-41. Im Prozess werden Gespräche mit beiden Flächeneigentümer*innen geführt.
3. Abhängigkeit zur Entwicklungsabsicht der Volksbank inkl. Stellplatzanlage: Sollte diese neugeordnet werden können, kann der Bereich ggf. in das Qualifizierungsverfahren aufgenommen werden und die Sichtachse zwischen Rathaus, Volksbank und Kirche freiraumplanerisch gestaltet werden. Grundsätzlich ist eine Freilegung der Garagen (Teileigentum Volksbank) mit Teilerwerb des Flurstücks durch die Gemeinde vorstellbar. Ein Ersatzstandort für das Fahrradparken sollte weiterhin in räumlicher Nähe zum Rathaus und zur Volksbank angeboten und in Qualität und Quantität ausgebaut werden.
4. Die Stichstraße „Siguldaer Platz“ zur Stuhrer Landstraße soll in ihrer Funktion erhalten bleiben. Sie sollte vorrangig als Zuwegung zum Rathausumfeld für den Fuß- und Radverkehr dienen. Eine Überfahrbarkeit für ausrückende Polizeifahrzeuge bei Einsätzen sowie für Rettungsfahrzeuge muss gewährleistet werden. Zudem ist eine zusätzliche Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr über die Stuhrer Landstraße (s. Maßnahme 6.8) zu berücksichtigen.
5. Der Erhalt des Gehweges rückwärtig des Feuerwehrgebäudes ist vorgesehen. Die Anknüpfung sollte im Verfahren berücksichtigt werden.
6. Die Erschließung für die Anlieferung des Rathauses sowie für Rettungswagen über die Zufahrt von der Blockener Straße aus Richtung Westen, ist sicherzustellen.



32 / Mögliche Abgrenzung des freiraumplanerischen Verfahrens mit Hinweisen

Mögliche Verfahrensarten

In der oberen Grafik sind verschiedene Varianten für die Entwurfserarbeitung aufgeführt. Es ist aufgrund der Lage, Größe und Anforderungen des Plangebiets davon auszugehen, dass die Planungsleistungen den Schwellenwert für eine europaweite Vergabe überschreiten und daher ein europaweites VgV-Verfahren durchgeführt werden muss.

VgV-Verfahren ggf. mit Pitch

- Planungsleistungen über 221.000 €
- Juristische Begleitung wird empfohlen, da Vergabe nach Vergabeverordnung (VgV)
- Auswahl des Bearbeitungsbüros auf Basis der Referenzen und Honorarpreises und ggf. eines kreativen Aufgabenteils für den Ort (Pitch ist zu vergüten)
- Öffentlichkeit kann nach Vergabe in das Planverfahren einbezogen werden

Mehrfachbeauftragung

- Ca. 3 Büros erarbeiten Lösungen
- Keine Anonymität im Verfahren, sodass kooperative Lösungen möglich sind
- Weiterarbeit mit einem Büro möglich, aber nicht erforderlich
- Öffentlichkeit kann in das Planverfahren einbezogen werden
- Alle Büros erhalten die Kosten der LP 1-2 der HOAI
- Nach Abschluss der Mehrfachbeauftragung erfolgt die öffentliche Ausschreibung und Vergabe

Wettbewerb mit Realisierungsversprechen

- Regelung nach der Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW) ggf. eingeschoben in ein VgV-Verfahren bei Planungsleistungen über 221.000 €
- In der Regel anonymes Verfahren mit vielen Lösungen
- Kostengünstiger (LP 2 HOAI wird als Preissumme auf Teilnehmende aufgeteilt)
- Öffentlichkeit kann in die Bearbeitung der Auslobung einbezogen werden
- Auswahl erfolgt durch eine Jury
- Realisierungsversprechen

Aufgaben für das freiraumplanerische Verfahren

Die Wettbewerbsabgrenzung umfasst eine Fläche von ca. 0,5 ha.

Der Stellplatz der Volksbank ist hier nicht inbegriffen.

Folgende Nutzungsanforderungen gibt es an den Freiraum (nicht abschließend):

- Klimaangepasste Freiraum- und Grünflächenqualität inkl. Angebote für unterschiedliche Ziel- und Altersgruppen
- Wegebeziehungen für verschiedene Verkehrsarten, u.a. Anknüpfung an neu geplante Wegeachse Ost, Anknüpfung an neue Wegeverbindung von Bahntrasse zur Straße Hinterm Tor, Anknüpfung an neue Querung Stuhrer Landstraße Höhe Stichstraße zum Siguldaer Platz, Spazierroute durch den Ortskern
- Erschließung Rathausgelände (u.a. Anlieferung, Pkw-Erschließung mit Ein- und Ausfahrten, Überfahrbarkeit Siguldaer Platz für Rettungsfahrzeuge und Polizei in Richtung Stuhrer Landstraße)
- Atmosphärisches und ein für das Sicherheitsbedürfnis ausgelegtes Beleuchtungskonzept
- Ankunftsorte (u.a. Fahrradparken Mitarbeiter*innen und Besucher*innen)
- Integration Baumbestand am Siguldaer Platz
- Flexible Veranstaltungsfläche zwischen Rathaus und (ehemaligem) Feuerwehrgebäude

Hinweise für die Nachnutzung des Feuerwehrgebäudes

Das Feuerwehrgebäude hat das Potenzial, im Herzen von Stuhr zu einem neuen Mittelpunkt zu werden, dank seiner zentralen Lage und der zukünftig angrenzenden, ansprechend gestalteten Freiflächen. Entscheidend für die Entwicklung dieses Zentrums sind die neuen Nutzungsmöglichkeiten, die dem Gebäude zugeführt werden. Es soll ein Raum für alle Stuhrer Bürger*innen entstehen, der sowohl das Gebäude als auch den Vorplatz für verschiedene Aktivitäten nutzbar macht. Gemeinsam mit den Bürger*innen wird in einem Beteiligungsverfahren erarbeitet, wie diese Nutzungen gestaltet und miteinander kombiniert werden können. Das übergeordnete Ziel ist die Schaffung eines gemeinwohlorientierten Treffpunkts im Feuerwehrgebäude.

Im Ortsteil Brinkum hat sich am Beispiel des Hauses in der Bassumer Str. 10 gezeigt, dass Multifunktionshäuser, die Raum für Treffen und Beratungen von z.B. Vereinen bieten, auf großes Interesse stoßen und das Engagement der Bürger*innen fördern. Der Bedarf an gemeinwohlorientierten Angeboten ist hoch, und erste Beteiligungsbausteine zeigen deutlich, dass es den Wunsch nach Treffpunkten unterschiedlichster Art gibt.

33 / Stichweg hinter dem Feuerwehrgebäude

34 / Feuerwehrhalle mit Rangierfläche



Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzungs- und Umbaukonzept ehemaliges Feuerwehrgebäude ▪ Weitere Gespräche mit den Flächeneigentümer*innen bzgl. östliche Wegeachse zum Siguldaer Platz ▪ Ausschreibung und Durchführung Verfahren Freiraumplanerische Neugestaltung
-------------------------	--

Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baumkataster ▪ Fachbeitrag Mobilität 2025
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Teilentsiegelung des Siguldaer Platz führt zur besseren Versickerungsfähigkeit in den Boden und trägt zur Starkregenvorsorge bei. ▪ Durch den Erhalt der Bäume am Siguldaer Platz und Umgestaltung zur Grünfläche können Mikrobiotope entstehen. ▪ Eine neu entstehende komfortable Fahrradabstellanlage für Rathausmitarbeiter*innen kann das Mobilitätsverhalten positiv beeinflussen und den CO2-Fußabdruck reduzieren. ▪ Die Nachnutzung und der Umbau des Bestandsgebäudes der Feuerwehr spart graue Energie ein.
Wer hat den Hut auf?	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FD Hoch-, Tiefbau und Freiraumplanung, FD Stadtplanung, FD Verkehr, Feuerwehr und Ordnung, FD Liegenschaften und Betriebe, Leitungsträger, Straßenbaulastträger
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig / langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.2 f Freiraumplanerischer und städtebaulicher Wettbewerb Rathausumfeld ▪ 1.2 m Modernisierungsvoruntersuchung Feuerwehrgebäude (Siguldaer Platz 1) ▪ 2.1 f Grunderwerb Teilflächen: Blockener Str. 2 (VoBa / Garagenflächen) ▪ 2.4 c Rückbau Blockener Str. 2 (VoBa/Garagenflächen) ▪ 2.5 g Neuanlage Freiraum mit Spielangeboten Siguldaer Platz und Feuerwehrvorplatz ▪ 3.4 d Nachnutzung Feuerwehrgebäude (Veranstaltungen,Treffpunkt)

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	●
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	●
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	●
Sicherer und besser zu erreichen!	●
Klimafreundlich gestaltet!	

6.5 Fokus Rund um das Rathaus - Süd

Bürgerbüro und Turnhalle

Ausgangssituation

- Vor dem Bürgerbüro sind 37 Parkplätze mit zeitlich beschränkter Nutzung für Besucher*innen des Rathauses und des Bürgerbüros. Diese Parkplätze haben eine wichtige Bedeutung für das Rathaus und sollen erhalten bleiben. Außerhalb der Öffnungszeiten des Rathauses sind sie jedoch kaum genutzt.
- Die Turnhalle ist in der VU als ortsbildprägend eingestuft und hat einen hohen Sanierungs- und Modernisierungsbedarf. Die Hallenbelegung erfolgt durch den Sportverein TV Stuhr. Von Montag- bis Freitagvormittag findet Kita-Turnen statt. Am Nachmittag bis in den Abend ist die Halle durch verschiedene Angebote belegt: u.a. Fußball Jugend, Reha-Sport, Tabata-Kurs, Pilayo, Gymnastik. Am Wochenende wird die Halle nicht genutzt. Es gibt bisher keine Fläche für Sport im Freien. Es gibt keinen Wartebereich mit Sitzmöglichkeiten vor der Turnhalle, z.B. für die Kita-Gruppen.
- Über die Straße Am Rathaus erfolgt die Hauptzufahrt für den Pkw-Verkehr zum Rathausgelände. Der Radverkehr wird auf der Straße geführt.
- Die Gehwege Am Rathaus sind beidseitig nicht barrierefrei (u.a. Gehwegbreite < 2,5m, sichteinengender Grünbewuchs, unebene Oberfläche, Neigung). Die Fußwege sind durch Hecken vom Parkplatz abgegrenzt.
- Südlich der Straße befinden sich 8 private Stellplätze, weitere 2 Stellplätze sind zeitlich beschränkt. Die Auslastung der Stellplätze liegt bei 90% (Zählung Fachbeitrag Mobilität) und wird v.a. für den Tierarztbesuch und Bäckerei genutzt.
- Der Rathausvorplatz ist repräsentativ gestaltet mit einem Kunstobjekt in der Mitte des Platzes. Am westlichen Rand des Platzes ist eine gemauerte Sitzgruppe, welche auch von Hochzeitsgesellschaften für Fotos genutzt wird. Weitere Sitzgelegenheiten gibt es unter dem Dachvorsprung des Rathauses (2 Bänke). Eine öffentlich zugängliche Fahrradreparatur-Station ist ebenfalls im Bereich des Rathausvorplatzes installiert. Im Zeitraum von Mai bis Herbst 2024 wurde auf der Wiese zwischen Blockener Straße und Rathaus ein Pop up Platz mit bunten Sitzskulpturen eingerichtet. Im Winter findet der Weihnachtsmarkt auf dem Rathausvorplatz statt.

Ziel

Die Straße Am Rathaus wird so gestaltet, dass sie eine gleichberechtigte und rücksichtsvolle Benutzung aller Verkehrsteilnehmer*innen ermöglicht. Das Rathaus wird über eine barrierefreie Wegeverbindung erreicht. Die Stell- und Parkplätze sind nachfrageorientiert angeordnet und multifunktional gestaltet. Der Freiraum im Norden und optional/temporär die Parkplatzanlage vor dem Rathaus kann für Sport und Bewegung genutzt werden und ergänzt das Sportangebot in der Halle. Im Bereich südlich des ehemaligen Feuerwehrgebäudes sind Stell- und Parkplätze neu und gleichzeitig flächensparend geordnet. Es finden sich verschiedene Angebote wie eine hochwertige Fahrradabstellanlage, E-Ladeinfrastruktur und Carsharing in diesem Fokusbereich.



35 / Keine geradlinige Wegeführung aufgrund unübersichtlicher Parkplätze an der Straße Am Rathaus



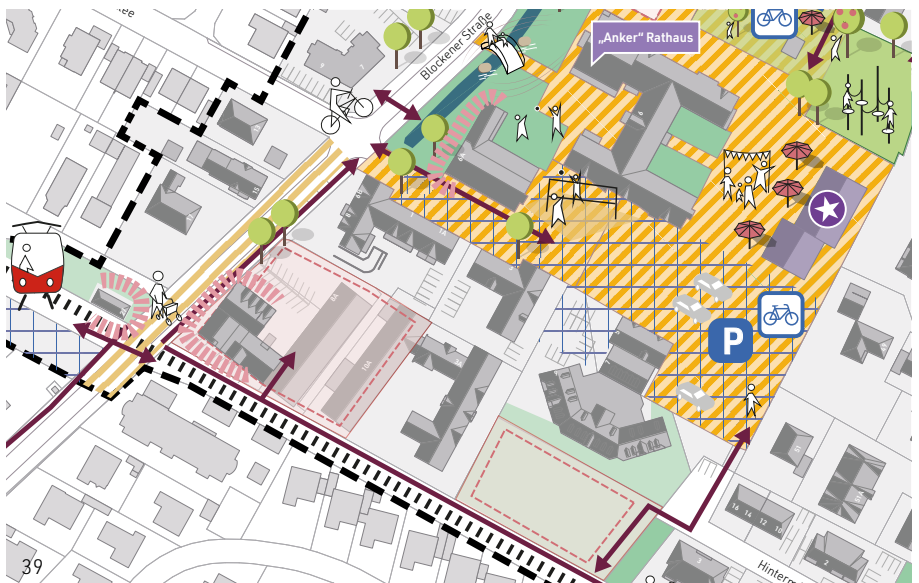
36 / Schmäler Gehweg an der Straße Am Rathaus



37 / Unebene Oberflächen erschweren die Begehbarkeit für Personen mit Rollstuhl, Rollator oder Kinderwagen

38 / Repräsentativer Eingangsbereich zum Rathaus mit Vorplatz

39 / Ausschnitt aus dem Zielplan





Temporärer Pop Up Platz in Stuhr

Am Tag der Städtebauförderung 2024 wurde der Pop Up Platz in Stuhr von Bürgermeister Stephan Korte eingeweiht. Auf der Wiese zwischen Rathaus und Blockener Straße luden bunte Sitzmöbel bis in den Spätherbst alle ein, im Ortskern Platz zu nehmen. Der Platz in Stuhr war einer der ersten von insgesamt acht Pop Up Plätzen in allen Ortsteilen der Gemeinde, die anlässlich der 50 Jahrfeier die Aufenthaltsmöglichkeiten in den Ortsteilen bereichern sollten.

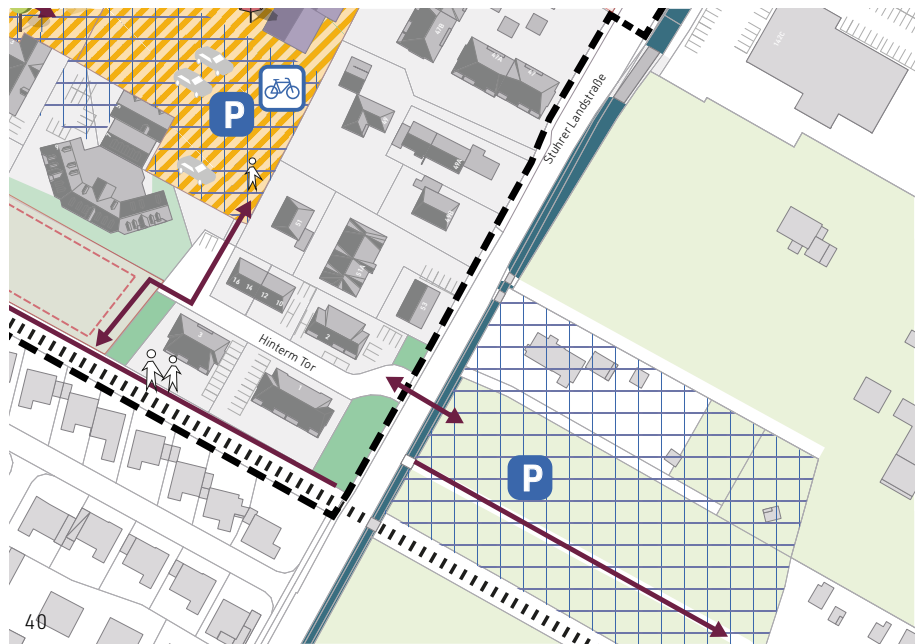
Das durch das Landesprogramm „Zukunftsräume Niedersachsen“ geförderte Projekt „Pop Up Plätze - Räume der Möglichkeitserforschung“ ermöglicht durch flexible Platzgestaltungselemente ein Ausprobieren wie öffentliche Räume zukünftig genutzt und belebt werden können.

Hinweise

- Der Sportverein TV Stuhr äußert grundsätzliches Interesse an einem „Draußenangebot“. Eine stärkere räumliche Vernetzung mit der Wiese vor dem Rathaus wäre denkbar.
- Die Erschließungsplanung für die Straße Am Rathaus sollte Folgendes beachten:
 - Berücksichtigung der Ergebnisse des Fachbeitrag Mobilität (Prüffläche Parken / Kapitel 3.1).
 - Neuordnung der Straße Am Rathaus (u.a. barrierefreie Wegeverbindung, Parkplatz Kundenverkehr Rathaus).
 - Erhalt der Anzahl der privaten Stellplätze in der Straße Am Rathaus vor der Tierarztpraxis und Bäckerei aufgrund hoher Auslastung.
 - Parkplätze vor dem Bürgerbüro als multifunktionale Verkehrsfläche gestalten, um Nutzung durch sportliche Aktivitäten außerhalb der Rathaus-schließzeit zu ermöglichen.
 - Etablierung eines Carsharing-Angebots.
 - Berücksichtigung der Weiterentwicklung der E-Ladeinfrastruktur.
 - Gute Sichtbarkeit der Parkplätze für die Einsatzfahrzeuge der Polizei vor dem Eingangsbereich der Dienststelle, da sie u.a. auch als „Wegweiser“ für Nicht-Ortskundige dienen.
 - Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung, u.a. Versickerung über Mulden, klimafreundliche Vegetationselemente, beschattete Sitzgelegenheiten.
- Im Fachbeitrag Mobilität (s. Kapitel 3.1) wurde die Umsetzbarkeit von gestaffeltem Parken südlich der Feuerwehr geprüft. Die vorhandene Fläche und die städtebaulich verträgliche maximale Höhe von max. 2 Ebenen lässt gestaffeltes Parken nicht wirtschaftlich realisieren.
 - Die vorhandenen Parkplätze werden optimiert. Grundsätzlich sollen im zentralen Bereich um das Rathaus Parkmöglichkeiten für „Kurzzeitparken“ (bis 4 Stunden) und besondere Parkplätze (z.B. Mobilitätseingeschränkte, Dienstwagen, Carsharing-Fahrzeuge, Polizei, und weitere)

vorhanden sein. Ziel ist es, Langzeitparken (über 4 Stunden) aus den zentralen Bereichen auszulagern und Parkmöglichkeiten an anderer Stelle zu schaffen.

- Als Prüffläche für Langzeitparken und ggf. Quartiersparken/Mobilitätsstation wurde der Bereich am Rand des Ortskerns an der Stuhler Landstr./nördlich der Bahntrasse identifiziert.
- Eine öffentlich zugängliche, witterungsgeschützte Fahrradabstellanlage wird Teil der Parkplatzgestaltung.



40 / Flächen für Parken, die im Rahmen des Fachbeitrags Mobilität geprüft wurden.

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ergebnisse Fachbeitrag Mobilität für Focusbereich prüfen/umsetzen ▪ Modernisierungsvoruntersuchung Turnhalle
Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baumkataster 2024 ▪ Fachbeitrag Mobilität 2025
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die energetische Sanierung der Turnhalle können CO₂-Emissionen reduziert werden. ▪ Der Parkplatz ist hochversiegelt. Maßnahmen zur Entsiegelung sorgen für eine bessere Versickerungsfähigkeit bei Starkregen.
Wer hat den Hut auf?	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FD Hoch-, Tiefbau und Freiraumplanung, FD Verkehr, Feuerwehr und Ordnung, private Eigentümer*innen, Anliegende Gewerbetreibende, Sportverein, Leitungsträger
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pilotprojekt: Pop Up Platz (Mai - Herbst 2024) ▪ 1.2 I Modernisierungsvoruntersuchung Turnhalle ▪ 2.5 d Barrierefreie Neugestaltung Straße Am Rathaus mit multifunktionalen (Parkplatz-) Flächen und Draußensport ▪ 2.5 o Konzentration Parken ▪ 3.2 c Modernisierung Turnhalle (Blockener Straße 6A, stadtbildprägend)

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	●
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	●
Sicherer und besser zu erreichen!	●
Klimafreundlich gestaltet!	●

6.6 Fokus Ortskerneingang Ost

Ausgangssituation

- Der Eingangsbereich in den Ortskern aus Richtung Bremen kommend bleibt weit hinter seinem (baulichen) Potenzial zurück. Dem Raum fehlt durch die eingeschossige Bauweise mit vorgelagerten Stellplätzen insgesamt an städtebaulicher Fassung. Es fehlt eine Wegeverbindung von Osten direkt zum Rathausumfeld. Aus städtebaulicher, architektonischer und funktionaler Sicht entspricht dieser Bereich nicht den Anforderungen an einen Ortskerneingang.
- Die Grundstücke Stuhrer Landstraße 45A, 45 und 43 konnten in 2022 und 2024 durch die Gemeinde im Zwischenerwerb erworben werden.
 - Das Gebäude Stuhrer Landstraße 43 ist ein vermietetes Wohngebäude.
 - Im Gebäude Stuhrer Landstraße 45 befindet sich seit der Aufgabe der Postfiliale eine gewerbliche Zwischennutzung für ein Jahr bis 2024 mit Verlängerungsoption (Sozialkaufhaus „Roter Faden“ und Besprechungsraum „Sanierungsbüro“).
 - Im Gebäude Stuhrer Landstraße 45A befinden sich drei gewerbliche Einheiten, wovon die zwei kleineren Einheiten vermietet sind (Dienstleistung und Gastronomie) und die Räume eines ehemaligen Matratzen-discounters leer stehen.
- Die Gebäude 45A und 45 wurden in den 1980er Jahren gebaut und für eine eingeschossige gewerbliche Nutzung konzipiert. Vorgelagert befinden sich Kundenstellplätze. In den vergangenen Jahren gab es wechselnde Nutzungen und Leerstand. Die VU sieht einen Abriss der Gebäude und eine Grundstücksentwicklung vor.
- Der Kreuzungsbereich ist für den Fuß- und Radverkehr aufgrund folgender Aspekte unzureichend:
 - Straßenraum und Verkehrssteuerung sind insgesamt stark auf die Belange des Kfz-Verkehrs ausgelegt.
 - Kurze Ampelphasen und schlechte Leistungsfähigkeit für Fuß- und Radverkehr.
 - Besondere Problematik Radverkehr: Der Radverkehr von der Kladdinger Str. kommend Richtung Ortskern muss an der Kreuzung vom gemeinsamen Geh-/Radweg auf die Fahrbahn wechseln: unübersichtliche und somit unsichere Verkehrssituation für alle Verkehrsteilnehmer*innen.
 - Fehlende bzw. schlecht sichtbare Fahrbahnmarkierung im Querungsbereich.
 - Fehlende Signalanlage nach dem Drei-Sinne-Prinzip, fehlende taktile Elemente.
 - Fehlende barrierefreie Gehwege und separate Fahrradwege, keine hinreichenden Breiten.
 - Hoher Versiegelungsgrad, wenige Grünelemente.
- Die Stuhrer Landstraße ist als Landesstraße L337 mit Tempo 50 klassifiziert. An Standorten mit sensiblen Nutzungen (u.a. Kitastandorte) ist in den Tagesstunden 7-16 Uhr Tempo 30 als Streckengebot angeordnet.



41



42



43



44

41 / Der Ortseingang an der Stuhrer Landstraße weist vielschichtige städtebauliche und funktionale Missstände auf.

42 / Stuhrer Landstraße 43

43 / Stuhrer Landstraße 45

44 / Stuhrer Landstraße 45A

45 / Am Tag der Städtebauförderung wurden die Defizite entlang der Hauptstraßen für mobilitätseingeschränkte Personen (hier: Kreuzungsbereich Stuhrer Landstraße) erfahrbar.

46 / Die Gehwege entlang der Stuhrer Landstraße sind nicht barrierefrei und als Hauptroute für den Radverkehr ungenügend ausgebaut.



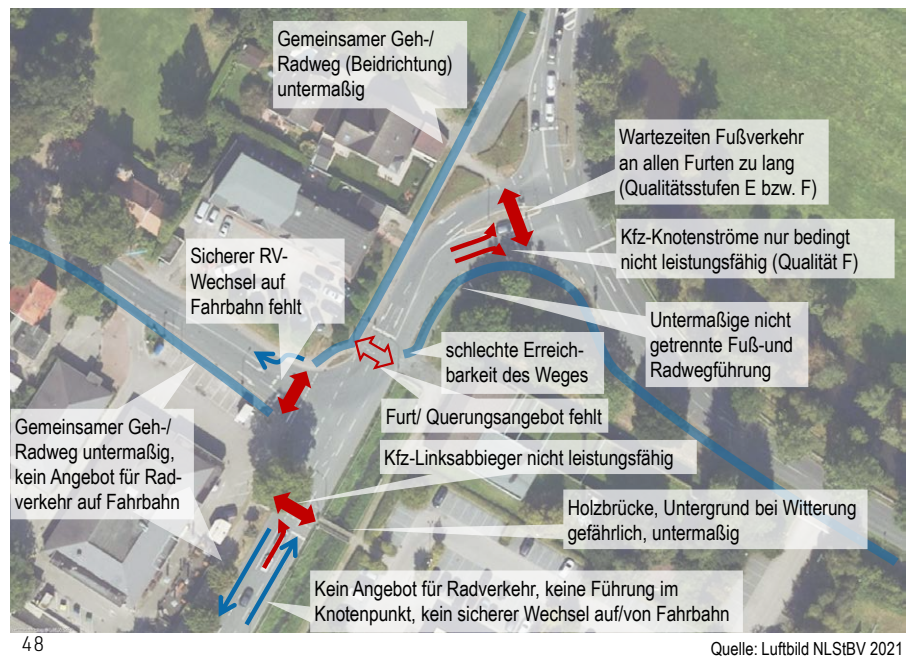
45



46

47 / Kreuzungen im Ortskern
(Quelle: Fachbeitrag Mobilität 2025)

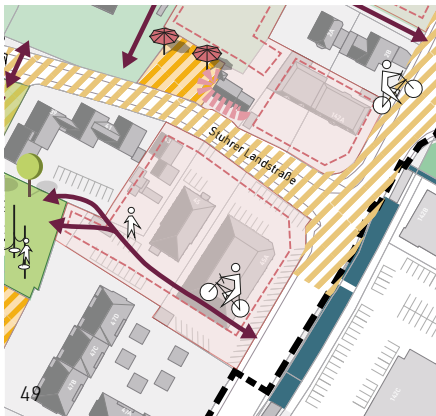
48 / Anforderungen und Mängel an K1 und K2
(Quelle: Fachbeitrag Mobilität 2025)



Quelle: Luftbild NLSfBV 2021

Die Straße hat eine hohe Verkehrslast durch Pkw- und Schwerlastverkehr (durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastungen (DTV): rd. 10.000). Der Radverkehr wird formal auf der Fahrbahn geführt, in der Praxis wird jedoch häufig der Fußweg befahren.

- Das Radverkehrsgutachten der Gemeinde Stuhr gibt folgende Empfehlung: „Auch im Verlauf der in kommunaler Baulast befindlichen Kladdinger Straße wird eine Sicherung der Radverkehrsführung im Übergangsbereich innerorts/außerorts für erforderlich gehalten, wenn Radfahrende ortsauswärts den auf der Westseite verlaufenden Geh-/Radweg erreichen wollen. Als Maßnahmen kommen eine Aufweitung des Seitenbereiches (Radaufstellfläche) bzw. eine Fahrbahneinengung und/ oder administrative Maßnahmen (Z 138 StVO bzw. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h) in Betracht.“ (Radverkehrsgutachten 2023:20-21).
- Der Kreuzungsbereich Carl-Zeiss-Straße/Stuhrer Landstraße/Kladdinger Landstraße ist für die Radwegeinfrastruktur von großer Bedeutung. Hier führt u.a. der „Brückenradweg“ Fernradweg Bremen-Osnabrück sowie die europäische D-Route 7, auch Pilgerroute genannt, die Trondheim in Norwegen mit Santiago di Compostela in Spanien verbindet entlang. Die Infrastruktur spiegelt die Bedeutung dieser Radwege jedoch nicht wider. Der Radverkehr wird gemeinsam mit dem Fußverkehr auf dem Gehweg und ausschließlich einseitig an der Stuhrer Landstraße Richtung Süden geführt. Der Gehweg ist nicht barrierefrei (s. Abbildung 46).
- Der nördliche Gehweg entlang der Stuhrer Landstraße ist nicht barrierefrei und endet an der Kirchenmauer. Im Weiteren muss der Friedhof über einen Kiesweg gequert werden. Es fehlt so an einer funktionsfähigen Verknüpfung zwischen Rathaus, Kirche und Gemeindehaus. Der südliche Gehweg ist nicht durchgängig barrierefrei. Insbesondere bei Begegnungsverkehr zwischen Rad- und Fußverkehr kommt es an Engstellen zu Beeinträchtigungen hinsichtlich Komfort und Sicherheit. Hier fehlt es



49 / Ausschnitt aus dem Zielplan

an ausreichendem Abstand zur vielbefahrenen Stuhler Landstraße mit Schwerlastverkehr. Wenn an den Abfuhrtagen die Mülltonnen auf dem Gehweg stehen, ist die Situation zusätzlich beengt.

Ziel

Besucher*innen werden durch eine neue einladende Raumsituation begrüßt. Durch die bauliche Entwicklung der Fläche wird der Raum städtebaulich neu gefasst und die Gebäude weisen eine hochwertige Architektur auf. Neue, mischgenutzte Gebäude können auf eine veränderte Nachfragesituation angepasst werden. In den Erdgeschosszonen befinden sich Nutzungen, die den Ortskern insgesamt in seiner Funktion als zentralen Ort stärken.

In den Obergeschossen befindet sich Wohnen, v.a. barrierefreie kleinteilige Wohnungen. Die Unterbringung privater Stellplätze für die unterschiedlichen Anforderungen der zukünftigen Nutzer*innen (u.a. mobilitätseingeschränkte Personen, Ladesäulen) wird bei der Entwicklung mitgedacht.

Der Kreuzungsbereich ist stärker auf die Belange des Fuß- und Radverkehr ausgelegt. Er wird barrierefrei umgestaltet. Maßnahmen zur Klimafolgeanpassung werden umgesetzt. Tempo 30 gilt für die Stuhler Landstraße und Blockener Straße innerhalb des Ortskerns, um die Belastung aufgrund des Durchgangsverkehrs abzumindern. Über eine neue, barrierefreie Wegeverbindung von der Stuhler Landstraße wird das Rathausumfeld direkt von Osten erreichbar.

Hinweise

- Die relevanten Regelwerke wurden seit der letzten Planung der hier betrachteten Kreuzungen zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs ergänzt, erneuert bzw. neu etabliert. So stehen neben dem Verkehrsfluss nun auch der Schutz von Umwelt, Klima und Gesundheit sowie Vorteile für den Städtebau im Fokus (StVO-Novelle 2024, E-Klima).
- Bei allen verkehrlichen Maßnahmen am östlichen Ortskerneingang ist zu beachten, dass es sich um einen sog. Doppelknoten handelt. Die Kreuzungen Carl-Zeiss-Straße/Kladdinger Straße/Stuhler Landstraße (K1) und Kladdinger Straße/Stuhler Landstraße (K2) müssen gemeinsam betrachtet werden. Sie haben ebenfalls Einfluss auf die Kreuzung Stuhler Landstraße/Blockener Straße (K3).
- Alle Kreuzungen befinden sich auf Landesstraßen, sodass Maßnahmen in Abstimmung mit der obersten Verkehrsbehörde (NLStBV) erarbeitet, abgestimmt und auch kostentechnisch aufgeteilt werden müssen. Die Vorschläge des Fachbeitrag Mobilität wurden in Einigkeit mit der NLStBV erarbeitet.
- Der Fachbeitrag Mobilität empfiehlt zwei Varianten für eine Optimierung des Kreuzungsbereichs:
 - Mittelfristig umsetzbare Lösung: Bestandsoptimierung
 - Durch eine Umorganisation der Fahrstreifen, die gesicherte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zwischen Kladdinger Straße und Stuhler Landstraße, die Schaffung eines Radaufstellstreifens (ARAS) bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, unterstützt durch eine

Fahrrad-Piktogrammreihe, die Erneuerung der verkehrsabhängigen Signalsteuerung und Signaltechnik zur frühzeitigen Detektion von Zufußgehenden und die Verbreiterung der Fußwege entlang der Gemeindeeigenen Grundstücke führt zu einer Optimierung im Bestand.

- Langfristig zu prüfende Lösung: Neubau Kreisverkehre
- Der Bau von zwei Kreisverkehren könnte die Leistungsfähigkeit für alle Verkehrsströme verbessern. Der Radverkehr würde im Mischverkehr bei Tempo 30 geführt. Es bedarf hierfür jedoch weiterer Verkehrsmodellierungen. Die Variante ist flächen- und kostenintensiv. Es müssten Teile des gemeindeeigenen Grundstücks für die Kreisverkehrsanlage genutzt werden.
- Für eine geplante Wegeverbindung von der Stuhrer Landstraße an den neugestalteten Siguldaer Platz und Rathausumfeld gibt es zwei Anknüpfungspunkte:
 - Über einen Grundstückszipfel der WEG Stuhrer Landstraße 47 A-D
 - Über das Grundstück Stuhrer Landstraße 39/41
- Prüfung der Erschließung der privaten Stellplätze im rückwärtigen Grundstücksbereich der Stuhrer Landstraße 39/41
- Genehmigungsvorbehalt der Luftfahrtbehörde auf Bauwerke und Anlagen mit einer Höhe von über 28,2 m ü NHN muss berücksichtigt werden.
- Mögliche Verfahrensskizze Grundstücke Stuhrer Landstraße 45A, 45, 43::
 - Bewertung des Gebäudebestands und Freilegung.
 - Durchführung städtebauliche Voruntersuchung (s. Abbildung Betrachtungsraum): Gesamträumliche Betrachtung des Ortseingangs bzgl. Nutzungsprogramm, Volumen, Höhe der neuen Gebäudekörper, Freiraumbezüge und -qualitäten, Anknüpfungspunkte Siguldaer Platz und Wegeverbindung. Hierbei sollten auch der Kirchplatz mit dem historischen Feuerwehrgerätehaus (s. Maßnahme 6.9.) und die Nutzungen an der Stuhrer Landstraße 142 A einbezogen werden.
 - Qualifizierte Grundstücksvergabe und Umsetzung.



50 / Möglicher Betrachtungsbereich städtebauliche Voruntersuchung mit Prüfung Anknüpfung an den Siguldaer Platz

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Steuerung der (Zwischen-)Nutzung Stuhrer Landstraße 45A und 45 ▪ Bewertung des Gebäudezustands ▪ Weiterführung der Gespräche mit Eigentümer*innen bzgl. der Wegeverbindung von der Stuhrer Landstraße zum Siguldaer Platz ▪ Planung mittelfristige Kreuzungsoptimierung in Abstimmung mit der NLStBV, Abwägung über weitere Untersuchungen zur Kreisverkehr-Realisierbarkeit ▪ Machbarkeitsstudie: Städtebauliche Vorüberlegungen bzgl. Nutzungsprogramm, Volumen, Höhe der neuen Gebäudekörper, Freiraumbezüge und -qualitäten ▪ Ausarbeitung qualifizierte Grundstücksvergabe Stuhrer Landstraße, z.B. Konzeptvergabe
-------------------------	--

Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baumkataster 2024 ▪ Fachbeitrag Mobilität 2025
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Grundstücke sind heute hochversiegelt und städtebaulich untergenutzt. Eine Neuentwicklung führt zu einer höheren Nutzungsauslastung nach aktuellen energetischen Standards. ▪ Klimafreundliche Pflanzelemente und Baumneupflanzungen erhöhen den Grünanteil. ▪ Eine Durchwegung über das Areal führt zur besseren Verknüpfung der Nutzungen im Ortskern und kann zu einem höherem Fuß- und Radverkehrsanteil führen.
Wer hat den Hut auf?	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FD Hoch-, Tiefbau und Freiraumplanung, FD Stadtplanung, FD Verkehr, Feuerwehr und Ordnung, FD Liegenschaften und Betriebe, Leitungsträger, Straßenbaulastträger
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	kurzfristig / mittelfristig
Teilmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.2 g Städtebauliche Studie östlicher Ortskerneingang und Qualifizierungsverfahren zur Grundstücksvergabe ▪ 2.1 a-c Grunderwerb Stuhrer Landstraße 43,45,45A ▪ 2.1 d Ankauf von Teilflächen zur Neuordnung: Stuhrer Landstraße 47A-D ▪ 2.4 a+b Freilegung Stuhrer Landstraße 45 + 45A ▪ 2.5 l Teilumgestaltung Überquerungen: Stuhrer Landstr. am östl. Ortskerneingang, ▪ 2.5 i Neue Fuß- und Radwegeanbindung Rathaus / östlicher Ortskerneingang ▪ 3.4 b Neubau östlicher Ortskerneingang (Wohn- und Geschäftshaus)

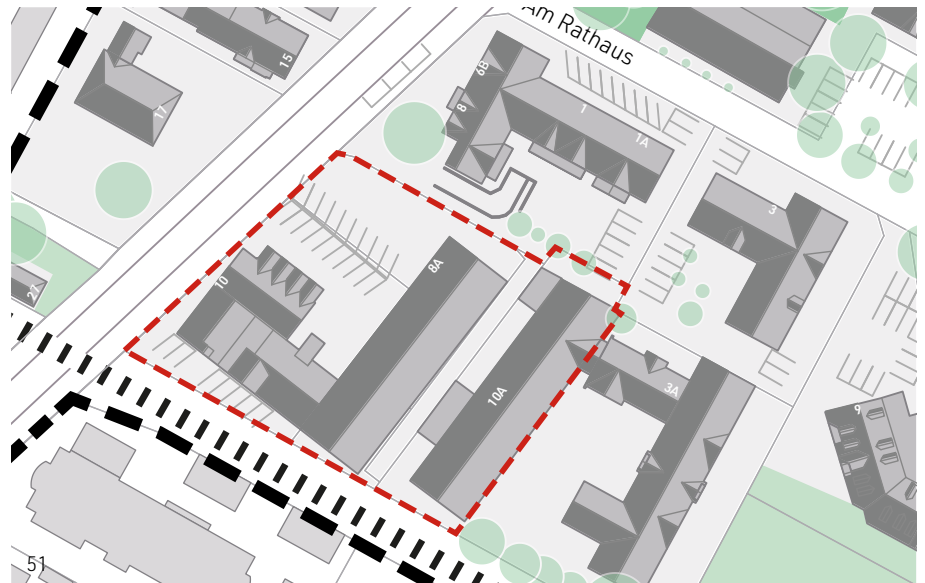
Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	●
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	
Sicherer und besser zu erreichen!	●
Klimafreundlich gestaltet!	●

6.7 Fokus Ortseingang Südwest

Ausgangssituation

- Am ehemaligen Stuhrer Bahnhof entsteht ein neuer Haltepunkt für die Linie 8, die zukünftig Stuhr an Bremen sowie Weyhe anbindet. Die ehemalige Halteanlage wird umgebaut und es werden barrierefreie Bahnhaltesteige eingerichtet. Die Flächen und der Gebäudebestand (insb. ehemalige Stuhrer Mühle) schräg gegenüberliegend des neuen Haltpunktes bleiben im Hinblick auf einen attraktiven Ortskerneingang aktuell hinter ihrem Potenzial zurück.
- Auf der ehemaligen Brachfläche wird eine Park+Ride Anlage mit 18 Parkplätzen hergerichtet, davon 2 Parkplätze für beeinträchtigte Personen und 2 Car-Sharing Parkplätze. Es sind 14 überdachte Fahrradstellplätze (davon 2 Lastenradstellplätze) vorgesehen und optional eine Fläche für Bike-Sharing. Zudem ist die Errichtung von E-Ladeinfrastruktur geplant. Nördlich der Gleise sind 12 überdachte Fahrradstellplätze (davon zwei für Lastenräder), 20 überdachte und abschließbare Fahrradstellplätze (davon 3 für Lastenräder) sowie Schließfächer vorgesehen (Entwurfsstand: 25.05.2023).
- Die Planung sieht einen beschränkten Bahnübergang mit Signalleuchten für den Kfz-Verkehr vor. Eine zusätzliche Querungshilfe zum Übergang der Blockener Straße für den Fuß- und Radverkehr wurde im Rahmen des Fachbeitrag Mobilität geprüft.
- Die Blockener Straße (K111) ist eine Kreisstraße, Straßenbaulastträger ist der Landkreis Diepholz. 2024 wurde die Sanierung der Blockener Straße inkl. der Gehwege durchgeführt. Der bestehende Fußgängerüberweg (Zebrastreifen) wurde an gleicher Stelle nördlich der Einmündungen Moselallee/Am Rathaus wiederhergestellt. Eine Beleuchtung ist nicht vorhanden.
- Der westliche Gehweg entlang der Blockener Straße hat eine Breite von 2 m. Der gegenüberliegende Gehweg hat lediglich eine Breite von 1,7 m. Beide Gehwege entsprechen aufgrund der Breite nicht den Anforderungen an Barrierefreiheit.
- Der Radverkehr wird auf beiden Seiten auf der Straße geführt. In Fahrtrichtung Norden besteht seit der Fahrbahnerneuerung ein Schutzstreifen, in der Gegenrichtung weisen Piktogramme auf den Radverkehr hin. Es gilt Tempo 30 für den Kfz-Verkehr.
- Parallel zur Fahrbahn gibt es im Bereich des Ortskerneingangs drei öffentliche Parkplätze an der Blockener Straße.

- Das Gebäude der ehemaligen Stuhrer Mühle wird derzeit gastronomisch genutzt. Die historische Bausubstanz ist in Teilbereichen stark überformt. Zudem wird der Sanierungsbedarf als hoch eingestuft. Für die ehemalige Stuhrer Mühle liegt eine Modernisierungsvoruntersuchung vor, die die Sanierung, Modernisierung und bauliche Erweiterung des Gebäudes überprüft hat. Eine umfassende Sanierung/Modernisierung ist nur unter erhöhtem Kostenaufwand möglich.
- In der angrenzenden Gewerbehalle besteht zurzeit gewerblicher Leerstand. Die privaten Eigentümer sind um eine Nachnutzung des Grundstücks bemüht. Für den Bereich wurde eine städtebauliche Entwicklungs-idee skizziert, die die angrenzenden Grundstücke der ehemaligen Stuhrer Mühle einbezieht.



51 / Untersuchungsbereiche der städtebaulichen Studie

52 / Die Stuhrer Mühle ist ortsbildprägend, jedoch durch Anbauten stark überprägt.

53 / Fotografie der Stuhrer Mühle von 1929 (Quelle: Archiv Gemeinde Stuhr)



52



53

Ziel

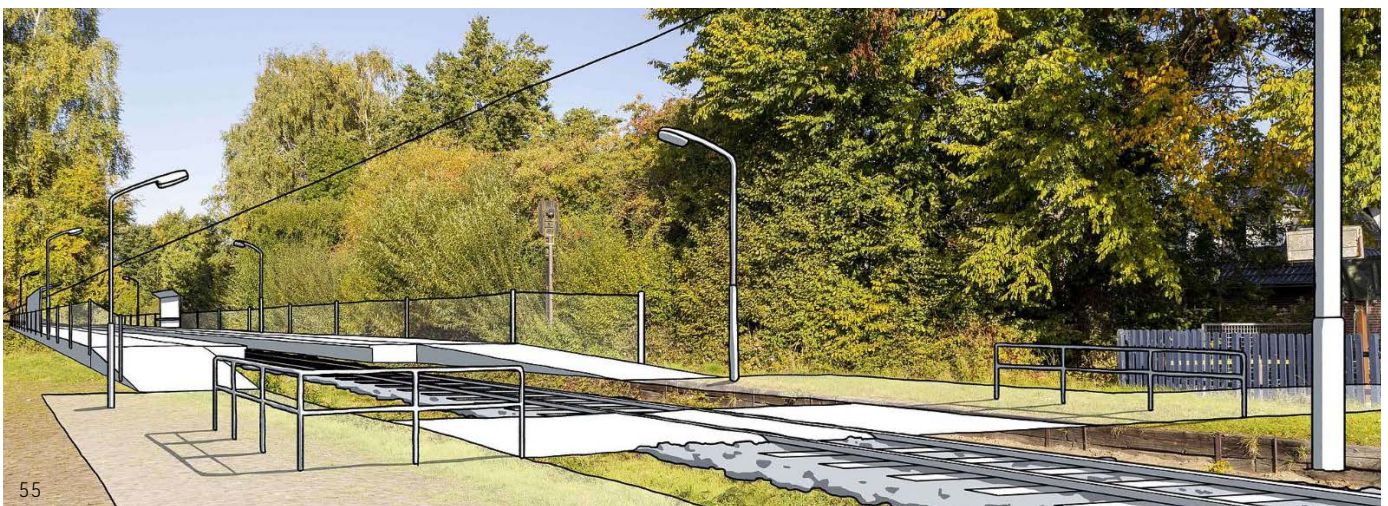
Mit dem neuen Haltepunkt der Linie 8 wird der südwestliche Ortskerneingang zum Ankommens-Ort. Die Erreichbarkeit des Ortskerns wird deutlich verbessert. Künftig werden sich hier mehr Menschen aufhalten und den Bereich frequentieren. Über barrierefreie Wegeverbindungen entlang der Blockener Straße sind der Haltepunkt und das Rathausumfeld direkt und sicher zu Fuß und dem Fahrrad erreichbar. Es entsteht ein attraktiver Ortskernauftritt mit funktionalen und räumlichen Qualitäten rund um die ehemalige Stuhrer Mühle und angrenzenden Grundstücken durch bauliche Neuordnung mit einer hohen Durchlässigkeit für den Fußverkehr und einer Mischnutzung aus ortkernbelebenden Angeboten und Wohnen.

Hinweise zum neuen Haltepunkt und Wegeverbindungen

- Mit Inbetriebnahme der Linie 8 wird sich die ÖPNV-Anbindung von der Haltestelle Moselallee zum Bahnhof Stuhr und damit an der Blockener Straße in Richtung Süden verlagern. Es ist davon auszugehen, dass der Querungsbedarf zukünftig verstärkt südlich des Knotenpunkts Moselallee / Am Rathaus auftritt. Die zuständige Behörde des Straßenbaulastträgers wartet die Inbetriebnahme der Linie 8 ab, um die Notwendigkeit eines neuen Übergangs erneut zu beurteilen.
- In der Blockener Straße ist (wie auch in der Stuhrer Landstraße) die Problematik des Kfz-Rückstaus (Fahrtrichtung Süden) am zukünftigen Bahnübergang zu berücksichtigen. Im günstigsten Fall liegt die Querungsstelle außerhalb des Rückstaubereichs. Eine Querung auf Höhe des Bahnübergangs ist verkehrsrechtlich nur aufwändig zu lösen (BüStra). Da hier bei geschlossener Schranke sicher gequert werden kann, wird empfohlen auf ein zusätzliches Angebot zu verzichten. Allerdings sollte in der Blockener Straße die Querungsmöglichkeit am Bahnübergang und damit zwischen Bahnhof Stuhr und der Wegeverbindung nördlich der Bahntrasse baulich durch abgesenkte Borde unterstützt werden.
- Der Fachbeitrag Mobilität empfiehlt eine besondere Hervorhebung der Kreuzung Blockener Straße auf Höhe Moselallee / Am Rathaus, z.B. durch Aufpflasterung oder farblicher Markierung. Damit entsteht eine

54 / Durch den neuen Haltepunkt der Linie 8 wird der Ortskerneingang eine neue Lagegunst bekommen.

55 / Visualisierung des künftigen Haltepunkts in Stuhr (Quelle: <https://www.linie1und8.de/linie8/themen-entlang-der-strecke/gestaltung-der-haltepunkte.html>)



niveaugleiche, und bevorrechtigte Querung der Einmündungen für Fußgänger*innen. Gleichzeitig wirken die Aufpflasterungen verkehrsbereinigend in der Zufahrt zum Ortskern bzw. zur Fahrradzone Moselallee. Es wird empfohlen, den vorhandenen Fußgängerüberweg zu erhalten, aber hinsichtlich der Barrierefreiheit und Erkennbarkeit zu qualifizieren. Eine zusätzliche Querungsstelle sollte südlich des Knotenpunkts eingerichtet werden.

- Bei den baulichen Entwicklungsflächen um die Stuhrer Mühle ist durch eine eng mit der Gemeinde abgestimmte Planung sicherzustellen, dass eine Durchlässigkeit für den Fußverkehr Richtung Rathaus gewährleistet wird.
- Eine Verbreiterung der bislang nicht barrierefreien Gehwege beidseitig der Blockener Straße auf 2,5m wird seitens der Gemeinde geprüft.

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Abstimmung mit dem LK Diepholz bzgl. der Quersituation der Blockener Straße am neuen Haltepunkt der Linie 8 ▪ Optimierung / Sicherstellung der Fußwegeverbindungen im Plangebiet durch Sicherung von Wegerechten oder Grunderwerb ▪ Weitere Begleitung der privaten Eigentümer*innen rund um die ehemalige Stuhrer Mühle zur Quartiersentwicklung
-------------------------	---

Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Baumkataster 2024 ▪ Radverkehrskonzept März 2023 ▪ Fachbeitrag Mobilität 2025 ▪ B-Plan 23/179 Bahnhof Stuhr ▪ Radverkehrskonzept März 2023 ▪ Modernisierungsvoruntersuchung „Ehemalige Stuhrer Mühle und Umfeld“
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verlängerung der Linie 8 sowie der Haltepunkt mit weiteren Mobilitätsangeboten tragen zur Verkehrswende bei und damit zur Einsparung an Co2-Emissionen im Verkehrssektor. ▪ Die Entwässerung über Mulden am Haltepunkt verbessert die Versickerung des Regenwassers bei Starkregen. ▪ Die Neuordnung vom Bereich rund um die ehemalige Stuhrer Mühle und Umfeld soll eine höhere Ausnutzung bereits versiegelter Fläche ermöglichen.
Wer hat den Hut auf?	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FD Hoch-, Tiefbau- und Freiraumplanung, FD Stadtplanung, FD Verkehr, Feuerwehr und Ordnung, FD Liegenschaften und Betriebe, Leitungsträger, Straßenbaulastträger, BTE, private Eigentümer*innen
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig / langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.2 i-k Modernisierungsvoruntersuchung Blockener Straße 8A + 10 + 10A ▪ 2.5 a Neuanlage Haltestelle Bahnhof Stuhr mit P+R und B+R Angeboten ▪ 2.5 b Barrierefreie Umgestaltung Fuß- und Radwegbereich Blockener Str. (zwischen Haltepunkt L8 - Rathaus) ▪ 2.5 k Neugestaltung Platz Stuhrer Mühle ▪ 3.1 a Modernisierungs-/Instandsetzungsmaßnahmen: Stuhrer Mühle ▪ 3.4 d Neubau Blockener Str. 8A

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	●
Sicherer und besser zu erreichen!	●
Klimafreundlich gestaltet!	●

56 / Anforderungen und Mängel an K3
(Quelle: Fachbeitrag Mobilität 2025)

57 / Am Tag der Städtebauförderung wurden die Defizite entlang der Hauptstraßen für mobilitätseingeschränkte Personen (hier: Kreuzungsbereich Blockener Straße) erfahrbar.



6.8 Umgestaltung Kreuzungspunkt Stuhrer Landstraße/ Blockener Straße

Ausgangssituation

- Mitten im Gebiet treffen die beiden vielbefahrenen Ortsdurchfahrtsstraßen in einem beengten Kreuzungsraum aufeinander. Die Stuhrer Landstraße ist als Landesstraße klassifiziert (L 337). Die Blockener Straße ist als Kreisstraße (K111) klassifiziert.
- Das Radverkehrsgutachten schlägt eine Ausweisung der Blockener Straße mit Tempo 30 vor sowie aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS). Beides wurde mit der Fahrbahnsanierung in 2024 umgesetzt.
- Die Stuhrer Landstraße ist mit Tempo 50 klassifiziert, streckenweise wird im Bereich der beiden Kitastandorte jedoch Tempo 30 (Mo-Fr 7:00-16:00) angeordnet. Der Radverkehr wird teilweise im Mischverkehr geführt, teilweise ist das Radfahren auf den Fußwegen freigegeben, teilweise besteht Benutzungspflicht des Fußwegs für den Radverkehr. Der Fußweg ist entlang der Kirchenmauer unterbrochen. Insgesamt stellt sich die Situation für den Fuß- und Radverkehr höchst unübersichtlich dar.
- Die Grünphase ist für den Fuß- und Radverkehr kurz und die Wartezeit während der Rotphase ist lang.
- Fahrzeugen auf der Stuhrer Landstraße Richtung Norden ermöglicht ein Blechgrünpfeil das Rechtsabbiegen auch bei rotem Signal. Gleichzeitig erhält der Fußverkehr dort ein grünes Signal. Die Sichtbarkeit ist für die rechtsabbiegenden Fahrzeuge nicht gut, es gibt keine warnende Signalleuchte. Insbesondere durch die hier querenden vulnerablen Gruppen (Umfeld Kita, Kirche, Friedhof) stellt der Grünpfeil ein Sicherheitsrisiko dar.
- Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn außerhalb der Tempo 30 Zeiten schränkt das Sicherheitsempfinden der Radfahrenden ein.
- Durch das Ein- und Ausparken auf den insgesamt 7 parallel zur Fahrbahn befindenden Parkplätzen um den Kreuzungsbereich entstehen Gefahrensituationen.
- Der Kreuzungsbereich ist durch die historisch gewachsenen Bebauungsstrukturen in seiner baulichen Dimension eng begrenzt. Zudem wurden Knotenpunkte in der Vergangenheit, insbesondere im ländlichen Raum so geplant, dass der Kfz-Verkehrsfluss sichergestellt werden konnte, andere Verkehrsarten wurden planerisch nachgeordnet. Die Mängel ergeben sich vor allem durch die nachrangige Berücksichtigung der Fuß- und Radverkehrsbedarfe. Unter Berücksichtigung der allgemeinen Veränderung im Verkehr, den heutigen Verkehrsmengen und den Zielen der Ortskernsanierung gilt es deshalb, Verbesserungen für den Fuß- und Radverkehr zu erzielen.



58 / Ausschnitt aus dem Zielplan

Ziel

An Knotenpunkten kommen alle Verkehrsarten zusammen und die Bedarfe sollten gleichermaßen bewertet und berücksichtigt werden, um ein sowohl funktionales als auch zukunftsfähiges sowie realitätsgerechtes Bild der Zukunft hinsichtlich des Verkehrs in und um den Ortskern in Stuhr zu zeichnen. Anhand barrierefreier Wege und durch eine verbesserte Übersichtlichkeit der Kreuzungssituation werden die Wegequalitäten gesteigert und die Räume im Ortskern besser miteinander verknüpft. Durch eine ansprechende Gestaltung wird zudem die Ortskernfunktion sichtbar gestärkt.

Hinweise

- Der Fachbeitrag Mobilität empfiehlt folgende Veränderungen im Kreuzungsbereich (K3, Kapitel 3.2.4):
 - Durchgängige Reduzierung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h (erhöht die Sicherheit und reduziert die Immissionen).
 - Durchgängige Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn.
 - Erneuerung der Signaltechnik zur frühzeitigen Detektion von Zufußgehenden.
 - Bessere Kennzeichnung der Querungsbereiche (Farbe oder LED-Technik prüfen).
 - Einrichtung eines Schutzblinkers und Überprüfung (Abschaffung) des Grünpeils.
- Wie auch bei K1/K2 wäre ein Kreisverkehr hier denkbar (Mini-Kreisverkehr mit überfahrbarer Mitte für den Schwerlastverkehr), bedarf aber weiterer Analysen.
- Bei der Neugestaltung des Straßenraums sollten Retention und klimafreundliche Vegetationselemente beachtet werden.

Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Planung Kreuzungsoptimierung in Abstimmung mit der NLStBV ▪ Weitere Abstimmung mit der NLStBV zur Umsetzung Tempo 30 auf der Stuhrer Landstraße ▪ Abwägung zur Veranlassung weiterer Untersuchungen zur Kreisverkehr-Realisierbarkeit in Abhängigkeit von K1/K2
-------------------------	---

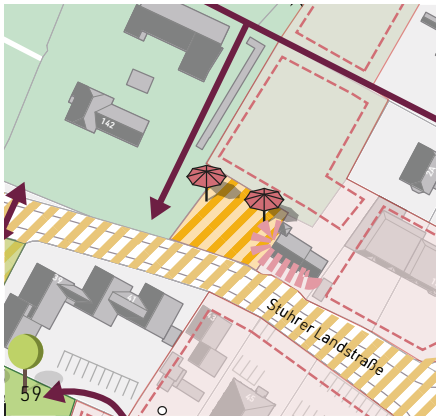
Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Radverkehrskonzept März 2023 ▪ Fachbeitrag Mobilität 2025
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klimafreundliche Pflanzelemente und Baumneupflanzungen erhöhen den Grünanteil. ▪ Der Umbau des Kreuzungsbereich verbessert die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr.
Wer hat den Hut auf?	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung, FD Verkehr Feuerwehr und Ordnung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FD Hoch, Tief- und Landschaftsbau, Straßenbaulastträger
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig / langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.2 d Planungskosten Knotenpunkt ▪ 2.5 e Barrierefreie Umgestaltung Kreuzungspunkt Stuhrer Landstr. / Blockener Str. ▪ 2.5 m Knotenpunktoptimierung ▪ 2.5 n Neubau Kreisverkehrsanlagen

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	●
Sicherer und besser zu erreichen!	
Klimafreundlich gestaltet!	●

6.9 Neugestaltung Kirchplatz und historisches Feuerwehrgerätehaus

Ausgangssituation

- Der Kirchplatz ist hoch versiegelt und wird als Parkplatz genutzt. Die Auslastung variiert sehr stark, die Fläche wird meist nur zu bestimmten Anlässen wie zu Hochzeiten und zu Beerdigungen beansprucht.
- Das historische Feuerwehrgerätehaus ist als ortsbildprägend kategorisiert. Es weist einen hohen Modernisierungsbedarf auf. Das Grundstück mit dem Gerätehaus und der angrenzende Parkplatz befinden sich im Eigentum der Gemeinde.
- Derzeit dient das Gebäude als Parkgarage für Dienstfahrzeuge des Rathauses. Im Obergeschoss befindet sich eine vermietete Wohnung.
- In diesem Bereich erinnert ein Kriegerdenkmal an die Gefallenen des Ersten Weltkrieges.



Ziel

Der Kirchplatz wird zu einem Ort, der im Vis-à-Vis zum historischen Feuerwehrgerätehaus, Pfarrhaus und Gemeindehaus nutzbare Freiräume mit Aufenthaltsqualität für die Menschen vor Ort bietet und an die Folgen des Klimawandels angepasst ist. Er dient dabei als Entrée zur Kirche und Gemeinde. Die Gestaltung ist in den Zusammenhang zur weiteren Entwicklung der Kirche und der angrenzenden Flächen zu setzen. Das historische Feuerwehrgerätehaus wird einer neuen Nutzung zugeführt.



Hinweise

- Die Zuwegungen bzw. Rettungswege für die Adressen Stuhler Landstr. 142 (309/3), Stuhler Landstr. 142E (309/3) und Kirchplatz 2 (315/20) müssen im Rahmen einer Neugestaltung erhalten bleiben.

Nächste Schritte

- Abstimmung zur Entwicklungsmöglichkeiten des historischen Feuerwehrgerätehauses
- Entwicklung der Kirchengemeinde am Standort: Einbindung und Abstimmung in die Gesamtentwicklung des Ortskerns

59 / Ausschnitt Zielplan

60 / Der Kirchplatz wird heute als Parkplatz genutzt.

Relevante Planungen	
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Klimafreundliche Pflanzelemente und Baumneupflanzungen erhöhen den Grünanteil und verbessern das Kleinklima. ▪ Attraktive Fuß- und Radwege fördern die Mobilitätswende und reduzieren die Co2-Emissionen.
Wer hat den Hut auf?	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung mit FD Hoch-, Tiefbau und Freiraumplanung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FD Verkehr, Feuerwehr und Ordnung, FD Liegenschaften und Betriebe, Kirchengemeinde
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.5 j Neugestaltung Kirchplatz

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	●
Sicherer und besser zu erreichen!	●
Klimafreundlich gestaltet!	●

6.10 Weitere Maßnahmen für barrierefreie Fuß- und Radwege

Barrierefreiheit

Ausgangssituation

Die Ausgangssituation im Ortskern Stuhr weist nahezu keine barrierefreie Ausstattung auf.

Ziel

Das Wegenetz und wesentliche Elemente der Verkehrsanlagen sind bzgl. Barrierefreiheit weiterentwickelt und ausgebaut. Neue Wegeverbindungen sind barrierefrei hergerichtet.

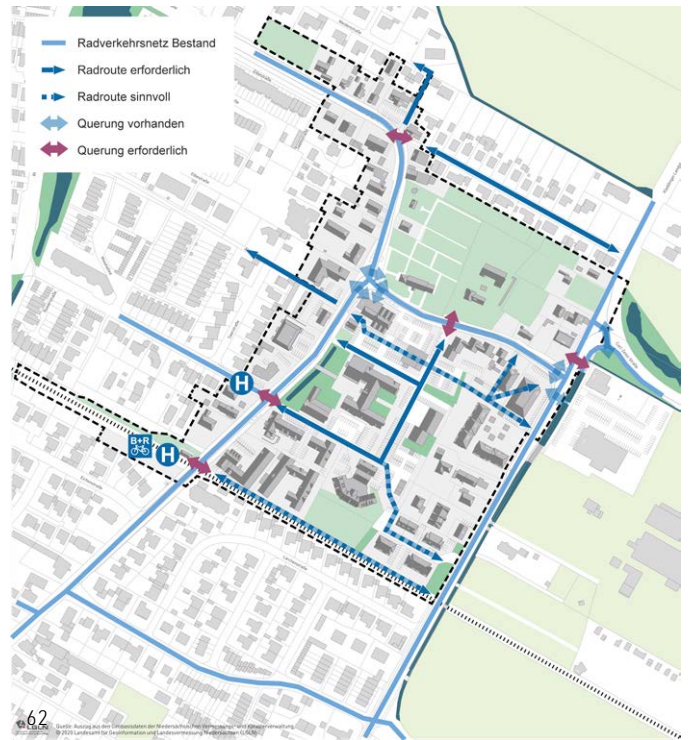
Hinweise

Der Fachbeitrag Mobilität schlägt zwei Stufen für barrierefreie Wegeverbindungen vor (Kapitel 3.6), s. Abbildung 60, folgende Seite)

- Stufe 1 (Prio 1):
 - Anbindung von Rathaus, Seniorenwohnen, Polizei/Sozialstation an die ÖPNV-Haltestellen
 - Verbindung Kirche – Rathaus
 - Querungsangebote an den Hauptstraßen, d.h. Nachrüstung der Furten an den Kreuzungen, neue gesicherte Querungshilfen, neue bauliche Querungsangebote
- Stufe 2 (in Verbindung mit Freiflächenrealisierung)
 - Neue Wegeverbindungen, d.h. Zuwegung zum Ortskern, zu den Eingangsbereichen der öffentlichen Gebäude, zu den Parkplätzen
 - Seitenräume an den Hauptstraßen im Bereich Stuhrer Landstraße (Gemeindefstraße und Landesstraße K 337)
- Eine barrierefreie Gestaltung richtet sich nach drei Prinzipien aus:
 - Zwei-Sinne-Prinzip, d.h. die Informationsvermittlung soll über mind. Zwei der drei Sinne Hören/Fühlen/Sehen geschehen
 - Fuß-Rad-Prinzip, d.h. (öffentliche) Bereiche, die zu Fuß erreichbar sind, sollen auch rollend erreichbar sein
 - KISS-Prinzip, d.h. alles Geplante soll möglichst leicht und verständlich gehalten werden.

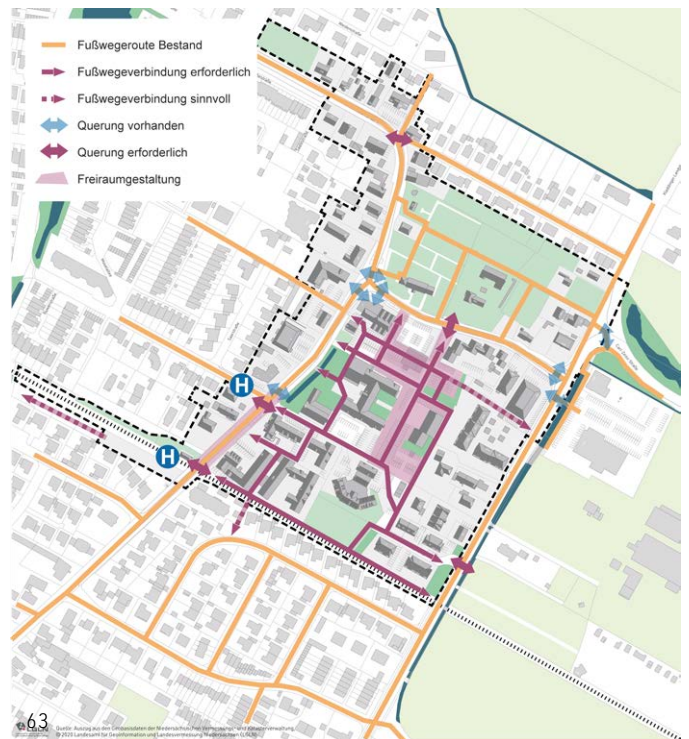


61 / Geplantes Fuß- und Radwegenetz im Ortskern (Quelle: Fachbeitrag Mobilität 2025)



62 / Geplantes Radwegenetz im Ortskern (Quelle: Fachbeitrag Mobilität 2025)

63 / Geplantes Fußwegenetz im Ortskern (Quelle: Fachbeitrag Mobilität 2025)



Verbesserungen für den Radverkehr

Ausgangssituation

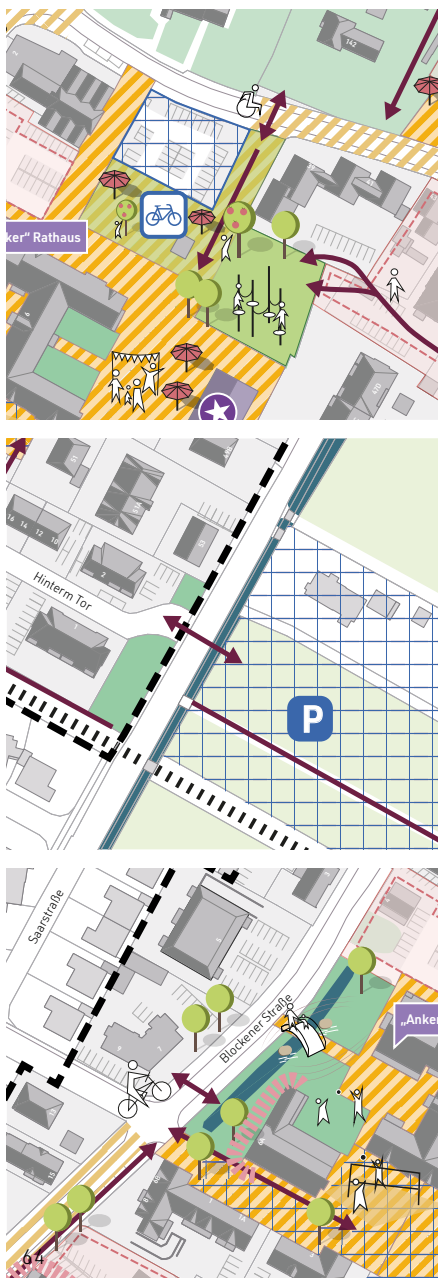
Auf der Blockener Straße wurden entsprechend der Empfehlung des Radverkehrsgutachtens (Radverkehrsgutachten Gemeinde Stuhr 2023, S. 20-21) im Jahr 2024 Piktogramme und ein einseitiger Schutzstreifen aufgebracht und die Reduzierung der Geschwindigkeit angeordnet. Mit einem Erlass des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung (MW) vom 12.03.2025 wurden neue Rahmenbedingungen zur Markierung von Piktogrammketten mit Sinnbild Radverkehr geschaffen. Diese Möglichkeiten sollten im Ortskern Stuhr im Zuge der Hauptstraßen konsequent genutzt werden, um ein rücksichtsvolles Miteinander im Straßenverkehr zu fördern und damit die allgemeine Verkehrssicherheit zu steigern. Piktogramme sollten mindestens zu Beginn eines Streckenabschnitts drei bis vier Mal wiederholt werden, um die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr zu verdeutlichen.

Ziel

Ergänzend zur beengten Situation entlang der Hauptstraßen sollen attraktive Routen abseits der Kfz-Achsen entwickelt werden. Für den Radverkehr kann damit eine Alternative zum Mischverkehr im Zuge der Hauptstraßen angeboten werden. Die Attraktivität der nicht-motorisierten Fortbewegung ohne Karosserie, insbesondere des Zufußgehens, lebt von einer entspannten Umgebung (geringe Lärmbelastung, Grün, Gestaltqualität, Konfliktaarmut). Dabei ist der Fußverkehr besonders Umweg empfindlich und benötigt kurze, direkte Wegeverbindungen. Radfahrende reagieren auf intuitive Routenangebote.

Hinweise

- Die im Folgenden dargestellte Konzeption des Wegenetzes, ist im beabsichtigten Planungswettbewerb für die Freiraumgestaltung des Rathausumfeldes und in der Planung der baulichen Entwicklungsflächen zu berücksichtigen und hinsichtlich der konkreten Wegeführung in der Gesamtgestaltung der Freianlagen auszuarbeiten.
- Um Konflikte zwischen dem Fuß- und Radverkehr zu vermeiden, sind diese nach Möglichkeit voneinander getrennt zu führen. So kann der Radverkehr aufgrund geringer Kfz-Mengen und -Geschwindigkeiten Am Rathaus die Erschließungswege des Kfz-Verkehrs mitnutzen. Da darüber hinaus nicht in allen relevanten Verbindungen die erforderlichen Breiten für eine getrennte Führung zur Verfügung stehen, können auch gemeinsame Geh- und Radwege angeboten werden (z.B. Wegeverbindung zwischen Am Rathaus und Hinterm Tor).



64 / Auszug aus dem Zielplan mit Fokus Querung Stuhler Straße (oben), Stuhler Landstraße auf Höhe des geplanten Parkplatzes (Mitte) und Blockener Straße (unten)

Zusätzliche Querungen Stuhler Landstraße und Blockener Straße

Ausgangssituation

- Die Blockener Straße (K111) liegt im Eigentum des Landkreises Diepholz, die Stuhler Landstraße (L 337) liegt im Eigentum des Landes Niedersachsen.
- Es gibt keinen durchgängigen, barrierefreien Fußweg nördlich der Stuhler Landstraße auf Seite der Kirche. Dieser endet an der Friedhofsmauer. Es muss auf einem Kiesweg über den Friedhof Richtung Blockener Straße gequert werden.
- Das Gemeindehaus, Pfarrhaus und die Kirche sind nur ungenügend an das Rathausumfeld angebunden. Die Angebote im Pfarrhaus und dem Gemeindehaus umfassen derzeit eine Außenstelle der Kita, Besprechungsräume und Gemeindsaal, VHS-Kurse und Gemeindebücherei. Es finden unterschiedliche Veranstaltungen statt, wie das Vorlese-Café, Jubelkonfirmation oder das Senior*innen-Frühstück. Auf dem Kirchplatz sind 11 Stellplätze. Anlassbezogen (u.a. Beerdigungen, Hochzeiten) kommt es zu einer hohen Nachfrage und es wird auf die Stell- und Parkplätze auf dem Rathausgelände und der Volksbank ausgewichen. Von da aus queren die Besucher*innen meist direkt ohne Querungshilfe die stark befahrene Straße.
- Es fehlt an einem direkten Übergang über die Stuhler Landstraße auf Höhe Stichstraße Siguldaer Platz. Die viel befahrene Straße wird häufig ungesichert gequert, welches ein Sicherheitsrisiko für den Fuß- und Radverkehr darstellt.
- Der Zebrastreifen über die Blockener Straße in Höhe der Moselallee wurde Ende 2024 neu markiert. An der Haltestelle Moselallee wird mit Inbetriebnahme des neuen Haltepunkts der Linie 8 nur noch durch den Schulbus 173 und Schienenersatzverkehr angefahren. Für die fußläufige Erreichbarkeit aus dem Wohnquartier hat der bestehende Zebrastreifen eine wichtige Bedeutung.

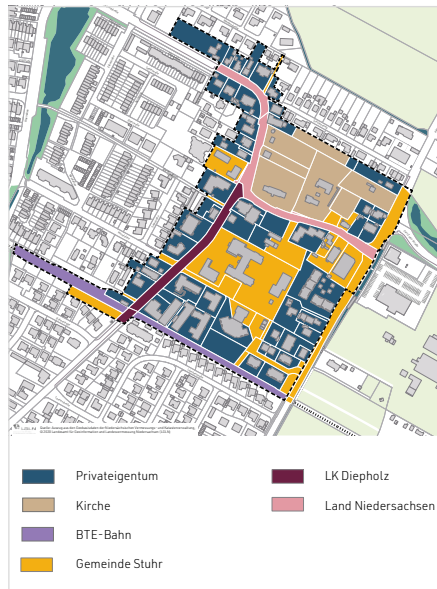
Ziel

Das Rathausumfeld erhält mit dem neuen Freiraum Siguldaer Platz mit Spielangeboten, mit der modernisierten Turnhalle und dem neugenenutzten ehemaligen Feuerwehrgebäude attraktive Angebote und Aufenthaltsmöglichkeiten. Neue und verbesserte Querungsmöglichkeiten tragen zu einer besseren Verknüpfung zwischen den Fokusbereichen bei und reduzieren die Barrierewirkung der Hauptstraßen für den Fuß- und Radverkehr.

65 / Eigentumsverhältnisse im Plangebiet

66 / Geplante gesicherte Querungshilfe
(Quelle: Fachbeitrag Mobilität 2025)

67 / Geplante Quermöglichkeit Blockener
Straße (Quelle: Fachbeitrag Mobilität 2025)



65

Hinweise

- Im Fachbeitrag Mobilität wurden zusätzliche Querungsstellen und deren Ausgestaltung, u.a. auch über die Stuhrer Landstraße in Höhe des Gemeindehauses und eine weitere Querung über die Blockener Straße, geprüft (s. Kapitel 3.5). (s. Abbildungen 63)

 - A) Stuhrer Landstraße auf Höhe Siguldaer Platz
 - B) Stuhrer Landstraße auf Höhe des geplanten Parkplatzes
 - C) Blockener Straße zwischen Bahnhof Stuhr und Moselallee / Am Rathaus
- An der Stuhrer Landstraße auf Höhe Siguldaer Platz sollte laut gutachterlicher Einschätzung ein Fußgängerüberweg als gesicherte Querungshilfe als Ausnahmefall begründet werden. Aufgrund einer kritischen Einschätzung des Straßenbaulastträgers der Landesstraße sind hier allerdings weitere Abstimmungen erforderlich (s. Abbildung 65).
- In der Stuhrer Landstraße ist die Anordnung eines Fußgängerüberwegs nicht erforderlich. Es wird eine bauliche Lösung mit vorgezogenen Seitenräumen empfohlen, die die Fahrbahn punktuell verengt.
- Die Quermöglichkeit C an der Blockener Straße sollte grundsätzlich für die Anbindung des Wohngebiets Moselallee und des neuen Haltepunkts der Linie 8 weiterhin bestehen bleiben. Der Kreuzungsbereich soll Fuß- und Radverkehrsfreundlich umgestaltet werden (s. Abbildung 66).

Umgestaltung Fuß- und Radweg nördlich der Bahntrasse und Stichweg Hinterm Tor

Ausgangssituation

- Der Weg entlang der Bahnschienen befindet sich im Eigentum der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE).
- Entlang des bestehenden Weges befindet sich erhaltenswerter, geschützter Baumbestand.
- Weiteres Wegenetz Richtung Westen: Es besteht keine Fuß- und Radwegeverbindung zum Biotop Moordeich entlang der Gleise. Dies ist ausschließlich über die Eichenstraße möglich. Perspektivisch wird sich aufgrund begrenzten Raumes und privaten Eigentums keine direkte Verbindung zum Biotop herstellen lassen.
- Weiteres Wegenetz Richtung Osten: Aktuell verschwenkt der Fuß- und Radweg östlich der Querung über die Stuhrer Landstraße in Richtung Kleingartenanlage. Perspektivisch kann der Weg entlang der Bahntrasse weitergeführt werden, wobei hier auf den Baumbestand zu achten ist.
- Vom bahnbegleitenden Weg befindet sich kein direkter Zugang zum Rathausumfeld. Das Flurstück 256/7, zwischen Bahnweg und der Straße Hinterm Tor, befindet sich im Eigentum der Gemeinde.

Ziel

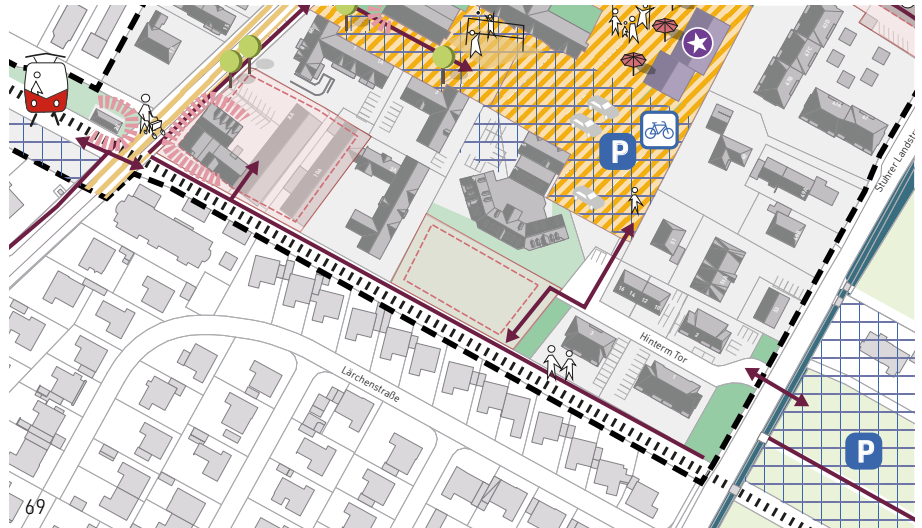
Eine neue Wegeverbindung stellt eine direkte Verknüpfung zwischen Haltepunkt und Rathaus mit Umfeld sowie der Wohnlage an der Straße Hinterm Tor dar. Der Weg lädt zum Spazieren durch den Ortskern ein.

Hinweise

- Die Grundstückseigentümerin BTE beabsichtigt, den Weg mit einer Breite von 1,50 m neu herzustellen. Anschließend soll der Weg als Maßnahme der Gemeinde Stuhr auf die maximal mögliche Breite verbreitert werden. Aktuell wird wegen der Versickerungsmulde von einer maximal möglichen Breite von 2,00 m ausgegangen. An Baumstandorten können Engpässe in Kauf genommen werden. Es ist davon auszugehen, dass die Wegeverbindung auch als Zubringerstrecke zum Bahnhof Stuhr für Radfahrende attraktiv und eine Nutzung trotz unzureichender Breite nicht zu verhindern ist. Daher sollte Radverkehr planerisch berücksichtigt werden, indem um Rücksichtnahme gebeten wird.
- Eine neue barrierefreie Anbindung der Straße Hinterm Tor zur Wegeverbindung nördlich der Bahntrasse soll hergestellt werden. Sie stellt eine mögliche Abkürzung für Anwohner*innen Hinterm Tor und Stuhrer Landstraße zum Bahnhof Stuhr dar. Gleichzeitig entsteht damit aber auch ein Rundlauf innerhalb des Ortskerns zum Flanieren, ohne die Hauptstraßen queren zu müssen. Die Wegeverbindung hat kaum Relevanz für den Radverkehr und kann als reiner Gehweg hergestellt werden.

68 / Schmäler Weg entlang der Bahntrasse heute

69 / Auszug aus dem Zielplan



Nächste Schritte	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Weitere Abstimmungen mit der BTE bzgl. Trassenplanung ▪ Aufmaß Bestand (u.a. Gehweg, Mulde, Baumstandorte, Trassenplanung) ▪ Umsetzungsmöglichkeiten der Handlungsempfehlungen des Fachbeitrags Mobilität prüfen ▪ Abstimmung mit Straßenbaulastträgern bzgl. der zusätzlichen Querungsmöglichkeiten
-------------------------	---

Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fachbeitrag Mobilität 2025 ▪ Radverkehrskonzept März 2023 ▪ Planung Quartiersentwicklung rund um die ehemalige Stuhler Mühle ▪ Planung Gleisstrasse BTE
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Ertüchtigung und Verbesserung der Fuß- und Radwegeinfrastruktur trägt zur Mobilitätswende und Co2-Reduzierung im Verkehrssektor bei. ▪ Durch den Erhalt von Baumbestand wird das Kleinklima gefördert und einer Überhitzung entgegen gewirkt. ▪ Die zusätzlichen Querungen der Hauptstraßen schließen Lücken im Fuß- und Radwegenetz und tragen zur Mobilitätswende und Co2-Reduzierung im Verkehrssektor bei. Zudem können die zusätzlichen Querungen den MIV verlangsamen und insgesamt zu einer Reduzierung der Verkehrszahlen durch den Ortskern führen.
Wer hat den Hut auf?	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung mit FD Verkehr, Feuerwehr und Ordnung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FD Hoch-, Tiefbau und Freiraumplanung, FD Liegenschaften und Betriebe, BTE, private Eigentümer*innen
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig / langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2.1 e Ankauf von Teilflächen zur Erschließung: Am Rathaus 9 / rückwärtige Grünfläche ▪ 2.5 c Barrierefreie Umgestaltung Fuß- und Radweg nördl. der Bahntrasse ▪ 2.5 f Barrierefreie neue Fuß- und Radwegeanbindung Rathaus / Weg nördl. der Bahntrasse ▪ 2.5 l Teilumgestaltung Überquerungen: Stuhler Landstr. / Siguldaer Platz, Blockener Str. / Moselallee, Stuhler Landstr. / Hinterm Tor ▪ 2.5 p Barrierefreie Umgestaltung Haltestellen (u.a. Moselallee)

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	●
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	●
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	
Sicherer und besser zu erreichen!	
Klimafreundlich gestaltet!	●

6.11 Sanierung und Modernisierung von privaten Gebäuden

Ausgangssituation

- Die VU hat im Gebiet für 56 Gebäude (6 davon im Gemeindeeigentum) einen mittleren bis hohen Modernisierungsbedarf festgehalten. Geringfügig haben sich hier bereits Änderungen ergeben, da bspw. der Ratssaal mit einer großen PV-Anlage versehen wurde.
- Eine „Richtlinie über die Gewährung von Zuschüssen für die Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden sowie den Rückbau von Bausubstanz“ (kurz: Modernisierungsrichtlinie) regelt die Details der Förderung im Fördergebiet.
- Stand 03/2025: Für sieben private Gebäude wurden Modernisierungsvereinbarungen abgeschlossen. Für ein weiteres Gebäude befindet sie sich derzeit in der Vorbereitung.

Ziel

Investitionen in private Gebäude im Ortskern tragen zur Attraktivität bei. Ein positives Investitionsklima unterstützt die weiteren Maßnahmen. Dabei gilt es, insbesondere die ortsbildprägenden Gebäude stärker in ihrer Erscheinungsqualität als identitätsstiftend herauszuarbeiten. Mit Mitteln der Städtebauförderung können private Sanierungsmaßnahmen an erhaltenswerten Gebäuden, an leerstehenden oder von Leerstand bedrohten Gebäuden sowie die Modernisierung oder Anpassung von Gewerbeeinheiten und Maßnahmen zur Erneuerung des baulichen Bestandes gefördert werden.

Hinweise

- Individuelle Beratungen werden durch den Sanierungsträger, die BIG Städtebau GmbH angeboten.

70 / Nächste Seite: Stadtbildprägende Gebäude entlang der Stuhrer Landstraße im Norden des Sanierungsgebiets.

Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kartierung Denkmalschutz und ortsbildprägende Gebäude (VU 2022) ▪ Modernisierungsrichtlinie 2023
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die energetische Ertüchtigung des Gebäudebestands trägt maßgeblich zur Co2- Reduzierung bei. Der Gebäude-/ Bausektor bleibt bislang weit hinter seinen erforderlichen Zielwerten zurück, weswegen hier große Anstrengungen geleistet werden müssen.
Wer hat den Hut auf?	private Eigentümer*innen
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	BIG Städtebau, FD Ortsteil- und Regionalentwicklung
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	kurz-, mittel- und langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.4 Sanierungsträger/andere Beauftragte: Budget für Betreuung- und Beratungsleistung ▪ 3.1 a Gebäudemodernisierung/ Barrierefreier Umbau für Gebäude: Stadtbildprägend/ Denkmal: 14 Gebäude (Lage: Stuhrer Landstr. und Blockener Str.), ▪ 3.1 b Gebäudemodernisierung/ Barrierefreier Umbau: 35 Gebäude (Lage: Blockener Str., Stuhrer Landstr., Am Rathaus, Hinterm Tor)



Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	●
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	●
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	
Sicherer und besser zu erreichen!	
Klimafreundlich gestaltet!	●

6.12 Sanierung und Modernisierung von Gebäuden für Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen

Ausgangssituation

- Das Rathaus mit Ratssaal, seinen verschiedenen Büroeinheiten sowie Servicestellen ist ein wichtiger Anker im Ortskern und übernimmt zentrale Aufgabenbereiche der Daseinsvorsorge. Innerhalb des Gebäudes besteht ein kontinuierlicher Anpassungsbedarf.
- Die Turnhalle befindet sich im Eigentum der Gemeinde. Es besteht ein Modernisierungsbedarf, vgl. 6.5 Fokus Rund um das Rathaus - Süd.
- Der Standort der Feuerwehr Stuhr befindet sich westlich vom Rathaus. Das Gebäude kann den zukünftigen Anforderungen (Fahrzeuggröße, Sanitäranlagen etc.) nicht mehr gerecht werden. Eine Ertüchtigung am Standort mit neuen Platzbedarfen führt zu erheblichen Einschränkungen im Umfeld. Daher soll ein neuer Standort außerhalb des Sanierungsgebietes entwickelt werden. Für das Gebäude braucht es daher ein Umnutzungskonzept, vgl. 6.4 Fokus Rund um das Rathaus.
- Die Gebäude Stuhrer Landstraße 33 und 33 B befinden sich ebenfalls im Eigentum der Gemeinde. Hierbei handelt es sich um ortsbildprägende Gebäude. Im Gebäude 33 B befindet sich eine Kita, im Gebäude 33 befinden sich Einheiten des Rathauses (Nebenstelle Sozialer Service) sowie darüber liegend Unterbringungen für Obdachlose und Geflüchtete. Das Gebäude weist Modernisierungsbedarf auf.

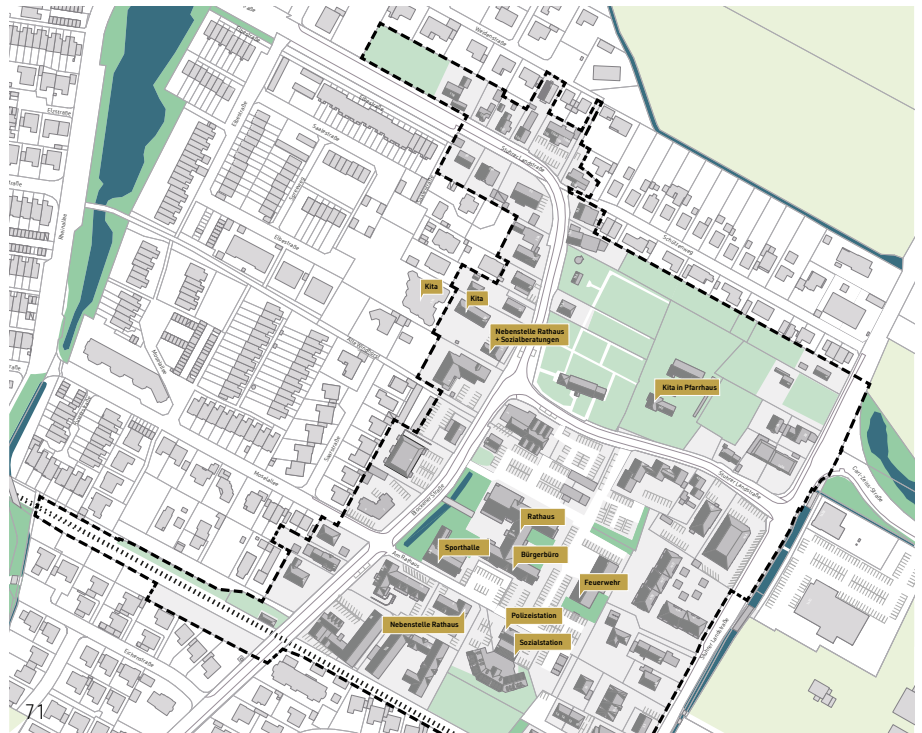
Ziel

Die gemeindeeigenen Gebäude übernehmen einen Vorbildcharakter bei der Gebäudemodernisierung in einem Sanierungsverfahren. Investitionen in die kommunalen Gebäude tragen zu einem attraktiven und gepflegten Ortsbild bei, reduzieren langfristig die laufenden Energiekosten und sichern die bestehenden Angebote.

Hinweise/ Nächste Schritte

- Modernisierungsvoruntersuchung Turnhalle
- Ein Gebäudeenergiekataster ist derzeit in Erarbeitung. Die Ergebnisse sind nach Fertigstellung zu beachten.
- Regelmäßiges Monitoring der Gemeinbedarfseinrichtungen (u.a. Barrierefreiheit, Nutzungsbelegung und Synergieeffekte, Erweiterungsbedarfe, Auslastung, Anforderungen und Freiflächenverfügbarkeit).

- 71 / Gemeinbedarfseinrichtungen im Sanierungsgebiet
- 72 / Blockener Straße 33 - Beratungen und Nebenstelle Rathaus
- 73 / Turnhalle
- 74 / Umnutzung der Feuerweh geplant



Relevante Planungen	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Gebäudeenergiekataster ▪ Richtlinie Barrierefreie Gestaltung öG des Landes Nds
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit dem Erhalt, der energetischen Ertüchtigung und auch Umnutzung wird graue Energie gebunden.
Wer hat den Hut auf?	Gemeinde Stuhr
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung, FD Hoch-, Tiefbau und Freiraumplanung, FD Liegenschaften und Betriebe, BIG Städtebau, Sportverein
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig / langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.2 l Modernisierungsvoruntersuchung (MVU): Turnhalle Blockener Straße 6A ▪ 1.2 m MVU Feuerwehrgebäude (Siguldaer Platz 1) ▪ 3.2 a Modernisierung Kita (Stuhr Landstraße 33B, stadtbildprägend) ▪ 3.2 b Modernisierung Unterkuftsgebäude (Stuhr Landstraße 33, stadtbildprägend) Unterkunft Geflüchtete und Beratung ▪ 3.2 c Modernisierung Turnhalle (Blockener Straße 6A, stadtbildprägend) ▪ 3.2 d Nachnutzung Feuerwehrgebäude (Veranstaltungen, Treffpunkt) ▪ 3.2 e Modernisierung Rathaus und Nebenstellen

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	●
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	
Sicherer und besser zu erreichen!	
Klimafreundlich gestaltet!	

6.13 Bauliche Entwicklungspotenziale

Ausgangssituation

- Im Sanierungsgebiet besteht eine vielfältige Dynamik an baulichen Maßnahmen. So gibt es neben großen Freiflächen in zentraler Lage auch deutlich untergenutzte, aber bereits bebaute Grundstücke.

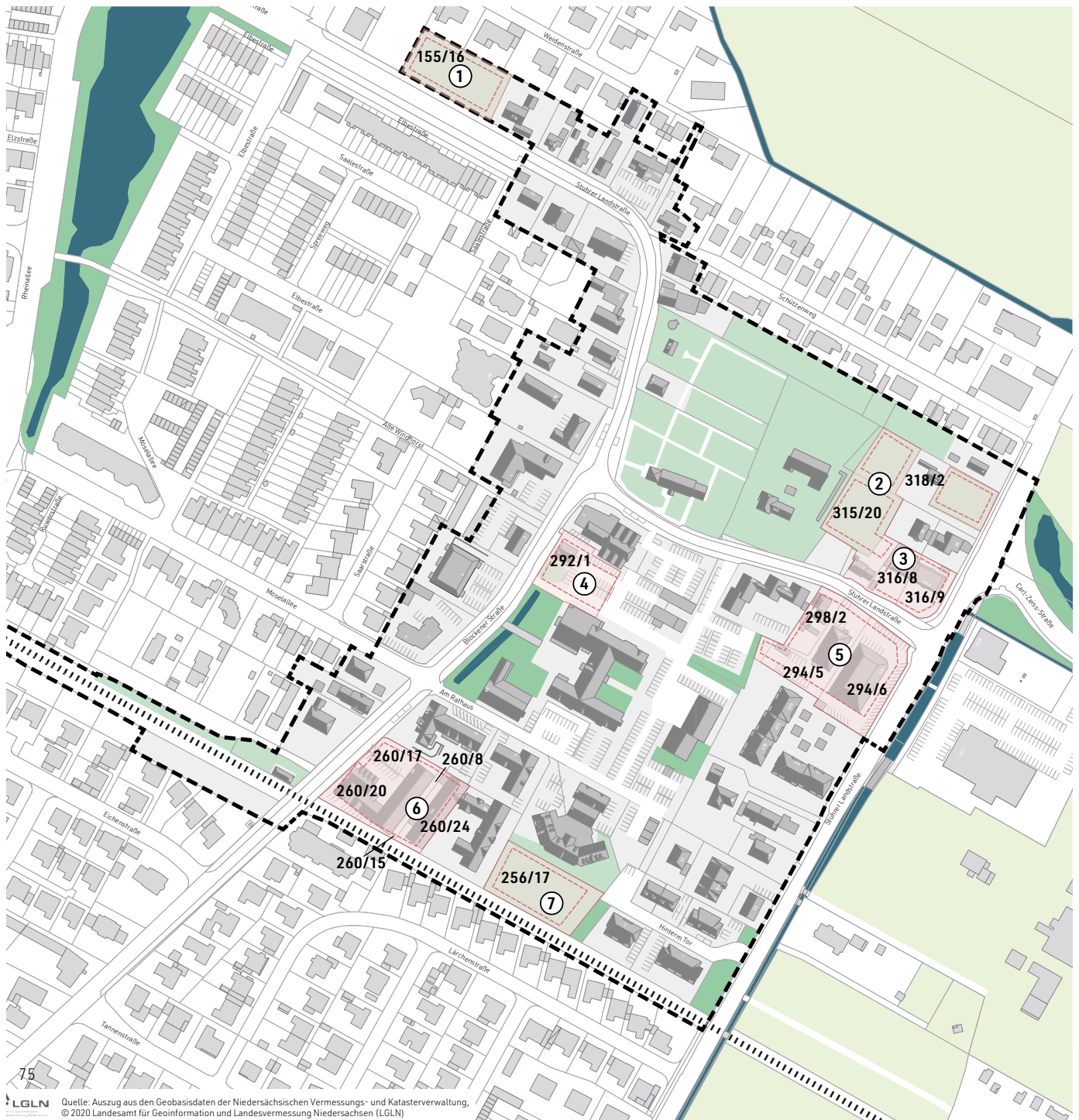
1. Im Norden an der Stuhrer Landstraße befindet sich eine private Grünfläche (Teilfläche auf Flurstück 155/16). Diese Fläche stellt ein Innenentwicklungspotenzial dar.
2. Östlich der Kirchengebäude bestehen Grünflächen im Kircheneigentum (Teilflächen Flurstück 318/2 und 315/20). Diese Flächen stellen ein Innenentwicklungspotenzial dar. Aktuelle Entwicklungsabsichten sind der Gemeinde nicht bekannt.
3. An der Straßenkreuzung befinden sich ebenfalls baulich untergenutzte Gebäude (Flurstücke 316/8, 316/9). Entwicklungsoptionen sind hier derzeit nicht absehbar.
4. Im nördlichen Rathausumfeld gibt es perspektivisch weitere Entwicklungspotenziale (Flurstück 292/1).
5. Im Bereich des östlichen Ortskerneingangs befinden sich eingeschossige Gebäude, die der Ortskernfunktion wenig gerecht werden. Hier hat die Gemeinde bereits Zwischenerwerb getätigt.
6. Im Bereich der ehemaligen Stuhrer Mühle und Umfeld bestehen Überlegungen in Bezug auf eine Quartiersqualifizierung mit Modernisierung, Neuordnung und Nachverdichtung, vgl. Fokus 6.7 Ortskerneingang Südwest.
7. Südlich des Wohngebäudes Am Rathaus 9 befindet sich eine weitere Grünfläche (Flurstück 256/17). Diese Fläche stellt ein Innenentwicklungspotenzial dar.

Ziel

Durch die bauliche Entwicklung von Potenzialflächen werden weitere Nutzungen im Ortskern angesiedelt. Insbesondere im Bereich des barrierefreien Bauens, ist häufig der Neubau eine besondere Chance entsprechende Wohnangebote in den Obergeschossen zu realisieren. Sichtbare Gebäudeinvestitionen fördern die Attraktivität des Umfelds und stärken den Ortskern.

Hinweise/ Nächste Schritte

- An besonderen Ortskernlagen sind mindestens die Erdgeschosszonen mit ortskernbelebenden Nutzungen zu entwickeln.



75 / Potenzialflächen in der Übersicht

Relevante Planungen	
Beitrag zum Klimaschutz und zur Klimafolgenanpassung	▪ Abhängig von den baulichen Einzelmaßnahmen werden Aspekte des Klimaschutzes/ Klimaanpassung berücksichtigt (Ressourceneffizienz, Nachhaltigkeit, Begrünung)
Wer hat den Hut auf?	Private Eigentümer*innen
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	BIG Städtebau, FD Ortsteil- und Regionalentwicklung, FD Stadtplanung
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	mittelfristig / langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 3.4 a Neubau nördliches Rathausumfeld (Wohn- und Geschäftshaus) ▪ 3.4 b Neubau östlicher Ortskerneingang (Wohn- und Geschäftshaus) - Stührer Landstr. 45/45A ▪ 3.4 c Neubau (Wohnen) nördl. Bahntrasse ▪ 3.4 d Neubau Blockener Str. 8A

Entwicklungsziele	
Treffpunkt für Jung und Alt!	●
Vielfältige Anlaufpunkte laden ein!	●
Abwechslungsreiche Freiräume verbinden!	●
Sicherer und besser zu erreichen!	●
Klimafreundlich gestaltet!	●

6.14 Prozessbegleitende Maßnahmen

Ausgangssituation

- Die Gemeinde stellt die zentralen Informationen auf der eigenen Homepage dar. Hier kann sich jede interessierte Person über das Sanierungsverfahren informieren. Es gibt eine Übersicht zu den geplanten Maßnahmen, Mitmachmöglichkeiten sowie FAQs und Kontaktdaten der Ansprechpersonen sowie eine Anmeldung zu einem Newsletter.
- Die Gemeinde nimmt am jährlich bundesweiten Tag der Städtebauförderung im Mai teil. Hierfür werden stets eigene Formate entwickelt, die in Anlehnung an ein Nachbarschaftsfest die Gemeinschaft und die Treffpunktfunktion des Ortskerns hervorheben.
- Es wurde ein Sanierungsbeirat gegründet, der die verschiedenen Interessen und Perspektiven der Menschen im Ortskern vertritt.
- Im Zuge der Rahmenplanung wurde eine große fachdienstübergreifende Projektgruppe einberufen, die frühzeitig Querschnittsbezüge und fachliche Belange thematisiert. Für eine zügige Umsetzung hat sich das Format bereits an anderer Stelle in der Gemeinde bewährt. Zudem wurden Vertreter*innen der Ratsfraktionen in zwei Politikdialogen umfassend in die Erstellung des Rahmenplans eingebunden.

Ziel

Neben investiven Maßnahme, wird die Ortskernsanierung über den gesamten Prozess der Sanierungsphase in die Öffentlichkeit transportiert. Eine gute Informations- und Beteiligungskultur durch z.B. Bereitstellung von aktuellen Projektständen, Veranstaltungen mit Terminhinweisen und Aktionsdokumentationen bildet eine zentrale Grundlage für einen erfolgreichen Projektverlauf der Gesamtmaßnahme.

Hinweise/ Nächste Schritte

- Fortlaufende Pflege der Projekthomepage zur Ortskernsanierung
- Fortführung der Aktionen und Angebote am Tag der Städtebauförderung
- Sonderformate für die Öffentlichkeit/Betroffene bei der Realisierung von Maßnahmen, insbesondere im öffentlichen Raum
- Etablierung und Mitteleinwerbung für einen Verfügungsfonds
- Optional: Projektzeitung

Wer hat den Hut auf?	FD Ortsteil- und Regionalentwicklung
Wer macht mit? (Kooperationspartner)	Stabstelle Öffentlichkeitsarbeit & Kultur
Wie ist der zeitliche Fahrplan?	kurzfristig/mittelfristig / langfristig
Teilmaßnahmen nach KoFi	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1.1 Bürgerbeteiligung/Öffentlichkeitsarbeit ▪ 1.3 Verfügungsfonds

7 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Das Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen unterstützt die Gemeinde dabei, städtebauliche Missstände und Funktionsverluste zu beheben und so den Wirtschafts- und Wohnstandort nachhaltig zu stärken. Die Gemeinde Stuhr ist seit 2022 im Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ aufgenommen. Basis für die Durchführung der Städtebauförderung sind die Regelungen gem. Baugesetzbuch (BauGB) ab § 136 BauGB. Entsprechend § 149 BauGB ist eine Kosten- und Finanzierungsübersicht Grundlage für die finanzielle Umsetzung des Städtebauförderungsprogramms.

Die ökonomischen Effekte der Städtebauförderung werden regelmäßig wissenschaftlich begleitet. Ende 2024 berichtete das BBSR (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung) zur Wirkungsabschätzung für die Anstoß- und Bündelungswirkung des Städtebauförderungsprogramms (vergl. BBSR Publikation 94/2024) nach der Untersuchung von bereits abgeschlossenen Städtebauförderungsmaßnahmen von Gemeinden.

Der Anstoß- und Bündelungseffekt lag lt. BBSR-Studie bei bis zu 6,9. Das heißt 1 Mio. Euro Städtebauförderung des Bundes und der Länder führten durchschnittlich zu öffentlichen und privaten Investitionen in Höhe von insgesamt 6,9 Mio. Euro. Darüber hinaus stellt die v.g. Studie fest, dass im Schnitt 71 % der Finanzmittel an Unternehmen und Leistungserbringer in der Kommune (lokal) und in der Region verausgabt wurden. Überregional – rd. 50 km außerhalb der Kommunen – flossen noch rd. 29 % der Finanzmittel aus dem Städtebauförderungsprogramm.

Kosten- und Finanzierungsübersicht Ortskern Stuhr

Die Kosten- und Finanzierungsübersicht für das Sanierungsgebiet „Ortskern Stuhr“ basiert auf Kostenschätzungen für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen und schreibt die Kosten- und Finanzierungsübersicht der vorbereitenden Untersuchungen (2021/2022) fort. Hierbei sind entsprechende Kostensteigerungen zwischen dem Zeitpunkt der Erarbeitung der vorbereitenden Untersuchungen und der städtebaulichen Rahmenplanung berücksichtigt und bewertet worden.

Insbesondere Kostensteigerungen im Bereich der Ordnungsmaßnahmen (Wege, Plätze, Straßen, Grünflächen, Spiel- und Sportbereiche) führen zu einer Anpassung seinerzeitiger Kostenkalkulationen. Unter Berücksichtigung der Detaillierung der Sanierungsziele als Aufgabe der städtebaulichen Rahmenplanung sind einzelne Maßnahmen angepasst und mit kalkulierten Kosten in die Kosten- und Finanzierungsübersicht aufgenommen worden.

Die Kosten der Sanierung belaufen sich auf rd. 9,85 Mio. Euro. Davon sind die wesentlichen Investitionen für

- Ordnungsmaßnahmen (barrierefreie Fuß- und Radwege, Grünflächen Spiel- und Freizeitflächen, Plätze, Straßen und Wegeverbindungen) mit rund 5,65 Mio. Euro
- für Baumaßnahmen (Gebäudemodernisieren, Gemeinbedarfseinrichtungen) mit rund 1,7 Mio. Euro
- und für Grunderwerb rd. 2,5 Mio. Euro geplant.
- Es wird davon ausgegangen, dass durch die Sanierung ein Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von ca. 50 Millionen Euro ausgelöst wird.

8 Umsetzungskonzept

Der Rahmenplan Ortskern Stuhr bildet den konkreten Fahrplan für das Sanierungsverfahren mit einem Zeithorizont von 10-15 Jahren bis ca. 2037. Als informelles vom Rat beschlossenes Planungsinstrument bildet der Rahmenplan eine verlässliche Grundlage für zukünftige Planungs- und Entscheidungsprozesse im Sanierungsgebiet.

Im vorangegangenen Kapitel sind die einzelnen Maßnahmen mit ihren Zielsetzungen, Ausgangssituationen, Teilschritten sowie organisatorischen Strukturen in Bezug auf die verantwortlichen Akteure und Kooperationspartner*innen sowie einer Zeitschiene dargestellt. Dabei ist nicht immer die Gemeinde bzw. ein einzelner Fachdienst in der (alleinigen) Verantwortung, sondern es braucht die Zusammenarbeit verschiedener Fachdienste, Betriebe, Institutionen und Privatpersonen. Damit all diese Beteiligten ins Handeln kommen, sind ein klarer Fahrplan sowie verlässliche Austausch- und Kommunikationsstrukturen besonders wichtig.

Umsetzungsphasen, Schlüsselimpulse und ein regelmäßiges Monitoring Prioritäten und Wechselwirkungen

Um Ressourcen effektiv einzusetzen sowie eine Verbindlichkeit und Transparenz zwischen allen Beteiligten herzustellen, erfolgt im Rahmenplan eine Priorisierung der Maßnahmen innerhalb von drei zeitlichen Umsetzungsphasen. Die Zuordnung erfolgt dabei aufgrund von Zugriffsmöglichkeiten und räumlichen Gestaltungsspielräumen sowie Schlüsselimpulsen, die die Gemeinde im Ortskern Stuhr setzt. Auch private Initiativen mit konkreten Handlungsabsichten für Grundstücksentwicklungen werden im Zeitplan abgebildet. Die Berücksichtigung von Grundstücksentwicklungen, die derzeit nicht in öffentlicher Hand liegen und bei denen die Privatakteure derzeit (noch) keine verbindlichen Aussagen treffen können, werden nicht in die zeitliche Umsetzungsphase überführt. Je nach Aktivitäten und Mitwirkungsbereitschaft, sind diese entsprechend aufzunehmen.

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass der Fahrplan im Laufe der Sanierungsdurchführung zu aktualisieren ist. Die Geschwindigkeit der Maßnahmenrealisierung hängt von verschiedenen Faktoren ab, nicht zuletzt von den zur Verfügung gestellten finanziellen Mitteln. Grundsätzlich bietet die Kulisse der Städtebauförderung ein gutes Rückgrat, um eine zügige Umsetzung der Sanierung durchzuführen, wie es auch durch die Städtebauförderung gefordert wird.

Die drei Umsetzungsphasen sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt. Es folgt anschließend die Erläuterung der Schlüsselimpulse.

Phase I (2025-2027)

- Städtebauliche Vorstudie Rund um die Stuhler Mühle – private Eigentümer*innen
- Freiraumplanerisches Verfahren Siguldaer Platz
- Bauliche Vorbereitungen (u.a. Freilegung) Freiraum Siguldaer Platz
- Städtebauliche Vorstudie Ortskerneingang Ost
- Qualifiziertes Vergabeverfahren Ortskerneingang Ost
- Bauleitplanung Ortskerneingang Ost
- Planungen neue Wegeverbindung Ost (Stuhler Landstraße zum Siguldaer Platz)
- Nachnutzungskonzept und Umbau Feuerwehrgebäude
- P+R / B+R am neuen Haltepunkt „Bahnhof Stuhl“ der Linie 8
- Planungen Weg entlang der Bahnlinie und Stichweg Hinterm Tor
- Modernisierungsvoruntersuchung Turnhalle und Konzeption Sport im Freien
- Umgestaltung Querungen/Knoten östlicher Ortskerneingang
- Konzeption Konzentration Parken

Phase II (2028-2030)

- Grundstücksentwicklung Ortskerneingang Ost durch Investor*in
- Bauleitplanung Rund um die ehemalige Stuhler Mühle
- Umsetzung Wettbewerbsergebnis Freiraum Siguldaer Platz in Verbindung mit Neuordnung Parken
- Umsetzung Neue Wegeverbindung Ost (Stuhler Landstraße zum Siguldaer Platz)
- Umbau Feuerwehrgebäude
- Umsetzung Weg entlang der Bahnlinie und Stichweg Hinterm Tor
- Querungen Fuß- und Radverkehr Stuhler Landstraße und Blockener Straße
- Verbesserung Fuß- und Radverkehrsführung an Knotenpunkten

Phase III (ab 2031)

- Planung und Umsetzung Kreuzungsbereich Stuhler Landstraße am Ortskerneingang Ost
- Planung und Umsetzung Kreuzungsbereich Blockener Straße
- Barrierefreie Wege Blockener Straße
- Freiraum- und Erschließungsplanung Am Rathaus
- Umgestaltung Kirchplatz

Schlüsselimpuls „freiraumplanerisches Wettbewerbsverfahren Siguldaer Platz“ in Verbindung mit „Nachnutzung Feuerwehrgebäude“

Die Maßnahme knüpft an verschiedene Entwicklungsziele (u.a. Treffpunkt für Jung und Alt!) an. Von dieser Maßnahme geht daher eine große „Strahlkraft“ für den gesamten Ortskern aus. Die Umsetzung kann nur gelingen, wenn in Teilbereichen eine Verlagerung von Park- und Stellplätzen erfolgt, um den Ort dauerhaft für Aufenthalts- und Begegnungsangebote im Freien zu qualifizieren. Für das Verfahren ist es wesentlich, Erkenntnisse in Bezug auf realistische Nutzungsbausteine für das heutige Feuerwehrgebäude einbinden zu können. Auch die Wegeanbindung in Richtung östlicher Ortskerneingang hat Auswirkungen auf den neu zu schaffenden Freiraum. Die jeweiligen Entwicklungsspielräume sind daher weiter zu fokussieren.

Schlüsselimpuls „Entwicklungsbereich Ortskerneingang Ost“

Nach gelungenem Zwischenerwerb dreier Grundstücke an der Stuhrer Landstr. (Nr. 43, 45, 45A) durch die Gemeinde sollen diese Flächen nun zusammenhängend entwickelt werden. Dabei gilt es, verschiedene Nutzungen in einem neuen Gebäudekomplex zusammenzubringen und den Ortskerneingang räumlich und funktional zu fassen. Es besteht grundsätzlich ein Bedarf an Einrichtungen für Daseinsvorsorge wie auch nach Wohnen in zentraler Lage. Die Anknüpfung des Ortskerneingangs über eine neue Fuß- und Radwegeverbindung unabhängig von den Hauptstraßen ist dabei elementar und derzeit noch nicht abschließend geklärt. Im Anschluss braucht es dann eine Anpassung des Planungsrechtes, das dann die Realisierung der entsprechenden Konzeption auch sicherstellt.

Schlüsselimpuls: Verbesserung der Mobilität durch Schaffung von barrierefreien Fuß- und Radwegen

Neben der Umgestaltung des Rathausumfeldes und des östlichen Ortskerneinganges ist es wichtig, die Erreichbarkeit für Fuß- und Radverkehr zu verbessern. Hervorzuheben ist hier insbesondere die Herstellung einer Wegeverbindung zwischen dem östlichen Ortskerneingang und dem zukünftigen Freiraum am Siguldaer Platz. Der Fokus bei der Verbesserung der Wegeverbindungen im Ortskern liegt dabei auf der Umsetzung der Barrierefreiheit und der verbesserten Erreichbarkeit durch neue Wege, um die Qualität für zu Fuß gehende und radfahrende Bewohner*innen des Gebiets zu verbessern.

Aufbau bzw. Weiterführung von Strukturen

Projektorganisation, verwaltungsinterne Abstimmungen und Sicherstellung von Personalkapazitäten

Für die Umsetzung braucht es Personalkapazitäten und Abstimmungsstrukturen, um die verschiedenen Bearbeitungs- und Entscheidungsebenen über die Fortschritte zu informieren, die Mitwirkung zu ermöglichen, Entscheidungen zu treffen, Aufgaben zu delegieren und über die Durchführung zu berichten. Für die Ortskernentwicklung Stuhr werden die folgenden Strukturen vorgeschlagen:

- **Projektgruppe als operatives Gremium (4-wöchig):** Das Kernteam aus dem Fachdienst Ortsteil- und Regionalentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Sanierungsträger behält in der Gesamtkoordination die Fäden in der Hand. Grundsätzlich ist es hilfreich, wenn hier auch Personen mit Entscheidungsbefugnis regelmäßig anwesend sind, um zügig agieren zu können. Je nach Maßnahmenfokus, sind weitere Fachpersonen aus der Verwaltung hinzuzuziehen. So gibt es zahlreiche Aufgabenschwerpunkte in den Fachdiensten Hoch-, Tiefbau & Freiraumplanung sowie Verkehr, Feuerwehr & Ordnung aber auch im Fachdienst Liegenschaften und Betriebe.
- **Fachdienstübergreifenden Begleitgruppe (jährlich):** Hier erfolgt ein interdisziplinärer Sachstandsbericht, Austausch zum Sanierungsgebiet Ortskern Stuhr sowie die Überprüfung der Umsetzungsstände inkl. möglicher Nachsteuerungsinhalte. Die kontinuierliche Begleitung ist wertvoll, kann jedoch auch die Teilnehmenden im Umsetzungsprozess ermüden. Es braucht daher einen Wechsel zwischen Sachstand, Austausch und motivierenden Impulsen.
- **Sanierungsbeirat (mind. 1x im Jahr, bei Bedarf häufiger):** Der Sanierungsbeirat fungiert als Beratungsgremium für die Sanierungsmaßnahme und als Bindeglied zwischen Bürger*innen, Verwaltung und Politik. Der Beirat repräsentiert die Beteiligten im Sanierungsgebiet und kann bei der Fortschreibung der Ziele und Zwecke der Sanierung mitwirken. Er kann außerdem Vorschläge an die Gemeindeverwaltung richten und Empfehlungen für politische Gremien aussprechen.
- **Ausschuss für Bauen und Ortsteilentwicklung:** Damit auch die Politik den Prozess weiterhin kontinuierlich begleitet, wird vorgeschlagen einen regelmäßig wiederkehrenden TOP „Neues aus der Ortskernsanierung“ aufzunehmen.

Transparenz und Motivation der Öffentlichkeit

Beteiligung und Aktionen

Die Gemeinde Stuhr hat bereits 2023 und 2024 mit verschiedenen Aktionen im Ortskern am Tag der Städtebauförderung teilgenommen. Ziel war es hier, möglichst viele Menschen rund um das Rathaus zu versammeln und diesen Ort lebendig werden zu lassen. In 2025 wird der Tag der Städtebauförderung, gemeinsam mit dem neu in Stuhr eingeführten Klima- und Umweltschutztag stattfinden. Um das Rathaus werden Aktionen und Informationen zum Thema Klima und Umweltschutz stattfinden. Am östlichen Ortskerneingang wird über

den Stand der Ortskernentwicklung berichtet und mit künstlerischer Begleitung Visionen für einen neuen Ortskerneingang entwickelt. Bei diesen übergeordneten Veranstaltungen sollen die Menschen in Stuhr über den gesamten Zeitraum der Ortskernentwicklung auf niedrighschwellige Art die Gelegenheit bekommen, sich über den Fortschritt der Maßnahmen und die anstehenden Entwicklungen zu informieren.

Für einzelne Teilmaßnahmen, wie z.B. die Freiraumgestaltung Siguldaer Platz oder auch die Nachnutzung des Feuerwehrgebäudes, die im besonderen Interesse der Öffentlichkeit liegen, sollten zusätzliche Informations- und Beteiligungsformate entwickelt werden.

Newsletter

Ein Newsletter informiert bereits seit 2022 interessierte Personen zum Fortschritt der Ortskernsanierung. Der per Mail versendete Newsletter erreicht derzeit rd. 50 Personen. Interessierte können auf der Website der Ortskernentwicklung Stuhr - Mitmachen! | Stuhr.de ihre Daten eingeben, um in den Verteiler aufgenommen zu werden.

Es empfiehlt sich mindestens einmal jährlich einen Newsletter zu verfassen. Auf wenigen Seiten können Einblicke in den Prozess gegeben, Akteur*innen durch Interviews vorgestellt oder geplante Aktionen und Projektfortschritte beworben werden. Eine Printfassung wird angestrebt, um weitere Interessierte zu erreichen.

Monitoring zur Erfassung der Maßnahmenumsetzung

Es wird empfohlen, in einem regelmäßigen Abstand (z.B. jährlich) den Umsetzungsstand der Maßnahmen zu überprüfen. Eine rein schriftliche Abfrage ist bei der Gebietsgröße und Komplexität wenig zielführend. Vielmehr hat sich das Format der fachdienstübergreifenden Begleitgruppe in einem Workshopformat bewährt. Diese hat im Rahmenplanverfahren bereits zwei Mal getagt und wichtige fachliche Beiträge in den Prozess getragen. Der Termin wird federführend durch den Fachdienst Ortsteil- und Regionalentwicklung in Zusammenarbeit mit dem Sanierungsträger vor- und nachbereitet. Folgende Inhalte sind zu erarbeiten:

- Überprüfung Maßnahmenstand auf Erfolgsfaktoren, Verzögerungsgründe oder Hemmnisse
- Modifizierungs- oder Streichungsvorschlägen für überholte Maßnahmen
- Fahrplan und Maßnahmenpriorisierung für das jeweilige kommende Jahr (u.a. Verbindlichkeit in Bezug auf Ressourcen)

Projekthomepage zur kontinuierlichen Information und Dokumentation

Das gesamte Verfahren, Projekterfolge, anstehende Projekte, aber auch Informationen für Eigentümer*innen oder mögliche Projektpartner*innen müssen regelmäßig auf der Gemeindehomepage eingestellt und aktualisiert werden. Zudem können besondere Beiträge über SocialMedia verbreitet werden. Eine fortlaufende Dokumentation der Projekte an einem Ort ist auch im Hinblick auf den Verfahrensabschluss (Abrechnung der Fördermittel mit der NBank) eine wichtige Aufgabe. Dabei kann die kontinuierliche Onlinepflege hilfreich sein.