

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept

Ortskern Hollage



Impressum

Herausgeber

Gemeinde Wallenhorst
Fachbereich Planen Bauen Umwelt
Rathausallee 1
49134 Wallenhorst

Ansprechpartnerin

Frau Broxtermann
Fachbereichsleiterin Planen Bauen Umwelt
E broxtermann@wallenhorst.de
T 05407 888-600

Bearbeitung

BauBeCon Sanierungsträger GmbH
Anne-Conway-Str. 1
28359 Bremen

Frau Matthes
Frau Schnakenberg
Frau Mertsch
Frau Schmidt

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkungen	— 2
Anlass	— 3
Rechtliche Rahmenbedingungen	— 3
Aufbau	— 5
TEIL I ÜBERGEORDNETE BETRACHTUNG	— 10
1 Lage und Topographie	— 11
2 Siedlungsstruktur und historische Entwicklung	— 12
3 Raumordnerische, landesplanerische und zentralörtliche Einordnung	— 13
3.1 Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)	— 13
3.2 Regionales Raumordnungsprogramm Osnabrück (RROP)	— 13
3.3 Regionale Handlungsstrategie 2021-2027 Weser-Ems (RHS)	— 14
3.4 Wohnraumversorgungskonzept Landkreis Osnabrück (2017)	— 15
4 Gesamtgemeindliche Planungen	— 16
4.1 Klimaschutzkonzept (2013)	— 16
4.2 Verkehrsentwicklungsplan (2014)	— 17
4.3 Radverkehrskonzept als Klimaschutzteilkonzept (2019)	— 17
4.4 Fortschreibung Einzelhandelskonzept (2018)	— 19
4.5 Spielplatzkonzept (2017)	— 19
5 Verkehrliche Anbindung	— 20
5.1 Flugverkehr	— 20
5.2 Wasserstraßen	— 20
5.3 Motorisierter Verkehr	— 20
5.4 Schienenverkehr	— 20
5.5 Öffentlicher Personennahverkehr	— 20
5.6 Radverkehr	— 22
6 Bevölkerungsstruktur	— 23
6.1 Bevölkerungsentwicklung	— 23
6.2 Einwohnerdichte	— 24
7 Wirtschaft und Beschäftigung	— 26
8 Bildung, Kultur und Soziales	— 27
8.1 Bildungseinrichtungen	— 27
8.2 Soziales und Vereinskultur	— 28
8.3 Kirche	— 28
8.4 Freizeit	— 28
TEIL II BESTANDSAUFNAHME ORTSKERN HOLLAGE	— 32
9 Größe, Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes	— 34
10 Planerische Rahmenbedingungen	— 35
10.1 Flächennutzungsplan (2015)	— 35
10.2 Bebauungspläne	— 35
11 Naturräumliche Einbettung	— 36
11.1 Tourismus, Freizeit und Erholung in unmittelbarer Umgebung von Hollage	— 36
12 Verkehr	— 38
12.1 Überörtliche und innerörtliche Straßen	— 38
12.2 Ruhender Verkehr	— 40
12.3 ÖPNV	— 42
12.4 Radwegenetz	— 42
12.5 Fußwege	— 42

13 Gebäudenutzungen im Erdgeschoss	— 44
14 Frei- und Grünräume	— 48
14.1 Grünflächen (gestrichelte Linien)	— 48
14.2 Aufenthaltsräume	— 50
14.3 Identitätsstiftende Elemente	— 54
14.4 Orientierung und Information	— 54
15 Flächen im Eigentum der Gemeinde Wallenhorst	— 54
TEIL III STÄDTEBAULICHE MISSSTÄNDE	— 56
16 Akteursbeteiligung nach § 137 und § 139 BauGB	— 57
16.1 Information der Öffentlichkeit und der Betroffenen	— 57
16.2 Beteiligung der von der Sanierung betroffenen Personen und der Öffentlichkeit	— 57
16.3 Beteiligung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Autobahn GmbH des Bundes	— 59
16.4 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	— 59
17 Städtebauliche Missstände	— 59
17.1 Bewertungskriterien für städtebauliche Missstände	— 59
17.2 Methodik	— 60
17.3 Substanzielle Missstände	— 62
17.4 Strukturelle Missstände	— 62
17.5 Funktionale und gestalterische Missstände im Freiraum	— 70
TEIL IV SWOT-ANALYSE	— 76
TEIL V ERNEUERUNGSKONZEPT	— 80
19 Sanierungsziele	— 82
20 Maßnahmenkonzept	— 82
20.1 Verkehrliche Maßnahmen	— 84
20.2 Freiraumplanerische Maßnahmen	— 87
20.3 Gebäudebezogene Maßnahmen	— 89
TEIL VI UMSETZUNG	— 92
21 Städtebauförderung	— 93
21.1 Das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“	— 93
22 Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes	— 96
23 Wahl des Sanierungsverfahrens	— 96
24 Kosten- und Finanzierungsübersicht	— 98
Literaturverzeichnis + Quellen der Abbildungen	— 102
Anhang	— 110

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1 | Die Autobahn A 1 zieht sich – südöstlich des Ortsteils Wallenhorst und südlich des Ortsteils Hollage – quer durch das Gemeindegebiet
- Abb. 2 | Wallenhorst im regionalen Kontext
- Abb. 3 | Lage des Natur- und Geopark TERRA.vita in Deutschland
- Abb. 4 | Topografische Karte Wallenhorst, Höhe, Relief
- Abb. 5 | Informationstafel „Alte Eiche an der Adenauerallee“ in Hollage
- Abb. 6 | Blick auf Hollage 1961
- Abb. 7 | Ausschnitt/Auszug aus dem RROP
- Abb. 8 | Ausschnitt/Auszug aus dem LROP
- Abb. 9 | Handlungsbedarf Radverkehrskonzept
- Abb. 10 | Möglicher Rückbau einiger Spielplätze
- Abb. 11 | Busliniennetzplan Wallenhorst im regionalen Kontext
- Abb. 12 | Busliniennetzplan Ortslinien Wallenhorst
- Abb. 13 | Radverkehrsnetz, 2019
- Abb. 14 | Radroute „Rund um Wallenhorst“
- Abb. 15 | Bevölkerungsentwicklung zwischen 1968-2020
- Abb. 16 | Natürliches Bevölkerungssaldo und Wanderungssaldo zwischen 2000-2020
- Abb. 17 | Einwohnerdichte Deutschland und Gemeinde Wallenhorst , 2019
- Abb. 18 | Faktor Arbeitsplatzzentralität in der Gemeinde Wallenhorst und Umgebung, 2019
- Abb. 19 | Anteile der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in den Wirtschaftsbereichen, 2021
- Abb. 20 | Anteil der Arbeitslosen an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, 2006-2019
- Abb. 21 | Wanderrouten vom Heimathaus Hollager Hof V. 1656 e.V.
- Abb. 22 | Das Untersuchungsgebiet im räumlichen Kontext
- Abb. 23 | Grenzen und Größe des Untersuchungsgebietes und des erweiterten Betrachtungsraumes
- Abb. 24 | Der Hollager Ortskern im räumlichen Kontext
- Abb. 25 | Auszug FNP Ortskern Hollage (2015)
- Abb. 26 | Übersicht B-Pläne Ortskern Hollage
- Abb. 27 | Naturräumliche Einbettung, 2021
- Abb. 28 | Bestandsaufnahme: Verkehr, 2021
- Abb. 29 | Prognose 2030: KFZ/ 24h + Güterverkehr-Anteil in %, Stand 2014
- Abb. 30 | Radverkehrsmengen (Räder/24h) und Anteil am Gesamtverkehr, 2014
- Abb. 31 | Bestandsplan Radverkehrsführungen, 2019 (Stand: 2014)
- Abb. 32 | Kritische KFZ-Mengen, 2014
- Abb. 33 | Parkplatz und Garagenhof für die Reihenhäuser an der Kurt-Schumacher-Straße
- Abb. 34 | Bushaltestelle im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes
- Abb. 35 | Hollager Straße in der Ortsmitte : ein vom MIV geprägter Freiraum
- Abb. 36 | Kreisel Hollager Straße/ Fürstenaue Weg
- Abb. 37 | Bestandsaufnahme: Gebäudenutzungen im Erdgeschoss, 2021
- Abb. 38 | Erdgeschossnutzungen und räumliche Abgrenzung des Nahversorgungsbereiches im Jahr 2017 (CIMA, 2018, 71)
- Abb. 39 | Bäckerei im Wohngebäude Hollager Straße 116 am Rand des Nahversorgungsbereiches
- Abb. 40 | Einzelhandelszeile Hollager Str. 138; Baustelle am linken Bildrand neben der Bäckerei Strößner
- Abb. 41 | Nahversorgungsbereich Hollager Straße - links Ladenzeile; Hintergrund Kirche; rechts Schule, Vorplatz; Mitte Bushaltestelle
- Abb. 42 | Wohnungsleerstand Kurt-Schumacher-Straße 65
- Abb. 43 | Leerstand mit absehbarer Nachnutzung Hollager Straße 115
- Abb. 44 | Bestandsaufnahme: Öffentlicher Raum, 2021
- Abb. 45 | Waldstück nördlich des Sportplatzes
- Abb. 46 | Friedhofgelände
- Abb. 47 | Waldstück In den Dillen (östlich)
- Abb. 48 | Eingang zum Waldstück südlich des Friedhofs
- Abb. 49 | Weitläufiger Spielplatz Alfred-Delp-Straße
- Abb. 50 | Spielplatz Liebigstraße
- Abb. 51 | Kleiner Spielplatz vor der Ladenzeile Am Josefsplatz
- Abb. 52 | Alte Eiche in der Adenauer Allee
- Abb. 53 | Aushang des Heimathaus Hollager Hof von 1656 e.V. am Vorplatz der Schule
- Abb. 54 | Findling im Ortskern: Heimatverein Hollage
- Abb. 55 | Öffentlicher Bücherschrank am Vorplatz der Schule

Abb. 56 | Ausgeschilderte Wanderroute Hollager Berg am Vorplatz der Schule
Abb. 57 | Wanderroutenbeschilderung am südlichen Zugang zur Sportanlage
Abb. 58 | Skulptur und Mast am Josefsplatz
Abb. 59 | „Informationshaltestelle“ Programm KAB St. Josef
Abb. 60 | Andachtshäusschen an der Fiestelerstraße
Abb. 61 | Weltkugel vor der Schule
Abb. 62 | Platz vor der Schule
Abb. 63 | Platz an der Ecke Herderstraße/ Goethestraße
Abb. 64 | Bestandsaufnahme: Öffentlicher Raum, 2021
Abb. 65 | Eindrücke der Beteiligungsveranstaltung im Hollager Hof am 31.03.2022
Abb. 66 | Substanzielle Missstände, 2021
Abb. 67 | Substanzschäden an Baumeinfassung im Bereich Hollage Straße 128
Abb. 68 | Substanzschäden Seitenarm Hollager Straße
Abb. 69 | Substanzschäden Fiesteler Straße Detail
Abb. 70 | Gestalterische Defizite und hoher Sanierungsbedarf Hollager Straße 156
Abb. 71 | Substanzschäden Fiesteler Straße
Abb. 72 | Substanzschäden Seitenanlagen Hollager Straße
Abb. 73 | Substanzschäden an Garagenkomplexen- hier im Bereich Kurt-Schumacher-Straße
Abb. 74 | Substanzschäden im Bereich der Einmündung Herderstraße in die Hollager Straße
Abb. 75 | Substanzschäden Egbersstraße
Abb. 76 | Substanzschäden Bismarckstraße Ecke Fiesteler Straße
Abb. 77 | Gestalterische Defizite Berstraße 1A
Abb. 78 | Substanzschäden und gestalterische Defizite Hollager Straße 109
Abb. 79 | Strukturelle Missstände, 2021
Abb. 80 | Gehweg der Fiesteler Straße ist durch Treppenanlage des Mehrfamilienhauses Adenauer Allee 9-13 unterbrochen
Abb. 81 | Treppen vor Hollager Straße 124
Abb. 82 | Gehweg ist durch Parkbuchten unterbrochen vor Hollager Straße 138
Abb. 83 | Engstelle im Gehweg Hollager Straße 121
Abb. 84 | Treppen vor Hollager Straße 124
Abb. 85 | E-Scooter-Fahrer weicht aufgrund des unterbrochenen Gehweges auf die Landesstraße L109/ Hollager Straße aus
Abb. 86 | Kaum erkennbarer Fußgängerüberquerungsbereich im Bereich des Kreisverkehrs
Abb. 87 | Unklare Zonierung der Seitenanlagen Hollager Straße | Radfahrer auf der Fahrbahn + fast leere Parkstreifen
Abb. 88 | Fehlende abgesenkte Bordsteine an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/ Bismarckstraße
Abb. 89 | Schlechte Einsehbarkeit und keine gesicherte Überquerung an der Hollager Straße im Bereich der östlichen Bushaltestelle
Abb. 90 | Unklare Zonierung der Seitenanlagen Hollager Straße
Abb. 91 | Nicht mehr zeitgemäße Bordsteinabsenkung: hier im Bereich Bismarckstraße/ Hollager Straße
Abb. 92 | Funktionale und gestalterische Missstände, 2021
Abb. 93 | Verwahrloste Spielflächen: Mehrfamilienhaus Adenauer Allee 9-13
Abb. 94 | Hochversiegelter und ungestalteter privater Parkplatz an der Rückertstraße
Abb. 95 | Negativ prägendes Wohnumfeld und potentieller Angstraum: Garagenhof In den Dillen
Abb. 96 | Verwahrloste Spielflächen: Mehrfamilienhaus In den Dillen 13-17
Abb. 97 | Hochversiegeltes Wohn- bzw. Geschäftsumfeld Liebigstraße 2
Abb. 98 | Negativ geprägtes Wohn- bzw. Geschäftsumfeld: Mülltonnen und Anlieferungsbereich Supermarkt
Abb. 99 | Kiesvorgarten Liebigstraße 14
Abb. 100 | Kiesvorgarten Mehrfamilienhaus Hollager Straße 158 direkt am Ortseingang
Abb. 101 | Potentieller Angstraum: Tiefgarage Mehrfamilienhaus Adenauer Allee 9-13
Abb. 102 | Versiegeltes und ungestaltetes Dach der Tiefgarage Mehrfamilienhaus Adenauer Allee 9-13
Abb. 103 | Unattraktive Spiel- und Aufenthaltsflächen Am Josefsplatz
Abb. 104 | Gering gestalteter Grünbereich Herderstraße Ecke Goethestraße
Abb. 105 | Informeller Eingang von Parkplatz zum Waldstück südlich des Friedhofs
Abb. 106 | Unattraktive Spiel- und Aufenthaltsflächen Am Josefsplatz
Abb. 107 | Unattraktiver Spielbereich am Spielplatz Alfred-Delp-Straße
Abb. 108 | Lediglich informelle Trampelpfade durchziehen das Waldstück südlich des Friedhofs
Abb. 109 | Ungestalteter Eingang zum Waldstück In den Dillen/ Bergstraße
Abb. 110 | Ungestalteter Eingang zu Waldstück In den Dillen
Abb. 111 | Einzige Beschilderung zum Waldstück nördlich der Sportanlage von Hollage
Abb. 112 | Stark überwuchertes Waldstück In den Dillen
Abb. 113 | Leitziele räumlich dargestellt, 2021
Abb. 114 | Maßnahmenkonzept, 2021
Abb. 115 | Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes und des Fördergebietes

Vorbemerkungen

| Anlass

Lebendige und identitätsstiftende Stadt- und Ortsteilzentren haben eine herausragende Bedeutung für die Zukunft unserer Städte und Gemeinden. Sie sind u. a. Versammlungsort, Begegnungsort unterschiedlicher Kulturen und verschiedener sozialer Strukturen sowie Versorgungszentrum für die ansässige Wohnbevölkerung.

Aufgrund des schnellen und starken Wachstums deutscher Großstädte erhöht sich der Wohnungsdruck auch in ihren Einzugsgebieten, im sogenannten „Speckgürtel“. Mit dem Siedlungswachstum im „Speckgürtel“ gehen Investitionen in den Ausbau der verkehrlichen und sozialen Infrastruktur sowie der Nahversorgungsbereiche zur nachhaltigen Sicherung der Daseinsvorsorge einher. Parallel dazu vollzieht sich der demografische Wandel hin zu einer alternden Bevölkerung, dessen Auswirkungen insbesondere in ländlichen Gebieten zu spüren sind. Im Zuge des gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und technischen Wandels, insbesondere der Entwicklung zur Informationsgesellschaft und der Digitalisierung, sowie des Klimawandels, besteht in Kommunen erheblicher Anpassungsbedarf. Die zentralen Versorgungsbereiche müssen sich auf die veränderten Bedingungen und Anforderungen einstellen, damit Ortskerne weiterhin ihren unerlässlichen Beitrag für zukunftsfähige Gemeinden leisten können.

Der Ortskern von Hollage, der einwohnerstärkste Ortsteil der Gemeinde Wallenhorst ist aufgrund seiner Nähe zu und sehr guten Straßenanbindung an die Stadt Osnabrück mit den Auswirkungen eines raschen Siedlungswachstums, des steigenden Verkehrsaufkommens und des demografischen Wandels konfrontiert. Der Klimawandel stellt die Gemeinde zudem vor neue Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt.

Als Landesstraße und Bedarfsumleitungstrecke der Autobahn ist die stark befahrene L 109 „Hollager Straße“ Verkehrsader des Hollager Ortskerns. Gleichwohl ist sie eine **räumliche und gefühlte Barriere** und dadurch das **größte Entwicklungshemmnis**.

Das rasche Siedlungswachstum von Hollage in den 1960er und 1970er Jahren und die stetige Erweiterung weiterer Wohngebiete unterlagen keiner integrierten Verkehrsplanung zur Entwicklung eines attraktiven und erlebbaren Ortskerns und hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs. Der Ortskern heute gleicht vielmehr einer autogerechten Siedlung mit **wenig Raum für Zufußgehende, Radfahrende und Aufenthaltsqualität**. Erschwerend hinzu kommen **erhebliche Barrieren für mobilitätseingeschränkte Menschen** im öffentlichen Raum. Die **geringe Gestaltung von Freiflächen** lässt darüber hinaus **potentielle Angsträume** entstehen. Zudem bestehen an **diversen Gebäuden gestalterische Defizite** und ein **hoher Sanierungsbedarf**. Die wenig attraktive Ortsmitte macht sich in **Leerständen** und aus der Wahrnehmung heraus **häufig wechselnden Besitzern gewerblicher Immobilien** bemerkbar.

Für **Jugendliche und junge Erwachsene** gibt es in Hollage nur **wenig Angebote**. Die Beschaffenheit des Ortskerns lässt **kaum Raum für Begegnungen**. Die vom Siedlungswachstum verschonten **Grünflächen** im Siedlungskern sind ebenso **wenig erlebbar gestaltet**. Sie sind zudem **kaum** mit dem **stark versiegelten Siedlungsraum** und der angrenzenden Landschaft **vernetzt**.

Die oben aufgeführten Problemlagen brachten die Gemeinde in ihre aktuelle städtebauliche, soziale und wirtschaftliche Schiefelage. Die erforderlichen planerischen und organisatorischen Maßnahmen, wie z. B. eine integrierte Rahmenplanung zur Umgestaltung der Hollager Straße, Erneuerung der Seitenanlagen der Hollager Straße, Ergänzung von Straßenbegrünung, Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum, Nutzungsdifferenzierung und Gestaltung von Freiflächen sowie Ausbildung der Ortsmitte, übersteigen die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Wallenhorst bei weitem. Zur Revitalisierung der anhaltenden und neu entstandenen Problemlagen stellt die Gemeinde einen Antrag zur Aufnahme in die Städtebauförderung.

| Rechtliche Rahmenbedingungen

Die Kulisse der Städtebauförderungsprogramme von Bund und Ländern wurde überarbeitet und

neustrukturiert. Beginnend mit dem Programmjahr 2020 reduzierten sich die bisher sechs Förderprogramme auf die drei folgenden Programmkomponenten mit jeweils anderen Schwerpunktthemen:

„Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Stadt- und Ortskerne“

Anpassung, Stärkung, Revitalisierung und Erhalt von Stadt- und Ortskernen, historischen Altstädten, Stadtteilzentren und Zentren in Ortsteilen, Profilierung und Standortaufwertung sowie Erhalt und Förderung der Nutzungsvielfalt, um diese zu attraktiven und identitätsstiftenden Standorten für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur zu entwickeln.

„Sozialer Zusammenhalt – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten“

Stabilisierung und Aufwertung von Stadt- und Ortsteilen, die auf Grund der Zusammensetzung und wirtschaftlichen Situation der darin lebenden und arbeitenden Menschen erheblich benachteiligt sind (vgl. § 171 e BauGB). Damit soll ein Beitrag zur Erhöhung der Wohn- und Lebensqualität und Nutzungsvielfalt, zur Integration aller Bevölkerungsgruppen und zur Stärkung des Zusammenhalts in der Nachbarschaft geleistet werden.

„Wachstum und nachhaltige Erneuerung – Lebenswerte Quartiere gestalten“

Bewältigung des wirtschaftlichen und demographischen Wandels in Gebieten, die von erheblichen städtebaulichen Funktionsverlusten und Strukturveränderungen betroffen sind. Die Städte und Gemeinden sollen frühzeitig in die Lage versetzt werden, sich auf Strukturveränderungen und auf die damit verbundenen städtebaulichen Auswirkungen einzustellen. Ziel ist, das Wachstum und die nachhaltige Erneuerung dieser Gebiete zu fördern, um sie zu lebenswerten Quartieren zu entwickeln.

Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)

Gemäß Verwaltungsvereinbarung (VV) der Städtebauförderung von 2021 ist die Grundvoraussetzung zur Anmeldung einer städtebaulichen Gesamtmaßnahme zur Aufnahme in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen die Vorlage eines unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger entwickelten Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK), in dem Ziele und Maßnahmen im Fördergebiet dargestellt werden.

Das ISEK dient der Entwicklung eines umfassenden Handlungsansatzes für die integrierte Entwicklung eines ausgewählten Teilgebietes. Die Bezeichnung „integriert“ bezieht sich auf räumliche, thematische und partizipatorische Aspekte. Das Dokument hat rechtlich gesehen einen informellen Charakter. In Punkt 4 (2) der niedersächsischen Städtebauförderungsrichtlinie R-StBauF von 2015 werden die Anforderungen an ein (fördergebietsbezogenes) Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept festgelegt.

Wesentliche Kriterien sind eine **aktive Bürgerbeteiligung**, die **Einbettung in ein gesamtstädtisches Konzept** sowie die **Abstimmung mit regionalen Strategien**. Inhaltlich sind aus einer thematischen **Bestandsanalyse** und einem darauf aufbauenden **Stärken-Schwächen-Profil** Ziele und **Leitlinien** abzuleiten, **Handlungsfelder** darzustellen und **Maßnahmen** zu entwickeln. Ein weiterer Baustein ist die Erstellung einer **Kosten- und Finanzierungsübersicht**. Anforderungen an **Barrierefreiheit** und den **Klimaschutz** sind zu erfüllen und die **Aktualität** des Konzeptes ist sicherzustellen.

Das hier vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept trägt diesen Anforderungen Rechnung.

Vorbereitende Untersuchungen (VU)

Darüber hinaus ist je nach anschließender Gebietskulisse die Vorlage von Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB erforderlich. Im vorliegenden ISEK ist die Darstellung und Struktur der zentralen analytischen Inhalte so angelegt, dass sie den Anforderungen an Vorbereitende

5 | ISEK- Gemeinde Wallenhorst- Ortskern Hollage

Untersuchungen (gem. §141 BauGB) grundsätzlich genügt.

Das Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems fordert zwei getrennte Dokumente – ISEK und VU – auf aktuellem Stand. Eine entsprechende Aufbereitung als Beurteilungsgrundlage über die Notwendigkeit einer Sanierung erfolgt daher in einem separaten Dokument (Gemeinde Wallenhorst, Vorbereitende Untersuchungen Ortskern Hollage). Im Sinne der Arbeits- und Kosteneffizienz sind Teile der Dokumente deckungsgleich.

| Aufbau

In **Teil I** erfolgt die Betrachtung der auf den Siedlungsraum Hollage wirkenden übergeordneten Planungen und Strategien sowie planerischen Aspekten, wie die verkehrliche und soziale Infrastruktur sowie die demografische Entwicklung der Gemeinde Wallenhorst.

In **Teil II** wird der Bestand des Untersuchungsgebietes Ortskern Hollage und der Grünflächen in dem erweiterten Betrachtungsraum analysiert.

In **Teil III** sind die städtebaulichen Missstände, abgeleitet von der vorangestellten Bestandsanalyse und übergeordneten Betrachtung sowie der intensiven Beteiligung der Öffentlichkeit und der betroffenen Träger öffentlicher Belange, zusammengefasst.

Teil IV stellt mit einer SWOT-Analyse Stärken, Schwächen, Risiken und Chancen der Siedlungsentwicklung des Hollager Ortskerns gegenüber.

In **Teil V** werden das Erneuerungskonzept mit den Sanierungszielen und dem Maßnahmenkonzept zur Behebung der zuvor dargestellten städtebaulichen Missstände vorgestellt.

In **Teil VI** werden die dargelegten Maßnahmen zur Umsetzung des Erneuerungskonzeptes in eine Kosten- und Finanzierungsübersicht überführt. Zudem werden die Festlegung eines Sanierungsgebietes, die Auswahl des Verfahrens sowie die Anmeldung in die Städtebauförderung empfohlen.

TEIL I ÜBERGEORDNETE BETRACHTUNG	10
TEIL II BESTANDSAUFNAHME ORTSKERN HOLLAGE	32
TEIL III STÄDTEBAULICHE MISSSTÄNDE	56
TEIL IV SWOT-ANALYSE	76
TEIL V ERNEUERUNGSKONZEPT	80
TEIL VI UMSETZUNG	92
Literaturverzeichnis + Quellen der Abbildungen	102
Anhang	110



NDS

NRW

Halen (Lotte)

Dörnte

Hollage

Brockhausen

Wallenhorst

NDS

NRW



Vor dem Bruche

Kuhkamp

Ostenort

Rulle

Lechtingen

Gruthügel



BRAMSCHÉ

ACHMER

Holling

Wallenhorst

EVERS-BURG

OSNABRÜCK

Hasbergen

Abb. 1 | Die Autobahn A 1 zieht sich – südöstlich des Ortsteils Wallenhorst und südlich des Ortsteils Hollage – quer durch das Gemeindegebiet

TEIL I ÜBERGEORDNETE BETRACHTUNG

1 | Lage und Topographie

Die Gemeinde Wallenhorst liegt im niedersächsischen Landkreis Osnabrück zwischen der nördlich gelegenen Stadt Bramsche und der südlich gelegenen Stadt Osnabrück. Im Osten grenzt die Gemeinde Belm und im Westen die Gemeinde Lotte (Nordrhein-Westfalen) an die Gemeinde Wallenhorst.

Wallenhorst ist Teil des ca. 1550 km² großen Natur- und Geopark TERRA.vita, der sich im Südwesten Niedersachsens und Nordosten Nordrhein-Westfalens über die Ankumer Höhe, das Wiehengebirge und den nördlichen Teutoburger Wald erstreckt. Am westlichen Gemeinderand fließen sowohl die Hase, die in Teilen die Landesgrenze zwischen Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen markiert, als auch der Stichkanal Osnabrück zwischen dem Osnabrücker Hafen und der Stadt Bramsche, wo er in den Mittellandkanal fließt.

Die Ortsteile Wallenhorst, Lechtingen und Rulle liegen vorwiegend auf einer Höhe von über 80 bis etwa 100 m ü. NHN. Der Ortsteil Hollage liegt in großen Teilen auf einer Höhe von etwa 60 m ü. NHN. Im Süden des Ortskerns von Hollage liegt der Hollager Berg, wodurch sich das Gelände des Ortskerns in Richtung Süden erhöht.



Abb. 2 | Wallenhorst im regionalen Kontext



Abb. 3 | Lage des Natur- und Geopark TERRA.vita in Deutschland

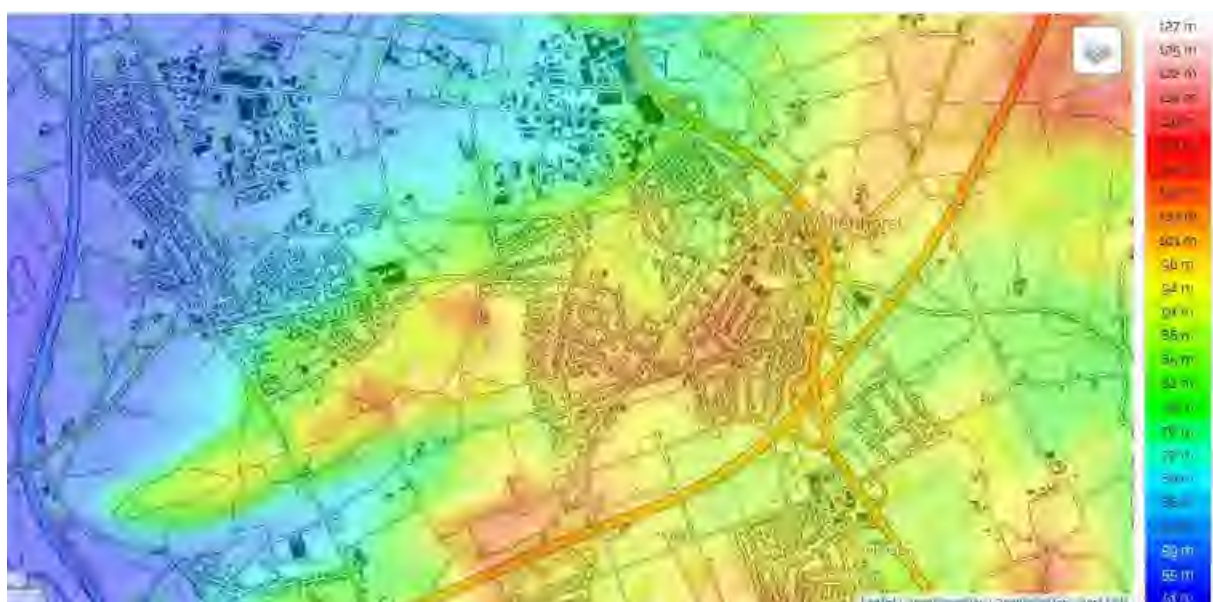


Abb. 4 | Topografische Karte Wallenhorst, Höhe, Relief

2 | Siedlungsstruktur und historische Entwicklung

Die erste urkundliche Erwähnung von Wallenhorst erfolgte um 851 nach Christus als im Zusammenhang mit der Übertragung der Gebeine des Heiligen Alexanders von Rom nach Wildeshausen ein Mann aus dem Ort Wallenhorst durch die Heilkraft des toten Märtyrers sein Augenlicht zurückerlangte. Das „Alte Dorf“ gilt als ältester Teil von Wallenhorst. Es liegt östlich des heutigen Zentrums. Auf dem Gelände des Meyerhofs soll ein vorchristliches Heiligtum aus dem 8. Jahrhundert existiert haben. Um 800 nach Christus wurde dieses Fundament teilweise für den Bau der Alten St.-Alexander-Kirche genutzt. Ende des 19. Jahrhunderts wurde die Neue St.-Alexander-Kirche auf dem Bockholt, einem ehemaligen Versammlungsplatz der Stiftsstände des Fürstbistums Osnabrück im 15. und 16. Jahrhundert errichtet. In diesem Zuge verlagerte sich das Zentrum Wallenhorsts nach Westen hin zum „Neuen Dorf“. Das „Alte Dorf“ bewahrt seinen ländlich geprägten Charakter bis heute (vgl. Wikipedia, o.J.).

Zwischen dem 11. und 13. Jahrhundert wurden die Orte Hollage, Lechtingen und Rulle, die damals noch Bauernschaften waren, erstmalig urkundlich erwähnt. Bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts hinein waren die vier Gemeinden landwirtschaftlich geprägt. In erster Linie im Bereich des Piesberges fanden sich bis dahin weitere Erwerbsmöglichkeiten (vgl. BauBeCon, 2008: 12)

Bei der Betrachtung der dokumentierten Bevölkerungszahlen seit den 1960er Jahren wird ein signifikantes Wachstum bis in die 1980er Jahre deutlich. Von 1961 bis 1973 hat sich die Einwohnerinnen- und Einwohnerzahl von knapp unter 10.000 auf über 15.000 erhöht, bis sie schließlich im Jahr 1985 die 20.000er Marke erreicht. Von da an steigt die Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohnern (mit wenigen Ausnahmen) stetig, jedoch deutlich langsamer an (vgl. LSN, 2021).

Nach dem zweiten Weltkrieg kam es zu städtebaulichen Umstrukturierungsprozessen, sodass neue Siedlungsgebiete entstanden. Neben einer steigenden Bewohnerschaft entstanden notwen-

dige neue Versorgungsanlagen im privaten und öffentlichen Bereich (vgl. BauBeCon, 2008: 12).

Die Einheitsgemeinde Wallenhorst ist mit der niedersächsischen Gebietsreform 1972 aus den ehemals selbstständigen Gemeinden Wallenhorst, Hollage, Lechtingen und Rulle entstanden. Diese vier bilden seitdem die Ortsteile der Gemeinde Wallenhorst auf einer Gesamtfläche von ca. 47 km² mit insgesamt rund 22.900 Einwohnerinnen und Einwohnern (Stand 31.12.2020 (vgl. LSN, 2021)). Hollage ist mit über 9.500 Einwohnerinnen und Einwohnern der größte Ortsteil. Die übrige Einwohnerschaft verteilt sich aktuell im gleichmäßigen Umfang auf die drei Ortsteile Wallenhorst, Lechtingen und Rulle (vgl. Gemeinde Wallenhorst [2]).



Abb. 6 | Blick auf Hollage 1961



Abb. 5 | Informationstafel „Alte Eiche an der Adenauerallee“ in Hollage

3 | Raumordnerische, landesplanerische und zentralörtliche Einordnung

3.1 | Landes-Raumordnungsprogramm Niedersachsen (LROP)

Im Niedersächsischen Landesraumordnungsprogramm (LROP) sind die Ziele und Grundsätze für die weitere Entwicklung des Landes Niedersachsen und seiner Teilräume benannt. Das LROP dient als übergeordnete Planung für alle weiteren konkretisierenden Planungen. Im LROP werden u.a. die Ober- und Mittelzentren festgelegt. Die Grundzentren hingegen werden im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP, siehe folgendes Kapitel) der Landkreise festgelegt. Im Folgenden werden wichtige Festlegungen aus dem LROP in seiner aktuell gültigen Fassung der Neubekanntmachung der Verordnung (LROP-VO) vom 26.09.2017 dargelegt.

Die Gemeinde Wallenhorst liegt zwischen dem Oberzentrum Osnabrück und dem Mittelzentrum Bramsche. Südöstlich von Wallenhorst befindet sich ein Gebiet mit der Funktion Trinkwassergewinnung. Nordöstlich der Gemeinde erstrecken sich drei Gebiete zur Rohstoffgewinnung. Ergänzend verläuft zwischen Bramsche und Wallenhorst sowie östlich von Wallenhorst ein Vorranggebiet Schifffahrt, welches mit dem Vorranggebiet Seehafen/ Binnenhafen nordwestlich von Osnabrück verbunden ist.

3.2 | Regionales Raumordnungsprogramm Osnabrück (RROP)

Wallenhorst ist im Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) des Landkreises Osnabrück aus dem Jahr 2004, mit den jeweiligen Teilfortschreibungen im Bereich Einzelhandel (2010) und Energie (2013), als Grundzentrum mit zentralen Einrichtungen zur Deckung des allgemeinen, täglichen Bedarfs ausgewiesen.

Verschiedene Grundzentren im Landkreis Osnabrück, darunter auch Wallenhorst mit dem Ortskern Hollage wurden „aufgrund ihrer besonders günstigen verkehrlichen Erschließung (im Bereich der Autobahn A 1 und dem geplanten Lückenschluss der A 33, der A 33 bzw. an der Bundesstra-



Abb. 8 | Ausschnitt/Auszug aus dem LROP

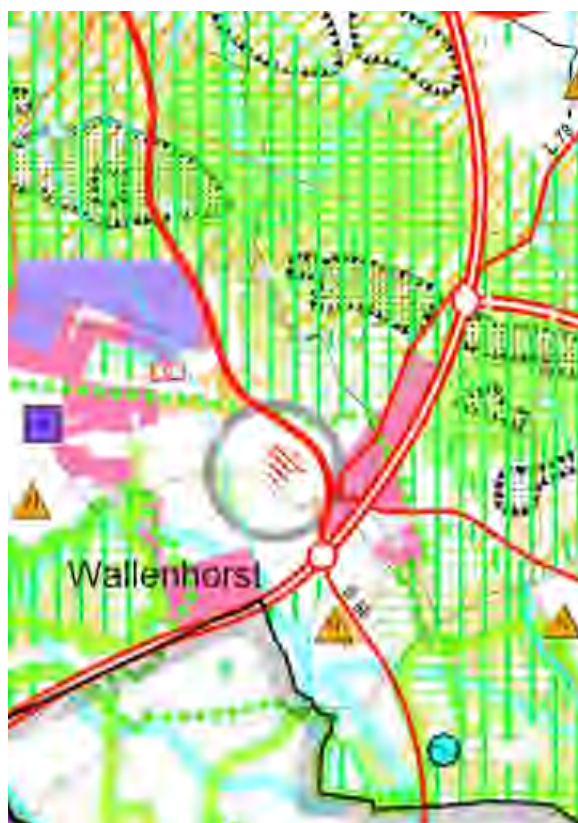


Abb. 7 | Ausschnitt/Auszug aus dem RROP

ße B 51)“ (Landkreis Osnabrück [1], 2004: 32-33) als besondere Schwerpunkte für die Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten festgelegt, wie folgendes Zitat weiter erläutert:

„Für die Gemeinde Wallenhorst wird neben der besonders günstigen Erschließung auch die Nachbarschaft zum Oberzentrum Osnabrück und zum Mittelzentrum Bramsche berücksichtigt. Ebenso sind auch die guten Ansiedlungsmöglichkeiten und die bereits gewachsenen Strukturen für Handwerk, Handel und Industrie im Gewerbepark Wallenhorst mit einbezogen“ (Landkreis Osnabrück [1], 2004: 34).

Generell sind nach dem LROP in erster Linie Ober- und Mittelzentren als geeignete Gemeinden festgelegt, in denen Wohn- und Arbeitsstätten schwerpunktmäßig gesichert und entwickelt werden sollen. „Die besonderen, vielfältigen Vorteile einer schwerpunktmäßigen Entwicklung für die Wirtschaft, Bevölkerung und Allgemeinheit entfalten sich erfahrungsgemäß erst ab einer gewissen Größenordnung der Siedlungen in vollem Maße“ (Landkreis Osnabrück [1], 2004: 32).

Wie bereits erwähnt wurde die Gemeinde Wallenhorst (mit Fokus auf die Arbeitsstätten im Ortsteil Hollage) trotz der Einordnung als Grundzentrum aufgrund der genannten besonderen Standortvorteile als Standort mit der Schwerpunktaufgabe Sicherung und Entwicklung von Arbeitsstätten klassifiziert.

Ergänzend wird der vordringliche Bedarf aus dem Bundesverkehrswegeplan des geplanten Ausbaus der B 68 zwischen Wallenhorst und Bramsche benannt.

3.3 | Regionale Handlungsstrategie 2021-2027 Weser-Ems (RHS)

Die Regionale Handlungsstrategie (RHS) für die Region Weser-Ems richtet sich nach den landespolitischen Zielsetzungen und verbindet diese mit den regionseigenen Herausforderungen. Die RHS wurde gemeinsam mit zentralen Akteurinnen und Akteuren sowie der interessierten Öffentlichkeit („bottom-up“-Ansatz) erarbeitet. Sie hat eine maßgebliche Bedeutung für die Bewertung von Förderprojekten mit regionaler Bedeutung im

Rahmen von EFRE, ESF und ELER. In der RHS Weser-Ems sind zehn strategische Handlungsfelder und dreizehn zugeordnete Entwicklungsziele benannt, die nachfolgend gelistet werden:

1. Wiederbelebung des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit und nach der Corona-Krise
2. Zukunftssicherung Bioökonomie u. a. durch nachhaltigen Ausgleich von Ökologie und Ökonomie
3. Zukunftssicherung der maritimen Wirtschaft u. a. durch nachhaltigen Ausgleich von Ökologie und Ökonomie
4. Zukunftssicherung der Energiewirtschaft
5. Stärkung und Zukunftssicherung der KMU-Struktur in allen Branchen wie z.B. Kunststoff, Logistik, Metall- und Maschinenbau, Luftfahrt, Gesundheitswirtschaft, Ernährungswirtschaft, Handwerk etc. in der Region
6. Zukunftssicherung Tourismus u. a. durch innovative Fortentwicklungen und durch Sicherung höchster Standards
7. Ansiedlung und Ausbau anwendungsorientierter Forschungsinstitute und gleichzeitige Stärkung und Professionalisierung des Wissenstransfers über projektspezifische Netzwerkbildung, Förderung der betrieblichen Innovation
8. Bedarfsgerechte Steigerung des Wissens- und Bildungsniveaus in der Region
9. Sicherstellung einer ausreichenden verkehrlichen und digitalen Infrastruktur im Ausgleich von Ökologie und Ökonomie, Förderung der CO²-reduzierten Mobilität
10. Bewältigung der Herausforderungen des Klimawandels, Senkung des CO²-Ausstoßes und Schutz der natürlichen Ressourcen Wasser, Boden und der Naturräume, Stärkung der Wasser- und Kreislaufwirtschaft

11. Innovative Bewältigung der sich aus dem demografischen Wandel und der ländlichen Struktur ergebenden Herausforderungen (Innovation in der Daseinsvorsorge)
12. Bestmögliche Integration von geflüchteten Menschen und von EU-Zuwanderern in die Gesellschaft und den Arbeitsmarkt
13. Ausbau und Modernisierung des kulturellen Erbes, und von Kultureinrichtungen, auch zur Verbesserung der Energieeffizienz

Kommunale Entwicklungskonzepte sind mit den strategischen Zielen der Region Weser-Ems in Einklang zu bringen. Die gelisteten Ziele fließen in das vorliegende ISEK ein.

3.4 | Wohnraumversorgungskonzept Landkreis Osnabrück (2017)

Vor dem Hintergrund des demographischen Wandels und der daraus resultierenden Herausforderungen für den Wohnungsmarkt in Osnabrück hat der Landkreis Osnabrück in Kooperation mit den inhaltlich betroffenen Fachdiensten, Vertreterinnen und Vertretern der kreisangehörigen Städte, Gemeinden und Samtgemeinden sowie der NBank im Jahr 2017 ein landkreisweites Wohnraumversorgungskonzept aufgestellt. Insbesondere durch die älter werdende Bewohnerschaft und den Wandel der gesellschaftlichen Werte (Ausdifferenzierung unterschiedlicher Familienbilder) ergeben sich für den Wohnungsmarkt Anpassungsbedarfe, wie beispielsweise der altersgerechte und barrierefreie Umbau von Bestandsgebäuden, die Schaffung neuer Angebotsformate, wie betreute Wohnformen, grundsätzlich preiswerter Wohnraum und neue Wohnungsgrößen.

„Es geht darum, die Struktur der lokalen Wohnungsmärkte so mitzugestalten, dass diese im Landkreis bzw. in den kreisangehörigen Städten, Gemeinden und Samtgemeinden für die kommenden Generationen auch weiterhin attraktiv, marktgerecht und im interkommunalen Wettbewerb konkurrenzfähig sind“ (Landkreis Osnabrück [2], 2017: 6).

Im Wohnraumversorgungskonzept werden zunächst die demographische Struktur inklusive der Alterung der Bevölkerung sowie der Haushaltsentwicklung mit den strukturellen Veränderungen hinsichtlich der Personenanzahl pro Haushalt analysiert. Anschließend erfolgt eine Darstellung der quantitativen Entwicklung von Angebot und Nachfrage sowie der qualitativen Entwicklungstendenzen auf dem Wohnungsmarkt. Es folgen die daraus resultierenden strukturellen Anpassungsbedarfe und entsprechende Handlungsempfehlungen mit ersten Ideen und Instrumenten zur Umsetzung der Ziele.

Folgende fünf Ziele und Handlungsfelder wurden entwickelt und mit entsprechenden Maßnahmenvorschlägen versehen:

- Strukturell vielfältiges und marktgerechtes Wohnungsangebot fördern
- Wohnungsneubau und-umbau in integrierten Lagen („mittendrin und gut versorgt“)
- Sozialgerechte Wohnraumversorgung sicherstellen
- Agieren mit Augenmaß
- Gemeindesteckbriefe und ToolBox Wohnen

Grundsätzlich wurde mit der Erstellung des Wohnraumversorgungskonzeptes die formelle Voraussetzung zur Inanspruchnahme der Fördermittel des Landes Niedersachsen für den sogenannten „sozialen Wohnungsbau“ erfüllt.

4 | Gesamtgemeindliche Planungen

Gemeindliche Planungen und Konzepte erweitern und vertiefen die Planungsinstrumente auf übergeordneter, Landes- und Landkreisebene. Eine Reihe von Konzepten, welche die Gemeinde Wallenhorst in den letzten Jahren erarbeiten ließ, bilden einen Handlungsrahmen für das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept. In diesem Kapitel werden die Inhalte der bestehenden aktuellen Konzepte zunächst zusammengefasst. Ihre Erkenntnisse und Handlungsempfehlungen werden mit denen des Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept verflochten.

4.1 | Klimaschutzkonzept (2013)

Die Gemeinde Wallenhorst hat im Jahr 2013 ein Integriertes Klimaschutzkonzept im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative der Bundesregierung mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (bis 2018 Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit) erarbeiten lassen.

Das Konzept beginnt mit der Darstellung der Ausgangssituation und Zielsetzungen sowie der Energie- und CO₂-Bilanz, führt die Potenziale der CO₂-Emissionsminderung sowie die Beteiligung von Akteurinnen und Akteuren zur Maßnahmenentwicklung an und schließt mit einem konkreten Maßnahmenprogramm zur Umsetzung der festgehaltenen Energie- und CO₂-Minderungspotenziale ab.

Als äußerst relevant wird die Kooperation mit dem Landkreis Osnabrück genannt, welcher selbst bereits 2010 ein Klimaschutzkonzept erstellen ließ und auf Landkreisebene Klimaschutzaktivitäten vorantreibt. Außerdem hat die Gemeinde Wallenhorst bereits bei der Erarbeitung des Maßnahmenprogramms verschiedene lokale und regionale Akteurinnen und Akteure im Rahmen unterschiedlicher Beteiligungsformen einbezogen. Darüber hinaus ergänzen gutachterliche Empfehlungen das Programm.

Dieses Programm vereint sowohl individuell auf die Gemeinde zugeschnittene Lösungen (z. B. CarSharing für Senioren) mit grundlegenden Akti-

vitäten im Zuge eines erfolgreichen Klimaschutzprozesses, wie beispielsweise eine Kampagne für Öffentlichkeitsarbeit. Die Maßnahmenvorschläge sind den folgenden übergeordneten Handlungsfeldern zugeordnet:

- Strukturübergreifende Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit
- Kommunale Gebäude und Gemeindeentwicklung
- Erneuerbare Energien und Energieversorgung/Energieerzeugung
- Energieeffizienz im privaten Gebäudebestand
- Wirtschaft/KMU
- Klimafreundliche Mobilität

Insgesamt wird ein Emissionsminderungspotenzial der bewertbaren Maßnahmen (16 von 41) auf ca. 3,2 Tsd. T CO₂ angeführt. Die größtmöglichen Minderungspotenziale der quantifizierbaren Maßnahmen ergeben sich vor allem im Bereich der Steigerung der Energieeffizienz im privaten Gebäudebestand, gefolgt von dem Bereich der kommunalen Gebäude- und Gemeindeentwicklung sowie der klimafreundlichen Mobilität.

„Dabei ist zu berücksichtigen, dass nur einem Teil der Maßnahmen eine eindeutige Emissionsreduktion zugeordnet werden kann, also nicht die komplett mögliche Minderung angezeigt wird. Darüber hinaus kann auch durch die nicht quantifizierbaren Maßnahmen CO₂ eingespart werden, so dass die Gesamteffekte des Maßnahmenkatalogs deutlich über dem oben genannten Wert liegen werden“ (Gertec, 2013: 118).

Folglich werden nach dem Konzept große Effekte hinsichtlich der CO₂-Minderung durch intensive Beratungskampagnen für spezifische Zielgruppen, wie den privaten Haushalten, erreicht.

In einem Zeit- und Finanzierungsplan wird für alle Maßnahmen der entsprechende finanzielle und personelle Aufwand dargestellt. In diesem Zuge wird die Relevanz der Beantragung eines Klimaschutzmanagers zur Koordinierung der Klima-

schutzaktivitäten, deutlich. Seit der Einstellung eines Klimaschutzmanagers im Jahr 2015 wurden bereits verschiedene Maßnahmen, wie die Entwicklung eines Radverkehrskonzeptes als Klimaschutzteilkonzept im Jahr 2019 (siehe Kapitel 4.3) umgesetzt und der fortlaufende Umsetzungsprozess des strategischen Ausbaus der Nahwärmenetze angestoßen.

4.2 | Verkehrsentwicklungsplan (2014)

Die Gemeinde Wallenhorst hat im Jahr 2014 einen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) auf Gemeindeebene mit dem Büro IPW Ingenieurplanung Wallenhorst in der Folge der Neuaufstellung des Flächennutzungsplans erarbeitet. Dies stellte sich als notwendig dar, da der bis dahin gültige Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 1994 nicht mehr aktuell war.

„Der Verkehrsentwicklungsplan liefert eine objektive Datengrundlage für aktuelle und künftige Fragestellungen im Verkehrssystem und darüber hinaus“ (IPW, 2014: 70). Der VEP wird als kommunaler Handlungsleitfaden für zukünftige Planungen (insbesondere bei Baugebietsausweisungen und weiteren verkehrswirksamen Einzelplanungen) angesehen, den es zu berücksichtigen gilt. Weiter wird im VEP konstatiert, dass der Plan nicht als „starres Gebilde“ anzusehen ist, sondern den jeweiligen Entwicklungen anzupassen ist. „Vielmehr müssen die Maßnahmen wiederholt kontrolliert und ggf. neuen Rahmenbedingungen angepasst werden“ (ebd.: 72). Daher wird lediglich von empfohlenen Maßnahmen gesprochen, die es in nicht innerhalb eines strikten Zeitfensters umzusetzen gilt. Als grober Richtwert wird ein Planungshorizont von 10 bis maximal 20 Jahren genannt.

In diesem Sinne wurde die verkehrliche Situation im Gesamtgemeindegebiet im Rahmen umfangreicher Bestandsaufnahmen von allen Verkehrsarten analysiert. Ableitend wurden die erkannten Mängel beschrieben und im fachlichen Zusammenhang bewertet. Nachfolgend sind die Ziele des VEP, abgeleitet aus den generellen verkehrspolitischen Zielsetzungen der Gemeinde Wallenhorst, gelistet:

1. Verkehrsvermeidung
2. Umfeldverträgliche Verkehrsabwicklung
3. Erhöhung der Mobilitätschancen

Zudem wurden in einer Maßnahmenuntersuchung verschiedene Ansätze zur Behebung der Mängel in ihrer Wirksamkeit untersucht und auf Basis dessen Maßnahmenempfehlungen formuliert.

4.3 | Radverkehrskonzept als Klimaschutzteilkonzept (2019)

Im Jahr 2019 hat die Gemeinde Wallenhorst ein Radverkehrskonzept als Klimaschutzteilkonzept durch die Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Altutz GbR erarbeiten lassen. Mit dem Radverkehrskonzept wurde ein langfristiges Handlungskonzept geschaffen, das Abwägungsbestandteil weiterer Planungen ist. Durch den Beitritt in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen Niedersachsen/ Bremen e.V. (AGFK) im Jahr 2018 hat sich die Gemeinde dazu verpflichtet, Voraussetzungen zur Erhöhung der Fahrradfreundlichkeit in der Gemeinde zu schaffen.

„Zielsetzung und Aufgabenstellung für das Radverkehrskonzept ist,

- die bestehende Situation unter dem Aspekt der angestrebten Förderung und Sicherung des Radverkehrs zu bewerten,
- den Handlungsbedarf zur Schaffung eines attraktiven, verkehrssicheren Radverkehrsnetzes unter Berücksichtigung des gegenwärtigen Erkenntnisstandes und der zunehmenden Nutzung von Pedelecs zu erarbeiten,
- die vorgeschlagenen Maßnahmen zu priorisieren,
- die Energie- und Treibhausgas-Bilanzen sowie die Potenziale zur Reduktion von Energie und Treibhausgasen aufzuzeigen,
- lokale Akteure und die Bevölkerung aktiv in den Prozess einzubeziehen sowie

- eine Verstetigungsstrategie, ein Controlling-Konzept und eine Kommunikationsstrategie zu entwickeln, um die Radverkehrsförderung als wichtige Aufgabe der Zukunft langfristig und dauerhaft im Wallenhorst zu verankern“ (PGV, 2019: 4).

Auf Grundlage der Bestandserhebung wurden folgende Handlungsgrundsätze formuliert:

- „Vorrang hat eine sichere Radverkehrsführung. Für Radverkehrsanlagen sind deshalb die Grundanforderungen Erkennbarkeit, Begreifbarkeit und Befahrbarkeit zu beachten. Für Knotenpunkte und Grundstückszufahrten ist darüber hinaus die Gewährleistung des Sichtkontaktes von hoher Bedeutung.
- Maßgabe für die Maßnahmenkonzeption sind die Empfehlungen der technischen Regelwerke (insbesondere „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“, ERA 2010) und die Regelungen der StVO.
- Im Sinne einer absehbaren Umsetzbarkeit und aus Kostengründen haben am Bestand orientierte Verbesserungsvorschläge Vorrang

vor solchen, die einen weitgehenden Umbau der Straße erfordern.

- Es sind die Belange aller Verkehrsarten zu berücksichtigen“ (PGV, 2019: 64f).

Ausgehend von der Bestandsanalyse bestehender Defizite im Bereich der Radverkehrsinfrastruktur wurden folgende Handlungsfelder identifiziert:

- Infrastrukturmängel an Radwegen
- Kreisverkehre
- Radverkehr in Erschließungsstraßen
- Selbstständige Wegeverbindungen
- Poller
- Radwege außerorts
- Radverkehrsführung an Bushaltestellen
- Mischverkehr außerorts



Abb. 9 | Handlungsbedarf Radverkehrskonzept

- Bordsteinabsenkungen, Dialogdisplays, Sicherung von Querungsstellen, Beleuchtung, Unterhaltung und Winterdienst
- Fahrradparken

Zudem wurde die Bedeutung der Öffentlichkeitsarbeit zur Aktivierung und Beteiligung der Bevölkerung hervorgehoben.

In drei Prioritätenstufen eingeordnet wurden insgesamt 83 Einzelmaßnahmen im gesamten Gemeindegebiet herausgearbeitet.

4.4 | Fortschreibung Einzelhandelskonzept (2018)

Im Jahr 2018 hat die Gemeinde Wallenhorst das Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2008 durch die CIMA fortschreiben lassen.

Der Untersuchungszeitraum umfasste die Monate zwischen Juli 2017 bis Januar 2018. Dabei wurden Strukturveränderungen im Einzelhandel seit dem Jahr 2008 aufgezeigt, die Einzelhandelssituation in den vier Wallenhorster Ortsteilen neu bewertet, Entwicklungspotentiale aufgezeigt und Maßnahmenvorschläge formuliert.

Für die Wallenhorster Nahversorgungszentren (Rulle, Lechtingen und Hollage) gilt vorrangig nahversorgungsrelevante Sortimente möglichst kleinflächig anzusiedeln. Zentrenrelevante Sortimente sind zulässig, sofern sie die ortsteilbezogene Versorgungsfunktion nicht übersteigen. Nicht versorgungsrelevante Sortimente sind zwar grundsätzlich überall erlaubt, sollten jedoch vorwiegend auf den gewerblich geprägten Bereich Wallenhorst-Nord gelenkt werden (vgl. CIMA, 2018: 96).

4.5 | Spielplatzkonzept (2017)

Vor dem Hintergrund festgestellter unterschiedlicher Nutzungsintensitäten der Spielflächen und einzelner Spielgeräte sowie zur Überprüfung der Einrichtung inklusiver Spielplätze im Gemeindegebiet von Wallenhorst, hat die Gemeinde im Jahr 2017 ein Spielplatzkonzept erarbeitet. Insgesamt weist die Gemeinde mit 58 Spielplätzen (Stand Mai 2017) eine hohe Spielplatzdichte auf.

„Neben der Untersuchung der Möglichkeit und Umsetzbarkeit inklusiver Kinderspiel- bzw. Mehrgenerationenplätze in der Gemeinde Wallenhorst, erfolgt die Aufstellung des Spielplatzkonzeptes mit der Zielsetzung, qualitativ hochwertige, bedarfsgerechte öffentliche Spielangebote zu



Abb. 10 | Möglicher Rückbau einiger Spielplätze

schaffen und die Handlungsfähigkeit für künftige Maßnahmen langfristig zu sichern. Durch die Konzentration von Erneuerungs- und Pflegemaßnahmen auf weniger Spielflächen soll langfristig eine neue Qualität an Spielangeboten erreicht werden und ausgewählte Spielflächen eine Attraktivitätssteigerung erfahren“ (Gemeinde Wallenhorst [1], 2017: 2).

Es gilt daher grundsätzlich „Qualität vor Quantität“, wobei die Verfügbarkeit von Spielflächen im Wohnumfeld (nach der DIN 18034) ein wichtiges Kriterium zum Erhalt von Spielflächen bleibt.

Zur Feststellung u.a. der Beliebtheit und Erreichbarkeit von Spielplätzen wurden Fragebogenaktionen in Schulen und Kindergärten durchgeführt und das Forum für Menschen mit Behinderungen und der Seniorenbeirat aktiv eingebunden. Darüber hinaus wurde eine objektive Beurteilung der Qualität der Spiel- und Bewegungsflächen durchgeführt. Auf dieser Basis wurde die Einrichtung von Mehrgenerationensspielplätzen sowie der Rückbau einzelner Spielflächen in den vier Wallenhorster Ortsteilen geprüft.

5 | Verkehrliche Anbindung

5.1 | Flugverkehr

Der nächste internationale Flughafen Münster-Osnabrück befindet sich in Greven und ist über die A 1 in unter einer halben Autostunde zu erreichen. Darüber hinaus kann der Flughafen über eine Expressbusverbindung der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück aus der Osnabrücker Innenstadt erreicht werden.

5.2 | Wasserstraßen

Der Stichkanal Osnabrück verläuft in Nordsüdrichtung durch das westliche Gemeindegebiet von Wallenhorst, weitestgehend parallel zum nicht schiffbaren Fluss Hase. Der Kanal wurde als künstliche Wasserstraße zwischen 1910 und 1915 errichtet und verbindet auf ca. 14,5 km Strecke den Mittellandkanal im Norden mit dem Hafen von Osnabrück im Süden.

5.3 | Motorisierter Verkehr

Im Bereich des motorisierten Verkehrs verfügt die Gemeinde Wallenhorst über eine gute regionale und überregionale Anbindung. In unmittelbarer Nähe der Gemeinde verläuft die Bundesautobahn (BAB) A 1, die über die Anschlussstelle „Osnabrück-Nord“ erschlossen wird. Hier kreuzt die A1 die Bundesstraße B 68, die in nördlicher Richtung über Bramsche bis nach Bersenbrück und in südlicher Richtung nach Osnabrück führt. Die A 1 verläuft zwischen Saarbrücken und Hamburg und gilt als Verkehrsachse von europäischer Bedeutung.

Für die innergemeindliche Erschließung spielt die Landesstraße L 109 eine wichtige Rolle. Sie verläuft in Ostwestrichtung quer durch das Gemeindegebiet und verbindet die Ortsteile Rulle, Wallenhorst und Hollage miteinander und führt bis in die nordrheinwestfälische Nachbargemeinde Lotte-Halen. Die L 78 mit der Strecke Wallenhorst, Bramsche, Engter bis Vörden verläuft von der L 109 im Bereich der B 68 in Richtung Norden.

Die K 310 verbindet den Ortsteil Hollage in südlicher Richtung mit der Stadt Osnabrück. Die K 313 verbindet den Ortsteil Rulle mit dem Oberzentrum Osnabrück.

5.4 | Schienenverkehr

Wallenhorst verfügt über keine Bahnanbindung. Der nächstgelegene Bahnhof befindet sich in Halen in der Gemeinde Lotte (Nordrhein-Westfalen) und liegt ca. 5 km vom Ortskern Wallenhorst und 2,5 km vom Ortskern Hollage entfernt. Hier verkehrt die Regionalbahn zwischen Osnabrück und Bremen. In der Stadt Bramsche (ca. 9 km von Ortskern Wallenhorst und ca. 11 km von Ortskern Hollage entfernt) besteht ein Anschluss an den Regionalexpress zwischen Osnabrück und Wilhelmshaven. Weitere Anschlüsse an den Regional- und Fernverkehr finden sich in der Stadt Osnabrück, die über verschiedene Buslinien zu erreichen ist.

5.5 | Öffentlicher Personennahverkehr

Zwischen Osnabrück und allen vier Ortsteilen der Gemeinde Wallenhorst fahren in einem regelmäßigen Takt Busse der Verkehrsgemeinschaft Osnabrück.

brück. Weitere Verbindungen gibt es nach Bramsche, Icker und Damme (siehe Abbildung 11). Am Wochenende verkehrt in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag jede Stunde der NachtBus (N18) zwischen Hollage, Wallenhorst, Osnabrück bis nach Wissingen.

Auch auf Gemeindeebene ist eine Vernetzung und Erreichbarkeit der vier Ortsteile untereinander durch die Buslinien 533, 582 und 584 gewährleistet (siehe Abbildung 12). Die Fahrtzeiten orientieren sich an den Schulzeiten.

Im Jahr 2019 wurde ein Bürgerbus eingeführt, der Montag bis Freitag von 8-18 Uhr mit acht Fahrten als Linie 515 zwischen den vier Ortsteilen der Gemeinde Wallenhorst sowie den Ortsteilen Wersen und Halen der Gemeinde Lotte verkehrt und somit eine Ergänzung zu dem Linienfahrplan darstellt.



Abb. 11 | Buslinienetzplan Wallenhorst im regionalen Kontext



Abb. 12 | Buslinienetzplan Ortslinien Wallenhorst

5.6 | Radverkehr

„Die Gemeinde Wallenhorst ist in das Radverkehrsleitsystem „Osnabrücker Land“ (RAVELOS) eingebettet. Dieses Leitsystem wurde vom Tourismusverband Osnabrücker Land und den Gemeinden des Landkreises Osnabrück erarbeitet und besteht aus einem circa 2.500 km einheitlich beschildertem Radroutennetz. Die Beschilderung erfolgt nach den bundesweit gültigen Standards der FGSV. Die ausgewiesenen Strecken sind wichtiger Bestandteil für den touristischen Radverkehr, sowie für den Zweck der Naherholung. Im Vordergrund steht eine hohe Erlebnisqualität, weswegen neben versiegelten Wegen auch befahrbare Schotterwege und unbefestigte Feldwege in dem Leitsystem integriert sind“ (PGV, 2019: 12).

Folglich sind auch die Fernradwege sowie die interkommunalen, touristischen Radrouten, welche durch die Gemeinde Wallenhorst verlaufen, in das Leitsystem eingebettet. Der Fernradweg von Aachen bis nach Flensburg sowie der Brückenradweg Osnabrück-Bremen besitzen beide Zwischentappen in Wallenhorst. Ergänzend durchque-

ren die Fernradwege Niedersächsische Mühlen-Tour, die Hase-Ems-Tour sowie die Radroute Megalithkultur das Gemeindegebiet. Die folgenden vier interkommunalen Radrouten sind an die Gemeinde Wallenhorst angeschlossen: Gartenraum-Tour, Hufeisen-Route, Nordwestbahn-Tour und Terra-Trail Nummer 2 (vgl. PGV, 2019: 12).

Ergänzend wurde 2019 die gemeindeinterne Radtour „Rund um Wallenhorst“ im Osnabrücker



Abb. 14 | Radroute „Rund um Wallenhorst“



Abb. 13 | Radverkehrsnetz, 2019

Land eingerichtet. Sie ist ungefähr 37 km lang und wurde in die vorhandene Wegweisung nach dem Radverkehrsleitsystem integriert (siehe Abbildung 14).

6 | Bevölkerungsstruktur

6.1 | Bevölkerungsentwicklung

Die Gemeinde Wallenhorst hat rund 22.900 Einwohnerinnen und Einwohner auf einer Fläche von 47 km² (Stand 31.12.2020 LSN, 2021). Wie bereits erwähnt, bildet Hollage mit seinen über 9.500 Einwohnerinnen und Einwohnern den größten Ortsteil. Auf die weiteren drei Ortsteile Wallenhorst, Lechtingen und Rulle verteilt sich die Bewohnerschaft im gleichmäßigen Umfang.

Die nachfolgende grafische Darstellung (Abbildung 15) zeigt die Bevölkerungsentwicklung für das gesamte Gemeindegebiet von 1968 bis 2020 auf. Es wird ein signifikantes Wachstum bis in die 1980er Jahre deutlich, wo die Bevölkerungszahl schließlich die 20.000er Marke erreicht. Von da an steigt die Anzahl an Einwohnerinnen und Einwohnern (mit wenigen Ausnahmen) stetig, je-

doch deutlich langsamer an. Die höchste Einwohnerzahl erreicht Wallenhorst im Jahr 2004 mit über 24.000. Von da an liegt die Zahl mit geringen Zu- und Abnahmen im Bereich bei etwa 23.000 Einwohnerinnen und Einwohnern (vgl. LSN, 2021).

Die Entwicklung der Einwohnerzahl ist zum einen von der natürlichen Bevölkerungsbewegung und zum anderen von den Wanderungsbewegungen abhängig. Die natürliche Bevölkerungsbewegung ergibt sich aus der Differenz der Geburten- und Sterbeziffer und die Wanderungsbewegung aus dem Zu- und Abwanderungssaldo.

Die Abbildung 16 zeigt die Bevölkerungsentwicklung von 2000 bis 2020 sowie den natürlichen Bevölkerungssaldo und den Wanderungssaldo auf. Das Wachstum der Bewohnerschaft bis 2004 lässt sich sowohl auf Geburtenüberschüsse als auch auf Zuwanderung zurückführen. Bis 2009 blieb die natürliche Bevölkerungsbewegung zwar im positiven Bereich, konnte jedoch die hohen Wanderungsverluste nicht ausgleichen, sodass die Bevölkerungszahlen insgesamt gesunken sind. Im Jahr 2010 ist ergänzend zu den gleichbleibenden Wanderungsverlusten erstmals ein Geburtendefi-

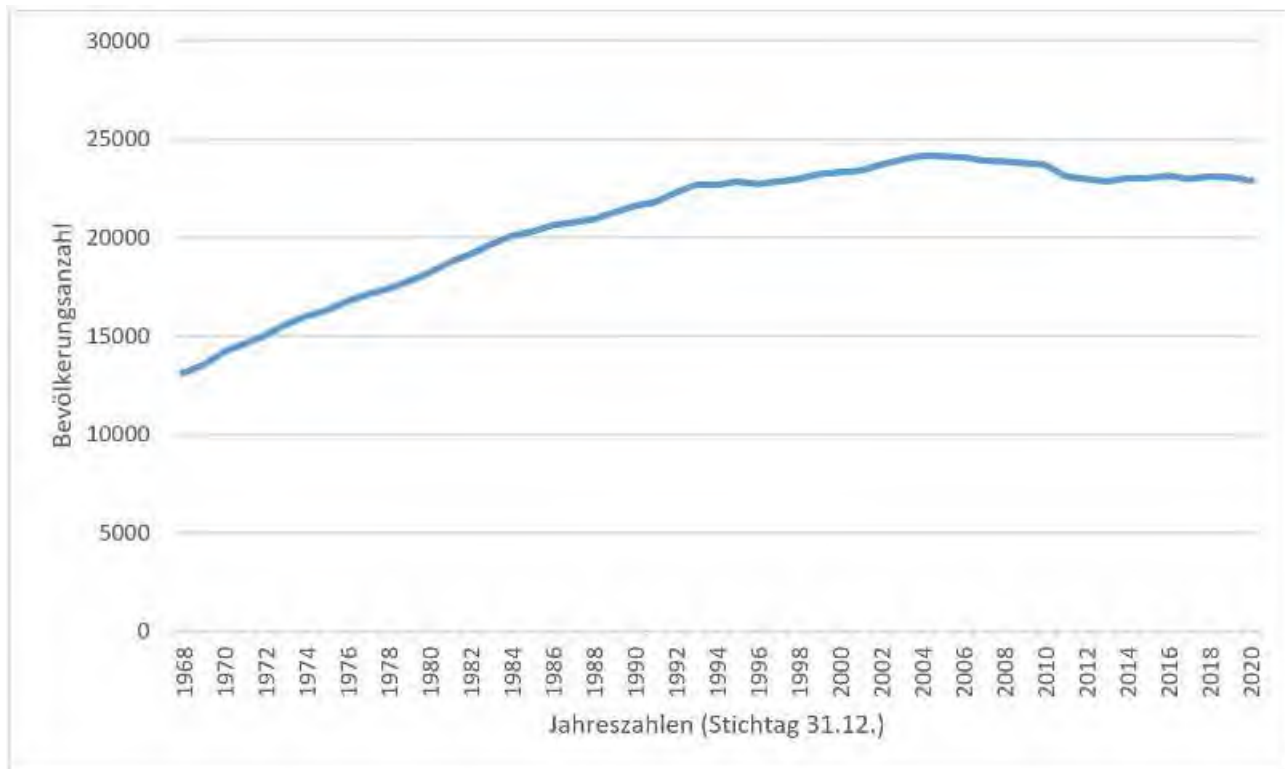


Abb. 15 | Bevölkerungsentwicklung zwischen 1968-2020

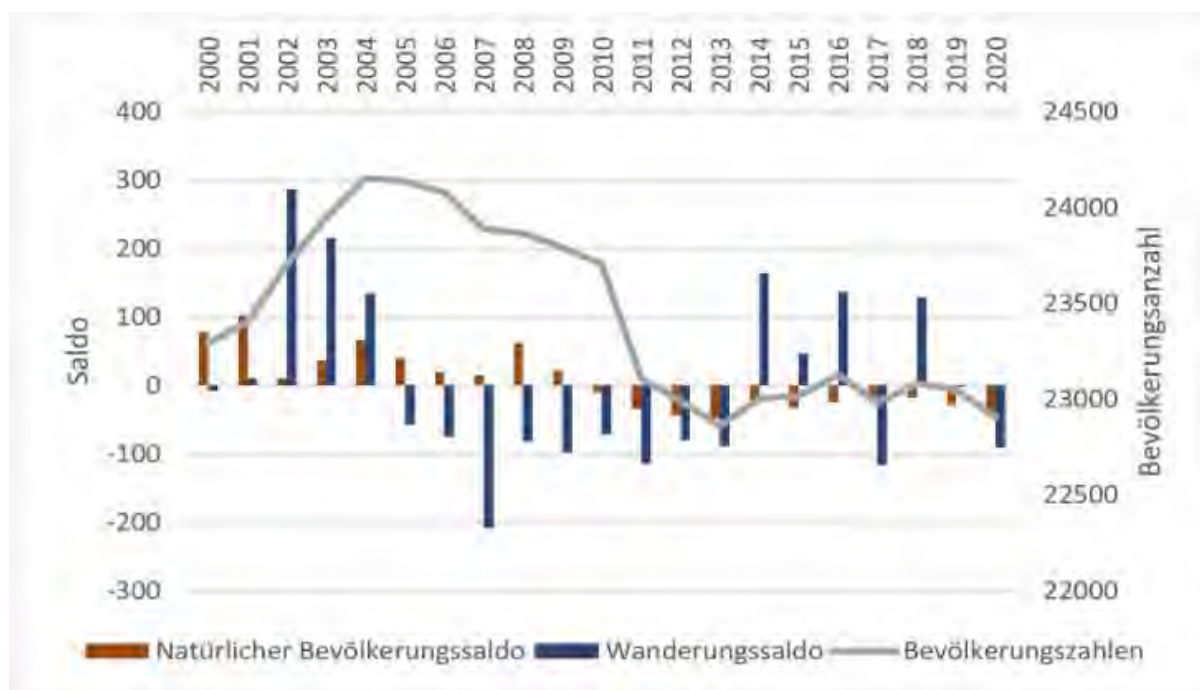


Abb. 16 | Natürliches Bevölkerungssaldo und Wanderungssaldo zwischen 2000-2020

zeit aufgetreten, wodurch in der Folge die Anzahl der Einwohnerinnen und Einwohner stark abnahm und auf unter 23.000 fiel. Seitdem blieb die natürliche Bevölkerungsbewegung im negativen Bereich (mehr Sterbefälle als Geburten). In einigen Jahren (2014-2016, 2018) konnten hohe Zuwanderungsraten das Geburtendefizit ausgleichen und die Bevölkerungsanzahl stieg an.

Als Wanderungsgründe kann zwischen Familien-, Bildungs- und Alterswanderung sowie Wanderung zu Beginn der 2. Lebenshälfte unterschieden werden. In Wallenhorst ist seit 2006 eine deutliche Bildungsabwanderung zu erkennen, d.h. es zogen mehr Personen der Altersgruppen der 18- bis 24-Jährigen aus Wallenhorst weg, als zugezogen sind. Im Jahr 2019 lag der Bildungswanderungssaldo bei -24,2 (berechnet auf je 1.000 Personen der jeweiligen Altersgruppe). Hingegen ist der Familienwanderungssaldo seit 2013 positiv (2019 bei 9,5), was bedeutet, dass seitdem mehr Personen der Altersgruppen der unter 18-Jährigen und der 30- bis 49-Jährigen zugezogen als fortgezogen sind. Die Alterswanderung (Personen über 65 Jahre) weist einen schwankenden Charakter auf und ist seit 2013 wieder leicht positiv (2019 lag sie bei 2,4) (vgl. Bertelsmann Stiftung

[1]). Daraus kann geschlossen werden, dass die Gemeinde Wallenhorst für Familien attraktiv ist. Im Gegenzug haben viele jüngere Erwachsene beispielsweise zum Ausbildungs- oder Studienbeginn Wallenhorst verlassen.

6.2 | Einwohnerdichte

Die Einwohnerdichte in der Gemeinde Wallenhorst ist im Jahr 2019 mit 4,9 Einwohnerinnen und Einwohner je Hektar im Vergleich zum gesamten Landkreis Osnabrück und zum Land Niedersachsen mit jeweils 1,7 Einwohnerinnen und Einwohner je Hektar vergleichsweise hoch für eine ländliche Gemeinde (vgl. Bertelsmann Stiftung [1]). Die Abbildung 17 zeigt, dass weitere Gemeinden im unmittelbaren Umfeld („Speckgürtel“) der Stadt Osnabrück, eine höhere Einwohnerdichte haben als Kommunen, die weiter entfernt von Großstädten liegen (vgl. Bertelsmann Stiftung [2]).

Das Durchschnittsalter in der Gemeinde Wallenhorst liegt mit 45,4 Jahren geringfügig über dem landkreisweiten Durchschnittsalter von 44,3 Jahren und dem landesweiten Durchschnittsalter von 44,8 Jahren (Stand 31.12.2020). Seit dem

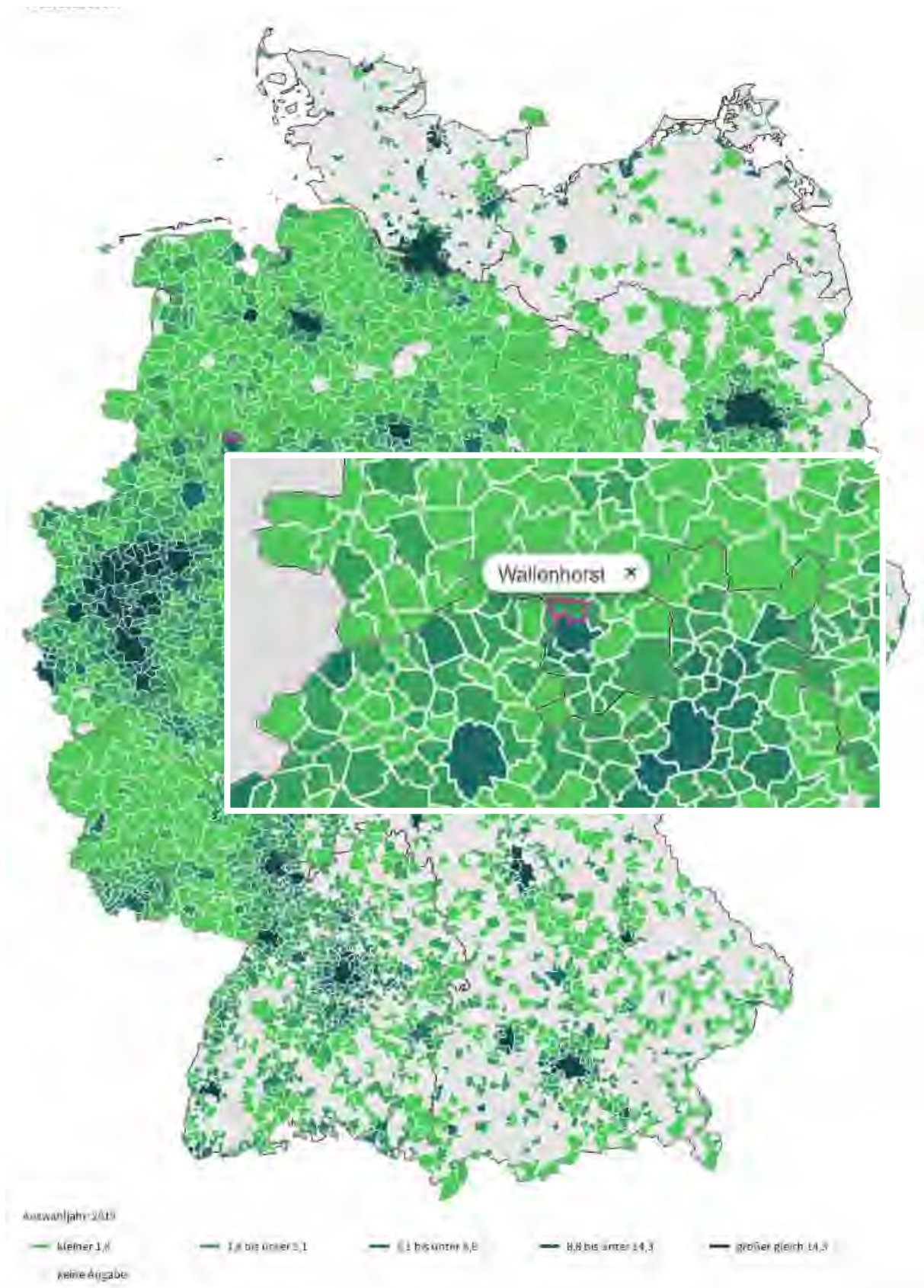


Abb. 17 | Einwohnerdichte Deutschland und Gemeinde Wallenhorst, 2019

Jahr 2000 ist das Durchschnittsalter in Wallenhorst um sieben Jahre angestiegen, was ein deutlicher Hinweis auf eine alternde, vom demographischen Wandel betroffene Gemeinde ist (vgl. LSN, 2021).

Bei Betrachtung der Anteile der verschiedenen Altersgruppen an der Gesamtbevölkerung in Wallenhorst sind weitere Merkmale des demographischen Wandels ablesbar. Über 20 % der Gesamtbevölkerung sind über 65 Jahren und lediglich 16 % sind unter 18 Jahren. Noch deutlicher werden die Tendenzen einer alternden Gesellschaft bei Betrachtung der Anteile der über 65-Jährigen an der erwerbsfähigen Bevölkerung. Der Anteil der 41-bis 65-Jährigen an der Gesamtbevölkerung liegt bei rund 37 %, 17 % sind zwischen 26 und 40 Jahre alt und rund 9 % 18 bis 25 Jahre alt (Stand: 29.10.2020 (vgl. Gemeinde Wallenhorst [2])).

Aus der Betrachtung der verschiedenen Altersgruppen kann abgeleitet werden, dass die Bevölkerung in Wallenhorst in den nächsten Jahren weiter altern wird, sofern nicht jüngere Personen zuwandern bzw. ältere Personen abwandern. Verknüpft mit den oben genannten Zu- und Abwanderungsgründen der letzten Jahre, kann davon ausgegangen werden, dass die hohe Bildungsabwanderung den Anteil der jüngeren Bevölkerung weiter reduzieren wird. Die Familienzuzugewanderung lässt vermuten, dass Wallenhorst u. a. durch seine auf alle Ortsteile verteilten Gemeinbedarfs-

einrichtungen attraktiv für diese Gruppe ist. Im Gegensatz dazu scheinen die Kinder der Familien ab einem gewissen Alter das Familienhaus sowie Wallenhorst für weitere Bildungs- und Arbeitsmöglichkeiten zu verlassen (siehe Bildungsabwanderung).

7 | Wirtschaft und Beschäftigung

In der Gemeinde Wallenhorst sind rund 6.700 Beschäftigte am Arbeitsort sozialversicherungspflichtig (Stand 30.06.2020). Das nachfolgende Diagramm (siehe Abbildung 19) zeigt ihren jewei-



Abb. 19 | Anteile der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in den Wirtschaftsbereichen, 2021



Abb. 18 | Faktor Arbeitsplatzzentralität in der Gemeinde Wallenhorst und Umgebung, 2019

ligen Anteil an den verschiedenen Wirtschaftsbe-
reichen in Wallenhorst. Mit einem leichten Über-
schuss im Bereich „Handel, Verkehr und Lagerei,
Gastgewerbe“ kann fast von einer gleichmäßigen
Verteilung der Beschäftigten auf drei von vier
Wirtschaftsbranchen gesprochen werden. Neben
dem genannten Bereich arbeiten weitere 33 % in
„Sonstigen Dienstleistungen“, womit Unterneh-
mensdienstleistungen sowie private und öffentli-
che Dienstleistungen gemeint sind. Das letzte
Drittel der sozialversicherungspflichtig Be-
schäftigten arbeitet im „Produzierenden Gewer-
be“. Weniger als 1 % und somit kaum grafisch dar-
stellbar arbeiten in der Land-, Forst- und Fische-
reiwirtschaft (vgl. LSN, 2021).

Insgesamt hat Wallenhorst einen hohen negati-
ven Pendlersaldo von -3254 (Stand 30.06.2020),
d.h. es pendeln mehr sozialversicherungspflichtig
Beschäftigte aus Wallenhorst aus, als einpendeln.
Rund 2.000 Beschäftigte wohnen und arbeiten in
der Gemeinde (vgl. LSN, 2021)

Der Faktor der Arbeitsplatzzentralität liegt im Jahr
2019 wie in fast allen Gemeinden, die unmittelbar
an die Stadt Osnabrück grenzen unter 1 (außer in
Georgsmarienhütte). Somit wohnen in diesen Ge-
meinden mehr sozialversicherungspflichtige Be-
schäftigte als dort arbeiten (siehe Abbildung 18).
Das Pendlersaldo in der Gemeinde Wallenhorst
liegt mit -22,5 (je 100 Einwohner der erwerbsfähi-
gen Bevölkerung) unter dem Wert im gesamten
Landkreis Osnabrück (-9,5) (vgl. Bertelsmann
Stiftung [2]). Somit pendeln aus Wallenhorst

mehr sozialversicherungspflichtig Beschäftigte
aus als durchschnittlich auf Landkreisebene.

Der Anteil der Arbeitslosen an den sozialversiche-
rungspflichtigen Beschäftigten lag in der Gemein-
de Wallenhorst im Jahr 2019 mit 3,3 % unter dem
niedersächsischen Durchschnitt (6,5 %) und dem
des Landkreises Osnabrück (3,7 %). Wie Abbil-
dung 20 verdeutlicht sind die Arbeitslosenzahlen
in der Gemeinde Wallenhorst sowie im Landkreis
Osnabrück nach einem kurzen sprunghaften An-
stieg im Jahr 2007 und einem leichten Anstieg im
Jahr 2009 stetig gesunken (vgl. Bertelsmann
Stiftung [1]).

8 | Bildung, Kultur und Soziales

8.1 | Bildungseinrichtungen

In der Gemeinde Wallenhorst finden sich insge-
samt neun Kindergärten bzw. Kindertagesstätten,
sechs Grundschulen sowie eine Haupt- und Real-
schule. Die Kitas verteilen sich auf alle Ortsteile,
sodass die jeweiligen Bedarfe wohnortsnah ge-
deckt werden können. Als Träger der Einrichtun-
gen fungiert die evangelische und katholische Kir-
che. Die kurze Erreichbarkeit der Grundschulen
kann auch gewährleistet werden, da in allen vier
Ortsteilen Hollage, Lechtingen, Rulle und Wallen-
horst jeweils mindestens eine angesiedelt ist. Die
einzige weiterführende Schule der Gemeinde
(Haupt- und Realschule) liegt im Zentrum von
Wallenhorst.

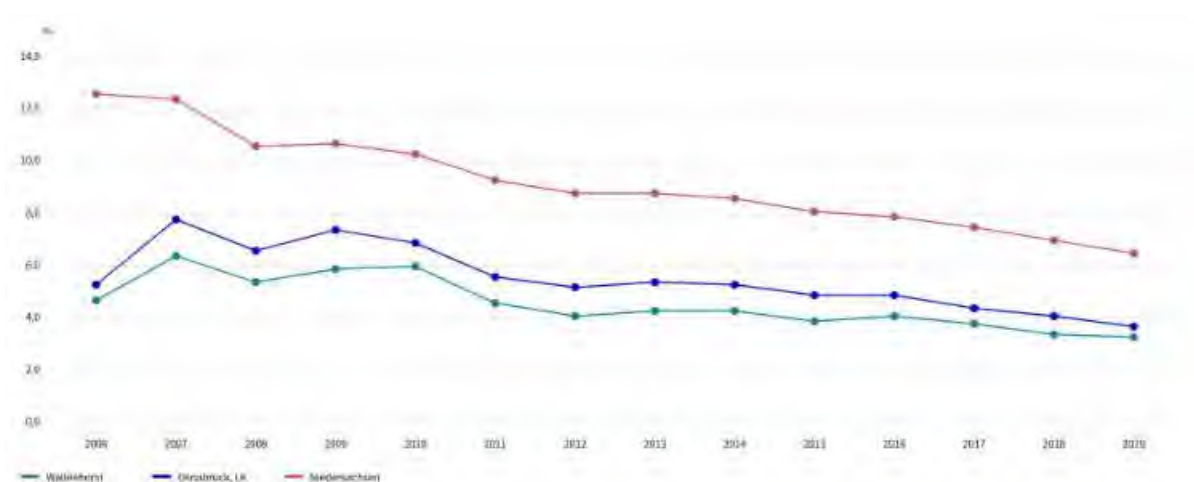


Abb. 20 | Anteil der Arbeitslosen an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, 2006-2019

Zudem gibt es eine Kreismusikschule mit Sitz in Wallenhorst, Hollage sowie Rulle, und die Volkshochschule Osnabrücker Land mit Hauptsitz in Osnabrück und über 20 Außenstellen im Landkreis, u.a. auch in Wallenhorst, die verschiedene Kurse anbietet. Außerdem gibt das MINT-Netzwerk zur Erweiterung des Weiterbildungsangebotes in Wallenhorst.

Weiterführende Schulen und Bildungsangebote wie Gymnasien, Fachoberschulen, Fachhochschulen und Universitäten sind im nahegelegenen Oberzentrum Osnabrück angesiedelt. Zudem gibt es in der Stadt Bramsche zwei Förderschulen, eine Walddorfschule, eine Hauptschule, eine Realschule, ein Gymnasium und eine Integrierte Gesamtschule (vgl. Gemeinde Wallenhorst [2]).

8.2 | Soziales und Vereinskultur

Wallenhorst bietet verschiedene Unterstützungsangebote im sozialen Bereich, u.a. über das Familienservicebüro Wallenhorst, in welchem Familien zu Themen der Erziehung oder Bildung beraten, aber auch passgenaue Kindertagesbetreuungen vermittelt werden (vgl. Gemeinde Wallenhorst [2]).

Außerdem besitzt die Gemeinde Wallenhorst in unmittelbarer Umgebung der Haupt- und Realschule im Ortsteil Wallenhorst ein Jugendzentrum, das JAB, in dem ein offener Cafébereich für alle Kinder und Jugendliche zugänglich ist. Darüber hinaus bietet das JAB verschiedene Angebote und Projekte der Freizeitgestaltung, wie beispielsweise das Ferienprogramm, die Bastelbude sowie Modern- Jazzdance. Ergänzend wird auch Präventionsarbeit geleistet und die Möglichkeit gegeben Beratung- und Hilfsangebote in Anspruch zu nehmen (vgl. JAB).

Neben dem Jugendzentrum können die Kinder und Jugendlichen, aber auch Erwachsene die Angebote der über 100 Vereine und Verbände nutzen.

Die acht Sporthallen in den vier Ortsteilen werden insbesondere von den örtlichen Vereinen und Schulen genutzt. Fünf der Hallen sind als Mehrzweckhallen konzipiert, sodass sie auch für andere Gruppen von Nutzerinnen und Nutzern

zur Verfügung stehen. Ergänzend zu den Sporthallen stehen diverse Sportplätze als Rasen-, Kunststoffrasen- und Tennisplätze für verschiedene Nutzungen bereit (vgl. Gemeinde Wallenhorst [2]).

8.3 | Kirche

Insgesamt gibt es in Wallenhorst fünf christliche Kirchengemeinden. Drei von ihnen sind seit 2011 als römisch-katholische Pfarreiengemeinschaft zusammengeschlossen. Die katholischen Kirchengemeinden St. Alexander im Ortsteil Wallenhorst, St. Johannes in Rulle und St. Josef in Hollage. Die anderen beiden sind evangelisch-lutherische Kirchengemeinden: die Andreas Ev.-luth. Kirchengemeinde Wallenhorst im Ortsteil Hollage und die Ev.-luth. Paul-Gerhardt-Gemeinde im Osnabrücker Stadtteil Haste mit Zuständigkeiten für die Orte Rulle und Lechtingen (vgl. Gemeinde Wallenhorst [2]). Das ehemalige Hollager Rathaus im Ortskern von Hollage wurde bereits 1981 von der Kirchengemeinde erworben, um es als Pfarr- und Jugendheim zu nutzen. Im Jahr 1996 wurde dort das Pfarr- und Jugendheim mit dem Namen Philipp-Neri-Haus eröffnet. Neben der benachbarten St.-Josef-Kirche wird aktuell das neue Philipp-Neri-Haus gebaut, welches im Jahr 2022 als neues Pfarr- und Jugendhaus fertiggestellt werden soll (vgl. Pfarreiengemeinschaft Wallenhorst).

8.4 | Freizeit

Es gibt zahlreiche Wander- und Radwege rund um und im Gemeindegebiet. Beispielsweise entlang des Hollager Berges, durch das Nettetal oder entlang des Flusses Hase.

Im Jahr 1967 wurde der Heimatverein Hollage e.V. gegründet. Die 28 wanderfreudigen Gründungsmitglieder organisierten in den Folgejahren verschiedenen Wanderungen, Ausflüge und Ausstellungen. 1990 wurde ein Förderverein mit dem Fokus des Wiederaufbaus des ehemaligen Heuerhaus des Hofes Gers Barlag von 1656 als Hollager Hof gegründet. Das kulturhistorische Fachwerkhhaus gilt als das älteste Gebäude seiner Art von Hollage. 1997 wurde das Bauernhaus fertiggestellt und wird seitdem für gemeinnützige Zwecke, vor allem der Heimatpflege und der Heimatkunde genutzt. Einige Mitglieder des Heimatver-

eins hatten kein Interesse an der Beteiligung des Großprojektes, wodurch es zur „Ausgründung“ des Heimatvereins Hollager Hof v. 1656 e.V. als eigenständiger gemeinnütziger Heimatverein kam. Dem Heimatverein ging es weiterhin um die Planung von verschiedenen Veranstaltungen und Wanderungen aber auch um die Pflege des Ortes sowie der Wanderwege. 2001 wurde entsprechend seiner Ausrichtung aus dem Heimatverein schließlich der Heimat- und Wanderverein Hollage. Im Jahr 2015 feierte der Heimatverein Hollager Hof v. 1656 sein 25-Jähriges Jubiläum sowie der Heimat- und Wanderverein Hollage zwei Jahre später sein 50-Jähriges Bestehen. Im Jahr 2017 beschlossen die Verantwortlichen sowie die knapp 400 Mitglieder beider Vereine in einer außerordentlichen Mitgliederversammlung die Verschmelzung beider Vereine. Seitdem heißt der Verein „Heimathaus Hollager Hof von 1656 e.V.-Heimat-, Kultur- und Wanderverein“ (vgl. Heimathaus Hollager Hof v. 1656 e.V.).

knapp drei Hektar großen Waldgrundstück befindet. Der Turm der 170 Jahre alten Wassermühle mit Mühlenteich und Mühlenbach befindet sich auf der Anlage und bietet neben dem Zeltplatz Übernachtungsangebote für Kinder- und Jugendgruppen aber auch für Erwachsene.

Die Hollager Mühle im Ortsteil Hollage ist eine Jugendfreizeitstätte mit Zeltplatz, die sich auf einem



Abb. 21 | Wanderrouten vom Heimathaus Hollager Hof V. 1656 e.V.



NDS

NRW

Halen (Lotte)

L109

K310

Hollage
Ortskern

Wallenhorst

TEIL II
BESTANDSAUFNAHME
ORTSKERN HOLLAGE



Abb. 23 | Grenzen und Größe des Untersuchungsgebietes und des erweiterten Betrachtungsraumes



9 | Größe, Lage und Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Das Untersuchungsgebiet des vorliegenden ISEK ist der Ortskern des bevölkerungsstärksten Wallenhorster Ortsteils Hollage. Über die Landesstraße L109 (Hollager Straße) ist Hollage an den im Osten angrenzenden Ortskern von Wallenhorst angebunden (siehe Abbildung 24). Nördlich des Ortskerns von Hollage liegt das Industriegebiet Hollage. Im Süden liegt der Hollager Berg und über die Hollager Straße Richtung Westen ist der Ortsteil Halen der nordrhein-westfälischen Gemeinde Lotte zu erreichen.

Auf einer Fläche von ca. 20,8 ha umfasst das Untersuchungsgebiet im Wesentlichen die Siedlungsbereiche südlich und nördlich der Hollager Straße zwischen dem Kreisverkehr Hollager Straße/ Fürstenauer Weg und der Kreuzung Hollager Straße/ Nachtigalweg bzw. Ziegeleistraße. Zusätzlich werden im vorliegenden ISEK Grün- und Freiflächen mit einer Gesamtfläche von ca. 8 ha betrachtet, die an die nördlichen und südlichen Grenzen des Untersuchungsgebietes angrenzen.

In der nebenstehenden Karte (siehe Abbildung 23) ist die genaue Abgrenzung des Untersuchungsgebietes einschließlich der Flächengrößen der einzelnen Teilbereiche dargestellt.



Abb. 24 | Der Hollager Ortskern im räumlichen Kontext

10 | Planerische Rahmenbedingungen

10.1 | Flächennutzungsplan (2015)

Als zentrales koordinierendes Instrument der Bauleitplanung regelt der Flächennutzungsplan (FNP) in seiner aktuellen gültigen Fassung vom 13. Januar 2015 für die Gemeinde Wallenhorst die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung für das gesamte Gemeindegebiet. Folgende Flächennutzungen sind für den Ortskern Hollage dargestellt:

- Wohnbauflächen (W)
- Gemischte Bauflächen (M)
- Sonderbauflächen(S)
- Flächen für den Gemeinbedarf: Schule, Kirchen/ kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen, Altenheim/ Seniorenwohnen
- Öffentliche Grünflächen mit Spielplätzen und Friedhof
- Überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße
- Flächen für Wald
- Flächen für die Landwirtschaft

- Einzelanlagen (unbewegliche Kulturdenkmale), die dem Denkmalschutz unterliegen
- Post
- Trafostationen
- Telekommunikationsanlagen -Vermittlungsstelle- (TKA)
- Altstandorte
- Flächen mit vorgesehener baulichen Nutzung, deren Böden erheblich mit umweltgefährdenden Stoffen belastet sind

10.2 | Bebauungspläne

Zur besseren Übersicht wird auf eine ausführliche Darstellung der Bebauungspläne an dieser Stelle verzichtet. Nachstehend folgen eine Übersicht und eine Auflistung der im Ortskern Hollages vorhandenen rechtskräftigen B-Pläne.

- B- Plan Nr. 141: Nördlich der Hollager Straße
- B-Plan Nr. 101: Dillen
- B-Plan Nr. 4: Am Sportplatz
- B-Plan Nr. 212: Bergstraße / Hollager Straße
- B-Plan Nr. 214: Lienkamp
- B-Plan Nr. 187: Tankstelle Hollage
- B-Plan Nr. 153: Fiestel
- B-Plan Nr. 217: Sandkamp
- B-Plan Nr. 12: Erweiterter Ortskern Hollage

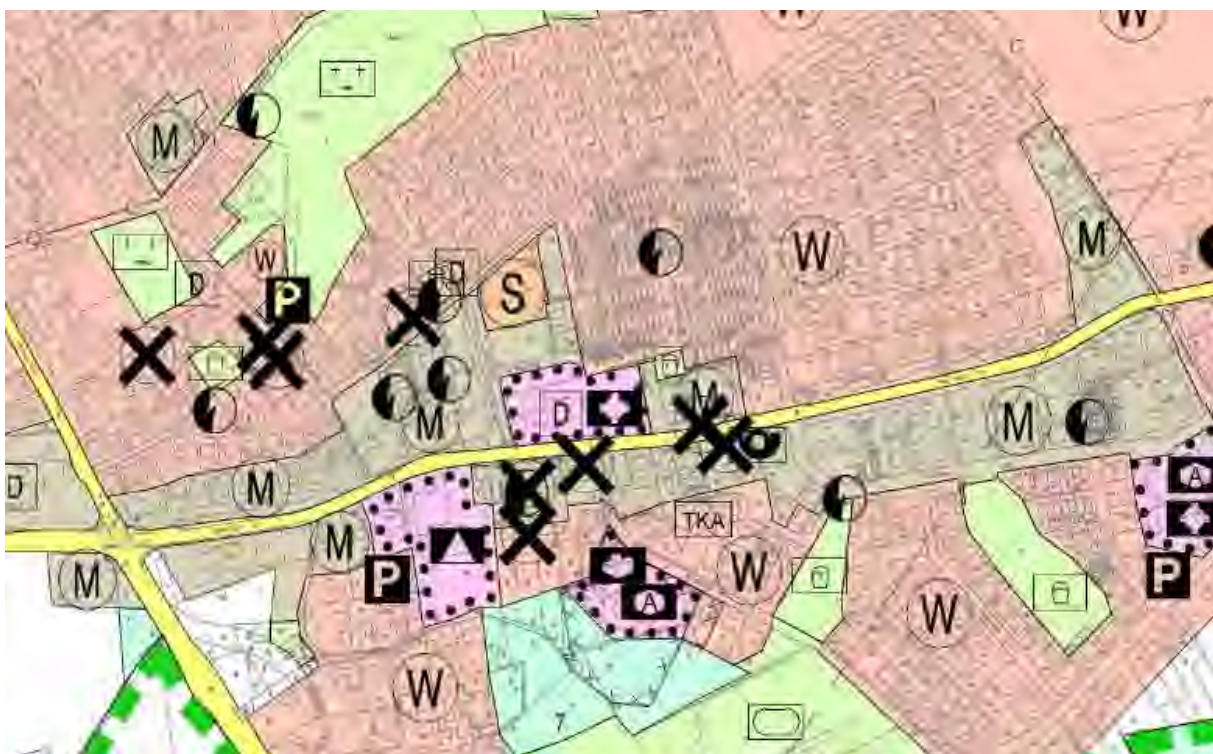


Abb. 25 | Auszug FNP Ortskern Hollage (2015)



Abb. 26 | Übersicht B-Pläne Ortskern Hollage

11 | Naturräumliche Einbettung

In diesem Kapitel wird ein Blick auf die umgebende Landschaft geworfen, um insbesondere Zielorte und Routen mit Erholungsfunktion und touristischer Anziehungskraft zu verorten.

Wie bereits in Kapitel 1 erwähnt wurde, liegt die Gemeinde Wallenhorst im Natur- und Geopark TERRA.Vita. Aus der nachfolgenden Karte (Abb. 27) wird ersichtlich, dass ein Großteil der die Siedlungsbereiche der Gemeinde umgebenden Landschaft als Landschaftsschutzgebiete ausgewiesen sind. Es finden sich vereinzelt Naturdenkmäler in der näheren Umgebung von Hollage. Im Nordwesten grenzt ein Naturschutzgebiet Achmer Sand an das Gebiet der Gemeinde Wallenhorst an. Im Westen verlaufen mit der Hase und dem Stichkanal Osnabrück zwei Fließgewässer in Nord-südrichtung. Südlich des Hollager Bergs befindet sich das Steinkohleabbaugebiet am Piesberg. Hier befinden sich u. a. mehrere Aussichtsplattformen, Rundwanderwege und das Museum für Industriekultur Osnabrück.

11.1 | Tourismus, Freizeit und Erholung in unmittelbarer Umgebung von Hollage

Die Bedeutung von Wandern und Radwandern in Hollage zeigt sich in der Vielzahl von Wanderrouten und Radwanderwegen innerhalb und im Umfeld von Hollage. Es gibt zwei ausgeschilderte Wanderrouten in Hollage: die Route „Hollager Berg“ im Süden und „Kulturpfad Königstannen“ im Norden von TERRA.track (Natur- und Geopark TERRA.vita) (vgl. Abbildung 27). Zudem existieren vier weitere ausgeschilderte Wanderrouten des Heimat-, Kultur- und Wandervereins „Heimathaus Hollager Hof von 1656 e.V.“, auf dessen Website Informationen zu neuen Wanderrouten und Veranstaltungen rund ums Wandern publiziert werden.

Zudem ziehen sich durch das Gemeindegebiet Radwanderwege, die in das Radverkehrsleitsystem „Osnabrücker Land“ (RAVELOS) eingegliedert sind. In der nachfolgenden Karte sind zudem vorgesehene Radwegeergänzungen dargestellt.

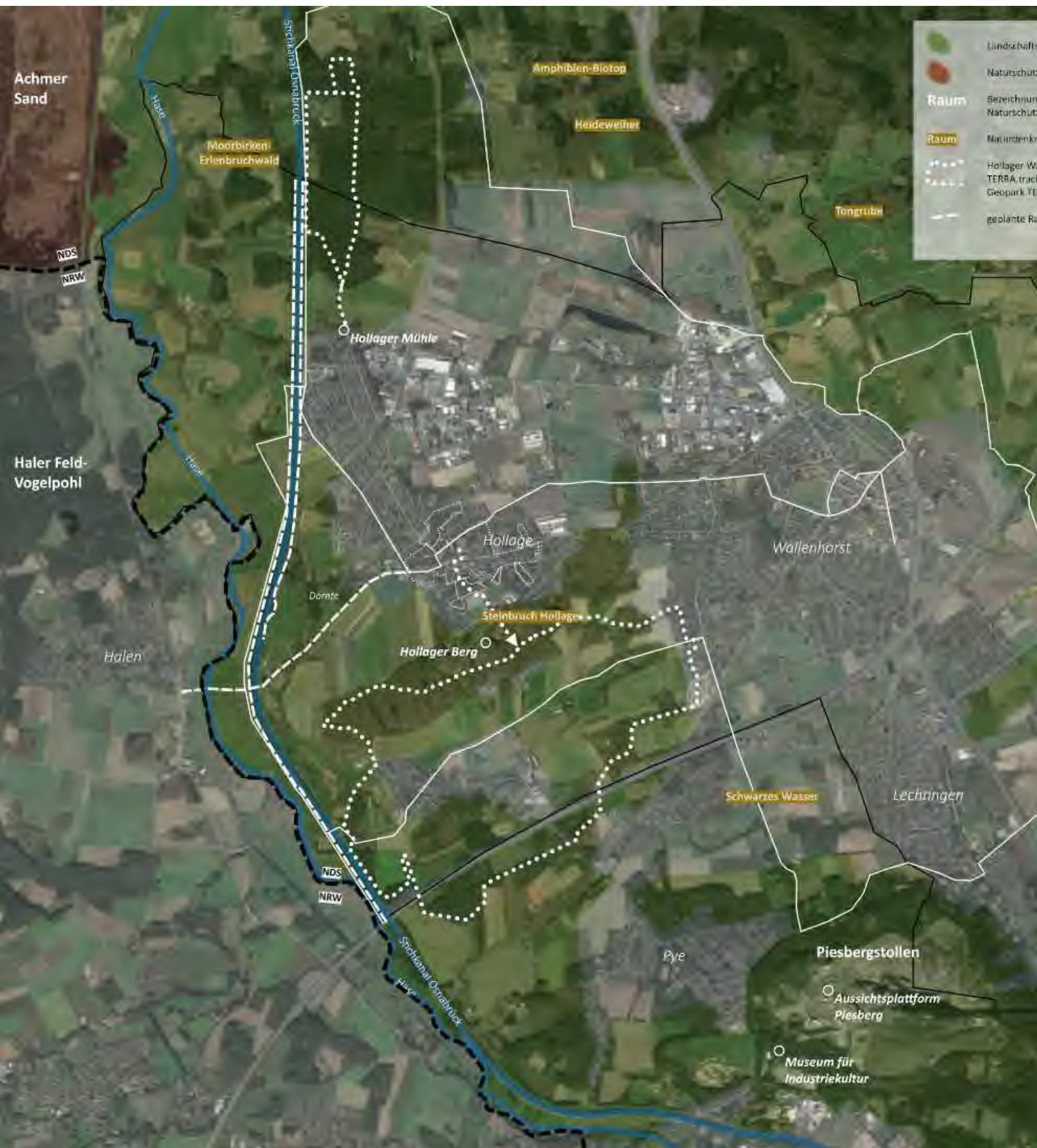


Abb. 27 | Naturräumliche Einbettung, 2021



In der kartografischen Übersicht der verschiedenen Parameter wird deutlich, dass sich die nächsten touristischen Anziehungspunkte und Orte sowie Wegeverbindungen mit Freizeit- und Erholungswert sowohl im Norden im Bereich der Hollager Mühle und im Westen entlang des Stickleins und der Hase sowie im Süden unmittelbar an das Untersuchungsgebiet angrenzend im Bereich des Hollager Bergs sowie weiter südlich im Bereich des Piesbergs befinden.

12 | Verkehr

12.1 | Überörtliche und innerörtliche Straßen

In der nachstehenden Kartendarstellung (Abb. 28) sind wesentliche verkehrliche Rahmenbedingungen im Untersuchungsgebiet Hollage Ortskern dargestellt. Wie bereits mehrfach erwähnt, zieht sich die Landesstraße L 109 (in diesem Bereich „Hollager Straße“) in Ostwestrichtung quer durch das Untersuchungsgebiet. Im Verkehrsentwicklungsplan von 2014 wurde die tägliche Belastung der Hollager Straße im Bereich des Untersuchungsgebietes mit 5.800 bis 6.900 Kfz/24h beziffert (vgl. IPW, S. 32). Sie stellt somit die am stärksten befahrene Straße im Ortskern von Hollage dar. In der Prognose 2030 erhöht sich die Streckenbelastung auf der L 109 sogar auf 7800 Kfz/ 24h (vgl. IPW, 2014, Anlage 9.5; siehe auch Abb. 29).

Die L 109, die nördlich des Ortskerns von Wallenhorst auf die B 68 führt (hier „Bramscher Straße“), welche wiederum weiter südlich mit der Autobahn A 1 verbunden ist, fungiert als Umleitungsstrecke der Autobahn. Zeitweise führt dies zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Ortskern von Hollage.

Eine geordnete und gesicherte Überquerung der Hollager Straße für Fußgänger- und Radfahrer ist nur an drei Stellen im Gebiet durch eine Fußgängersignalanlage gegeben. Zusätzlich ist eine Führung des Fußverkehrs im Bereich des Kreisverkehrs Ecke Fürstenauer Weg/ K 310 vorgesehen.

Sowohl auf der L 109/ Hollager Straße als auch auf der in Nordsüdrichtung am Westrand des Untersuchungsgebietes verlaufenden Kreisstraße



Abb. 28 | Bestandsaufnahme: Verkehr, 2021



Abb. 29 | Prognose 2030: KFZ/ 24h + Güterverkehr-Anteil in %, Stand 2014

K 310/ Fürstenauer Weg liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei 50 km/h (innerorts). Vornehmlich liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit bei kommunalen Erschließungs- und Wohnstraßen bei 30km/h. Einige Gebäude im Untersuchungsgebiet, vor allem im Bereich der Adenauer Allee, im Bereich der Kurt-Schumacher-Straße/ Bismarckstraße/ Fiesteler Straße und In den Dillen, sind lediglich über Fußwege erschlossen, wobei es ein Angebot an Stellplätzen in nahen Garagenhöfe oder Tiefgaragen gibt.

12.2 | Ruhender Verkehr

Zudem befinden sich diverse öffentliche und private Stellplätze im Untersuchungsgebiet, die nicht bewirtschaftet werden. Auf dem Parkplatz am Josefsplatz befinden sich zwei Parkplätze mit E-Ladesäulen. Auch in vielen der Wohn- und Erschließungsstraßen wird geparkt.



Abb. 30 | Radverkehrsmengen (Räder/24h) und Anteil am Gesamtverkehr, 2014



Abb. 31 | Bestandsplan Radverkehrsführungen, 2019 (Stand: 2014)

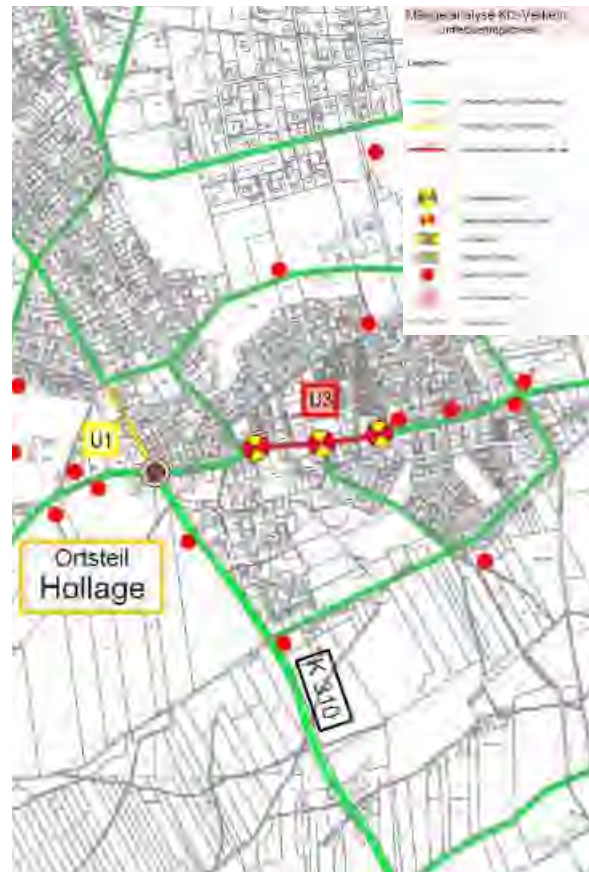


Abb. 32 | Kritische KFZ-Mengen, 2014



Abb. 33 | Parkplatz und Garagenhof für die Reihenhäuser an der Kurt-Schumacher-Straße



Abb. 34 | Bushaltestelle im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes



Abb. 35 | Hollager Straße in der Ortsmitte : ein vom MIV geprägter Freiraum



12.3 | ÖPNV

Im Untersuchungsgebiet sind entlang der Hollager Straße drei Bushaltestellen verortet. Zusätzlich befinden sich zwei entlang des Fürstenauer Weges (außerhalb des Untersuchungsgebietes). Sie werden durch die Ortslinien 511 und 512 und den Linien 584, 582, 581 (nur „Hollage Zentrum“) und der Nachtlinie N18 befahren (nur am Wochenende) (siehe hierzu auch Kapitel 5.5). Die Linien 581, 582 und 584 stellen die Anbindung an Osnabrück sicher. Mit dem Bürgerbus Linie 515 wird der Bahnhof Lotte-Halen innerhalb weniger Minuten erreicht.

12.4 | Radwegenetz

Ausgewiesene kombinierte Geh- und Radwege finden sich im Untersuchungsgebiet lediglich in einem Teilabschnitt der Hollager Straße von Osten kommend bis zur ersten Fußgängerampel (Südseite) und entlang des Fürstenauer Weges, sowie im Bereich des Busbahnhofs an der Hollager Straße im Westen. Im Verkehrsentwicklungsplan von 2014 werden vergleichsweise hohe Radverkehrsmengen in der Hollager Straße erwähnt (vgl. IPW, S. 37; siehe auch Abbildung 30).

12.5 | Fußwege

Neben den Wohn- und Erschließungsstraßen ist das Untersuchungsgebiet von straßenunabhängigen Fußwegeverbindungen durchzogen. Sie dienen teilweise, vor allem im Wohngebiet um die Kurt-Schumacher-Straße und der Mehrfamilienhäuser in den Dillen und Adenauer Allee, der Erschließung der Wohngebäude. Die Stellplätze für diese Gebäude sind entsprechend gesammelt in mehreren Garagenhöfen in der unmittelbaren Nachbarschaft untergebracht. Weitere straßenunabhängige Fußwege durchziehen die betrachteten Grünflächen und Spielplätze bzw. verbinden diese mit den befahrbaren Straßen. Im Bereich der Königsberger Straße, die für den motorisierten Verkehr eine Sackgasse darstellt, führen drei Fußwege auf anliegenden Straßen.

Abb. 36 | Kreisell Hollager Straße/ Fürstenauer Weg

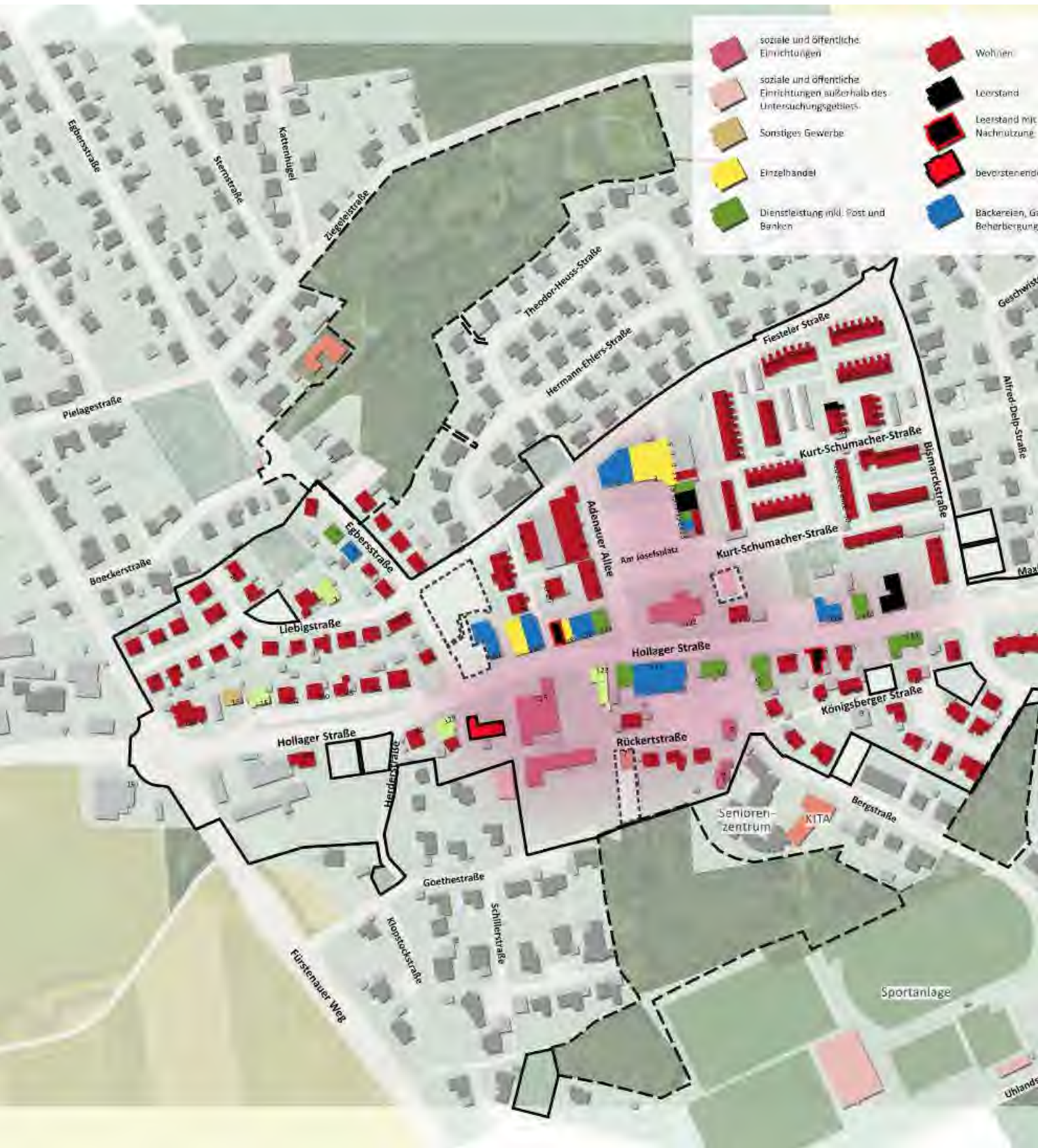


Abb. 37 | Bestandsaufnahme: Gebäudenutzungen im Erdgeschoss, 2021



13 | Gebäudenutzungen im Erdgeschoss

In der nebenstehenden Karte sind die Erdgeschossnutzungen der Gebäude in Kategorien dargestellt. Es ist eine deutliche Konzentration an öffentlichen und gewerblichen Nutzungen in dem gekennzeichneten Nahversorgungsbereich (zwischen Bismarckstraße im Osten und Egsbersstraße im Westen) im Ortskern von Hollager zu sehen. Die Versorgung dient überwiegend dem Hollager Ortskern und es werden nur wenig Kaufkraftzuflüsse aus benachbarten Ortsteilen generiert (vgl. CIMA, 2018, 10).

Es gibt neben dem großflächigen Einzelhandel, einem Supermarkt von EDEKA, keine weiteren Versorger. In der Fortschreibung des Einzelhandelskonzepts (2018) wurde diesbezüglich ein Ausbaupotential festgestellt und das Ziel formuliert, die Kaufpreisbindung im Hollager Zentrum zu stärken, indem ein weiterer Magnetbetrieb im periodischen Bedarf (Lebensmitteldiscounter oder Drogeriemarkt) angesiedelt wird (vgl. CIMA, 2018, 10). Dafür müssen zunächst Potenzialflächen im Umfeld des Nahversorgungsbereiches ermittelt werden (vgl. CIMA, 2018, 10). Das Parkplatzangebot im Bereich des Supermarkts wird in der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes als unübersichtlich bewertet, weshalb es nicht den Anforderungen eines modernen kundenfreundlichen Stellplatzangebotes entspricht (vgl. CIMA, 2018, 10, 69).

Das Nahversorgungsangebot im Hollager Ortskern wird durch vielfältige und teilweise zentrenrelevante Einrichtungen ergänzt, darunter eine Schule, eine Kirchengemeinde mit Pfarr- und Jugendheim, Banken, ein Tattoostudio, Apotheken, einem Caritas Pflegedienst sowie gastronomische Betriebe u. a. ein Gasthof mit Beherbergung, Bäckereien und Restaurants.

Außerhalb des Nahversorgungsbereichs finden sich überwiegend Wohnungen in Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern und nur vereinzelt gewerbliche Nutzungen, darunter medizinische Versorgungseinrichtungen und eine Postfiliale. Zwischen Kreisverkehr und Herderstraße befindet sich ein landwirtschaftlicher Betrieb.

Neben den aktiven Nutzungen wurden im Zuge der Bestandserfassung zudem Leerstände aufgenommen. In der Karte wurden zusätzlich die Leerstände mit absehbarer Nachnutzung und unmittelbar bevorstehende Leerstände gekennzeichnet.

Nach augenscheinlicher Bestandsaufnahme wurden im Untersuchungsgebiet insgesamt fünf gewerbliche Leerstände und ein leerstehendes Wohngebäude identifiziert. Zwei der gewerblichen Leerstände werden auf absehbare Zeit wieder in Nutzung sein (Umbauten).

Zudem wird das „Alte Rathaus“ an der Hollager Straße 127, welches aktuell als Pfarr- und Jugendheim „Philipp-Neri-Haus“ dient, mit dem Umzug in das neue Pfarrheim neben der Kirche leerfallen. Zum Zeitpunkt der Bestandserfassung wurde das neue Pfarr- und Jugendheim östlich der Kirche errichtet. Im Laufe des Jahres 2022 wird das Gebäude voraussichtlich fertiggestellt.

In der Fortschreibung des Einzelhandelskonzeptes im Jahr 2017 wurde der gewerbliche Leerstand noch höher eingestuft. Neben dem Supermarkt standen drei Ladenlokale leer. Zudem stan-

den Teile des Gebäudes an der Hollager Straße 138 leer, welches mittlerweile wieder einer Nutzung zugeführt werden konnte. Weitere leerstehende Gebäude waren das ehemalige Gasthaus Strößner an der Hollager Straße 142, welches in der Zwischenzeit abgerissen wurde, sowie ein Gebäude an der Hollager Straße 112, welches sowohl 2017 als auch 2021 leerstehend war.

Bei der Bestandserfassung 2021 wurden außerdem einige Baustellen und nicht bebaute Grundstücke identifiziert. Neben dem Neubau des „Philipp-Neri-Hauses“ und dem Neubau eines Wohngebäudes in der Rückertstraße wird das Untersuchungsgebiet durch eine Großbaustelle im Bereich Egbersstraße/ Fiesteler Straße auf dem ehemaligen Hollager Schützenplatz geprägt. Hier wird derzeit ein Wohnpark mit gewerblichen Nutzungen in den Erdgeschossen errichtet.

Unmittelbar östlich an das Untersuchungsgebiet angrenzend befindet sich die Hollager Ziegelei an der Ziegeleistraße. An der Bergstraße südlich des Untersuchungsgebietes befindet sich ein Seniorenzentrum und ein Kindergarten der katholischen Pfarrgemeinde St. Josef. Im Süden an der Umlandstraße befindet sich die Sportanlage der

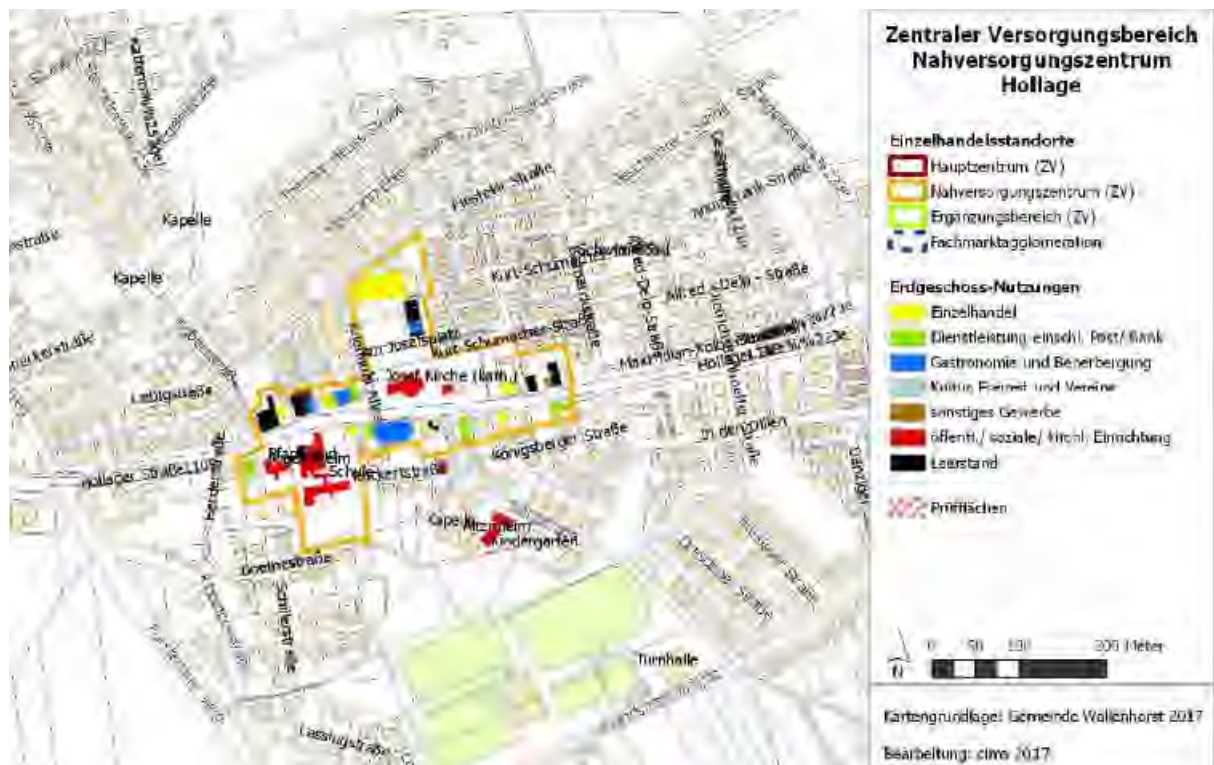


Abb. 38 | Erdgeschossnutzungen und räumliche Abgrenzung des Nahversorgungsbereiches im Jahr 2017 (CIMA, 2018, 71)



Abb. 39 | Bäckerei im Wohngebäude Hollager Straße 116 am Rand des Nahversorgungsbereiches



Abb. 42 | Wohnungsleerstand Kurt-Schumacher-Straße 65



Abb. 40 | Einzelhandelszeile Hollager Str. 138; Baustelle am linken Bildrand neben der Bäckerei Strößner



Abb. 43 | Leerstand mit absehbarer Nachnutzung Hollager Straße 115



Abb. 41 | Nahversorgungsbereich Hollager Straße - links Ladenzeile; Hintergrund Kirche; rechts Schule, Vorplatz; Mitte Bushaltestelle



Abb. 44 | Bestandsaufnahme: Öffentlicher Raum, 2021



Gemeinde Wallenhorst. Südlich der Uhlandstraße gegenüber der Sportanlage liegt das Heimathaus Hollager Hof von 1656 e.V.. An der Uhlandstraße 61 südöstlich des Untersuchungsgebietes befindet sich die evangelisch-lutherische Andreasgemeinde Wallenhorst samt öffentlicher Bücherei.

14 | Frei- und Grünräume

Ergänzend zu der Betrachtung der Gebäudenutzungen sind auch Straßenräume, Plätze und Grünflächen analysiert worden. In der nebenstehenden Kartendarstellung (Abb. 44) sind die Funktionen der Flächen und markante Elemente im Raum dargestellt.

14.1 | Grünflächen (gestrichelte Linien)

Die nördliche Grünfläche teilt sich in einen kommunalen Friedhof und eine angrenzende, aber durch einen Zaun getrennte Waldfläche. Der Friedhof ist von Baumbestand und einem Fußwegenetz durchzogen. Die Topografie steigt in Richtung der südlich angrenzenden Waldfläche an und mit dem ansteigenden Gelände wird auch die Bepflanzung etwas dichter. Der Friedhof ist zu allen Seiten eingezäunt und über sechs Zugänge begehbar. Der Haupteingang des Friedhofs befindet sich an der Egbersstraße. Die fünf Nebeneingänge verteilen sich an allen Seiten des Friedhofsgeländes.



Abb. 45 | Waldstück nördlich des Sportplatzes



Abb. 46 | Friedhofgelände



Abb. 48 | Eingang zum Waldstück südlich des Friedhofs



Abb. 47 | Waldstück In den Dillen (östlich)



Abb. 49 | Weitläufiger Spielplatz Alfred-Delp-Straße

Die südlich an den Friedhof angrenzende Waldfläche ist genauso wie die vier weiteren Waldflächen im Süden des Untersuchungsgebietes über erkennbare eingerichtete Eingänge (formelle Eingänge), aber auch über diverse durch die Nutzung entstandene informelle Eingänge begehbar. Die Waldflächen bieten bis auf einige angelegte Wege nur geringe Nutzungsanreize und sind überwiegend wenig gestaltet. In der südöstlichen Waldfläche befindet sich der Spielplatz „In den Dillen“, der u. a. aufgrund seiner schlechten Erreichbarkeit, fehlenden Barrierefreiheit und Frequentierung im Spielplatzkonzept als verzichtbar eingestuft wurde und daher zurückgebaut werden soll (vgl. Gemeinde Wallenhorst [1], 2017: 55). In der südwestlichen Waldfläche nördlich der Sportanlage befindet sich ein privater Spielplatz des Kindergartens in der Bergstraße. Die südwestlich angrenzende Waldfläche ist lediglich über eine nicht bebaute Grundstücksfläche erreichbar und nicht mit der größeren Waldfläche verbunden. Zum angrenzenden Sportplatz besteht ein starker Höhenversprung.



Abb. 50 | Spielplatz Liebigstraße



Abb. 51 | Kleiner Spielplatz vor der Ladenzeile Am Josefsplatz

Neben dem privaten und dem öffentlichen Spielplatz auf den Grünflächen bestehen im Untersuchungsgebiet weitere sieben öffentliche Spielplätze und zwei Spielräume im Wohnumfeld von Mehrfamilienhäusern. Der Spielplatz an der Fieseler Straße wurde im Spielplatzkonzept ebenfalls als nicht erhaltenswert eingestuft und soll zurückgebaut werden (vgl. Gemeinde Wallenhorst [1], 2017: 49). Der Spielplatz am Josefsplatz verfügt über wenig Mobiliar, sodass im genannten Konzept das Ziel der Aufwertung benannt wurde (vgl. ebd.: 63).

14.2 | Aufenthaltsräume

Als Ergänzung zu den genannten Flächen wurden auch solche mit einer primären Aufenthaltsfunktion identifiziert. Hierbei handelt es sich um mit Sitzmobiliar ausgestattete Flächen, die teilweise durch weitere gestalterische Elemente geprägt sind. Die Aufenthaltsräume konzentrieren sich auf das Nahversorgungszentrum. Zudem besteht



Abb. 52 | Alte Eiche in der Adenauer Allee

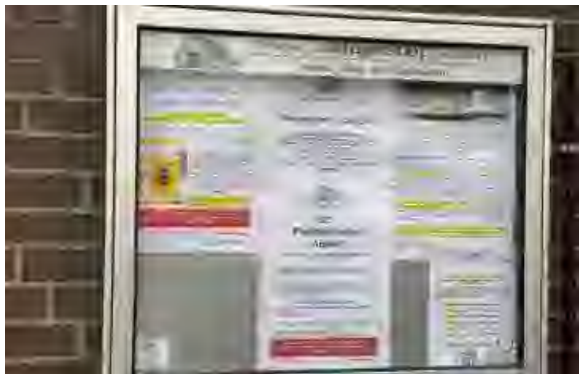


Abb. 53 | Aushang des Heimathaus Hollager Hof von 1656 e.V. am Vorplatz der Schule



Abb. 56 | Ausgeschilderte Wanderroute Hollager Berg am Vorplatz der Schule



Abb. 54 | Findling im Ortskern: Heimatverein Hollage



Abb. 57 | Wanderroutenbeschilderung am südlichen Zugang zur Sportanlage



Abb. 55 | Öffentlicher Bücherschrank am Vorplatz der Schule



Abb. 58 | Skulptur und Mast am Josefsplatz



Abb. 59 | „Informationshaltestelle“ Programm KAB St. Josef



Abb. 61 | Weltkugel vor der Schule



Abb. 60 | Andachtshäusschen an der Fiestelerstraße



Abb. 62 | Platz vor der Schule



Abb. 63 | Platz an der Ecke Herderstraße/ Goethestraße



Abb. 64 | Bestandsaufnahme: Öffentlicher Raum, 2021



an der Kreuzung Herder Straße/ Goethe-Straße ein Aufenthaltsraum.

14.3 | Identitätsstiftende Elemente

Die Aufenthaltsräume, aber auch Straßenräume und Parkplätze sind durch diverse identitätsstiftende Elemente, wie Gedenksteine, Kunstobjekte, Statuen etc. geprägt. Besonders hervor sticht eine Weltkugel vor der Schule (siehe Abb. 61).

14.4 | Orientierung und Information

Darüber hinaus wurden Elemente die der Orientierung und Information dienen ermittelt und kartiert. Auffällig sind diverse Orientierungsschilder, die auf Wanderrouten und Radverbindungen verweisen.

Zudem gibt es vor dem Alten Rathaus an der Hollager Straße 127, sowie vor der Schule und am Josephsplatz Informationsschilder. Es finden sich zwei Schilder des Natur- und Geparks TERRA.vita. Eines verweist auf eine alte Eiche in der Adenauer Allee. Vor der Schule steht ein Wanderschild, welches die Zuführung zur Wanderroute Hollager Berg ab dem Ortskern Hollage kartographisch kennzeichnet.

15 | Flächen im Eigentum der Gemeinde Wallenhorst

Aus der nebenstehenden Kartendarstellung (Abb. 64) wird ersichtlich, dass bis auf die Hollager Straße und der Fürstenauer Weg südlich der Hollager Straße alle Straßen im Eigentum der Gemeinde Wallenhorst stehen. Lediglich die Seitenanlagen im östlichen Abschnitt sowie der Bereich um den Busbahnhof im westlichen Abschnitt der Hollager Straße sind ebenfalls Eigentum der Gemeinde. Die Fahrbahn der Landesstraße L 109 ist Eigentum des Landes Niedersachsen. Somit befinden sich auch Teile des Kreisverkehrs Hollager Straße/ Fürstenauer Weg im Eigentum des Landes. Die Waldstücke im Südwesten befinden sich im Eigentum mehrerer Privateigentümer.

TEIL III
STÄDTEBAULICHE
MISSSTÄNDE

16 | Akteursbeteiligung nach § 137 und § 139 BauGB

Im Zuge der Erstellung des vorliegenden integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzeptes und der parallel durchgeführten Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB wurden von der Sanierung Betroffene gemäß § 137 und die Träger öffentlicher Belange gemäß § 139 BauGB sowie eine breite interessierte Öffentlichkeit aktiv in den Erarbeitungsprozess eingebunden.

Die öffentlichen Aufgabenträger und die Öffentlichkeit wurden in nachfolgend beschriebenen Verfahrensschritten in die Erarbeitung der Konzepte eingebunden:

16.1 | Information der Öffentlichkeit und der Betroffenen

Die Information der von der Sanierung betroffenen Personen und der Öffentlichkeit zur Aufklärung über den Stand des Verfahrens und ihre Beteiligungsmöglichkeiten bei der Konzepterarbeitung erfolgte über diverse Kanäle, die im Nachfolgenden erläutert werden.

16.1.1. | Öffentliche Bekanntmachungen

Gemäß § 141 BauGB wurde die durch den Rat der Gemeinde Wallenhorst am 15.07.2021 in öffentlicher Sitzung beschlossene Einleitung der Vorbereitenden Untersuchungen ortsüblich bekanntgegeben.

Es ist vorgesehen, dass der Rat der Gemeinde Wallenhorst im Juli 2022 das Ergebnis der Vorbereitenden Untersuchungen nach § 141 BauGB und das vorliegende Integrierte Städtebauliche Entwicklungskonzept sowie die Bereitstellung des in der Kosten- und Finanzierungsübersicht festgelegten Eigenanteils der Gemeinde Wallenhorst beschließt (Billigungsbeschluss). Der Billigungsbeschluss wird anschließend öffentlich bekanntgemacht.

16.1.2. | Pressemitteilungen und Information über die Internetseite der Gemeinde Wallenhorst

Neben den formal erforderlichen Bekanntmachungen von Einleitungs- und Billigungsbeschluss

hat die Gemeinde Wallenhorst die Öffentlichkeit über ihre Homepage während des Bearbeitungsprozesses über den aktuellen Sachstand und allgemeine Informationen zum Verfahren informiert.

Darüber hinaus richtete sich die Gemeinde Wallenhorst mittels Pressemitteilungen an die Öffentlichkeit, informierte zum aktuellen Verfahren und forderte die Bevölkerung zur Beteiligung auf. Beispielsweise wurde über eine Pressemitteilung das Datum der Bestandsaufnahme durch die BauBeCon bekanntgegeben und die Bürgerinnen und Bürger dazu aufgefordert, mit den Mitarbeiterinnen der BauBeCon vor Ort in Kontakt zu treten. Auch wurde zu einem späteren Zeitpunkt die Bürgerinformationsveranstaltung und die Möglichkeit zur Abgabe von Anregungen u. a. per Pressemitteilung angekündigt und über die Veranstaltung berichtet.

16.1.3. | Zeitungsartikel

Auch in der öffentlichen Presse wurde über das Verfahren berichtet, wodurch eine breite Öffentlichkeit erreicht werden konnte. Es erschienen u. a. mehrere Artikel in der Neuen Osnabrücker Zeitung.

16.2 | Beteiligung der von der Sanierung betroffenen Personen und der Öffentlichkeit

Auf Grundlage des § 137 in Verbindung mit § 141 Abs. 1 BauGB sind im Rahmen der Vorbereitenden Untersuchungen die Eigentümer, Mieter, Pächter und sonstigen Betroffene möglichst frühzeitig einzubinden. Dabei sollen die Betroffenen „zur Mitwirkung bei der Sanierung und zur Durchführung der erforderlichen baulichen Maßnahmen angeregt und hierbei im Rahmen des Möglichen beraten werden“ (BauGB: § 137).

Nach umfangreicher Information und Beteiligung der von der Sanierung betroffenen Personen und der Öffentlichkeit zeichnet sich ein deutliches Interesse und Mitwirkungsbereitschaft an einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ab. Viele Anregungen sind in die Konzepterarbeitung eingeflossen.

16.2.1. | Gespräche mit Bürgerinnen und Bürgern während der Bestandsaufnahme

Mit der Durchführung der Bestandsaufnahme im Hollager Ortskern im Oktober 2021 erfolgte eine erste Annäherung an die städtebauliche Situation vor Ort. Im Rahmen einer Pressemitteilung der Gemeinde Wallenhorst wurden die Hollager Bürgerinnen und Bürger dazu aufgefordert, die Mitarbeiterinnen der BauBeCon bei ihrer Ortsbegehung anzusprechen. Einige Bürgerinnen und Bürger haben diese Möglichkeit genutzt und den Mitarbeiterinnen wichtige Anregungen und Hinweise bereits zu Beginn der Konzepterstellung geliefert.

16.2.2. | Beteiligung der Bürgerinitiative zum Erhalt des Hollager Rathauses

Während der Bestandsaufnahme wurde das Entwicklungspotential des Ortskerns deutlich und in diesem Zusammenhang auch die Bedeutung des bevorstehenden Leerstandes im Alten Hollager Rathaus an der Hollager Straße 127 für die Stärkung einer attraktiven Ortsmitte. Am 11.01.2022 fand eine gemeinsame Begehung des Alten Rathauses/ Philipp-Neri-Haus mit Vertretern der „Initiative zum Erhalt des Hollager Rathauses“, der Verwaltung, der Politik, der katholischen Kirchengemeinde St. Josef, einem Architekten und einem Mitarbeiter der BauBeCon statt. Um sich ein Bild des baulichen Zustandes des Gebäudes zu machen, wurde das Gebäude sowohl von außen als auch die Räumlichkeiten in den einzelnen Stockwerken in Augenschein genommen. Bei der Begehung konnten u. a. bestehende bauliche Missstände und formale Anforderungen an eine Sanierung bei einer Nutzungsänderung sowie Einschätzungen zur Ortsbildprägung des Gebäudes mit allen Beteiligten vor Ort besprochen werden.

16.2.3. | Bürgerinformationsveranstaltung

Am 31.03.2022 wurde im Rahmen einer öffentlich angekündigten Öffentlichkeitsversammlung die von der Sanierung betroffenen Personen über den Stand des Verfahrens, zu Zielen und Zwecken und den formalen Auswirkungen der Festlegung eines möglichen Sanierungsgebietes informiert. Im zweiten Teil der Veranstaltung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, ihre Anregungen einzubringen und Fragen zu stellen. In Form eines sogenannten „Wandelgangs“ auf themenspezifischen



Abb. 65 | Eindrücke der Beteiligungsveranstaltung im Hollager Hof am 31.03.2022

Stellwänden konnten Interessierte auf Karten Ideen und Kritik einbringen und diese auf den Karten verorten sowie mit den Mitarbeiterinnen der BauBeCon und der Gemeindeverwaltung ins Gespräch kommen. Die Veranstaltung wurde im Hollager Hof an der Uhlandsraße- unmittelbar an das Untersuchungsgebiet angrenzend durchgeführt.

Knapp 50 Interessierte haben sich zu der Veranstaltung angemeldet und aktiv eingebracht.

Die Ergebnisse der Beteiligungsveranstaltung wurden, wenn möglich, in das vorliegende ISEK und in die Vorbereitenden Untersuchungen eingearbeitet und sind im Anhang dieses Dokumentes dokumentiert.

16.2.4. | Möglichkeit zur Einreichung von Anregungen

Zusätzlich zur Bürgerinformationsveranstaltung haben alle betroffenen Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Wallenhorst sowie Interessierte die Möglichkeit erhalten, in einem Zeitrahmen von vier Wochen weitere Anregungen und Wünsche zum Projektverfahren über die Homepage der Gemeinde Wallenhorst einzureichen. Dadurch hatten auch Bürgerinnen und Bürger, die nicht zur Präsenzveranstaltung erscheinen konnten, die Chance zur Abgabe einer persönlichen Stellungnahme. Hierfür wurde einerseits ein digitales Kontaktformular im Internetportal der Gemeinde eingerichtet. Andererseits konnten Interessierte per Email, per Brief oder persönlich eine Stellungnahme bei der Gemeindeverwaltung einreichen.

Insgesamt haben rund 17 Interessierte eine Stellungnahme vorgebracht. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden nach Möglichkeit in das vorliegende Konzept eingebunden. Eine tabellarische Auswertung der Öffentlichkeitsbeteiligung befindet sich im Anhang.

16.3 | Beteiligung der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Autobahn GmbH des Bundes

Die Fahrbahn der Landesstraße L 109 Hollager Straße im Hollager Ortskern liegt im Eigentum des Landes Niedersachsen. Dem Land Niedersachsen obliegt die Straßenbaulast - somit ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr für die Unterhaltung und den Betrieb der L 109 im Hollager Ortskern zuständig. Die Handlungsmöglichkeiten der Gemeinde sind bei einer Umgestaltung der Hollager Straße hierdurch beschränkt. Etwaige Planungsabsichten sind mit der Landesbehörde abzustimmen.

Aus diesem Grund hat die Verwaltung der Gemeinde Wallenhorst die Landesbehörde frühzeitig in den Erarbeitungsprozess von VU und ISEK

eingebunden. Die Landesbehörde wurde über die im Zuge des ISEK und der VU erarbeiteten Städtebaulichen Missstände entlang der Hollager Straße, über Sanierungsziele und Maßnahmenvorschläge in Kenntnis gesetzt, um gemeinsam Handlungsmöglichkeiten zu eruieren.

Auch ist die Hollager Straße eine Bedarfsumleitungsstrecke der A 1 und die Umgestaltungsmöglichkeiten hierdurch ebenfalls beschränkt. Aus diesem Grund hat die Gemeinde Wallenhorst frühzeitig Kontakt zur Autobahn GmbH des Bundes aufgenommen.

In der Umsetzungsphase einer Städtebaulichen Sanierungsmaßnahme ist die Landesbehörde und die Autobahn GmbH des Bundes weiterhin in den Konkretisierungsprozess und die Ausführungsplanung von Maßnahmen einzubinden, um gemeinsam Handlungsmöglichkeiten zu prüfen.

16.4 | Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Im Rahmen der Durchführung der Vorbereitenden Untersuchungen und der Erarbeitung des ISEK wurden in der Zeit vom 07.03.2022 bis zum 05.04.2022 die öffentlichen Aufgabenträger und städtischen Dienststellen per Informations- und Fragebogen beteiligt.

Von diesen haben sich insgesamt rund 25 öffentliche Aufgabenträger zurückgemeldet und Anmerkungen bzw. Anregungen abgegeben. Bei den Aufgabenträgern, die nicht geantwortet haben, wird davon ausgegangen, dass diese keine Bedenken hinsichtlich des Vorhabens vorbringen werden.

Aus den eingegangenen Stellungnahmen lässt sich die grundsätzliche Bereitschaft zur Mitwirkung entnehmen. Eine tabellarische Auswertung der Trägerbeteiligung befindet sich im Anhang.

17 | Städtebauliche Missstände

17.1 | Bewertungskriterien für städtebauliche Missstände

Maßgebend für die förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes ist nach den Vorschriften des

BauGB das Vorliegen von städtebaulichen Missständen. Dabei ist zwischen zwei Arten von städtebaulichen Missständen zu unterscheiden.

Gemäß § 136 Abs. 2 Nr. 1 BauGB liegen städtebauliche Missstände vor, wenn ein Gebiet nach seiner vorhandenen Bebauung oder nach seiner sonstigen Beschaffenheit den allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse oder an die Sicherheit der in ihm wohnenden oder arbeitenden Menschen, auch unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes, nicht entspricht. In diesem Fall liegt eine Substanzschwäche vor.

Nach § 136 Abs. 2 Nr. 2 BauGB liegt ein städtebaulicher Missstand vor, wenn das Gebiet in der Erfüllung der Aufgaben erheblich beeinträchtigt ist, die ihm nach seiner Lage und Funktion obliegen. In diesem Fall liegt eine Funktionsschwäche vor, die durch Mängel in der Struktur und Funktion eines Gebietes im Verflechtungsbereich begründet ist.

Bei der Beurteilung, ob in einem städtischen oder ländlichen Gebiet städtebauliche Missstände in Form von Substanzschwächen vorliegen, sind gemäß § 136 Abs. 3 Nr. 1 a – h BauGB insbesondere zu berücksichtigen:

- a. Belichtung, Besonnung und Belüftung der Wohnungen und Arbeitsstätten,
- b. Bauliche Beschaffenheit von Gebäuden, Wohnungen und Arbeitsstätten,
- c. Zugänglichkeit der Grundstücke,
- d. Auswirkungen einer vorhandenen Mischung von Wohn- und Arbeitsstätten,
- e. Nutzung von bebauten und unbebauten Flächen nach Art, Maß und Zustand,
- f. Einwirkungen, die von Grundstücken, Betrieben, Einrichtungen oder Verkehrsanlagen ausgehen, insbesondere durch Lärm, Verunreinigungen und Erschütterungen,
- g. Vorhandene Erschließung, sowie

- h. Energetische Beschaffenheit, die Gesamtenergieeffizienz der vorhandenen Bebauung und der Versorgungseinrichtungen des Gebietes unter Berücksichtigung der allgemeinen Anforderungen an den Klimaschutz und die Klimaanpassung.

Die bei der Bewertung einer Funktionsschwäche zu berücksichtigenden Kriterien sind nach § 136 Abs. 3 Nr. 2 a – c BauGB:

- a. den Fließenden und ruhenden Verkehr,
- b. die wirtschaftliche Situation und Entwicklungsfähigkeit des Gebietes unter Berücksichtigung seiner Versorgungsfunktion im Verflechtungsbereich, sowie
- c. die infrastrukturelle Erschließung des Gebietes, seine Ausstattung mit und die Vernetzung von Grün- und Freiflächen unter Berücksichtigung der Belange des Klimaschutzes und der Klimaanpassung, seine Ausstattung mit Spiel- und Sportplätzen und mit Anlagen des Gemeinbedarfs, insbesondere unter Berücksichtigung der sozialen und kulturellen Aufgaben dieses Gebietes im Verflechtungsbereich.

17.2 | Methodik

Zur Feststellung der städtebaulichen Missstände wurden die Ergebnisse der Vor-Ort-Bestandsaufnahme einerseits mit den Ergebnissen aus der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der Bürgerinnen und Bürger und andererseits mit den Erkenntnissen aus aktuellen Planungsansätzen und planerischen Konzepten sowie politischen Beschlüssen überlagert. Die abgeleiteten städtebaulichen Missstände werden in substanzielle, strukturelle und funktionale/ gestalterische Missstände unterteilt und in Kartendarstellungen, Fotos sowie textlichen Erläuterungen dargestellt.

Die augenscheinlichen Bestandsaufnahme zielt auf die Feststellung von städtebaulichen Missständen ab, also Missstände, die in den öffentlichen Raum abstrahlen. Das bedeutet, dass private Gebäude und Freiflächen in der Vor-Ort-Bestandsaufnahme lediglich hinsichtlich ihres vom



Abb. 66 | Substanzelle Missstände, 2021



öffentlichen Raum einsehbaren Erscheinungsbildes bewertet wurden.

17.3 | Substanzielle Missstände

Als substanzielle Missständen werden Mängel und Defizite sowohl an der Substanz und Gestaltung von Gebäuden als auch an der Substanz von Straßen eingestuft. Anhand der folgenden Kartendarstellung wird deutlich, dass einige Straßen im Untersuchungsgebiet einen hohen Sanierungsbedarf haben (Fiesteler Straße, Egbersstraße, Herderstraße und Nebenarm der Hollager Straße im Bereich des Busbahnhofs sowie Seitenanlagen in diesem Bereich). Dieser liegt überwiegend in Schäden des Oberflächenmaterials der Fahrbahn begründet. An der Fußwegeverbindung zwischen Hollager Straße 128 und 138 liegen zudem Schäden an Pflanzeneinfassungen vor. Des Weiteren wurden geringere Schäden des Oberflächenmaterials im Bereich der Straßen Herder Straße, Adenauer Allee, Kurt-Schumacher-Straße, Rückertstraße und In den Dillen festgestellt.

Insgesamt wurden vier Gebäude mit einem hohen augenscheinlichen Sanierungsbedarf identifiziert. An diesen Gebäuden besteht an mehreren Gebäudeteilen (z.B. Fassade, Fenster, Dach) ein erhöhter Sanierungsbedarf. Das ehemalige Hollager Rathaus an der Hollager Straße 127 ist baulich und bautechnisch (Fenster, Dach, Dämmung, Heizung etc.) veraltet. Neben erheblichen Mängeln in der Barrierefreiheit bestehen schweigende Feuchtigkeitsschäden. Die überwiegende Mehrheit der Gebäude besitzt einem leichten bis mittleren Sanierungsbedarf. Es existieren darüber hinaus Gebäude im Untersuchungsgebiet mit überprägter Fassade bzw. gestalterischen Defiziten, die der Kartendarstellung im Einzelnen entnommen werden können.

17.4 | Strukturelle Missstände



Abb. 67 | Substanzschäden an Baumeinfassung im Bereich Hollager Straße 128



Abb. 68 | Substanzschäden Seitenarm Hollager Straße



Abb. 71 | Substanzschäden Fiesteler Straße



Abb. 69 | Substanzschäden Fiesteler Straße Detail



Abb. 72 | Substanzschäden Seitenanlagen Hollager Straße



Abb. 70 | Gestalterische Defizite und hoher Sanierungsbedarf Hollager Straße 156



Abb. 73 | Substanzschäden an Garagenkomplexen- hier im Bereich Kurt-Schumacher-Straße



Abb. 74 | Substanzschäden im Bereich der Einmündung Herderstraße in die Hollager Straße



Abb. 76 | Substanzschäden Bismarckstraße Ecke Fiesteler Straße



Abb. 75 | Substanzschäden Egbersstraße



Abb. 77 | Gestalterische Defizite Berstraße 1A



Abb. 78 | Substanzschäden und gestalterische Defizite Hollager Straße 109



Abb. 79 | Strukturelle Missstände, 2021



Im Bereich der strukturellen Missstände finden sich in erster Linie verkehrliche Missstände. Die Hollager Straße stellt in ihrer gesamten Länge eine räumliche und gefühlte Barriere dar. In der Hollager Straße bestehen hohe Querungsbedarfe insbesondere an Kreuzungen und im Bereich von Bushaltestellen. Lediglich an drei Stellen ist eine geordnete und gesicherte Überquerung gegeben. Gleichzeitig ist die Hollager Straße für Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrende und mobilitätseingeschränkte Menschen aufgrund von schmalen und stark verspringenden bzw. unterbrochenden Gehweganlagen sowie gemischten Rad- und Gehwegabschnitten in der Funktionalität und Verkehrssicherheit erheblich eingeschränkt. Weitere strukturellen Missstände hinsichtlich der Barrierefreiheit sind fehlende oder nicht abgesenkte Bordsteine in Kreuzungsbereichen sowie Stufen und Treppen im öffentlichen und privaten Freiraum. Besonders problematisch ist die Situation vor allem für mobilitätseingeschränkte Menschen im Bereich der Hollager Straße 124 bis 138. Der Zugang der Sparkasse (Nr. 124) ist hier nur über Stufen möglich. Auf der Höhe der Nr. 138 wird der Gehweg gänzlich unterbrochen (siehe Abb. 81, 82, 84, 85).

Aufgrund der Bedarfsumleitungsstrecke der Autobahn A1 über die L109 und ihrer Dimensionierung als Landesstraße verstärkt sich die Barrierewirkung der Hollager Straße erheblich und schränkt die Entwicklung einer attraktiven Ortsmitte ein.

Ein weiterer struktureller Missstand sind fehlende Grünverbindungen zwischen den identifizierten Grünräumen innerhalb und im Umfeld des Untersuchungsgebietes im Sinne einer vernetzten städtischen grünen Infrastruktur. Auch die Vernetzung der Grünstrukturen mit der Ortsmitte, also die Er-



Abb. 80 | Gehweg der Fiesteler Straße ist durch Treppenanlage des Mehrfamilienhauses Adenauer Allee 9-13 unterbrochen



Abb. 81 | Treppen vor Hollager Straße 124



Abb. 84 | Treppen vor Hollager Straße 124



Abb. 82 | Gehweg ist durch Parkbuchten unterbrochen vor Hollager Straße 138



Abb. 85 | E-Scooter-Fahrer weicht aufgrund des unterbrochenen Gehweges auf die Landesstraße L109/ Hollager Straße aus



Abb. 83 | Engstelle im Gehweg Hollager Straße 121



Abb. 86 | Kaum erkennbarer Fußgängerüberquerungsbereich im Bereich des Kreisverkehrs



Abb. 87 | Unklare Zonierung der Seitenanlagen Hollager Straße | Radfahrer auf der Fahrbahn + fast leere Parkstreifen



Abb. 90 | Unklare Zonierung der Seitenanlagen Hollager Straße



Abb. 88 | Fehlende abgesenkte Bordsteine an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/ Bismarckstraße



Abb. 91 | Nicht mehr zeitgemäße Bordsteinabsenkung; hier im Bereich Bismarckstraße/ Hollager Straße



Abb. 89 | Schlechte Einsehbarkeit und keine gesicherte Überquerung an der Hollager Straße im Bereich der östlichen Bushaltestelle

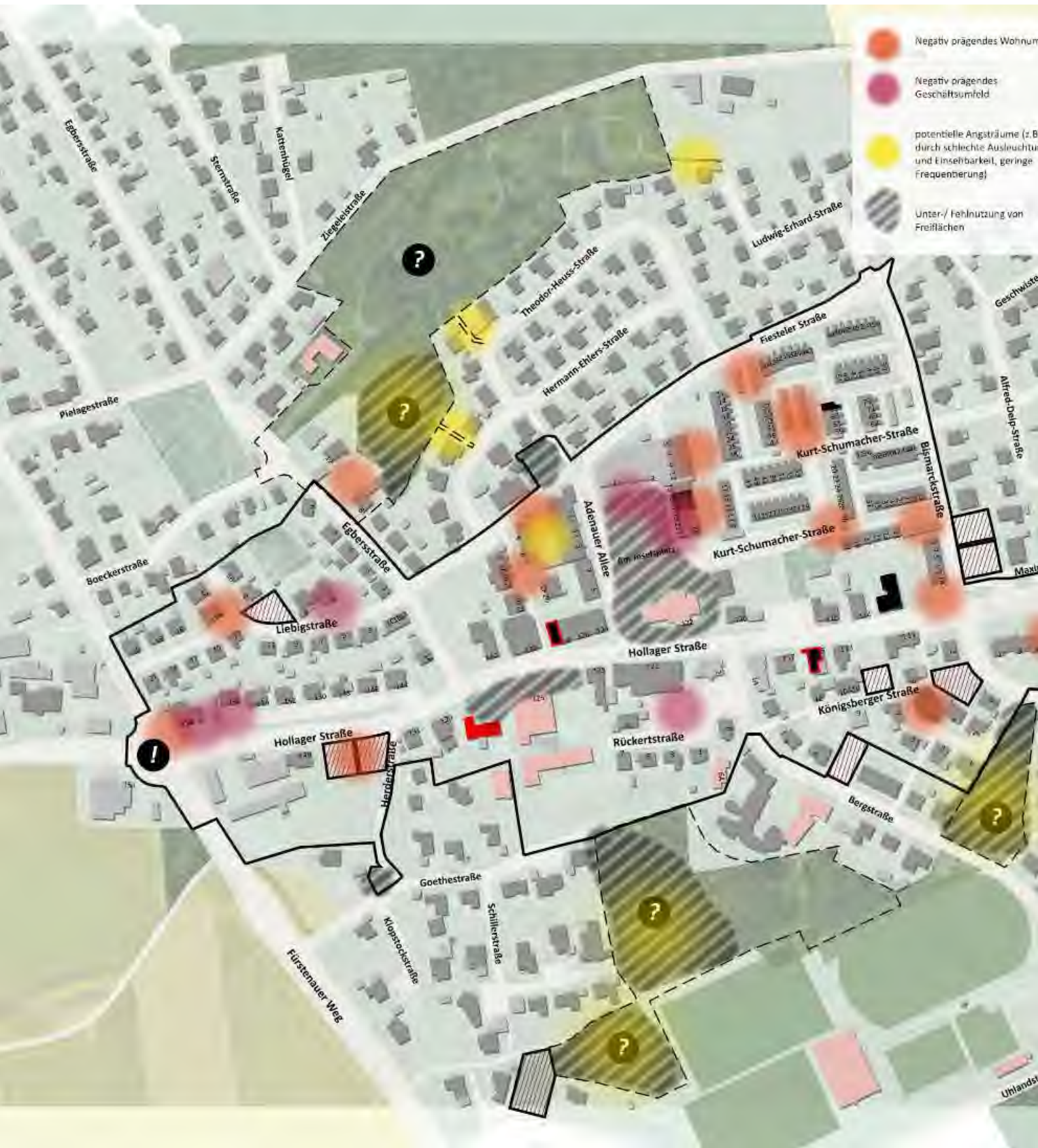


Abb. 92 | Funktionale und gestalterische Missstände, 2021



reichbarkeit von wohnortnahen Grünflächen ist wenig ausgeprägt.

17.5 | Funktionale und gestalterische Missstände im Freiraum

Die gestalterischen und funktionalen Missstände im Freiraum wurden zusammenfassend dargestellt, da sie sich wechselseitig beeinflussen. In der Mehrheit der Grünflächen liegt eine Unter- bzw. Fehlnutzung vor. Die betrachteten Grünflächen sind kaum bzw. gar nicht beschildert, verfügen über ungestaltete und teilweise zu wenige Eingänge, werden teils nur durch nicht angelegte, sondern durch Nutzung entstandene, teils stark überwachsene Wege durchzogen, bieten keine weiteren Nutzungsanreize und sind in einigen Bereichen stark überwuchert. Aufgrund fehlender Beleuchtung, Vermüllung, einer geringen Gestaltung und der daraus resultierenden geringen Frequentierung, stellen einige Grünflächen potenzielle Angsträume dar.

Die bestehenden versiegelten Freiflächen im Ortskern sind hinsichtlich ihres Potentials zur Ausbildung einer Ortsmitte nicht entsprechend gestaltet und genutzt. Es gibt zwar einige Nutzungsansätze, die in Teil II Bestandsaufnahme aufgeführt wurden, wie z.B. ein öffentlicher Bücherschrank, Hinweisschilder, Bänke, Spielelemente und gestalterische Elemente, wie eine Weltkugel, jedoch sind einige von ihnen nicht zielführend angeordnet. So zählt laut Spielplatzkonzept der Spielplatz am Josefsplatz zu den unbeliebtesten Spielplätzen (vgl. Gemeinde Wallenhorst, 2017: 6).

Des Weiteren gibt es gestalterische und funktionale Missstände im privaten Wohn- und Geschäftsumfeld. Dazu zählen versiegelte oder mit Kiesbett ausgestattete Vorgärten und Vorplätze, ungestaltete Abstandsgrünflächen im Bereich von Mehrfamilienhäusern mit unattraktiven Spielflächen, hochversiegelte und gering begrünte Parkplätze und Garagenhöfe mit substanziellen und gestalterischen Defiziten. Es zeigt sich zudem, dass die Ortsteingänge an der Hollager Straße wenig ausgeprägt bzw. gestalterisch defizitär sind.



Abb. 93 | Verwahrloste Spielflächen: Mehrfamilienhaus Adenauer Allee 9-13



Abb. 96 | Verwahrloste Spielflächen: Mehrfamilienhaus In den Dillen 13-17



Abb. 94 | Hochversiegelter und ungestalteter privater Parkplatz an der Rückertstraße



Abb. 97 | Hochversiegeltes Wohn- bzw. Geschäftsumfeld Liebigstraße 2



Abb. 95 | Negativ prägendes Wohnumfeld und potentieller Angstraum: Garagenhof In den Dillen





Abb. 98 | Negativ geprägtes Wohn- bzw. Geschäftsumfeld: Mülltonnen und Anlieferungsbereich Supermarkt



Abb. 101 | Potentieller Angstraum: Tiefgarage Mehrfamilienhaus Adenauer Allee 9-13



Abb. 99 | Kiesvorgarten Liebigstraße 14



Abb. 102 | Versiegeltes und ungestaltetes Dach der Tiefgarage Mehrfamilienhaus Adenauer Allee 9-13



Abb. 100 | Kiesvorgarten Mehrfamilienhaus Hollager Straße 158 direkt am Ortseingang



Abb. 103 | Unattraktive Spiel- und Aufenthaltsflächen Am Josefsplatz



Abb. 106 | Unattraktive Spiel- und Aufenthaltsflächen Am Josefsplatz



Abb. 104 | Gering gestalteter Grünbereich Herderstraße Ecke Goethestraße



Abb. 107 | Unattraktiver Spielbereich am Spielplatz Alfred-Delp-Straße



Abb. 105 | Informeller Eingang von Parkplatz zum Waldstück südlich des Friedhofs



Abb. 108 | Lediglich informelle Trampelpfade durchziehen das Waldstück südlich des Friedhofs



Abb. 109 | Ungestalteter Eingang zum Waldstück In den Dillen/ Bergstraße



Abb. 111 | Einzige Beschilderung zum Waldstück nördlich der Sportanlage von Hollage



Abb. 110 | Ungestalteter Eingang zu Waldstück In den Dillen



Abb. 112 | Stark überwuchertes Waldstück In den Dillen

TEIL IV
SWOT-
ANALYSE

Mit einer SWOT-Analyse (Strengths = Stärken, Weaknesses = Schwächen, Opportunities = Chancen und Threats = Risiken) werden die Stärken und Schwächen sowie Chancen und Risiken im Untersuchungsgebiet zusammenfassend gegenübergestellt. Ziel ist das schnelle Erkennen der wesentlichen und vorrangigen Handlungsbedarfe und die Bewertung möglicher Handlungsoptionen. Hieraus leiten sich Empfehlungen für die Erarbeitung eines Leitbildes ab.

Stärken

- Gute überregionale Anbindung
- Vielfältiger Landschaftsraum
- Einbettung im Natur- und Geopark TERRA.vita
- Einbindung in ausgeschildertes überregionales Radverkehrsleitsystem
- Nahversorgungsbereich mit zentrenrelevantem Sortiment
- Spuren von Identifizierung mit Ortskern
- Großes wohnortnahes Spielplatzangebot
- Verfügbarkeit von Einzelhandelsflächen mit Stellplätzen

Schwächen

- Fehlen einer gestalterischen und funktionalen „Ortsmitte“/ geringe gestalterische Markierung der Ortseingänge
- Leerstände und häufig wechselnde Besitzer bei gewerblich genutzten Gebäuden
- Räumliche Barriere, Gefahrenort und starke Emissionsbelastung an der Hollager Straße
- Geringe Vernetzung der Grünstrukturen untereinander und mit dem Ortskern
- Fehlende Radverkehrsinfrastruktur
- Barrieren im öffentlichen Raum insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen
- Wenig Angebote für Jugendliche und junge Erwachsene sowie für Seniorinnen und Senioren
- Fehlende Begegnungsorte für Jung und Alt
- Hoher Versiegelungsgrad und geringe Begrünung von Freiflächen im öffentlichen und privaten Bestand
- Wenig attraktive öffentliche und private (z.B. Gastronomie) Aufenthaltsbereiche in der Ortsmitte
- Geringe Nutzbarkeit/ Gestaltung der Grünflächen
- Potentielle Angsträume
- (Energetischer) Sanierungsbedarf im Gebäudebestand (Haupt- und Nebengebäude)
- Gestalterisch überprägte Gebäude

Chancen

- Stärkere Vernetzung der Grünstrukturen
- Entwicklung einer Ortsmitte
- Abbau von Barrieren im öffentlichen Raum
- Aufwertung der Fußverkehrsinfrastruktur
- Verbesserung der lokalen und regionalen Radverkehrsinfrastruktur
- Entsiegelung und Begrünung von Freiflächen und Dachflächen sowie Fassaden
- (Energetische) Sanierung des Gebäudebestandes
- Steigerung der Attraktivität für Jugendliche, junge Erwachsene
- Schaffung von Begegnungsorten
- Stärkere Verknüpfung des Ortskerns mit bestehenden öffentlichen, sozialen und gemeinnützigen Einrichtungen

Risiken

- Zunehmende Bildungsabwanderung und Altersabwanderung
- Unfallrisiken aufgrund von Defiziten in der Fuß- und Radinfrastruktur und der aktuellen Gestalt der Hollager Straße
- Entfremdung durch fehlende Orte der Gemeinschaft und der Begegnung in der Ortsmitte
- Vandalismus in untergenutzten Grünflächen/ und Angsträumen
- Erhöhter Energieverbrauch aufgrund von Mängeln im Sanierungszustand der Gebäude
- Verdrängung von Pflanzen- und Tieren aus dem Siedlungsraum

TEIL V

ERNEUERUNGSKONZEPT

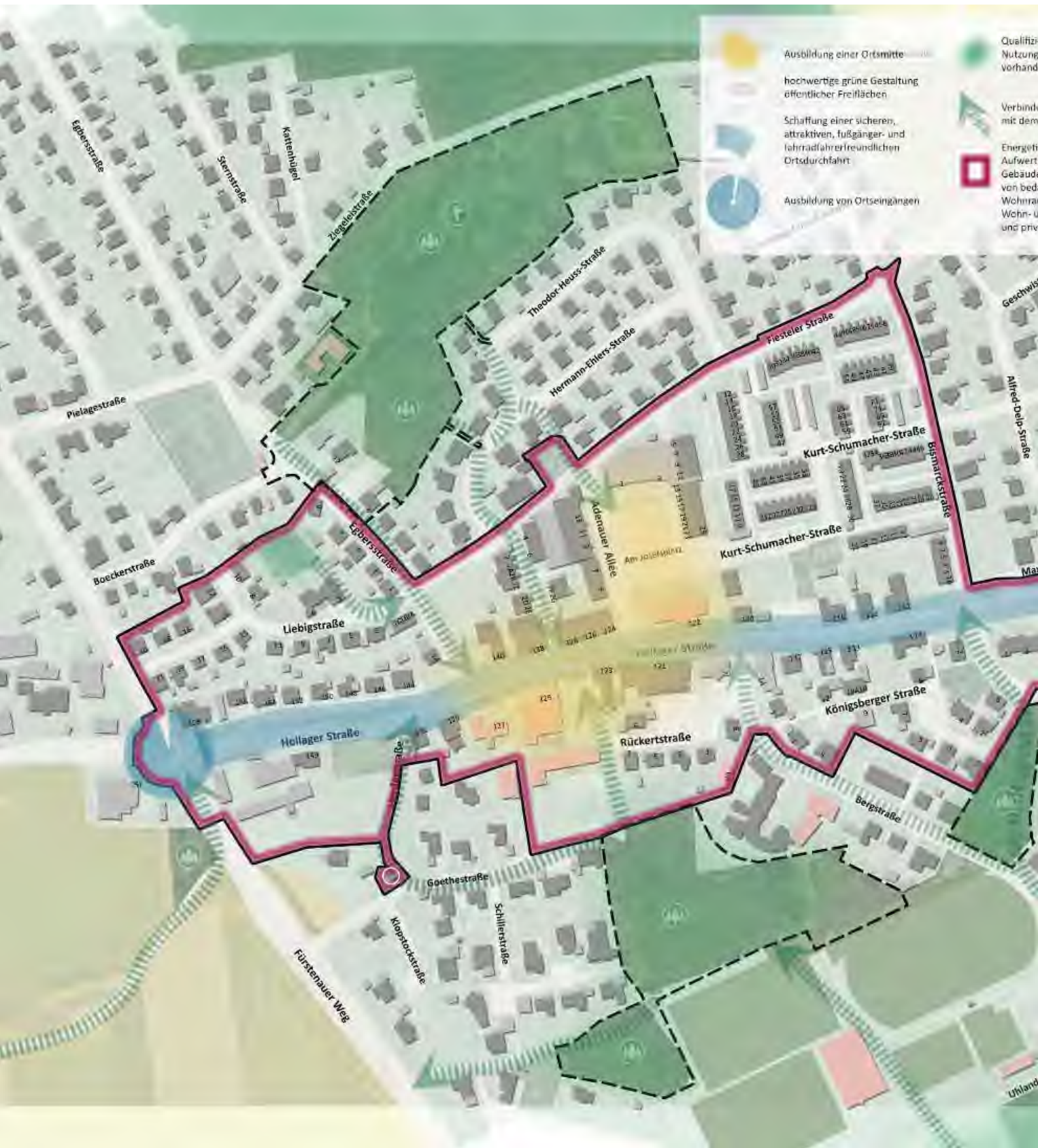


Abb. 113 | Leitziele räumlich dargestellt, 2021



19 | Sanierungsziele

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden städtebauliche Defizite in Form von Substanz- und Funktionsschwächen festgestellt, die in Teil 3 eingehend dargestellt wurden.

Die Analyse ergab, dass eine umfassende Sanierungsmaßnahme im Ortskern von Hollager notwendig ist, um eine nachhaltige Siedlungsentwicklung zu sichern. Abgeleitet von den identifizierten städtebaulichen Missständen werden folgende Sanierungsziele formuliert.

- Ausbildung einer Ortsmitte mit Aufenthaltsqualität und Raum für Begegnung
- Hochwertige grüne, ökologisch wertvolle Gestaltung öffentlicher Freiflächen
- Schaffung einer sicheren, attraktiven fußgänger- und fahrradfreundlichen Ortsdurchfahrt
- Ausprägung von Ortseingängen
- Qualifizierung und Nutzungsdifferenzierung der vorhandenen Grünräume
- Verbindung des Landschaftsraums mit dem Ortskern, insbesondere durch die Ergänzung der Straßenbegrünung
- Energetische und gestalterische Aufwertung des Gebäudebestandes
- Grüne, ökologisch wertvolle Gestaltung des Wohn- und Geschäftsumfeldes und privater Freiflächen
- Festigung der Versorgungsfunktion der Hollager Ortsmitte
- Schaffung und Anpassung von bedarfsgerechten Grundrisszuschnitten für bedarfsgerechtes (altengerechtes) Wohnen

20 | Maßnahmenkonzept

Auf Grundlage der beschriebenen Sanierungsziele wurde ein umfangreiches Maßnahmenkonzept erarbeitet. Die in der Kartendarstellung verorteten Maßnahmen lassen sich in drei Kategorien unterteilen: verkehrliche Maßnahmen, freiraum-



Abb. 114 | Maßnahmenkonzept, 2021



planerische Maßnahmen, gebäudebezogene Maßnahmen.

20.1 | Verkehrliche Maßnahmen

Bzgl. der Finanzierung der Erschließungsmaßnahmen wird auf Kapitel 23 Wahl des Sanierungsverfahrens verwiesen.

In den nachstehenden Ausführungen werden investive verkehrliche Erneuerungsmaßnahmen aufgeführt, die im Rahmen der Konzepterstellung erarbeitet und durch die Anregungen der Öffentlichkeit konkretisiert wurden. Im Zuge der Umsetzungsphase einer städtebaulichen Sanierungsmaßnahme muss mit einer Integrierten verkehrlichen Rahmenplanung eine Planungsgrundlage zur Umsetzung der Erneuerungsmaßnahmen geschaffen werden. Die von der Öffentlichkeit eingereichten Anregungen zur Beseitigung der verkehrlichen Missstände im Hollager Ortskern sind im Zuge der Erstellung des verkehrlichen Rahmenplanes zu berücksichtigen.

20.1.1. | Hollager Straße

Zur Erneuerung der Hollager Straße sind die betroffenen Akteure in erhöhtem Maße und frühzeitig und umfangreich in den Planungs- und Umsetzungsprozess einzubinden. Als Landesstraße und Bedarfsumleitungsstrecke der Autobahn A1 sind die betroffenen Akteure insbesondere die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und „Die Autobahn GmbH des Bundes“. Mit dem Straßenbaulastträger der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr und der Autobahn GmbH des Bundes wurden bereits Anfang 2022 Möglichkeiten zur Umgestaltung der Hollager Straße eruiert. Im weiteren Prozess sind etwaige Umgestaltungs- und verkehrslenkende Planungen mit der Landesbehörde und mit der Autobahn GmbH des Bundes abzustimmen.

Grundsätzlich ist eine Änderung der Bedarfsumleitungsstrecke laut Angaben der Autobahn GmbH des Bundes möglich. Die Beantragung einer Änderung der Bedarfsumleitungsstrecke liegt in der Planungshoheit der Gemeinde- das Genehmigungsverfahren liegt bei den jeweiligen Stra-

ßenlastträgern. Die Autobahn GmbH des Bundes ist im Verfahren einzubinden.

Bei der Änderung der Bedarfsumleitung ist zu beachten, dass eine alternative Streckenführung gefunden werden muss. Zudem sind gemäß Auslöserprinzip die Kosten für eine Streckenverlegung durch die Gemeinde selbst zu tragen. Bisher liegt kein politischer Beschluss zur Änderung der Bedarfsumleitungsstrecke vor. Im weiteren Verfahren wird diese Möglichkeit in Zusammenarbeit mit der Autobahn GmbH des Bundes tiefergehend geprüft.

Mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr wurde bereits über die Umgestaltungsplanungen an der Hollager Straße beraten. Die Planungen zur Umgestaltung der Hollagerstraße werden durch die Verkehrsbehörde der Gemeinde angeordnet - jedoch ist die Landesbehörde bei allen Planungen zu beteiligen und die Gestaltungsfreiheit der Gemeinde hierdurch eingeschränkt. Den in den nachfolgenden Abschnitten beschriebenen Maßnahmenvorschlägen zur Hollager Straße steht die Landesbehörde grundsätzlich positiv gegenüber. Laut Aussagen der Landesbehörde bestehe bei den gestalterischen Maßnahmen keine Möglichkeit der Kostenbeteiligung durch das Land Niedersachsen. Lediglich an der Finanzierung der Schaffung von gesicherten Querungsstellen könne sich das Land- sofern durch Zählungen Querungsbedarfe nachgewiesen werden- beteiligen.

Die Handlungsbedarfe an der der Landesstraße wurde bereits mit dem Straßenbaulastträger diskutiert. Die konkrete Ausführung gestalterischer Maßnahmen an der Landesstraße sowie Möglichkeiten beispielsweise der Herabstufung oder auch Geschwindigkeitsbegrenzungen sind im weiteren Verfahren in Zusammenarbeit mit der Landesbehörde tiefergehend zu prüfen und durch weitere Untersuchungen miteinander zu entwickeln.

Erneuerung der Seitenanlagen

Für eine sichere, barrierefreie und intuitive Führung aller Verkehrsteilnehmer entlang der Hollager Straße im Sinne der Verkehrssicherheit, Chancengleichheit und zur stärkeren Ausbildung der

Ortsmitte, ist die Erneuerung der Seitenanlagen notwendig. Folgende Schritte sind dabei erforderlich:

- Ankauf von Teilgrundstücken
- Neuordnung der Parkbuchten
- Herstellung eines durchgehenden, barrierefreien, zeitgemäßen Gehweges
- Hervorhebung der Ortsmitte im gekennzeichneten Bereich (siehe Abbildung 114) durch einheitliches Material/ Farbgebung, einheitliches Mobiliar und Bepflanzungen, farbiger Asphalt

Schaffung eines Radschutzstreifens

Neben dem Fußverkehr und dem motorisierten Verkehr wird auch der Radverkehr vorwiegend über die Hollager Straße geführt. Zwar sind alternative Radführungen über die Uhlandstraße und die Fiestelerstraße für Radfahrende mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis oder Freizeitfahrende vorgesehen (siehe Abbildung 114), jedoch ist die Führung des Radverkehrs über die Hollager Straße aufgrund der Konzentration der Einrichtungen des öffentlichen Bedarfs in diesem Bereich unabdinglich und lässt sich nicht „wegplanen“. Auf Grund des begrenzten Raumangebotes ist die Einrichtung eines separaten Radweges sowohl auf der Fahrbahn als auch auf den Seitenanlagen voraussichtlich nicht umsetzbar.

Ein einseitiger kombinierter Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr wäre vermutlich räumlich realisierbar, jedoch könnten als Folge Gefahrsituationen an zahlreichen Ein- und Ausfahrten sowie Parkplätzen entlang der Hollager Straße entstehen. Im Radverkehrskonzept von 2019 wurde die Einrichtung von beidseitig angelegten Radschutzstreifen auf der Hollager Straße als Maßnahmenvorschlag festgehalten (vgl. PGV, 2019: 125). Nach den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) muss der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnanteil (Kernfahrbahn) 4,5 m breit sein, damit sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Der Radschutzstreifen muss so

breit sein, dass dem Radverkehr einschließlich des Sicherheitsraumes ein hinreichender Bewegungsraum geboten wird. Entsprechend wird in der ERA ein Schutzstreifen von 1,50 m bzw. 1,25 m (bei Berücksichtigung der Entwässerungsrinne) gefordert. Die beiden Richtlinien basieren auf ca. 30 Jahre alten Fahrzeugdaten, wodurch nach Einschätzungen des Staatsministeriums des Innern, für Sport und Integration als oberste Straßenverkehrsbehörde und der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) eine 4,5 m Kernfahrbahn nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht. Sie fordern abzüglich Schutzstreifen eine verbleibenden Fahrbahnteil von mindestens 5 m. Vor dem Hintergrund des begrenzten Raumangebotes ist die Einrichtung eines einseitig angelegten Radschutzstreifen auf der Hollager Straße eine akzeptable Variante.

Im Bereich des Übergangs vom Radschutzstreifen auf den Hochbordradweg zwischen In den Dillen und Nachtigalweg müsste eine baulich gesicherte Überführung erfolgen.

Zur Sicherung des Radverkehrs auf der gegenüberliegenden Seiten ohne Schutzstreifen sind verschiedene Varianten möglich, beispielsweise die Schaffung von Fahrrad-Sinnbilder auf der Fahrbahn oder die Ergänzung des Gehweges mit dem Zusatzschild "Radfahrer frei".

Die Möglichkeiten zur Sicherung des Radverkehrs entlang der Hollage Straße sind in einem vertiefenden Untersuchungen zu betrachten. In einem integrierten verkehrlichen Rahmenplan soll die Führung des Radverkehrs über die Hollager Straße im Besonderen geprüft werden.

Markierung der Ortseingänge

Zur stärkeren Ausbildung der Ortsmitte auch vor dem Hintergrund der damit verbundenen impliziten Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs und zur Steigerung des Wiedererkennungswertes, sollen die Ortseingänge stärker ausgeprägt werden. Dafür bedarf es einer gestalterischen Aufwertung des Kreisverkehrs und einer verbesserten Fuß- und Radwegführung. Bei zukünftigen Überlegungen von Erneuerungen und Umgestaltungen am Kreisverkehr seitens des LstBV sind Möglichkeiten zur Umgestaltung inbe-

sondere zur Verbesserung des Fuß- und Radwegführung und Ausprägung des Ortseinganges zu überprüfen. Im östlichen Bereich auf Höhe des Nachtigalwegs kann ein gestalterisches Element den Ortseingang hervorheben.

Qualifizierung der vorhandenen und Schaffung von zusätzlichen beampelten Querungen

Insbesondere im Bereich der östlichen Bushaltestelle und der angrenzenden Mehrfamilienhäuser In den Dillen 7-31 besteht ein erhöhter Querungsbedarf über die Hollager Straße. Dazu tragen die Bushaltestelle, die Erreichung der nördlich und südlich der Hollager Straße gelegenen Wohngebiete und die Erschließung des Spielplatzes Alfred-Delp-Straße sowie der Grünflächen südlich der Hollager Straße bei. Dieser Bereich liegt aus verkehrlicher Sicht außerorts (das Ortseingangsschild befindet sich an der Hollager Straße auf Höhe der Straße In den Dillen). Auch im westlichen Bereich der Hollager Straße auf Höhe der Herder Straße besteht ein Bedarf an einer gesicherten Überquerung aufgrund des Querungsverkehrs durch die Herderstraße, die Egbersstraße (die zum Friedhof führt) und insbesondere aufgrund des Busbahnhofs. Zur Feststellung des Bedarfes zusätzlicher beampelten Querungen ist ergänzend eine Bedarfsanalyse z.B. in Form von Zählungen der Querungen durchzuführen.

Die bestehenden beampelten Querungsbereiche sollen gestalterisch (zur impliziten Geschwindigkeitsreduzierung des motorisierten Verkehrs) und im Sinne der Barrierefreiheit (z.B. durch die Ergänzung fehlender Bodenindikatoren für sehbehinderte Menschen) aufgewertet werden.

Sicherung der geordneten Überquerung

Neben der ergänzenden beampelten Querungsmöglichkeit der östlichen Hollager Straße, sind im Bereich des südlich geführten kombinierten Geh- und Radweges zusätzliche Maßnahmen notwendig, um die ungeordnete Querung durch den Fußverkehr zu reduzieren. Die bestehenden Hecken weisen Lücken auf und sind daher nicht ausreichend. Wie bereits dargelegt wurde, ist der Querungsbedarf sehr hoch. Aufgrund des verfügbaren Abstandsgrünes und der bestehenden Baumreihe bieten sich hier intensive lineare Bepflan-

zungen an, die zudem den Ortseingang stärker hervorheben.

Geschwindigkeitsreduktion

Zur Verbesserung der Sicherheit von Fußgängern und Radfahrern ist perspektivisch die Einrichtung einer 30er-Zone zumindest im Bereich der Ortsmitte erklärtes Ziel des Maßnahmenkonzeptes.

20.1.2. | Weiterer Verkehrsraum

Abbau von Barrieren im öffentliche Raum

Zur Erhöhung der Barrierefreiheit im öffentlichen Raum sind diverse Kreuzungsbereiche in zeitgemäßer Form umzugestalten. Neben einem allseits abgesenkten Bordstreifen ist auch die Einbringung von Bodenindikatoren zur taktilen Orientierung für sehbehinderte Menschen von Bedeutung.

Ausbau Car-Sharing und E-Ladesäulen

In Hollage spielt der motorisierte Individualverkehr (MIV), wie in den meisten ländlichen Gemeinden Deutschlands, eine übergeordnete Rolle. Gleichwohl sind Sharing-Modelle auch in kleineren Gemeinden eine Alternative von steigender Beliebtheit. Die bundesweit geforderten Einsparungen von Treibhausgasen im Verkehrssektor erfordern ein Umdenken und damit einhergehende Ansätze und Planungen zur Stärkung der alternativen Fortbewegung. Neben dem Ausbau der Fuß- und Radverkehrsinfrastruktur muss auch der motorisierte Verkehr nachhaltiger werden. Zu den Säulen der Verkehrswende zählen neben der im Zusammenhang mit der Stärkung des Umweltverbundes stehenden Reduktion der durch den MIV zurückgelegten Verkehrswege auch die Nutzung elektrischer Antriebsenergie für den MIV und der Ausbau von Car-Sharing. Dementsprechend sollen zusätzliche E-Ladesäulen im öffentlichen Parkraum geschaffen werden und die E-Parkplätze an bevorzugten Positionen angeordnet werden. Die Gemeinde ist bereits bestrebt eine Car-Sharing Station am Josefsplatz anzusiedeln. Auch an weiteren potentiellen Orten im Untersuchungsgebiet ist dies umzusetzen (siehe Abbildung 114).

Straßenraumbegrünung und verbesserte Führung des Radverkehrs

An diversen Straßen im Untersuchungsgebiet, an denen aktuell ein mittlerer bis hoher Sanierungsbedarf erkennbar ist, ist Straßenbegrünung zu schaffen. Zudem sind geschwindigkeitsreduzierende (bzw. Maßnahmen zur Einhaltung der vorherrschenden Geschwindigkeitsbegrenzung) und verkehrslenkende Maßnahmen des MIV und die Aufwertung der Straßen für den Radverkehr in Form von punktuellen Maßnahmen vorgesehen. Vorrangig könnten die Uhlandstraße und die Fiesteler Straße/ Liebigstraße als alternative Radrouten zur Hollager Straße insbesondere Menschen mit erhöhtem Sicherheitsbedürfnis dienen. Bei Umgestaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen wird i.d.R. ein Beleuchtungskonzept erarbeitet.

Auf Grundlage des Radverkehrskonzeptes (siehe Kapitel 4.3 und 12.4) sollen im integrierten verkehrlichen Rahmenplan Umgestaltungsmöglichkeiten erarbeitet werden.

20.2 | Freiraumplanerische Maßnahmen

Bei der Konkretisierung der freiraumplanerischen Maßnahmen sollen grundsätzlich Aspekte des Klimaschutzes und der Klimafolgenanpassung Berücksichtigung finden.

20.2.1. | Ausbildung einer Ortsmitte

An der Schnittstelle von verkehrlichen und freiraumplanerischen Maßnahmen ist die Entwicklung einer Ortsmitte angesiedelt. Der Bereich der Ortsmitte ist in Abbildung 114 gekennzeichnet und zieht sich vom Josefsplatz über die Hollager Straße und den Bereich vor der Erich-Kästner-Schule und des Alten Rathauses bis zu den Gebäuden an der Hollager Straße 140.

Es sind vor allem gestalterische und verkehrslenkende Maßnahmen vorgesehen, die unter Kapitel 20.1 eingehend beschrieben wurden. Eine einheitliche Oberflächengestaltung in diesen Bereichen soll die Ortsmitte visuell hervorheben. Das bereits am Josefsplatz und vor der Schule verwendete rote Pflaster bietet sich hierfür aufgrund der historischen Bedeutung der im Osten des Ortskerns gelegenen Hollager Ziegelei zwar an.

Die Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr begrüßt andersfarbigen Fahrbahnoberfläche vorbehaltlich der eingesetzten Materialien und Unterhaltung im Bereich der Fahrbahn in diesem Abschnitt. Aufgrund der erhöhten Schadensanfälligkeit von Pflastern ist roter Asphalt oder Beton als Oberflächenmaterial zu bevorzugen. Weitere gestalterische Elemente, wie zum Beispiel ein einheitliches Mobiliar sowie ausgewählte Bäume und Pflanzen, sollen die optische Markierung ergänzen.

20.2.2. | Qualifizierung der Platzflächen

Die verfügbaren Platzflächen im Bereich der Ortsmitte sind begrenzt und in ihrer aktuellen Nutzung und Gestaltung nicht förderlich zur Ausbildung einer qualitativen Ortsmitte. Zur Schaffung von Begegnungsorten mit Aufenthaltsqualität und zur Stärkung des Einzelhandels sollen die verfügbaren Platzflächen im Sinne der Ortsmitte umgestaltet und in ihrer Nutzung entsprechend qualifiziert werden. Am Josefsplatz bieten sich die Flächen vor der Ladenzeile zum einen für gastronomische Außenbereiche und zum anderen für Aufenthaltsflächen ohne Konsumdruck an. In diesem Zuge empfiehlt sich gemäß des Einzelhandelskonzeptes auch die Parkbereiche vor dem Supermarkt bedarfsgerecht neugeordnet werden (unter Berücksichtigung des Ausbaus von E-Ladesäulen und Car-Sharing-Angeboten).

Die Flächen vor dem Alten Rathaus und der Schule sollen ebenso aufgewertet werden. Im Bereich der Schule ist aktuell die Erweiterung der Schulmensa in Planung, wodurch ggf. Teile der Platzfläche wegfallen. Umso wichtiger ist die Schaffung qualitativ hochwertiger Freiflächen an anderer Stelle. Auch die Flächen vor der Hollager Straße 124-138 sollen umgestaltet werden.

Bei weiteren Umgestaltungen von öffentlichen Flächen werden stets die Aspekte Aufenthaltsqualität, Klimaschutz und Klimaanpassung sowie Barrierefreiheit berücksichtigt und gegeneinander abgewogen.

Bei der Aufwertung von Freiflächen soll auch der verantwortungsbewusste und umsichtige Umgang der potentiellen Nutzerinnen und Nutzer

mitgedacht werden. Vandalismus und Vermüllung soll präventiv entgegengewirkt werden.

20.2.3. | Qualifizierung von Grünflächen

Die betrachteten Grünflächen im Untersuchungsgebiet weisen ein ungenutztes Entwicklungspotential auf. Zur stärkeren Vernetzung der Grünflächen mit dem Siedlungsraum werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

- Gestalterische Aufwertung und Beschilderung der Eingänge
- Aufwertung der Wegeverbindungen und Ergänzung von Mobiliar (vor allem Bänke und Mülleimer) und Beleuchtung
- Nutzungsdifferenzierung der Grünflächen, z. B. durch die Schaffung von Lern- und Bewegungspfaden, eingezäunte Hundefreilaufflächen, Spazierwege, intensive Bepflanzungen
- Qualifizierung vorhandener Spielplätze (u. a. Spielplatz Alfred-Delp-Straße als Mehrgenerationenspielplatz) und Rückbau entbehrlicher Spielplätze
- Verbesserung der Wanderinfrastruktur (z.B. Picknicktische, Orientierungstafel, Leitsysteme etc.) und die Ausschilderung zum Hollager Berg
- Ausarbeitung eines Leit- und Orientierungskonzeptes zur Schaffung einer einheitlichen Gestaltung mit Wiedererkennungswert
- Fachplanung Nutzungsdifferenzierung der Grün- und Spielflächen
- Ggf. Teilerwerb von Waldflächen

Die Naturbelassenheit einiger Grünflächen dient als Lebensraum für Flora und Fauna sowie als geeigneter Spiel- und Erholungsraum für Anwohnerinnen und Anwohner und soll daher bei einer behutsamen Umgestaltung weitestgehend bewahrt werden.

20.2.4. | Maßnahmen im Wohn- und Geschäftsumfeld

An der Schnittstelle zu den nachfolgend erläuterten gebäudebezogenen Maßnahmen sind die Maßnahmen im Freiraum des unmittelbaren

Wohn- und Geschäftsumfeldes einzuordnen. Auf den teils stark versiegelten und wenig begrünten Vorgärten und Parkplätzen sollen als Maßnahmen zur Klimafolgenanpassung, zur Verbesserung des Mikroklimas und zur Vergrößerung des Lebensraumes für Tiere und Pflanzen Entsiegelungen und Begrünungen umgesetzt werden. Bei den Bepflanzungen sollen heimische Arten und zumindest anteilig Blühpflanzen zum Einsatz kommen.

20.3 | Gebäudebezogene Maßnahmen

20.3.1. | Aufwertung im privaten Bereich

Im Bereich der gebäudebezogenen Maßnahmen stehen Investitionen in private Gebäude im Vordergrund. Die Eigentümer sollen in der energetischen und gestalterischen Aufwertung ihrer Gebäude finanziell unterstützt werden, indem die unrentierlichen Kostenanteile der Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen durch die Städtebauförderung bezuschusst werden. Die Mittel der Städtebauförderung sind grundsätzlich nachrangig einzusetzen. Im Bereich der energetischen Sanierung von Gebäuden bestehen mit den Förderungen der KfW-Bank alternative Fördermittel, die vorrangig eingesetzt werden müssen.

Auch die Nebengebäude (z.B. die Garagenhöfe), sollten gestalterisch aufgewertet werden. Eine Dach- und Fassadenbegrünung soll durch Anreizförderung angetrieben werden.

Es soll zudem bei der Modernisierung und Instandsetzung von Bestandsgebäuden sowie bei Neubau geprüft werden, bedarfsgerechten Wohnraum in Abstimmung mit den Eigentümern/ Investoren zu schaffen.

Altes Rathaus

Das Alte Hollager Rathaus an der Hollager Straße 127, welches von 1996 bis heute als Pfarr- und Jugendheim „Philipp-Neri-Haus“ der Kirchengemeinde St. Josef diente, fällt mit dem Umzug in das neu erbaute Pfarrheim neben der Kirche im Jahr 2022 leer.

Die Entwicklung des Standortes des Alten Rathaus ist- inmitten der Ortskerns an der Hollager Straße gelegen- von zentraler Bedeutung für die

positive Entwicklung eines belebten Hollager Ortskerns und birgt großes Entwicklungspotential. Über die zukünftige Nutzung des Standortes bestehen verschiedene Ansätze, die von Bestandserhalt bis Abriss und Neubau reichen. Für eine Anschlussnutzung des in den 60er Jahren für die damals eigenständige Gemeinde Hollage erbaute Gebäude sind neben strukturellen Anpassungen in Bezug auf Grundrisszuschnitt und Barrierefreiheit umfassende energetische Erneuerungen (veraltete Gebäudetechnik, Fassadensanierung inkl. Dämmung, Fenster- und Dacherneuerung) erforderlich.

Seitens einer Bürgerinitiative besteht ein Interesse, das Gebäude aufgrund seiner städtebaulichen Prägung zu erhalten.

Die Kosten für eine umfängliche Sanierung würden sich nach fachlichen Hochrechnungen auf rund 2,3 Millionen € belaufen. Aus wirtschaftlicher Sicht ist eine Nachnutzung des Gebäudes im Vergleich zum Abriss und Neubau daher in Frage zu stellen. Im Abwägungsprozess ist dabei auch die fehlende kulturhistorische Prägung und der aus städtebaulicher Sicht fehlende Erhaltungswert einzubeziehen.

Abgeleitet von den erfassten baulichen Missständen und gutachterlichen Einschätzungen spricht Vieles dafür, das Gebäude an dieser Stelle abzureißen und aufgrund der zentralen Lage z.B. Raum für alternative Wohnformen (z.B. gemeinschaftliches Wohnen) oder Orte der Begegnung zu schaffen.

Zum aktuellen Zeitpunkt besteht noch kein politischer Beschluss und kein konkretes Nachnutzungskonzept zum Umgang mit dem bald leerstehenden Gebäude. Eine Konkretisierung der Nachnutzung des Standortes soll im Rahmen der Städtebauförderung fortgeführt werden.

Da zum aktuellen Zeitpunkt noch kein Konzept zur Entwicklung des Standortes vorliegt, werden in der Kosten- und Finanzierungsübersicht zunächst die Kosten für eine Modernisierung und Instandsetzung des Gebäudes angesetzt. Davon ausgehend, dass nach ersten Einschätzungen zukünftig nur ein Teil als Gemeinbedarfseinrichtung genutzt wird, während überwiegende Teilflächen privat-

wirtschaftlich genutzt werden könnten, werden 50 % der vom Fachplaner veranschlagten Kosten im Rahmen der Städtebauförderung als förderfähig angesetzt. Das entspricht einem Kostenansatz von 1,15 Millionen € und beinhaltet sowohl die Kosten für die Herrichtung der Gemeinbedarfsflächen, als auch einen Kostenzuschuss zur Erneuerung der privatwirtschaftlich genutzten Flächen, deren Modernisierung und Erneuerung ansonsten durch private Mittel aufzubringen sind. Ergänzende Fördermittel bspw. über das BEG sind dabei noch nicht berücksichtigt.

Dieser erste Kostenansatz wird alternativ auch als Finanzierungsbedarf für eine Neuentwicklung des Standortes nach Abriss des Bestandes und Neubau von Gemeinbedarfsflächen angesetzt.

TEIL VI

UMSETZUNG

21 | Städtebauförderung

Mit dem vorliegenden ISEK wurden gem. § 136 Abs. 2 BauGB für das Untersuchungsgebiet „Hollage Ortskern“ **städtebauliche Missstände** nachgewiesen. Die Behebung bzw. Verminderung der städtebaulichen Missstände unter dem Gesichtspunkt der zügigen Durchführbarkeit (gem. § 142 BauGB) ist für die Gemeinde Wallenhorst aufgrund der zu erwartenden finanziellen Belastungen **nur unter Zuhilfenahme von Städtebauförderungsmitteln** möglich.

Es wurden **Substanz- und Funktionsschwächen** in Form von negativ ortsbildprägenden Gebäuden, (energetisch) sanierungsbedürftigen Gebäuden, Leerständen, dem Fehlen einer Ortsmitte, wenig gestalteten Ortseingängen, dem mangelnden Ausbau der Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur, Konfliktpotentialen zwischen den Verkehrsteilnehmern und starker Emissionsbelastung durch den MV insbesondere an der Hollager Straße, fehlender Erlebbarkeit der Freiräume sowie dem Entstehen potentieller Angsträume, geringer Vernetzung der vorhandenen Grünräume, hoher Versiegelung und geringer Begrünung von Platzflächen, Barrieren im öffentlichen Raum, dem Mangel an Angeboten für Jugendliche und junge Erwachsene und fehlende Begegnungsräume festgestellt.

Insbesondere die sich abzeichnenden verkehrlichen Konflikte und Mängel in der Erlebbarkeit des öffentlichen Raumes sowie Leerstände im Hollager Ortskern und die notwendige Aufwertung des öffentlichen Raumes hinsichtlich des Ausbaus der Fußverkehrs- und Radverkehrsinfrastruktur, der Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität legen eine Beantragung von Fördermitteln aus dem Städtebauförderprogramm „**Lebendige Zentren**“ nahe.

Es ist zu erwarten, dass die positiven Impulse infolge der Realisierung öffentlicher Maßnahmen gemäß Erneuerungskonzept geeignet sind, um den privaten Eigentümern den Sanierungsaufakt in Hollage zu signalisieren. Die privaten Akteure im Quartier sind auf die Möglichkeit ihrer erhöhten steuerlichen Abschreibungsmöglichkeit gemäß Einkommenssteuergesetz (EStG) und auf potenzielle Zuschussmöglichkeiten hinzuweisen.

21.1 | Das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“

Mit dem „Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung der Städte“ (Bundesregierung, 2006) ist in § 1 Abs. 6 Nr. 4 BauGB die Bedeutung der „Erhaltung und Entwicklung zentraler Versorgungsbereiche“ (ebd.) bei der Bauleitplanung besonders hervorgehoben worden.

Vor diesem rechtlichen Hintergrund wird seit dem Jahr 2008 das Förderungsprogramm für die Innenentwicklung „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ gemeinsam durch Bund und Länder aufgelegt. Mit der Weiterentwicklung der Städtebauförderung für das **Programmjahr 2020** wurden mit dem Programm „**Lebendige Zentren – Zusammenleben im Quartier gemeinsam gestalten**“ die ehemaligen Programme „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“, „Städtebaulicher Denkmalschutz“, „Kleinere Städte und Gemeinden“, sowie einige Gesamtmaßnahmen des Programms „Zukunft Stadtgrün“ fortentwickelt und gebündelt.

Der Bund beteiligt sich an der Finanzierung der förderfähigen Kosten von Maßnahmen der Innenentwicklung anteilig mit einem Drittel, analog dem Grundprogramm der Städtebauförderung. Die Bundesmittel sind durch Landes- und kommunale Mittel – mit jeweils einem weiteren Drittel – zu komplementieren.

Gemäß Art. 6 Abs. 1 der „**Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen**“ (Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat, 2021) sind die „Finanzhilfen des Bundes zur Förderung von ‚Lebendigen Zentren‘ [...] für die Anpassung, Stärkung, Revitalisierung und zum Erhalt von Stadt- und Ortskernen, historischen Altstädten, Stadtteilzentren und Zentren in Ortsteilen“ (ebd.: 9) einzusetzen und zwar für die „Entwicklung zu attraktiven und identitätsstiftenden Standorten für Wohnen, Arbeiten, Wirtschaft und Kultur“ (ebd.).

Voraussetzung für die Förderung sind im Rahmen der Gesamtmaßnahme, Maßnahmen des Klimaschutzes bzw. zur Anpassung an den Klimawan-

del, insbesondere durch Verbesserung der grünen Infrastruktur (beispielsweise des Stadtgrüns). Die Maßnahmen müssen in angemessenem Umfang erfolgen. Mindestens eine Maßnahme muss im Zuwendungszeitraum nach Maßgabe dieser Verwaltungsvereinbarung erfolgen. Ein Großteil der **Maßnahmen**, die in Art. 4 der VV Städtebauförderung 2021 als förderfähig genannt werden, sind auch in Hollage notwendig und daher im Konzept vorgesehen:

- „die Vorbereitung der Gesamtmaßnahme einschließlich vorbereitender Untersuchungen nach § 141 BauGB sowie Erarbeitung und Fortschreibung integrierter städtebaulicher Entwicklungskonzepte,
- Maßnahmen des Klimaschutzes, zur Anpassung an den Klimawandel, zur Verbesserung der grünen Infrastruktur (u. a. energetische Gebäudesanierung, Bodenentsiegelung, Flächenrecycling, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/Erhalt oder Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Vernetzung von Grün- und Freiflächen, Begrünung von Bauwerksflächen, Erhöhung der Biodiversität),
- Bau- und Ordnungsmaßnahmen,
- Maßnahmen zur Aufwertung des öffentlichen Raumes (Straßen, Wege, Plätze), zur Erneuerung des baulichen Bestandes,
- Maßnahmen der Revitalisierung von Brachflächen einschließlich Nachnutzung bzw. Zwischennutzung,
- Maßnahmen des städtebaulichen Denkmalschutzes und der Denkmalpflege, zum Erhalt und zur Sicherung des bau- und gartenkulturellen Erbes sowie stadtbildprägender Gebäude,
- Maßnahmen zur Sicherung der Daseinsvorsorge,
- Maßnahmen der Barrierearmut bzw. -freiheit,
- Maßnahmen zum Einsatz digitaler Technologien (städtebauliche Vernetzung von Infrastrukturen, Daten, Netzen),
- Maßnahmen zum Umgang mit Gebäudeleerstand (z.B. Zwischenerwerb),

- Quartiersmanagement, Leistungen von Beauftragten, Beratung von Eigentümern/Eigentümerinnen,
- interkommunale Maßnahmen, insbesondere von kleineren Städten und Gemeinden, sowie Stadt-Umland-Kooperationen einschließlich Maßnahmen zur Bildung interkommunaler Netzwerke und Kooperationsmanagement,
- Maßnahmen zur Steigerung der Baukultur, insbesondere der Planungs- und Prozessqualität,
- Maßnahmen mit hohem Innovations- und Experimentiercharakter in außerordentlichen Stadtentwicklungsformaten,
- Beteiligung und Mitwirkung von Bürgerinnen und Bürgern (auch „Tag der Städtebauförderung“)“ (ebd.: 6f).

Auch die in Art. 6 Abs. 3 der VV Städtebauförderung 2021 **programmspezifischen Maßnahmen** entsprechen dem Entwicklungsbedarf in der Gemeinde Wallenhorst. Die Fördermittel können für Investitionen zur Profilierung und Standortaufwertung, zum Erhalt und zur Förderung der Nutzungsvielfalt und des baukulturellen Erbes eingesetzt werden, insbesondere zur/ für

- „bauliche Maßnahmen zum Erhalt des baukulturellen Erbes, die Aktivierung von Stadt- und Ortskernen, die Anpassung an den innerstädtischen Strukturwandel, u. a. bei zentralen Versorgungsbereichen, die durch Funktionsverluste, insbesondere gewerblichen Leerstand, bedroht oder davon betroffen sind, Sicherung der Versorgungsstruktur zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge,
- Sicherung und Sanierung erhaltenswerter Gebäude, historischer Ensembles oder sonstiger baulicher Anlagen von geschichtlicher, künstlerischer oder städtebaulicher Bedeutung sowie die Modernisierung und Instandsetzung oder den Aus- und Umbau dieser Gebäude oder Ensembles; Maßnahmen zur Sicherung und Sanierung besonders erhaltenswerter Bausubstanz sowie die Durchführung von Ordnungsmaßnahmen zur Erhaltung bzw. Wiederherstellung des historischen Stadtbildes und Stadtgrundrisses,



Abb. 115 | Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes und des Fördergebietes



- Quartiers- und Citymanagement bzw. Management der Zentrenentwicklung und die Beteiligung von Nutzungsberechtigten und von deren Beauftragten im Sinne von § 138 BauGB sowie von Immobilien- und Standortgemeinschaften“ (ebd.: 9).

22 | Vorschlag zur Abgrenzung eines Sanierungsgebietes

Das Sanierungsgebiet ist gem. § 142 BauGB eindeutig und zweckmäßig abzugrenzen. Die Abgrenzung ist so zu wählen, dass die Sanierung erkennbar in einem überschaubaren Zeitrahmen umsetzbar ist. Auch wenn für das Untersuchungsgebiet von einem Durchführungszeitraum von zunächst 10 Jahren ausgegangen wird, entspricht ein Zeitraum bis zu 15 Jahren durchaus dem Gebot einer zügigen Durchführung.

Maßgebend für die Abgrenzung des Sanierungsgebietes sind die in dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept und in den Vorbereitenden Untersuchungen dargestellten Missstände und festgelegten Ziele und Maßnahmen. Es können Grundstücke einbezogen werden, bei denen zwar keine städtebaulichen Missstände bestehen, die jedoch in deren unmittelbarem Einflussbereich liegen.

Die Ausführungen in den vergangenen Kapiteln haben verdeutlicht, dass im gesamten Untersuchungsgebiet erhebliche Missstände bestehen und es große Entwicklungspotenziale im Gebiet gibt.

Der Vorschlag zum räumlichen Geltungsbereich des Sanierungsgebietes wird in der nebenstehenden Abbildung 115 dargestellt. Die vorgeschlagenen Grenzen des Fördergebietes sind deckungsgleich.

Die Größe des vorgeschlagenen Sanierungsgebietes beträgt ca. 28,35 ha.

23 | Wahl des Sanierungsverfahrens

Die Gemeinde Wallenhorst hat in einer Sanierungssatzung zur förmlichen Festlegung des Sa-

nierungsgebietes und damit zur Umsetzung des Erneuerungskonzeptes zu bestimmen, welche Verfahrensart zur Anwendung kommen soll (vgl. § 142 Abs. 4 BauGB). Zu unterscheiden sind zwischen dem umfassenden Sanierungsverfahren und dem vereinfachten Verfahren.

Die Wahl zwischen dem umfassenden und dem vereinfachten Sanierungsverfahren wird durch die Inhalte der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten bestimmt. Die Wahl steht grundsätzlich nicht im freien Ermessen der Gemeinde. Die Gemeinde hat die Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften (vgl. § 152-156a BauGB) auszuschließen, wenn diese für die Durchführung der Sanierung nicht erforderlich sind und die Durchführung hierdurch voraussichtlich nicht erschwert wird. Bei der Entscheidung der Gemeinde Wallenhorst sind insbesondere zu berücksichtigen:

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

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

Neben dem sanierungsrechtlichen Genehmigungsvorbehalt gem. § 144 BauGB findet die Ausgleichsbetragsregelung nach § 154 BauGB Anwendung. Danach hat der Eigentümer eines im förmlich festgelegten Sanierungsgebiet gelegenes Grundstück, zur Finanzierung der Sanierung nach Abschluss des Sanierungsverfahrens an die Gemeinde einen Ausgleichsbetrag zu entrichten, welcher der durch die Sanierung bedingten Erhöhung des Bodenwertes seines Grundstückes entspricht. Die Grundlagen zur Ermittlung des Aus-

gleichsbetrages erarbeitet i. d. R. der unabhängige Gutachterausschuss.

Sind sanierungsbedingte Bodenwertsteigerungen im Sanierungsgebiet oder in Teilen davon zu erwarten, so ist die Anwendung der §§ 152-156 BauGB in der Regel erforderlich,

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

Im Rahmen des **vereinfachten Sanierungsverfahrens** kann diese Regelung ausgeschlossen werden. Allerdings sind in diesem Fall für die Erstellung, Erweiterung, Verbesserung oder Erneuerung von Erschließungsanlagen im Sinne von § 127 Abs. 2 BauGB Erschließungsbeiträge oder Beiträge nach NKAG zu erheben. Sollte die Kommune auf die Erhebung der Straßenausbaubeiträge der Anwohner verzichten und entsprechende Satzung aufgehoben haben, ist dies für die Städtebauförderung unerheblich. Es ist so zu rechnen, als ob sämtliche mögliche Beiträge erhoben werden. Es wird die rechtliche Fiktion angenommen. Das heißt, bei der Abrechnung von Erschließungsmaßnahmen kann lediglich der nicht umlagefähige Anteil der Ausgaben berücksichtigt werden.

Die Wahl des Sanierungsverfahrens bestimmt sich, wie oben dargestellt, aus den Inhalten der erforderlichen Sanierungsmaßnahmen und den zur Realisierung notwendigen rechtlichen Instrumenten, der konkreten städtebaulichen Situation sowie der erwarteten Auswirkungen der Gesamtmaßnahme. Rechtlicher Maßstab für die Entscheidung der Gemeinde ist die Erforderlichkeit der Anwendung der „besonderen sanierungsrechtlichen Vorschriften“ (§§ 152 ff. BauGB). Die Prüfung bezieht sich damit auf die Beurteilung der Bodenwertentwicklung im Sanierungsgebiet: sanierungsbedingte Werterhöhungen, Preisprüfung und Ausgleichsbetragsregelung.

Die angestrebten Aufwertungs- und Neuordnungsmaßnahmen sind größtenteils auf eine nachhaltige städtebauliche Erneuerung und Verbesserung der Grün- und Platzflächen, der Gebäudesubstanz und punktueller Maßnahmen im Bereich der Straßen ausgerichtet, wodurch nicht von sanierungsbedingten Bodenwertsteigerungen auszugehen ist. Wegen der nicht zu erwartenden Bodenwertsteigerungen und der geringen Dynamik des örtlichen Immobilienmarktes kann auf Prüfungen nach § 144 Abs. 2 BauGB (Genehmigungsvorbehalt Grundstücksgeschäfte) verzichtet werden. Die Anwendung des § 144 Abs. 1 BauGB (Genehmigungsvorbehalt für Bauvorhaben) können weiterhin Anwendung finden.

Durch die beabsichtigte förmliche Festlegung eines Sanierungsgebietes gemäß §142 BauGB entscheidet die Gemeinde Wallenhorst über die Durchführung der Gesamtmaßnahme im vereinfachten Verfahren, d.h. ohne Anwendung der besonderen sanierungsrechtlichen bzw. bodenrechtlichen Vorschriften der §§ 152 bis 156a BauGB.

Die Anwendung der Vorschriften des § 144 Abs. 2 des BauGB ist für die Umsetzung der Sanierungsziele nicht erforderlich.

24 | Kosten- und Finanzierungsübersicht

Mit der VU und dem vorliegenden ISEK wurden die Grundlage zur Ermittlung der finanziellen Fördermittel geschaffen. Für eine zügige Durchführbarkeit der Gesamtmaßnahme ist die Finanzierbarkeit der einzelnen Maßnahmen nachzuweisen. Die Komplexität der Aufgaben und das geschätzte Kostenvolumen lassen Realisierungschancen nur erwarten, wenn es der Gemeinde Wallenhorst gelingt, mit dem Untersuchungsgebiet in das Städtebauförderungsprogramm aufgenommen zu werden. Die vorgehenden beschriebenen Untersuchungen haben dabei ergeben, dass die erforderlichen Maßnahmen in idealer Weise der Programmkomponente „Lebendige Zentren“ zuzuordnen sind.

Die in der nachfolgenden Kosten- und Finanzierungsübersicht ausgewiesenen Maßnahmen und Kostenansätze sind aus dem Erneuerungskonzept entwickelt, beziehen sich auf das potenzielle Sa-

nerungsgebiet und sind den förderspezifischen Kostengruppen zugeordnet worden.

Die Herstellung und Änderung von sanierungsbedingten Erschließungsanlagen gehört zu den förderbaren Ordnungsmaßnahmen gem. § 147 Abs. 1 Nr. 4 BauGB. Die Förderung von Erschließungsanlagen ist begrenzt auf sanierungsbedingte Erschließungsanlagen- d.h. die Herstellung oder Änderung einer Erschließungsmaßnahme kann der städtebaulichen Sanierungsmaßnahme nur insoweit zugerechnet werden, als sie nach Zielen und Zwecken der Sanierung dienen. Nr. 5.3 Absatz 3 R-StBauF trifft die eindeutige Regelung, dass einzelmaßnahmenbezogene Abgaben unmittelbar von den Ausgaben der betroffenen Einzelmaßnahme abzuziehen sind. Dies umfasst die zweckgebundene Einnahmen durch Erschließungsbeiträge nach dem BauGB und Beiträge nach dem NKAG. Die nicht mehr angewendete Straßenausbaubeitragssatzung der Gemeinde Wallenhorst dient hierbei als Orientierung. Hierin sind als Bemessungsgröße des Aufwandes Beitragspflichtiger prozentuale Anteile von 30-75% vorgesehen. Der Anteil umlagefähiger Kosten wird zur Darstellung in der Kosten- und Finanzierungsübersicht mit 60 % im Mittel angenommen. Danach verbleibt ein Anteil in Höhe von rd. 2.535.000 €, der in die Städtebauförderung einfließen soll. Vor Umsetzung der vorgesehenen Einzelmaßnahmen werden die umlagefähigen Kosten auf Basis der Detailplanung und der tatsächlichen Kosten ermittelt und der im Rahmen der Städtebauförderung berücksichtigungsfähige Kostenanteil errechnet. Da die Erhebung von Straßenausbaubeiträge nach NKAG derzeit ausgesetzt ist, ergibt sich für die Gemeinde faktisch ein höherer kommunaler Anteil.

Der in einem Regelantrag auf die Städtebauförderung entfallende, durch Einnahmen nicht gedeckte Gesamtbetrag von 4.565.319 €, an dem sich die Gemeinde Wallenhorst mit einem Drittel zu beteiligen hat (1.521.773 €), ergibt bei einer unterstellten 10-jährigen Durchführungszeit einen jährlichen mittleren Finanzierungsansatz von 152.177 €/ Jahr. Hinzu kommen die Eigenmittel der Gemeinde zur Kofinanzierung nicht förderfähiger Kostenanteile (253.500 €/ Jahr).

Dieser Betrag wird von der Gemeinde Wallenhorst als mittelfristig finanzierbar angesehen.

99 | ISEK - Gemeinde Wallenhorst - Ortskern Hollage

Kosten- und Finanzierungsübersicht

Stand: 12.04.2022

Kommune: Wallenhorst - Hollage
 Programm: Lebendige Zentren

Gesamtmaßnahmenbezeichnung: Hollage Ortskern

Einzelmaßnahme *	Nebenrechnung/ Schätzung	Gesamtkosten	anteilige Kosten Städtebauför- derung	Maßnahme Klimaschutz oder Anpassung an den Klimawandel *	anteilige Kosten Klimaschutz und zur Anpassung an den Klimawandel *	Finanzierung außerhalb der Städtebauförderung	Kostenbetrag außerhalb der Städtebauför- derung
A - Ausgaben							
1 - Vorbereitung der Sanierung							
1.1 Bürgerbeteiligung/Öffentlichkeitsarbeit							
1.1.1	Bürgerveranstaltungen, Flyer, Pressearbeit	pauschal	25.000 €	25.000 €			
1.2 Gutachten, städtebauliche Planung, etc.							
1.2.1	Erstellung Orientierungs- und Leitkonzept Naherholung	pauschal	30.000 €	30.000 €			
1.2.2	Nachnutzungskonzept Altes Rathaus	pauschal	30.000 €	30.000 €			
1.2.3	Integrierte verkehrliche Rahmenplanungen Hollager Straße (inkl. Verkehrsgutachten zur Prüfung verkehrsberuhigender Maßnahmen und Querungsmöglichkeiten an der Hollager Straße) und Fahrradumgehungsstraße	pauschal	50.000 €	50.000 €			
1.2.4	Fachplanung Ergänzung von Grünstrukturen im Straßenraum	pauschal	15.000 €	15.000 €			
1.2.5	Fachplanung Umgestaltung Spiel- und Freiflächen	pauschal	30.000 €	30.000 €			
1.2.6	Bebauungsplanänderungen	pauschal	10.000 €	10.000 €			
1.3 Verfügungsfonds							
1.4	Sanierungsträger/andere Beauftragte	Gebietsbeauftragter, 6 % (Kappungsgrenze) von gesamt ohne Grunderwerb	Summe/94*6	387.319 €	387.319 €		
1.5							
1.5.1	Ideenentwicklungsworkshop mit der Gemeindeverwaltung Wallenhorst zur Zukunft des Standortes Altes Rathaus	pauschal	15.000 €	15.000 €			
Summe			592.319 €	592.319 €		- €	- €
2 - Ordnungsmaßnahmen							
2.1 Grunderwerb							
2.1.1	Teilerwerb von Freiflächen zur Umgestaltung und Qualifizierung	ca. 300 m ² - 100€/m ²	30.000 €	30.000 €			
2.1.2	Seitenanlagen in der Hollager Straße (zur Herstellung der Fußwege)	ca. 4500m ² - 150€/m ²	675.000 €	675.000 €			
2.2 Umzug von Bewohnerinnen und Bewohnern sowie Betrieben							
2.3 Bodenordnung							
2.4 Freilegung von Grundstücken							
2.4.1	Rückbau entbehrlicher Spielplätze	ca. 1460 m ² - 50€/m ²	73.000 €	73.000 €			
2.5 Erschließungsanlagen (Umgestaltung von Straßen, Wegen, Plätzen)							
2.5.1	Erneuerung der Seitenanlagen zur Stärkung des Fußverkehrs in der Hollager Straße (Schaffung von durchgehenden Gehwegen mit Grünelementen, Gestalterische Ausprägung der Ortsmitte, Neuordnung von Parkplätzen)	ca. 5300m ² - 270€/m ²	1.500.000 €	1.500.000 €	Klimafreundliche Mobilität	150.000 €	
2.5.2	Erneuerung Rad- und Fußweg ab Nachtigalweg bis in den Dillen inkl. verkehrssichernde Maßnahmen	ca. 550m ² *270€/m ²	110.000 €	110.000 €	Klimafreundliche Mobilität	11.000 €	
2.5.3	Schaffung von zwei gesicherten Querungsbereichen über die Hollager Straße im Bereich der östlichen Bushaltestelle und im Bereich der Herderstraße	pauschal	10.000 €	- €	Klimafreundliche Mobilität	1.000 €	Haushaltsmittel der Gemeinde oder Landesmittel 10.000 €
2.5.4	Punktuell Maßnahmen Fiesteler Straße, Adenauer Allee und Egbersstraße zur Ausbildung Fahrradstraße mit geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen	pauschal	500.000 €	500.000 €	Klimafreundliche Mobilität	50.000 €	
2.5.5	Neugestaltung der Vorbereiche Hollager Straße 124-138 zur Stärkung der Aufenthaltsqualität und Herstellung eines durchgehenden Gehweges	ca. 1000 m ² - 250€/m ²	250.000 €	250.000 €	Klimafreundliche Mobilität	25.000 €	
2.5.6	Neugestaltung des Freiraums vor dem Alten Rathaus als öffentliche Freifläche	pauschal	200.000 €	200.000 €			
2.5.7	Gestalterische Ausprägung der Ortsmitte, z.B. durch einheitliche Oberflächengestaltung durch farbliche Hervorhebung im Bereich der Fahrbahn	ca. 1.500m ² - 150€/m ²	225.000 €	- €			Haushaltsmittel der Gemeinde oder Landesmittel 225.000 €
2.5.8	Herrstellung barrierefreier Kreuzungsbereiche	15.000€ pro Kreuzung * 4	60.000 €	60.000 €			
2.5.9	Abbau von Barrieren (Stufen) im öffentlichen Raum	pauschal	50.000 €	50.000 €			
2.5.10	Schaffung von Straßenraumbegrünung u.a. in der Bismarckstraße, Fiesteler Straße, Egbersstraße, In den Dillen	10.000€*15	150.000 €	150.000 €	Entsiegelung, Ausbau Grünverbindungen	150.000 €	
2.5.11	Schaffung eines Schutzstreifens für Radfahrer auf der Hollager Straße	Schätzung auf Basis des Radverkehrskonzeptes	78.000 €	- €	Klimafreundliche Mobilität	7.800 €	Haushaltsmittel der Gemeinde oder Landesmittel 78.000 €
2.5.12	Erneuerung des Kreisverkehrs Hollager Straße/ Fürstener Weg zur Ausprägung des Ortseingangs u.a. durch Grünelemente und zur verbesserten Führung des Rad- und Fußverkehrs (ca. 15% der Fläche des KV befinden sich im Besitz der Gemeinde)	pauschal	300.000 €	45.000 €	Klimafreundliche Mobilität, Entsiegelung	60.000 €	Haushaltsmittel der Gemeinde oder Landesmittel 255.000 €
2.5.13	Aufwertung von Spielplätzen (z.B. als Mehrgenerationenspielplatz)	ca. 5500m ² 100€/m ²	550.000 €	550.000 €			
2.5.14	Qualifizierung von Grünflächen (z.B. als Spazierwege, Hundefreilaufflächen, Mehrgenerationenspielplatz, Naturerlebnis- und Lernpfad, Finnbahn) inkl. Aufwertung der Eingänge und Schaffung zusätzlicher Eingänge und Herstellung geringversiegelter Wege	pauschal	350.000 €	350.000 €	Schaffung von Bewusstsein für Naturräume	175.000 €	
2.4.15	Schaffung eines Orientierungs- und Leitsystems für die Hollager Erholungsräume	pauschal	20.000 €	20.000 €			
2.5.16	Umgestaltung Josephsplatz als Quartiersplatz mit Flächen für Parken (inkl. Car-Sharing + E-Lade-Mobilität), Gastronomie, Aufenthalt und gestalterische Elemente wie Beete, Wasserspiel	ca. 5800m ² - 50€/m ²	290.000 €	290.000 €	Entsiegelung, Ausbau Grünverbindungen	145.000 €	
2.5.17	Entsiegelung und ökologisch hochwertige Begrünung von Parkplätzen	ca. 3000m ² - 50€/m ²	150.000 €	150.000 €	Entsiegelung, Ausbau Grünverbindungen	150.000 €	
2.6 sonstige Ordnungsmaßnahmen							
Summe			5.571.000 €	5.003.000 €		924.800 €	568.000 €
3 - Baumaßnahmen							

3.1 Modernisierungs-/Instandsetzungsmaßnahmen						KFW-Förderung** oder andere Förderung	200.000 €
3.1.1	Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden mit energetischem Sanierungsbedarf und gestalterischen Defiziten	20 Stück pauschal *50.000€ davon 30% Förderquote	290.000 €	90.000 €			
3.1.2	Anreizförderung für Dach- und Fassadenbegrünung an Garagen	15x pauschal à 5000€	75.000 €	75.000 €	Erhöhung der Biodiversität	75.000 €	
3.1.3	Entsiegelung und grüne, ökologisch hochwertige Gestaltung des Wohnumfeldes (insbesondere im Bereich von Mehrfamilienhäusern)	pauschal	15.000 €	15.000 €	Entsiegelung, Schaffung ökologisch wertvoller Grünflächen	15.000 €	
3.1.4	Bauliche Entwicklung des Alten Rathauses	2,3 Mio Kostenansatz davon 50 % über Städtebauförderung	1.150.000 €	1.150.000 €			
3.2 Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen							
3.2.1	Schaffung von Orten der Begegnung für alle Generationen	pauschal	250.000 €	250.000 €			
3.3 Verlagerung oder Änderung von Betrieben							
3.4 sonstige Baumaßnahmen							
	Summe		1.780.000 €	1.580.000 €		90.000 €	200.000 €
Summe der Ausgaben			7.943.319 €	7.175.319 €		1.014.800 €	768.000 €
B - Einnahmen							
1. Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken	Die Einnahmen aus Grundstücksveräußerungen können zzt. nicht genau ermittelt werden. Vorerst werden die Einnahmen pauschal geschätzt	150€*500m²				75.000 €	
2. Einnahmen aus der Bewirtschaftung von Grundstücken							
3. Ausgleichsbeträge							
4. Erschließungsbeiträge/ Beiträge nach NKAG	Die umlagefähigen Kosten im Sinne der Städtebauförderung beinhalten: Einnahmen aus Erschließungsbeiträgen bzw. Beiträge nach dem NKAG. Bei Nichterhebung wird eine rechtliche Fiktion angenommen. Die Höhe der Einnahmen können zzt. nicht genau ermittelt werden. Vorerst werden die Einnahmen pauschal geschätzt (60% von Summe Erschließungsanlagen; als Orientierung dient die außer Kraft gesetzte Straßenausbaubeitragsatzung der Gemeinde)	Summe der förderfähigen Erschließungsmaßnahmen*0,6				2.535.000 €	
5. sonstige Einnahmen							
Summe der Einnahmen						2.610.000 €	
C - durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten							4.565.319 €
D - Finanzierung							
zu finanzierende Summe						4.565.319 €	
Anteil Bund (1/3 von gesamt)						1.521.773 €	
Anteil Niedersachsen (1/3 von gesamt)						1.521.773 €	
Gesamtsumme Fördermittel (2/3 von gesamt)						3.043.546 €	
kommunaler Anteil (1/3 von gesamt)*						1.521.773 €	

Hinweise:

* zzgl. der Einnahmen unter B4. Erschließungsbeiträge und Beiträge nach NKAG. Diese sind gemeindlich zu entrichten, auch wenn die Gemeinde auf die Erhebung verzichtet.

* * Mit aktuellem Stand vom 24.01.2022 ist die Bundesförderung für effiziente Gebäude (BEG) ausgesetzt. Hier wird die Annahme zugrunde gelegt, dass eine gleichartige Förderung den Eigentümer:innen perspektivisch zur

* Bei Erschließungsmaßnahmen bitte Straßen-/ Platznamen angeben, bei Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen bitte Einrichtungsname und Adresse angeben. Bei Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen bitte ungefähre Anzahl und Lage im Gebiet angeben (z.B. 10 Modernisierungen in der Poststraße).

* Bei Positionen mit anteiligen Klimakosten ist eine Angabe mit kurzer stichwortartiger Erwähnung erforderlich (z.B. energetische Gebäudesanierung, Bodenentsiegelung, klimafreundliche Mobilität, Nutzung klimaschonender Baustoffe, Schaffung/Erhalt/Erweiterung von Grünflächen und Freiräumen, Vernetzung von Grün- und Freiflächen, Begrünung von Bauwerksflächen, Erhöhung der Biodiversität).

* bezogen auf die anteiligen Kosten Städtebauförderung (Spalte D)

Literaturverzeichnis +
Quellen der
Abbildungen

Literaturverzeichnis

BauBeCon	BauBeCon Sanierungsträger GmbH; INGENIEURPLANUNG Ingenieure Landschaftsarchitekten Stadtplaner; Gemeinde Wallenhorst: „Vorbereitende Untersuchungen für den zentralen Versorgungs- und Entwicklungsbereich der Gemeinde Wallenhorst“, 2008
Bertelsmann Stiftung [1]	auf Basis von Statistische Ämter der Länder, ZeS, Deenst GmbH, ies: „Wegweiser-Kommune“, https://www.wegweiser-kommune.de/ , aufgerufen am 15.12.2021)
Bertelsmann Stiftung [2]	auf Basis von Statistische Ämter der Länder, ZEFIR, eigene Berechnungen: „Wegweiser-Kommune“, https://www.wegweiser-kommune.de/ , aufgerufen am 15.12.2021)
Bertelsmann Stiftung [3]	auf Basis von Bundesagentur für Arbeit, ZEFIR, eigene Berechnungen: „Wegweiser-Kommune“, https://www.wegweiser-kommune.de/ , aufgerufen am 15.12.2021)
Bundesregierung	„Gesetz zur Erleichterung von Planungsvorhaben für die Innenentwicklung“, 2006
Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat	„Verwaltungsvereinbarung über die Gewährung von Finanzhilfen des Bundes an die Länder nach Artikel 104 b des Grundgesetzes zur Förderung städtebaulicher Maßnahmen“, 2021
CIMA	Beratung und Management GmbH, „Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Wallenhorst, Fortschreibung 2018“, 2018
Gemeinde Wallenhorst [1]	„Spielplatzkonzept“, 2017
Gemeinde Wallenhorst [2]	https://www.wallenhorst.de , aufgerufen am 16.12.2021
Gertec GmbH Ingenieurgesellschaft	Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation: „INTEGRIERTES KLIMASCHUTZKONZEPT ENDBERICHT Juni 2013“, 2013
Heimathaus Hollager Hof v. 1656 e.V.	https://hollager-hof.de/ , aufgerufen am 16.12.2021
IPW	Verkehrsentwicklungsplan, 2014
JAB	Gemeinde Wallenhorst, https://www.jab2.de/das-jab2/ , aufgerufen am 16.12.2021
Landkreis Osnabrück [1]	„Regionales Raumordnungsprogramm für den Landkreis Osnabrück 2004“, 2004
Landkreis Osnabrück [2]	„Wohnraumversorgungskonzept Landkreis Osnabrück“, 2017

- LSN** Landesamt für Statistik Niedersachsen: LSN-Online Datenbank. Abrufbar unter: <https://www1.nls.niedersachsen.de/statistik/default.asp> 2021
- Pfarreiengemeinschaft Wallenhorst,** <https://www.pg-wallenhorst.de/index.php/st-josef-hollage/st-josef-hollage/kirche-und-geschichte/256-pfarrheim-philipp-neri-haus>, aufgerufen am 16.12.2021
- PGV** Planungsgemeinschaft Verkehr PGV-Alrutz GbR; Klima- und Energieeffizienzagentur (KEEA): „Radverkehrskonzept als Klimaschutzteilkonzept“, 2019

Quellen der Abbildungen

Abb. 1 | Die Autobahn A 1 zieht sich – südöstlich des Ortsteils Wallenhorst und südlich des Ortsteils Hollage – quer durch das Gemeindegebiet

(Quelle: Niedersächsisches Ministerium für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz auf Basis von Auszug aus den Geobasisdaten des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen., <https://www.umweltkarten-niedersachsen.de/umweltkarten/>, ©2021)

Abb. 2 | Wallenhorst im regionalen Kontext

(Quelle: Hagar66 auf https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Wallenhorst_in_OS.svg, o.J.)

Abb. 3 | Lage des Natur- und Geopark TERRA.vita in Deutschland

(Quelle: BauBeCon auf Basis von Lencer 2008 auf Basis von Karte Naturparks Deutschland, https://de.m.wikipedia.org/wiki/Datei:Karte_Naturpark_TERRA.vita.png, 16.12.2021)

Abb. 4 | Topografische Karte Wallenhorst, Höhe, Relief

(Quelle: Topographic map, <https://de-de.topographic-map.com/maps/63jd/Wallenhorst/>, 15.12.2021)

Abb. 5 | Informationstafel „Alte Eiche an der Adenauerallee“ in Hollage

(Quelle: BauBeCon: Foto von Informationstafel „Alte Eiche an der Adenauerallee“, TERRA.vita, Natur und Geopark)

Abb. 6 | Blick auf Hollage 1961

(Quelle: Foto von Informationstafel „Alte Eiche an der Adenauerallee“, TERRA.vita, Natur und Geopark)

Abb. 7 | Ausschnitt/Auszug aus dem RROP

(Quelle: Landkreis Osnabrück, RROP LK Osnabrück 2004 inkl. Teilfortschreibungen Einzelhandel 2010 und Energie 2013; <https://geoinfo.lkos.de/webinfo/synserver?project=rrop&client=flex>)

Abb. 8 | Ausschnitt/Auszug aus dem LROP

(Quelle: Die Niedersächsische Landesregierung, LROP NDS © GEOBasis-DE / BKG 2017)

Abb. 9 | Handlungsbedarf Radverkehrskonzept

(Quelle: PGV, Radverkehrskonzept als Klimaschutzteilkonzept, 2019: 81)

Abb. 10 | Möglicher Rückbau einiger Spielplätze

(Quelle: Gemeinde Wallenhorst, Spielplatzkonzept, 2017: Anlage 4)

Abb. 11 | Busliniennetzplan Wallenhorst im regionalen Kontext

(Quelle: Verkehrsgemeinschaft Osnabrück, <https://www.vos.info/liniennetz/fahrplaene-nach-gebiet/vos-wallenhorst.html>, 16.12.2021)

Abb. 12 | Busliniennetzplan Ortslinien Wallenhorst

(Quelle: Verkehrsgemeinschaft Osnabrück, <https://www.vos.info/liniennetz.html>, 16.12.2021)

Abb. 13 | Radverkehrsnetz, 2019

(Quelle: IPW, Verkehrsentwicklungsplan, 2014, Anlage 3)

Abb. 14 | Radroute „Rund um Wallenhorst“

(Quelle: Gemeinde Wallenhorst, wallenhorst.de, 16.12.2021)

Abb. 15 | Bevölkerungsentwicklung zwischen 1968-2020

(Quelle: BauBeCon nach Daten von LSN, 2021)

Abb. 16 | Natürliches Bevölkerungssaldo und Wanderungssaldo zwischen 2000-2020

(Quelle: BauBeCon nach Daten von LSN, 2021)

Abb. 17 | Einwohnerdichte Deutschland und Gemeinde Wallenhorst, 2019

(Quelle: Bertelsmann Stiftung auf Basis von Statistische Ämter der Länder, ZEFIR, 2019, <https://www.wegweiser-kommune.de/daten/einwohnerdichte+wallenhorst+osnabrueck-lk+niedersachsen+2019+karte>, 16.12.2021)

Abb. 18 | Faktor Arbeitsplatzzentralität in der Gemeinde Wallenhorst und Umgebung, 2019

(Quelle: Bertelsmann Stiftung auf Basis von Bundesagentur für Arbeit, ZEFIR, 2019, <https://www.wegweiser-kommune.de/daten/arbeitsplatzzentralitaet+wallenhorst+osnabrueck-lk+2019+karte>, 16.12.2021))

Abb. 19 | Anteile der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten in den Wirtschaftsbereichen, 2021

(Quelle: BauBeCon auf Basis von LSN, 2021)

Abb. 20 | Anteil der Arbeitslosen an den sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten, 2006-2019

(Quelle: Bertelsmann Stiftung nach Statistische Ämter der Länder, ZeS, Deenst GmbH, ies, <https://www.wegweiser-kommune.de/daten/arbeitslose-an-den-svb+wallenhorst+osnabrueck-lk+niedersachsen+2006-2019+liniendiagramm>)

Abb. 21 | Wanderrouten vom Heimathaus Hollager Hof V. 1656 e.V.

(Quelle: Natur- und Geopark TERRA.vita, <https://www.tourenplaner-terravita.de/de/tour/wanderung/terra.track-hollager-berg/37264141/>, 22.12.2021)

Abb. 22 | Das Untersuchungsgebiet im räumlichen Kontext

(Quelle: BauBeCon auf Basis von Google Earth, 2018)

Abb. 23 | Grenzen und Größe des Untersuchungsgebietes und des erweiterten Betrachtungsraumes

(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)

Abb. 24 | Der Hollager Ortskern im räumlichen Kontext

(Quelle: BauBeCon auf Basis von Google Earth, 2018)

Abb. 25 | Auszug FNP Ortskern Hollage (2015)

(Quelle: Gemeinde Wallenhorst, Landkreis Osnabrück, Flächennutzungsplan, 2015)

- Abb. 26 | Übersicht B-Pläne Ortskern Hollage
(Quelle: Gemeinde Wallenhorst, <http://gis.wallenhorst.de/ServeMap.action?username=bpl&credentials=bpl&configuration=BPLWEB>, 12.04.2022)
- Abb. 27 | Naturräumliche Einbettung, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Google Earth, 2018)
- Abb. 28 | Bestandsaufnahme: Verkehr, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)
- Abb. 29 | Prognose 2030: KFZ/ 24h + Güterverkehr-Anteil in %, Stand 2014
(Quelle: IPW, Verkehrsentwicklungsplan, 2014)
- Abb. 30 | Radverkehrsmengen (Räder/24h) und Anteil am Gesamtverkehr, 2014
(Quelle: IPW, Verkehrsentwicklungsplan, 2014)
- Abb. 31 | Bestandsplan Radverkehrsführungen, 2019 (Stand: 2014)
(Quelle: PGV, Radverkehrskonzept als Klimaschutzteilkonzept, 2019)
- Abb. 32 | Kritische KFZ-Mengen, 2014
(Quelle: IPW, Verkehrsentwicklungsplan, 2014)
- Abb. 33 | Parkplatz und Garagenhof für die Reihenhäuser an der Kurt-Schumacher-Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 34 | Bushaltestelle im östlichen Bereich des Untersuchungsgebietes
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 35 | Hollager Straße in der Ortsmitte: ein vom MIV geprägter Freiraum
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 36 | Kreisel Hollager Straße/ Fürstenauer Weg
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 37 | Bestandsaufnahme: Gebäudenutzungen im Erdgeschoss, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)
- Abb. 38 | Erdgeschossnutzungen und räumliche Abgrenzung des Nahversorgungsbereiches im Jahr 2017
(CIMA, 2018: 71)
- Abb. 39 | Bäckerei im Wohngebäude Hollager Straße 116 am Rand des Nahversorgungsbereiches
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 40 | Einzelhandelszeile Hollager Str. 138; Baustelle am linken Bildrand neben der Bäckerei Strößner
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 41 | Nahversorgungsbereich Hollager Straße - links Ladenzeile; Hintergrund Kirche; rechts Schule, Vorplatz; Mitte Bushaltestelle
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 42 | Wohnungsleerstand Kurt-Schumacher-Straße 65
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 43 | Leerstand mit absehbarer Nachnutzung Hollager Straße 115
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 44 | Bestandsaufnahme: Öffentlicher Raum, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)
- Abb. 45 | Waldstück nördlich des Sportplatzes
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 46 | Friedhofgelände
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 47 | Waldstück In den Dillen (östlich)
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 48 | Eingang zum Waldstück südlich des Friedhofs
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 49 | Weitläufiger Spielplatz Alfred-Delp-Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 50 | Spielplatz Liebigstraße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 51 | Kleiner Spielplatz vor der Ladenzeile Am Josefsplatz
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 52 | Alte Eiche in der Adenauer Allee
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 53 | Aushang des Heimathaus Hollager Hof von 1656 e.V. am Vorplatz der Schule
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 54 | Findling im Ortskern: Heimatverein Hollage
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 55 | Öffentlicher Bücherschrank am Vorplatz der Schule
(Quelle: BauBeCon, 2021)

- Abb. 56 | Ausgeschilderte Wanderroute Hollager Berg am Vorplatz der Schule
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 57 | Wanderroutenbeschilderung am südlichen Zugang zur Sportanlage
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 58 | Skulptur und Mast am Josefsplatz
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 59 | „Informationshaltestelle“ Programm KAB St. Josef
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 60 | Andachtshäusschen an der Fiestelerstraße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 61 | Weltkugel vor der Schule
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 62 | Platz vor der Schule
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 63 | Platz an der Ecke Herderstraße/ Goethestraße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 64 | Bestandsaufnahme: Öffentlicher Raum, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)
- Abb. 65 | Eindrücke der Beteiligungsveranstaltung im Hollager Hof am 31.03.2022
(Quelle: BauBeCon, 2022)
- Abb. 66 | Substanzuelle Missstände, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)
- Abb. 67 | Substanzschäden an Baumeinfassung im Bereich Hollage Straße 128
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 68 | Substanzschäden Seitenarm Hollager Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 69 | Substanzschäden Fiesteler Straße Detail
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 70 | Gestalterische Defizite und hoher Sanierungsbedarf Hollager Straße 156
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 71 | Substanzschäden Fiesteler Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 72 | Substanzschäden Seitenanlagen Hollager Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 73 | Substanzschäden an Garagenkomplexen - hier im Bereich Kurt-Schumacher-Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 74 | Substanzschäden im Bereich der Einmündung Herderstraße in die Hollager Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 75 | Substanzschäden Egbersstraße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 76 | Substanzschäden Bismarckstraße Ecke Fiesteler Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 77 | Gestalterische Defizite Berstraße 1A
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 78 | Substanzschäden und gestalterische Defizite Hollager Straße 109
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 79 | Strukturelle Missstände, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)
- Abb. 80 | Gehweg der Fiesteler Straße ist durch Treppenanlage des Mehrfamilienhauses Adenauer Allee 9-13 unterbrochen
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 81 | Treppen vor Hollager Straße 124
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 82 | Gehweg ist durch Parkbuchten unterbrochen vor Hollager Straße 138
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 83 | Engstelle im Gehweg Hollager Straße 121
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 84 | Treppen vor Hollager Straße 12
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 85 | E-Scooter-Fahrer weicht aufgrund des unterbrochenen Gehweges auf die Landesstraße L109/ Hollager Straße aus
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 86 | Kaum erkennbarer Fußgängerüberquerungsbereich im Bereich des Kreisverkehrs
(Quelle: BauBeCon, 2021)

- Abb. 87 | Unklare Zonierung der Seitenanlagen Hollager Straße | Radfahrer auf der Fahrbahn + fast leere Parkstreifen
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 88 | Fehlende abgesenkte Bordsteine an der Kreuzung Kurt-Schumacher-Straße/ Bismarckstraße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 89 | Schlechte Einsehbarkeit und keine gesicherte Überquerung an der Hollager Straße im Bereich der östlichen Bushaltestelle
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 90 | Unklare Zonierung der Seitenanlagen Hollager Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 91 | Nicht mehr zeitgemäße Bordsteinabsenkung: hier im Bereich Bismarckstraße/ Hollager Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 92 | Funktionale und gestalterische Missstände, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)
- Abb. 93 | Verwaahlte Spielflächen: Mehrfamilienhaus Adenauer Allee 9-13
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 94 | Hochversiegelter und ungestalteter privater Parkplatz an der Rückertstraße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 95 | Negativ prägendes Wohnumfeld und potentieller Angstrraum: Garagenhof In den Dillen
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 96 | Verwaahlte Spielflächen: Mehrfamilienhaus In den Dillen 13-17
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 97 | Hochversiegeltes Wohn- bzw. Geschäftsumfeld Liebigstraße 2
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 98 | Negativ geprägtes Wohn- bzw. Geschäftsumfeld: Mülltonnen und Anlieferungsbereich Supermarkt
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 99 | Kiesvorgarten Liebigstraße 14
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 100 | Kiesvorgarten Mehrfamilienhaus Hollager Straße 158 direkt am Ortseingang
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 101 | Potentieller Angstrraum: Tiefgarage Mehrfamilienhaus Adenauer Allee 9-13
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 102 | Versiegeltes und ungestaltetes Dach der Tiefgarage Mehrfamilienhaus Adenauer Allee 9-13
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 103 | Unattraktive Spiel- und Aufenthaltsflächen Am Josefsplatz
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 104 | Gering gestalteter Grünbereich Herderstraße Ecke Goethestraße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 105 | Informeller Eingang von Parkplatz zum Waldstück südlich des Friedhofs
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 106 | Unattraktive Spiel- und Aufenthaltsflächen Am Josefsplatz
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 107 | Unattraktiver Spielbereich am Spielplatz Alfred-Delp-Straße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 108 | Lediglich informelle Trampelpfade durchziehen das Waldstück südlich des Friedhofs
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 109 | Ungestalteter Eingang zum Waldstück In den Dillen/ Bergstraße
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 110 | Ungestalteter Eingang zu Waldstück In den Dillen
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 111 | Einzige Beschilderung zum Waldstück nördlich der Sportanlage von Hollage
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 112 | Stark überwuchertes Waldstück In den Dillen
(Quelle: BauBeCon, 2021)
- Abb. 113 | Leitziele räumlich dargestellt, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)
- Abb. 114 | Maßnahmenkonzept, 2021
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)
- Abb. 115 | Vorschlag zur Abgrenzung des Sanierungsgebietes und des Fördergebietes
(Quelle: BauBeCon auf Basis von Gemeinde Wallenhorst, 2021)

Anhang

Tabellarische Auswertung Öffentlichkeitsveranstaltung am 31.03.2022

Verweise in Klammern () beziehen sich auf die entsprechenden Karten

Themenbereich 1: Grüne Infrastruktur		
	Beiträge der Teilnehmenden	Abwägung
Misstände	Barrierefreier Zugang Friedhof: - Bei Beerdigungen finden in der Regel Prozessionen von der Kirche zur Friedhofskapelle statt. Diese führen über den Zugang (A). Dieser ist nicht barrierefrei. Hier sollte untersucht werden, ob eine Barrierefreiheit hergestellt werden kann, oder ob alternativ der Zugang (B) entsprechend ausgebaut werden kann (inkl. dem Weg durch das Waldstück).	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Waldfläche zw. Altenheim und Sportplatz: - viel Abfall, da keine Abfalleimer vorhanden und keine Sitzgelegenheiten	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Vermüllung: - Probleme mit Vermüllung im öffentlichen Raum	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
Vorschläge/ Anregungen	Pflege der Grünflächen: - Pflegekonzept für Grünflächen mitdenken (Idee: Patenschaften) - Die geschaffenen Grünflächen müssen nachhaltig und fachlich gestaltet und gepflegt werden.	<i>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase berücksichtigt.</i>
	Gestalt von Grünflächen: - Einheitlichkeit/ Konzept für Straßenbegleitgrün	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Vermüllung: Kampagne zur Sensibilisierung (Müllvermeidung)	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Naturbelassenheit: "Natürlichkeit" von Grünräumen erhalten	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Begrünung und Gestaltung von Teilbereichen: - Begrünung, Bänke insg. Wartebereich aufwerten im Bereich der Bushaltestelle (H) - Aufwertung und Bepflanzung des Platzes an der Herder Str. - Gestaltung Grünstreifen zw. Hollager Str. und Radwege (im östlichen Teilbereich) - Große Bäume bis in den Ortskern entlang der Hollager Straße	<i>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Klimaanpassungsaspekte: - Windschneisen f. Kühlung - Schattenspender (Bepflanz.) - viel Fläche versickerungssoffen halten - Schwammstadtaspekte berücksichtigen	<i>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
Weitere Hinweise	Hundewald: - Hunde eher außerhalb des Grünbereiches am Hollager Berg/ Kanal, eher nicht im Ortskern - Hundewald im Ortskern ist gute Idee	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>

Themenbereich 1 Grüne Infrastruktur

Verlegetürmchen | Anliegerbegleitgrün
Wiese und Parkanlagegrün
Aktivitäten im Grünen

Masken
Bitte trage Mund-Nase

Waldfläche zu Allee, in und Sportplatz. Viel Abfall, da keine Abfaller vorhanden + keine Sitz-Gelegenheiten

Einheitsbreit / Konzept für Straßenbegleitgrün

Handelsgebiet gut

2 Personen decken

Windschutz / Forderung
- Schwamm-Strukturpunkte berücksichtigen
- Schattenspendende (Bsp/Plant)

Gestaltung Grünstreife zw. Haller Str. + Radweg

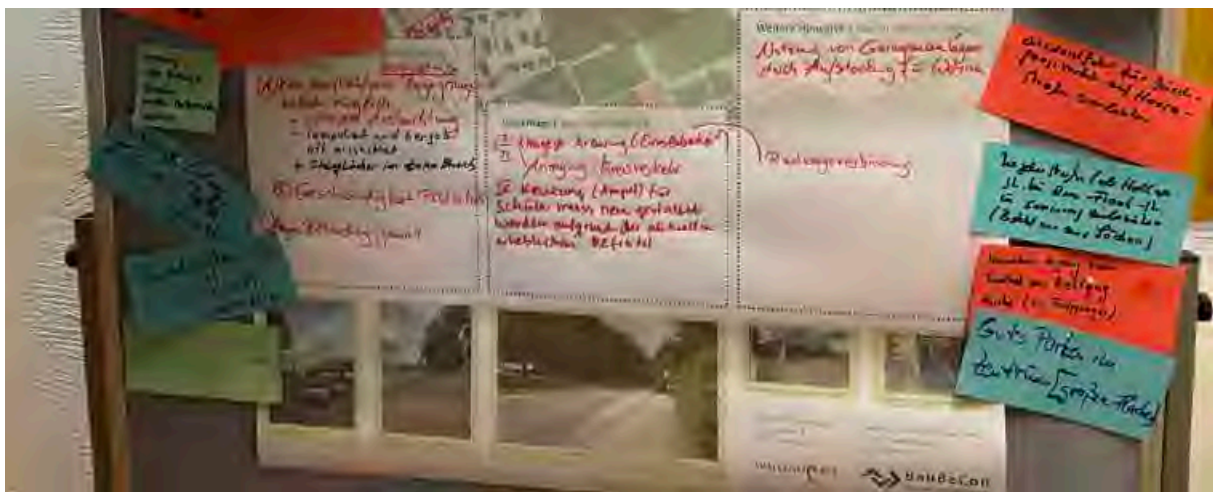
Begrünung / Bänke im Wartebereich aufwachen in Bereich der Bushaltestelle (H)

Idee: Kampagne zu Sozialer Stadt (Nützlichkeit) Aufwertung der Plätze an der Herder Str. verknüpfen!

WALLINGEST BauBeCon

Verweise in Klammern () beziehen sich auf die entsprechenden Karten

Themenbereich 2: Verkehrliche Entwicklung		
	Beiträge der Teilnehmenden	Abwägung
Misstände	Hollager Straße: - Keine Seitenränder - Pflasterung (Hollager Str.), (siehe Wallenhorst, Lärm) - entlang der Hollager Str. werden Parkstreifen benötigt mangelnde Beleuchtung generell	<i>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Herder Straße: - (A) kein konfliktfreier Begegnungsverkehr möglich - schlechte Ausleuchtung - Tempolimit wird bergab oft missachtet - Schlaglöcher im oberen Bereich	<i>Anregungen wurden im Konzept ergänzt und im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Fiesteler Straße: Geschwindigkeit der PKW zu hoch	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
Vorschläge/ Anregungen	Barrierefreiheit: - Barrierefreie Straßenübergänge - Neugestaltung Kreuzungen, Anregung: Kreisverkehr schaffen (Hollager Str./ Bismarckstr. und Hollager Str. Nachtigallweg) - Zugang zum Friedhof aus Richtung Kirche (für Fußgänger) - Kreiselerrichtung an der Einmündung In den Dillen / Bismarckstr. / Hollager Str.	<i>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Ortseingang ausbilden (Fiesteler Str. / Bismarckstr.)	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Fahrrad- und Fußverkehrsinfrastruktur: - durchgängiger Radweg, Fußweg - breite Fußwege - sichere und breite Radwege - Kreuzung (Ampel) für Schüler muss neu gestaltet werden aufgrund der aktuellen erheblichen Defizite (Hollager Str.)	<i>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Parkmöglichkeiten: Gutes Parken im Zentrum (größere Flächen)	<i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Herderstr.: - Durchlässigkeit von/ für Herderstr. --> verbreiterbar - Einhaltung Geschwindigkeitsbegrenzung regulieren - keine Verbreiterung um keine Akürzung zu bieten	<i>Anregungen werden geprüft. Konkrete Umgestaltungsmöglichkeiten werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	MIV: - Ortsdurchfahrt für Durchgangsverkehr auf HansasträÙe umlenken - <i>Wortmedlung:</i> Flüsterasphalt zwischen Ortseingang/Kreisel und Ortsmitte, am besten in rot (positive Auswirkung auf Geräusentwicklung) - Radschutzstreifen statt Radweg	<i>Umleitungsmöglichkeiten für den Schwerlastverkehr werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i> <i>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</i>
	Nutzung von Garagenanlagen durch Aufstockung für Wohnen ZiegeleistraÙe (ab Hollagerstr. Bis Anne-Frank-Str. in Sanierung einbeziehen (besteht nur aus Löchern)	<i>Anregung wird im weiteren Verfahren geprüft.</i> <i>Wird ggf. im Zuge einer Fortschreibung berücksichtigt.</i>
Weitere Hinweise	Ist ein Umsetzen der denkmalgeschützten Mauer an der Hollager Kirche möglich, um mehr Platz zu gewinnen?	<i>Frage ist in der Umsetzungsphase in Abstimmung mit der zuständigen Denkmalpflege zu prüfen.</i>



Themenbereich 3: Städtebauliche Gestalt		
	Beiträge der Teilnehmenden	Abwägung
Missstände		
Vorschläge/ Anregungen	Josefsplatz: - muss aufgewertet werden, Entsiegelung, Bänke, etc. Cafés - Im Ortskern direkt sollten doch ein Paar kleine Geschäfte angesiedelt werden: Schreibwaren, Kinder-Secondhand, Eisdielen	- Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
	Mehrgenerationenhaus	Die Schaffung von Begegnungsorten ist als Sanierungsziel berücksichtigt und wird im Zuge der Umsetzung geprüft.
	Wohnraummix - unterschiedliche Größen	Sanierungsziel "Schaffung und Anpassung von bedarfsgerechten Grundrisszuschnitten für bedarfsgerechtes (altengerechtes) Wohnen" wurde ergänzt. Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
	Altes Rathaus: - Das alte PNA / Altes Rathaus sollte für seniorengerechtes Wohnen genutzt werden (kurze Wege usw.) - kein zweites Begegnungszentrum! Neues PNA reicht	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
	EDEKA an die Q1, EDEKA -Fläche mit Wohnen ersetzen	Sanierungsziel sieht Festigung der Versorgungsfunktion in der Ortsmitte vor. Auf Grundlage des Einzelhandelskonzeptes ist eine zusätzliche Abgrenzung der Versorgungsfunktion im Außenbereich nicht vorgesehen.
Weitere Hinweise	Das Wohnen muss bezahlbar sein --> Verhältnis zur Rente	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
	Neue Wohnbauflächen gibt es nicht	Ist als Sanierungsziel berücksichtigt und wird im Planungsrecht geprüft.
	Kommune muss Anreize für Umbau schaffen! - Förderprogramm	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.

Themenbereich 3

Städtebauliche Gestalt

Ortskern von Hüllage | Öffentl. Verkehrsstation | Modellierung von 2017 um 9



Misstände | In diesem Bereich müsste sich etwas verbessern

Vorschläge | Diese Idee habe ich

Weitere Hinweise | Das ist mir noch wichtig

Josefsplatz muss
aufgeleitet werden, Entgelte
Bäume
Café am Josefsplatz

Mehrgenerationenbau
Wohnraum
unterschiedliche Größen

Das Wohnen muß bezahlbar
sein → Verhältnis zur
Miete !!

Neue Grünflächen
gibt es nicht,

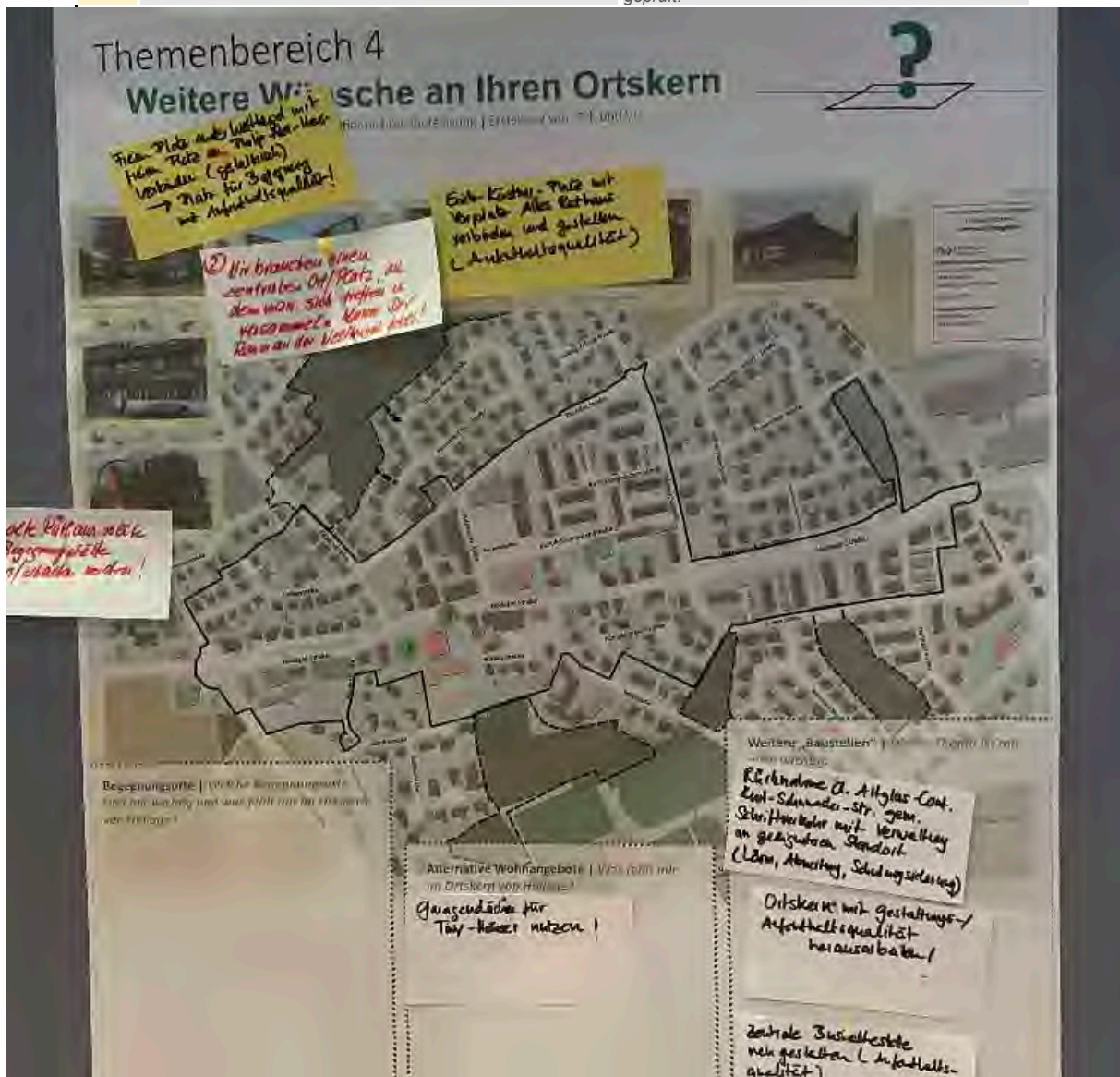
EDEKA an der E1
Verkehrshalle
EDEKA Fläche mit Wohnraum

Dann alle TNA / alle Bäume
alle für sich anzureichen
Wohnen gemacht werden (Kino
Lage ist gut) - kein Theater
Begrünungszentrum? etc.

Komm mit Aussee
für Neubau 'Stoffe'
- Fortschritt

Im Ortskern steht (Josef-
platz, gemeinde Schule)
wollen auch ein paar Baum
Erweiterung angeschlossen werden
Schule, Kinderspielplatz
Garten

Themenbereich 4: Weitere Wünsche an Ihren Ortskern		
	Beiträge der Teilnehmenden	Abwägung
Begegnungsorte	Das alte Rathaus sollte als Begegnungsstätte saniert/ erhalten werden.	Die Schaffung von Begegnungsorten ist als Sanierungsziel berücksichtigt und wird im Zuge der Umsetzung geprüft.
	Wir brauchen einen zentralen Ort / Platz, an dem man sich treffen u. versammeln kann. Der Raum an der Weltkugel fehlt.	Die Schaffung von Begegnungsorten ist als Sanierungsziel berücksichtigt und wird im Zuge der Umsetzung geprüft.
	Freien Platz an der Weltkugel mit freiem Platz an Philip-Neri-Haus verbinden (gestalterisch) --> Platz für Begegnung mit Aufenthaltsqualität	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
	Erich-Kästner-Platz mit Vorplatz Altes Rathaus verbinden und gestalten (Aufenthaltsqualität)	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
Alternative Wohnangebote	Garagendächer für Tiny-Häuser nutzen	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
Weitere "Bausteine"	Rücknahme des Altglas-Cont. Kurt-Schumacher-Str. gem. Schriftverkehr mit Verwaltung an geeigneteren Standort (Lärm, Aufwertung, Schulwegsicherung)	Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde befindet sich mit den Anliegern bereits im intensiven Austausch.
	Ortskern mit Gestaltungs-/Aufenthaltsqualität herausarbeiten	Anregung ist als Sanierungsziel berücksichtigt.
	Zentrale Bushaltestelle neu gestalten (Aufenthaltsqualität)	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.



Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung und von Sanierung betroffener Personen nach § 137 BauGB

Zeitraum zur Einreichung von Stellungnahmen: 09.03.2022 - 12.04.2022

Be- troffene:r	Stellung- nahme vom	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Berücksichti- gung/ Abwä- gung/ Kennt- nisnahme
Be- troffene:r 1	09.03.2022	<p>Vor (eigentlich) jeder Schule, insbesondere Grundschule -die ich kenne- und sogar auch in Innenstädten gibt es Tempo 30! Gerade hier in Hollage mit Apotheke, Altenheim, Ärzten, Kirche, Geschäften insbesondere mit Parkplatz AN die Straße, und natürlich der Grundschule EKS sind leider schnelle + gefährliche 50, teils wird auch schneller gefahren! Darum: BITTE auch hier Tempo 30! ...auf den paar hundert Metern verliert keiner erheblich Zeit, aber die Sicherheit und der Lärm+Abgase wird für alle und besonders unsere Kinder besser! Danke schön (:</p>	<p>Die Gemeinde befindet sich hier mit den betroffenen Akteuren bereits in intensiven Abstimmungsgesprächen. Zudem befindet sich die Gemeinde bereits mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie der Verkehrskommission im intensiven Austausch. Weitere Prüfungen folgen im Rahmen der Umsetzung.</p>
Be- troffene:r 2	12.03.2022	<p>auch ich als ehemaliger Kollege bin für Tempo 30 im Ortskern Hollage. Gerade im Bereich der Geschäfte, Arztpraxen, Apotheke und insbesondere der Schule, ist dieses m.E. mehr als dringend notwendig. Meine Enkeltochter besucht die EKS und daher ist es für mich natürlich ein ganz besonderes Anliegen, dass das Tempo hier auf 30 festgesetzt wird.</p>	<p>Die Gemeinde befindet sich hier mit den betroffenen Akteuren bereits in intensiven Abstimmungsgesprächen. Zudem befindet sich die Gemeinde bereits mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau</p>

			und Verkehr sowie der Verkehrskommission im intensiven Austausch. Weitere Prüfungen folgen im Rahmen der Umsetzung.
Be- troffene:r 3	17.03.2022	<p>Als "betroffener" Hollager Bewohner habe ich folgende Wünsche an die Sanierung:</p> <p>Mehr Begrünung im Zentrum, an der Hollager Straße und rund um den Josefplatz Hollage sollte eine "grüne Lunge" haben, die zum Verweilen der Generationen einlädt i.S. einer parkähnlichen Anlage. Desweiteren wären auf der Hollager Straße Grünpunkte für ein natürlicheres Ortsbild wünschenswert.</p> <p>Verbringung der Altglascontainer aus der Kurt-Schumacher-Str. (Wohngebiet) an einen öffentlichen Ort ohne angrenzende Bewohner Die Container sind durch den Neubau des Philip-Neri-Hauses weiter an die angrenzenden Wohngrundstücke herangerückt, so dass die Belastung mit Lärm (auch außerhalb der gesetzlichen Zeiten) und Abfall die Anwohner noch mehr als vorher beeinträchtigt: Es muss auch einen anderen Platz für diese Container geben.</p> <p>Verlangsamung der Hollager Straße Über dieses Thema ist viel gesprochen und geschrieben worden. Trotzdem gibt es keine Fortschritte auf dieser Trennlinie mitten in Hollage. Ich bitte, eine Verlegung des Verkehrsflusses auf die HansasträÙe ernsthaft zu prüfen.</p> <p>Beseitigung von Stolperfallen Auf dem Josefplatz sind beim Entfernen von Spielgeräten deutliche Unebenheiten im Pflaster entstanden, die vor allem ältere Menschen gefährden. Auch stellt das Gittergestell auf dem Fußgängerweg vom Kirchplatz her kommend entlang den Geschäften in Richtung EDEKA (CDU Geschäftsstelle, Barbier...) ein gefährliches Hindernis dar. Zwar ist der Zweck, an der schwer einsehbaren Stelle, Fahrräder zum Absteigen zu zwingen, nachvollziehbar, aber gleichzeitig stellt dieses Gitter ein enormes Hindernis für Rollatoren dar. Auf Bürgersteigen ist das Pflaster durch die Bauarbeiten im Zuge der Glasfaserverlegung im Schnellverfahren neu verlegt worden. Die Arbeiten sind teilweise unsauber ausgeführt.</p>	<p>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p> <p>Anregung wird zur Kenntnis genommen. Die Gemeinde befindet sich mit den Anliegern bereits im intensiven Austausch.</p> <p>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p> <p>Instandhaltungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand des Konzeptes. Abbau von Barrieren sind als Sanierungsziel berücksichtigt.</p>

		<p>Wochenmarkt</p> <p>Ich wünsche mir, dass mit der Umgestaltung der Plätze (s.o.) auch die Wiederansiedlung eines Wochenmarktes geprüft wird: Die Zeiten haben sich verändert und Wochenmärkte fanden selbst in der Pandemiezeit Zuläufe.</p>	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
Be-troffene:r 4	19.03.2022	<p>Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen bittet darum, ggf. alternative Modelle auf folgender Basis mit zu denken und ggf. zu visualisieren:</p> <p>Die Hollager Strasse wird herabgestürzt und zur Gemeindestrasse gemacht. Sodann erfolgt die teilweise Entwidmung für den KFZ-Verkehr oder auch jeglichen Verkehr, sodass zwischen der Einmündung Egbersstrasse und Adenaueralle ein fussläufige Zone entstehen, die gestalterisch in Angriff genommen werden kann. Dabei kann auch. Der Bereich zum Philipp-Neri-Haus und der zur Grundschule hin einbezogen werden. Der LKW-Verkehr müsste weiträumig abgeleitet, der PKW-Verkehr über vorhandene Straßenräume umgeleitet werden. Für den Radverkehr muss auch eine Lösung gefunden werden, zur Not müssen Radstreifen auf den vorhandenen Trassen markiert werden. Wir sind der Auffassung, dass eine Herabstufung der Hollager Strasse zustimmungsfähig ist, die Ableitung des KFZVerkehrs notwendig und durchführbar, und die Umleitung des KFZ-Verkehrs unproblematisch sein würde. Möglicherweise muss eine Bushaltestelle vor der Grundschule geringfügig verschoben werden, alle erforderlichen Massnahmen sind ohne grössere Probleme lösbar. Wir hoffen, dass wir Ihr Interesse wecken konnten und erwarten mit Spannung den Ortstermin in Hollage.</p>	Möglichkeiten der Umgestaltung werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
Be-troffene:r 5	23.03.2022	<p>Sehr geehrte Damen und Herren. Ich bin sehr an der Verschönerung unseres Ortskernes interessiert. Die Aufstellung der Altglascontainer an der Kurt-Schumacher-Str. passen hier überhaupt nicht ins Bild. Es ist viel zu laut, sieht einfach nur schäbig aus und zum Sommer kommt auch noch der Gestank dazu. Hinzu kommt die Nähe zum Spielplatz (Gefahr bzgl. Glasscherben) und die Kurt-Schumacher-Str. ist ein Schulweg. Die Container gehören meiner Meinung nach ins Industriegebiet. Würde mich freuen wenn hier eine gute Lösung gefunden wird.</p>	Die Gemeinde steht hier bereits mit den Anliegern im intensiven Austausch.
Be-troffene:r 6	01.04.2022	<p>1) SANIERUNG DER HERDERSTRASSE</p> <p>Auf der Informationsveranstaltung wurde der Vorschlag eingebracht, die Herderstraße breiter auszubauen, um Begegnungsverkehr zu vereinfachen. Diese Idee stammt von einem Anwohner im "Hinterland" der Herderstraße, der diese als PKW-Abkürzung zur Ortsmitte nutzt. Drei direkte Anlieger der Herderstraße</p>	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.

	<p>haben diesen Vorstoß auf der Informationsveranstaltung diskutiert und klar abgelehnt. Bereits im gegenwärtigen Zustand wird die Straße überwiegend für die Durchfahrt zur Ortsmitte genutzt und stellt dabei Gefahrenpotenzial für Fußgänger dar. Als Vater von zwei kleinen Kindern plagt mich die Sorge, dass ein Ausbau der Herderstraße zur weiteren Zunahme des Durchgangsverkehrs sowie zum Nichteinhalten des Tempolimits von 30 km/h führt. Aus Sicht der Anlieger würden wir hingegen Maßnahmen zur Einschränkung des Durchgangsverkehrs sehr begrüßen. Ich halte etwa eine "Anlieger und Radfahrer frei-"Beschilderung, die Installation von Bodenschwellen oder gar die Auslegung als Sackgasse (mit Durchfahrt für Radfahrer) für denkbar. Derartige Lösungen könnten im Rahmen der ohnehin erforderlichen Fahrbahn und Bürgersteig-Sanierung umgesetzt werden.</p> <p>2) EMISSIONEN DER HOLLAGER STRAßE Ein Teilnehmer der Informationsveranstaltung brachte den Vorschlag ein, die Hollager Straße mit Flüster Asphalt zu versehen. Dieser Idee möchte ich mich anschließen, da die Lebensqualität der Anwohner von den Lärmemissionen erheblich beeinträchtigt wird. Dies gilt insbesondere für den Teilabschnitt zwischen Kreisverkehr (Q1-Tankstelle) und dem alten Rathaus, wo sich besonders viele Wohnhäuser direkt an der Straße befinden. Insbesondere bei modernen / elektrischen PKW sind nicht die Motorengeräusche problematisch, sondern die Abrollgeräusche der Reifen.</p> <p>3) FREIFLÄCHE ZWISCHEN HOLLAGER STRAßE 131 UND 149 Bis vor vier Jahren gab es im vorgenannten Bereich einen Wald, der erheblich zum positiven Erscheinungsbild der Ortszufahrt und zum Lärmschutz an der Herderstraße beigetragen hat. Um für den Eigenbedarf bauen zu können, wurde der Wald von dessen Eigentümern entfernt, ohne dass bisher mit dem Bau begonnen wurde. Die ungenutzte Fläche wurde in Ihrem Konzept zurecht als "negativ prägendes Wohnumfeld" deklariert. Meines Wissens sind die Bauabsichten auf absehbare Zeit nicht konkret. Vielleicht lässt sich in Übereinkunft mit den Eigentümern eine ökologisch sinnvolle Nutzung der Freifläche abstimmen - etwa als Streuobst-Wiese.</p> <p>4) SPIELPLATZ ALFRED-DELP-STRASSE Zwischen dem Spielplatz an der Alfred-Delp-Straße und der Hollager Straße befindet sich eine lange, aber schmale Wiese. Ich möchte anregen, diese als Freizeitanlage für ältere Kinder einzurichten - beispielsweise</p>	<p>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p> <p>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p> <p>Anregung wird im Zuge</p>
--	---	--

		<p>als Kletter- oder Skateboard-Park. Denkbar wäre hier auch eine kleiner Bürgerpark, der Besucher verschiedener Altersgruppen zum Verweilen einlädt.</p> <p>Bei Fragen zu diesen Themen bin ich gern für Sie da. Zudem wäre ich dankbar, wenn Sie den Erhalt dieser Nachricht mit einer kurzen Antwort bestätigen würden.</p>	der Umsetzungsphase geprüft.
Be-troffene:r 7	17.03.2022	Vorschlag: Brunnen/Skulptur des Ritters Christian von Hollage im Ortskern z.B. vor der Schule o. ä.	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
Be-troffene:r 8	05.04.2022	<p>auch von mir ein paar Anregungen für das Hollager Zentrum:</p> <p>Abriss des alten Rathauses / Neubau eines architektonischen, ökologischen und energetischen Vorzeigeprojekts</p> <p>Abriss des Geschäftshauses Hollager Str. 138 (Modegeschäft / Restaurant)</p> <p>Neuplanung beider Objekte aus einem Guss mit Platzcharakter dazwischen</p> <p>Fassadensanierung Erich-Kästner-Schule (bei eigenen Gebäuden selbst mit gutem Beispiel vorangehen)</p> <p>Fassadensanierung Bäckerei Strößner</p> <p>Fassadensanierung Hollager Straße 124-130 (Sparkassenkomplex)</p> <p>Gestalterisch fließender Übergang zur Kirche / Marktplatz</p> <p>Vor der Erich-Kästner-Schule: Wegfall mehrerer Parkplätze auf beiden Straßenseiten sowie deutlich breiterer und markierter Übergang (Zebrastreifen, Aufpflasterung, Schachbrettmuster wie vor Theater Osnabrück, ...) für die Schülerinnen und Schüler ohne Sichtbehinderungen</p> <p>Neugestaltung des Schulhofes</p> <p>Komplette Umgestaltung des Straßenseitenraumes zwischen Egbersstraße und Bismarckstraße</p> <p>Eventuell Shared Space in diesem Bereich</p> <p>Hochwertige und ansprechende Neugestaltung aller Grünanlagen im Sanierungsbereich, Anlage neuer Grünanlagen</p> <p>Generell hochwertige Gestaltung des Ortskerns, eventuell Einbeziehung Hollager Bruchstein in Gestaltung der Ortsmitte</p> <p>Josefsplatz als Treffpunkt mit Aufenthaltsqualität (kleiner Park) für Menschen / kein Parkplatz</p>	Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.
Be-troffene:r 9	05.04.2022	Für meine Kinder (4 und 8 Jahre) wünsche ich einen verkehrsberuhigten Ortskern. Dazu gehört Tempo 30 vor der Grundschule und am Besten entlang der gesamten Hollager Straße entlang des Ortskerns! Dazu sind die Anordnung der Parkplätze, Straßenmarkierung beim Straßenübergang an der Ampel und die Situation	Die Gemeinde befindet sich hier mit den betroffenen Akteuren be-

		<p>für die Fahrradfahrer eine große Gefährdung für Groß und Klein. Selbst die angrenzende 30er Zone (Fiesteler Straße, Adenauerallee, Hermann-Ehlers-Straße, Egbersstraße ...) findet kaum Beachtung, da diese unzureichend gekennzeichnet ist!</p>	<p>reits in intensiven Abstimmungsgesprächen. Zudem befindet sich die Gemeinde bereits mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie der Verkehrskommission im intensiven Austausch. Weitere Prüfungen folgen im Rahmen der Umsetzung.</p>
<p>Betroffene:r 10</p>	<p>10.04.2022</p>	<p>hier einige Anregungen zur Städtebaulichen Entwicklung Ortskern Hollage.</p> <p>Der Ausbau beginnt im Osten von der Ziegeleistraße/ Nachtigallenweg hier sollte die Grünfläche südlich der Hollagerstraße bis zur Straße in den Dillen neu gestaltet werden.</p> <p>Die Aufenthaltsqualität sollte hier beachtet werden. Wegen der Unübersichtlichkeit dieser Kreuzung und zur Verlangsamung des Verkehrs im Eingangsbereich von Hollage sollte hier ein überfahrbarer Kreisverkehrsplatz angelegt werden.</p> <p>Ab H. Nr. 111 bis zur Bergstraße ist durchgängig ein Parkstreifen vorzusehen. Vor H. Nr. 115 u. 117 Ist das einhüftige Parken aufzuheben und zurück zu bauen. Von der Bergstraße H. Nr. 123 ist der Parkstreifen fortzusetzen. Der ErichKästner -Platz sollte mit dem Vorplatz Altes Rathaus zusammen gelegt werden und aus einem Guss gestaltet werden.</p> <p>Vom Alten Rathaus sollte wieder ein durchgängiger Fußweg bis zum Kreisverkehrsplatz Fürstenauer Weg angelegt werden. Vor der H. Nr. 119 ist der Fußweg so anzulegen, dass er nicht beim Einparken überfahren werden muss. Die Herderstraße sollte für Begegnungsverkehr bis zum Goethe/ Schiller-Platz ausgebaut werden. Zurück zum Kreisverkehrsplatz in den Dillen.</p> <p>Nördlich der Hollager Straße in Richtung Kirche ist durchgängig bis zur Adenauer Allee ein Parkstreifen zu planen. Die Kirchen Mauer muss dann 2,5 m zurück gebaut werden .</p>	<p>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p>

		<p>die Mauer steht unter Denkmalschutz, aber da es ein zukunftsweisendes Vorhaben ist sollte es möglich sein. Die Adenauerallee und die Fiesteler Straße bis zur Egbersstraße und weiter bis zur Hollager Straße sollten auf der ganzen Länge barrierefrei ausgebaut werden, hier wird sich vieles mit dem Neubau auf der Schützenwiese erledigen. Der Platz hinter dem Edeka Markt an der Fiesteler Straße sollte in die Planung einbezogen werden.</p> <p>Vor Sparkasse müssen alle Stufen entfernt werden. Die Parkplatzanordnung sollte so bleiben, da sonst zu viel Parkplätze verloren gehen.</p> <p>Um die parkenden Autos vor dem Textielgeschäft beim Einparken aus der Schiefelage zubekommen, sollte die Hollager Straße an der Nordseite um ca. 20 cm. angehoben werden.</p> <p>Die Hollager Straße mit dem Zentralen Busbahnhof sollte bis zum Kreisverkehrsplatz Fürstenauer Weg Ganzheitlich neu gestaltet werden, hier ist auf Aufenthaltsqualität zu achten.</p> <p>Schlußbemerkung: Ein überfahrbarer Fahrradweg sollte beidseitig auf der Hollager Straße mit farbigen Asphalt abgesetzt angelegt werden.</p>	
Betroffene:r 11	08.04.2022	<p>im Nachgang zur Informationsveranstaltung am 31.03.2022 im Heimathaus Hollager Hof gebe ich folgende Anregungen:</p> <p>1. Einrichtung eines Kreisverkehrsplatzes im Kreuzungsbereich Hollager Str./Bismarckstr./In den Dillen Begründung/Erläuterung: Aus Richtung Alt-Wallenhorst führt die Hollager Straße als vielbefahrene Landesstraße über eine längere gerade Strecke und zudem mit leichtem Gefälle in den Ortskern. Dies verleitet vielfach zu überhöhten Geschwindigkeiten bei der Einfahrt in das Ortszentrum. Ein Kreisverkehr würde dies unterbinden. Er würde allen Verkehrsteilnehmern verdeutlichen, dass ein neuer Abschnitt der Hollager Straße, nämlich die Ortsdurchfahrt (evtl. künftig mit max. Tempo 30?) beginnt. Zudem würde die derzeitige Unfallgefahr für die von der Bismarckstr. und In den Dillen auf die Hollager Str. einbiegenden Fahrzeuge wesentlich verringert. Auch städtebaulich wie optisch wäre ein Kreisverkehrsplatz an dieser Stelle ein Gewinn.</p> <p>Die nahe Fußgängerampel könnte entfernt und durch einen Zebrastreifen am Kreisverkehr ersetzt werden. Der Radweg aus Richtung Alt-Wallenhorst sollte in den Kreisverkehr einmünden, sodass eine Weiterfahrt per Rad Richtung Ortsmitte bereits ab dem Kreisverkehr (somit nicht mehr, wie bisher, erst ab der derzeitigen Bedarfsampel) auf der rechten Seite der Hollager Str. erfolgt.</p>	Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.

	<p>Für die Einrichtung eines Kreisverkehrs könnte die sehr breite Einfahrt der Straße In den Dillen mit in Anspruch genommen werden, sodass der Kreisverkehrsplatz mit der Einmündung der Hollager Str. aus Richtung Alt-Wallenhorst evtl. etwas nach Süden zu verschwenken wäre. Dies würde ein Durchfahren des Kreisverkehrs auf der Hollager Straße ohne die erwünschte Geschwindigkeitsreduktion unterbinden.</p> <p>2. Neugestaltung der Flächen vor der Ladenzeile (Sparkasse bis Bäckerei Strößner) Begründung/Erläuterung: Der Bürgersteig/Gehweg vor der Ladenzeile ist derzeit weder barrierefrei noch hinreichend verkehrssicher. Zudem ist der Gesamteindruck wenig einladend und unattraktiv.</p> <p>Zu bemängeln sind insbesondere der Eckbereich Hollager Str./Adenauerallee mit den Zugängen zum Gehweg vor der Sparkasse, im weiteren Verlauf Richtung Westen der Bereich zwischen dem Ladenlokal Alltagsbegleiter und dem indischen Restaurant (vor der Fußgängerampel) sowie der Bereich vor dem Bekleidungsgeschäft mit dem Wegeverlauf zum Grundstück der Bäckerei Strößner.</p> <p>Wichtig wäre ein breiter und barrierefreier Gehweg von der Adenauerallee bis zur Einmündung der Egbersstraße.</p> <p>Bei der Neugestaltung des Bereichs könnten die Einstellplätze in ihrer Zahl und Anordnung weitgehend entsprechend den derzeitigen Gegebenheiten wieder erstellt werden.</p> <p>Lediglich die Einstellplätze vor dem indischen Restaurant und dem Bekleidungsgeschäft (westlich der Fußgängerampel) sollten in ihrer jetzigen Form aufgegeben und durch einen Parkstreifen in Längsaufstellung entlang der Hollager Str. bis zur Einmündung der Egbersstraße ersetzt werden. Der Istzustand ist hier besonders unbefriedigend; der Gehweg ist viel zu schmal und die Einstellplätze reichen, durch Poller abgetrennt, bis unter die Vordächer des Geschäftsgebäudes. Die Einstellplätze haben zudem ein erhebliches Gefälle zur Hollager Str. und geparkte Fahrzeuge haben oft keinerlei Abstand zur Fahrbahn.</p> <p>Der durch die vorgeschlagene Änderung entstehende Freiraum könnte als Abstellfläche für Fahrräder eingerichtet werden (Metallbügel), an der es bisher mangelt.</p> <p>Das in rotem Klinker gemauerte erste Hochbeet in Nähe der Fußgängerampel sollte entfernt werden, das Mauerwerk ist stark gerissen. Das Beet verengt den Gehweg und wird als Barriere wahrgenommen.</p> <p>3. Neugestaltung der Hollager Straße und ihrer Seitenträume</p>	<p>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p> <p>Anregungen werden im</p>
--	--	---

		<p>Angeregt wird,</p> <ul style="list-style-type: none"> - die Hollager Str. von einem neuen Kreisverkehrsplatz (s. 1.) bis zum bestehenden Kreisverkehr nahe der Tankstelle auf Tempo 30 zu beschränken, mindestens aber auf dem Streckenabschnitt zwischen den Abzweigen Bergstraße und Egbersstraße - beidseitig der Fahrbahn einen Radweg einzurichten (zwischen den Kreisverkehren) - auf Bordsteine zu verzichten (Fahrbahn, Radwege und Bürgersteige auf einer Ebene) - im Seitenbereich Bäume zu pflanzen, damit ein Alleecharakter entsteht. <p>Vor allem sollten bestehende Gefahrenstellen beseitigt bzw. entschärft werden. Bekannt sind mir diesbezüglich die Einmündung der Egbersstraße in die Hollager Straße (von der Egbersstraße mangelnde Sichtmöglichkeit nach rechts Richtung Halen, dadurch oft kritische Situationen für Linksabbieger) sowie die Kreuzung Hollager Str./Ziegeleistr./Nachtigallenweg (erhöhte Gefahr für Radwegbenutzer aus Richtung Alt-Wallenhorst, da schlechte Sichtmöglichkeiten für die vom Nachtigallenweg auf die Hollager Str. abbiegenden bzw. diese überquerenden - ggf. wartepflichtigen - Fahrzeuge, aber auch für die Radfahrer).</p>	<p>Zuge der Umsetzungsphase geprüft. Die Gemeinde befindet sich zur Geschwindigkeitsreduktion mit den betroffenen Akteuren bereits in intensiven Abstimmungsgesprächen. Zudem befindet sich die Gemeinde bereits mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie der Verkehrskommission im intensiven Austausch. Weitere Prüfungen folgen im Rahmen der Umsetzung.</p>
<p>Betroffene:r 12</p>	<p>11.04.2022</p>	<p>Es erscheint wichtig, dass in das Sanierungskonzept die bestehenden Radwege-, Schulweg- und Spielplatzkonzepte einfließen, ebenso das derzeit angestrebte Verfahren zur Umsetzung von Tempo 30 vor der Erich-Kästner-Grundschule. Hinsichtlich der Lenkung des Fahrradverkehrs ist auch die Schaffung des neuen Radweges Richtung Halen relevant, da dieser sicher sehr gut angenommen werden wird. In diesem Zusammenhang erscheint es sinnvoll, die Herabstufung der Hollager Straße im Bereich des Ortskerns auf eine Gemeindestraße zu bewirken, um die Hoheit der Gemeinde über diese Straße (zurück) zu erlangen. Dies dürfte umsetzbar sein. Ebenso sollte ein Durchfahrtsverbot für LKW erlassen werden. Die Hollager Straße ist im Bereich des Ortskerns relativ schmal, die LKW fahren oft mit erhöhter Geschwindigkeit durch diesen Ortsteil, was für Fußgänger auf den doch sehr schmalen Bürgersteigen zu gefährlichen Situationen führt, mal ganz abgesehen von Gefahren für den Fahrradverkehr. Gene-</p>	<p>Die Gemeinde befindet sich hier mit den betroffenen Akteuren bereits in intensiven Abstimmungsgesprächen. Zudem befindet sich die Gemeinde bereits mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie der Ver-</p>

		<p>rell wäre es wichtig, die Hollager Straße vom Durchgangsverkehr zu befreien und eine alternative Verkehrslenkung, z. B. entlang des Fürstenauer Weges Richtung Gewerbegebiet, zu forcieren. Insofern wäre eine Fußgängerzone im Ortskern eine Idealvorstellung, eine verkehrsberuhigte Zone aber sicherlich ein realisierbares Ziel, um den Ortskern attraktiver zu gestalten. Im Bereich der Fiesteler Straße könnte mit einfach umzusetzenden baulichen Maßnahmen die Einhaltung von Tempo 30 erreicht werden, die Planung als Fahrradstraße ist ideal. Derzeit fahren leider nahezu sämtliche Fahrzeuge dort schneller als Tempo 30. Die Schaffung von attraktiven Aufenthaltsorten für Jugendliche im Geltungsbereich des Sanierungskonzeptes ist ebenfalls dringlich. Derzeit ziehen diese sich aus Ermangelung von Alternative auf den Schulhof der Erich-Kästner-Schule zurück, so dass hier regelmäßig Müll, Glasscherben und Alkoholreste verbleiben. Auch die Hütte im Steinbruch beim Hollager Heimathaus wird so sehr verdreckt.</p>	<p>kehrskommission im intensiven Austausch. Weitere Prüfungen folgen im Rahmen der Umsetzung.</p>
<p>Be- troffene:r 13</p>	<p>11.04.2022</p>	<p>als vieljähriger Einwohner des Ortsteils Hollage der Gemeinde Wallenhorst möchte ich mich zur Hollager Ortskern-Sanierung einbringen und die folgenden Anmerkungen und Vorschläge übermitteln:</p> <p>Weltkugel und Altes Rathaus Die Hollager Weltkugel am Erich Kästner Platz ist ein bekanntes Wahrzeichen und ein beliebter Treffpunkt an der Hollager Straße. Sobald die geplante Mensa an der Schule fertig gestellt sein wird, fristet dieses Wahrzeichen eine stark eingeschränkte Existenz. Gleiches gilt für den Schaukasten des "Hollager Hofes" und den Bücherschrank. Meine Anregung: Schaffung eines gemeinsamen Areals aus den Resten des Kästner Platzes und dem Platz vor dem Alten Rathaus samt Grünfläche. Aus der Weltkugel, dem Gedenkstein, dem Bücherschrank sowie einer attraktiven Baumbepflanzung könnte ein Treff- und Kommunikationszentrum entstehen. Der Platz wäre ein optischer Anziehungspunkt und er könnte Aufenthaltsqualität schaffen.</p> <p>Radwege an der Hollager Str. Die Verkehrssituation für Fußgänger und Fahrradfahrer an der Hollager Straße ist stark verbesserungsbedürftig. In diesem Zusammenhang schlage ich folgendes vor: Die gesamte Verkehrsfläche zwischen dem Kreisel am Fürstenauer Weg und der Kreuzung Bismarckstraße und in den Dillen sollte nivelliert und auf eine Ebene gebracht werden, so dass sich die Gehwege, Parkflächen, Radwege und die Straße selbst barrierefrei auf</p>	<p>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p> <p>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p> <p>Die Gemeinde befindet sich zur Geschwin-</p>

		<p>einer Ebene befinden. Die Straße und den Fahrradweg/ Fahrradstreifen könnten sich die rollenden Verkehrsteilnehmer teilen, während der Rest dem fußläufigen und ruhenden Verkehr zur Verfügung stünden. Es würde auch bedeuten, dass die Einmündung Adenauerallee in die Hollager Straße ein völlig neues, barrierefreies Gesicht bekommen müsste. Mein Vorschlag beinhaltet ebenfalls eine Geschwindigkeitsbegrenzung für das beschriebene Teilstück der Hollager Straße von 30 km/h.</p> <p>Parkplatzsituation vor der Ladenzeile und an der Hollager Str.</p> <p>Ausgehend von der vorstehend beschriebenen Vision sollten die Parkflächen beidseits der Straße grundsätzlich in Längsrichtung angelegt werden. Dadurch würde der Verkehrsraum für den rollenden Verkehr erweitert (Rad u. Pkw). Selbst wenn dadurch Parkfläche verloren ginge, kann das mit Blickrichtung auf den zu erwartenden zukünftigen Individualverkehr vernachlässigt werden. Zudem sollte die Parkfläche neben dem Bäckerfachgeschäft Brinkhege optisch in den Verkehrsraum einbezogen werden. Nicht jeder Autofahrer sieht derzeit hier eine Parkmöglichkeit hinter der Hecke.</p> <p>Beschilderung</p> <p>In vielen anderen Gemeinden findet man häufig Hinweisschilder auf interessante Plätze, Blickpunkte, Sehenswürdigkeiten, Aufenthaltsorte etc. Derartige Schilder sind in Hollage Mangelware. Man könnte in den Fußgängerbereichen auf das Heimathaus, den Sportplatz, die Wanderwege, Denkmale, Steinbruch, Hollager Berg, Spielplätze, Grünanlagen etc. optisch hinweisen.</p>	<p>digkeitsreduktion mit den betroffenen Akteuren bereits in intensiven Abstimmungsgesprächen. Zudem befindet sich die Gemeinde bereits mit der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr sowie der Verkehrskommission im intensiven Austausch. Weitere Prüfungen folgen im Rahmen der Umsetzung.</p>
<p>Betroffene:r 14</p>	<p>12.04.2022</p>	<p>Auf Grund der hohen Lärmbelästigung der Anwohner der Hollager Str. wäre im gesamten Sanierungsgebiet Hollager Str Flüsterasphalt , keine gepflasterten Fahrradstreifen und eine Temporeduzierung , nicht nur im Bereich derSchule, wichtig.</p>	<p>Anregung wird im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p>
<p>Betroffene:r 15</p>	<p>12.04.2022</p>	<p>Als Anwohner der Herderstraße wünsche ich mir die Beseitigung der Löcher im Asphalt vor allem im oberen Bereich der Herderstraße.</p> <p>Außerdem fehlt im oberen Bereich in Höhe der Hofeinfahrt Hellmich, Herderstr. 6, eine Straßenlaterne. Der Grund ist, dass die Straße an dieser Stelle nochmal einen Knick macht und deswegen nicht ausgeleuchtet wird. Vor allem in dunklen Nächten wenn abends die Leuchtkraft der Lampen gemindert wird tappt man wirklich in diesem Bereich im „Dunklen“.</p> <p>Es gab von einem „Nichtanwohner“ aus dem Hinterland der Straße den Vorschlag, diese zu verbreitern,</p>	<p>Anregungen werden im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p>

	<p>um die Straße dann bequemer mit dem Auto zu nutzen. Wohlgermerkt als Abkürzung! Diesen Vorschlag lehne ich wie alle Anwohner der Herderstraße entschieden ab, da diese Straße dann von anderen Verkehrsteilnehmern als Abkürzung (oder Alternative) von und nach Osnabrück genutzt und somit viel mehr Autoverkehr entstehen würde. Somit würde die Verkehrsdichte (die jetzt sehr niedrig ist) erheblich steigen. Die Straße wird derzeit gerne von Spaziergängern (Ziel z. B. Sportanlagen oder Wandern im Hollager Berg), Joggern und Radfahrern genutzt. Aufgrund des schmalen Straßencharakters nutzen diese Verkehrsteilnehmer oftmals die ganze Straßenbreite (z. B. Familien), was aufgrund des geringen und i. d. R. langsamen Autoverkehrs auch möglich ist. Auch ältere Menschen, die mit ihrem Rollator oder Rollstuhl vom hinteren Bereich des Altenheims kommend ihre Runde bis zum Altenheim an der Bergstraße zurück gehen, nutzen offenbar gerne diese Straße.</p> <p>Im Konzept der BauBeCon wurde unter Punkt „Vorbe-merkungen“ festgestellt, dass der Ortskern heute einer autogerechten Siedlung mit wenig Raum für Zufußgehende und Radfahrer mit Aufenthaltsqualität gleicht. Somit würde eine Verbreiterung der Herderstraße diesem Ziel zuwiderlaufen und im Gegenteil die Situation weiter verschlechtern.</p> <p>Anmerkungen zur Hollager Straße Flüsterasphalt im Ortskern (beginnend ab Tankstellenkreisel) wäre gut, um den Geräuschpegel zu senken (Vorschlag Ratsherr Lindner).. Außerdem sind die Parkplätze ortseinwärts vom Westen kommend auf der linken Seite vor dem Textilhaus bzw. Pizzeria bzw. Schreibwarengeschäft derzeit eine Katastrophe. Zu bemängeln ist die Schräglage, die fehlende Länge sowie die Unübersichtlichkeit beim Ausparken, da man im rechten Winkel auf die viel befahrene Landesstraße fahren muss. Wenn ein Transporter oder SUV auf dem nebengelegenen Parkplatz die Sicht versperrt wird es ganz heikel. Als Alternative fallen mir Längsparkplätze oder schräg angeordnete Parkplätze ein.</p> <p>Stellungnahme bzgl. Altes Rathaus Den Platz vor dem alten Rathaus erachte ich wegen seiner zentralen Lage als besonders schützenswert und sollte als öffentlicher Platz erhalten bleiben. Deswegen bin ich gegen einen Verkauf an einen privaten Investor, da dann die Nutzung des Platzes nicht mehr beeinflusst werden kann. Wichtig ist auch, dass Gebäudenutzung und Platznutzung miteinander harmonisieren. Dies ist der Fall, wenn z. B. das Gebäude für Vereine oder ähnliches genutzt wird. Bei einer Nutzung des Gebäudes z. B. als Altenheim ist das nicht so: Lautes Treiben auf dem Platz könnten die Bewohner stören.</p>	
--	---	--

		<p>Zwei Parkplätze vor dem ehemaligen Gasthaus Strössner (längs zur Hollager Straße). Sie sollten erhalten bleiben, da sie ein bequemes Ein- und Ausparken beim Bäckereibesuch ermöglichen.</p> <p>Zwei Parkplätze vor dem ehemaligen Gasthaus Strössner (längs zur Hollager Straße). Sie sollten erhalten bleiben, da sie ein bequemes Ein- und Ausparken beim Bäckereibesuch ermöglichen.</p>	
<p>Betroffene:r 16</p>	<p>13.04.2022</p>	<p>Seitens des Vereins Heimathaus Hollager Hof von 1656 e.V., der sich auch satzungsgemäß zum Ziel gesetzt hat, das Ortsbild zu verschönern und das Wandern zu fördern, ist das vorgelegte Sanierungskonzept für den Ortskern Hollage mit großem Interesse zur Kenntnis genommen worden.</p> <p>Besonders gefreut hat dabei auch der Umstand, dass als eines der Sanierungsziele erwähnt worden ist, die örtlichen Wanderwege und insbesondere die innerörtlichen Verbindungswege noch weiter zu erschließen und zugänglich und sichtbar zu machen. Da sich der Verein regelmäßig um die Ausschilderung der örtlichen Wanderwege kümmert, ist es natürlich immer zu begrüßen, wenn hier insbesondere auch im Ortskern weitere Hinweise auf entsprechende Verbindungswege und Ausschilderungen erfolgen, die letztlich auch dazu dienen, die vorhandenen Strecken und Routen weiter zu erschließen. Insoweit wird dieses Vorhaben begrüßt und davon ausgegangen, dass ggf. im Rahmen der konkreten Planungen der Verein mit einbezogen wird.</p> <p>Ebenso begrüßenswert ist der Ansatz, vorhandene ortsnahe Naturbereiche, wie z.B. den Hollager Berg durch entsprechende Beschilderung im Ortskern weiter zu erschließen. Hier wäre sicherlich auch der vorhandene Steinbruch hinter dem Heimathaus Hollager Hof eines Hinweises wert. Gleiches könnte für das vorhandene „Brückendenkmal“ an der L109 gelten.</p> <p>Was die weitere „Aufmöblierung“ der vorhandenen Wanderwege anbetrifft, ist darauf hinzuweisen, dass es hier in der Vergangenheit durchaus ehrenamtliche Aktivitäten gegeben hat, die aber teilweise an rechtlichen Gegebenheiten (Rechte der Grundstückseigentümer/ Waldbesitzer) ihre Grenzen gefunden haben, sodass es lohnenswert wäre, darüber nachzudenken, ob hier andere rechtliche Voraussetzungen gefunden werden können, die diese ehrenamtlichen Aktivitäten z.B. des Kolping Verbandes Hollage ermöglichen können.</p> <p>Ein weiteres Ziel des Vereins Heimathaus Hollager Hof von 1656 e.V. ist natürlich auch die Erhaltung und Verschönerung des Ortsbildes. In diesem Zusammenhang halten wir es für wichtig, dass im Ortszentrum von Hollage erhebliche Maßnahmen zur Verbesserung der</p>	<p>Anregungen werden zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p>

	<p>Aufenthaltsqualität getätigt werden. Nach unserer Auffassung wird dieses nur dann erfolgreich gelingen, wenn überhaupt erst einmal entsprechende Anreize geschaffen werden, den Ortskern von Hollage aufzusuchen.</p> <p>Dieses kann unseres Erachtens nach einerseits dadurch erreicht werden, dass für die Einwohner die Möglichkeit geschaffen wird, möglichst viele der benötigten Dienstleistungen und möglichst viel des Bedarfs an Waren im Ort decken zu können.</p> <p>Vor diesem Hintergrund wäre es durchaus überlegenswert, dass bisher für die Gemeinde Wallenhorst vorliegende Einzelhandelskonzept auch im Hinblick auf die aktuelle Diskussion hinsichtlich der Kosten der Mobilität nochmals zu überdenken.</p> <p>In Anbetracht des Umstandes, dass im Ortsteil Hollage rund 40% der Gesamtbevölkerung Wallenhorsts wohnhaft sind und unter Berücksichtigung der demografischen Entwicklung hinsichtlich des Alters der Einwohner die stricte Beschränkung des Angebots auf nicht zentrumsrelevantes Sortiment keinen Bestand mehr haben. Gerade in Zeiten, in denen ein Verzicht auf unnötigen motorisierten Verkehr besonders erstrebenswert erscheint, dürfte einer wohnortnahen Versorgung mit sämtlichen Waren und Dienstleistungen ein erheblich höherer Stellenwert zukommen, als dieses im vorliegenden Einzelhandelsgutachten der Fall ist.</p> <p>Ein weiterer Gesichtspunkt bei dem Bemühen um Steigerung der Aufenthaltsqualität dürfte die Frage sein, wie die Bürger dazu animiert werden können, auch außerhalb des Aufenthalts zum Zwecke der Entgegennahme von Dienstleistungen bzw. des Einkaufs, sich im Hollager Ortszentrum aufzuhalten.</p> <p>Einen wesentlichen Faktor stellt hierbei sicherlich immer die Frage des gastronomischen Angebotes dar, welches ebenfalls intensiver thematisiert werden sollte.</p> <p>Unabhängig davon müssen selbstverständlich Bereiche und insbesondere Plätze geschaffen werden, die zum Aufenthalt einladen und wo ein Aufenthalt lohnenswert ist. In Frage kommen könnte hier der Josefsplatz, wobei hier aus unserer Sicht die vorhandene Parksituation sowie auch der Umstand, dass dieser Platz zum angrenzenden Kirchvorplatz durch eine befahrbare Straße auch optisch abgetrennt ist eine schwierige Situation ergibt. Zu dem sollte ein zentraler Platz auch noch zentraler im Ortszentrum liegen und auch für „Durchfahrende“ erkennbar sein. Aus unserer Sicht hat sich diesbezüglich in den letzten Jahren der Erich-Kästner-Platz in gewisser Weise etabliert. Die dort vorhandene Weltkugel ist nicht nur für Hollager Bürger inzwischen zu einem festen Begriff geworden. Vorhandene</p>	
--	--	--


	<p>Hinweiskästen und Tafeln sowie auch der vorhandene Bücherschrank und die dort vorhandenen Sitzmöglichkeiten haben zur Etablierung dieses Platzes beigetragen.</p> <p>Leider, und für uns nicht nachvollziehbar, wird die Qualität dieses Platzes zukünftig durch den Anbau der Schulmensa erheblich beeinträchtigt werden. Hier hätten wir sicherlich andere Lösungen, wie die Nutzung vorhandener Gebäude oder einen Anbau an anderer Stelle des Schulgeländes bevorzugt. Auch die Nutzung des bislang durch die Archivgruppe genutzten Nebengebäudes wäre hier durchaus wünschenswert gewesen.</p> <p>Da wir aber zur Kenntnis genommen haben, dass sich Politik und Verwaltung insoweit anders entschieden haben, möchten wir gleichwohl Wert darauflegen, dass Überlegungen angestellt werden, die Platzqualität dieses Platzes möglichst wiederherzustellen.</p> <p>Dieses könnte dadurch geschehen, dass eine Öffnung zum Vorplatz des Alten Rathauses erfolgt, sodass hier insgesamt ein neuer zentraler Platz entstehen könnte, der Treffpunkt sein könnte. Durch eine entsprechende Öffnung zum Vorplatz des Alten Rathauses hin könnte die leider jetzt wegfallende Größe des Platzes wieder so hergestellt werden, dass hier trotz der vorbeiführenden Straße eine gewisse Aufenthaltsqualität geschaffen wird. Eine Möblierung und Bepflanzung des Platzes müssten so gestaltet werden, dass diese zum Verweilen und zur Nutzung des Platzes einlädt. Über weitere Angebote, über den bisherigen Bücherschrank hinausgehend, wie z.B. vielleicht ein Schachbrett oder Ähnliches müsste nachgedacht werden.</p> <p>Keinesfalls sollte aus unserer Sicht bei der zukünftigen Nutzung des Alten Rathauses darüber nachgedacht werden, dieses einem Investor zu überlassen, der dann möglicherweise das Baurecht dahingehend ausnutzen könnte, dass eine Bebauung bis an den Rand der Hollager Straße vorgenommen wird. Dieses würde nicht nur die Überlegung hinsichtlich eines zentralen Platzes mit Aufenthaltsqualität zu Nichte machen, sondern darüberhinausgehend auch unter Berücksichtigung der derzeit erfolgenden Bebauung auf der gegenüberliegenden Straßenseite zu einer auch optisch nicht akzeptablen Verengung der Ortsdurchfahrt führen, sodass der komplette Bereich vom „Eifelturm-Kreisel“ bis zur Egbersstraße vom eigentlichen Hollager Zentrum abgeschnitten würde.</p> <p>Als letzten Punkt unserer Stellungnahme möchten wir darauf hinweisen, dass die Ausführung im bisherigen Sanierungskonzept zur Erhaltungswürdigkeit des Schulgebäudes und des Alten Rathauses nicht geteilt werden können. Dieses auch vor dem Hintergrund, dass sich gerade in Gestalt des Schulgebäudes und des</p>	
--	--	--


		<p>Alten Rathauses die Entwicklung des Hollager Ortsteils vom bäuerlichen Dorf zu einem Ort mit eigentlich hoher Wohn- und Lebensqualität verbunden mit der rasanten Steigerung der Bevölkerungszahl sehr deutlich widerspiegelt. Beide Gebäude spiegeln die damals durchaus moderne Architektur hier wider und prägen seit Jahrzehnten mit anderen markanten Gebäuden, wie letztlich auch der Kirche und dem Gebäudekomplex an der Adenauer Allee die Hollager Entwicklung. Wenn derartige quasi historische Gebäude nicht den allerneuesten Standard hinsichtlich Energieeffizienz und Barrierefreiheit entsprechen, ist dieses durchaus hinnehmbar. In der Vergangenheit war es jedenfalls so, dass auch bewegungseingeschränkte Personen sowohl die Schule als auch das Alte Rathaus jederzeit besuchen konnten und es die Hollager Bürger insoweit niemals an der notwendigen Hilfsbereitschaft haben mangeln lassen. Dabei sollte auch nicht verkannt werden, dass es durchaus positiv ist, wenn diese Hilfsbereitschaft ab und zu noch eingefordert wird, da ansonsten jegliche Sensibilisierung der Bevölkerung für die besonderen Bedürfnisse bestimmter Personengruppen gänzlich verloren ginge.</p> <p>Im Ergebnis verbleibt es daher dabei, dass aus Sicht des Heimathaus Hollager Hof von 1656 e.V. die derzeitigen Bemühungen um eine Verbesserung des Hollager Ortskerns sehr begrüßt werden und wir uns seitens des Vereins an den weiteren Überlegungen und Planungen gerne beteiligen wollen und auch beteiligen werden.</p>	
Betroffene:r 17	13.04.2022	<p>nochmals möchte ich auf folgendes Problem eingehen: Die Eigentumsfragen, die Voraussetzung für jede Durchführung von Gestaltungsmaßnahmen sind, sind ungeklärt.</p> <p>Dies trifft auf Gehweg- und Strassenflächen zu. Nach meinem Kenntnisstand wäre der Eigentümer der Landesstrass mit einer Übertragung des Eigentumes einverstanden, dann sollten wir das umgehend veranlassen, um die erforderliche Herabstufung vornehmen zu können. Mit den anderen betroffenen Eigentümern müsste alsbald gesprochen und verhandelt werden, damit eine sog. Böse Überraschung ausgeschlossen ist. Soviel bis jetzt.</p>	Anregung wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.

Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen öffentlicher Aufgabenträger nach § 139 BauGB


Zeitraum der Beteiligung: 07.03.2022 - 05.04.2022

Beteiligte Behörde/ Institution	Stellungnahme vom	Anregungen, Hinweise, Mitwirkungsbereitschaft	Berücksichtigung/ Abwägung/ Kenntnisnahme
Stadt Bramsche	07.03.2022	Aus Sicht der Stadt Bramsche bestehen weder Anregungen noch Bedenken zu den VU bzw. ISEK für den Ortsteil Hollage. Für Rückfragen stehe ich Ihnen jederzeit gern zur Verfügung.	Kenntnisnahme
Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr	07.03.2022	durch die oben genannte und in den Unterlagen näher beschriebene Planung werden Belange der Bundeswehr nicht berührt. Vorbehaltlich einer gleichbleibenden Sach- und Rechtslage bestehen zu der Planung seitens der Bundeswehr als Träger öffentlicher Belange keine Einwände.	Kenntnisnahme
Stadt- und Kreisarchäologie Osnabrück	08.03.2022	Keine Betroffenheit	Kenntnisnahme
Pledoc	08.03.2022	Sehr geehrte Damen und Herren, wir beziehen uns auf Ihre o.g. Maßnahme und teilen Ihnen hierzu mit, dass von uns verwaltete Versorgungsanlagen der nachstehend aufgeführten Eigentümer bzw. Betreiber von der geplanten Maßnahme nicht betroffen werden: <ul style="list-style-type: none"> • OGE (Open Grid Europe GmbH), Essen • Kokereigasnetz Ruhr GmbH, Essen • Ferngasnetzgesellschaft mbH (FG), Netzgebiet Nordbayern, Schwaig bei Nürnberg • Mittel-Europäische Gasleitungsgesellschaft mbH (MEGAL), Essen • Mittelrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH (METG), Essen • Nordrheinische Erdgastransportleitungsgesellschaft mbH & Co. KG (NETG), Dortmund • Trans Europa Naturgas Pipeline GmbH (TENP), Essen • GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft deutscher Gasversorgungsunternehmen mbH & Co. KG, Straelen (hier Solotrassen in Zuständigkeit der PLEdoc GmbH) Hinsichtlich der Maßnahmen zum Ausgleich und zum Ersatz der Eingriffsfolgen entnehmen wir den Unterlagen, dass die Kompensationsmaßnahmen erst im weiteren Verfahren festgelegt werden bzw. keine Erwähnung finden.	Kenntnisnahme

		<p>Wir weisen darauf hin, dass durch die Festsetzung planexterner Ausgleichsflächen eine Betroffenheit von uns verwalteter Versorgungseinrichtungen nicht auszuschließen ist. Wir bitten um Mitteilung der planexternen Flächen bzw. um weitere Beteiligung an diesem Verfahren.</p> <p>Maßgeblich für unsere Auskunft ist der im Übersichtsplan markierte Bereich. Dort dargestellte Leitungsläufe dienen nur zur groben Übersicht.</p> <p>Achtung: Eine Ausdehnung oder Erweiterung des Projektbereichs bedarf immer einer erneuten Abstimmung mit uns.</p> 	
<p>Unterhaltungsverband 97</p>	<p>08.03.2022</p>	<p>in dem hier genannten Planungsbereich hat der UHV 97 keine Verbandsgewässer und ist somit nicht direkt betroffen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Deutsche Telekom – Richtfunk-Trassenauskunft</p>	<p>09.03.2022</p>	<p>Gegen die Erstellung eines integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzepts für den Ortskern von Hollage haben wir keine Einwände, da unsere benachbarten Richtfunkstrecken ausreichend Sicherheitsabstand haben.</p> <p>Die Telekom hat auch bei der Fa. Ericsson Services GmbH weitere Verbindungen angemietet. Die Daten dieser Strecken stehen uns leider nicht zur Verfügung. Wir weisen darauf hin, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Telekom – Netzes gilt. Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Firma Ericsson Services GmbH, in Ihre Anfrage ein. Bitte richten Sie diese Anfrage an: Ericsson Services GmbH Prinzenallee 21 40549 Düsseldorf</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

			
EWE-Netz	09.03.2022	In dem angefragten Bereich betreiben wir keine Versorgungsleitungen. Die EWENETZGmbH ist daher nicht betroffen. Zur effizienten Bearbeitung von Anfragen und Stellungnahmen bauen wir unsere elektronischen Schnittstellen kontinuierlich aus. Bitte schicken Sie uns Ihre Anfragen und Mitteilungen zukünftig an unser Postfach info@ewenetz.de . Haben Sie weitere Fragen? Sie erreichen Ihren Ansprechpartner Katja Mesch unter der folgenden Rufnummer: 04414808-1345.	Kenntnisnahme
Fernstraßen-Bundesamt	10.03.2022	Aufgrund des großen Abstands zur Bundesautobahn besteht in diesem Fall keine anbaurechtliche Betroffenheit des Fernstraßen-Bundesamtes.	Kenntnisnahme
Wirtschaftsförderung, Frank Jansing	15.03.2022	<p>Unabhängig von meiner Frage der zusätzlichen Mittel sehe ich es als sinnvoll an, wenn</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ein Citymanagement oder/und eine Immobilien-/Standortgemeinschaft für das Hollager Zentrum konzeptionell überlegt und dann gegebenenfalls eingerichtet wird. Für das Zentrum von Wallenhorst wird zur Zeit von mir für Wallenhorst an einem Konzept für ein Quartiersmanagement gearbeitet. Da es für beide Zentren ähnliche Notwendigkeiten gibt, könnte für Hollage an den Ideen für Wallenhorst angeknüpft werden. Gesamtziel müsste sein, dass ein gemeindeweites Konzept auch die Ortsteile Lechtingen und Rulle einbezogen werden. Mit Hollage und Wallenhorst wären erste Schritte möglich. Eine Gesamtumsetzung wird in beiden Fällen vermutlich nur mit Fördermitteln möglich sein. • Die touristische Überlegung, am Josefsplatz eine Rast- und Fahrradreparaturstation für Radtouristen/-innen einzurichten, richtet sich auch an die lokale Bevölkerung. In Rulle habe ich am vergangenen Sonntag beobachtet, dass innerhalb von ca. 45 Minuten 5 Personen die öffentliche Fahrradluftpumpe genutzt haben. An der Fahrradreparaturstation am Kanal in Hollage werden von uns als Gemeinde auch Fahrradschläuche in einem Automat zum Kauf angeboten. Für 	<p>Wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p> <p>Wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.</p>

		<p>Radtouristen/-innen wäre es notwendig, dass über ein Schilderleitsystem diese von den Fahrradradrouten am Kanal an den Josefsplatz geführt werden. Diese würden bei ihrer Rast auch die Gastronomie und Versorgungsmöglichkeiten nutzen.</p> <p>Beide Projekte würden zu einer qualitativen und quantitativen Stärkung des Hollager Zentrums beitragen und eine Belebung bewirken, die nicht durch stadtgestalterische Maßnahmen zu erreichen sind.</p>	
Telekom Deutschland GmbH	18.03.2022	<p>die Telekom Deutschland GmbH (TD GmbH) - als Netzeigentümerin und Nutzungsberechtigte i. S. v. § 68 Abs. 1 TKG - hat die Deutsche Telekom Technik GmbH beauftragt und bevollmächtigt, alle Rechte und Pflichten der Weg entgegenzunehmen und dementsprechend die erforderlichen Stellungnahmen abzugeben. Zu der o. g. Planung nehmen wir wie folgt Stellung:</p> <p>Im Untersuchungsgebiet befinden sich Telekommunikationslinien der TD GmbH. Über gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Sicherung, Veränderung oder Verlegung der Telekommunikationslinien der TD GmbH können wir erst Angaben machen, wenn uns die endgültigen Ausbaupläne mit entsprechender Erläuterung vorliegen.</p> <p>Sollte sich während der Baudurchführung ergeben, dass Telekommunikationslinien der TD GmbH im Sanierungsgebiet nicht mehr zur Verfügung stehen, sind uns die durch den Ersatz dieser Anlagen entstehenden Kosten nach § 150 Abs. 1 BauGB zu erstatten.</p> <p>Im Untersuchungsgebiet sind von uns zurzeit keine Maßnahmen beabsichtigt oder eingeleitet, die für die Sanierung bedeutsam sein können.</p> <p>Im Untersuchungsgebiet befindet sich ein Grundstück der Telekom (Königsberger Straße 9). Wir haben Ihre Mail an die Grundstücksabteilung der Telekom weitergeleitet.</p>	Kenntnisnahme
Ericsson Services GmbH	21.03.2022	<p>bei den von Ihnen ausgewiesenen Bedarfsflächen hat die Firma Ericsson bezüglich ihres Richtfunks keine Einwände oder spezielle Planungsvorgaben.</p> <p>Bitte berücksichtigen Sie, dass diese Stellungnahme nur für Richtfunkverbindungen des Ericsson-Netzes gilt.</p> <p>Bitte beziehen Sie, falls nicht schon geschehen, die Deutsche Telekom, in Ihre Anfrage ein.</p> <p>Richten Sie diese Anfrage bitte an: Deutsche Telekom Technik GmbH Ziegelleite 2-4 95448 Bayreuth richtfunk-trassenauskunft-dttgmbh@telekom.de</p>	Kenntnisnahme

<p>Handwerkammer Osnabrück</p>	<p>30.03.2022</p>	<p>Durch die Sanierung dürfen der Bestand und die Entwicklungsmöglichkeiten der im Sanierungsgebiet ansässigen Handwerksbetriebe nicht gefährdet werden.</p> <p>Es ist zudem sicher zu stellen, dass während der Sanierung nicht zu einer Beeinträchtigung der betrieblichen Tätigkeit kommt.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Nowega GmbH</p>	<p>28.03.2022</p>	<p>Im Bereich Ihrer Maßnahme/Planung betreibt die Nowega GmbH keine Anlagen, zurzeit bestehen auch keine Planungsabsichten.</p> 	<p>Kenntnisnahme</p>
<p>Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr</p>	<p>31.03.2022</p>	<p>1. Welche Einrichtungen Ihrer Behörde/ Institutionen bzw. welche von Ihnen zu betreuenden Einrichtungen</p> <p>a) befinden sich im Untersuchungsgebiet?</p> <p>Art: Landesstraße 109, Abschnitt 25 zwischen den Netzknoten 3613251 Bund 3613260 O</p> <p>Größe: Länge: 985 m von Stat. 0 bis Stat. 985</p> <p>Standort: vom Kreisverkehr L 109/ K 310/ Fürstenauer Weg bis zur Einmündung _____ Nachtigallenweg / Ziegeleistraße</p>	<p>Kenntnisnahme</p>

		<p>b) planen Sie im Untersuchungsgebiet?</p> <p>Zurzeit planen wir keine Veränderungen an der Landesstraße.</p> <p>2. Was sollte im Untersuchungsgebiet besonders berücksichtigt werden</p> <p>Landesstraßensind vorwiegend dem durchgehenden allgemeinen Verkehr gewidmet und entsprechend vorzuhalten.</p> <p>Alle Maßnahmen, die die Landesstraße 109 betreffen, sind zwingend mit uns abzustimmen und sind zustimmungspflichtig.</p>	
Staatliches Baumanagement Region Nord-West	31.03.2022	gegen die von der Gemeinde Wallenhorst beabsichtigte Erstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes gibt es vom staatlichen Baumanagement Region Nord-West keine Anregungen und Bedenken.	Kenntnisnahme
Landwirtschaftskammer Niedersachsen	31.03.2022	<p>Im westlichen Bereich des Planungsraumes befinden sich die landwirtschaftlichen Betriebe Hellmich und Bergmann (angrenzend), deren Belange hinsichtlich Gestaltung der Verkehrswege (uneingeschränkte Nutzbarkeit) und mögliche Entwicklungsschritte auf den Hofstellen zu berücksichtigen sind.</p> <p>Konkrete Angaben sind zum jetzigen Planungsstand aus landwirtschaftlicher Sicht nicht möglich. Für Rückfragen stehen wir gern bereit!</p>	Kenntnisnahme
Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie	31.03.2022	<p>in Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange geben wir zum o.g. Vorhaben folgende Hinweise:</p> <p>Hinweise Sofern im Zuge des o.g. Vorhabens Baumaßnahmen erfolgen, verweisen wir für Hinweise und Informationen zu den Baugrundverhältnissen am Standort auf den NIBIS-Kartenserver. Die Hinweise zum Baugrund bzw. den Baugrundverhältnissen ersetzen keine geotechnische Erkundung und Untersuchung des Baugrundes bzw. einen geotechnischen Bericht. Geotechnische Baugrunderkundungen/-untersuchungen sowie die Erstellung des geotechnischen Berichts sollten gemäß der DIN EN 1997-1 und -2 in Verbindung mit der DIN 4020 in den jeweils gültigen Fassungen erfolgen.</p> <p>Ob im Vorhabensgebiet eine Erlaubnis gem. § 7 BBergG oder eine Bewilligung gem. § 8 BBergGerteilt und/oder ein Bergwerkseigentum gem. §§ 9 und 149 BBergG verliehen bzw. aufrecht erhalten wurde, kön-</p>	Kenntnisnahme

		<p>nen Sie dem NIBIS-Kartenserverentnehmen. Wir bitten Sie, den dort genannten Berechtigungsinhaber ggf. am Verfahren zu beteiligen. Rückfragen zu diesem Thema richten Sie bitte direkt an markscheideri@lbeg.niedersachsen.de.</p> <p>Informationen über möglicherweise vorhandene Salzabbaugerechtigkeiten finden Sie unter www.lbeg.niedersachsen.de/Bergbau/Bergbauberechtigungen/Alte_Rechte.</p> <p>In Bezug auf die durch das LBEG vertretenen Belange haben wir keine weiteren Hinweise oder Anregungen.</p> <p>Die vorliegende Stellungnahme hat das Ziel, mögliche Konflikte gegenüber den raumplanerischen Belangen etc. ableiten und vorausschauend berücksichtigen zu können. Die Stellungnahme wurde auf Basis des aktuellen Kenntnisstandes erstellt. Die verfügbare Datengrundlage ist weder als parzellenscharf zu interpretieren noch erhebt sie Anspruch auf Vollständigkeit. Die Stellungnahme ersetzt nicht etwaige nach weiteren Rechtsvorschriften und Normen erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse, Bewilligungen oder objektbezogene Untersuchungen.</p>	
Staatl. Gewerbeaufsichtsamt Osnabrück	05.04.2022	<p>anhand der vorgelegten Unterlagen kann hinsichtlich des Städtebaulichen Entwicklungskonzepts der Gemeinde Wallenhorst von Seiten des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Osnabrück eine Stellungnahme, in Bezug auf die Prüfung des Immissionsschutzes (Umweltbelange: Lärm, Gerüche etc.), nicht abgegeben werden.</p> <p>Eine Recherche vor Ort bzw. im Hause, unter Beteiligung der Sachbearbeiter, würde einen unverhältnismäßigen Arbeitsaufwand bedeuten.</p>	
Vodafone GmbH	05.04.2022	<p>Wir teilen Ihnen mit, dass die Vodafone GmbH/ Vodafone Deutschland GmbH gegen die von Ihnen geplante Maßnahme keine Einwände geltend macht.</p> <p>In Ihrem Planbereich befinden sich Telekommunikationsanlagen unseres Unternehmens. Bei objektkonkreten Bauvorhaben im Plangebiet werden wir dazu eine Stellungnahme mit entsprechender Auskunft über unseren vorhandenen Leitungsbestand abgeben.</p>	
SWONetz GmbH	05.04.2022	<p>Einrichtungen im Untersuchungsgebiet: Art: Telekommunikationsleitung (Lichtwellenleitkabel) Größe: diverse Leitungen Standort: diverse Straßen im OT Hollage Berücksichtigt werden soll: Dass bei größeren Straßen/ Gebietsplanungen evtl. Kabelumlegungen notwendig werden</p>	

Die Autobahn GmbH des Bundes	05.04.2022	<p>Welche Einrichtungen Ihrer Behörde / Institutionen bzw. welche von Ihnen zu betreuenden Einrichtungen</p> <p>a) befinden sich im Untersuchungsgebiet? Art: entfällt!</p> <p>b) planen Sie im Untersuchungsgebiet? Art: Nein</p> <p>2. Was sollte im Untersuchungsgebiet besonders berücksichtigt werden</p> <p>Mögliche Beeinträchtigung durch Verkehrslärm der Autobahnen A 1 und A 30 sowie durch die hiermit verbundenen Bedarfsumleitungen.</p>	Kenntnisnahme
Stadt Osnabrück, Gesamtstädtische Planung	04.04.2022	<p>seitens der Stadt Osnabrück gibt es hinsichtlich der vorbereitenden Untersuchungen der Gemeinde Wallenhorst für den Bereich des Ortskerns von Hollage keine Anregungen.</p>	Kenntnisnahme
Industrie- und Handelskammer	06.04.2022	<p>Die Gemeinde Wallenhorst beabsichtigt für das Untersuchungsgebiet "Hollage Ortskern" Städtebaufördermittel über das Programm "Lebendige Zentren" zu beantragen. Dazu führt die Gemeinde im Vorfeld vorbereitende Untersuchungen für das Gebiet entlang der Landesstraße "Hollager Straße" zwischen dem Kreisverkehr "Hollager Straße" / "Fürstenauer Weg" am westlichen Ende, der Kreuzung "Hollager Straße" / "Nachtigallenweg" bzw. "Ziegeleistraße" am östlichen Ende und den südlich und nördlich gelegenen Siedlungsbereichen, gem. § 141 BauGB durch. Anlass der Untersuchungen und der Erstellung eines ISEKs sind substantielle Missstände an der Substanz und der Gestaltung von Gebäuden und Straßen, strukturelle Missstände hauptsächlich im Bereich des Verkehrs sowie funktionale und gestalterische Missstände im Freiraum. Im Untersuchungsgebiet sind neben öffentlichen Einrichtungen für den Gemeinbedarf (Schule, Kirche), Wohnnutzungen und Einrichtungen der Nahversorgung (Lebensmittelmarkt) auch weitere Gewerbeunternehmen (Einzelhandel, Gastronomie, Beherbergungsbetrieb) angesiedelt.</p> <p>Bei jedweden Planungen, den Ortskernbereich betreffend, können die Auswirkungen durch die Corona-Pandemie nicht gänzlich unerwähnt bleiben. Die staatlichen Einschränkungen, beginnend im März 2020 und den weiteren Phasen der unterschiedlichen Lockdowns bis zu den ersten Öffnungsschritten mit der am 10. Mai 2021 in Kraft getretenen Niedersächsischen Corona-Verordnung, wirken sich mittel- bis langfristig auf die gesamten Innenstädte, Ortskerne und die dort ansässigen Unternehmen aus. Es ist zu erwarten, dass die Innenstädte, Ortskerne und Unternehmen aus den Bereichen Handel, Gastronomie und Dienstleistungen ihre</p>	Wird zur Kenntnis genommen und im Zuge der Umsetzungsphase geprüft.

		<p>wirtschaftliche und auch ihre gesellschaftliche Bedeutung verlieren, wenn dem nicht entgegen gesteuert wird. Ziel muss der Erhalt der multifunktionalen Innenstädte und Ortskerne sein. Insbesondere im Hinblick auf die Sicherstellung der Erreichbarkeit der Innenstädte und Zentren sind u. a. Tempo-30-Zonen auf Haupteinfallstraßen zu vermeiden, ausreichend Parkraum für den motorisierten Individualverkehr sicherzustellen, Parkgebühren standortangemessen zu gestalten sowie Park & Ride sowie Park & Bike auszubauen. Grundsätzlich besteht eine attraktive und lebendige Innenstadt oder Ortskern aus einem Dreiklang aus Gastronomie, Kultur und Handel.</p> <p>Im für die Gewährung von Fördermitteln nötigen anerkannten ISEK werden die Rahmenbedingungen, Chancen und Risiken der Entwicklung der Dorfregion analysiert und daraus Empfehlungen für Handlungsmaßnahmen abgeleitet. Mit einem interdisziplinären Konzept auf der Basis einer Stabilisierung von bedarfsgerechter Siedlungsentwicklung, Stärkung der Infrastrukturversorgung, der Wirtschaft und Daseinsvorsorge sowie des Tourismus im Ortskern soll dem demografischen und energetischen Wandel begegnet und die weitere Entwicklung gesteuert werden. Dabei kann die aktive Einbeziehung der ansässigen Bürger, Vereine bzw. Verbände und Unternehmen die Identifikation mit den Planungsmaßnahmen erhöhen und zu einem stärkeren Engagement führen. Der intensive Austauschprozess zwischen allen beteiligten Akteuren und eine starke Präsenz der für Planung und Umsetzung Verantwortlichen vor Ort wird zum Erfolg der Maßnahmen beitragen können.</p> <p>Aus Sicht der regionalen Wirtschaft sind besonders die Handlungsfelder und Projekte zur Verbesserung der Freizeit- und Tourismusinfrastruktur, der Infrastruktur- und Nahversorgung, der Verkehrsmöglichkeiten sowie eine weitere, qualifizierte Wirtschaftsentwicklung im Ortskern (siehe Nr. 20.2) von besonderer Relevanz. Konkrete Planungen (z.B. Projekte "Ausbildung einer Ortsmitte" und "Qualifizierung von Platzflächen") sind nur im Einvernehmen mit den betroffenen Unternehmen durchzuführen. Das ISEK zielt u. a. auf die Erhaltung und Entwicklung der Versorgungsstrukturen und der Rad- und Wanderwegeinfrastruktur ab. Flankierende Maßnahmen, wie die Verbesserung der Breitbandversorgung oder die Bildung einer Quartiersgemeinschaft, können diese Bestrebungen unterstützen. Dies kann zur Stärkung des Ortskerns beitragen und eine geordnete städtebauliche Entwicklung mit einem ausgewogenen Nutzungsmix ermöglichen.</p>	
--	--	---	--

		<p>Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens haben wir den Stadtmarketingverein "Wir für Wallenhorst" – Marketing e. V. über die Planung informiert. Die Umsetzung der Planungen sollte nur im Einvernehmen mit den betroffenen Unternehmen erfolgen.</p> <p>Das Verfahren befindet sich zurzeit in der Phase der Vorbereitung gem. § 139 BauGB. Da noch nicht alle beurteilungsrelevanten Unterlagen vorliegen, ist diese Stellungnahme nicht als abschließend zu verstehen. Zum aktuellen Zeitpunkt trägt die Industrie- und Handelskammer Osnabrück - Emsland - Grafschaft Bentheim bezüglich der o. g. Planung keine Bedenken vor. Wir bitten um weitere Beteiligung im laufenden Verfahren. Ein intensiver Austauschprozess zwischen allen beteiligten Akteuren und eine starke Präsenz der für Planung und Umsetzung Verantwortlichen vor Ort wird zum Erfolg der Maßnahmen beitragen können. Wir wünschen allen weiteren Beteiligten für die Umsetzung der Maßnahmen gutes Gelingen.</p>	
Westnetz GmbH im Auftrag der Gemeindegewerke Wallenhorst Netzgesellschaft mbH & Co. KG	19.04.2022	<p>wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 07.03.2022 und teilen Ihnen mit, dass wir die Durchführung vorbereitender Untersuchungen nach § 141 Baugesetzbuch (BauGB) für den Ortskern von Hollage und Erstellung eines Integrierten Städtebauliches Entwicklungskonzepts hinsichtlich der Versorgungseinrichtungen der Gemeindegewerke Wallenhorst Netzgesellschaft mbH & Co. KG durchgesehen haben. Gegen diese Verwirklichung bestehen unsererseits keine Bedenken. Den dazugehörigen Fragebogen senden wir Ihnen ausgefüllt zurück.</p> <p>Änderungen und Erweiterungen der Versorgungseinrichtungen behalten wir uns unter Hinweis auf die §§ 13, 30, 31 und 32 BauGB vor.</p> <p>Diese Stellungnahme ergeht im Auftrag Gemeindegewerke Wallenhorst Netzgesellschaft mbH & Co. KG als Eigentümerin der Anlage(n).</p> <p>1. Welche Einrichtungen Ihrer Behörde / Institutionen bzw. welche von Ihnen zu betreuenden Einrichtungen a) befinden sich im Untersuchungsgebiet? Art: Strom- und Gasnetz inkl. Stationen (Strom und Gas) Standort: im gesamten Untersuchungsgebiet</p> <p>b) planen Sie im Untersuchungsgebiet? Art: Erweiterung des Strom- und Gasnetzes Standort: im gesamten Untersuchungsgebiet</p> <p>2. Was sollte im Untersuchungsgebiet besonders berücksichtigt werden</p>	Kenntnisnahme

		Bei der Erweiterung des Strom- und Gasnetzes müssen Flächen für evtl. Trafostationen und Gasdruckregelstationen vorgesehen werden.	
--	--	--	--

