



Gemeinde Selsingen  
Sanierungsgebiet Selsingen-Mitte  
Städtebauförderungsprogramm  
„Lebendige Zentren – Erhalt und  
Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“



Städtebauliche Rahmenplanung  
mit verkehrsplanerischer Vertiefung

Mai 2020



Gemeinde Selsingen  
Selsingen-Mitte  
Städtebauförderungsprogramm  
„Lebendige Zentren – Erhalt und  
Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“

Städtebauliche Rahmenplanung  
mit verkehrsplanerischer Vertiefung

Auftraggeberin:

**Gemeinde Selsingen**  
Hauptstraße 30, 27446 Selsingen  
Tel.: 04284 9307-0

Gemeindedirektor: Gerhard Kahrs  
Betreuung: Jan Postels, Astrid Witte

Auftragnehmerin:

**Cappel + Kranzhoff**  
**Stadtentwicklung und Planung GmbH**  
Palmaille 96, 22767 Hamburg  
Tel. 040 / 380 375 67-0, Fax -1  
mail@ck-stadtplanung.de

Bearbeitung: Peter Kranzhoff, Ulrike Marggraf, Aleksandra Sliusarenko

In Kooperation mit:

**SHP Ingenieure**  
Plaza de Rosalia 1, 30449 Hannover  
Tel. 0511 / 3584 450, Fax: -477  
info@shp-ingenieure.de

Bearbeitung: Prof. Dr.-Ing. Wolfgang Haller, Lukas Ernst

## Inhalt

<b>1</b>	<b>Vorbemerkungen.....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Abgrenzung des Rahmenplangebiets .....</b>	<b>2</b>
<b>3</b>	<b>Grundlagen/Ausgangssituation.....</b>	<b>4</b>
3.1	Zusammenfassung und Aktualisierung der Bestandsanalyse der vorbereitenden Untersuchungen.....	4
3.1.1	Nutzungen .....	4
3.1.2	Ortsbild und Bebauung.....	7
3.1.3	Verkehr .....	9
3.1.4	Öffentlicher Raum und soziale Infrastruktur .....	11
3.2	Geltendes Planungsrecht .....	14
3.2.1	Regionales Raumordnungsprogramm (RROP) .....	14
3.2.2	Flächennutzungsplan .....	14
3.2.3	Bebauungspläne.....	15
3.3	Weitere planungsrelevante Rahmenbedingungen.....	16
3.3.1	Einzelhandelskonzept (2013) .....	16
3.3.2	Integriertes energetisches Quartierskonzept „Selsingen-Mitte“ (2016).....	17
3.3.3	„Grünes Band“ .....	19
<b>4</b>	<b>Erneuerungskonzept „Selsingen-Mitte“ .....</b>	<b>20</b>
4.1	Leitbild und Ziele für die Ortsmitte .....	20
4.2	Teilkonzept Verkehr und Mobilität .....	21
4.2.1	Ziele.....	21
4.2.2	Handlungsansätze und Maßnahmen.....	22
4.3	Teilkonzept Nutzungen .....	27
4.3.1	Ziele.....	27
4.3.2	Handlungsansätze und Maßnahmen.....	27
4.4	Teilkonzept Gestaltung .....	31
4.4.1	Ziele.....	31
4.4.2	Handlungsansätze und Maßnahmen.....	31
4.5	Klimaschutz und Ökologie .....	35
4.6	Entwicklungsbereiche .....	35



4.6.1	Quartier Hauptstraße .....	37
4.6.2	Quartier Alte Straße .....	43
4.6.3	Quartier Alte Schule .....	45
<b>5</b>	<b>Realisierungskonzept.....</b>	<b>48</b>
5.1	Maßnahmensteckbriefe.....	48
5.1.1	Maßnahmen der weiteren Vorbereitung.....	50
5.1.2	Ordnungsmaßnahmen .....	51
5.1.3	Baumaßnahmen.....	77
5.2	Rahmenplan und Verortung der Maßnahmen .....	79
5.3	Kosten- und Finanzierungsübersicht.....	83
<b>6</b>	<b>Quellen und Literatur .....</b>	<b>87</b>



# 1 Vorbemerkungen

Am 29.10.2018 erhielt die Gemeinde Selsingen den Aufnahmebescheid für das Gebiet „Selsingen-Mitte“ in das Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“. Ziel ist es, mit Hilfe der Städtebauförderung geeignete städtebauliche Maßnahmen durchzuführen, um den zentralen Versorgungsbereich und damit den Ortskern von Selsingen zu stärken. Seit Beginn des Jahres 2020 werden die bisherigen Programme „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ und „Städtebaulicher Denkmalschutz“ in das neue Programm „Lebendige Zentren – Erhalt und Entwicklung der Orts- und Stadtkerne“ übergeleitet und ihre Ziele dort gebündelt. Die Zielsetzung für die Entwicklung von Selsingen Mitte bleibt dabei bestehen.

Als Ergebnis der im Jahr 2017 durchgeführten vorbereitenden Untersuchungen wurde das Gebiet mit Beschluss vom 13.11.2018 förmlich als Sanierungsgebiet festgelegt. Ein Teilbereich wurde als Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren festgelegt. Auf diesen Bereich, in dem einschlägige Maßnahmen im öffentlichen Raum vorgesehen sind, bezieht sich die vorliegende Rahmenplanung, die gleichzeitig die Grundlage für den Einsatz von Städtebauförderungsmitteln bildet.

Für den an das Fördergebiet angrenzenden Bereich wurde auf Empfehlung der vorbereitenden Untersuchungen ein Sanierungsgebiet „Randbereich Selsingen Mitte“ im vereinfachten Verfahren festgelegt. Für dieses sind vor allem private Maßnahmen an Haus und Hof mit der Möglichkeit steuerlicher Abschreibung von Modernisierungs- und Instandsetzungsarbeiten für die Eigentümer\*innen vorgesehen.

Den vorbereitenden Untersuchungen waren ein Einzelhandelskonzept aus dem Jahr 2013 und ein integriertes energetisches Quartierskonzept aus dem Jahr 2016 vorausgegangen, ebenfalls mit Bezug auf die Ortsmitte der Gemeinde Selsingen. Bereits in diesem Zusammenhang wurden unter Beteiligung der Öffentlichkeit städtebauliche Missstände ermittelt und dokumentiert und Konzeptbausteine für die Entwicklung der Selsinger Ortsmitte erarbeitet.

Mit dem Rahmenplan werden die Entwicklungsziele und Konzeptideen, die bereits aus den vorbereitenden Untersuchungen hervorgegangen waren, konkretisiert und Maßnahmen für die Umsetzung des Konzepts formuliert.

Im Zuge der Rahmenplanerarbeitung wurde auch eine vertiefende verkehrsplanerische Untersuchung für die gesamte Ortsdurchfahrt (B 71) durchgeführt. Insbesondere die Ergebnisse, die sich direkt auf die Ortsmitte beziehen, sind maßgeblich für die Stärkung des Zentrums und somit integrierter Bestandteil der Rahmenplanung. Indirekt wirken sich jedoch auch die außerhalb des Fördergebiets durchzuführenden Maßnahmen an der Ortsdurchfahrt auf die Entwicklung des Zentrums aus. Die gesamte vertiefende Verkehrsuntersuchung mit dem zugehörigen Maßnahmenkonzept ist diesem Rahmenplan deshalb als Anlage beigefügt.

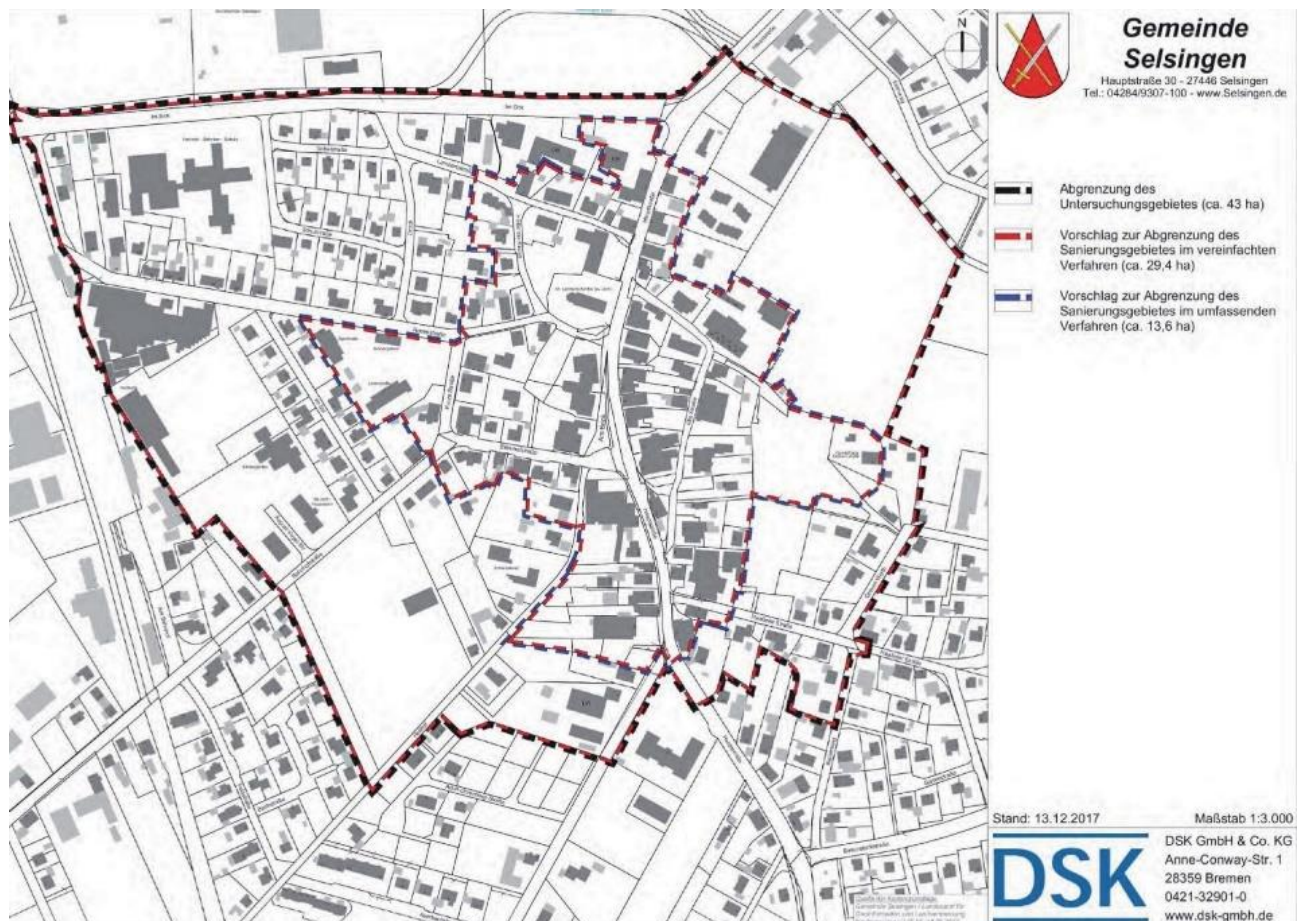
## 2 Abgrenzung des Rahmenplangebiets

Auf der Grundlage vorbereitender Untersuchungen wurde ein Sanierungsgebiet festgelegt, das aufgrund der unterschiedlich erforderlichen Sanierungsverfahren in einen Kernbereich und einen Randbereich unterteilt ist. Im Kernbereich, in dem die Durchführung eines umfassenden Sanierungsverfahrens erforderlich ist, sollen auch Städtebauförderungsmaßnahmen umgesetzt werden. Auf diesen Bereich bezieht sich die vorliegende Rahmenplanung. Das Rahmenplangebiet ist insgesamt 13,6 ha groß. Es umfasst den Ortskern, der aus den folgenden Straßen mit den anliegenden Grundstücken und Flächen besteht:

- Hauptstraße (ab Hausnummer 10 bis Hausnummer 43)
- Lambertistraße (an Hauptstraße angrenzender Bereich)
- Hinter der Kirche
- Rosenstraße (östlicher Abschnitt)
- Kurze Straße
- Bahnhofstraße (östlicher Bereich)
- Am Brink
- Hellhof (bis Hausnummer 2)
- Alte Straße und angrenzender Bereich um das Heimathaus Greven Worth
- Haaßeler Straße (bis Hausnummer 2)

Darüber hinaus wird die Rahmenplanung durch eine verkehrsplanerische Vertiefung ergänzt. Der betrachtete Verkehrsbereich erstreckt sich über die gesamte Ortsdurchfahrt von der Einmündung Im Zuschlag im Norden bis Mühlenkamp im Süden und reicht somit in beiden Richtungen über die Grenzen des Sanierungsgebiets hinaus.

Der Randbereich des Gesamtsanierungsgebiets wurde als Sanierungsgebiet im vereinfachten Verfahren festgelegt. In diesem Bereich werden keine Städtebauförderungsmittel eingesetzt. Der Fokus liegt hier auf der energetischen Sanierung der Bestandsgebäude (s. Abbildung 1). Private Sanierungsmaßnahmen sind in diesem Bereich erwünscht und werden durch steuerliche Abschreibungsmöglichkeiten gefördert. Für die Umsetzung der Sanierungsmaßnahmen hat die Gemeinde ein Sanierungsmanagement mit einem umfassenden Beratungsangebot eingerichtet.

Abbildung 1: Abgrenzung der Sanierungsgebiete<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Die Sanierungsgebiete wurden inzwischen in der noch als Vorschlag abgebildeten Abgrenzung förmlich festgelegt.

### 3 Grundlagen/Ausgangssituation

Grundlage für die vorliegende Rahmenplanung bilden die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen. Städtebauliche Missstände, Zielsetzungen und das Erneuerungskonzept werden in den folgenden Abschnitten zusammenfassend dargestellt. Relevante zwischenzeitlich erfolgte Veränderungen im Bestand werden deutlich gemacht und entsprechend aktualisiert. Die Betrachtung bezieht sich auf den Bereich des Untersuchungsgebiets, das als umfassendes Sanierungsgebiet bzw. als Städtebauförderungsgebiet festgelegt wurde (Abbildung 1).

Zudem werden in diesem Kapitel die planungsrechtlichen Voraussetzungen sowie wesentliche Aspekte aus dem Einzelhandelskonzept (2013) und dem integrierten energetischen Quartierskonzept (2016) erläutert.<sup>2</sup>

Eine wesentliche Grundlage für die Rahmenplanung bilden zudem das geltende Planungsrecht sowie Gutachten und Konzepte, die weiter unten im Kapitel ebenfalls dargestellt sind.

#### 3.1 Zusammenfassung und Aktualisierung der Bestandsanalyse der vorbereitenden Untersuchungen

Die folgende, nach Handlungsfeldern gegliederte Darstellung bezieht sich lediglich auf den Bereich des Fördergebiets. Diejenigen Bereiche des Untersuchungsgebiets, die nicht in das Fördergebiet integriert wurden, werden hier nicht weitergehend betrachtet. Die Betrachtung der B 71 im Handlungsfeld Verkehr erstreckt sich über die Grenzen des Rahmenplangebiets hinaus entsprechend der Verkehrsuntersuchung über die gesamte Ortsdurchfahrt. Die außerhalb des Fördergebiets liegenden Bereiche sind als solche gekennzeichnet.

##### 3.1.1 Nutzungen

Das Fördergebiet, das den Kernbereich der Gemeinde Selsingen abbildet, ist durch zentrale Nutzungen geprägt. Neben der Grundversorgung aus Einzelhandel, Dienstleistungen und anderen Gewerbebetrieben sind auch die Kirche, das Pfarrhaus und die gemeinnützigen Einrichtungen auf dem Gelände der Alten Schule Teil des Zentrums und somit des Fördergebiets.

##### *Alte Schule*

Von den drei Hauptgebäuden auf dem Gelände der Alten Schule wird derzeit eins von der Lebenshilfe als Schulgebäude genutzt. Ein weiteres Gebäude, in dem sich zuletzt eine Kindertagesstätte befand, steht gegenwärtig leer. Die ebenfalls dort situierte Sporthalle wird von verschiedenen Vereinen und Institutionen genutzt. Darüber hinaus gibt es hier ein Garagengebäude.

##### *Hauptstraße*

Der Haupteinkaufsbereich erstreckt sich entlang der Hauptstraße. Dort befinden sich Geschäfte sowie kleinere Handwerks-, Gastronomie- und Dienstleistungsbetriebe und ein Hotel. Ergänzt wird dieser Grundversorgungsbereich durch zwei Lebensmittelmärkte (Aldi und Edeka), die im Norden an das Fördergebiet angrenzen, und einen weiteren

---

<sup>2</sup> Originallektüre: GMA Beratung und Umsetzung (im Auftrag der Gemeinde Selsingen): Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Selsingen, 2013; SWECO GmbH (im Auftrag der Gemeinde Selsingen): Integriertes energetisches Quartierskonzept „Selsingen-Mitte“, 2016.

Discounter (Penny) im Süden des Fördergebiets. Weitere kleinteilige Dienstleistungsbetriebe sind an der Bahnhofstraße angesiedelt.

Auf dem Parkplatz vor der Kirche finden an zwei Terminen im Jahr der Frühjahrs- und der Weihnachtsmarkt statt. Darüber hinaus findet an zwei aufeinanderfolgenden Tagen der Herbstmarkt statt, der sich unter Sperrung der B 71 über den gesamten Ortskern erstreckt. Einen Wochenmarkt gibt es in Selsingen nicht.

*Platz vor der Kirche*

Die Alte Straße ergänzt den Hauptgeschäftsbereich durch eine Mischnutzung aus Dienstleistungen, Einzelhandel, Wohnen und Handwerk. Hier und entlang der Hauptstraße sind einige gewerbliche Leerstände zu verzeichnen.

*Alte Straße*

Gebäude mit einer (überwiegenden) Wohnnutzung sind vor allem in den die Kirche umgebenden Straßen sowie zwischen der Alten Schule und der Randbebauung des Platzes Am Brink zu finden.

*Überwiegende Wohnnutzung*

Im Osten des Fördergebiets liegt die Grünanlage Greven Worth mit dem Fachwerkensemble des Heimathauses, einer historischen Hofstelle mit Museum.

*Grün*

Der Bereich Nutzungen weist folgende substanzielle und funktionale Probleme auf:

*Substanzielle und funktionale Mängel*

- Das Hauptgeschäftszentrum (zentraler öffentlicher Bereich entlang der Hauptstraße) stellt keine funktionale räumliche Einheit dar.
- Teilweise oder ganz leerstehende Gebäude konzentrieren sich insbesondere in der Hauptstraße und der Alten Straße und beeinträchtigen so das Ortsbild und die Zentrumsfunktion der Ortsmitte.
- Es gibt fehl- oder mindergenutzte Gebäude ohne den Anschein notwendiger Investitionen zur nachhaltigen Nutzung.
- im Zuge des Generationenwechsels bei Fachgeschäften ist eine Zunahme von Leerständen und Fehlnutzungen zu erwarten.













Die leerstehenden bzw. sanierungsbedürftigen Gebäude auf den Grundstücken Hauptstraße 29 und 31 sowie Alte Straße 8 wurden, wie im Erneuerungskonzept der VU vorgesehen, inzwischen abgebrochen. Für die Neubebauung liegt der Gemeinde Selsingen eine Bauvoranfrage vor. Die bisherige Planung beinhaltet einen Neubau von zwei Mehrfamilienhäusern mit 20 Wohneinheiten und drei Gewerbeeinheiten im Erdgeschoss.

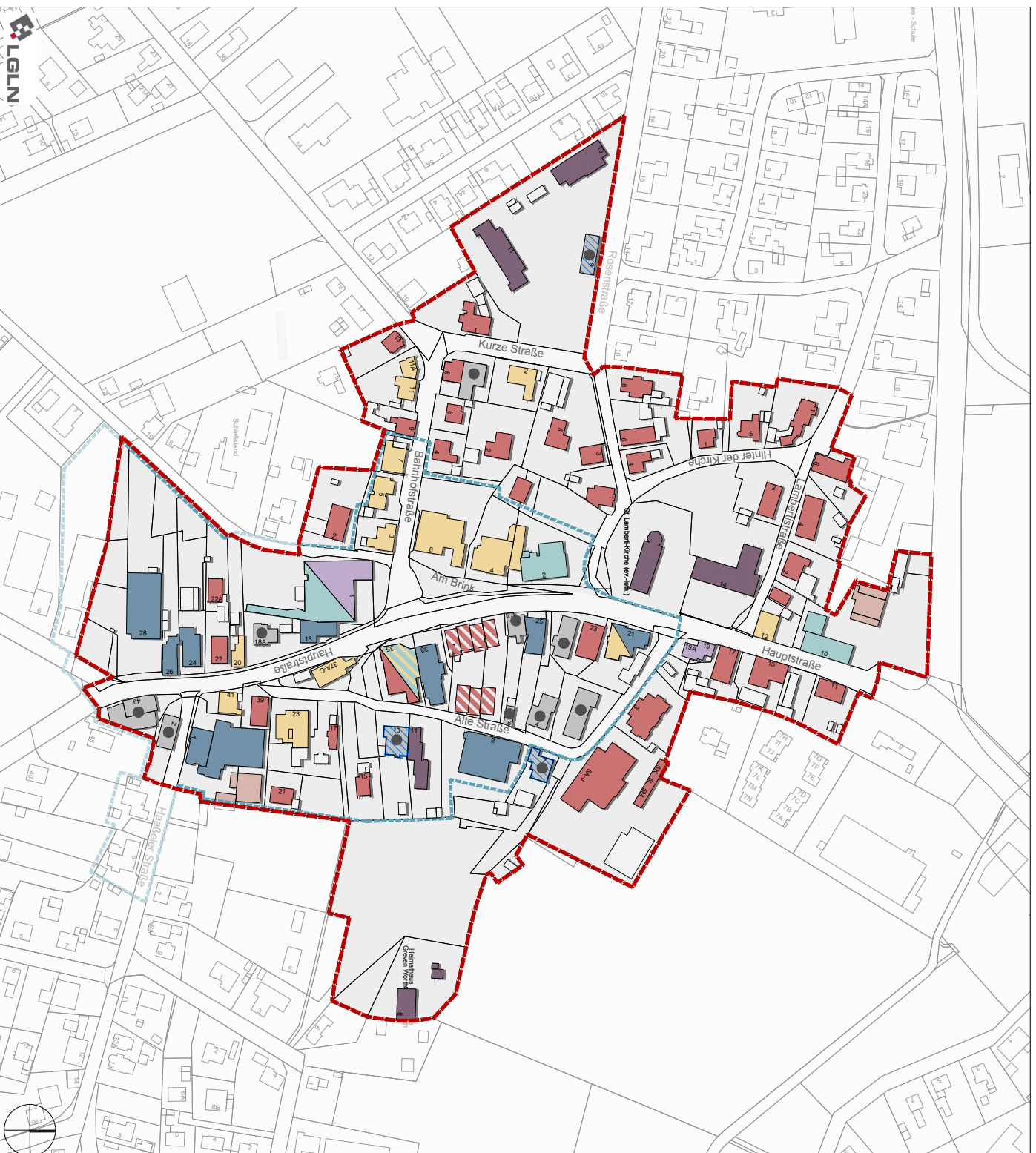
*Neubebauung Hauptstraße/Alte Straße*

Die Plandarstellung auf der folgenden Seite zeigt den Bestand der Gebäudenutzungen zum Zeitpunkt der Bestandsaktualisierung (November 2019).



## Legende

-  Wohnnutzung
-  Geplante Wohn- und Geschäftsnutzung
-  Einzelhandel
-  Dienstleistung
-  Gastronomie
-  Handwerk / sonstige gewerbliche Nutzung
-  Gemeinbedarf
-  Beherbergung
-  Leerstand / Mindernutzung
-  Nachnutzung geplant
-  Zentraler Versorgungsbereich  
(Vorschlag aus Einzelhandelskonzept, 2013)
-  Abgrenzung Fördergebiet / Sanierungsgebiet



Gemeinde Selsingen  
Hauptstraße 30  
27746 Selsingen

Stand: 11.02.2020

Palmallee 96  
22767 Hamburg  
Tel. 040 380 375 670  
www.ck-stadtplanung.de  
mail@ck-stadtplanung.de



### 3.1.2 Ortsbild und Bebauung

Im Rahmenplangebiet und damit im Ortszentrum konzentrieren sich die ältesten Gebäude der Gemeinde Selsingen (Entstehung vor 1920) mit der denkmalgeschützten Feldsteinkirche aus dem Jahr 1725 in ihrer Mitte. Dabei handelt es sich oftmals um teilweise denkmalgeschützte Fachwerkgebäude aus dem 19. Jahrhundert und rote Backsteingebäude aus dem späten 19. bzw. frühen 20. Jahrhundert. Ergänzend finden sich dazwischen auch jüngere Wohn- und Geschäftshäuser, vorwiegend aus den 1970er und 1980er Jahren. Der Platz Am Brink wird von zwei großvolumigen Gebäuden aus dieser Zeit begrenzt. Auch der Selsinger Hof wurde durch größere Um- und Anbauten ergänzt. Der Bereich der Alten Straße ist weniger dicht bebaut und es dominieren Gebäude aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts (ca. 1920-1950), ebenfalls ergänzt durch neuere Bebauung aus den 1970er und 1980er Jahren.

#### *Bebauungsstruktur*

Sanierungsbedürftige Gebäude konzentrieren sich ebenfalls in dem von Hauptstraße und Alter Straße umgrenzten Baublock. Doch auch westlich der Hauptstraße befinden sich unsanierte Gebäude. Zu benennen ist dort insbesondere das Ensemble „Alte Schule“ (Rosenstraße 9-13). Sanierte Gebäude und Neubauten wurden im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen vereinzelt über das Gebiet verteilt kartiert, alle anderen Gebäude wurden mit einem durchschnittlichen baulichen Zustand bewertet.

#### *Gebäudezustand*

Als ortsbildprägend eingestufte Gebäude befinden sich insbesondere an der Hauptstraße/Am Brink, an der Einmündung der Bahnhofstraße und in der Lambertistraße. Einzelne ortsbildprägende Gebäude sind zudem in der Alten Straße und der Kurzen Straße zu finden. Zu erwähnen ist jedoch auch das von der Lebenshilfe genutzte ortsbildprägende Gebäude auf dem Gelände der Alten Schule (Rosenstraße 11), das sich im Eigentum der Gemeinde Selsingen befindet und saniert werden soll.

#### *Ortsbildprägende Gebäude*

Dem Denkmalschutz unterliegen neben der Kirche St. Lamberti das an der Hauptstraße 14 gelegene Gemeindehaus, das Fachwerkhaus Lambertistraße 4 und das Heimathaus in der Grünanlage Greven Worth.

#### *Denkmalgeschützte Gebäude*

Bezüglich der öffentlichen und privaten Gebäude wurden folgende substanziellen Mängel mit der Folge funktionaler Defizite festgestellt:









#### *Mängel an den Gebäuden*

- Der bauliche Zustand vieler Gebäude ist schlecht und geht häufig mit energetischen Mängeln einher.
- Das Ortsbild wird durch Leerstände und Mindernutzungen beeinträchtigt. Von einer insgesamt schlechten Bausubstanz, hohem Sanierungsstau sowie Überformungen sind häufig ältere und ortsbildprägende Gebäude betroffen.
- Gestaltungs- und Zustandsmängel bestehen insbesondere in der Alten Straße sowie an den Nebenanlagen der Hauptstraße.
- Am Gebäude Rosenstraße 11 (derzeit überwiegend als Schule für Menschen mit Behinderungen genutzt) besteht energetischer Sanierungsbedarf.
- Öffentlich einsehbare oder sogar zugängliche private Flächen und Vorzonen (z.B. Stellplätze) sind häufig ungestaltet und beeinträchtigen das Ortsbild.

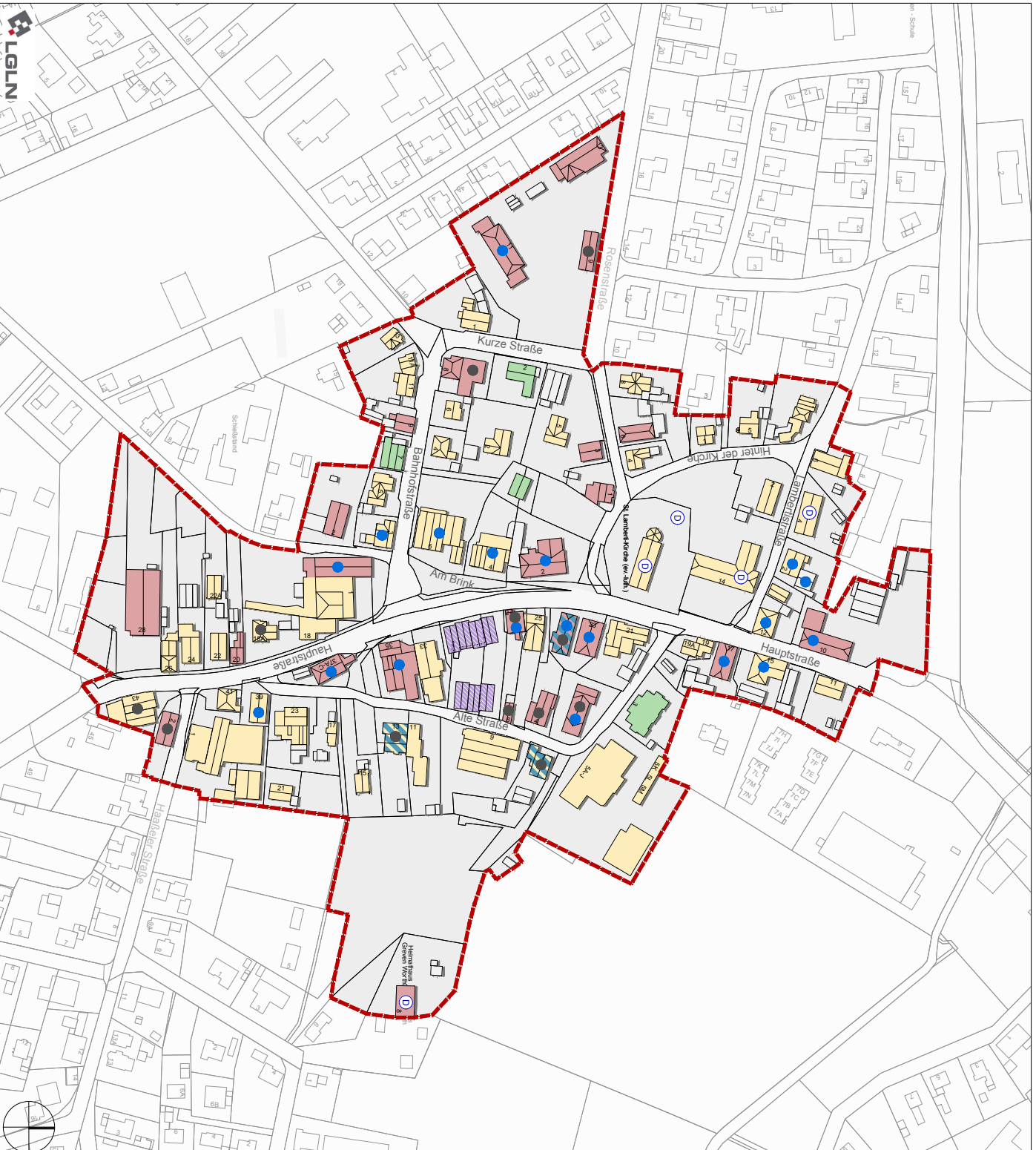
Eine Darstellung des Bebauungsbestands findet sich auf der folgenden Seite.

## Legende

### Sanierungszustand:

-  Erhöhter Sanierungsbedarf
-  Durchschnittlicher Sanierungsbedarf
-  Guter Zustand
-  Sanierung geplant / wird saniert
-  Geplante Bebauung
-  Denkmal
-  Ortsbildprägende Gebäude
-  Leerstand / Mindernutzung

 Abgrenzung Fördergebiet / Sanierungsgebiet



### 3.1.3 Verkehr

Im Handlungsfeld Verkehr wurden im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen folgende substanzielle und funktionale Missstände festgestellt:

*Substanzielle und funktionale Mängel*

- West-Ost-Trennwirkung des Ortszentrums durch hohes Verkehrsaufkommen auf der B 71
- Besondere Lärm- und Umweltbelastung durch sich aufstauenden Verkehr
- Fehlende Querungshilfen an der B 71 in den wichtigen Kreuzungs- bzw. Einmündungsbereichen (Bahnhofsstraße und Lambertistraße/Alte Straße)
- Gefahren auf schmalen kombinierten Fuß- und Radwegen
- Fehlende Aufenthaltsqualität
- Verkehrskonflikte im Kreuzungsbereich Bahnhofstraße/Hauptstraße
- Ungeordnete Parkplatzsituation
- Fehlende Gestaltung und veraltetes Oberflächenmaterial von Parkplätzen (z.B. Stellplatzanlage Hinter der Kirche, Marktplatz)
- Fehlende Abstellmöglichkeiten für Fahrräder an häufig frequentierten Orten
- Fehlendes Parkleitsystem
- Wichtige Fußwegverbindungen v. a. in West-Ost-Richtung fehlen bzw. verlaufen – wo vorhanden – zum Teil über private Stellplatzanlagen (z.B. Stellplatzanlage Alte Straße).

Für den Bereich Verkehr wurde für die Rahmenplanung ergänzend eine vertiefende verkehrsplanerische Untersuchung durchgeführt. Dabei wurde auch der über die Grenzen des Fördergebiets hinausgehende Bereich der gesamten Ortsdurchfahrt B 71 betrachtet.

*Vertiefende Verkehrsuntersuchung*

Folgende Ergebnisse aus der Bestandsanalyse sind festzuhalten:

#### Bushaltestellen

Haltestelle Abzweig Ohrel: Der Ausstieg auf den Grünstreifen ist als Missstand zu bewerten. Eine barrierefreie befestigte Bushaltestelle und die Einrichtung von Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellmöglichkeiten ist erforderlich. Diese Haltestelle befindet sich außerhalb des Fördergebiets.

*Ausstattungs-mängel an Bushaltestellen*

Haltestelle Selsingen Ort: Diese Haltestelle hat eine hohe Bedeutung für den Schulverkehr. Aufgrund des zu kleinen Wartebereichs bestehen hier Engpässe. Auf der Ostseite fehlt zudem ein Unterstand. Von den Haltestellen an der Ortsdurchfahrt liegt nur diese im Fördergebiet.

An allen vier Haltestellen entlang der Ortsdurchfahrt fehlt es an barrierefreier Ausstattung und taktilen Elementen.

Die Lage der Haltestellen muss überprüft werden.

## Verkehrsbelastung

### *Verkehrszählung an fünf Knotenpunkten*

Die Verkehrszählung an fünf Knotenpunkten entlang der Ortsdurchfahrt ergab eine Verkehrsbelastung von 11.200-14.400 Kfz/24 h. Davon entfallen etwa 10 % auf den Schwerverkehr. Untersucht wurden die Knotenpunkte Zum Hollen, Im Sick, Bahnhofstraße, Lavenstedter Weg und Birkenstockstraße.

Nach Inbetriebnahme der geplanten A 20 werden auf der B 71 zusätzliche Verkehre zur A 1 erwartet. Dies ist bei der Planung zu berücksichtigen.

### *Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts an der Bahnhofstraße nur ausreichend*

Zu Spitzenzeiten kann es an verschiedenen Knotenpunkten zu längeren Wartezeiten an Nebenstraßen kommen. Während die Verkehrsqualitätsstufe (nach HBS) an allen untersuchten Knotenpunkten zwischen sehr gut (QSV A) und befriedigend (QSV C) eingestuft werden konnte, liegt sie am Knotenpunkt Hauptstraße/Bahnhofstraße bei ausreichend (QSV D). Damit konnte zunächst nachgewiesen werden, dass alle Knotenpunkte mit der B 71 grundsätzlich leistungsfähig sind. Jedoch ist mit zunehmenden Verkehrsstärken, insbesondere am Knotenpunkt mit der Bahnhofstraße, ein Einbruch der Leistungsfähigkeit möglich.

### *Hohe Geschwindigkeit an den Ortseingängen*

An den Ortseingängen sind keine geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen zur Einhaltung der allgemeinen Geschwindigkeitsbegrenzung vorhanden und das Einfahrttempo in den Ort wird oftmals als erheblich zu hoch empfunden. Insbesondere an der südlichen Ortseinfahrt führt ein „Ausrollenlassen“ aufgrund der Hanglage oftmals noch zu einem relativ hohem Geschwindigkeitsniveau bis in den Ortskern hinein.

### *Untersuchung von Kreisverkehrslösungen*

Der Einsatz von Kreisverkehren wurde für alle fünf Knotenpunkte abgewogen. Für die Knotenpunkte Im Sick und Bahnhofstraße wurde diese Idee jedoch aufgrund zu hohen Flächenverbrauchs bzw. ungünstiger räumlicher Gegebenheiten wieder verworfen.

### *Ziele*

Ziel erforderlicher Maßnahmen ist die

- Erhaltung und Förderung des Verkehrsablaufs und die
- Verbesserung der Verkehrssicherheit.

## Ruhender Verkehr

### *Geringe Auslastung der Stellplätze*

Die öffentlichen und privaten Stellplätze sind in der Ortsmitte in Spitzenstunden insgesamt maximal zu 50 % ausgelastet. Die Abstellzeit beträgt meist unter 15 Minuten.

Eine hohe Auslastung wurde lediglich an zwei Parkplatzgruppen mit 2 bzw. 3 Stellplätzen und am vorderen Volksbank-Parkplatz mit 4 Stellplätzen beobachtet. Gleichzeitig waren benachbarte Parkplätze noch verfügbar.

Eine Reduzierung der Parkplätze im öffentlichen Raum zur Verbreiterung der Flächen für den Fuß- und Radverkehr erscheint deshalb möglich und sinnvoll.

## Fuß- und Radverkehr

### *Schmale, nicht barrierefreie Fußwege*

Fußwege entsprechen vielfach nicht den Regelmaßen. Sie sind zu schmal und es fehlt an Barrierefreiheit.

Es gibt keine klare Radverkehrsführung und die Wege für gemeinsame Fuß- und Radverkehrsnutzung sind fast durchgehend zu schmal, so dass die durch Beschilderung ausgewiesene Nutzungspflicht für das Radfahren nicht aufrechtzuerhalten ist. Das Konfliktpotenzial auf gemeinsamen Fuß- und Radwegen ist hoch.

*Fehlende Radverkehrsführung*

Insbesondere Am Brink und an der Alten Straße sind die (öffentlichen) Fahrradabstellplätze zu Schulzeiten nicht ausreichend, so dass Fahrräder frei abgestellt werden und Fuß- und Radwege sowie Parkplätze blockieren.

*Fehlende Fahrradabstellplätze*

Querungshilfen über die B 71 liegen an den Knotenpunkten Bahnhofstraße und Im Sick zu genutzten Wegeverbindungen sowie nördlich der Einmündung Haaßeler Straße. In Parnewinkel fehlen sie komplett.

*Fehlende bzw. ungünstige Querungshilfen über die B 71*

### Unfallauswertung

Es sind keine Unfallhäufungspunkte zu erkennen.

In den Jahren 2016 bis 2018 ereigneten sich an der B 71 in Selsingen 49 Unfälle mit 12 Verletzten. Beteiligt waren 3 Fußgänger\*innen und 5 Radfahrer\*innen. 90 % der 98 beteiligten Verkehrsteilnehmer\*innen waren in Kfz unterwegs.

### Plandarstellung der Verkehrsverhältnisse

Die Bestandsanalyse der Verkehrsverhältnisse ist zusammen mit den Aussagen zum öffentlichen Raum im Plan „Verkehr und Erschließung“ auf Seite 13 grafisch dargestellt. Die Plandarstellung ist aus Platzgründen jedoch auf den Bereich des Städtebauförderungsgebiets beschränkt. Eine ausführliche Darstellung der verkehrsplanerischen Untersuchung für die gesamte Ortsdurchfahrt ist diesem Bericht als Anlage beigelegt.

### 3.1.4 Öffentlicher Raum und soziale Infrastruktur

Im Handlungsfeld öffentlicher Raum und soziale Infrastruktur wurden folgende substanziellen und funktionalen Defizite festgestellt:

*Mängel im öffentlichen Raum*

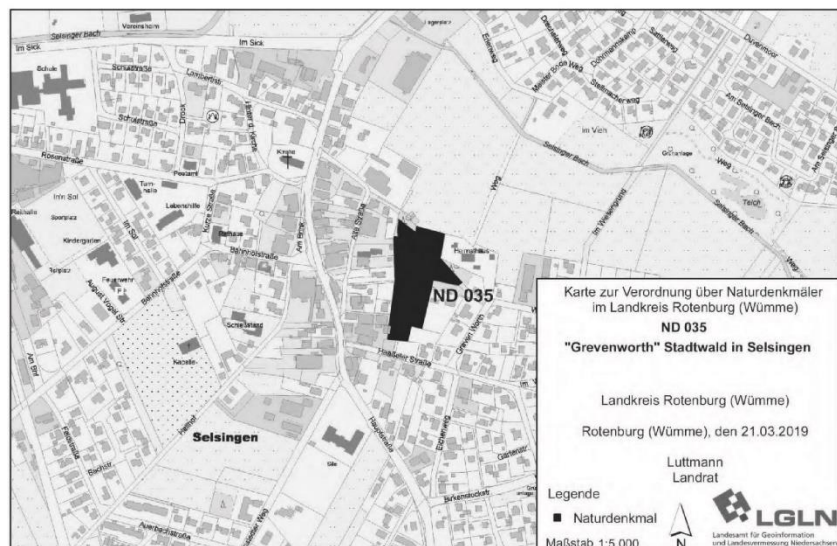
- Die Alte Straße hat „Hinterhofcharakter“ und ist als Aufenthaltsbereich unattraktiv.
- Aufgrund mangelhafter Gestaltung von Verkehrs- und Freiflächen fehlt es insgesamt an Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.
- Dem Platz Am Brink fehlt es aufgrund seiner Begrenzungen durch die verkehrsreichen Straßen (Hauptstraße/Bahnhofstraße) an Aufenthaltsqualität und bequemer Erreichbarkeit. Auch ist der Platz übermöbliert und ungegliedert. Somit ist seine Funktion als Ort der Begegnung stark eingeschränkt.
- Den Grünanlagen fehlt es vielfach an Aufenthalts- und Nutzungsmöglichkeiten. Die Grünanlage Greven Worth mit dem historischen Heimathaus ist nicht ausgeschildert.
- Der rückwärtige Bereich der Grünfläche mit Ehrenmal ist gänzlich ungenutzt.



- Es fehlt insgesamt an Gestaltung und Mobiliar in Grünanlagen (z.B. Sawston-Platz an der Alten Schule; Grünanlage Greven Worth; Anlagen, die an öffentliche Einrichtungen grenzen).
- Es gibt keinen öffentlichen Spielplatz im Ortskern.
- Es fehlt ein zentrales Begegnungszentrum.
- Es fehlt an Barrierefreiheit im öffentlichen Raum (Hindernisse sind z.B. Bodenwellen durch Verschiebungen und Verdrückungen der Oberflächen, Treppenstufen oder zu schmale Türen v.a. im Eingangsbereich zu Geschäfts- oder öffentlichen Gebäuden/Freiflächen, spärlich vorhandene taktile Leitsysteme oder akustische Signale an Straßenquerungen, zu schmale Parkplätze etc.).
- Die Beleuchtung ist uneinheitlich gestaltet.

#### Grünanlage Greven Worth

Die als Stadtwald in Selsingen bezeichnete Grünanlage „Grevenworth“ [sic] ist ein Naturdenkmal. Sie wird in der Anlage 1 zur Verordnung über Naturdenkmäler im Landkreis Rotenburg/Wümme als ein knapp 12.000 m<sup>2</sup> großer geschlossener Baumbestand aus vorwiegend Stieleichen und einzelnen Rotbuchen beschrieben. Der Baumbestand wird aufgrund seiner Schönheit und Bedeutung für das Landschaftsbild als schützenswert eingestuft. Er grenzt an die Grundstücke der Straßen Alte Straße, Haaßeler Straße und Greven Worth (Verordnung über Naturdenkmäler im Landkreis Rotenburg (Wümme) vom 21. März 2019). Maßnahmen in diesem Bereich sind somit mit der Naturschutzbehörde abzustimmen (s. auch Abbildung 2).



**Abbildung 2: Naturdenkmal Greven Worth (Quelle: Verordnung über Naturdenkmäler im Landkreis Rotenburg (Wümme))**

Eine Plandarstellung zur Bestandsbeschreibung von Verkehr und Erschließung inklusive der Aussagen zum öffentlichen Raum findet sich auf der folgenden Seite.



### Legende

Klassifizierte Hauptverkehrsstraße:

Bundesstraße

Klassifizierte Hauptverkehrsstraße:

Kreisstraße

Gemeindestraßen

Geplante Bebauung

Fußwege / Inoffizielle Fußwegeverbindungen

Straßenquerungen

Nicht öffentliche / öffentliche Parkplätze

Bushaltestellen

Öffentlich zugängliche Grünflächen

Naturdenkmal

Kriegdenkmal

Verkehrsbelastung / Barrierewirkung

Sanierungs- und Gestaltungsbedarf

Fehlende Aufenthaltsqualität

Schmale Gehwege

Fehlende Fahrradabstellplätze

Ungestaltete Wege

Fehlende Querungsmöglichkeit

Abgrenzung Fördergebiet / Sanierungsgebiet

Stand: 11.02.2020

Gemeinde Selsingen  
Hauptstraße 30  
27446 Selsingen

Palmaille 96  
22767 Hamburg  
Tel. 040 380 375 670  
www.ck-stadplanung.de  
mail@ck-stadplanung.de



**cappel + kranzhoff**  
stadtentwicklung und planung gmbh

## 3.2 Geltendes Planungsrecht

### 3.2.1 Regionales Raumordnungsprogramm (RROP)

Der aktuelle Entwurf der Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsprogramms macht folgende für das Rahmenplangebiet relevante Aussagen:

Die Gemeinde Selsingen ist im Verflechtungsraum der Samtgemeinde Selsingen als Grundzentrum festgelegt.

Zudem ist bei allen Planungen und Maßnahmen die westlich von Zeven und westlich von Selsingen erforderliche Neutrassierung einer Ortsumgehung im Zuge der Bundesstraße 71 zu berücksichtigen.

Darüber hinaus ist die Samtgemeinde Selsingen assoziiertes Mitglied des Zweckverbands Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN).

### 3.2.2 Flächennutzungsplan

Im rechtskräftigen Flächennutzungsplan sind im zentralen Bereich des Rahmenplangebiets Kerngebiete (zwischen Am Brink und Kurzer Straße, Hauptstraße und Alter Straße sowie südlich der Bahnhofstraße zwischen Hellhof und Hauptstraße), Gemeinbedarfsflächen (Kirche) und Grünflächen (Platz Am Brink und Grünfläche mit Ehrenmal gegenüber der Kirche, eingebettet in das Kerngebiet) dargestellt. Als weitere Gemeinbedarfsfläche mit angrenzender Grünfläche ist der Bereich der Alten Schule gekennzeichnet. Neben den Verkehrsflächen (Hauptstraße und Bahnhofstraße sind als überörtliche Hauptverkehrswege dargestellt) ist eine weitere Grünfläche im Osten des Ortskerns (Greven Worth) verortet. Allen anderen Flächen im Rahmenplangebiet ist die Nutzung als Wohngebiete zugewiesen.

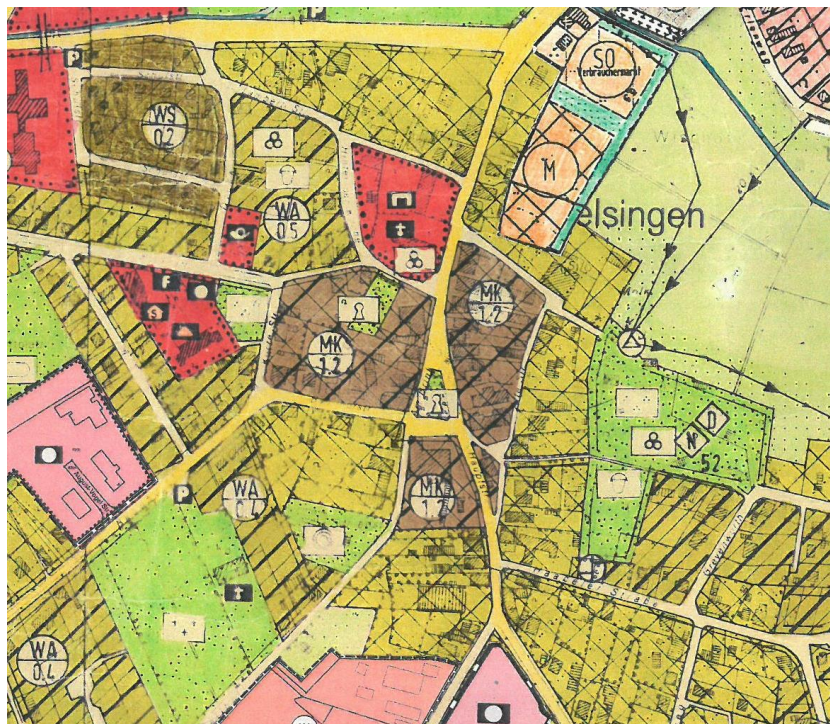


Abbildung 3: Ausschnitt aus dem Flächennutzungsplan (Quelle: Gemeinde Selsingen)



### 3.2.3 Bebauungspläne

Der Bereich des Fördergebiets (umfassendes Sanierungsgebiet), auf das sich der Rahmenplan bezieht, unterliegt als „im Zusammenhang bebauter Ortsteil“ bauleitplanerisch komplett dem § 34 BauGB.

Wie aus Abbildung 4 ersichtlich, gelten in dem an das Fördergebiet angrenzenden Bereich des Sanierungsgebiets im vereinfachten Verfahren die folgenden, in den vorbereitenden Untersuchungen beschriebenen Bebauungspläne (B-Pläne):

- B-Plan Nr. 1 – „Drook“ (allgemeines Wohngebiet in eingeschossiger Bauweise, bestehend aus Einzel- oder Doppelhäusern und Gemeinbedarfsnutzung Post)
- vorhabenbezogener B-Plan Nr. 1 – „Verbrauchermarkt“ (Sondergebiet in eingeschossiger Bauweise sowie nach erster Änderung ein allgemeines Wohngebiet im südlichen Geltungsbe-  
reich)

Darüber hinaus gelten hier anteilig:

- B-Plan Nr. 1a – „Drook - Sickwiesen“ (in den Bereichen der Straße Im Sick und der Heinrich-Behnken-Schule)
- B-Plan Nr. 4a – „Friedhof - Postels“ (Friedhofsfläche mit Wegeverbindungen und allgemeines Wohngebiet mit Verdichtungspotenzial gegenüber dem Bestand)

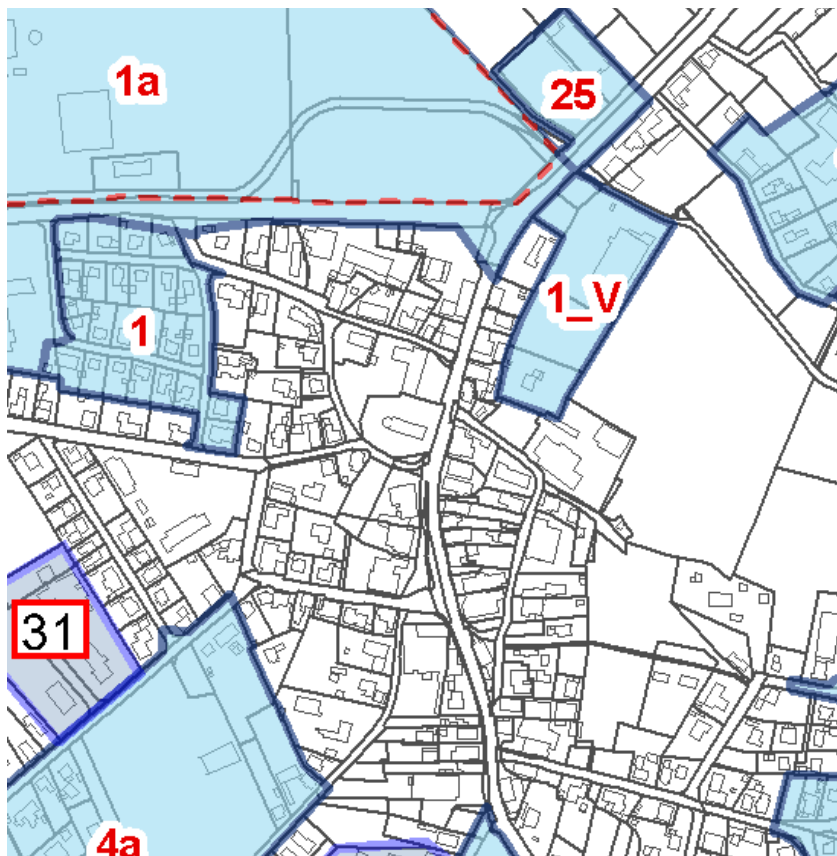


Abbildung 4: Übersicht Bebauungspläne Selsingen (Quelle: Gemeinde Selsingen: Auszug aus dem Liegenschaftskataster, 13.11.2017)

### 3.3 Weitere planungsrelevante Rahmenbedingungen

#### 3.3.1 Einzelhandelskonzept (2013)

Für die Gemeinde Selsingen liegt ein Einzelhandelskonzept vor, das im Jahr 2013 von der Gesellschaft für Markt- und Absatzforschung (GMA) erstellt wurde. In diesem Rahmen wurde ein Standortkonzept erstellt, ein zentraler Versorgungsbereich definiert und eine Sortimentsliste vorgeschlagen. Bisher wurden der zentrale Versorgungsbereich und die Sortimentsliste nicht, wie im Einzelhandelskonzept empfohlen, förmlich festgelegt, jedoch wird beides von der Gemeinde als rahmengebend für die Entwicklung des Ortszentrums bzw. bei der Beurteilung von Ansiedlungs- und Erweiterungsvorhaben in der Gemeinde herangezogen. Abbildung 5 zeigt die Abgrenzung des vorgeschlagenen zentralen Versorgungsbereichs.

##### *Ziele des Einzelhandelskonzepts*

Das Einzelhandelskonzept formuliert folgende wesentliche Zielsetzungen:

- Erhalt und zielgerichteter Ausbau der Grundversorgung
- Schaffung von Investitionssicherheit
- Weiterentwicklung des Ortskerns als Einzel- und Dienstleistungsstandort.

##### *Konzeptionelle Empfehlungen*

Für die Erreichung der Ziele werden folgende Empfehlungen ausgesprochen:

- Ausschilderung wesentlicher Nutzungen (z.B. Ärzte) in zentraler Lage (z.B. vor der Sparkasse)
- Verbesserung des Ortsbilds durch Zwischendekoration von leerstehenden Ladenlokalen
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Erneuerung bzw. Schaffung von Möblierung (z.B. Bänke, Abfalleimer, Fahrradständer, Rabatten etc.)
- Patenschaften für blühende Elemente in Eingangsbereichen von Geschäften
- Barrierefreie Gestaltung
- Beseitigung von Hindernissen (Werbeständer) und optischen Störfaktoren (z.B. Container)

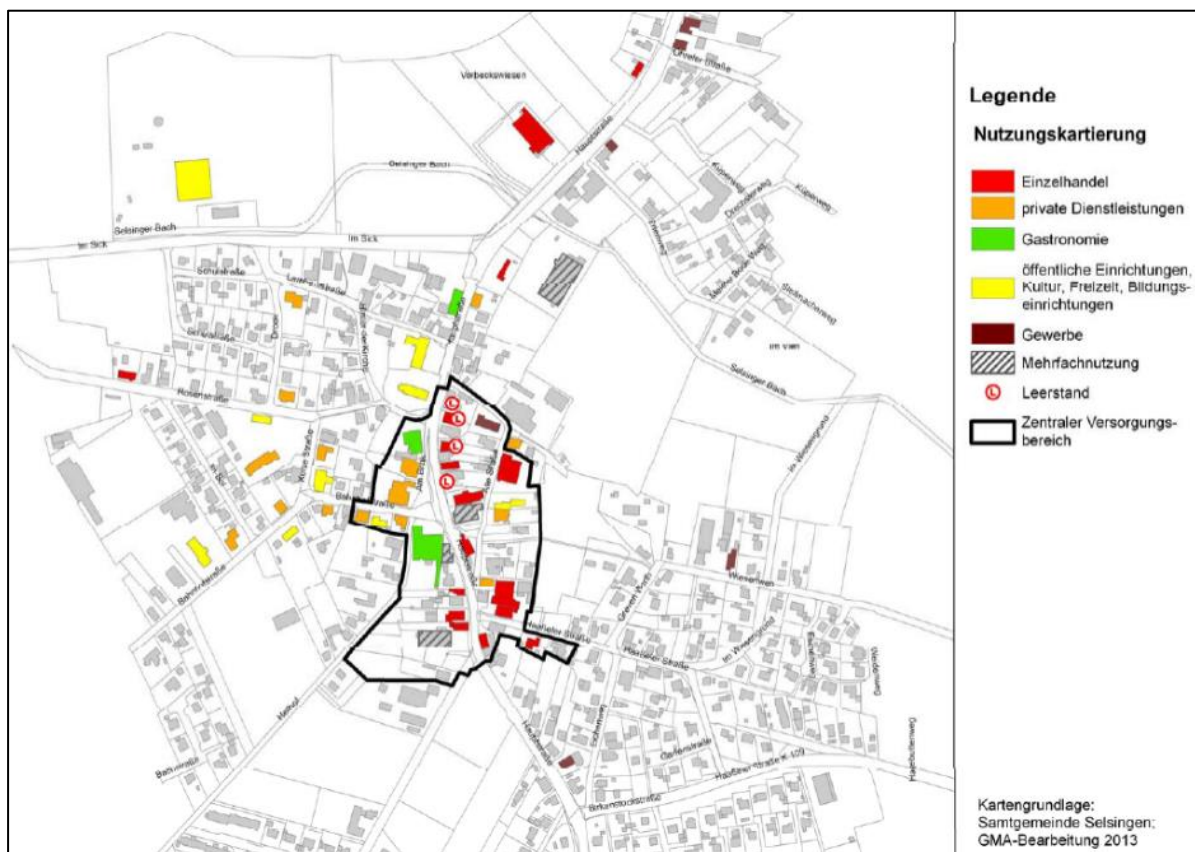


Abbildung 5: Zentraler Versorgungsbereich (Quelle: GMA Einzelhandelskonzept 2013)

### 3.3.2 Integriertes energetisches Quartierskonzept „Selsingen-Mitte“ (2016)

Im Jahr 2016 wurde für die Gemeinde Selsingen ein integriertes energetisches Quartierskonzept erstellt. Dieses bildete eine wesentliche Grundlage für die vorbereitenden Untersuchungen. Über die energetischen Aspekte wurden auch die Ortsentwicklung, der Verkehr und die Verkehrsinfrastruktur, die wirtschaftliche Situation und das Freizeit- und Kulturangebot untersucht und eine Entwicklungsstrategie für die nächsten Jahre und Jahrzehnte erarbeitet. Der Bereich des energetischen Quartierskonzepts erstreckt sich nördlich der Straße Am Sick noch über die beiden Bereiche des Sanierungsgebiets (umfassendes und vereinfachtes Verfahren) hinaus und ist ansonsten beinahe deckungsgleich abgegrenzt.

Das Konzept schlägt Maßnahmen und Projekte in folgenden Handlungsfeldern vor:

*Handlungsfelder für die energetische Sanierung*

- Energetische Gebäudesanierung
- Optimierung der Versorgungstechnik
- Erhöhung des Anteils an erneuerbaren Energien
- Umweltfreundliche Mobilität
- Nutzerverhalten, Öffentlichkeitsarbeit und Bildung
- Sonstige Maßnahmen

### Handlungsansätze

Zu den Maßnahmen, die durch die vorliegende Rahmenplanung hinsichtlich ihrer städtebaulichen Umsetzung unterstützt werden können, zählen u.a.:

- Energetische Sanierungsmaßnahmen an öffentlichen Gebäuden
- Einsatz erneuerbarer Energien zur Strom- und Wärmeerzeugung und Energiespeicherung (auch in öffentlichen Einrichtungen)
- Zentrale Mitnahmepunkte (Mitnahmebänke an zentralen Sammelpunkten zur Einsparung zusätzlicher Pkw-Fahrten)
- Mitfahrzentrale
- Förderung des Radverkehrs (Anpassung der Verkehrsinfrastruktur, Marketingmaßnahmen)
- Aufstellung eines Bebauungsplans für die Neuordnung der Alten Straße

### Konkrete Maßnahmen

Konkret werden für den Städtebau und die Klimaanpassung folgende Maßnahmen genannt:

- Erarbeitung eines Beschilderungs-/Leitpfadkonzeptes (Orientierungshilfen - Leitsystem)
- Gestaltung der Ortseingangsbereiche
- Erneuerung der Neben-/Gehweganlagen im Zuge der Ortsdurchfahrt
- Schaffung von Querungshilfen
- Verbesserung der Ortsdurchgrünung (Baumnachpflanzungen, Gestaltung von blühenden Rabatten etc.)
- Barrierefreiheit herstellen (Verbesserung der Zugänglichkeit z.B. von Geschäftshäusern - keine Treppenanlagen)
- Aufstellung ortsgerechter Beleuchtungskörper nach Stand der LED-Technik
- Herstellung eines Gestaltungsverbundes in der Ausgestaltung des öffentlichen Raumes (Einheitliche Möblierung; Hinweisschilder; Fahrradeinstellplätze, Ortsinformationstafeln, historische Marker an besonders Ortsbildbedeutsamen Objekten)
- dezente Gestaltung von Werbeanlagen
- Ausbau von innerörtlichen Verbund-/Funktionsachsen
- Erhöhung der innerörtlichen Platz-/ Aufenthaltsqualität (Schaffung von Kommunikations-, Sitz- und Ruhebereichen)
- Unterstützung privater Sanierungsvorhaben zur Ortsbildverbesserung
- Abriss Ortsbildbeeinträchtigender/leerstehender Objekte

### 3.3.3 „Grünes Band“

Die Idee für das „Grüne Band“ wurde von Teilnehmerseite in die Arbeitsgruppe „Ortsentwicklung“ eingebracht und dort vorgestellt. Das „Grüne Band“ zielt auf die Entwicklung einer Verbindung historisch bedeutsamer oder anderer interessanter Orte über eine grüne Wegeverbindung ab. Diese soll ersten Überlegungen zufolge von der Witte Masch im Westen über die Rosenstraße, den Sawston-Platz und den Kirchenplatz, durch die Alte Straße hin zur Greven Worth über Im Vieh/Karkenstiege in Haaßel im Osten Selsingens führen. Innerhalb des Rahmenplangebiets könnte es die Alte Schule, den Sawston-Platz, die Kirche, die Alte Straße und die Grünanlage Greven Worth mit dem Heimathaus verbinden.



Abbildung 6: Grünes Band

In Absprache mit der Arbeitsgruppe und der Gemeindeverwaltung wird die Idee in die Rahmenplanung integriert (s. hierzu Maßnahmenbeschreibung auf S. 56).

## 4 Erneuerungskonzept „Selsingen-Mitte“

Das Erneuerungskonzept für die Ortsmitte von Selsingen folgt dem Leitbild und der Zielsetzung, die bereits im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen erarbeitet wurden.

In den folgenden Abschnitten werden zunächst das Leitbild und die Ziele für die Entwicklung der Ortsmitte erläutert und dargestellt. Die Betrachtung erfolgt der besseren Übersicht halber zunächst getrennt für die Handlungsfelder Nutzungen, Gestaltung und Verkehr. Dies erleichtert die Überprüfung, ob alle wesentlichen Aspekte berücksichtigt sind. Gesondert betrachtet wird auch das Handlungsfeld Klimaschutz und Ökologie, das jedoch ein Querschnittsthema darstellt und für alle Handlungsbereichen relevant ist. In einem weiteren Schritt werden die thematischen Handlungsbedarfe auf die drei räumlichen Entwicklungsbereiche Hauptstraße, Alte Straße und Alte Schule übertragen und konkretisiert.

### 4.1 Leitbild und Ziele für die Ortsmitte

Im Rahmen der vorangegangenen Konzepte „Integriertes energetisches Quartierskonzept“ und „Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK)“ wurde für die Gemeinde Selsingen ein Leitbild aufgestellt. Diesem zufolge soll „Selsingen für Jung und Alt lebenswert gestaltet“ werden.

Das Leitbild beinhaltet folgende Aspekte:<sup>3</sup>

<b>Attraktiver Wohnort für alle Generationen</b>
<b>Bedarfsgerechter Verkehr und Verkehrsinfrastruktur</b>
<b>Einladende Gestaltung des Ortes unter Wahrung der eigenen Identität</b>
<b>Stärkung als Wirtschafts- und Einkaufsort</b>
<b>Erhaltung und Weiterentwicklung der ökologischen Vielfalt</b>
<b>Bereitstellung eines breiten und vielfältigen Freizeit- und Kulturangebots</b>

Übergeordnetes Ziel für die Zentrumsentwicklung im Programm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ ist die

**Stärkung des Ortskerns als zentralen Versorgungsbereich**

Im Einzelnen bedeutet dies für die Ortskernentwicklung,

- eine Ortsmitte mit Aufenthaltsqualität und Anziehungskraft zu definieren und zu gestalten,

<sup>3</sup> Weitere Erläuterungen finden sich im ISEK (DSK 2017b: S.103 f.)

- den Ortskern als Einkaufsstandort zu stärken und weiterzuentwickeln,
- den Hauptgeschäftsbereich entlang der Hauptstraße und der westlich angrenzenden Straßenabschnitte mit dem Nebengeschäftsbereich an der Alten Straße räumlich und funktional zu vernetzen (räumliche Bezogenheit, Wegeverbindungen),
- den öffentlichen Raum gestalterisch und hinsichtlich seiner Nutzbarkeit und Funktion aufzuwerten,
- Leerstände zu beseitigen und mindergenutzte Flächen und Gebäude zu aktivieren,
- ortsbildprägende Gebäude zu modernisieren und instandzusetzen (auch energetisch – s. integriertes energetisches Quartierskonzept, Sweco 2016),
- das bestehende Angebot der gemeinnützigen Einrichtungen im Ortszentrum zu verbessern bzw. zu stärken und
- den Verkehr bedarfsgerecht und verkehrssicher zu organisieren und Straßen, Wege und Bushaltestellen barrierefrei und mit einem Zugewinn an Aufenthaltsqualität umzugestalten.

## 4.2 Teilkonzept Verkehr und Mobilität

Das im Folgenden erläuterte Teilkonzept für das Handlungsfeld Verkehr und Mobilität erstreckt sich über die Grenzen des Fördergebiets hinaus auch auf die außerhalb des Fördergebiets liegenden Abschnitte der Ortsdurchfahrt B 71. Die Ergebnisse der vertiefenden Verkehrsuntersuchungen sind hier berücksichtigt.

Das Teilkonzept Verkehr und Mobilität enthält verkehrstechnische Ziele und Handlungsansätze, die einen wesentlichen Beitrag zur Attraktivierung der Ortsmitte leisten. Wichtige Aspekte sind Erreichbarkeit, Aufteilung der Verkehrsflächen und Verkehrssicherheit.

Die Plandarstellung zum Teilkonzept Verkehr und Mobilität auf Seite 26 bildet lediglich den Bereich des Fördergebiets ab. Eine detaillierte Darstellung der an der Ortsdurchfahrt vorgesehenen Maßnahmen befindet sich in der Anlage zu diesem Bericht in Form eines Gesamtplans und einer textlichen Erläuterung der verkehrsplanerischen Untersuchung.

### 4.2.1 Ziele

Für das Handlungsfeld Verkehr und Mobilität werden aus den Defiziten, die im Rahmen der vertiefenden Verkehrsuntersuchung ermittelt bzw. bestätigt wurden (s. Abschnitt 3.1.3) folgende Ziele und Handlungserfordernisse abgeleitet:

- Verbesserung der fußläufigen Erreichbarkeit des Zentrums
- Erhöhung der Verkehrssicherheit – Stärkung des Fuß- und Radverkehrs
- Verkehrsberuhigung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Attraktivierung der Alten Straße als Erschließungs- und Begegnungsraum
- Räumliche Verbindung der Bereiche westlich und östlich der Hauptstraße



#### 4.2.2 Handlungsansätze und Maßnahmen

Für die Erreichung der Ziele im Bereich Verkehr und Mobilität werden die im Folgenden genannten Handlungsansätze weiterverfolgt und entsprechende Maßnahmen empfohlen. Die Maßnahmen sind in Kapitel 5.1 im Einzelnen konkretisiert und erläutert.

##### *Neuordnung Straßenraum B 71*

Die Straßenräume an der B 71 sollen neu geordnet werden. Die Fahrbahnbreite soll entsprechend dem verkehrstechnischen Bedarf reduziert und die Seitenräume zugunsten des Fuß- und Radverkehrs verbreitert werden. Der Rückbau betrifft auch die Umgestaltung der Einmündungen Zum Hollen, Im Sick und Lavenstedter Weg. An den Punkten Zum Hollen, Lavenstedter Weg und Birkenstockstraße/Osterberg sind auch Kreisverkehrslösungen möglich. Die unterschiedlichen Varianten für die Knotenpunktgestaltung sind in der Beschreibung in den Maßnahmensteckbriefen sowie in den Ausführungen zur verkehrstechnischen Untersuchung in der Anlage zu diesem Bericht dargestellt.<sup>4</sup>

Außerdem sollen Bushaldebuchten und an einzelnen Stellen auch Parkbuchten zurückgebaut werden. Diese kommen dann ebenfalls der Erweiterung der Seitenräume zugute. Darüber hinaus ist die Einrichtung von Querungshilfen, u.a. zur Sicherung von Schulwegen, insbesondere an Bushaltestellen und Querstraßen vorgesehen.

##### *Gestaltung der Ortseinfahrten*

Durch Umgestaltung der Ortseinfahrten soll eine Verkehrsberuhigung und eine höhere Verkehrssicherheit durch verringertes Fahrtempo und eine erhöhte Aufmerksamkeit bei Einfahrenden erreicht werden.

##### *Radverkehrsführung*

Die Gesamtkonzeption für die Ortsdurchfahrt beinhaltet auch eine Planung für die gesamte Radverkehrsführung zwischen den Ortsgrenzen von Selsingen. Insgesamt ist es aufgrund der gemessenen Kfz-Verkehrsstärken und zulässigen Kfz-Höchstgeschwindigkeiten notwendig, Radverkehrsanlagen zur Verfügung zu stellen, da eine Führung im Mischverkehr nicht ausreichend verkehrssicher ist. Die im Folgenden erläuterte Radverkehrsplanung ist in Abbildung 7 (S. 24) grafisch dargestellt.

In den nördlichen und südlichen Abschnitten der Ortsdurchfahrt (nördlich des Knotenpunkts Im Sick und südlich des Knotenpunkts Lavenstedter Weg) soll der Radverkehr auf gemeinsamen Geh- und Radwegen geführt werden. Der nördliche Abschnitt bietet dazu genügend Raum, im südlichen Abschnitt kann es stellenweise zu Engstellen kommen, die jedoch insgesamt die Verkehrssicherheit nicht einschränken.

Da der Radverkehr außerorts einseitig geführt wird, innerorts jedoch grundsätzlich im Rechtsverkehr stattfinden soll, müssen Radfahrer\*innen an den Ortsgrenzen die Straßenseite wechseln können. Dort sollen im Zuge der Gestaltung der Ortseinfahrten Mittelinseln als Querungshilfen eingerichtet werden.

---

<sup>4</sup> Für die Knotenpunkte mit Im Sick und Bahnhofstraße wurde die Einsatzmöglichkeit von Kreisverkehren ebenfalls untersucht, jedoch als Lösungsoption nicht weiterverfolgt. Am Knotenpunkt Bahnhofstraße wäre ein Kreisverkehr mit einem hohen Flächenverbrauch verbunden, der den Platz Am Brink räumlich weiter eingrenzen würde. Dies stünde der Zielsetzung, den Platz städtebaulich und funktional aufzuwerten, entgegen. Am Knotenpunkt Im Sick wurde eine Kreisverkehrslösung aufgrund der dortigen Zufahrten zur Tankstelle und zu Edeka nicht für sinnvoll erachtet, da ein verkehrssicherer Anschluss der Zufahrten an einen Kreisverkehr hier nicht möglich wäre. Die Zufahrten müssten dann teilweise aufgegeben werden.



Die Ausgestaltung der Radverkehrsführung in der Ortsmitte hängt von der Höchstgeschwindigkeit für die Ortsdurchfahrt ab. Bei Tempo 30 ist das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr möglich, während der Seitenraum mit „Gehweg, Radfahrer\*innen frei“ beschildert werden könnte. Aufgrund des Verkehrsaufkommens darf der Radverkehr bei zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h hier nicht im Mischverkehr auf der Straße geführt werden. Aufgrund des begrenzten Raumangebotes wäre die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 30 jedoch wünschenswert.

Sollte der Radverkehr in der Ortsmitte im Mischverkehr geführt werden können, sind an den jeweiligen Übergangsbereichen an den Knotenpunkten „Im Sick“ und „Lavenstedter Weg“ Radverkehrsfurten erforderlich. Diese leiten Radfahrer\*innen (in der Regel in Form eines unterbrochenen Breitstrichs) auf die Fahrbahn bzw. wieder in den Seitenraum.

Für die Entwicklung der Ortsmitte sind weitere verkehrstechnische Aspekte unmittelbar relevant. So soll die Bushaltestelle Ortsmitte (Fahrtrichtung Norden) gegenüber der bestehenden Bushaltestelle in Richtung Süden angelegt werden. Die Verlagerung dient der besseren Erreichbarkeit, der Belebung des Platzes Am Brink und der Verkehrssicherheit. Dabei soll auf Bushaldebuchten verzichtet werden und beide Fahrbahnrandhaltestellen durch eine Mittelinsel getrennt werden, so dass an haltenden Bussen vorbeiführender Überholverkehr verhindert wird. Dies dient zudem der Verkehrsberuhigung. Zur Verkehrsberuhigung soll außerdem nach Möglichkeit die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h reduziert werden.

Für die Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Verbesserung der Erreichbarkeit soll die an der Hauptstraße bestehende Lichtsignalanlage an den Knotenpunkt Bahnhofstraße/Hauptstraße verlagert werden.

Außerdem soll an der B71 eine zusätzliche Querungshilfe für Fußgänger\*innen auf Höhe Alte Straße / Lambertistraße geschaffen werden, um die Anbindung der Alten Straße an den Ortsmittelpunkt zu verbessern und die Schulwege zu sichern. Eine weitere Querungshilfe soll am Knotenpunkt Bahnhofstraße/Hauptstraße über die Bahnhofstraße eingerichtet werden.

Die Sicherung und Gestaltung und ggf. der Ausbau von Wegeverbindungen ist ein weiterer wesentlicher Faktor für die Verbesserung der Erreichbarkeit und die Steigerung der Attraktivität der Ortsmitte. Gesichert und gestaltet werden sollen die Wege von der Alten Straße zur Grünanlage Greven Worth und der Burbäckersgang sowie der Weg von der Alten Straße zur Hauptstraße über das Grundstück des Einzelhandelsgeschäfts Wülpern. Letztere Verbindung führt in ihrer Verlängerung über private Geschäftsparkplätze weiter in die Grünanlage Greven Worth. Soweit möglich, sollte auch diese Verbindung gesichert werden. Weitere Wegeverbindungen sollen als solche wahrnehmbar ausgebaut und/oder gestaltet werden. Dies betrifft die Verbindungen über den Platz Am Brink, hinter dem Platz Am Brink (von der Bahnhofstraße zur Kirche), von der Alten Schule zur Ortsmitte und innerhalb der Grünanlage Greven Worth.

Darüber hinaus könnte zur besseren Auffindbarkeit der unterschiedlichen Parkplätze ein Parkleitsystem in Form einer sinnvollen Beschilderung eingerichtet werden.

#### *Radverkehr in der Ortsmitte*

#### *Ortsmitte: Umgestaltung Bushaltestelle, Tempolimit und Mittelinsel*

#### *Verkehrssicherheit und Erhöhung der Erreichbarkeit: Fußgängerampel Am Brink*

#### *Querungshilfen auf Höhe Lambertistraße und an Bahnhofstraße*

#### *Sicherung, Gestaltung und Ausbau wichtiger Wegeverbindungen in der Ortsmitte*

#### *Parkleitsystem/Ausschilderung der Parkplätze*

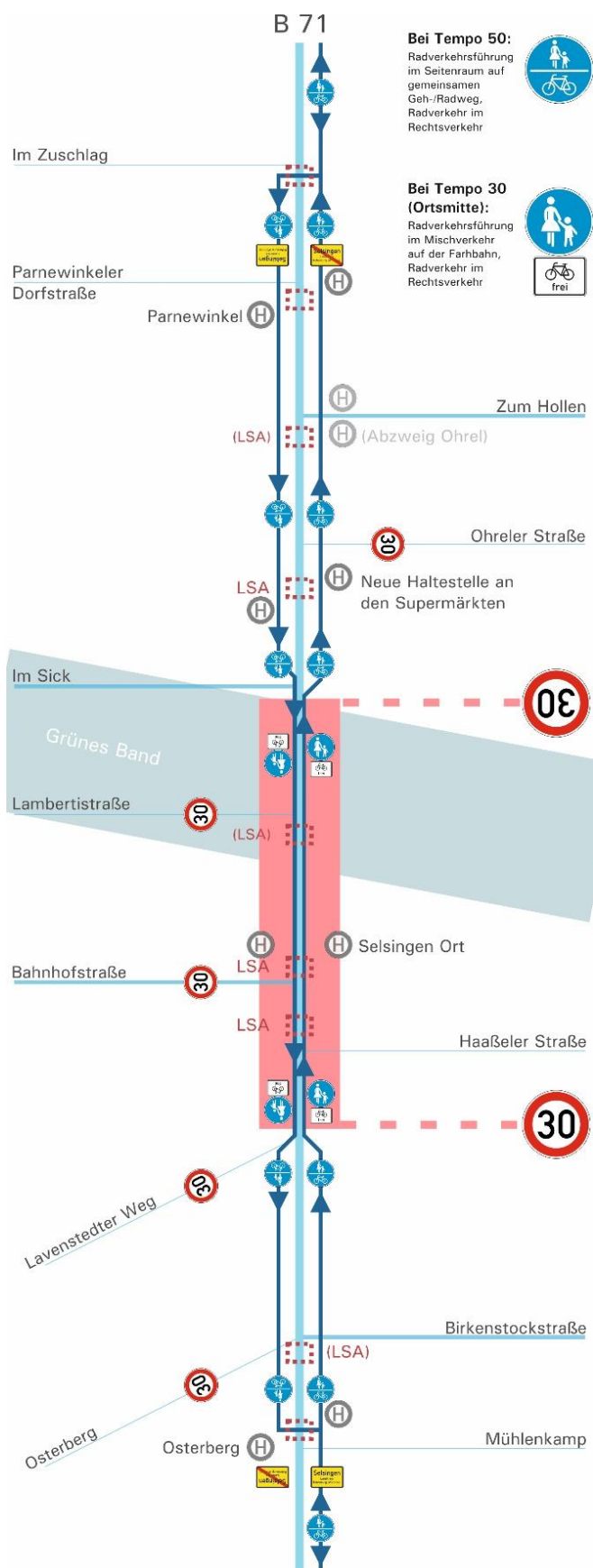
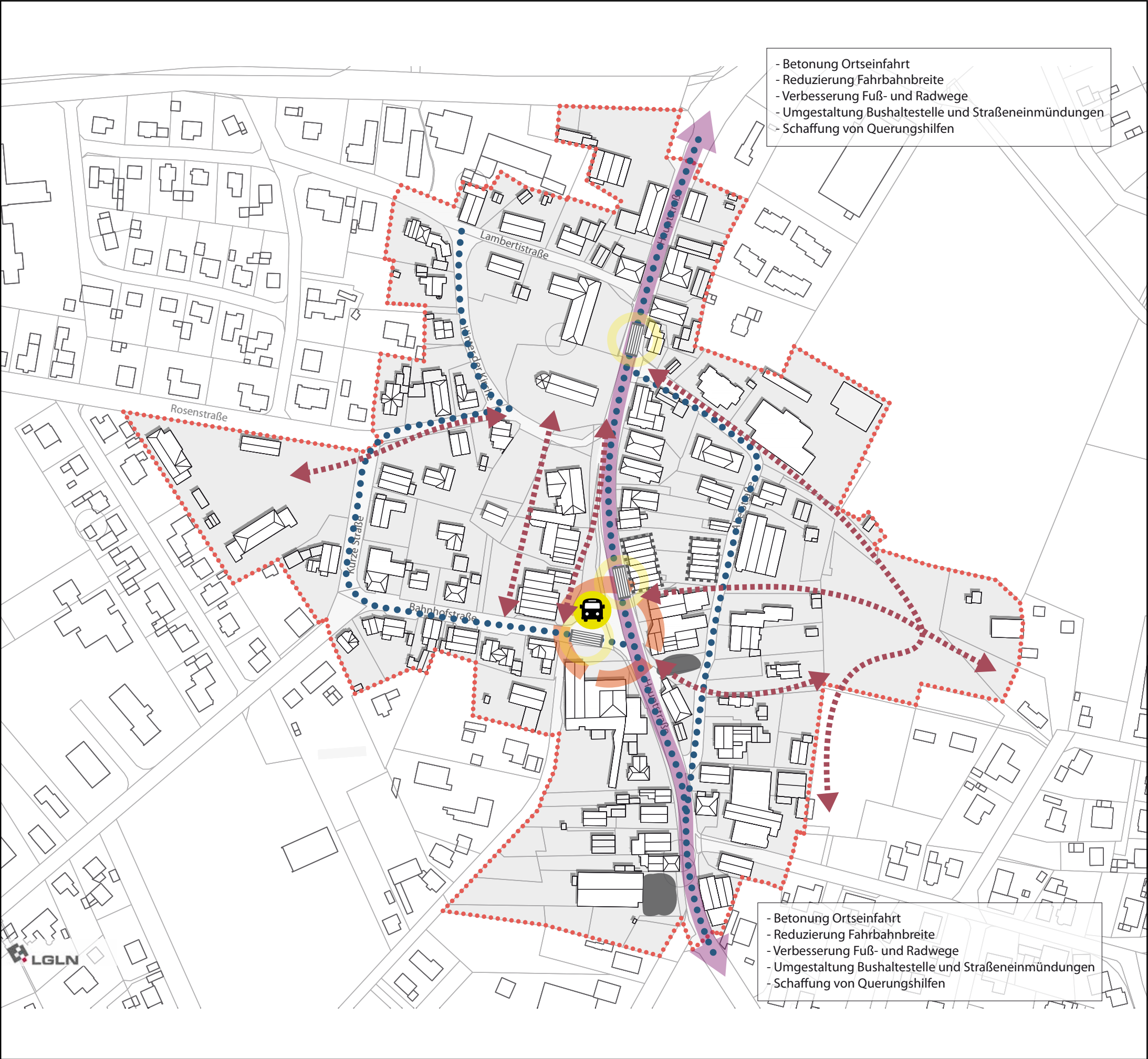












Abbildung 7: Planung Radverkehrsführung (Entwurf: SHP)



## Legende

-  Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt / Neuordnung
-  Stärkung des Fuß- und Radverkehrs durch Sanierung und Umgestaltung von Straßenräumen / Barrierefreiheit
-  Schaffung von Querungshilfen
-  Sicherung und Stärkung von Wegeverbindungen
-  Verbesserung der Busanbindungen
-  Aufwertung und Neuordnung öffentlicher Parkplätze
-  Neuregelung Verkehrsführung am Knotenpunkt Bahnhofstraße:
  - Verkehrsfluss
  - Erreichbarkeit
  - Verkehrssicherheit
-  Ziele im nördlichen und südlichen Abschnitt der Ortsdurchfahrt
-  Geplante Neubebauung
-  Abgrenzung Sanierungs-/Fördergebiet

Stand: 03.03.2020

Gemeinde Selsingen  
Hauptstraße 30  
27446 Selsingen



cappel + kranzhoff  
stadtentwicklung und planung gmbh



Palmaille 96  
22767 Hamburg  
Tel. 040 380 375 670  
[www.ck-stadtplanung.de](http://www.ck-stadtplanung.de)  
[mail@ck-stadtplanung.de](mailto:mail@ck-stadtplanung.de)

## 4.3 Teilkonzept Nutzungen

Im Teilkonzept Nutzungen werden die vorhandenen, zu stärkenden und zu entwickelnden Funktionen der unterschiedlichen Flächen und Bereiche thematisiert. Darüber hinaus sind wichtige Wegeverbindungen und mindergenutzte Gebäude oder solche mit Leerstand, die neue Nutzungen erhalten sollen, dargestellt.

### 4.3.1 Ziele

Für die Entwicklung der Gebäude- und Flächennutzung in der Ortsmitte sollen folgende Ziele verfolgt werden:

- Erweiterung und Weiterentwicklung der Gemeinbedarfseinrichtungen
- Nutzung von Brachflächen
- Nachhaltige Nutzung von fehl- oder mindergenutzten Gebäuden
- Sicherung und Stärkung der Versorgungssituation
- Stärkung der Grün- und Platzbereiche als Aufenthaltsorte
- Funktionale Verbindung der Nutzungsbereiche

### 4.3.2 Handlungsansätze und Maßnahmen

Für die Erweiterung und die Weiterentwicklung der Gemeinbedarfseinrichtungen auf dem Gelände der Alten Schule sollen alle drei dort befindlichen Gebäude klimagerecht und barrierefrei modernisiert und instandgesetzt werden. Dies betrifft das ehemalige Schulgebäude Rosenstraße 11, den ehemaligen und zurzeit leerstehenden Kindergarten Rosenstraße 9 sowie die Turnhalle Rosenstraße 13. Für das Kindergartengebäude ist zudem eine Nachnutzung vorgesehen. Alle drei Gebäude befinden sich in Gemeindeeigentum.

*Modernisierung und Instandsetzung der Gebäude der Alten Schule*

Zur Sicherung und Stärkung des Heimathauses als kulturelle Einrichtung in der Grünanlage Greven Worth soll dessen Anbindung an die Ortsmitte gestärkt werden. Dies kann über die Verbesserung der Wegeverbindungen und die Installation gut lesbarer Wegweiser umgesetzt werden. Auch sollte das Heimathaus eine Station im „Grünen Band“ darstellen (s. S. 19).

*Stärkung des Heimathauses durch verbesserte Anbindung*

Auf der großen freigelegten Grundstücksfläche zwischen Hauptstraße und Alter Straße soll eine Neubebauung mit Wohn- und Geschäftshäusern erfolgen. Dies Ladeneinheiten sollen das Versorgungsangebot im Hauptversorgungsbereich an der Hauptstraße ergänzen.

*Neubau mit ergänzenden Nutzungen für den Hauptgeschäftsbereich*

Durch Ankauf von fehl- und mindergenutzten Gebäuden durch die Gemeinde bzw. die Förderung ihrer Modernisierung und Instandsetzung kann eine Nachnutzung befördert werden. Gespräche mit Eigentümer\*innen können zu diesem Zweck sinnvoll bzw. erforderlich sein. Eine Nachnutzung für verschiedene leerstehende und mindergenutzte Gebäude in der Alten Straße sollte geprüft werden. Dies betrifft u.a. das prägnante, als ortsbildprägend eingestufte Gebäude an der Alten Straße 2.

*Nachnutzung fehl- und mindergenutzter Gebäude*

Es ist zu empfehlen, den zentralen Versorgungsbereich, der im Einzelhandelskonzept definiert, jedoch nicht beschlossen wurde, bei der Neuansiedlung von Einzelhandelsbetrieben zu berücksichtigen.

*Zentraler Versorgungsbereich als Maßgabe bei der Neuansiedlung von Einzelhandelsbetrieben*

Der Platz Am Brink soll als Ortsmittelpunkt gestaltet werden. Er soll dabei sowohl Anziehungskraft entfalten, und durch eine hohe




*Platz Am Brink soll funktional und gestalterisch die Ortsmitte verkörpern*



	<p>Frequentierung die Ortsmitte beleben, als auch eine positive Ausstrahlung auf die Umgebung haben, so dass umliegende Geschäfte und Einrichtungen von seiner Nachbarschaft profitieren können. Die Funktion ist die eines Wegeknotenpunkts für Fußgänger*innen, Radfahrer*innen und Nutzer*innen des ÖPNV. Aus diesem Grund ist er bei entsprechender Gestaltung auch prädestiniert als Aufenthaltsort, zumal in seiner Umgebung sogar ein gastronomisches Angebot vorhanden ist.</p>
<i>Platz vor der Kirche als Ort für temporäre Veranstaltungen</i>	<p>Der Platz vor der Kirche soll die Funktion eines temporären Veranstaltungsorts und in der überwiegend veranstaltungsfreien Zeit eines Park- und Flanierplatzes erfüllen. Eine auf diesen Zweck abgestimmte Gestaltung soll ihn als Vorplatz der St.-Lamberti-Kirche zudem zu einer Bereicherung des Ortsbilds machen.</p>
<i>Erschließung und Nutzung der Grünfläche beim Ehrenmal</i>	<p>Die Grünfläche beim Ehrenmal (Kriegerdenkmal) soll nutzbar gemacht und mit Aufenthaltsqualität versehen werden. Denkbar ist ihre Nutzung für außergastronomische Sitzplätze. Zu diesem Zweck ist die Herstellung der Zugänglichkeit und eine entsprechende Gestaltung erforderlich.</p>
<i>Nutzung des Sawston-Platzes für Freizeit und Begegnung</i>	<p>Der Sawston-Platz soll Aufenthaltsqualität erhalten und für die Öffentlichkeit nutzbar gemacht werden. Mit einem Spielplatz soll dieser Platz zu einem Ort für Freizeit und Begegnung werden.</p>
<i>Stärkung der Grünanlage Greven Worth als Erholungs- und Aufenthaltsort</i>	<p>Aufenthaltsqualität soll auch in der Grünanlage Greven Worth geschaffen werden. Dies kann in Form von Sitz- oder Spielmöbiliar erfolgen. Das Naturdenkmal hat eine wichtige Erholungsfunktion und dient als Verbindung zwischen der Ortsmitte und umliegenden Wohngebieten. Deshalb ist auch die (barrierefreie) Gestaltung der Wege zu thematisieren.</p>
<i>Verknüpfung der Nutzungsbereiche durch barrierefreie Wegeverbindungen</i>	<p>Die verschiedenen Nutzungsbereiche in Selsingen-Mitte sollen durch eine sinnvolle Wegeführung verknüpft werden, so dass sie auch für den Fuß- und Radverkehr möglichst barrierefrei erreichbar sind.</p>






## Legende

-  Grünflächen
-  Plätze
-  Kirchhof

## Stärkung der Ortsmitte

-  Hauptversorgungsbereich
-  Nebengeschäftsbereich
-  Entwicklung Gemeindebedarfseinrichtungen
-  Verknüpfung der Nutzungsbereiche durch Wegeverbindungen
-  Nutzung fehl- und mindergenutzter Gebäude
-  Nutzung der Baulücken

## Schaffung von Aufenthaltsqualität:

-  auf Plätzen
-  auf Grünflächen
-  Abgrenzung Sanierungs-/Fördergebiet

Stand: 05.02.2020

Gemeinde Selsingen  
Hauptstraße 30  
27446 Selsingen



Palmaille 96  
22767 Hamburg  
Tel. 040 380 375 670  
[www.ck-stadtplanung.de](http://www.ck-stadtplanung.de)  
[mail@ck-stadtplanung.de](mailto:mail@ck-stadtplanung.de)

cappel + kranzhoff  
stadtentwicklung und planung gmbh



## 4.4 Teilkonzept Gestaltung

Das Teilkonzept Gestaltung bezieht sich auf Handlungserfordernisse im öffentlichen Raum, die sich auf das Straßen- und Ortsbild auswirken. Dies betrifft insbesondere gestalterische Aspekte hinsichtlich der Attraktivierung von Grün- und Straßenräumen, schließt jedoch ebenso die Themen Barrierefreiheit und Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden ein.

### 4.4.1 Ziele

Aus gestalterischer Sicht werden folgende Ziele formuliert:

- Erhalt und Verbesserung des Ortsbilds
- Schaffung eines attraktiven Ortsmittelpunkts
- Attraktivierung der Alten Straße durch Straßenraumgestaltung
- Erhöhung der Barrierefreiheit

### 4.4.2 Handlungsansätze und Maßnahmen

Einen großen Einfluss auf das Ortsbild hat der Gebäudezustand. Gebäude mit energetischen und anderen baulichen Mängeln sollen ortsbildverträglich modernisiert und instandgesetzt werden. Die Festschreibung von Gestaltungsvorgaben bei der Gebäudesanierung allgemein oder als Voraussetzung für den Einsatz von Städtebaufördermitteln sollte geprüft und ggf. vorgenommen werden. Im Konzept dargestellt sind als ortsbildprägend eingestufte, denkmalgeschützte und fehl- oder mindergenutzte Gebäude, denen im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen ein Sanierungsbedarf bescheinigt wurde<sup>5</sup>.

*Ortsbildverträgliche Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden*

Der Platz Am Brink soll zum attraktiven Ortsmittelpunkt gestaltet werden. Dazu sollen die Flächen den Nutzungen entsprechend gegliedert und ausgestattet werden. Hierzu zählen Sitzgelegenheiten, Fahrradabstellplätze und ein Wartebereich für die Bushaltestelle. Wesentlich für die Gestaltung ist darüber hinaus eine angemessene Pflasterung, Bepflanzung und Beleuchtung sowie die Barrierefreiheit.

*Gestaltung Platz Am Brink*

Der Platz vor der Kirche soll ebenfalls gegliedert und gestaltet werden. Hier ist vordergründig eine neue Gliederung der Fläche, die für temporäre Veranstaltungen genutzt werden soll, außerhalb der Veranstaltungen jedoch dem Platz Am Brink keine Konkurrenz machen soll, sowie eine angemessene Pflasterung, Bepflanzung und Beleuchtung erforderlich. Eine gute Gestaltung der Platzfläche, die auch eine begrenzte Anzahl von Parkplätzen beinhalten soll, trägt maßgeblich zur positiven Ortsbildentwicklung bei. Gegebenenfalls kann auch die Grünfläche beim Ehrenmal in die Platzgestaltung einbezogen werden.

*Gestaltung des Platzes vor der Kirche*

Die Gestaltung des Sawston-Platzes zu einem attraktiven Aufenthaltsort und Treffpunkt trägt ebenfalls zur Aufwertung des Ortsbilds bei. Die Spielplatzgestaltung ist prädestiniert für ein Beteiligungsprojekt, in das Kinder und Jugendliche sowie weitere Anwohner\*innen einbezogen werden könnten.

*Aufenthaltsqualität auf dem Sawston-Platz*

<sup>5</sup> Die Liste wurde im Zuge der Rahmenplanerstellung aktualisiert.

*Instandsetzung und barrierefreie Gestaltung der Alten Straße*

Die Alte Straße soll eine einheitliche, verbindende Gestaltung des Straßenraums inklusive einer angemessenen Beleuchtung erhalten, um die Beliebigkeit der heterogenen Bebauung und ihrer Nutzungen auszugleichen. Die Straße und die Gehwege sollen instandgesetzt und barrierefrei gestaltet werden.

*Aufwertung des öffentlichen Parkplatzes Alte Straße*

Eine gestalterische Aufwertung des öffentlichen Parkplatzes an der Alten Straße, der auch eine fußläufige Verbindung zur Hauptstraße darstellt, kann ein wichtiger Beitrag zur Anbindung der Alten Straße an den Ortsmittelpunkt und zur Verbesserung des Ortsbilds sein.

*Barrierefreie Gestaltung der Seitenräume an der B 75*

Die Seitenräume entlang der B 71 sollen im Zuge der Fahrbahnverengung verbreitert und für den Fuß- und Radverkehr barrierefrei ausgebaut und gestaltet werden.

*Gestaltung der Grünanlage Greven Worth*

Die Grünanlage Greven Worth soll durch Gestaltungsmaßnahmen, die mit dem Naturdenkmalstatus vereinbar sind, aufgewertet werden, so dass ihre Aufenthaltsqualität und Erholungsfunktion gestärkt werden. Dies beinhaltet auch die Gestaltung der Wege.

*Gestaltung von Wegeverbindungen*

Weitere Wegeverbindungen sollen durch Gestaltung gestärkt werden. Dies betrifft die Querverbindung zwischen Alter Straße und Hauptstraße über das Privatgrundstück der Firma Wülpern sowie die bisher als solche nicht ausgebaute Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Kirche über den rückwärtigen Parkplatzbereich der Bebauung Am Brink. Dieser Weg könnte auch die Grünfläche beim Ehrenmal erschließen.





## Legende

Verbesserung des Ortsbids durch Modernisierung und Instandsetzung von Gebäuden:

- Mittlerer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf
- Hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf

Schaffung einer attraktiven Ortsmitte

Gestaltung der Plätze

Attraktivierung der Alten Straße  
 - Sanierung der Straße mit einheitlichen Materialien  
 - Verbindende Gestaltungselemente  
 - Beleuchtung

„Grünes Band“

Gestaltung von Wegeverbindungen

Gestaltung öffentlicher Parkplätze

Ortsbildverträgliche Neubebauung

Abgrenzung Sanierungs-/Fördergebiet

Stand: 05.02.2020

Gemeinde Selsingen  
 Hauptstraße 30  
 27446 Selsingen



Palmaille 96  
 22767 Hamburg  
 Tel. 040 380 375 670  
[www.ck-stadtplanung.de](http://www.ck-stadtplanung.de)  
[mail@ck-stadtplanung.de](mailto:mail@ck-stadtplanung.de)

**cappel + kranzhoff**  
 stadtentwicklung und planung gmbh



## 4.5 Klimaschutz und Ökologie

Im Rahmen der Städtebauförderung sollen Maßnahmen zum Klimaschutz, zur Anpassung an den Klimawandel und zur Verbesserung der grünen Infrastruktur entwickelt und durchgeführt werden.

Für die Ortsentwicklung in Selsingen lassen sich allgemeine Ziele formulieren. Diese reichen von der Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes über die Einsparung von Energie, die Erhöhung der Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien bis zur Verringerung von Lärmimmissionen, Reduzierung von Versiegelung und Aufwertung von Grünflächen als Lebensräume für Flora und Fauna.

Das 2016 erstellte integrierte energetische Quartierskonzept (s. Abschnitt 3.3.2, S. 17) beinhaltet einige konkrete Maßnahmenvorschläge, die Teil des vorliegenden Rahmenplankonzepts geworden sind.

*Integriertes energetisches Quartierskonzept*

Da große Effekte des kommunalen Klimaschutzes in der Aufrüstung der energetischen Standards von Gebäuden liegen, ist ein Hauptbeitrag zum Klima- und Umweltschutz die energetische Sanierung des Siedlungsbestands inklusive einer Verbesserung des Wärmeschutzstandards und der Reduzierung des Wärmebedarfs. Mit der Förderung von Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen, die von Privaten durchgeführt werden sollen, trägt die Gemeinde, unterstützt durch die Städtebaufördermittel von Bund und Land, zur Erreichung der Klimaschutzziele bei.

*Maßnahmen an Gebäuden*

Zudem führt die Ortsdurchfahrt B 71 derzeit zu einer hohen Verkehrs- und damit Immissionsbelastung im Ort. Handlungsbedarf besteht hier im Bereich der Verkehrsberuhigung (Temporeduzierung, Vermeidung von Pkw-Verkehr), bei der Attraktivierung alternativer Mobilitätsformen (Ausbau von Fuß- und Radwegen, Ausbau des ÖPNV) und bezüglich eines generellen Umdenkens, das für eine Priorisierung der umweltverträglichen Mobilitätsarten gegenüber dem herkömmlichen Modell des Vorrangs für den individuellen motorisierten Verkehr, steht.

*Maßnahmen im Bereich Verkehr und Mobilität*

Maßnahmen, die der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und des Ortsbilds dienen, wie die Aufwertung von Grünflächen durch eine naturnahe Gestaltung, tragen erheblich dazu bei, auch die Lebensbedingungen für Flora und Fauna zu verbessern. Dieser Aspekt soll bei den in Selsingen vorgesehenen Um- und Neugestaltungsmaßnahmen von Grün- und Freiflächen im öffentlichen Raum immer berücksichtigt werden. Eine neue Bodenversiegelung soll nach Möglichkeit vermieden und bestehende Flächen entsiegelt werden.

*Ökologische Maßnahmen an Grün- und Freiflächen*

## 4.6 Entwicklungsbereiche

Aufgrund der funktionalen Zusammenhänge wurde in den vorbereitenden Untersuchungen für das integrierte Entwicklungskonzept ein räumlich differenzierter Erneuerungsansatz erarbeitet.

Als funktionale Einheiten für die Ortskernentwicklung werden die Bereiche „Hauptstraße“, „Alte Straße“ und „Alte Schule“ definiert. Ziel ist es, alle drei Quartiere durch entsprechende städtebauliche Maßnahmen in ihrer jeweiligen Funktion zu stabilisieren und zu stärken (s. Abbildung 8).

Die in der Abbildung grau dargestellten Flächen liegen außerhalb der drei genannten Entwicklungsschwerpunkte. Sie wurden aufgrund des verkehrstechnischen Entwicklungsbedarfs in das Fördergebiet bzw. Sanierungsgebiet im umfassenden Verfahren integriert.

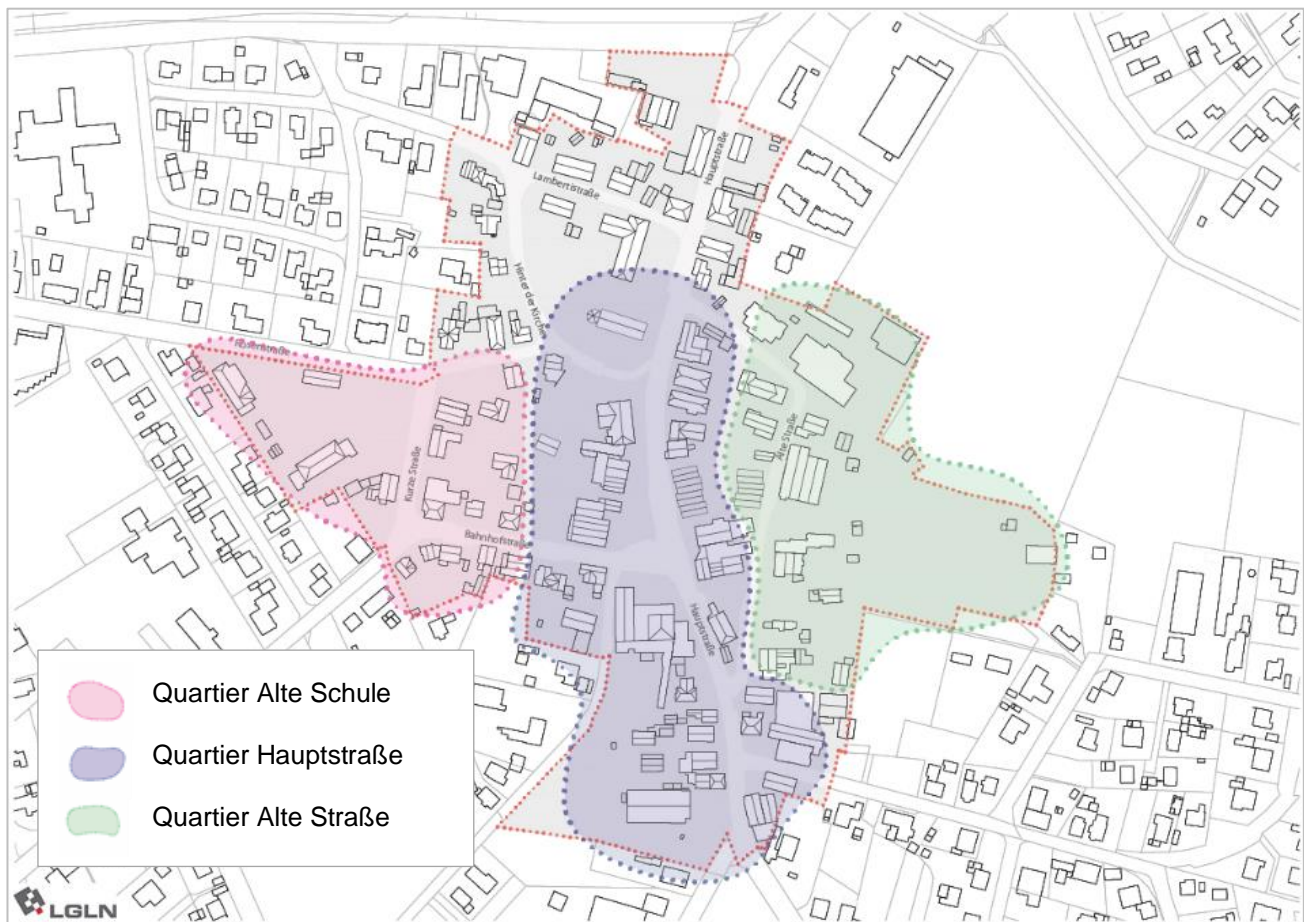


Abbildung 8: Entwicklungsbereiche im Sanierungsgebiet (Darstellung: c+k):



#### 4.6.1 Quartier Hauptstraße

##### Bestand und Problematik

Das Quartier Hauptstraße umfasst den Kern des Hauptgeschäftszentrums entlang der Hauptstraße und der angrenzenden Abschnitte der Bahnhofstraße sowie der Straßen Am Brink und Hinter der Kirche. Hier befinden sich die Kirche und eine Ansammlung älterer und ortsbildprägender Wohn- und Geschäftshäuser. Die beiden Plätze Am Brink und vor der Kirche sind wichtige öffentliche Freiflächen in der Ortsmitte. Außerdem ist in der Straße Hinter der Kirche eine große öffentliche und rückwärtig der Straße Am Brink eine große private Parkplatzfläche gelegen.

##### *Funktion und Struktur*



Abbildung 9: Platz Am Brink



Abbildung 10: Platz vor der Kirche



**Abbildung 11:: Platz vor der Kirche / Parkplatz Landgasthof**

*Fehlende Aufenthaltsqualität, Nutzbarkeit und Anziehungskraft der Mitte*

Eine besondere Bedeutung für das Ortszentrum haben die denkmalgeschützte Kirche St. Lamberti mit Kirchhof und Kirchenvorplatz und der Platz Am Brink. Diese Orte bilden städtebaulich und historisch betrachtet den Mittelpunkt von Selsingen. Beiden fehlt es aufgrund fehlender Gestaltung an Aufenthaltsqualität, Nutzbarkeit und Anziehungskraft.

*Verkehrsbelastung durch B 71*

Zugleich ist dieser Bereich aufgrund hohen Verkehrsaufkommens, damit verbundener Lärmemissionen und mangelnder Verkehrssicherheit erheblich durch die B 71 belastet, die außerdem eine starke Trennwirkung hat.



**Abbildung 12: Hauptstraße vor dem Platz Am Brink**

*Zerteilung des Ortskerns durch B 71*

Durch die Barrierewirkung der B 71 ist nicht nur die östliche Seite der Hauptstraße, sondern auch der ergänzende Geschäfts- und Wohnbereich der Alten Straße von der Ortsmitte abgeschnitten.



Für den Fußgängerverkehr besteht zwischen der Alten Straße und der Hauptstraße lediglich eine nichtöffentliche Wegeverbindung. Diese führt in Abstimmung mit dem Eigentümer auch öffentlich begehbar über privates Gelände, jedoch ohne die Festschreibung eines öffentlichen Wegerechts.

*Wegeverbindung zwischen Hauptstraße und Alter Straße nur inoffiziell vorhanden*

Die nördlich des Grundstücks gelegenen Gebäude Hauptstraße 31 (im Erneuerungskonzept der VU für den Abbruch vorgesehen) und 29 wurden zwischenzeitlich abgerissen und überplant. Eine Verbindung zwischen den beiden Straßen ist dringend erforderlich und gewünscht, im Rahmen der Neubebauung der derzeitigen Brachfläche jedoch nicht vorgesehen.



**Abbildung 13: Inoffizielle Wegeverbindung zwischen Alter Straße und Hauptstraße über Privatgelände**

### Ziele und Handlungsbedarf

Die Kirche und der Platz am Brink bilden historisch, geografisch und funktional den Mittelpunkt des Ortes. Um die Zentrumsfunktion des gesamten Ortskerns zu stabilisieren und weiter zu entwickeln, soll ihre Anziehungs- und Strahlkraft auf den Versorgungsbereich gestärkt werden.

Dies soll mit Gestaltungsmaßnahmen auf dem Platz Am Brink und auf dem Platz vor der Kirche erreicht werden. Es soll eine Aufenthaltsqualität erreicht werden, die zum Besuch dieser Orte einlädt.

Der **Platz Am Brink** kann dabei mehrere Funktionen erfüllen. Er ist prädestiniert als erweiterter Wartebereich der zentralen Bushaltestellen, als Treffpunkt und als Ort zum Pausieren. Darüber hinaus werden auf dem Platz Fahrradabstellmöglichkeiten benötigt, da insbesondere Schüler\*innen hier vom Fahrrad in den Bus umsteigen.

*Platz am Brink: Gestaltung als zentralen Platz mit Anziehungskraft*

Vor diesem Hintergrund ist eine funktionale Gliederung der Platzbereiche und eine Gestaltung der Flächen mit ansprechenden Materialien, Beleuchtung, Bepflanzung und Sitzgelegenheiten erforderlich. Ein gastronomisches Angebot in Form eines Eiscafé und Bistros befindet

sich auf der gegenüberliegenden Seite der Hauptstraße und Bushaltestelle. Ein barrierefreier und attraktiver Übergang von dort zum Platz Am Brink soll in die Umgestaltungsplanung einbezogen werden, um die Aufenthaltsqualität weiter zu erhöhen. Darüber hinaus bietet der Landgasthof Martin in Verlängerung des Platzes in Richtung Kirche in der warmen Jahreszeit gastronomische Außensitzplätze an. Durch einen Rückbau der dort befindlichen Parkbuchten kann die Platzfläche vor dem Landgasthof verbreitert werden, so dass ein großzügiger Fußgängerbereich als Übergang vom Platz Am Brink zum Platz vor der Kirche gestaltet werden kann.

*Platz vor der Kirche, Gestaltung für temporäre Veranstaltungen und ortsbildbereichernde Freifläche mit Parkgelegenheit*

Dieser gepflasterte, bisher als Park- und Jahrmarktplatz genutzte **Platz vor der Kirche** soll als offizielle Veranstaltungsfläche hergerichtet werden. Auch hier sind zu diesem Zweck Umgestaltungsmaßnahmen erforderlich. Dazu gehört eine gestalterische Gliederung und Einfassung der Platzfläche mit der Definition von Nutzungsbereichen. Die Anzahl der Stellplätze soll reduziert und gestalterisch gefasst werden. Auch die angrenzende baumbestandene Grünfläche, auf der sich derzeit ein Ehrenmal befindet, soll nach Möglichkeit zur Erweiterung des Platzes in die Planung einbezogen werden.

*Erhöhung Verkehrssicherheit durch Umgestaltung der Verkehrsführung im Kreuzungsbereich*

Wesentlich für die Entwicklung der beschriebenen Bereiche als Ortsmitte sind auch die verkehrlichen Aspekte, d.h. eine Verkehrsberuhigung, die Erhöhung der Verkehrssicherheit und eine gute und barrierefreie Erreichbarkeit für Fußgänger\*innen. Zu diesem Zweck soll die Verkehrsführung am **Knotenpunkt Bahnhofstraße/Hauptstraße** umgestaltet werden. In Verbindung damit soll eine Fußgängerquerung mit Ampel eingerichtet und die Bushaltestelle „Ortsmitte“ in beiden Fahrtrichtungen auf Höhe des Platzes „Am Brink“ als Fahrbahnrandhaltestelle angelegt werden. Eine Verkehrsinsel zwischen den Haltepunkten soll die Verkehrssicherheit durch Verhinderung von Überholverkehr im Bushaldebereich erhöhen. Die Situierung der Bushaltestelle am Platz Am Brink in Verbindung mit einem attraktiven Wartebereich lässt zudem einen belebenden Effekt für den Platz erwarten.

*Schaffung / Ausbau von Wegeverbindungen*

Die Erreichbarkeit des Platzes Am Brink und der Kirche soll durch die Stärkung bzw. den Ausbau von bisher inoffiziellen **Wegeverbindungen** verbessert werden. Hierzu zählt auch der Ausbau der Verbindung zwischen Bahnhofstraße und Kirche hinter der Bebauung des Platzes Am Brink.

Darüber hinaus ist die Anbindung der umliegenden Quartiere an die Ortsmitte wichtig für die Stärkung ihrer Zentralität. Dies betrifft insbesondere die Anbindung des für den Gemeinbedarf zu entwickelnden Quartiers „Alte Schule, des Quartiers „Alte Straße“, das mit seiner Nutzungsmischung den Hauptgeschäftsbereich ergänzt, der Grün- bzw. Waldfläche Greven Worth und der östlich von ihr gelegenen Wohngebiete. Diese Verbindungen werden auch im Zusammenhang mit den anderen Entwicklungsbereichen thematisiert.

Die folgenden beiden Abbildungen zeigen die angestrebten Zielfunktionen der Ortsmitte.



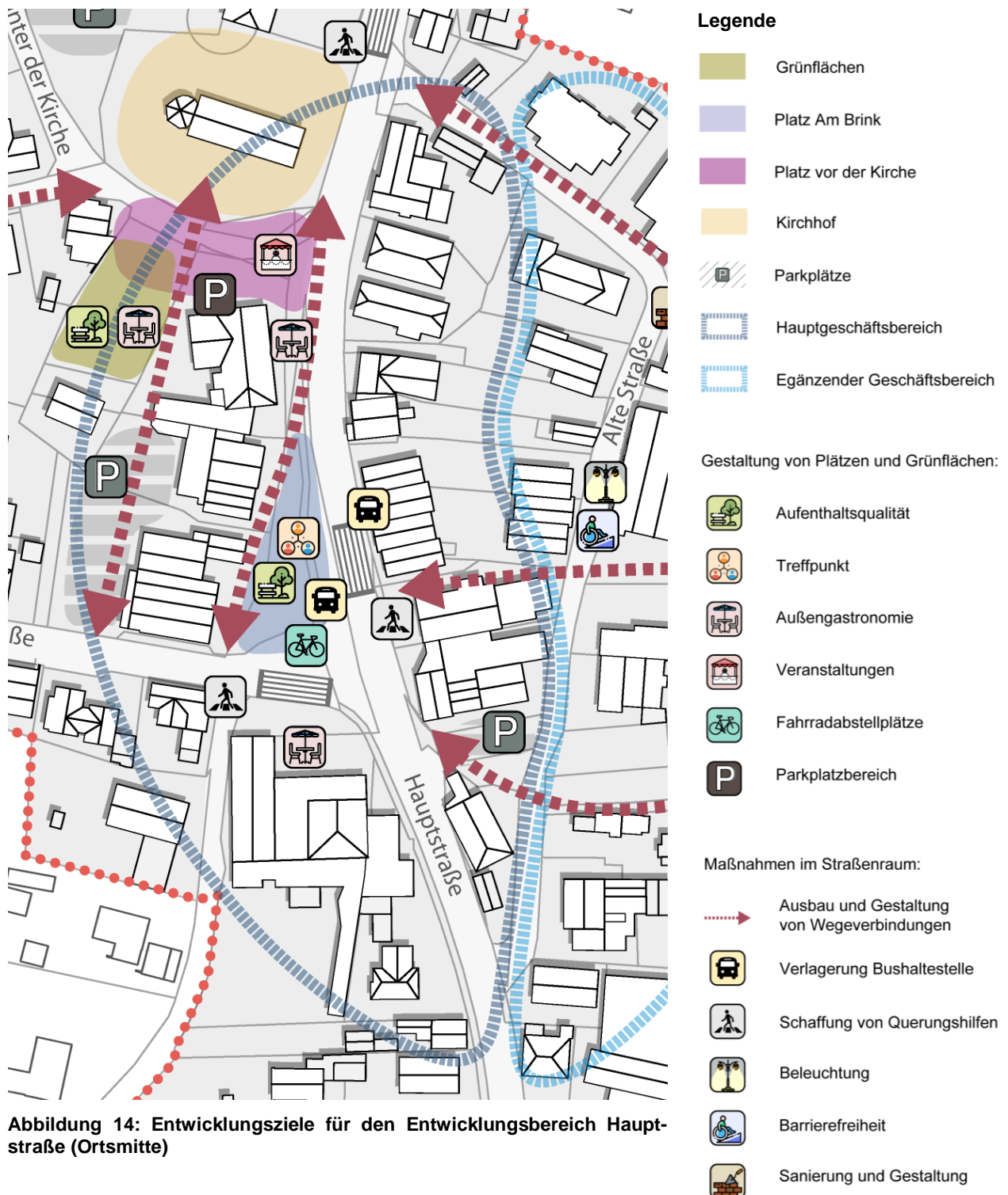




Abbildung 15: Entwicklungsziele für die Ortsmitte (Legende s. Abbildung 14)



Abbildung 16: Ehrenmal mit derzeit unzugänglicher rückwärtiger Grünfläche

Die Grünfläche hinter dem Landgasthof Martin soll nach Möglichkeit u.a. für die Außengastronomie und/oder als Erweiterungsfläche für den Veranstaltungsplatz nutzbar gemacht werden. Wie dies umgesetzt werden kann, ist von einem Verbleib oder einer Verlagerung des Ehrenmals abhängig. Planungsalternativen sind auf S. 53 im Maßnahmensteckbrief für die Entwicklung dieser Fläche dargestellt.

## 4.6.2 Quartier Alte Straße

### Bestand und Problematik

Das Quartier Alte Straße ergänzt mit der dort vorhandenen Nutzungsmischung aus Wohnen und Gewerbe (insbesondere Einzelhandel und Dienstleistungen) das Hauptgeschäftszentrum des Ortskerns an der Hauptstraße und soll in dieser Funktion gestärkt werden.

*Quartier Alte Straße als ergänzender Geschäftsbereich*

Die Problematik besteht dort in einer vielfach schlechten Bausubstanz der Gebäude, Leerständen bzw. Fehl- und Mindernutzungen in den Gebäuden sowie Gestaltungsmängeln in den Freiräumen. Gemeint sind insbesondere gestalterische Mängel im Straßenraum, jedoch häufig auch ungestaltete Flächen in privatem Eigentum, z.B. größere Parkplatzanlagen.

*Schlechte Bausubstanz, Fehl- und Mindernutzung und Gestaltungsmängel*

Der Straßenraum ist insgesamt ungestaltet. Fahrbahn und Gehwege weisen substanzielle Mängel auf, sind mit uneinheitlichen Materialien gepflastert und in ihrer Führung inkonsistent. Insgesamt fehlt in der Alten Straße eine die unterschiedlichen Gebäudeformen und Nutzungen verbindende städtebauliche Struktur.

*Substanzmängel im Straßenraum und ungeordnete städtebauliche Struktur*

Darüber hinaus fehlt es an attraktiven Querverbindungen zwischen der Alten Straße und der Hauptstraße. Dies fällt besonders ins Gewicht, weil die ebenfalls diesem Entwicklungsbereich zugeordnete Grünanlage Greven Worth mit dem dort befindlichen Heimathaus eine besondere kulturelle Bedeutung und eine wichtige Erholungsfunktion hat und maßgeblich über die Alte Straße erreichbar ist. Umgekehrt stellen die Wege durch die Greven Worth eine wichtige Verbindung zwischen den östlich des Fördergebiets liegenden Wohngebieten und der Ortsmitte dar. Dies wird an ihrer beobachtbaren hohen Frequentierung durch Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen deutlich. Die in diesem Zusammenhang wichtige Querung der B 71 auf Höhe des Gemeindehauses ist aufgrund des Verkehrsaufkommens und des Durchfahrttempos gefährlich. Eine der viel genutzten Wegeverbindungen aus der Greven Worth führt auch über den privaten Parkplatz zwischen den Grundstücken Alte Straße 9 und 11. Diese Verbindung ist vom Eigentümer geduldet, jedoch nicht langfristig gesichert. Der Burbäckersgang verbindet die Alte Straße etwas weiter südlich mit der Greven Worth. Er liegt schräg gegenüber dem öffentlichen Parkplatz, über den wiederum die Hauptstraße erreicht werden kann. Dieser alte Weg ist nicht befestigt, von hohen Hecken umgeben und relativ schmal.

*Mangelhafte Anbindung an die Ortsmitte (Hauptstraße)*

Die Wegeführung in der Grünanlage Greven Worth hat sich durch stetige Nutzung und die Bildung von „Trampelpfaden“ etabliert und gefestigt. Die Wege sind nicht befestigt und nur wenig beleuchtet. Eine Befestigung ist jedoch mit der Naturschutzbehörde abzustimmen, da der „Selsinger Stadtwald ‚Grevenworth‘“ ein Naturdenkmal ist.

*Greven Worth: Naturdenkmal und wichtige Verbindungsfunktion*

### Ziele und Handlungsbedarf

Der Bereich der Alten Straße soll als ergänzender Geschäftsbereich mit gemischten Nutzungen gestärkt und entwickelt werden. Dazu ist eine einheitliche **Gestaltung des Straßenraums** erforderlich. Dies beinhaltet eine Herstellung bzw. Sanierung des Straßenbelags unter der Berücksichtigung funktionaler und gestalterischer Anforderungen. So ist die Herstellung von barrierefreien Fußwegen erforderlich und die Gestaltung des gesamten Straßenraums mit einheitlichen Materialien zu empfehlen. Wiederkehrende gestalterische Elemente wie auch eine ansprechende einheitliche Beleuchtung können der heterogenen Bebauungsstruktur entgegenwirken und die unterschiedlichen Gebäudekörper, die

*Verbindende und barrierefreie Gestaltung der Alten Straße*



#### *Gestalterische Einbindung des öffentlichen Parkplatzes in die Alte Straße*

unregelmäßige Gebäudeflucht und die verschiedenen Nutzungen in einen optischen Zusammenhang bringen.

In die Gestaltung des Straßenraums sollte auch eine entsprechende Umgestaltung des öffentlichen **Parkplatzes** einbezogen werden, der für den Fuß- und Radverkehr auch als Übergang von der Alten Straße zur Hauptstraße fungiert. Die Anzahl der erforderlichen und realisierbaren Parkgelegenheiten sollte mit den umliegenden öffentlich zugänglichen Parkplätzen abgeglichen werden.

#### *Energetische und gestalterische Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude*

Für die Verbesserung des Straßenbilds sollen möglichst viele der augenscheinlich sanierungsbedürftigen **privaten Gebäude** – auch energetisch – modernisiert und instandgesetzt werden. Die Unterstützung privater Eigentümer\*innen durch Städtebaufördermittel soll zur Durchführung entsprechender Maßnahmen anregen. Für die Ausführung kann die Gemeinde Gestaltungsvorgaben festlegen. Denkbar ist die Aufstellung einer Gestaltungssatzung oder eines Bebauungsplans mit entsprechenden Festsetzungen oder ggf. auch die Festschreibung von Gestaltungsvorgaben in der kommunalen Förderrichtlinie.

#### *Aktivierung fehl- oder mindergenutzter Gebäude*

Für die Belebung der Straße und auch, um die bestehende Gebäudesubstanz zu schützen, sollen **leerstehende oder mindergenutzte Gebäude** nachgenutzt werden. Dies betrifft insbesondere das große ortsbildprägende, aber leerstehende Eckgebäude Alte Straße 2, das für unterschiedliche Nutzungen geeignet wäre, jedoch auch mehrere Wohngebäude, teilweise mit Ladeneinheiten. In einigen Fällen können Gespräche mit den Eigentümer\*innen sinnvoll sein. Unterstützt werden kann eine Nachnutzung auch durch die Förderung privater Modernisierungs- und Instandsetzungsmaßnahmen an den betroffenen Gebäuden.

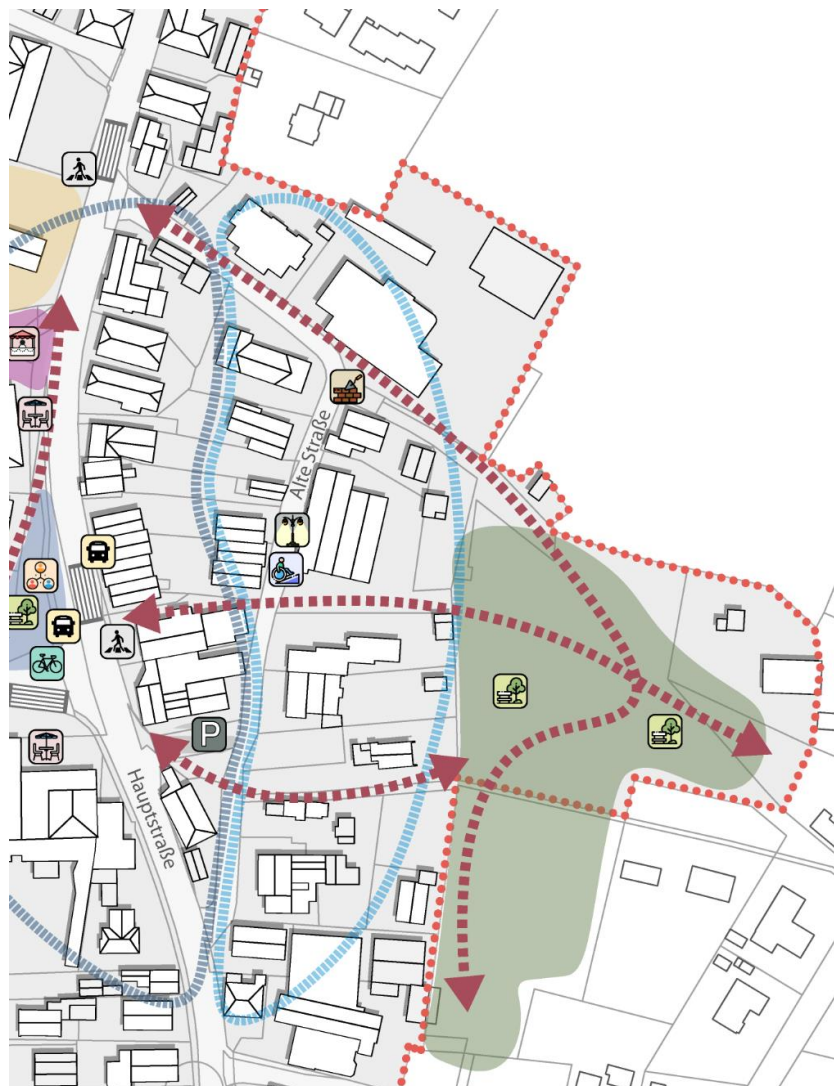
#### *Stärkung und Sicherung von Wegeverbindungen für den Fuß- und Radverkehr*

Wesentlich für die funktionale Stärkung der Alten Straße ist auch die Sicherung und Verbesserung von **Wegeverbindungen** zur Hauptstraße bzw. zum Ortsmittelpunkt (Platz am Brink und St.-Lamberti-Kirche) für den Fuß- und Radverkehr. Dazu soll die geduldete und von Seiten der Eigentümer\*innen ebenfalls gewünschte Querverbindung zwischen Alter Straße und Hauptstraße über das Privatgrundstück des Geschenke- und Wohnaccessoire-Geschäfts Wülpern erhalten und gesichert werden. Diesbezüglich sind wegerechtliche Fragen zu klären. Gegebenenfalls ist eine barrierefreie Ausgestaltung des Weges in Erwägung zu ziehen.

Auch die Verbindungen zur Grünanlage Greven Worth, insbesondere auf Höhe der Alten Molkerei sowie über den Burbäckersgang sollten ausgebaut bzw. gestaltet werden. Ziel ist eine bedarfsgerechte Anbindung des Naturdenkmals als Erholungsfläche und des dort befindlichen musealen Heimathauses. Darüber sind die beiden genannten Wege wichtig für die Anbindung der östlich des Naturdenkmals befindlichen Wohngebiete an die Ortsmitte. Bei der Gestaltung ist auf Barrierefreiheit zu achten. Der Weg bei der Alten Molkerei stellt zudem eine besonders wichtige Radverbindung dar und sollte entsprechend angelegt werden (Befestigung und Beleuchtung, ggf. Beschilderung).

#### *Querungshilfen über die B 71 in wichtige Wegebeziehungen integrieren*

In der Fortsetzung muss die Verbindung auch über die B 71 hinweg gesichert werden. In diesem Zusammenhang ist die Neuanlage einer Querungshilfe zwischen der Einmündung der Alten Straße und der Lambertistraße erforderlich. Aufgrund der Neubebauung zwischen Hauptstraße und Alter Straße fällt eine Querverbindung weg, so dass die Verlagerung der vorhandenen Fußgängerampel in Anbindung an eine bestehende Wegeverbindung und die Bushaltestelle sinnvoll ist.



**Abbildung 17: Entwicklungsziele für den Entwicklungsbereich „Alte Straße“ inklusive Greven Worth**

#### Legende zu Abbildung 17

-  Grünflächen
-  Grünanlage Greven Worth
-  Platz Am Brink
-  Platz vor der Kirche
-  Kirchhof
-  Parkplätze
-  Hauptgeschäftsbereich
-  Ergänzendes Geschäftsbereich

#### Gestaltung von Plätzen und Grünflächen:

-  Aufenthaltsqualität
-  Treffpunkt
-  Außengastronomie
-  Veranstaltungen
-  Fahrradabstellplätze

#### Maßnahmen im Straßenraum:

-  Ausbau und Gestaltung von Wegeverbindungen
-  Verlagerung Bushaltestelle
-  Schaffung von Querungshilfen
-  Beleuchtung
-  Barrierefreiheit
-  Sanierung und Gestaltung

### 4.6.3 Quartier Alte Schule

#### Bestand und Problematik

Die Gebäude auf dem ehemals durch die Grundschule genutzten Gelände im „Quartier Alte Schule“ beherbergen derzeit eine Einrichtung der Lebenshilfe, die Helga-Leinung-Schule für Kinder mit Behinderungen und Wohnungen im Obergeschoss (Rosenstraße 11). Das Gebäude Rosenstraße 9 wurde zuletzt von einem Kindergarten („Spielkreis“) genutzt und steht leer. Zudem befindet sich hier die Sporthalle (Rosenstraße 13), die verschiedenen Institutionen und Vereinen dient (Sportvereine, Rheumaliga, Tanzgruppen, Seniorengruppen, Lebenshilfe, Kindergarten, freiwilliges Schulsportangebot im Rahmen der Ganztagsbeschulung etc.). Die Gebäude sind in einem schlechten baulichen Zustand und weisen auch energetische Mängel auf. Für die Sanierung und den Umbau des Gebäudes Rosenstraße 11 liegt ein Bauantrag vor.

*Alte Schule: (Energetischer) Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf der Gemeinbedarfsgenutzten Gebäude*

*Innenbereich der Alten Schule*

Auf dem Grundstück der Alten Schule befinden sich zudem ein Garagengebäude. In der Mitte der Gebäudegruppe befindet sich jenseits des abgegrenzten Gartenbereichs des zuletzt als Spielkreis genutzten Gebäudes eine großzügige Freifläche mit einer Baumallee. Die Fläche ist bei der Sporthalle von der Rosenstraße aus über eine Sackgasse für den Kfz-Verkehr erschlossen.

*Sawston Platz: Fehlende Aufenthaltsqualität der Grünfläche*

Östlich schließt eine Grünfläche (Sawston-Platz) an das Gelände an, über die ein Fußweg mit einer Sitzgruppe in die Mitte der Gebäudegruppe führt. Sowohl der Fläche zwischen den Gebäuden als auch der Grünfläche fehlt es an Gestaltung, so dass die Zusammengehörigkeit der Gebäude und Freiräume nicht ausreichend deutlich wird und eine Aufenthaltsqualität kaum gegeben ist.

*Inwertsetzung des Gebäudeensembles für Gemeinbedarfseinrichtungen***Ziele und Handlungsbedarf**

Mit der (energetischen) Modernisierung und Instandsetzung der drei Gebäude und einer verbindenden Gestaltung der Freiräume soll das gesamte Gelände der „Alten Schule“ als Ensemble in Wert gesetzt werden. Vorgesehen ist weiterhin die Nutzung durch soziale Einrichtungen. Die Nutzungen in der Rosenstraße 11 (Einrichtung der Lebenshilfe in den ehemaligen Klassenräumen und Wohnungen im Obergeschoss) und Rosenstraße 13 (Sporthalle) sollen bestehen bleiben. Für das Gebäude Rosenstraße 9 ist wieder eine soziale Nutzung, die Einrichtung einer heilpädagogischen Frühförderstelle, geplant. Eine baulich-räumlich-gestalterische Verbindung der drei Gebäude als Ensemble soll dabei auch die Zusammenarbeit bzw. ein Zusammengehörigkeitsgefühl der Einrichtungen fördern. Mit der Entwicklung der Alten Schule zu einem Zentrum für gemeinnützige Einrichtungen wird die Ortsmitte insgesamt gestärkt, da sie in der wesentlichen Funktion als Zentrum für das soziale Leben weiter ausgebaut wird.

Beim bedarfsgerechten Aus- und Umbau der Gebäude soll ihr ortsbildprägender Charakter berücksichtigt werden. Der Entwurf für die energetische Sanierung und den Umbau des als ortsbildprägend eingestuften Gebäudes Rosenstraße 11 sieht u.a. den Rückbau der Gaube und die Wiederherstellung eines Giebels und zweier Tonnengauben vor. Auch die Ausführung der Fenster und Türen soll an der ursprünglichen Gestaltung orientiert sein.

Für die Modernisierung der Sporthalle und des ehemaligen, derzeit leerstehenden Gebäudes Rosenstraße 9 ist ebenfalls eine den ursprünglichen Charakter berücksichtigende Ausführung anzustreben. Bei der Modernisierung und Instandsetzung der Sporthalle sollen insbesondere auch die Anforderungen des Seniorensports berücksichtigt werden, da der Bedarf an einem solchen Angebot bereits heute hoch ist und künftig weiter steigen wird. Dies beinhaltet u.a. alle Aspekte der Barrierefreiheit.

*Gestaltung des Innenbereichs*

Für die Freiraumgestaltung ist ein freiraumplanerischer Entwurf erforderlich, mit dessen Umsetzung die Gebäude gestalterisch verbunden werden sollen und eine hohe Aufenthaltsqualität geschaffen wird. Die Allee, die von der Rosenstraße zum ehemaligen Schulgebäude führt, soll erhalten bleiben. Der derzeit noch mit Kinderspielgeräten ausgestattete Gartenbereich der Rosenstraße 9 wird entsprechend der künftigen Nutzung des Gebäudes in die Planung einbezogen und ggf. entsprechend um- oder neugestaltet.

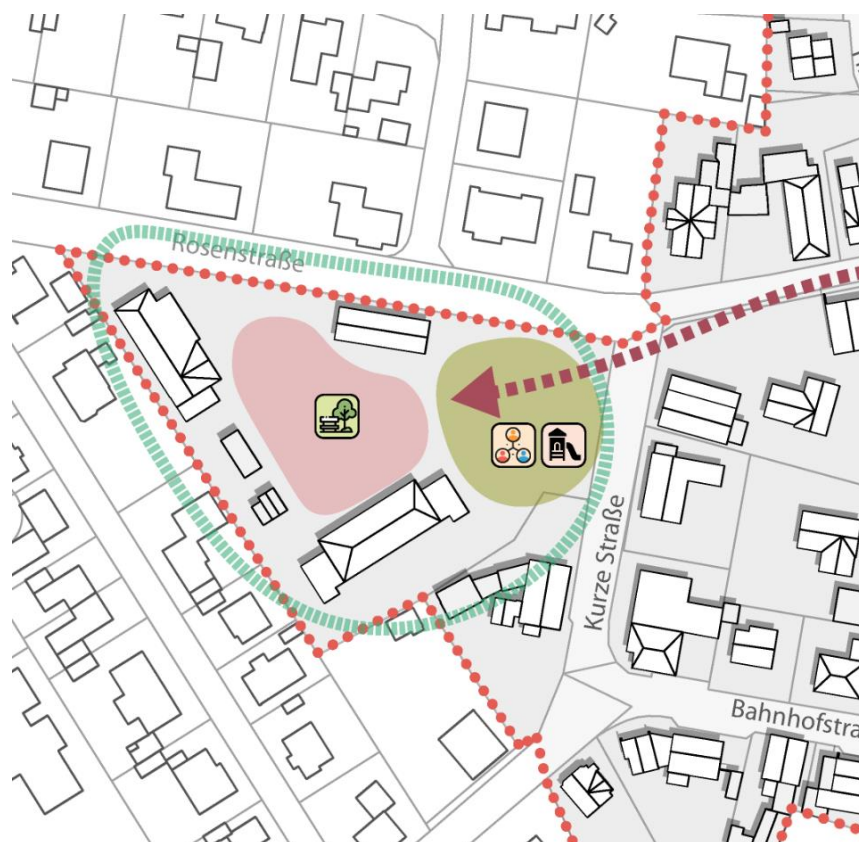


Für die angrenzende Grünfläche mit dem Namen „Sawston-Platz“ ist ebenfalls eine Umgestaltung vorgesehen, mit der eine hohe Aufenthaltsqualität erreicht werden soll. Die Bedeutung dieser Grünfläche als öffentliche Freizeit- und Erholungsfläche kann so erheblich gesteigert werden, zumal es weitere vergleichbare Flächen im Ortskern nicht gibt. Gewünscht ist die Schaffung eines Spielplatzes mit einer überörtlichen Anziehungskraft, so dass er zur Belebung der Ortsmitte beiträgt. Denkbar sind hier neben Kinderspielgeräten auch attraktive Geräte und Sitzgelegenheiten für Erwachsene, um den Platz generationenübergreifend interessant zu machen. Mit einer Beteiligung der Öffentlichkeit an der Planung kann eine hohe Identifikation der Bewohner\*innen mit dem Spielplatz erreicht werden.

*Errichtung eines Spielplatzes auf dem Sawston-Platz*

Insgesamt spielt bei der Planung und Gestaltung der Fläche die Erschließung der Einrichtungen und die Vernetzung des Ensembles „Alte Schule“ mit dem Sawston-Platz und der Ortsmitte eine wichtige Rolle. Wegeverbindungen, und auch das „Grüne Band“ (s. Abschnitt 3.3.3, S. 19) haben eine hohe Bedeutung und müssen bei der Planung berücksichtigt werden. Die Verbindung von der Rosenstraße bis zur Kirche soll durch eine barrierefreie Instandsetzung und Umgestaltung der Straße gestärkt werden.

*Verbesserung der fußläufigen Anbindung der „Alten Schule“ an Ortsmitte*



#### Legende






-  Gemeinbedarf
-  Grünflächen
-  Innenhof Alte Schule
-  Aufenthaltsqualität
-  Treffpunkt
-  Spielplatz
-  Ausbau und Gestaltung von Wegeverbindungen

Abbildung 18: Entwicklungsziele für den Entwicklungsbereich „Alte Schule“

## 5 Realisierungskonzept

Das Realisierungskonzept setzt sich aus der grafischen und textlichen Darstellung der Maßnahmen in Maßnahmenplan und Maßnahmensteckbriefen sowie der Kosten- und Finanzierungsübersicht zusammen.

### 5.1 Maßnahmensteckbriefe

Im folgenden Abschnitt werden die Maßnahmen in Form von Steckbriefen dargestellt. Diese sind im Plan zum Maßnahmenkonzept anhand ihrer Nummerierung grob verortet. Die vorgenommene Priorisierung der Maßnahmen gibt Aufschluss über die zeitliche Dringlichkeit ihrer Umsetzung (1 = hoch, 2 = mittel, 3 = nachgeordnet). Außerdem werden hier die voraussichtlichen Kosten und Akteure benannt. Bei den Kostenangaben handelt es sich um eine grobe Kostenschätzung, die im Verlauf der Umsetzung der Maßnahmen präzisiert werden muss.

Der Rahmenplan enthält folgende Maßnahmen:

#### Maßnahmen der weiteren Vorbereitung

- **M 0.1:** Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit
- **M 0.2:** Gestaltungssatzung oder Bebauungsplan mit gestalterischen Festsetzungen
- **M 0.3:** Verfügungsfonds
- **M 0.4:** Städtebaulicher Wettbewerb

#### Ordnungsmaßnahmen

##### Gestaltung der Ortsmitte

- **M 1.1:** Gestaltung Platz Am Brink
- **M 1.2:** Gestaltung Platz vor der St.-Lamberti-Kirche
- **M 1.3:** Gestaltung der Grünfläche beim Ehrenmal

##### Schaffung, Ausbau und Gestaltung von Wegeverbindungen

- **M 2.1:** Bau einer Wegeverbindung hinter der Platzbebauung Am Brink
- **M 2.2:** Gestaltung und Ausbau der Wegeverbindung zwischen Alter Straße und Grünanlage Greven Worth
- **M 2.3:** Schaffung einer offiziellen Wegeverbindung zwischen Hauptstraße 31 und 33 und Alter Straße
- **M 2.4:** Ausbau und Gestaltung der Wegeverbindung Burbäckersgang
- **M 2.5:** Grünes Band

##### Weitere Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum

- **M 3.1:** Gestaltung der Grünanlage Greven Worth
- **M 3.2:** Ausbau des Sawston-Platzes zum Spielplatz und Treffpunkt im Grünen

- **M 3.3:** Gestaltung des Platzes an der Alten Schule

#### Sanierung und Gestaltung von Straßen und Parkplätzen

- **M 4.1:** Sanierung und Gestaltung der Alten Straße
- **M 4.2:** Gestaltung des öffentlichen Parkplatzes Alte Straße
- **M 4.3:** Sanierung und Gestaltung von Straßen, Schaffung von Barrierefreiheit bei Nebenanlagen im gesamten Maßnahmengebiet
- **M 4.4:** Gestaltung öffentlicher Parkplätze am Penny-Markt

#### Ortsdurchfahrt Ortsmitte: Verkehrsführung und Verkehrssicherheit

- **M 5.1:** Umbau und Umgestaltung Fahrbahn und Seitenräume der B 71
- **M 5.2:** Querung B 71 auf Höhe Alte Straße / Lambertistraße
- **M 5.3:** Umgestaltung Knotenpunkt Hauptstraße / Bahnhofstraße (Ortsmitte)
- **M 5.4:** Umgestaltung Knotenpunkt B 71 / Lavenstedter Weg

#### Ortsdurchfahrt Nord: Verkehrsführung und Verkehrssicherheit (außerhalb des Städtebauförderungsgebiets)

- **M 6.1:** Umbau und Umgestaltung Fahrbahn und Seitenräume der B 71 (Nördlicher Abschnitt)
- **M 6.2:** Umgestaltung Ortseinfahrt Nord
- **M 6.3:** Umgestaltung Haltestelle Parnewinkel
- **M 6.4:** Umgestaltung Knotenpunkt B 71 / Zum Hollen
- **M 6.5:** Neue Haltestelle bei Aldi und Edeka
- **M 6.6:** Umgestaltung Knotenpunkt B 71 / Im Sick

#### Ortsdurchfahrt Süd: Verkehrsführung und Verkehrssicherheit (außerhalb des Städtebauförderungsgebiets)

- **M 7.1:** Umbau und Umgestaltung Fahrbahn und Seitenräume der B 71 (südlicher Abschnitt)
- **M 7.2:** Umgestaltung Knotenpunkt B 71 / Birkenstockstraße / Osterberg
- **M 7.3:** Umgestaltung Ortseinfahrtssituation Süd

#### **Baumaßnahmen**

- **M 8.1:** Modernisierung und Instandsetzung ortsbildprägender oder mindergenutzter sowie denkmalgeschützter Gebäude
- **M 8.2:** Modernisierung und Instandsetzung Rosenstraße 11 (Gemeinbedarf, Wohnen)
- **M 8.3:** Modernisierung und Instandsetzung Rosenstraße 9 (Gemeinbedarf, leerstehend)
- **M 8.4:** Modernisierung und Instandsetzung Rosenstraße 13 (Sporthalle, mindergenutzt)

### 5.1.1 Maßnahmen der weiteren Vorbereitung

#### M 0.1: Beteiligung, Öffentlichkeitsarbeit

Um die Entwicklung der Ortsmitte nachhaltig umzusetzen, sollen die Bürger\*innen regelmäßig informiert und beteiligt werden. Neben öffentlichen Veranstaltungen und Veröffentlichungen sind auch eine aktive Pressearbeit und ein informativer Internetauftritt vorgesehen, um die Akzeptanz und Mitwirkungsbereitschaft der Bewohner\*innen und privaten Akteur\*innen für den Planungsprozess zu fördern.

Ziel	Information und Beteiligung der Öffentlichkeit
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	60.000 €
Priorität	Prozessbegleitende Maßnahme

#### M 0.2: Gestaltungssatzung oder Bebauungsplan mit gestalterischen Festsetzungen

Es sollen Maßgaben für die Gestaltung von Gebäuden in der Hauptstraße und der Alten Straße festgesetzt werden. Hierzu wird eine Gestaltungssatzung oder ein Bebauungsplan mit entsprechenden Festsetzungen aufgestellt.

Ziel	Erhalt und Verbesserung des Ortsbilds
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	35.000 €
Priorität	Nach Abstimmung

#### M 0.3: Verfügungsfonds

Es wird ein Verfügungsfonds eingerichtet, der zu 50 % aus der Städtebauförderung und zu mindestens 50 % aus privaten Mitteln finanziert wird. Aus dem Verfügungsfonds können kleinere Maßnahmen im öffentlichen Raum oder an Gebäuden mit relativ geringem bürokratischem Aufwand umgesetzt werden. Der Mittelanteil aus der Städtebauförderung ist nur für Investitionen und investitionsvorbereitende bzw. investitionsbegleitende Maßnahmen zu verwenden. Über die Verwendung der Mittel entscheidet ein zu gründendes Gremium.

Ziel	Förderung der Beteiligung und Mitwirkung privater Akteur*innen
Akteure	Gemeinde Selsingen, lokales Entscheidungsgremium, Private, Immobilien- und Standortgemeinschaften
Kosten	50.000 €
Priorität	Prozessbegleitende Maßnahme

**M 0.4: Städtebaulicher Wettbewerb**

Für die Gestaltung von Plätzen (z.B. Platz Am Brink) kann ein städtebaulicher Wettbewerb durchgeführt werden.

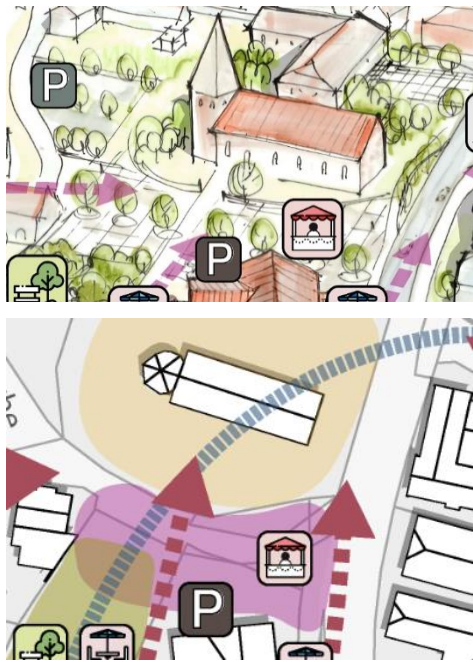
Ziel	Ausführungsplanung für Platzgestaltung
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	35.000 €
Priorität	In Abhängigkeit von Gestaltungsmaßnahmen

**5.1.2 Ordnungsmaßnahmen****Gestaltung der Ortsmitte****M 1.1: Gestaltung Platz Am Brink**

Der Platz Am Brink soll als Mittelpunkt des Ortes gestärkt und entwickelt werden. Er soll durch eine Neugestaltung Anziehungskraft und eine positive Ausstrahlung für den gesamten Ort entfalten. Dabei soll er wichtige zentrumsrelevante Funktionen erfüllen – er soll Treffpunkt und Aufenthaltsort sein, einen angenehmen Wartebereich für die Bushaltestelle und ausreichend Fahrradabstellplätze bereitstellen. Bei der Platzgestaltung sollen langfristig mögliche Nutzungsänderungen für die anliegenden Bankgebäude mitgedacht werden. Die Maßnahme beinhaltet eine Detailplanung für die Ausgestaltung der Nutzungsbereiche sowie eine den Platz gliedernde und gestaltende Erneuerung des Pflasters, des Mobiliars, der Beleuchtung und der Bepflanzung. Eine Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Planung sollte geprüft und ggf. durchgeführt werden. Die Maßnahme steht im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Knotenpunkts Hauptstraße / Bahnhofstraße (Maßnahme 5.3), da diese zu einem Flächengewinn zugunsten des Platzes Am Brink führt.

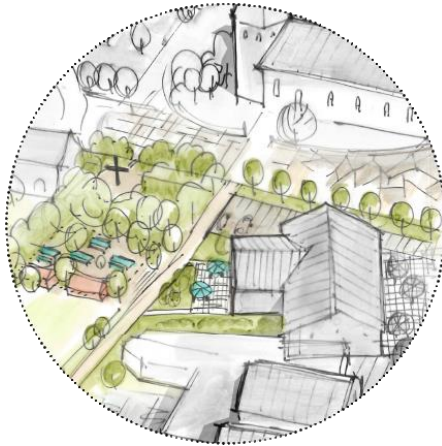
Ziel	Betonung und Attraktivierung der Ortsmitte
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	360.000 €
Priorität	1



**M 1.2: Gestaltung Platz vor der St.-Lamberti-Kirche**

Der derzeit lediglich als Parkplatz genutzte Platz vor der Kirche soll so gestaltet werden, dass er einerseits einen attraktiven Platzbereich für öffentliche Veranstaltungen wie Jahresmärkte oder andere kulturelle Events bietet und andererseits auch in veranstaltungsfreien Zeiten eine Bereicherung für das Ortsbild ist. Die Maßnahme beinhaltet eine ausgewogene Gliederung des Platzes in einen klar definierten Parkplatz- und einen autofreien Bereich mit Gestaltungsmitteln wie Pflasterung, Bepflanzung und Beleuchtung. Denkbar sind darüber hinaus Gestaltungselemente wie ein ebenerdiges, überfahrbares Wasserspiel und/oder Sitzgelegenheiten zum Pausieren. Bei der Gestaltung ist der bereits vorhandene, an den Platz angrenzende Außengastronomiebereich sowie der Parkplatzbedarf beim Landgasthof Martin zu berücksichtigen. Darüber hinaus ist ggf. eine Erweiterung des Außengastronomiebereichs auf der Platzfläche vorgesehen.

Ziele	Verbesserung des Ortsbilds, Attraktivierung des Platzes als Veranstaltungsort
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	200.000 €
Priorität	2

**M 1.3 Gestaltung der Grünfläche beim Ehrenmal**

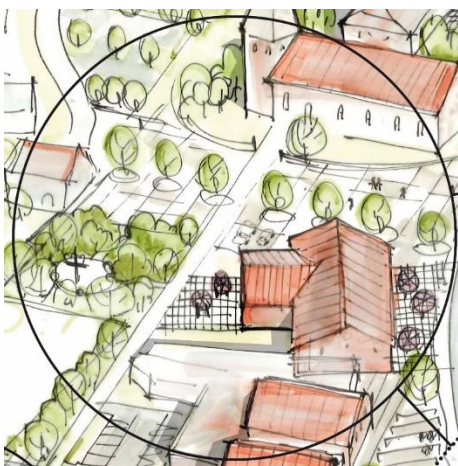
Die rückwärtig des Landgasthofs Martin gelegene, bisher ungenutzte und unzugängliche Grünfläche soll von der Gemeinde erworben und nutzbar gemacht werden. Da sie durch das bestehende Ehrenmal vom Platz vor der Kirche abgetrennt ist, hängt die Ausgestaltung ihrer künftigen Nutzung vom Ergebnis eines erforderlichen Klärungsbedarfs bezüglich des Erhalts oder der Verlagerung des Denkmals ab. Zumindest ein Teil der Fläche könnte dem Landgasthof Martin für einen zusätzlichen Außengastronomiebereich mit Bestuhlung und Überdachung, z.B. in Form eines Biergartens, zur Verfügung gestellt werden. Ein Erhalt des Baumbestands soll angestrebt und geprüft werden.

Option 1: Bei Erhalt des Denkmals wird hinter dem Landgasthof Martin eine Zugänglichkeit der höher gelegenen Grünfläche geschaffen und diese für die gastronomische Nutzung gestaltet.



Option 2: Das Denkmal wird verlagert und die Grünfläche vom Platz aus zugänglich gemacht. Der hintere Bereich kann wie in Option 1 außergastronomisch genutzt werden. Der vordere Bereich wird so gestaltet, dass er bei öffentlichen Veranstaltungen zusätzliche Aufenthaltsfläche bietet.

Option 3: Das Ehrenmal wird in den hinteren Bereich der Grünfläche verlagert, so dass der vordere Bereich der Ergänzung der Platzfläche vor der Kirche, insbesondere bei Veranstaltungen, zugutekommt. In diesem Fall kann dem Landgasthof Martin für die Außengastronomie eine Fläche auf dem Platz vor der Kirche zur Verfügung gestellt werden.



Ziel	Erschließung und Nutzung einer bisher ungenutzten und unzugänglichen Grünfläche
Akteure	Gemeinde Selsingen, Private
Kosten	ca. 155.000 €
Priorität	2

## Schaffung, Ausbau und Gestaltung von Wegeverbindungen

### M 2.1: Bau einer Wegeverbindung hinter der Platzbebauung Am Brink



Es soll ein offizieller Fußweg hinter der Bebauung des Platzes Am Brink geschaffen bzw. gestaltet werden. Er soll die Bahnhofstraße mit dem Platz vor der Kirche verbinden. Voraussetzung für die Ausgestaltung der bisher inoffiziellen Verbindung über privates Gelände als öffentlichen Weg ist ein Flächenerwerb bzw. die Schaffung eines öffentlichen Wegerechts. Der Weg soll möglichst geradlinig über den Parkplatz der Bankgebäude und hinter dem Landgasthof Martin vorbei zur Kirche führen und die Schaffung einer Sichtachse ermöglichen. Dies ist insbesondere im Zusammenhang mit einer Außengastronomienutzung der Grünfläche attraktiv.

Ziele	Verbesserung der Erreichbarkeit, Schaffung einer Sichtachse zur Kirche
Akteure	Gemeinde Selsingen, ggf. Private
Kosten	ca. 155.000 €
Priorität	2

### M 2.2: Gestaltung und Ausbau der Wegeverbindung zwischen Alter Straße und Grünanlage Greven Worth



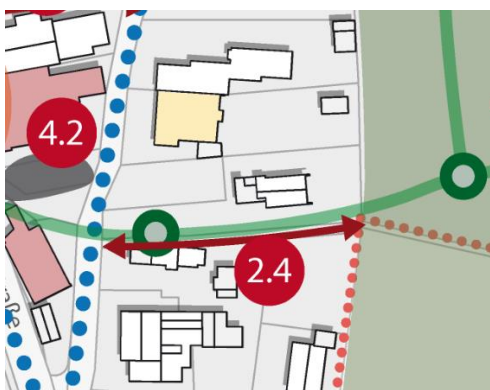
Der Weg zwischen der alten Straße und der Grünanlage Greven Worth soll für den Fuß- und Radverkehr ausgebaut werden. Die Maßnahme beinhaltet eine barrierefreie, auch für nasses Wetter geeignete Ausgestaltung der Wegbefestigung, die Führung des Fuß- und Radverkehrs sowie eine gestalterisch angemessene Beleuchtung. Die Maßnahme steht auch in Verbindung mit der Maßnahme M 3.1.

Ziele	Anbindung der Alten Straße und der östlich gelegenen Wohngebiete an Hauptgeschäftsbereich und Ortsmitte, Barrierefreiheit
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	ca. 20.000 €
Priorität	1

**M 2.3: Schaffung einer offiziellen Wegeverbindung zwischen Hauptstraße 31 und 33 und Alter Straße**

Der Fußweg von der Alten Straße zur Hauptstraße über das private Grundstück der Firma Wülpern soll gesichert und für die offizielle öffentliche Nutzung ausgebaut werden. Zu diesem Zweck ist die Klärung des Wegerechts erforderlich.

Ziel	Anbindung der Alten Straße an Hauptgeschäftsbereich und Ortsmitte
Akteure	Gemeinde Selsingen, Private
Kosten	ca. 30.000 €
Priorität	2

**M 2.4: Ausbau und Gestaltung der Wegeverbindung Burbäckersgang**

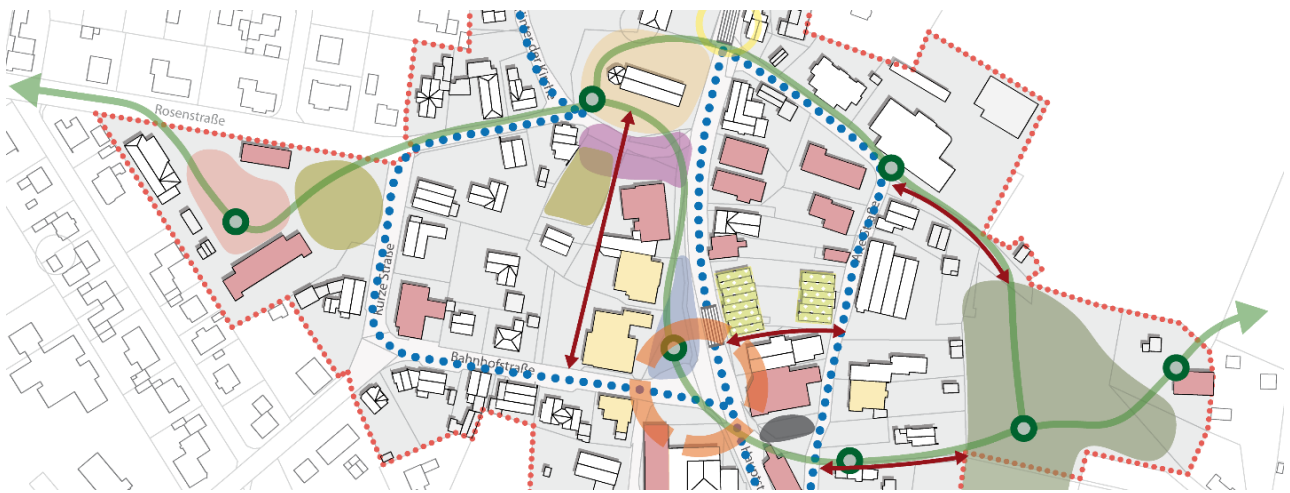
Der Burbäckersgang stellt eine wichtige Wegeverbindung zwischen der Alten Straße und der Greven Worth dar. Dieser Weg soll seiner Bedeutung entsprechend gepflegt, ausgebaut und angemessen beleuchtet werden.

Ziele	Verbesserung der Erreichbarkeit, Erhöhung des Sicherheitsgefühls
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	ca. 20.000 €
Priorität	3



### M 2.5: Grünes Band

Mit dem „Grünen Band“ soll ein Pfad etabliert werden, der von der Witte Masch im Westen bis Haaßel im Osten führt und besondere Orte in Selsingen miteinander verbindet. Die historisch oder kulturell bedeutsamen Orte sollen mit Informationstafeln und ggf. kleinen Verweilstationen ausgestattet werden. Zudem soll es Wegweiser und Informationsmaterial zu den bezeichneten Orten bzw. Objekten geben. Im Sanierungsgebiet können beispielsweise folgende Orte hervorgehoben werden: Alte Schule, Sawston-Platz, St.-Lamberti-Kirche, Platz Am Brink, weitere historische Gebäude, Naturdenkmal Greven Worth, Heimathaus... Die Maßnahme kann durch wiederkehrende Gestaltungsmerkmale am Weg (Einlassung von Symbolen im Boden, Beleuchtung etc.) unterstützt werden. Zudem soll der Weg barrierefrei gestaltet sein.

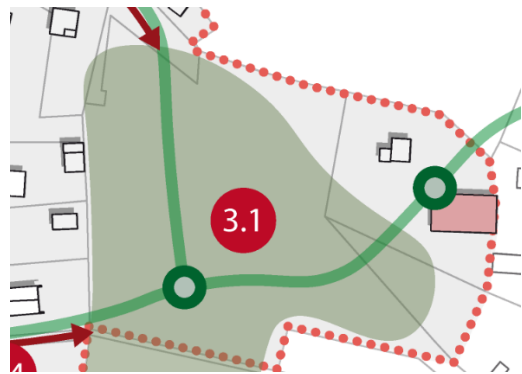


Ziele	Betonung bedeutsamer Orte, Stärkung der Identifikation, Überwindung der Barrierewirkung der Ortsdurchfahrt
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten/Finanzierung	Noch zu ermitteln/ ggf. Verfügungsfonds
Priorität	3



## Weitere Gestaltungsmaßnahmen im öffentlichen Raum

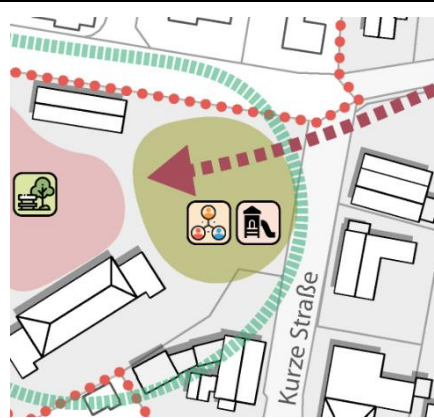
### M 3.1: Gestaltung der Grünanlage Greven Worth



Die Grünanlage Greven Worth ist ein Naturdenkmal und kann deshalb nur in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde gestaltet werden. Es wird angestrebt, die Wegbeschaffenheit zu verbessern, da die Grünfläche eine wichtige Verbindung zwischen den östlichen Wohngebieten und der Ortsmitte darstellt. Es sollen darüber hinaus Aufenthaltsgelegenheiten geschaffen werden, um die Nutzbarkeit der Grünanlage zu erhöhen. Alle Maßnahmen, die in die Beschaffenheit der als „Stadtwald“ geschützten Fläche eingreifen, bedürfen einer Genehmigung der Naturschutzbehörde. Vor dem Hintergrund der Schutzbedürftigkeit ist eine klar definierte Wegführung herbeizuführen.

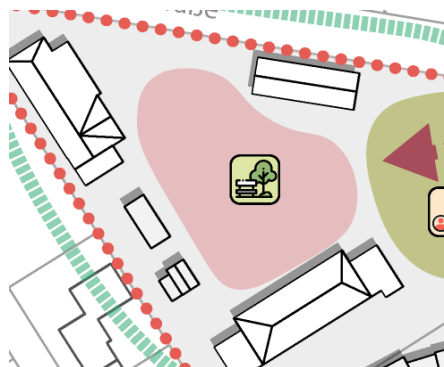
Ziele	Sicherung der geschützten Grünfläche als Erholungsziel und Sicherung der Verbindung von Ortsmitte und umgebenden Wohngebieten, Schaffung von Aufenthaltsqualität
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	ca. 10.000 €
Priorität	2

### M 3.2: Ausbau des Sawston-Platzes zum Spielplatz und Treffpunkt im Grünen



Auf dem Sawston-Platz soll ein Spielplatz errichtet werden, der aufgrund seines Angebots auch Besucher\*innen aus dem weiter entfernten Umfeld anzieht. Die Gestaltung beinhaltet die Installation von attraktiven Spielgeräten und Sitzgelegenheiten. Der Spielplatz soll ein Aufenthaltsort und Treffpunkt für Nutzer\*innen aller Altersstufen werden und zu körperlicher Aktivität einladen. Die Planung kann im Rahmen eines moderierten Beteiligungsprojekts für und mit Bewohner\*innen erstellt bzw. umgesetzt werden.

Ziele	Stärkung des sozialen Zusammenhalts, Belebung der Ortsmitte, Stärkung der Attraktivität der Gemeinde nach außen
Akteure	Gemeinde Selsingen, Bewohner*innen
Kosten	ca. 90.000 €
Priorität	2

**M 3.3: Gestaltung des Platzes an der Alten Schule**

Der gemeindeeigene und durch soziale Einrichtungen genutzte Platz inmitten des Ensembles „Alte Schule“ soll unter Erhaltung der Baumallee zur Rosenstraße attraktiv und dem Bedarf entsprechend gestaltet werden. Die Maßnahme enthält die Erneuerung der Platzoberfläche mit geeigneten Materialien, eine Bepflanzung und ggf. eine gestalterische Gliederung nach Nutzungsbereichen. Dabei soll der Platz befahrbar bleiben, jedoch regelhaft autofrei sein. Eine Beteiligung der dort befindlichen Gemeinbedarfseinrichtungen bei der Nutzungs- und Gestaltungsplanung und ggf. auch bei der Umsetzung ist zu empfehlen.

Ziel	Verbesserung des Ortsbilds und der nutzungsbezogenen Aufenthaltsqualität
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	ca. 90.000 €
Priorität	1

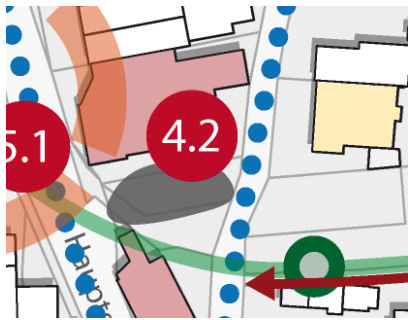
## Sanierung und Gestaltung von Straßen und Parkplätzen

### M 4.1: Sanierung und Gestaltung der Alten Straße



Fahrbahn und Gehwege der Alten Straße sollen saniert und gestaltet werden. Die Erneuerungsmaßnahme beinhaltet eine einheitliche Materialwahl und wiederkehrende Gestaltungselemente, um einen räumlichen Zusammenhang des baulich sehr heterogen strukturierten Straßenbilds zu erzeugen. Ein wirkungsvolles Gestaltungsmerkmal kann beispielsweise eine sorgsam ausgestaltete, verbindende Beleuchtung bilden. Ein wesentlicher Aspekt der Gehwegerneuerung ist die Schaffung von Barrierefreiheit. Darüber hinaus sollen Hinweisschilder für öffentlich nutzbare Parkplätze aufgestellt werden.

Ziele	Verbesserung des Ortsbilds, Stärkung der gemischten Nutzungsstruktur durch Attraktivierung, Sicherung der Erreichbarkeit und Erhöhung der Barrierefreiheit
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	280.000 €
Priorität	1

**M 4.2: Gestaltung des öffentlichen Parkplatzes Alte Straße**

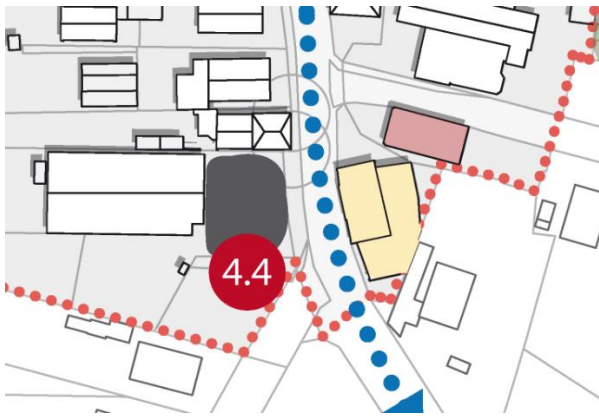
Im Zusammenhang mit der Sanierung der Alten Straße soll auch der dort befindliche Parkplatz neugestaltet werden. Materialität und Gestaltungselemente sollen auf die übrige Straßengestaltung abgestimmt werden. Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Verlagerung der bestehenden Bushaltestelle (Hauptstraße, auf Höhe des Parkplatzes) ist zudem die Verbindung zur Hauptstraße zu überdenken abzusichern und zu gestalten. Grund ist die damit einhergehende Verlagerung des Bedarfs an Fahrradabstellplätzen zum neuen Standort der Bushaltestelle.

Ziele	Verbesserung des Ortsbilds, Ordnung des ruhenden Verkehrs, Gestaltung der Querverbindung Alte Straße/Hauptstraße, Barrierefreiheit
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	210.000 €
Priorität	2

**M 4.3: Sanierung und Gestaltung von Straßen, Schaffung von Barrierefreiheit bei Nebenanlagen im gesamten Maßnahmengebiet**

Im gesamten Maßnahmengebiet sollen Straßen und Nebenanlagen saniert und barrierefrei gestaltet werden. Von der Maßnahme sollen insbesondere der im Gebiet befindliche Teil der Rosenstraße und die Straße Hinter der Kirche, die insgesamt erneuert werden sollen, sowie die Kurze Straße und die Bahnhofstraße, bei denen das Augenmerk vornehmlich auf der Schaffung von Barrierefreiheit auf den Nebenanlagen liegt, profitieren.

Ziele	Instandsetzung, Sicherung und Stärkung des Fuß- und Radverkehrs, Barrierefreiheit, Verbesserung des Ortsbilds
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	100.000 €
Priorität	2

**M 4.4: Gestaltung öffentlicher Parkplätze am Penny-Markt**

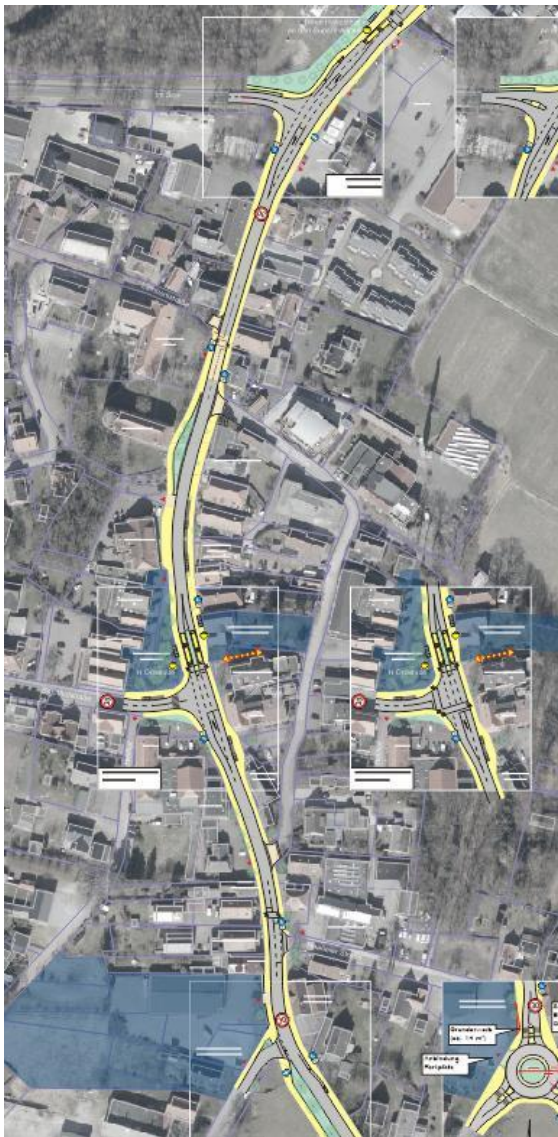
Im Zuge des geplanten Umbaus des Penny-Markts sollen die vorgelagerten, für die öffentliche Nutzung bereitstehenden Parkplätze ortsbildverträglich neugestaltet werden.

Ziele	Bereitstellung öffentlicher Parkplätze, ortsbildverträgliche Gestaltung des Parkplatzes
Akteure	Gemeinde Selsingen, Penny
Kosten	20.000 €
Priorität	2 (in Abhängigkeit des Penny-Markt-Umbaus)



## Ortsdurchfahrt: Verkehrsführung und Verkehrssicherheit

### M 5.1: Umbau und Umgestaltung Fahrbahn und Seitenräume der B 71 (Abschnitt Selsingen-Mitte)



Die Fahrbahnbreite der B 71 soll innerorts auf 6,5 m reduziert bzw. zurückgebaut werden. Die eingesparte Fläche soll den Seitenräumen bzw. dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen werden, für die soweit die vorhandene Straßenrandbebauung dies zulässt, eine Verbreiterung auf 2,5 m vorgesehen ist.

Wo es möglich ist, kann bei entsprechendem Raumangebot das Parken im Seitenraum erhalten bleiben. Die Parkbuchten an der Westseite im Bereich des Landgasthofs werden jedoch zurückgebaut. Die auf diese Weise mögliche Verbreiterung des Seitenraums trägt zur Steigerung der Aufenthaltsqualität bei. Der hier entstehende Raum soll in die Gestaltung des Platzes Am Brink integriert werden, zumal er die Verbindung zum Platz vor der Kirche herstellt.

Die Führung des Radverkehrs hängt von der Höchstgeschwindigkeit für die Ortsdurchfahrt ab. Bei Tempo 30 ist das Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr möglich, während der Seitenraum mit „Gehweg, Radfahrer frei“ beschildert werden könnte. Die Fahrbahn könnte zusätzlich mit sogenannten "Sharrows", einer Fahrrad-Piktogrammreihe, markiert werden, die den Kfz- und Radverkehr auf die Mitnutzung hinweist. Bei Tempo 50 darf der Radverkehr aufgrund des Verkehrsaufkommens im Zusammenhang mit der zulässigen Höchstgeschwindigkeit nicht auf der Straße geführt werden. Aufgrund des begrenzten Raumangebots wäre die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr bei Tempo 30 jedoch wünschenswert.

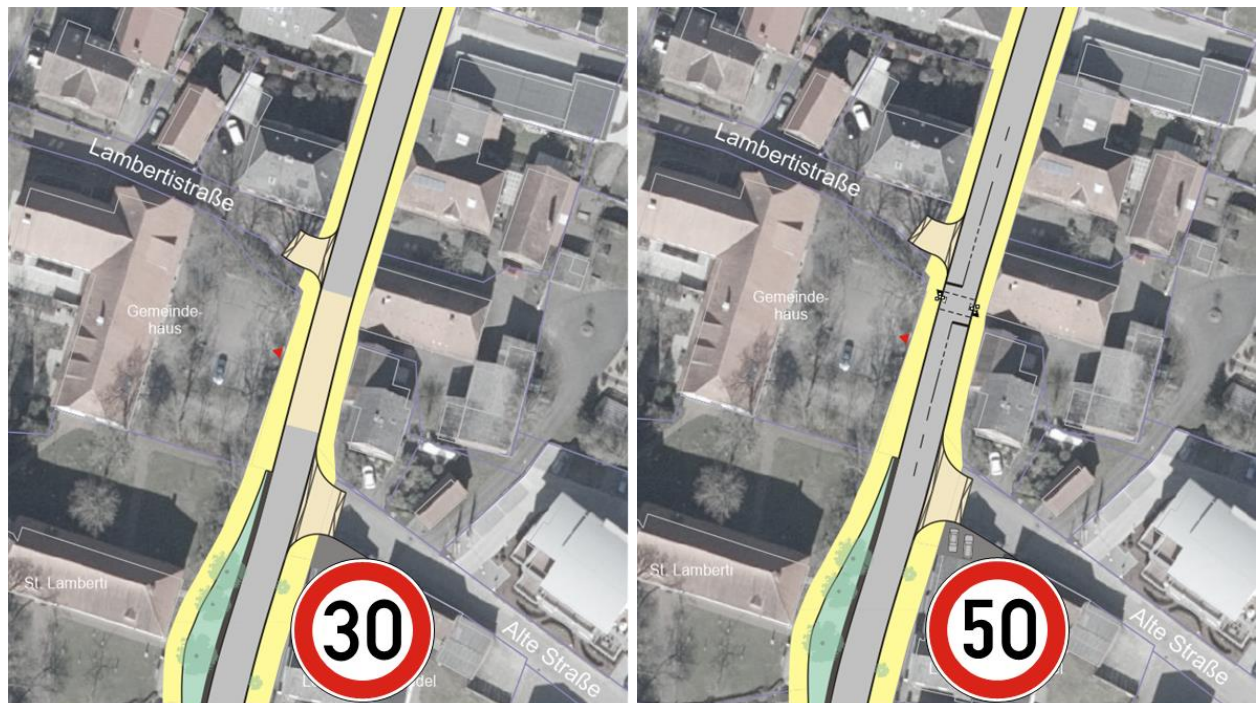
Es soll eine Beschilderung als Wegweiser zu öffentlich nutzbaren Parkplätzen aufgestellt werden.

Die Kostenschätzung beinhaltet zudem den Anschluss an die bestehende Abwasserkanalisation.

Ziele	Verkehrssicherheit, Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Förderung des Kfz-Verkehrsflusses durch Verkehrsberuhigung, Aufwertung der Ortsmitte und der allgemeinen Aufenthaltsqualität
Akteure	Gemeinde Selsingen, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Kosten (Brutto, ca.)	1.080.000 € (Fahrbahn und Seitenräume); 112.000 € (Haltestelle Ortsmitte); ohne Varianten am KP Bahnhofstraße und Querungsstelle Lambertistraße (nur anteilig StBauF)
Priorität	1

**M 5.2: Querung B 71 auf Höhe Alte Straße / Lambertistraße**

Für den aus der Alten Straße kommenden Fuß- und Radverkehr soll eine Querungshilfe über die B 71 auf Höhe des Gemeindehauses geschaffen werden. Die Ausführung erfolgt in Abhängigkeit von der noch festzulegenden zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h ist ein Aufmerksamkeitsfeld, z.B. in Form einer Betonfläche oder mit eingefärbtem Asphalt ausreichend. Bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ist eine Bedarfs-Lichtsignalanlage vorgesehen, deren Steuerung mit der Lichtsignalanlage an der Bahnhofstraße verknüpft werden kann.



Ziele	Verkehrssicherheit, Anbindung Alte Straße, Greven Worth, Schulzentrum und dahinter liegende Wohngebiete an Ortsmitte
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten (Brutto, ca.)	Aufmerksamkeitsfeld: 89.000 € (davon ca. 20 % Fahrbahnoberfläche eingefärbter Asphalt) Bedarfs-Lichtsignalanlage: 58.000 € (Ohne Abbruch vorhandener Befestigungen) (nur anteilig StBauF)
Priorität	2



### M 5.3: Umgestaltung Knotenpunkt Hauptstraße / Bahnhofstraße (Ortsmitte)

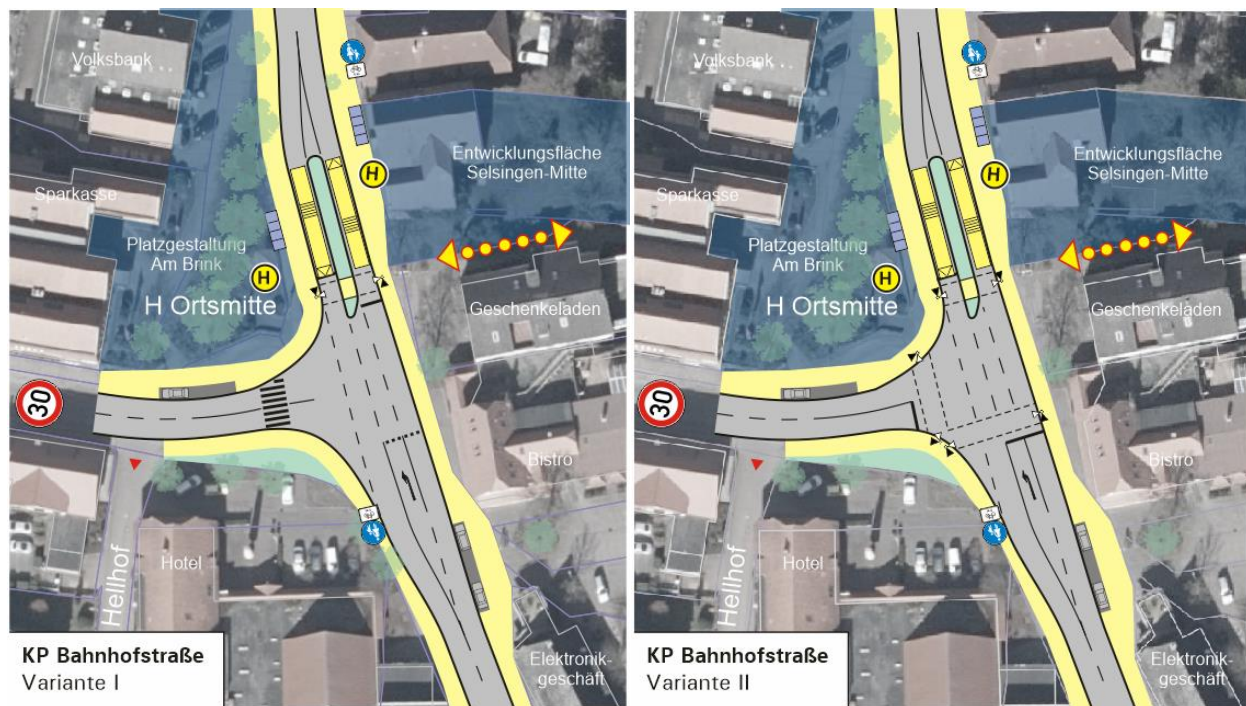
Die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunkts in der Ortsmitte beinhaltet folgende Erneuerungen:

- Gegenüberlegung der Bushaltestellen Ortsmitte in beiden Fahrrichtungen vor dem Platz Am Brink (Verlagerung der Bushaltestelle in Richtung Parnewinkel nach Norden)
- Anlage einer Mittelinsel zwischen den Bushaldebereichen
- Verlegung der LSA an der Apotheke nach Süden in Kreuzungs-/Bushaltestellenbereich
- Rückbau bestehender Bushaldebucht Am Brink, Umwandlung verlassener Bushaldebucht in Parkraum
- Insgesamt Rückbau der Fahrbahnbreite und Verbreiterung der Seitenräume der Bundesstraße (s. M 5.1)
- Rückbau des Einmündungsbereichs an der Bahnhofstraße

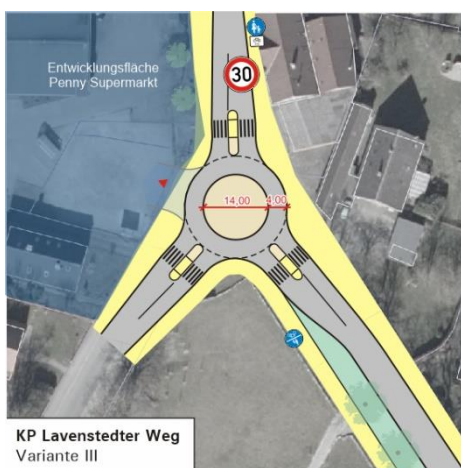
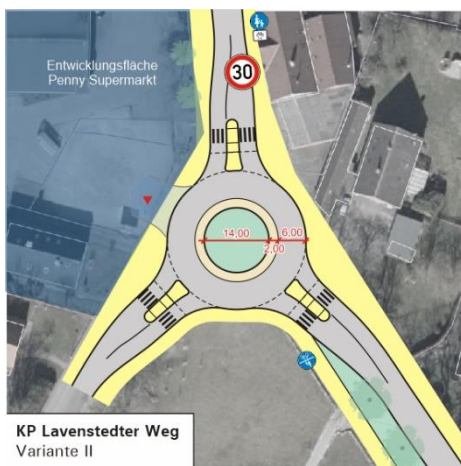
Für die Straßenverkehrsführung kommen zwei Varianten in Frage:

Variante I: Fußgängerquerung der Bahnhofstraße in Form eines Fußgängerüberwegs („Zebrastreifen“)

Variante II: Vollsignalisierung des Knotenpunkts



Ziele	Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Entschärfung des Verkehrsknotenpunkts im Kreuzungsbereich, Verbesserung der Erreichbarkeit der Ortsmitte und Vergrößerung des Platzangebots (Platz Am Brink), Verbesserung des ÖPNV, Förderung des Kfz-Verkehrsflusses
Akteure	Gemeinde Selsingen, Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
Kosten (Brutto, ca.)	Var. I: 465.000 €; Var. II: 549.000 € (nur anteilig StBauF)
Priorität	1

**M 5.4: Umgestaltung Knotenpunkt B 71 / Lavenstedter Weg**

Die Umgestaltung des Verkehrsknotenpunkts „Lavenstedter Weg“ am Rathaus beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Insgesamt Rückbau der Fahrbahnbreite und Verbreiterung der Seitenräume der Bundesstraße (s. M 5.1)
- Rückbau des Einmündungsbereichs am Lavenstedter Weg gemäß den Anforderungen der gemessenen Kfz-Verkehrsstärken
- Schaffung von Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr
- Führungsänderung für den Radverkehr (Je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit in der Ortsmitte s. M 5.1)
- Anschluss des Penny-Markts (Hauptstr. 28)

Für die Straßenverkehrsführung kommen drei Varianten in Frage:

Variante I:

Neugestaltung des Knotenpunkts durch Anpassung des Einmündungswinkels des Lavenstedter Wegs im Zusammenhang mit der Fahrbahnbreitenreduzierung entlang der Ortsdurchfahrt

Variante II:

Kreisverkehr (Durchmesser: 30 m)

Variante III:

Minikreis (Durchmesser: 22 m)

Aufgrund der gegebenen Bedingungen durch die Kfz-Verkehrsstärken stellt Variante I einen ausreichend bemessenen Knotenpunkt dar. Variante II und III würden die Eingangssituation in die Ortsmitte verdeutlichen und hätten einen verkehrsberuhigenden Effekt, der insbesondere bei Tempo 30 in der Ortsmitte sinnvoll sein kann. Aufgrund der Durchfahrt von Schwertransporten müsste die Kreisverkehrsinsel in beiden Kreisverkehrsvarianten teilweise überfahrbar sein und könnte nicht begrünt werden.

Der Umgestaltungsbereich liegt nur teilweise (ohne Lavenstedter Weg) im Städtebauförderungsgebiet.

Ziele	Verkehrssicherheit, Verkehrsberuhigung, Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Herstellung einer Eingangssituation in die Ortsmitte
Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbaulastträger
Kosten (Brutto, ca.)	Var. I: 223.000 €; Var. II: 490.000 €; Var. III: 374.000 € (nur anteilig StBauF)
Priorität	3



## Ortsdurchfahrt Nord (einschließlich Knotenpunkt Im Sick): Verkehrsführung und Verkehrssicherheit (außerhalb des Städtebauförderungsgebiets)

### M 6.1: Umbau und Umgestaltung Fahrbahn und Seitenräume der B 71 (Nördlicher Abschnitt)



Die Fahrbahnbreite der B 71 soll innerorts auf 6,5 m reduziert bzw. zurückgebaut werden. Die eingesparte Fläche soll den Seitenräumen bzw. dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen werden. Insbesondere im nördlichen Abschnitt der B 71 in Selsingen steht dafür genügend Raum zur Verfügung.

Im außerörtlichen Abschnitt des Maßnahmenbereichs soll die Fahrbahnoberfläche erneuert sowie die Seitenräume auf beiden Seiten gleich und entsprechend den Regelmaßen für außerörtliche gemeinsame Geh- und Radwege gestaltet werden.

Dort wo Querungsbedarf besteht, sollen Mittellinseln eingebracht werden, z.B. Ohreler Straße.

Der Fuß- und Radverkehr kann im Seitenraum auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden. Der Radverkehr soll dazu im Rechtsverkehr fahren, zusätzliche Querungshilfen (S. M 6.2 - 6.5) und Radverkehrsfurten sollen dies unterstützen. Radverkehrsfurten verdeutlichen die Überfahrt oder Einmündung von Radwegen, i.d.R. mit unterbrochenem Breitstrich.

Soweit erforderlich kann bei entsprechendem Raumangebot das Parken im Seitenraum erhalten bleiben.

Die Kostenschätzung beinhaltet zudem den Anschluss an die bestehende Abwasserkanalisation.

Zusammen mit den Maßnahmen M 6.2 -M 6.6 soll ein städtebaulich hochwertiges Gesamtbild entstehen.

Ziele	Verkehrssicherheit, Förderung des Fuß- und Radverkehrs
Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbaulastträger
Kosten (Brutto, ca.)	2.365.000 € (davon außerorts nördlich KP Parnewinkler Dorfstraße: 224.000 €, insgesamt außerhalb Städtebauförderungsgebiet)
Priorität	3



**M 6.2: Umgestaltung Ortseinfahrt Nord**

Kern der Umgestaltung der nördlichen Ortseinfahrt ist die Schaffung einer Mittelinsel auf Höhe des Knotenpunkts „Im Zuschlag“. Durch den Fahrspurverschwenk in beiden Fahrtrichtungen soll der Verkehrsfluss verbessert werden. Der Verschwenk ist so gestaltet, dass er mit dem zulässigen Tempo 70 befahren werden kann.

Die Mittelinsel kann zusätzlich als Querungshilfe im Fuß- und Radverkehr genutzt werden, wodurch die trennende Wirkung der B 71 durch Parnewinkel abgemildert würde. Der Planung für die gesamte Radverkehrsführung zufolge sollen Radfahrende die B 71 ab diesem Knotenpunkt jeweils im Rechtsverkehr befahren. Vom linksseitig geführten Radweg kommend können Ortseinfahrende hier die Fahrbahnseite sicher wechseln.

Der restliche Abschnitt zwischen den Knotenpunkten „Im Zuschlag“ und „Parnewinkler Dorfstraße“ soll weiterhin mit Tempo 70 befahren werden.

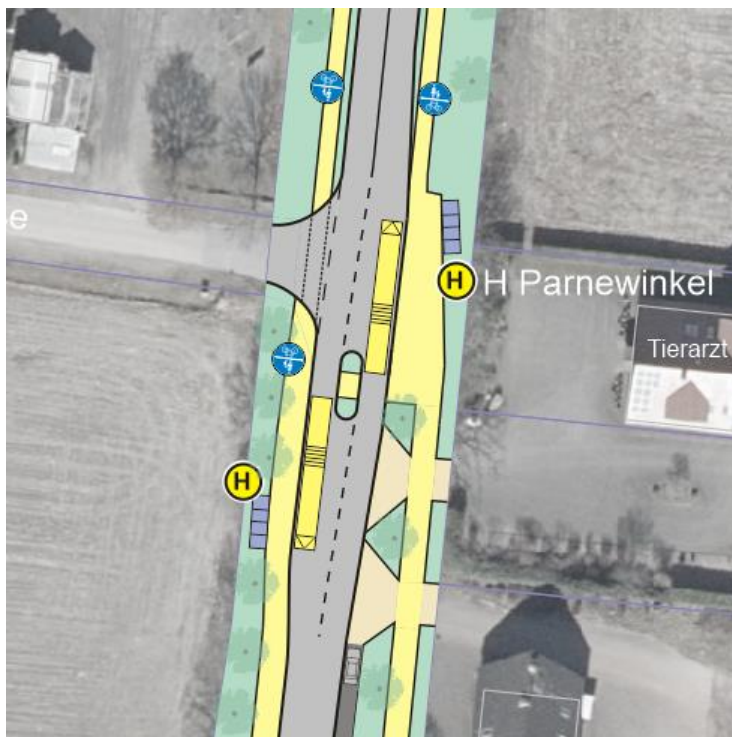
Ziele	Schaffung einer Ortseingangssituation, Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Förderung des Fuß- und Radverkehrs
Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbaulastträger
Kosten (Brutto, ca.)	205.000 € (außerhalb Städtebauförderungsgebiet)
Priorität	2

### M 6.3: Umgestaltung Haltestelle Parnewinkel

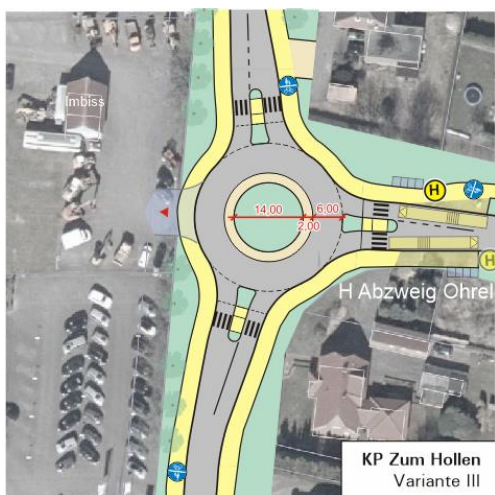
Die Haltestelle Parnewinkel soll entsprechend den Ansprüchen der Barrierefreiheit und des Schulverkehrs umgestaltet werden. Grundsätzlich sollten die Haltestellen barrierefrei mit Sonderbord und taktilen Elemente, sowie mit Unterstand und Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden.

Aufgrund der Kfz-Verkehrsstärken und der Taktzeiten des öffentlichen Verkehrs ist es grundsätzlich möglich, die Bushaltestellen an der B 71 in Selsingen als Fahrbahnrandhaltestellen zu gestalten. Im Vergleich zur heutigen Situation als Bushaldebucht kann Fläche eingespart werden, die im Seitenraum vor allem zur Gestaltung der Wartebereiche genutzt werden kann. Der Seitenraum wird so gestaltet, dass es zwischen wartenden Fahrgästen und durchfahrenden Radfahrenden nicht zu Konflikten kommt.

Im Entwurf werden die beiden Haltestellen versetzt angeordnet, sodass die Busse Heck-an-Heck stehen. Zwischen den beiden Haltestellen kann eine Mittelinsel eingebracht werden. Die Mittelinsel dient als Querungshilfe zum Erreichen der Haltestellen. Aus- und einsteigende Fahrgäste können die Fahrbahn hinter dem stehenden Bus sicher queren, da haltende Busse nicht überholt werden können. Die Maßnahme fördert in dem Bereich vor allem die Verkehrssicherheit und macht das Erreichen der Haltestellen insbesondere für Schüler\*innen sicherer.



Ziele	Betonung der Ortseingangssituation, Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitsreduzierung im Kfz-Verkehr, Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs
Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbauasträger
Kosten (Brutto, ca.)	62.000 € (außerhalb Städtebauförderungsgebiet)
Priorität	2

**M 6.4: Umgestaltung Knotenpunkt B 71 / Zum Hollen**

Die Umgestaltung des Knotenpunktes "B 71 / Zum Hollen" beinhaltet grundsätzlich folgende Erneuerungen:

- Rückbau der Fahrbahnbreite und Verbreiterung der Seitenräume der Bundesstraße (s. M 6.6)
- Rückbau des Einmündungsbereichs und der Abbiegestreifen an allen Armen gemäß den Anforderungen der gemessenen Kfz-Verkehrsstärken, Rückbau des Beipasses an B 71 (Süd)
- Schaffung von Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr

Für die Straßenverkehrsführung kommen drei Varianten in Frage:

Variante I:

Schaffung eines Aufstellbereichs für Linksabbieger an der B 71, Schaffung einer LSA-Querungshilfe an der B 71 (Nord)

Variante II:

Beibehaltung des Linksabbiegestreifens an B 71 und der Mittelinsel an Zum Hollen, Schaffung einer Mittelinsel an der B 71 (Süd) mit der Möglichkeit der Integration einer LSA-Querungshilfe

Variante III:

Kreisverkehr mit Fußgängerüberwegen

Aufgrund der gegebenen Bedingungen durch die Kfz-Verkehrsstärken stellt Variante I einen ausreichend bemessenen Knotenpunkt dar und wäre im Vergleich zur heutigen Situation mit einer hohen Flächensparnis verbunden. Variante II lehnt sich stärker an die Bestandssituation an. Aus der Restfläche die sich durch den Linksabbiegestreifen ergibt, kann eine Querungshilfe entwickelt werden. Variante III würde die Ortseinfahrtssituation verdeutlichen und hätte einen verkehrsberuhigenden Effekt.

In allen Varianten wird die Haltestelle Abzweig Ohrel beachtet. Sie könnte jedoch durch eine neue Haltestelle auf Höhe des Einzelhandelsstandorts mit Aldi und Edeka (M 6.5) entfallen.

**Ziele**

Betonung der Ortseingangssituation, Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Förderung der Kfz-Verkehrsflusses, Förderung des Fuß- und Radverkehrs

Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbaulastträger
Kosten (Brutto, ca.)	Var. I: 524.000 €; Var. II: 572.000 €; Var III: 445.000 € (Ohne H Abzweig Ohrel, außerhalb Städtebauförderungsgebiet)
Priorität	2

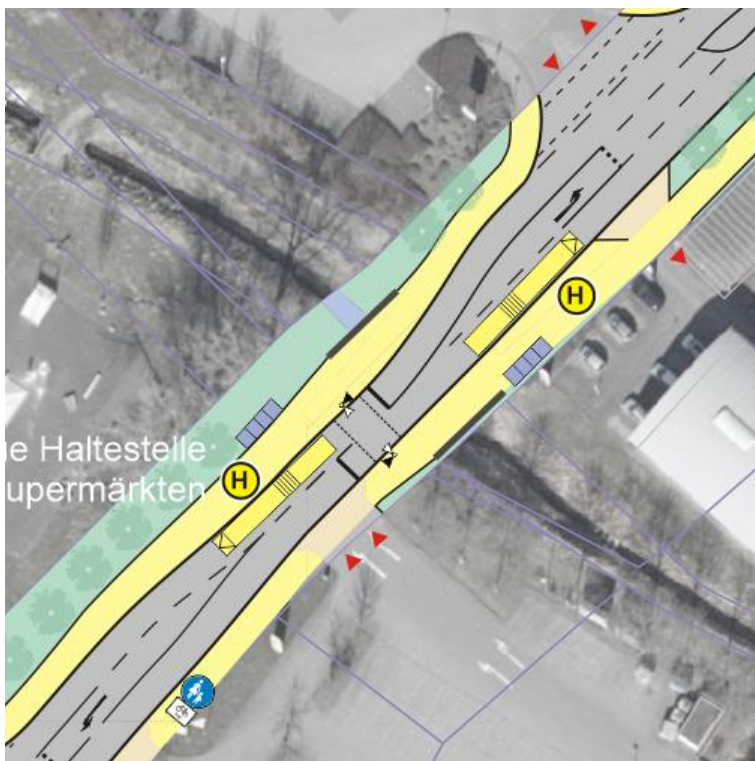


**M 6.5: Neue Haltestelle bei Aldi und Edeka**

Anstelle der Haltestelle Abzweig Ohrel ist es denkbar, im Bereich der Aldi- (Hauptstr. 10a) und Edeka-Einzelhandelsstandorte (Hauptstr. 7) eine neue Haltestelle einzubringen. Der Bereich bietet sich an, da zum einen die Einzelhandelsstandorte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln erreicht werden könnten und zum anderen der Umstieg zwischen den Fahrtrichtungen Bremervörde, Zeven und Ohrel möglich wäre, der insbesondere im Schulverkehr von Interesse ist.

Im Entwurf werden die beiden Haltestellen versetzt angeordnet, sodass die Busse Heck an Heck stehen. Zwischen den beiden Haltestellen kann die dortige LSA-Querungshilfe beibehalten werden. Sie dient als Querungshilfe für ein- und aussteigende Fahrgäste. Ferner kann eine signaltechnische Koordinierung eingesetzt werden, die bei Halt eines Busses die LSA für den Kfz-Verkehr auf Rot stellt. Dies würde vor allem die Verkehrssicherheit fördern, da haltende Busse dann nicht überholt werden und Fahrgäste unmittelbar nach dem Aussteigen die Fahrbahn queren könnten.

Grundsätzlich sollen auch hier die Haltestellen barrierefrei mit Sonderbord und taktilen Elemente, sowie mit Unterstand und Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden.



Ziele	Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitsreduzierung im Kfz-Verkehr, Förderung des öffentlichen Verkehrs
Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbaulastträger
Kosten (Brutto, ca.)	78.000 € (außerhalb Städtebauförderungsgebiet)
Priorität	1



### M 6.6: Umgestaltung Knotenpunkt B 71 / Im Sick

Die Umgestaltung des Knotenpunkts „Im Sick“ beinhaltet folgende Erneuerungen:

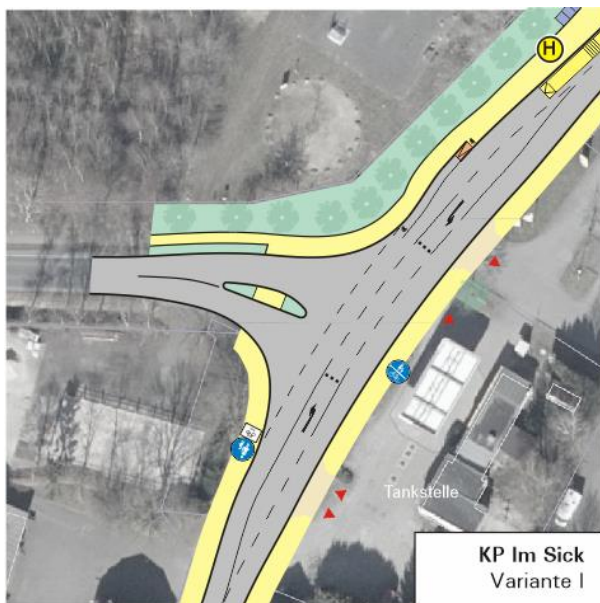
- Insgesamt Rückbau der Fahrbahnbreite und Verbreiterung der Seitenräume der Bundesstraße (s. M 6.1)
- Rückbau des Einmündungsbereichs an Im Sick inklusive Rückbau des Beipasses gemäß den Anforderungen der gemessenen Kfz-Verkehrsstärken, Anschluss von Im Sick senkrecht auf den Knotenpunkt
- Neugestaltung der Ein-/Ausfahrten von Tankstelle (Hauptstr. 9) und Edeka (Hauptstr. 7)
- Führungsänderung für den Radverkehr (Je nach zulässiger Höchstgeschwindigkeit in der Ortsmitte (s. M 6.1))

Für die Straßenverkehrsführung kommen zwei Varianten in Frage:

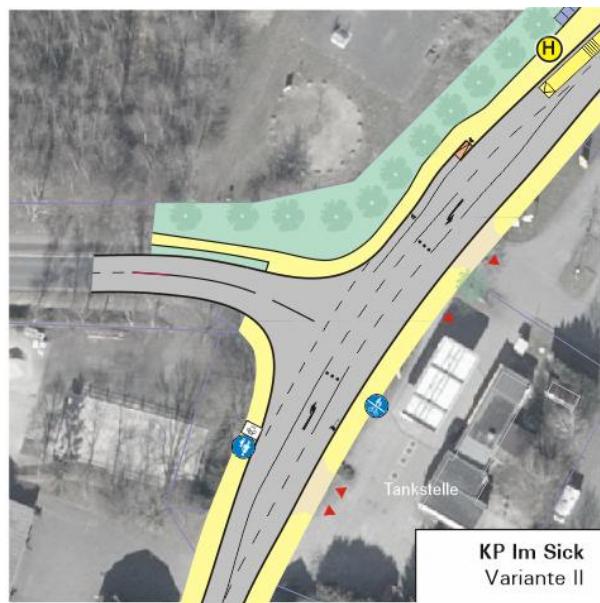
Variante I: Im Sick mit Mittelinsel

Variante II: Im Sick ohne Mittelinsel

Aufgrund der gemessenen Kfz-Verkehrsstärken und dem beobachteten Fußverkehrsaufkommen ist die Einrichtung einer Querungshilfe über die Straße Im Sick nicht zwingend notwendig. Da der Seitenraum an Im Sick jedoch nur einseitig geführt wird und der Knoten in der Nähe des Schulzentrums liegt, wird eine Querungshilfe im Sinne der Verkehrssicherheit für den Schulverkehr jedoch empfohlen.



KP Im Sick  
Variante I



KP Im Sick  
Variante II

Ziele	Verkehrssicherheit, Entschärfung des Verkehrsknotenpunkts im Kreuzungsbereich, Verbesserung der Querung
Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbaulasträger
Kosten (Brutto, ca.)	Var. I: 469.000 €; Var. II: 403.000 € (außerhalb Städtebauförderungsgebiet)
Priorität	2

## Ortsdurchfahrt Süd (südlich des Knotenpunkts Lavenstedter Weg): Verkehrsführung und Verkehrssicherheit (außerhalb des Städtebauförderungsgebiets)

### M 7.1: Umbau und Umgestaltung Fahrbahn und Seitenräume der B 71 (südlicher Abschnitt)



Die Fahrbahnbreite der B 71 soll innerorts auf 6,5 m reduziert bzw. zurückgebaut werden. Die eingesparte Fläche soll den Seitenräumen bzw. dem Fuß- und Radverkehr zugeschlagen werden. Eine Breite des Seitenraums von min. 2,70 m ist im südlichen Abschnitt weitestgehend möglich. Zwar werden damit Regemaße noch unterschritten, ein verkehrssicherer Ablauf im Seitenraum kann dennoch erfolgen.

Der Fuß- und Radverkehr kann im Seitenraum auf einem gemeinsamen Geh- und Radweg geführt werden. Der Radverkehr soll dazu im Rechtsverkehr fahren, zusätzliche Querungshilfen (s. M 7.2 und M 7.3) und Radverkehrsfurten sollen dies unterstützen. Radverkehrsfurten verdeutlichen die Überfahrt oder Einmündung von Radwegen, i.d.R. mit unterbrochenem Breitstrich.

Die Kostenschätzung beinhaltet zudem den Anschluss an die bestehende Abwasserkanalisation.

Zusammen mit den Einzelmaßnahmen auf diesem Abschnitt soll ein städtebaulich hochwertiges Gesamtbild entstehen.

Ziele	Verkehrssicherheit, Förderung des Fuß- und Radverkehrs, Bildung eines hochwertigen städtebaulichen Gesamtbilds
Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbaulastträger
Kosten (Brutto, ca.)	812.000 € (außerhalb Städtebauförderungsgebiet)
Priorität	2



## M 7.2: Umgestaltung Knotenpunkt B 71 / Birkenstockstraße / Osterberg



Die Umgestaltung des Knotenpunktes „B 71 / Birkenstockstraße / Osterberg“ beinhaltet folgende Maßnahmen:

- Insgesamt Rückbau der Fahrbahnbreite und Verbreiterung der Seitenräume der Bundesstraße (s. M 7.1)
- Rückbau der Einmündungsbereiche gemäß den Anforderungen der gemessenen Kfz-Verkehrsstärken
- Schaffung von Querungshilfen für den Fuß- und Radverkehr
  - Einsatz einer Querungshilfe an den Armen Birkenstockstraße und B 71 (Süd)

Für die Straßenverkehrsführung kommen drei Varianten in Frage:

Variante I:

Knotenpunkt mit Mittelinsel als Querungshilfe am Arm B 71 (Süd) vor der Linksabbiegerspur

Variante II:

Knotenpunkt mit LSA-Querungshilfe im Kreuzungsbereich am Arm B 71 (Süd)

Variante III:

Kreisverkehr (Durchmesser: 30 m)

Var. I und II sind baugleich und unterscheiden sich nur in der Art der Querungshilfe am Arm B 71 (Süd). Mit einer LSA nach Variante II wären zwar laufende Kosten der Instandhaltung verbunden, jedoch würde sie die Wegebeziehungen zwischen Osterberg und Birkenstockstraße stärken. Die Varianten I und II können aber als gleichermaßen verkehrssicher bewertet werden. Der Linksabbiegestreifen an der B 71 (Nord) könnte im Vergleich zur heutigen Situation kürzer gestaltet und die Fahrbahnbreite an der Stelle reduziert werden. Durch einen entsprechenden Platzgewinn im Seitenbereich kann der dort befindliche und derzeit aufgrund einer Wegenge störende Baumbestand erhalten werden. Der Eichenweg sollte als untergeordneter Arm mit einer Gehwegüberfahrt verdeutlicht werden.

Ein Kreisverkehr entsprechend der Variante III wäre im Vergleich mit den Varianten I und II mit einem höheren Flächenbedarf und höherem Grunderwerb verbunden. Der Kreisverkehr würde jedoch die Ortseingangssituation stärker verdeutlichen und hätte einen geschwindigkeitsreduzierenden Effekt im Kfz-Verkehr. Der Eichenweg könnte an den Kreisverkehr nicht angeschlossen werden und müsste für den Kfz-Verkehr abgehängt werden.

Ziele	Betonung der Ortseingangssituation, Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, Förderung des Kfz-Verkehrsflusses, Förderung des Fuß- und Radverkehrs
Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbaulastträger
Kosten (Brutto, ca.)	Var. I: 380.000 €; Var. II: 412.000 €; Var. III: 465.000 € (außerhalb Städtebauförderungsgebiet)
Priorität	3

### M 7.3: Umgestaltung Ortseinfahrtssituation Süd



An der südlichen Ortseinfahrt soll ähnlich wie im Norden die Ortseingangssituation verdeutlicht werden. Da sich in dem Bereich auch die Bushaltestelle „Osterberg“ befindet, soll hier ein Maßnahmenpaket ganzheitlich umgesetzt werden.

Für ortseinfahrende Kfz soll in Verbindung mit einer Mittelinsel ein Fahrspurverschwenk in beiden Fahrrichtungen einhergehen. Der Verschwenk ist so gestaltet, dass er mit dem zulässigen Tempo 50 befahren werden kann. Damit soll der Kfz-Verkehrsfluss gefördert werden.

Aufgrund der Kfz-Verkehrsstärken und der Taktzeiten des öffentlichen Verkehrs ist es grundsätzlich möglich, die Bushaltestellen an der B 71 in Selsingen als Fahrbahnrandhaltestellen zu gestalten. Die Haltestelle an der Ostseite wird jedoch als Busbucht gestaltet, da sie wegen der Topografie und der Kurvensituation der B 71 nicht sofort für ortseinfahrende Kfz einsehbar ist und eine Fahrbahnrandhaltestelle die Verkehrssicherheit einschränken würde. Der Seitenraum wird auf beiden Seiten so gestaltet, dass wartende Fahrgäste und durchfahrende Radfahrende ihn konfliktfrei nutzen können. Grundsätzlich sollten die Haltestellen barrierefrei mit Sonderbord und taktilen Elementen, sowie mit Unterstand und Fahrradabstellanlagen ausgestattet werden.

Im Entwurf sind die beiden Haltestellen versetzt angeordnet, sodass die Busse Heck-an-Heck stehen. Die Mittelinsel dient hierbei als Querungshilfe zum Erreichen der Haltestellen. Aus- und einsteigende Fahrgäste können die Fahrbahn hinter dem stehenden Bus queren. Der Kfz-Verkehr kann haltende Busse in Richtung Süden nicht überholen, was die Verkehrssicherheit fördern soll.

Entsprechend der Gesamtplanung für die Radverkehrsführung durch Selsingen sollen Radfahrende die B 71 ab diesem Knotenpunkt in Richtung Norden jeweils im Rechtsverkehr befahren. Ortsausfahrende Radfahrende können hier sicher die Fahrbahnseite wechseln, um auf den gemeinsamen Geh- und Radweg an der Ostseite der B 71 zu gelangen.

Da das Ortsschild aufgrund der Kurvenlage der B 71 und des Baumbewuchses für Ortseinfahrende nicht sofort erkennbar ist, soll überprüft werden ob die zulässige Geschwindigkeit im Kfz-Verkehr mit entsprechender Beschilderung an dieser Stelle schrittweise von 100 auf 70 km/h reduziert werden kann.



Ziele	Betonung des Ortseingangs, Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit, im Kfz-Verkehr, Förderung des Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehrs
Akteure	Gemeinde Selsingen, Straßenbaulastträger
Kosten (Brutto, ca.)	189.000 € (außerhalb Städtebauförderungsgebiet)
Priorität	2

### 5.1.3 Baumaßnahmen

#### M 8.1: Modernisierung und Instandsetzung ortsbildprägender oder mindergenutzter sowie denkmalgeschützter Gebäude

Im Rahmen dieser Maßnahme kann die Modernisierung und Instandsetzung denkmalgeschützter oder ortsbildprägender privater Wohn- oder Geschäftsgebäude mit (energetischem) Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf oder Fehl- oder Mindernutzung gefördert werden.

Ziele	Erhalt und Verbesserung der ortsbildprägenden Bausubstanz, Verbesserung des Ortsbilds und der Nutzbarkeit, Klimaschutz
Akteure	Private
Kosten	950.000 €
Priorität	fortlaufend

#### M 8.2: Modernisierung und Instandsetzung Rosenstraße 11 (Gemeinbedarf, Wohnen)



Das in Gemeindeeigentum befindliche Gebäude Rosenstraße 11 ist ortsbildprägend und weist einen erhöhten (energetischen) Sanierungsbedarf auf. Die Räumlichkeiten sind vermietet und beherbergen eine soziale Einrichtung und Wohnungen. Das Haus soll in Anlehnung an seinen baulichen Ursprung umgebaut und energetisch saniert werden.

Ziele	Erhalt der Bausubstanz, energetische Modernisierung und Instandsetzung, Verbesserung des Ortsbilds, Stärkung gemeinnütziger Einrichtungen, Erhalt von Wohnraum, Klimaschutz
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	150.000 €
Priorität	1

**M 8.3: Modernisierung und Instandsetzung Rosenstraße 9 (Gemeinbedarf, leerstehend)**

Das gemeindeeigene Gebäude Rosenstraße 9 hat erhöhten energetischen Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf. Es ist derzeit mindergenutzt und soll nach der Sanierung an eine soziale Einrichtung vermietet werden.

Ziele	Erhalt der Bausubstanz, energetische Modernisierung und Instandsetzung, Verbesserung des Ortsbilds, Stärkung von Gemeinbedarfseinrichtungen, Klimaschutz
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	150.000 €
Priorität	1

**M 8.4: Modernisierung und Instandsetzung Rosenstraße 13 (Sporthalle)**

Die Sporthalle der Alten Schule, Rosenstraße 13, soll unter Berücksichtigung des Ortsbilds energetisch modernisiert und instandgesetzt werden. Bei der Modernisierung ist unbedingt auf eine barrierefreie Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der Sporthalle zu achten

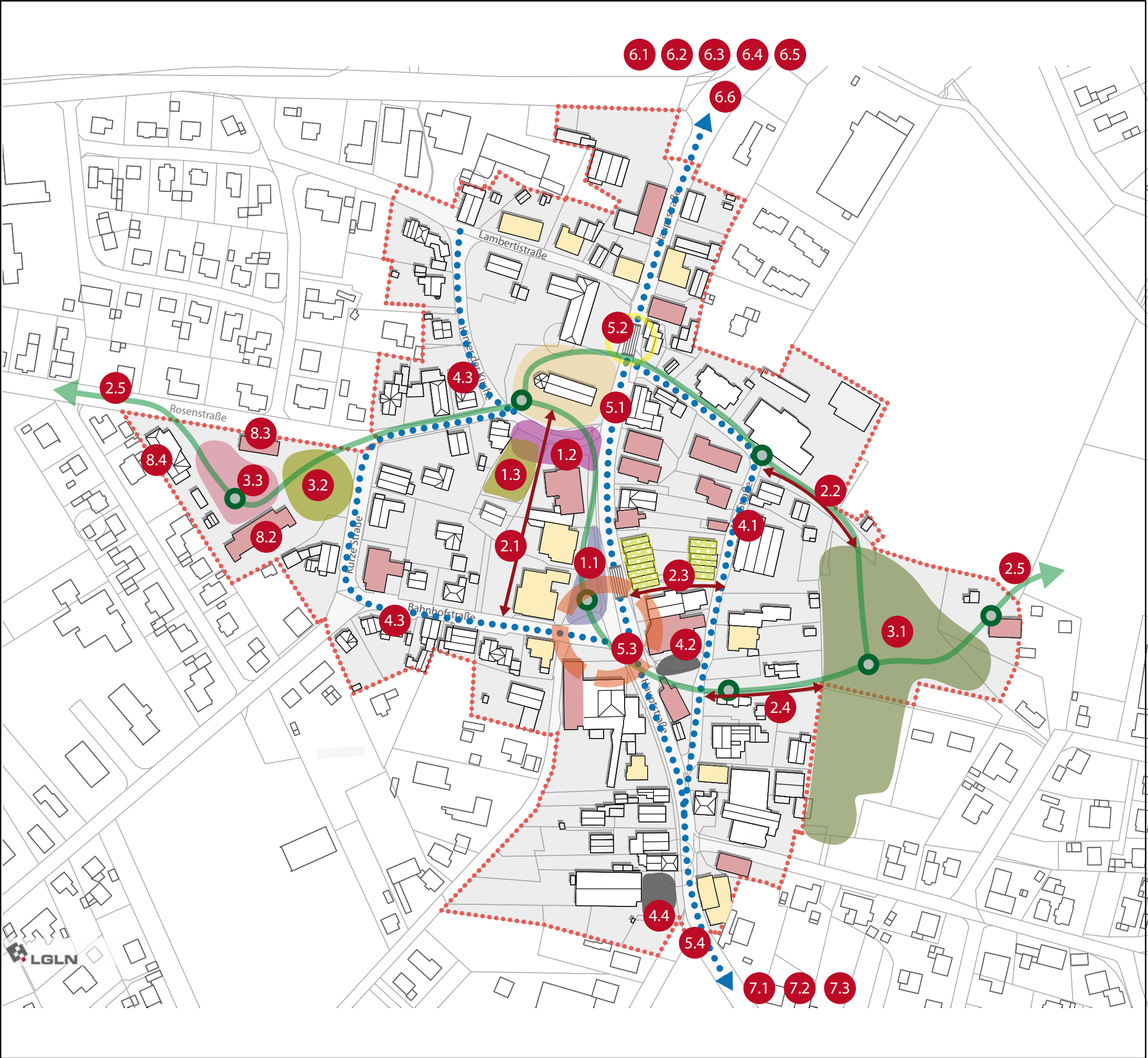
Ziele	Instandsetzung, energetische Ertüchtigung, Stärkung des Gemeinwesens
Akteure	Gemeinde Selsingen
Kosten	150.000 €
Priorität	3

## 5.2 Rahmenplan und Verortung der Maßnahmen

Auf der folgenden Seite ist der Rahmenplan als integriertes städtebauliches Maßnahmenkonzept abgebildet. Er enthält die städtebaulichen Zielsetzungen für die Entwicklung des Ortszentrums von Selsingen sowie die räumliche Verortung der vorgesehenen Maßnahmen.

Die Nummerierung der Maßnahmen im Plan entspricht derjenigen der Maßnahmensteckbriefe, so dass die Maßnahmenbeschreibungen einfach nachzuschlagen sind.





Legende

- Gestaltung Grünflächen
- Gestaltung Innenhof Alte Schule
- Gestaltung Grünanlage Greven Worth
- Gestaltung Platz Am Brink
- Gestaltung Platz vor der Kirche

- Umgestaltung Knotenpunkt
- Ausbau und Gestaltung von Wegeverbindungen
- Umgestaltung und Sanierung von Straßen
- Schaffung einer Querungshilfe
- „Grünes Band“

Verbesserung des Ortsbids durch Modernisierung und Instandsetzung ortsbildprägender und mindergenutzter Gebäuden:

- Mittlerer Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf
- Hoher Modernisierungs- und Instandsetzungsbedarf
- Private Baumaßnahme in Planung
- Abgrenzung Sanierungs-/Fördergebiet

- Maßnahmen (siehe Maßnahmensteckbriefe)

Stand: 03.03.2020

Gemeinde Selsingen  
Hauptstraße 30  
27446 Selsingen



cappel + kranzhoff  
stadtentwicklung und planung gmbh



Palmaille 96  
22767 Hamburg  
Tel. 040 380 375 670  
www.ck-stadtplanung.de  
mail@ck-stadtplanung.de



### 5.3 Kosten- und Finanzierungsübersicht

Die auf der folgenden Seite dargestellte Kosten- und Finanzierungsübersicht basiert auf Kostenschätzungen für die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen. Sie wurde in Zusammenarbeit von der Gemeinde Selsingen und der BauBeCon Sanierungsträger GmbH aufgestellt.

Zur Finanzierung der Maßnahmen im Sanierungsgebiet „Selsingen – Mitte“ werden Städtebauförderungsmittel von Bund, Land und der Gemeinde sowie zweckgebundener Einnahmen zur Verfügung gestellt. Die Maßnahmen, die über das Sanierungsgebiet hinausgehen, sowie teilweise auch die verkehrlichen Maßnahmen im Sanierungsgebiet werden durch weitere Kostenträger (z.B. vom Bund als Straßenbaulastträger der B 71) finanziert.

Die in den vorgestellten Maßnahmensteckbriefen aufgeführten Maßnahmen und Budgets dienen als Richtschnur für zukünftige Kostenplanungen und sind in der fortgeschriebenen Kosten- und Finanzierungsübersicht gem. Städtebauförderungsrichtlinie eingebettet zu finden ([M 0.1](#), usw.).

Der Beschluss des vorliegenden Rahmenplanungsberichts dient als Selbstbindung der Gemeinde zur Umsetzung des Maßnahmenkatalogs als Sammlung von plausiblen Maßnahmenvorschlägen.



14.12.2017/  
Fortschr.  
19.02.2020

## Kosten- und Finanzierungsübersicht - Förderfähige Kosten gem. StBauF

A. Ausgaben - Sanierungsmaßnahme Gemeinde Selsingen "Selsingen-Mitte"		Menge	Einheit	Einzel- position*	Gesamt
1	Vorbereitung der Sanierung				
1.1	Städtebauliche Rahmenplanung, Gutachten, Bebauungspläne, Nutzungskonzepte, sonstige Gutachten und Satzungen (M 0.2.+ M 0.4.)			pauschal	70.000 €
1.2	Einrichtung und Bewirtschaftung eines Verfügungsfonds zum Abbau struktureller Benachteiligungen und zur Aufwertung sowie Attraktivierung des Ortskernes; 100.000€, davon 50% durch private Investitionen (M 0.3.)		50.000 €	50%	25.000 €
1.3	Citymanagement (pauschal) (M 0.1.)			pauschal	20.000 €
					115.000 €
2	Bürgerbeteiligung / Öffentlichkeitsarbeit				
	Bürgerveranstaltungen, Flyer, Pressearbeit (M 0.1.)			pauschal	40.000 €
					40.000 €
3	Grunderwerb				
3.1	Grunderwerb im Zusammenhang mit der Umsetzung von Ordnungsmaßnahmen			pauschal	100.000 €
3.2	Grunderwerb, inkl. Nebenkosten, von Flächen zur Aufwertung und Neuordnung des Hauptgeschäftsbereiches; insbesondere Anlage einer Quartiersmitte im Umfeld Hauptstraße/Alte Straße		2.000m²	57,5 €/m²	115.000 €
					215.000 €
4	Ordnungsmaßnahmen				
4.1	Maßnahmen zur Bodenordnung durch Umlegung oder Grenzregelung, Neuvermessung von Grundstücken;			pauschal	75.000 €
4.2	Umzug von Bewohnern (pauschal)			pauschal	15.000 €
4.3	Rückbaumaßnahmen an Gebäuden				
4.3.1	Einzelne Rückbaumaßnahmen zur Neuordnung untergenutzter Grundstücke			pauschal	75.000 €
4.4	Umgestaltung von Straßen, Wegen und Plätzen				
4.4.1	Bauliche Aufwertung der Nebenanlagen der Hauptstraße inklusive Verbesserung der grünen Infrastruktur und Bodenentsiegelung - in diesem Zusammenhang: (M 5.1.+M 5.3.)		3.900 m²	125 €/m²	487.500 €
	- Einbeziehung/Neuordnung des Platzes Am Brink (M 5.3.)		1.300 m²	150 €/m²	195.000 €
	- Neuordnung/Rückbau von Stellflächen an der Hauptstraße (M 5.1.)			pauschal	100.000 €
4.4.2	Schaffung von Querungshilfen / verkehrsberuhigender Maßnahmen an der Hauptstraße (M 5.2.)		2	25.000 €	50.000 €
4.4.3	Schaffung von Fuß- und Radwegeverbindungen von der Alten Straße zum Heimathaus (M 2.2.+M 2.4.)		373 m²	120 €/m²	44.748 €
4.4.4	Bauliche Aufwertung der Alten Straße (M 4.1.)		1.600 m²	175 €/m²	280.000 €
4.4.5	Bauliche Aufwertung von unterschiedlichen Erschließungen und ihren Nebenanlagen im gesamten Maßnahmengebiet inklusive Verbesserung der grünen Infrastruktur (M 4.3.)			pauschal	100.000 €
4.4.6	Bau / Gestaltung von Fußwegeverbindungen zur verbesserten West-Ost-Vernetzung, insbesondere zwischen Hauptstraße und Alter Straße (M 2.3.)		250 m²	125 €/m²	31.250 €
4.5	Attraktivierung von Grün-, Spiel- und Aufenthaltsflächen inklusive Verbesserung der grünen Infrastruktur und Bodenentsiegelung (M 2.5.)				
4.5.1	Ausgestaltung eines neuen Ortsmittelpunktes im Hauptgeschäftszentrum (M 1.1.)		2.000m²	180 €/m²	360.000 €
4.5.2	Neuordnung und Gestaltung des Stellplatzes "Vor der Kirche" (M 1.2.)		1.600 m²	125 €/m²	200.000 €
4.5.3	Neuordnung und Gestaltung der Freiflächen westl. der Hauptraße zwischen Bahnhofstraße und Lambertistraße (M 1.3.+M 2.1.)		2.500 m²	125 €/m²	312.500 €
4.5.4	Neuordnung und Gestaltung des Stellplatzes in der Alten Straße (M 4.2.)		1.320 m²	125 €/m²	165.000 €
4.5.5	Neuordnung und Gestaltung der Frei- und Stellplatzfläche in der Alten Straße (M 4.2.)		600 m²	75 €/m²	45.000 €
4.5.6	Neuordnung und Gestaltung der Freiflächen an der "Alten Schule" (M 3.2.+M 3.3.)		2.500 m²	75 €/m²	187.500 €
4.5.7	Gestaltung der Grünanlage Greven Worth zu dauerhaften Sicherung der Nutzung als Grün- und Freifläche zum Erhalt der Biodiversität (M 3.1.)			pauschal	13.750 €
4.5.8	Gestaltung öffentlicher Parkplätze am Penny-Markt inklusive Begrünung (M 4.4.)			pauschal	20.000 €
4.6	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Nebenanlagen im gesamten Maßnahmengebiet hinsichtlich behinderten- und seniorengerechter Querungserleichterungen und Zugänglichkeiten			pauschal	200.000 €
4.7	Sonstige Ordnungsmaßnahmen wie Härteausgleich; Bewirtschaftungsverluste für Grundstücke des Treuhandvermögen, für Änderungen und Folgemaßnahmen im Bereich der öffentlichen Ver- und Entsorgung			pauschal	50.000 €
4.8	Weitere Maßnahmen zur Anpassung an den Klimaschutz und Verbesserung der grünen Infrastruktur wie Bodenentsiegelung, Schaffung und Attraktivierung von Grünanlagen und Freiräumen, Vernetzung von Grün- und Freiflächen, Erhöhung der Biodiversität (M 2.5)			pauschal	140.000 €
					3.147.248 €
5	Baumaßnahmen				
5.1	Öffentliche Baumaßnahmen inklusive energetischer Verbesserungen zur Anpassung an den Klimawandel und zur Energieeinsparung				
5.1.1	Energetische Sanierung und Modernisierung der ehemaligen Grundschule (Hauptmieter: Lebenshilfe für eine Kindertagesstätte) an der Rosenstraße 11 (M 8.2.)			pauschal	150.000 €
5.1.2	Energetische Sanierung und Modernisierung des Kindergartens in der Rosenstraße 9 (M 8.3.)			pauschal	150.000 €
5.1.3	Energetische Sanierung und Modernisierung der alten Turnhalle in der Rosentraße 13 (M 8.4.)			pauschal	150.000 €
5.2	Private Baumaßnahmen inklusive energetischer Verbesserungen zur Anpassung an den Klimawandel und zur Energieeinsparung (M 8.1)				
5.2.1	Energetische Sanierung und Modernisierung von ortsbildprägenden Gebäuden mit erheblichen Defiziten (Funktions-, Gestalt- und Substanzmängel), Entwicklung von Nachnutzungskonzepten (Zuschuss vorerst für 15 Gebäude)		15	30.000 €	450.000 €
5.2.2	Energetische Sanierung und Modernisierung von minder- bzw. unternutzen Gebäuden, Entwicklung von Nachnutzungskonzepten, Entwicklung von Nachnutzungskonzepten (Zuschuss vorerst für 10 Gebäude)		10	30.000 €	300.000 €
5.3	Maßnahmen zur Erhöhung der Barrierefreiheit der Bauanlagen hinsichtlich behinderten- und seniorengerechter Zugänglichkeit			pauschal	200.000 €
					1.400.000 €
Zwischensumme Positionen 1 bis 5					4.917.248 €
6	Vergütung von Sanierungsträgerleistungen, Projektmanagement, sonstige Beauftragte				
	Sanierungsträger, 6 % (Kappungsgrenze) von gesamt ohne Grunderwerb				300.143 €
Summe Ausgaben					5.217.391 €
B. Einnahmen					
Die Einnahmen aus Ausgleichsbeträgen und ggf. durch Veräußerung von Grundstücken können zzt. nicht explizit ermittelt werden. Vorerst werden die Einnahmen pauschal geschätzt					417.391 €
Summe Einnahmen					417.391 €
C. Durch Einnahmen nicht gedeckte Kosten					4.800.000 €
D. Finanzierung - Förderfähige Kosten gem. StBauF					
zu finanzierende Summe					4.800.000 €
Anteil Bund (⅓ von gesamt)					1.600.000 €
Anteil Land Niedersachsen (⅓ von gesamt)					1.600.000 €
Anteil Gemeinde Selsingen (⅓ von gesamt)					1.600.000 €
Anteil Gemeinde Selsingen p.a. (8 Jahre Laufzeit)					200.000 €

\* Die Angaben dieser Spalte beinhalten ausschließlich förderfähige Kosten, nicht förderfähige Kosten wie z.B. Kanalausbau, verkehrsleitende Maßnahmen, personelle und sächliche Kosten der Gemeinde sind zu ergänzen.

## 6 Quellen und Literatur

- DSK (2017a): Vorbereitende Untersuchungen (VU), Gebiet „Selsingen-Mitte“ (Gemeinde Selsingen). (Im Auftrag der Gemeinde Selsingen)
- DSK (2017b): Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK). Gemeinde Selsingen und Gebiet „Selsingen-Mitte“. (Im Auftrag der Gemeinde Selsingen)
- GMA (2013): Einzelhandelskonzept für die Gemeinde Selsingen (Im Auftrag der Gemeinde Selsingen)
- Sweco (2016): Integriertes energetisches Quartierskonzept „Selsingen-Mitte“ (Im Auftrag der Gemeinde Selsingen)