



Rinteln

1979–2004 | 25 Jahre Stadtsanierung



Herausgeber:

- Stadt Rinteln, Der Bürgermeister
- Dezernat III,
Dipl.-Ing. (TU) Reinhold Koch
Stadtbaurat



- BauBeCon Sanierungsträger GmbH
Projektleiterin: Margret Opitz
Anne-Conway-Straße 1 | 28359 Bremen
Gestaltung: Dipl.-Des. Petra Kamerowski

Abschlussdokumentation

2005



Rinteln

1979–2004 | 25 Jahre Stadtsanierung

Inhalt

Daten der Sanierung Die Stadtsanierung im zeitlichen Überblick	4
Vorwort	5
Die Geschichte Städtebauliche Entwicklung der Stadt Rinteln	6
Sanierungsbeginn Die vorbereitenden Untersuchungen	8
Durchführung Die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes	10
Sanierungsziele Der städtebauliche Rahmenplan	12
Das Verkehrskonzept Fließender und ruhender Verkehr	14
Die Ergebnisse der Sanierung Straßen, Wege und Plätze	16
Die Ergebnisse der Sanierung Private und öffentliche Sanierungen	20
Öffentlichkeitsarbeit	22
Die Gestaltungs- und Erhaltungssatzung	22
Maßnahmen- und Finanzierungsübersicht	23

Stadt Rinteln | Klosterstraße 19 | 31737 Rinteln

Telefon: (0 57 51) 403-0 • Fax (0 57 51) 403-230

email: stadtverwaltung@rinteln.de | www.rinteln.de



unsere Altstadt ist geprägt durch ein städtebauliches Erbe aus einer mehr als 750-jährigen Geschichte. Mit Hilfe der Stadtsanierung ist es uns gelungen, diese Geschichte wiederzubeleben und der Altstadt, in moderner Form, ihren alten Glanz wiederzugeben.



Bis in die 70er Jahre entwickelten sich Städte eher funktional und verkehrsgerecht, mit einem favorisierten Ausbau gut erschlossener Straßen. Die Rintelner Altstadt litt zwar ebenso unter der immer größer werdenden Verkehrsbelastung, das Straßennetz und der Bestand an historischen Gebäuden blieb in unserer Stadt aber in wesentlichen Zügen erhalten. Das hatte jedoch zur Folge, dass sich die Altstadt in keine Richtung attraktiv weiter entwickelte, weder (nach damaligen Idealvorstellungen) „verkehrsgerecht“ noch „wohngerecht“. Mehr und mehr zogen die Bewohner nach außerhalb, die Altstadt „entvölkerte“ sich. Langfristig hätte das den weiteren Verfall bedeutet.

Im Jahr 1979 leitete der Rat die vorbereitenden Untersuchungen ein, die Grundlage für die Sanierungsmaßnahmen der Rintelner Altstadt wurden und in ihrer Konsequenz zur Festlegung eines Sanierungsgebietes führten. Die in großen Teilen erhaltenen historischen Bebauungen und Straßenzüge, vielerorts in den 70er Jahren nicht mehr vorhanden, erwiesen sich nun als Glücksfall. Ein Großteil der Gebäude war sanierungsfähig.

Allen Beteiligten war von Anfang an bewusst, dass auch in finanzieller Hinsicht einiges zu bewältigen sein würde. Ohne die finanzielle Hilfe aus dem Städtebauförderungsprogramm des Bundes und des Landes Niedersachsen wäre die Sanierung der Altstadt in diesem Umfang nicht möglich gewesen.

Die Rintelner Altstadt stellt heute ein lebendiges städtebauliches Kleinod dar. Neu belebt durch die Bewohner und Besucher, Magnet für Touristen aus nah und fern.

Wir möchten allen Beteiligten nochmals unseren Dank für die großen Bemühungen und ihren Einsatz aussprechen; den engagierten Bürgerinnen und Bürgern, den eingebundenen Ratsmitgliedern, den Fachämtern, Institutionen, Behörden, Firmen, den Planungsbüros, dem Sanierungstreuhänder, den ausführenden Unternehmen sowie den Bewohnern unserer Altstadt. Jeden einzelnen zu nennen ist leider aufgrund der Vielzahl der Beteiligten nicht möglich.

Lassen Sie uns den Abschluss der Stadtsanierung feiern, aber schauen wir auch in die Zukunft. Die Entwicklung einer Stadt bleibt nicht stehen. Erreichtes muss bewahrt und weiterentwickelt werden, neue Ziele werden gesteckt. Betrachten wir den Abschluss auch als neuen Anfang und stellen wir uns gemeinsam, unter weitaus schwierigeren wirtschaftlichen Verhältnissen, den neuen Herausforderungen.

Rinteln, im Dezember 2005

Karl-Heinz Buchholz
Bürgermeister

Rinteln wurde um 1230 durch den Schaumburger Landesherrn Adolf IV. gegründet und erhielt bereits 1239 das Stadtrecht. Der Stadtgrundriss entstand planmäßig mit einem rechtwinkligen Block-Grundriss sowie umliegenden Wällen, die vor Hochwasser schützten.

Vom 15. Jahrhundert bis zum 30jährigen Krieg herrschte Frieden, und Rintelns Einwohnerzahl stieg, Handel und Gewerbe blühten. Die Wälle wurden während des 30-jährigen Krieges, um das „Festsetzen“ von Soldaten zu verhindern, teilweise abgebrochen.

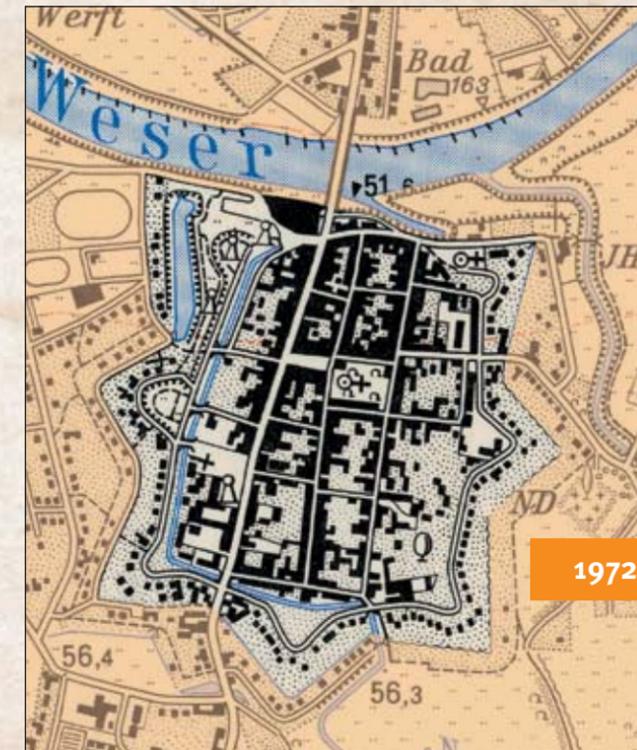
Ab 1651 war Rinteln hessischer Regierungssitz. Handel und Gewerbe erfuhren einen raschen Aufschwung. Ab 1665 erhielt Rinteln einen sternförmigen Befestigungsring sowie eine eigene Garnison, so dass nun Beamte, Soldaten und Gelehrte der Stadt das Gepräge gaben.

Die Lage der neuen Stadttore des Befestigungsringes führten zu einer Verlegung des Hauptstraßenzuges von der Bäckerstraße/ Enge Straße auf die Klosterstraße/Weserstraße. Da die Händler und Handwerker nachfolgten, veränderte sich auch die städtische Nutzungsstruktur. Der Stadtgrundriss ist jedoch von Beginn an sehr großzügig angelegt worden, denn bis 1875 spielte sich die weitere Entwicklung der Stadt ausschließlich innerhalb der befestigten Anlagen ab.

Ausgelöst durch Bahnanschluss und Industrialisierung sowie im Zuge von Verwaltungs- und Gebietsreformen hat sich die Stadtfläche nach 1875 auch außerhalb des ursprünglichen Stadtgrundrisses stark vergrößert.

1932 wurde Rinteln im Zuge einer Gebietsneuregelung dem Regierungsbezirk Hannover zugeordnet.

Den Zweiten Weltkrieg überstand die Stadt fast unbeschadet. Der Zuzug von Flüchtlingen und das Wirtschaftswunder der 50er Jahre belebten die Stadtentwicklung nochmals nachhaltig. Das bedeutete aber auch eine immer größer werdende verkehrliche Belastung der Altstadt, zudem führte jetzt die Bundesstraße (Klosterstraße/Weserstraße) mitten hindurch.



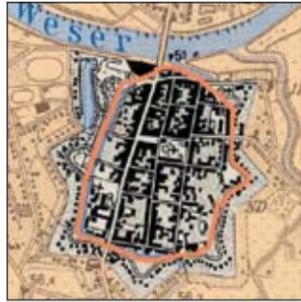
Die städtebauliche Entwicklung verlagerte sich im Laufe der Jahrzehnte weiter an die Peripherie. Die historische Altbausubstanz im Zentrum wurde dagegen vernachlässigt und „entvölkert“ sich. Das Wohnen in der Altstadt war durch die vernachlässigte Gebäudesubstanz, die hohe verkehrliche Belastung und fehlende Freiräume unattraktiv geworden. Das Altstadtzentrum, über Jahrhunderte gewachsen und noch in großen Teilen historisch erlebbar, drohte bedeutungslos zu werden.

Durch die Zusammenlegung der Kreise Grafschaft Schaumburg und Schaumburg-Lippe verlor Rinteln zusätzlich seinen Kreissitz an Stadthagen.

Ende der 70er Jahre entschloss sich die Stadt Rinteln, dem drohenden Verfall entgegenzutreten und die Sanierung der Altstadt einzuleiten. Am 1. März 1979 wurden die vorbereitenden Untersuchungen zur Sanierung der Altstadt beschlossen. Die Altstadt sollte mit ihrer historischen Bausubstanz wieder ein lebendiges Zentrum zum Wohnen und Leben werden sowie als Handels- und Dienstleistungszentrum Bewohner und Besucher zentral versorgen.



Sanierungsbeginn | Die vorbereitenden Untersuchungen



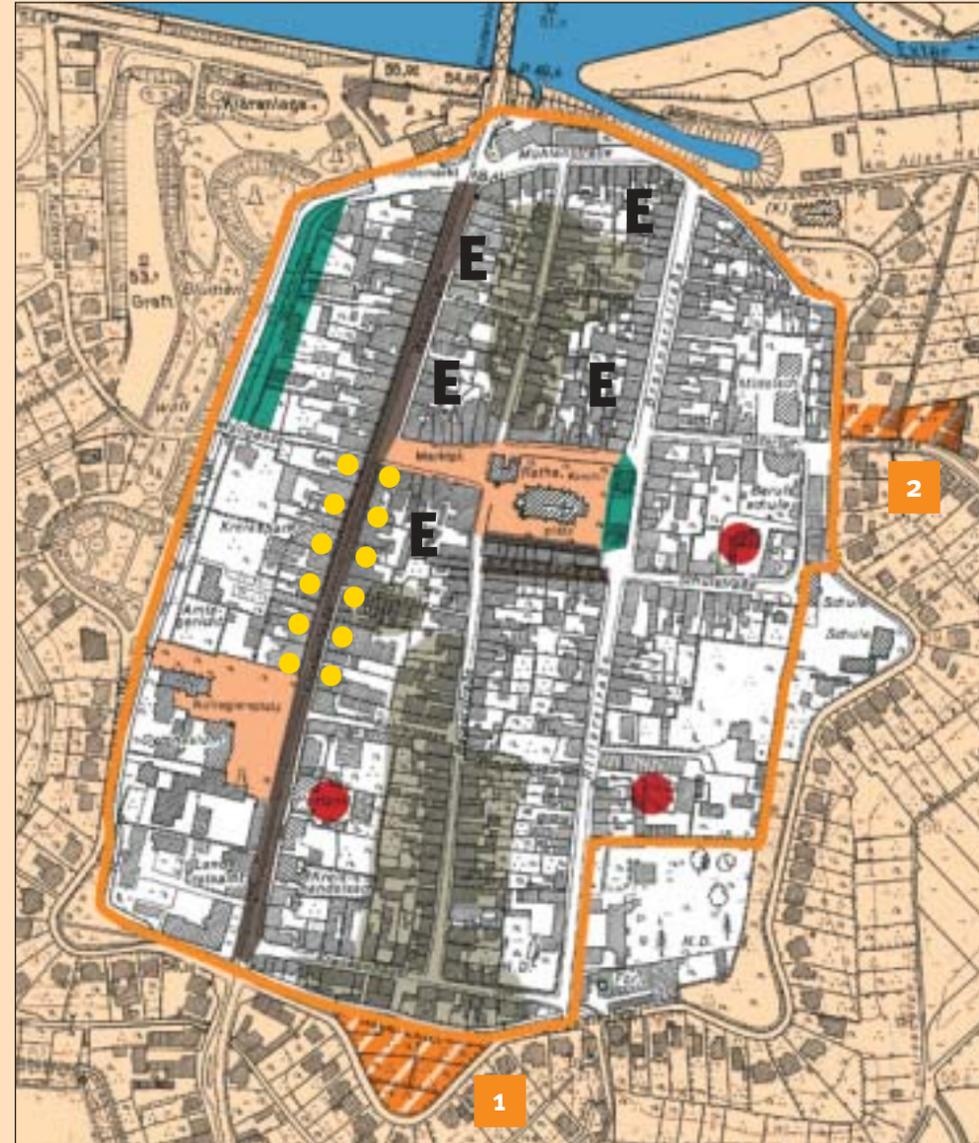
Die am 1. März 1979 mit Beschluss des Rates eingeleiteten vorbereitenden Untersuchungen wurden durch die NILEG, Niedersächsische Landesentwicklungsgesellschaft mbH, Hannover, in Rinteln durchgeführt und mit Vorlage des Untersuchungsberichtes im August 1980 abgeschlossen.

Im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen (die vom Gesetzgeber zwingend vorgeschrieben sind, wenn ein Sanierungsgebiet ausgewiesen werden soll) wird ein ausgewählter Stadtbereich untersucht und bewertet. Die Bewertung umfasst die städtebauliche Substanz aller Häuser und damit das Stadtbild insgesamt, aber auch die Bewohnerstruktur, die Gewichtung von Gewerbe- und Wohneinheiten, Verkehrsbelastungen sowie Freizeit- und Erholungsräume innerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Untersuchungsergebnisse dienen als wichtige Entscheidungsgrundlage für die künftige Entwicklung im untersuchten Gebiet. Insgesamt hatten die vorbereitenden Untersuchungen in der Rintelner Altstadt ergeben, dass im Untersuchungsgebiet städtebauliche Missstände im Sinne des Städtebauförderungsgesetzes vorlagen und die Festlegung eines

Sanierungsgebietes dringend empfohlen wurde. Die Altstadt von Rinteln war ihrer Aufgabe als Mittelzentrum, d. h. der Versorgung der Bevölkerung, nicht mehr gewachsen. Besonders beeinträchtigt wurde die Altstadt durch Probleme des fließenden und ruhenden Verkehrs, durch Fehlentwicklungen der Nutzungsstruktur (Verdrängung der Wohnnutzung) und durch Mängel im Wohnungs- und Gebäudebestand. Der Abschlussbericht beinhaltete weiterhin den Vorschlag zur konkreten Abgrenzung eines Sanierungsgebietes und verschiedene Maßnahmenkonzepte der künftigen Entwicklung.

In Bürgerversammlungen und Bürgerbefragungen wurde den Bewohnern die Untersuchung erläutert, die Bürger waren aufgefordert, an den Diskussionen teilzunehmen und ihre Meinung zu äußern.

Nach Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen sind die Befragungsergebnisse, Analysen, Grundsätze, Konzepte und Maßnahmenkataloge vorgestellt und wiederum in Bürgerversammlungen öffentlich diskutiert worden.



Legende

- Verkehrsemission
- Engpass
- städtebaulich ungeordneter Bereich
- Schwerpunktbereich Instandsetzung und Modernisierung
- mangelnde Platzgestaltung
- ungeordneter, dicht bebauter Blockinnenbereich
- störende Betriebe und Anlagen
- Untersuchungsgebiet
- Sanierungsgebiet „Rinteln-Stadtmitte“ (24,8 ha)
- Sanierungsgebietserweiterung „Seetor“ (0,52 ha)
- Zusätzliche Förderung im Rahmen des Strukturhilfeprogramms „Parkplatz Ostertorstraße“ (0,24 ha) Programmjahr 1989

Besonders die bereits angedachten Verkehrsberuhigungen der Altstadt wurden von der Kaufmannschaft seinerzeit kritisch beurteilt. Es gab Befürchtungen, dass sich durch verkehrsberuhigte Zonen oder gar reine Fußgängerzonen in der Innenstadt die Umsätze deutlich verringern würden, da ein „bequemes Einkaufen“ nicht mehr möglich sei.



Auf der Grundlage der Empfehlungen aus den vorbereiteten Untersuchungen beschloss der Rat der Stadt Rinteln am 10. Juli 1980 gemäß Städtebauförderungsrecht die förmliche Festlegung des Sanierungsgebietes Rinteln-Stadtmitte (rechtskräftig 27. Mai 1981). Das Sanierungsgebiet ist im Januar 1991 durch das Gebiet „Seetor“ erweitert worden und konnte 1989 im Rahmen einer Strukturhilfemaßnahme um den Parkplatz Ostertorstraße ergänzt werden.

Der Stadt Rinteln gelang es erstmalig 1981 (und kontinuierlich bis zum Jahr 2004) mit dem Sanierungsgebiet Rinteln-Stadtmitte in das Städtebauförderungsprogramm des Landes Niedersachsen aufgenommen zu werden. Das bedeutete für private und öffentliche Investitionen im Sanierungsgebiet eine Förderung aus Bund-Land-Mitteln von einem Drittel der Gesamtkosten (soweit die Maßnahmen förderfähig waren).

Ende des Jahres 1981 wurde daneben ein Treuhändervertrag mit dem Sanierungsträger „Neue Heimat“, heute BauBeCon Sanierungsträger GmbH, geschlossen, der die privaten wie öffentlichen Sanierungsmaßnahmen treuhänderisch begleitet und verwaltet hat.

Um die Abwicklung der Modernisierungsmaßnahmen und damit die Zusammenarbeit zwischen den Sanierungsbedingten, dem Sanierungsträger und den zuständigen Gremien der Stadt zu vereinheitlichen, brachte der Rat der Stadt Rinteln (Beschlussfassung in seiner Sitzung am 18. Februar 1982) begleitend die „Grundsätze für Modernisierungsmaßnahmen“ heraus. Diese hatten nicht den Rang einer Satzung oder Richtlinie, jedoch regelten sie einheitliche Verfahrensabläufe bei der Abwicklung von Modernisierungsmaßnahmen als verbindliche Regeln.



1.

Rinteln vor der Sanierung:

1. Klosterstraße
2. Weserstraße/Ecke Pferdemarkt
3. Giebelgasse
4. Ecke Weserstraße / Marktplatz
5. Marktplatz
6. Parkplatz hinter dem Rathaus
7. Weserstraße 18
8. Kirchplatz
9. Kirchplatz



2.



3.



4.



7.



5.



8.



6.



9.

Erklärtes Sanierungsziel war, dass das historische Stadtbild in seiner Grundstruktur, Bausubstanz und Stadtbildqualität saniert und erhalten werden sollte. Leerstand und Verfall waren aufzuhalten und zu beseitigen. Für den ruhenden und fließenden Verkehr mussten neue Konzepte geschaffen werden. Fehlentwicklungen bei der Nutzung von Gebäuden sollten beseitigt und das Abwandern der Bewohner aus der Altstadt gestoppt werden.

Mit der Erarbeitung eines Rahmenplanes durch den Sanierungsträger Neue Heimat (heute BauBeCon Sanierungsträger GmbH) im Jahr 1985/86 wurden die Sanierungsziele für das Sanierungsgebiet konkretisiert (siehe Plan auf der rechten Seite). In späteren Jahren ist der Rahmenplan durch das Erweiterungsgebiet Seetor sowie die Ergebnisse aus städtebaulichen Gutachten in Teilbereichen des Sanierungsgebietes ergänzt worden.

Der Stadtgrundriss

Der historische Stadtgrundriss aus rechtwinkligen Straßen und dem lebendigen Wechsel aus engen und weiten Straßenräumen sollte erhalten bleiben.

Die historischen Gebäude und Gebäudeensembles sind fach- und denkmalgerecht zu sanieren. Baulückenergänzungen und neue Gebäude haben sich in Struktur und Dachlandschaft in den vorhandenen Gebäudebestand einzugliedern.

Öffentliche Freiräume

Stadtplätze und öffentliche Freiräume, insbesondere die die repräsentativen Gebäude umgebenden Plätze: Marktplatz, Kirchplatz und Kollegienplatz, sollten vom ruhenden und fließenden Verkehr weitgehend befreit werden.

Private Freiräume

Zur Verbesserung der innerstädtischen Wohnqualität werden behutsame Blockentkernungen beitragen.

Hauptgeschäftsbereiche

Die Hauptgeschäftsbereiche weist der städtebauliche Rahmenplan beiderseits der Weserstraße und an der oberen Klosterstraße, am Südrand der Mühlenstraße und am Marktplatz aus. Geschäftsbereiche mit gewerblicher Mischung entlang der Brennerstraße, Enge Straße und oberen Bäckerstraße. Hier eine gewerbliche Nutzung jedoch nur unmittelbar entlang der Straße.

Wohnbereiche

Als überwiegende Wohnbereiche wurden im städtebaulichen Rahmenplan die Ritterstraße (beiderseits) sowie die südliche Bäckerstraße beschrieben.

Grünflächen

Für die Altstadtbewohner stehen mit den Wallanlagen ausreichende Grünflächen zur Verfügung. Diese sind laut Rahmenplan jedoch besser zugänglich zu machen.

Verkehr

Der städtebauliche Rahmenplan sah die langfristige Verminderung des Durchgangsverkehrs durch den Bau einer Entlastungsstraße vor. Daneben sollte ein Netz verkehrsberuhigter Straßen ausgebaut werden und die alten Stadtplätze künftig ausschließlich dem Fußgänger gewidmet werden. Neue Parkplätze wurden laut Rahmenplan im Block zwischen Ostertorstraße und Schulstraße, im Block zwischen Kloster- und Bäckerstraße, nördlich des Kollegienplatzes und auf Flächen der Stadtverwaltung im Bereich Wallstraße vorgeschlagen. Rintelns Altstadt sollte künftig neben öffentlichen Stellflächen auch private bzw. privatwirtschaftliche Stellplatzanlagen erhalten.

Fortschreibung des Rahmenplanes

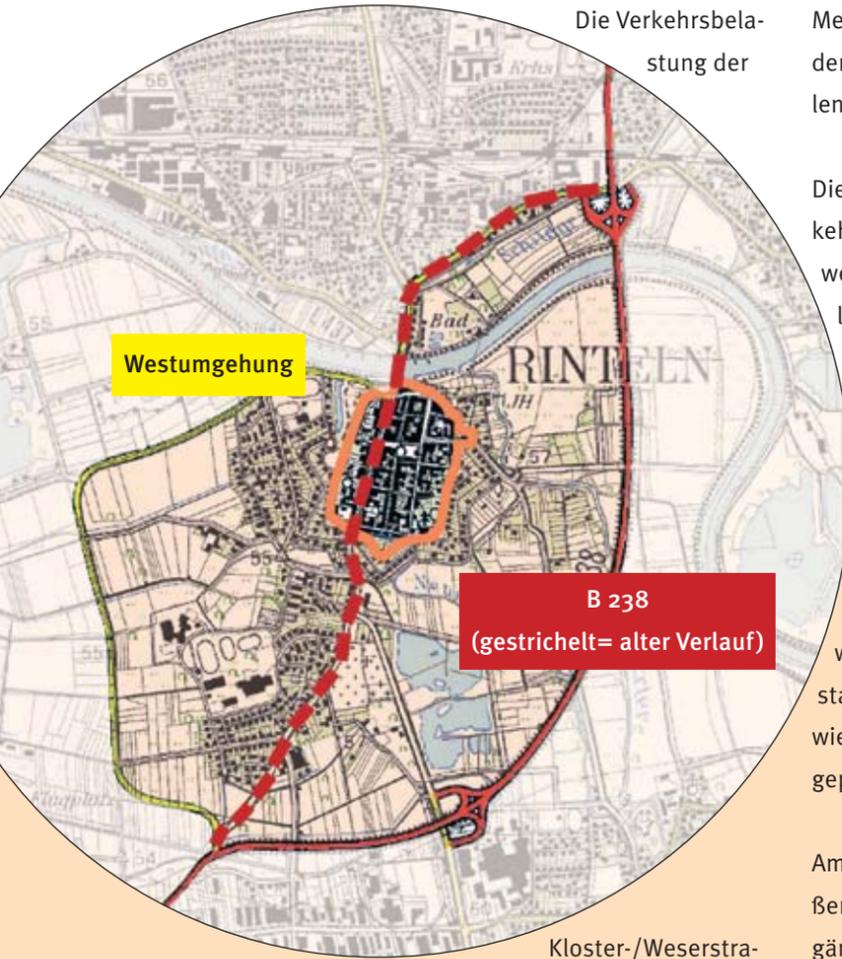


Fortschreibung des Rahmenplanes

Erweiterung des Sanierungsgebietes „Seetor“ 1991

- Hauptgebäude mit Dachform
- Nebengebäude mit Dachform
- Gemeinbedarfseinrichtung
- Öffentliche Grünflächen/Begleitgrün
- Private Freiflächen
- Raumbildende Mauer
- Öffentlicher Platz
- Raumbildende Baumbepflanzung
- Straßen (mit Fahrbahn, Gehweg, Parkstreifen)
- Verkehrsberuhigter Bereich
- Verkehrsflächen mit sonstigen Beruhigungen
- Fußgänger-/Radfahrerbereich
- Öffentlicher Parkplatz
- Öffentlicher Parkplatz mit Kapazitätsangabe
- Private Parkplatzanlage
- Wasserlauf
- Grenze des Sanierungsgebietes

Die Verkehrsverhältnisse in Rintelns Altstadt waren durch ein sehr hohes Verkehrsaufkommen, vor allem als Folge der durch die Altstadt führenden Bundesstraße 238, gekennzeichnet. Nach dem Neubau der B 238 als Umgehung außerhalb des Zentrums konnte die bis dahin durch den Ort führende B 238 zur Landesstraße herabgestuft werden.



Kloster-/Weserstraße verringerte sich, dennoch blieb dieser zentrale Straßenzug sehr stark frequentiert. Die vorbereitenden Untersuchungen schlugen bereits 1979 im Verkehrskonzept vor, Teile der Altstadt als Fußgängerzone sowie einige Straßenzüge verkehrsberuhigt auszubauen. Der städtebauliche Rahmenplan 1986 sah ebenfalls eine Verkehrsberuhigung für Teile der Altstadt vor. Die Kloster- und Weserstraße waren zu diesem Zeitpunkt jedoch weiterhin notwendige

Durchgangsstraßen. Die zentralen Plätze wie Marktplatz und Kirchplatz sollten dagegen den Fußgängern vorbehalten werden. Die Sanierung des Markt- und Kirchplatzes sowie erste verkehrsberuhigte Straßenabschnitte „kanalisiert“ den Straßenverkehr auf gut zu durchfahrende Wege.

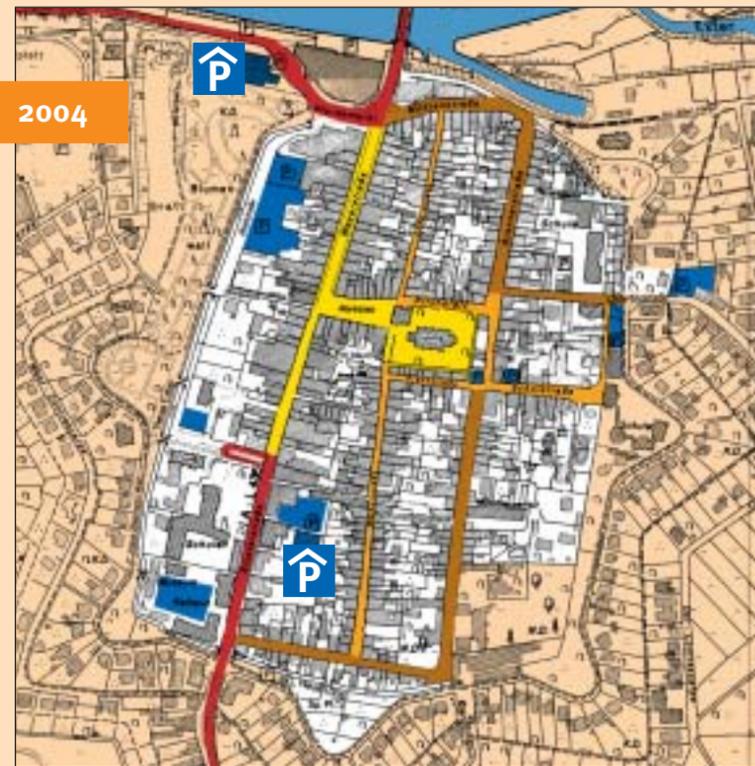
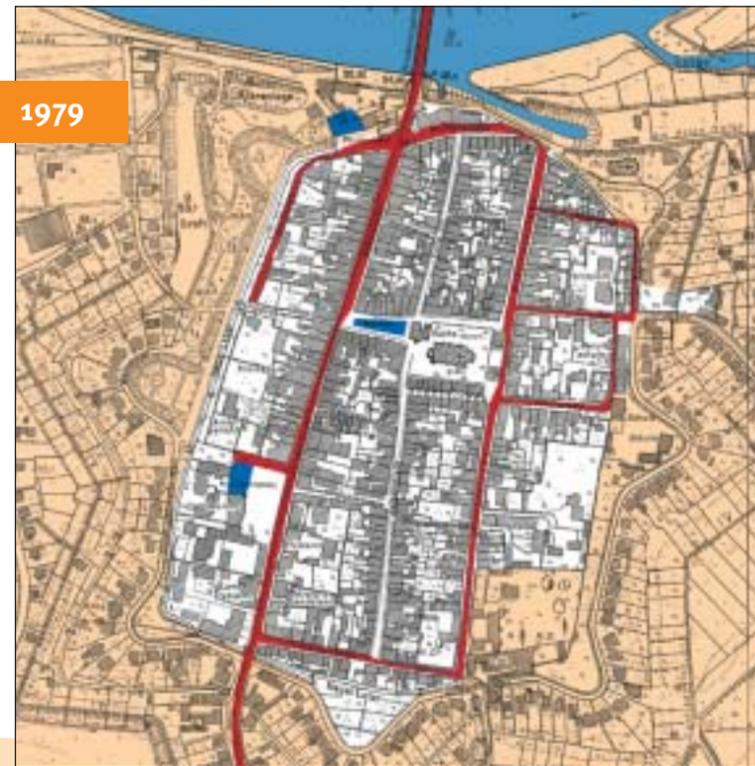
Mehrere Verkehrsgutachten und diverse „Feldversuche“, den Verkehr möglichst verträglich durch die Innenstadt zu lenken, brachten keine befriedigende Verbesserung.

Die entscheidende Entlastung des innerstädtischen Verkehrs konnte mit dem Bau der Westumgehung erreicht werden, die mit finanzieller Unterstützung des Landes realisiert und im Sommer 2001 offiziell eingeweiht wurde. Jetzt war es möglich, die bisherige Hauptverkehrsachse in der Altstadt (Klosterstraße/Weserstraße) zur Fußgängerzone auszubauen.

Das Für und Wider einer reinen Fußgängerzone ist, wie viele Maßnahmen zuvor, in den Medien ausführlich diskutiert worden. Im Vorfeld hatte man mittels eines weiteren Verkehrsgutachtens die für die Rintelner Altstadt gravierende Maßnahme, auch unter dem Aspekt, inwieweit die vorhandenen Parkplätze ausreichen würden, geprüft und positiv bewertet.

Am 25. Juni 1992 beschloss der Rintelner Stadtrat abschließend den Ausbau der Kloster- und Weserstraße zur Fußgängerzone.

Am 12. September 2003, ein Jahr vor Abschluss der Stadtsanierung in Rinteln, konnte der Straßenzug Klosterstraße/Weserstraße als Fußgängerzone eingeweiht werden. Auch im Nachhinein sind sich alle Bürger und Bewohner über die richtige Entscheidung einig. Die Kaufmannschaft initiierte bereits ein Jahr nach der Einweihung ein erstes Jubiläumsfest.



Der Erfolg einer Fußgängerzone hängt, wie Erfahrungen anderer Städte zeigen, vor allen Dingen von ausreichenden Parkflächen innerhalb der Altstadt ab.

Der Wegfall der Parkplätze im öffentlichen Straßenraum durch die Sanierung der Innenstadt ist in der Rintelner Altstadt durch den Ausbau und das Anlegen vieler dezentraler Parkflächen gelöst worden. Entlang der Fahrspuren in den verkehrsberuhigten Zonen ist das Parken in Parkbuchten möglich.

Die Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze garantiert die optimale Ausnutzung der vorhandenen Kapazitäten und steigert damit die Attraktivität Rintelns als Einkaufsstadt.

LEGENDE

-  Parkplätze öffentlich
-  Parkhaus

Die Verkehrslenkung nach der Sanierung:

-  Verkehrswichtige innerörtliche Straßen
-  Verkehrsregelung 30 km/h
-  Verkehrsregelung 7 km/h
-  Fußgängerzone



ca. 1900



ca. 1930



ca. 1960



ca. 1970

Die Bilderreihe zeigt die wechselvolle Verkehrsgeschichte des Straßenzuges Klosterstraße/Weserstraße und heutige Fußgängerzone.



1.



2.



3.



4.

Letzter Bauabschnitt der Erschließungsmaßnahmen war die Neugestaltung des Straßenzuges Klosterstraße und Weserstraße. Mit Unterstützung des Planungsbüros Heisig & Sass, Hannover, gelang der Ausbau zur lebendigen Fußgängerzone. Der eingebundene Wasserlauf, Kunstelemente und eine hochwertige Möblierung laden



5.



6.



8.



10.

zum Bummeln und Verweilen ein. Die Rintelner Altstadt ist heute Anziehungspunkt und Einkaufsstadt für Gäste und Besucher aus nah und fern.



11.

- 1. Weserstraße
- 2. „Eingangstor“ zur Fußgängerzone Weserstraße
- 3. Weserstraße
- 4. Wasserspiel in der Weserstraße
- 5. Marktplatz
- 6. Der Marktplatz vor der Sanierung
- 7. Denkmal Nachtwächter
- 8. Der Marktplatz Blickrichtung Weserstraße
- 9. Brunnenanlage Marktplatz
- 10. Brunnenanlage Marktplatz „Weserschleife“
- 11. Kirchplatz



7.



9.



1. 2. 3.



4.



6.

1. Kleiner Markt vor Sanierung
2. Kleiner Markt nach Sanierung
3. Zufahrt Kleiner Markt
4. Enge Straße vor Sanierung
5. Enge Straße nach Sanierung
6. Ritterstraße
7. Bäckerstraße
8. Giebelgasse
9. Schulstraße
10. Wallgasse nach Sanierung
11. Wallgasse vor Sanierung
12. Spielplatz Krankenhäger Straße
13. Kollegienplatz
14. Parkplatz Wallstraße
15. Stadtpark Blumenwall



5.



7.



8.



9. 10. 11.



12.



13.



14.



15.

Alle Straßenzüge, Gassen, Wege und Plätze sind nutzungsgerecht saniert worden. Die zahlreichen durch die Altstadt führenden Gassen erschließen das Sanierungsgebiet vor allen Dingen für die Fußgänger. Vormalig unattraktive Flächen und Plätze laden heute zum Aufenthalt und Verweilen ein. Zahlreiche dezentrale begrünte Parkflächen in der Altstadt gewährleisten, dass Autofahrer im Zentrum parken und einkaufen können. Mit Erweiterung des Sanierungsgebietes nach Süden konnte ein „Altstadt-Spielplatz“ an der Krankenhäger Straße eingerichtet werden. Der attraktive, unmittelbar an das Sanierungsgebiet nach Westen anschließende Stadtpark Blumenwall ist unter anderem über die Wallgasse gut erreichbar.



1.



2.



3.



4.



5.

In 25 Jahren Stadtsanierung in Rinteln sind neben umfangreichen Straßensanierungen auch viele private und öffentliche Gebäude, teilweise mit Zuschüssen aus Städtebaufördermitteln, saniert oder neu gebaut worden.

Vor allen Dingen dem Engagement der vielen privaten Eigentümer ist es zu verdanken, dass sich die Stadt Rinteln heute wieder so prachtvoll mit einem nahezu geschlossenen Stadtbild präsentiert. Bedeutende Zeugnisse der Wesserrenaissance, z. B. der Ratskeller, konnte saniert werden und wird heute wieder gastronomisch genutzt. Wo alte Häuser nicht erhaltenswert oder erhaltensfähig waren, sind Neubauten entstanden, die sich zurückhaltend in



6.



7.



8.

- 1. Eulenburg
- 2. Archivhäuschen
- 3. Bürgerhaus am Marktplatz
- 4. Münchshausen
- 5. Ratskeller
- 6. Burghof
- 7. Private Sanierung
- 8. Private Sanierung
- 9. Private Sanierung
- 10. Gebäudeensemble am Kirchplatz
- 11. Private Sanierung
- 12. Sonnenuhr auf dem Prinzenhof
- 13. Prinzenhof, Sanierung und Anbau
- 14. Privater Neubau Bekleidungsgeschäft
- 15. Privater Neubau Altenwohnungen



12.



9.



10.



11.

das Gesamtensemble einfügen. Auf diesen Seiten können wir leider nur ein paar wenige gelungene Beispiele zeigen. Auch nach dem Ende der Stadtsanierung in Rinteln bleibt noch einiges zu tun. Wir sind zuversichtlich, dass sich die Bürger in Rinteln weiterhin engagieren.



13.



14.



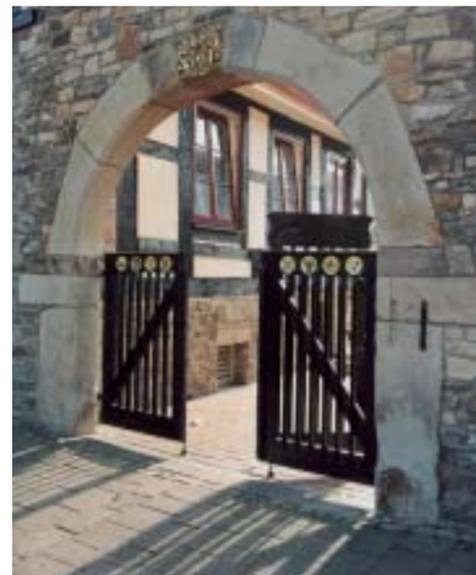
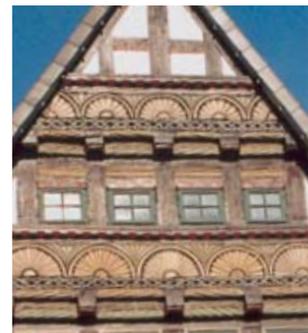
15.

Das Sanierungsverfahren der Altstadt von Rinteln ist in der gesamten Zeit durch intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet worden.

Bereits vor der Durchführung vorbereitender Untersuchungen wurde durch die Stadtvertreter zu öffentlichen Diskussionsabenden eingeladen, um ein mögliches Sanierungsverfahren zu erläutern. Damit hatten die Bürger sehr frühzeitig die Möglichkeit, ihre Ideen und Vorstellungen einzubringen. Das vom Sanierungsträger BauBeCon über viele Jahre eingerichtete Sanierungsbüro und die Beratungsstunden des Bauamtes wurden zahlreich wahrgenommen. Presseveröffentlichungen und Informationsschriften begleiteten die Aufklärung zum Verfahren und erläuterten detailliert die Verfahrensschritte.

Wenn auch im ein oder anderen Fall kontrovers diskutiert worden ist, konnte letztendlich immer eine einvernehmliche Lösung für alle Beteiligten gefunden werden.

Am 30. Juni 1997 ist eine Gestaltungssatzung in Kraft getreten, die am 1. 8. 2005, zum Abschluss der Sanierung, durch eine Erhaltungssatzung ergänzt wurde. Ziel dieser Satzung ist es grundsätzlich, das Stadtbild der Innenstadt von Rinteln mit seiner historischen und künstlerischen Bedeutung als Fachwerkstadt, seinen vielfältigen Einflüssen der Weserrenaissance und der Detailvielfalt zu erhalten und zu pflegen. Während die Gestaltungssatzung bauliche Veränderungen an Gebäuden im Sanierungsverfahren reglementiert, dient die Erhaltungssatzung nunmehr der langfristigen Sicherung der städtebaulich wertvollen Altstadt auch über den Sanierungsprozess hinaus. Die Erhaltungssatzung enthält kein generelles Veränderungsverbot. Sie begründet lediglich einen Genehmigungsvorbehalt für verschiedene Formen der baulichen Veränderung und sichert damit auch in der Zukunft die Erhaltung des Erreichten in Rintelns Innenstadt.



Mit Hilfe der Städtebaufördermittel konnte die Anzahl folgender Maßnahmen im Sanierungsgebiet realisiert werden:

- Grunderwerb, bzw. Tausch von Grundstücken 31
- Verlagerung von störenden Betrieben 2
- Beseitigung baulicher Anlagen (Abbrüche) 28
- Ausbau von Straßen, Wegen und Plätzen 28
- Errichtung von Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (Kindergärten, Jugendzentren, etc) 6
- private und städtische Modernisierungsmaßnahmen 53

Die Finanzierung der Maßnahmen erfolgte aus:

- Bundes- und Landesmitteln 15.140.000,00 €
- Einnahmen: 3.030.000,00 €
 - Ausgleichsbeträge,
 - Erträge der Hausbewirtschaftung,
 - Erlöse aus der Veräußerung von Grundstücken,
 - Zinserträge
- Die restlichen Kosten von 7.649.000,00 € wurden durch Eigenmittel der Gemeinde finanziert.

Die Kosten im einzelnen:

1. Vorbereitung der Sanierung
2. Erwerb von Grundstücken
3. Beseitigung baulicher Anlagen
4. Bodenordnung, Umzug von Bewohnern und Betrieben, sonstige Ordnungsmaßnahmen, Vergütung des Sanierungsträgers, Kosten der Abwicklung
5. Sanierung von Straßen und Plätzen
6. Modernisierung und Instandsetzung privater Gebäude
7. Modernisierung und Instandsetzung gemeindeeigener Gebäude
8. Gemeinbedarfs- und Folgeeinrichtungen (Kindergärten, Jugendzentrum, etc)

Stadtsanierung als Motor

Die Städtebauförderung ist nachweislich das wichtigste und erfolgreichste Wirtschaftsförderungsinstrument für eine Region. 1 Euro Städtebaufördermittel lösen weitere Investitionen um das 8,3 fache aus. Auch ohne die Hilfe von Städtebaufördermitteln sind zahlreiche private Sanierungsmaßnahmen in Rinteln durchgeführt worden.

Alle Zahlen gerundet | Stand 8.2005

